

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

Cmi 30

Un anno L. 14 - Sei mesi L. 7,50 - Estero, annuo, L. 28 - Num. arr. il doppio

EDITORIALE AERONAUTICA

LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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



QUESTI AEROPORTI MODERNI! DOPO LA PRIMA PIOGGIA SI RITIRANO...

IN CASA DEL NEMICO

Palma di Maiorca - Agosto 1937

Fu dopo l'occupazione di Bilbao e un po' prima del bombardamento di Minorca che ebbe luogo l'episodio che sto per narrare. Mi trovavo per un breve periodo di riposo a Maiorca e precisamente dove la costa fa un'insenatura profonda e Porto Cristo appare fabbricato pittorescamente fra le basse collinette e il mare. Una delle passeggiate preferite, che ricordo con un vago senso di nostalgia, erano le Grotte del Drago che si trovano nei dintorni della città. Vigneti e boschetti d'aranci circondano queste caverne e si spingono fino all'oscura riga formata dalla spiaggia. Per me quel luogo rappresentava una specie di paese incantato, che invitava a starsene con le mani alla cintola a fantasticare al fresco.

Una mattina, verso l'alba, mentre in compagnia di un barcaiolo stavo ammirando l'azzurra luminosità del mare, un suono strano, ora leggero come un ronzio, ora più forte del rumore dei marosi che s'frangevano sugli scogli, attirò la mia attenzione. Si trattava di un aeroplano che a prima vista riconobbi per un "Curtiss", che avanzava descrivendo delle spirali irregolari. L'apparecchio ora s'inclinava per raddrizzarsi subito, ora come se fosse urtato contro un ostacolo invisibile, ripiombava giù e a stento dopo parecchi metri, riusciva a riprendere il suo equilibrio.

Il velivolo fece ancora due o tre giri, poi lasciandosi dietro una striscia di fumo, precipitò nel mare, sollevando una colonna d'acqua spumosa.

— Presto alla barca! — esclamai afferrando il barcaiolo per il braccio.

Remando a tutta forza raggiungemmo un piccolo banco di sabbia dove era andata a conficcarsi la carlinga del "Curtiss" e il marinaio immergendosi nell'acqua fino al petto, si avvicinò all'aeroplano fraccassato. Due uomini si trovavano feriti nella carlinga. Li trasportammo a terra e poi per mezzo di un veicolo al più vicino ospedale. Ci volle circa un'ora, prima che en-

trambi avessero ripreso completamente i sensi e uno di essi, il capitano B. addetto al Comando I. S. di Salamanca, mi fece il seguente racconto:

— Da parecchi giorni si nutrivano nel campo nazionale serie preoccupazioni sul conto di C. V., un capitano dell'esercito spagnolo, addetto ai servizi di controspionaggio. Dopo un paio di missioni eseguite con sufficiente abilità in Catalogna, era stato inviato a Minorca per fomentarvi, dato che la massa della popolazione appariva stanca della tirannia rossa, un'insurrezione. Ma poiché erano passati molti giorni e del nostro agente non si avevano notizie precise, il Capo del servizio segreto decise d'inviarmi alla sua ricerca.

Un veliero mi trasportò in un punto solitario della costa dove dei nazionalisti, precedentemente avvertiti, mi ricevettero e mi fornirono i mezzi necessari per inoltrarmi nell'interno dell'isola. Questo viaggio non fu molto piacevole; conobbi delle lunghe soste fra le rocce nude e fra delle interminabili foreste di faggi, mentre una pioggia persistente rendeva più difficile il cammino. La strada mi veniva indicata da uno dei nostri emissari e finalmente dopo alcune ore di marcia, giungemmo nei pressi di Mercadal, una cittadina dove esisteva un campo di concentramento di prigionieri politici.

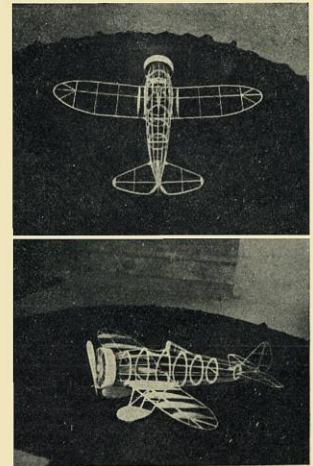
Fu nella casa di un boscaiolo, dove si riunirono i capi della progettata insurrezione, che appresi l'esistenza nel campo di concentramento del capitano C. V. L'ufficiale s'era fatto sorprendere a Mahon in compagnia di alcuni elementi sospettati di simpatia verso il movimento nazionalista e poiché non aveva saputo dare esaurienti informazioni sul suo conto, era stato inviato sotto buona scorta a Mercadal. Non entrerò nei dettagli della rivolta. Dirò solamente che i congiurati si proponevano di liberare i prigionieri non appena le guardie incaricate della loro sorveglianza fossero state sopraffatte. Questo piano, dato che i rossi non erano numerosi, avrebbe potuto avere un

ottimo successo. Sarebbe bastato che la fortuna lo avesse favorito.

Ci dividemmo quella notte stessa, in due gruppi e con le armi nascoste sotto gli abiti riuscimmo ad arrivare indisturbati nei pressi del campo di concentramento, dove sorgeva il palazzo del governatore della città. In un baleno penetrammo nei locali e le porte furono assalite a colpi di scure. Il governatore e i pochi ufficiali che si trovavano in quel luogo, si difesero all'ultimo, poi caddero abbattuti dai nostri colpi; nel frattempo l'altro nucleo dei ribelli aveva assalito la caserma dove alloggiavano i gendarmi, s'era impadronito del telegrafo ed aveva tagliato i fili che collegavano questo centro con la costa. Ma poiché i rossi s'erano barricati nella loro caserma e con alcune mitragliatrici tenevano sotto il tiro tutti coloro che osavano avvicinarsi ad essa, decisi di liberare i prigionieri e di non attendere la fine della lotta che si prospettava, data la resistenza degli avversari, abbastanza incerta. Avevo rintracciato nel campo di concentramento, in mezzo a una folla che gridava pronta a dar la caccia ai bolscevichi, oltre il capitano C. V., una diecina di prigionieri politici di una certa importanza e con essi mi diressi, guidato da un isolano, verso il punto dove il veliero attendeva il mio ritorno.

Rifacemmo dunque in senso inverso quella strada primitiva e selvaggia, che ci aveva condotti a Mercadal e solamente quando raggiungemmo una specie di altipiano dominante il mare, il capitano C. V. s'accorse che eravamo inseguiti. E infatti, poco dopo, il silenzio della montagna fu rotto da un colpo di fucile seguito immediatamente da un secondo e da un terzo.

Poiché la fucileria continuava insistente, raggiungemmo rapidamente la cima dell'altipiano e mentre i prigionieri si diressero verso il veliero che prese subito il largo, rimasi col capitano C. V. e lo spagnolo che ci aveva fatto da guida, in una specie di fortezza naturale aperta dalla parte del mare ma difficilmente accessibile dalla parte di terra. Appo-



Un minuscolo aeromodello costruito da Carlo Tione di Roma, in balsa ed altri materiali di gran valore

stati in questo luogo, tenemmo per qualche ora i nemici occupati dalla nostra parte, poi dato che le munizioni incominciavano ad esaurirsi, tentammo favoriti dalle tenebre, di raggiungere il più vicino villaggio. La nostra buona stella non aveva cessato di proteggerci; infatti nulla venne a disturbare la nostra fuga e verso l'alba, dopo aver sfiorato il mare, raggiungemmo una vasta conca formata da una corona di colline in mezzo alle quali sorgeva Cala Torqueta. Poiché la guida aveva in questo villaggio delle conoscenze, ci dirigemmo verso una casupola abitata da un omino di mezza età dal tipo arabo e ci rifugiammo in una specie di solaio, per concederci finalmente un poco di riposo. Non so quanto tempo dormissi; ma so bene che mi destai di soprassalto spaventato da un rumore di voci provenienti dal basso. Appartenevano sicuramente ad alcuni miliziani che stavano interrogando l'omino che ci aveva ospitati. Poi le voci si spensero e apparve la guida che ci raccomandò di non muoverci perché tutte le strade del paese erano sorvegliate. Questa circostanza avrebbe a lui permesso, per uno dei giorni seguenti, di preparare un accurato piano di fuga.

La notte scelta per lasciare Cala Torqueta era umida e nebbiosa. Poiché non udimmo nessun rumore sospetto nelle immediate vicinanze, uscimmo dalla casupola e strisciando lungo le pareti delle case, ci dirigemmo verso l'estremità del villaggio. Precedevamo abbastanza sicuri e spediti, nonostante l'oscurità e stavamo per inoltrarci in una straducchia serpeggiante fra tigli e siepi, quando una figura umana uscì d'improvviso di dietro un cespuglio sbarandoci il passo.

Egli gridò forte non so che cosa ed io lasciando dietro il compagno, malgrado che quell'incontro non mi presagisse nulla di buono, continuai ad avanzare senza rispondere, col sangue freddo che viene dalla disperazione. Era troppo buio per vederlo scambievolmente in viso; tuttavia, quando fui a pochi passi da lui, prevenni il probabile assalto, investendolo con furia. La fortuna mi favorì; colto per sorpresa, lo sconosciuto indietreggiando incespì e cadde a terra; prima che avesse il tempo di rialzarsi e di valersi della rivoltella che teneva in mano, con rapido gesto gli strappai l'arma e col



La guerra in Spagna. Un gruppo di «Flechas», le giovani speranze di domani, presso un possente trimotore legionario

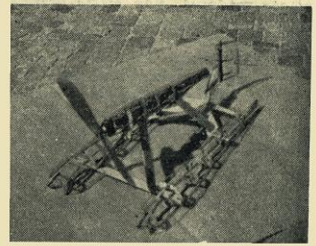
calcio di essa, g' i assestai un colpo sulla testa. Poi fuggimmo con tutta la velocità di cui eravamo capaci, finché dopo alcune svolte, stimolando al sicuro, ci fermammo un istante ansando forte, a considerare la situazione. Comprendemmo per prima cosa come fosse indispensabile tenerci lontano dai centri abitati e dalla ferrovia. Tutto sommato, ci conveniva proseguire fino all'estrema punta dell'isola, dove, secondo le notizie forniteci dalla guida, esisteva un aeroporto. Ricordo quella lunga marcia come un sogno penoso e doloroso. I particolari sono sfuggiti dall' mia memoria. Non mi rammento che di alcune lontane luci che costellavano la pianura e verso le quali tendevano tutti i nostri sforzi. Per

non so quanto tempo esse mi parvero lontane, inaccessibili, poi ebbi l'impressione che mi venissero incontro, che si avvicinarono, che ingrandissero, finché ne raggiunsi una. Apparteneva essa a una specie di faro che illuminava alcuni baracconi allineati. Era il campo d'aviazione segnalato. Poiché la radura appariva deserta, scavalcammo il reticolato che circondava il campo e ci avvicinammo ad uno dei baracconi aperti. Esso conteneva un "Curtiss" e nel momento in cui vi balzammo dentro, vidi un individuo peloso drizzarsi in un angolo della rimessa e gettando un grido acuto fuggire come un folle. Soltanto quando l'apparecchio fu in aria e si diresse verso Maiorca, mi accorsi di aver nel

serbatoio pochi litri di benzina. Fu, vi assicuro, un'agonia terribile. Fortunatamente il velivolo era sospinto dal vento verso Porto Cristo e soltanto quando fu a poche centinaia di metri dalla spiaggia, ricordo che il mare mi venne incontro con una rapidità spaventosa, sentii un colpo fortissimo alla nuca e caddi privo di conoscenza.

Questo fu il racconto che mi fece il capitano B. dell'audace impresa da lui compiuta e fortunatamente essa fu molto utile ai fini nazionali, perché alcuni giorni dopo venni a conoscenza che Valencia aveva dato ordine al Governatore di Mercadal di fucilare tutti i prigionieri.

A. B.



Un idroscivolante costruito da un aeromodellista anonimo

I PILOTI DELLA "CUCARACHA", AVIAZIONE LEGIONARIA IN ISPAGNA

Pubblichiamo per i nostri giovani amici uno scritto comparso su «La Stampa». Si tratta di uno dei più interessanti e poetici articoli apparsi finora sulle imprese dell'aviazione legionaria italiana in Spagna.

SARAGOZZA, settembre. - Pancho Villa? Tu saresti il Pancho Villa, capobanda di un Gruppo da Caccia? Con questa esile struttura di piccolo uomo biondo, dagli occhi azzurri e dolci, le mosse lievi, il passo leggero, le mani piccole? Non è facile pensarti, nei panni del grosso "bandolero" messicano. Un Pancho Villa che non sputa, che non fuma la marijuana e non porta alla cintura delle massicce rivoltelle calibro 9. E i tuoi uomini sono questi ragazzi dai venti ai venticinque, così composti e puri, nelle "tute" bianche di volo? Buoni come bimbi buoni, biondi come Sigfrido, bruni come il Cid Campeador, campeggiatori del cielo, angoli a elica, cherubini a 400 chilometri all'ora? Anche essi della "Cucaracha"?

Il dardo dei "Fiat",

Caseiro dice: — La colpa non è mia, è dei mori. Chiamo Brambilla, che te lo spieghi.

S'avvicina Brambilla, il capitano della I Squadriglia, cacciatore di "Rata" e di "Curtiss" al cospetto di Dio e di Maometto, acrobata da far rizzare i capelli. Racconta: "Eravamo sul fronte di Madrid ai primi mesi della campagna. I mori delle colonne Ascensio e Aranda avevano attraversata tutta la Spagna, Dio solo sa come, da Algeiras alla Castiglia nuova. L'aviazione legionaria non era ancora formata, la rosa già in piena potenza. Quei bravi marocchini appresero a loro spese che cosa fossero i bombardamenti aerei quotidiani, cosa volesse dire vedersi sul capo una decina di apparecchi che mitragliavano a corpo perduto nelle trincee, senza disturbo di avversario. L'aviazione nemica in quei mesi di baldoria fece quello che volle. Poi arrivammo, le prime pattuglie da caccia; e cambiò sonata. Ne buttammo giù a grappoli. Il povero marocchino non entrava

nei panni della gioia quando vedeva i passerotti madrileni andarsene a cascare all'in giù.

Si sorprendevo del come facessimo presto. E siccome sono fantasie calde, ci dissero che avevamo il morso veienoso di uno speciale scarafaggio che vive nelle sabbie di Tetuan. Venivano nel cielo i "Rata" rossi. Noialtri su, addosso. Essi dal basso ricevevano l'impressione che i "Fiat" punzecchiassero con un dardo avvelenato l'apparecchio nemico che crollava come una mosca stordita. Perciò da quel tempo siamo le "Cucaracha", gli scarafaggi con le ali. Tutta qui".

Le strofe della "Disperata",

Caseiro aggiunge: "Come vedi non c'entro. Ho trovato le cose fatte. Fosse stato in me avrei dato un altro nome al Gruppo: quello che portò per le montagne dell'Etiopia, da Adua a Mai Mescic, dall'amba Bircutan ad Addis Abeba, un Capo indimenticabile e il garliardetto nero delle Squadre di Firenze.

Ricordo della "Disperata". Ca-

sero ed io sulla porta del baracchino al campo di Saragozza, ci guardiamo in faccia senza parlare. Dopo i giorni torridi l'offensiva rossa stagna. Il vento ha girato a tramontana. Dalle dune di calce dell'Aragona si leva un polverone d'ocra. Le squadriglie all'ancora sul terreno sfocano in quelle dense nubi. Galleggiano nell'aria vorticosa e fredda pezzi dell'altopiano etiopico: i pettini delle ambe, le vallate tigrine, le gole dell'Alagi, il trapezio dell'Aradam e tutto translucido nel nitore platinato del sole d'un altro tempo. Ricordi. Il campo di Asmara, il campo di Sciafat. La sera del ritorno da Mai Mescic. L'apparecchio del Comandante crivellato di mitraglia, le grandi chiazze rosse di sangue sulla fusoliera, il sellino della mitragliatrice di Dalmazio Birago contornato dai colpi. L'azione di Addis Abeba, la partenza dal mare di fango di Dessè verso la capitale, il rullaggio della "Disperata" sul suolo ancora nemico tra le scariche infernali dei mitragliatori negri.

Mentre Caseiro guarda, svagato, le nubi di calce rosse avvolte dalla tramontana, gli rammento la sera di Asmara quando Alessandro Pavolini improvvisò sull'aria di una canzonetta napoletana della "Disperata":

Vieni con noi, Toselli
Vieni con noi, Galliano
Il nostro Comandante è...

Adesso il ritmo è un altro. Ascolto dal capannone i meccanici che cantano in coro il rauco motivo: La cucaracha que no quiere caminar - Porque le falta maritana de fumar...

Gli allineamenti dei vecchi Ca III del bel tempo d'Africa si dissolvono nel vento che infuria. Tra iume e iusto delle volute di polvere riappaiono le interminabili teorie dei "caccia", brevi, ossuti, mitemizzati, ognuno col suo bislacco stemma sulla fusoliera: una "cucaracha" che suona il sassofono e fa uscire dall'imbuto un "Rata" nero. L'apparecchio nemico.

Battaglie aeree

Prima di raccontare le gesta del gruppo Caseiro è forse utile dare qualche idea sul volo di combattimento, o, meglio, battaglia aerea. E' chiaro che non intendo trasmettere opinioni e impressioni dirette. I caccia, com'è noto, sono monoposti ed è sommamente difficile viaggiare da passeggero su apparecchi che vanno a combattere tra i quattro e i sei metri di quota. Tuttavia ho raccolto idee e impressioni da piloti che hanno al loro attivo dai cinque ai quattordici aerei abbattuti. Comincerò col dire che nel cielo del combattimento "vero" non esiste una condotta a regole fisse. Inoltre la vecchia idea del duello in aria consacrata dalla Grande Guerra è radicalmente modificata dalla espe-



Volo in formazione di quadrimotori da bombardamento degli Stati Uniti

rienza moderna. Non esiste praticamente più il caso dell'aeroplano contro l'aeroplano, che è sostituito da una massa contro un'altra. Le teorie antivedute dal generale Douhet e da Italo Balbo sull'impiego collettivo dell'arma hanno ricevuto una luminosa conferma nella guerra di Spagna. Ed anche in questo campo si è andati per gradi, nel senso che si cominciò nell'inverno scorso con l'impiego di una squadriglia di quattro o cinque apparecchi, e a mano a mano si è passati al gruppo di squadriglie e persino allo stormo. Quanto dire che si sono verificati scontri in cui la massa complessiva degli aerei da caccia in combattimento superavano i 90. Cosa avviene durante questa zuffa, nelle solitudini dell'alta quota? Quale è la tattica e la strategia dei comandanti? Qui tutto è empirico, vanno appena formandosi dei criteri che l'esperienza collauda a suono di mitragliatrici.

Tattica

L'assioma fondamentale della battaglia aerea pare che sia il seguente: "Portare la formazione compatta sul nemico cercando di piombargli addosso di sorpresa a quota più alta e in condizioni di luce favorevole". Ogni capo gruppo ha il segreto della sua formazione. E' la sua firma. Veder passare sul cielo una serie di squadriglie geometrizzate secondo una disposizione di parallele, di cuspidi, di spezzate, e riconoscerne il comandante, per uso pratico, è facilissimo. La formazione è nella guerra aerea ciò che per gli ammiragli è la disposizione delle siluranti nell'imminenza dello scontro navale.

Importa che tutti i piloti abbiano la possibilità di vedere dietro, davanti e ai lati. Occorre moltiplicare il più possibile il numero di occhi utili, perchè la guerra si fa in due e la sorpresa è un elemento su cui gioca anche il nemico. Quando si naviga in venti trenta apparecchi, il campo di osservazione diventa limitato anche sull'orizzonte dei seimila metri; perciò la formazione è la chiave della battaglia. Esistono voli notturni di guerra, e qui gli apparecchi del gruppo Morelli, protetti dalle squadriglie da caccia, ne hanno compiuti numerosissimi per rifornire gli assediati di Belchite, per esempio; non esistono invece combattimenti aerei notturni. La indifferente natura che non riesce a modificare o influenzare gli istinti guerrieri dell'uomo, pone il suo veto alla battaglia aerea. Il glorioso sole dell'alta quota, anzi, può, abbagliando le masse aeree di uno degli avversari, influire sulla vittoria. Perciò il capo di una formazione cerca di mettere il nemico con la faccia contro luce. Nelle battaglie navali avviene il contrario, perchè la luce al tergo delimita le sagome delle navi in nero, prezioso elemento per il tiro. In aria è tutt'altro. Il pilota la macchina, le mitragliatrici sono un'arma sola guidata da riflessi nervosi eccitati da impressioni ottiche. La retina umana diventa il motore delle mitragliatrici.

Il fante si apposta dietro gli alberi, i sassi, le montagne, il pilota da caccia si occulta dietro le nubi, che sono le sue montagne e le sue colline. Egli ama le nubi, i bei coltroni bianchi a grandi squarci che veleggiavano come continenti perduti. Le squadriglie in volo possono vedere senza essere viste, ci si arrampicano sopra e corrono parallelamente allo strato osservando dalle grandi botole degli squarci il cielo delle operazioni, sottostante. Gioia di sorpren-

dere dall'alto di un tetto di nuvole una formazione nemica, piombarci sopra all'improvviso, bucando l'ovatta e menare botte da orbi.

Lo scontro

Quando il cielo è coperto da cumuli di sdruciture, i cacciatori se ne vanno al pelo inferiore del materasso, si fanno piccoli piccoli, come i bimbi che giocano a nascondersi; confondendo le ali con i fiocchi di bambagia, vorrebbero imporre silenzio al motore, arrivare addosso sulla testa del nemico trattene-
ndo il fiato.

Questa, dal falco in poi, è l'astuzia di tutti i cacciatori volanti.

Accade a volta che uno solo veda. Laggiù, laggiù, in quell'altro prato celeste strisciano le formazioni avversarie. Il pilota guarda bene: sono puntini neri che ronzano. Gli altri proseguono la rotta, nessuno ha visto. Che fa lo scopritore? Dà tutta manetta al motore e rimonta la formazione fino al capo-gruppo. Batte le ali. Un leggero scuotimento al timone di direzione; l'apparecchio si mette a svolacchiare come una libellula. E' il segno. Da pochi metri si guardano. Il capo punta sul nemico, la battaglia è certa.

Il primo pensiero è: "fare quota". Si può accertare che la fase iniziale di ogni combattimento aereo è una gara di altezza. Ognuno vuol conquistare il vantaggio essen-

ziale. Ma quando le masse sono prossime e il contatto imminente, già non si pensa più alla quota. L'apparecchio cerca il proprio avversario, quello che si trova in condizioni più favorevoli per la scarica. Di coda, di fianco. Tutto gas al motore e al resto pensa l'istinto del combattente. Aggredire, aggredire: buttarsi addosso, con affondate favolose in candela, tonfi da mille, cinquecento, trecento metri. Richiami fulminei col muso in alto, assalti sulla verticale dal basso. A Casero, a Brambilla a chissà quanti piloti da caccia è capitato di buttarsi da sotto in su, sparare superando la quota dell'avversario, riaffondarsi, passare ad un nuovo apparecchio più vicino, ritornare al primo, dare mano forte ad un compagno in pericolosa situazione investito da due parti.

Annulare l'avversario

I ventagli dei proiettili passano davanti al naso, sulla nuca, alle spalle. Ma il senso della vita — mi hanno detto i cacciatori della "Cuca-racha" — non esiste più, l'anima si tende come un canapo. Annulare l'avversario. Tutta la sensibilità della macchina umana si concentra nel pugno che manovra i comandi delle armi, nei piedi che fanno agire i timoni di profondità, negli arti che fanno agire i timoni. Di tanti combattimenti aerei che ha sostenu-

to un cacciatore, di solito, non ricorda molto. Una immagine permanente nella sua retina: una giostra verticale in cui salgono e scendono come ludioni dell'aria cristallina gli apparecchi, in su e in giù, un moto d'altalena combinato con quello di un rapido ascensore.

— Quanto dura? Come finisce? — ho chiesto.

Casero calmo calmo: — Dai cinque minuti ad un quarto d'ora, mi hanno detto, perchè io non sono riuscito mai a controllarlo. Perchè finisca, e come, nemmeno lo so. Sono caduti questi e questi "Curtiss", questi e questi "Rata". Nella mischia ancora calda, le squadriglie si avventano pazze, annusando, cercando. Ci scrutiamo l'un l'altro le dita sulla scarica. Ci accorgiamo di essere soli.

Giovanni Artieri

CRONACA BREVE

IL GEN. VALLE, sottosegretario all'Aeronautica, giunto in volo il 22 corrente a Verona insieme all'Addetto aeronautico presso l'Ambasciata germanica a Roma, è ripartito per Berlino per assistere alle grandi manovre tedesche.

SI E' CHIUSO in questi giorni il concorso per trecento posti all'Accademia Aeronautica di Caserta, al quale ben 1700 giovani hanno domandato di partecipare.

UN GRANDIOSO SUCCESSO ha riportato la squadriglia di apparecchi italiani inviata al Perù per la commemorazione di Geo Chavez; essa ha compiuto sul campo di Lima una serie di perfettissimi voli acrobatici che hanno suscitato nella folla imponente di spettatori un eccezionale entusiasmo.

IL PILOTA Giuseppe Tirassa, di soli 19 anni, ha conseguito in questi giorni il brevetto di pilota civile di terzo grado; egli è il più giovane pilota abilitato al servizio pubblico per il trasporto di merci e viaggiatori sulle linee aeree.

IL GIORNALE RUMENO «Curentul», nel constatare amaramente la frequenza degli incidenti aviatori che si verificano nella aviazione rumena, afferma la necessità che questa debba imitare l'aviazione dell'Italia, ove l'elemento umano è portato alla stessa perfezione degli apparecchi.

A MILANO si sta costituendo un Istituto per gli studi del volo muscolare, che sarà dotato di strumenti adatti alla misura della forza fisica umana, al rendimento delle eliche e delle ali battenti.

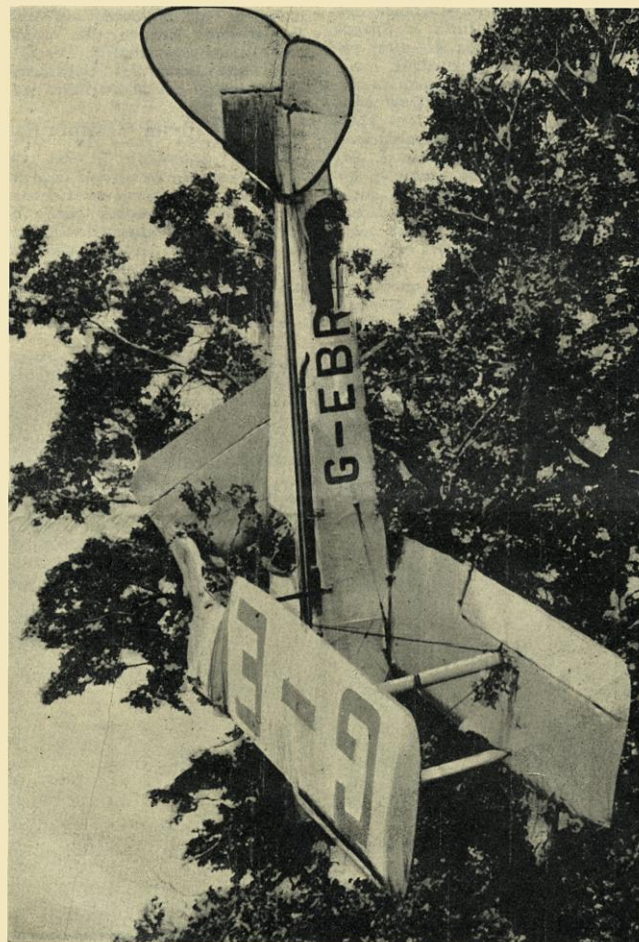
SULLE LINEE CIVILI della società tedesca «Luft Hansa» sarà prossimamente messo in servizio il nuovo apparecchio «Lu. 90», che con 40 passeggeri avrà una velocità massima di 400 chilometri all'ora ed una autonomia di 2000 chilometri.

IL MINISTERO INGLESE dell'aria ha disposto che i vari tipi di aeroplani dell'Armata aerea siano così classificati: apparecchi da combattimento, da ricognizione, da cooperazione, siluranti, bombardieri da trasporto e da comunicazione.

IL MINISTRO FRANCESE dell'aria, Pierre Cot, dopo la cattiva prova offerta dalla aviazione francese nella corsa Istres-Damasco Parigi, avrebbe deciso l'effettuazione di tre crociere su grandi distanze con tre squadre, ognuna composta di 21 apparecchi, che avrebbero per meta rispettivamente il Madagascar, l'Indocina e l'Africa Equatoriale francese.

Sarà grato a quegli aquilotti che mi vorranno comunicare l'indirizzo esatto delle edicole nelle quali non hanno trovato «L'aquilone».

Zio Falcone



Gli alberi «porta-aeroplani» sono strane piante che vegetano nei pressi delle scuole di volo. Eccone un bell'esemplare. Scherzi a parte, questa volta il pilota l'ha scampata bella!...

EDIZIONE STRAORDINARIA

E' noto come nel Mediterraneo si peschino granchi di tutte le specie, abbondanti, più che altrove, sulle coste orientali.

Un granchio grossissimo (al quale spetterebbe un titolo di primato), è stato tempo fa pescato nelle acque dell'isola di Creta, da un giornalista — mi duole dirlo — italiano.

La cosa è apparsa su di un quotidiano romano a forte tiratura, che specialmente in questi ultimi anni, per il suo valore politico si è portato nelle prime file della stampa internazionale.

Questo fantasioso collega, del quale taccio il nome per ovvie ragioni, dice che in quell'isola accadono cose proprio straordinarie, che meriterebbero che tutti andassero a vedere. (Che sia agente di una Compagnia turistica?)

Si tratta di questo: un giovane diciassettenne, che avrebbe il difetto di chiamarsi Liarantonachis e la virtù di possedere un'incredibile intelligenza, svolazza, nei minuti che lo studio gli lascia liberi, sulle case degli isolani, confondendosi con stormi di piccioni, con i quali il giovane suole intrattenersi in divertenti giuochi e in piacevoli scherzi aerei.

L'apparecchio del miracolo, il mio fantasioso collega lo descrive con queste testuali parole:

"... delle ali di stoffa gommata, resistenti al sole e all'umidità".

Passiamo sopra al fatto delle ali "resistenti al sole e all'umidità", e proseguiamo.

"Arcangelo novecento, egli si mette in piedi sulle grondaie di casa sua, come i ragazzi cattivi (perché, a Creta, i ragazzi cattivi si mettono, per castigo, sulle grondaie?) e spicca dei voli nel vuoto, sbattendo le ali per mezzo di un congegno a trasmissione".

"Figuratevi la sorpresa del presidente del Consiglio Metaxas quando, recatosi di recente a Creta, vide svolazzare sul proprio capo, fra uno stormo di piccioni, un ragazzo con le ali di tela cerata. Gli promise tutto il suo appoggio, e gli fece dare il materiale necessario al perfezionamento della bella invenzione".

Questo amabile Liarantonachis, dunque, non farebbe delle semplici p'enate, (questo non ci avrebbe stupito) ma *svolazza*. Svolazza sul capo della gente, spinge la sua audacia sino a compiere svolazzate su Metaxas, e va per l'aria in compagnia di piccioni.

Ma bravo Liarantonachis!

E' la solita frittata del volo muscolare, presentata con un contorno di poesia ellenica, dal quale si sprigionano i ricordi della mitologia in genere e di Icaro in particolare.

E' una frittata indigesta, però, che ormai puzza abbastanza.

Sul volo muscolare si è parlato sin dal tempo di Leonardo da Vinci, e, in questi ultimi anni, la mattia ha subito una ricaduta che mette pensiero.

Gli unici voli — parlo di autentici voli, con tanto di decollo, — prodotti unicamente dalla forza dell'uomo, sono stati sinora tentativi compiuti con una specie di aianti muniti di e'iche mosse da pedali aventi forti multiple. La teoria è buona, ma in pratica la cosa non va più in là di un salto di pochi secondi, perchè la forza necessaria per innalzare uomo e apparecchio è tale, che subito do-

po il decollo quel disgraziato ha un fiatone da scoppiare.

Ma in questo caso "cretese" (stavo per scrivere un'altra parola) non si tratta di roba simile, ma di autentiche ali di stoffa gommata *resistenti al sole e all'umidità*, che permettono al giovane Liarantonachis di *svolazzare* su case, paesi e presidenti del Consiglio.

Anche questo fatto delle "ali battenti" è stato tentato più volte, ma sono sempre stati tentativi falliti, poichè nessun uomo al mondo potrà mai possedere la muscolatura necessaria per battere e mantenere in continuo movimento ali di tali grandezza da poterlo sostenere in aria.

Ma queste verità non interessano il fantasioso collega, il quale asserisce che a Creta vi è un giovane diciassettenne che *svolazza*.

Egli dice anche che il signor Metaxas g'i ha fatto avere i mezzi necessari per il perfezionamento del-

la bella invenzione, cosicchè tra breve tutti i bravi cretesi svolazzeranno, compiendo dinanzi ai turisti mirabili esercitazioni in massa.

Certo, chi non si comprerà un bel paio di ali *resistenti al sole e all'umidità* marca Liarantonachis?

Io allora potrò venire in redazione svolazzando tra stormi di piccioni, e mi poserò di tanto in tanto sui rami dei platani, per riposare.

Guer.

LA PREMIAZIONE DEI VINCITORI DELLE ELIMINATORIE DI TRIESTE

La sera del 14 corr. nell'ampia sala passeggeri dell'Idroscalo civile si svolse, in forma solenne, la cerimonia della consegna dei premi ai vincitori delle gare di aeromodellismo — idro e terrestri — dell'anno

XV, cui la R.U.N.A. «E. Gramaticopulo» indisse.

Presenti il presidente ing. cav. Mario Cosulich, il vice-presidente ing. M. Fiaccarini, il consigliere e direttore dell'Idroscalo cap. cav. Emilio Zampieri, il commissario sportivo ing. Buttazzoni, l'ing. Tagliaferri del Registro Aeronautico, il prof. Rossi in rappresentanza dell'Opera Bahilla, alcuni segretari regionali dell'O. B., i rappresentanti la stampa e moltissimi altri — oltre ad una cinquantina di aeromodellisti — il segretario camerata Mario Calligaris, nella sua veste di delegato provinciale all'aeromodellismo, espose in sintesi l'attività delle nove scuole di aeromodellismo di Trieste ed una a Monfalcone. A riassumere detta attività vi sono state fatte 1.100 (millecento) ore di istruzione in 720 lezioni ad una media di 85 allievi presenti, e ciò nell'anno scolastico 1936-37. In quest'anno si svolsero le gare «idromodelli», che tanto interesse destarono, e non solo negli ambienti locali, le eliminatorie provinciali ed anche delle gare interne, per modelli volanti terrestri.

Caldi applausi coronarono la fine della relazione, che dimostra quanta cura ed entusiasmo la presidenza della R. U. N. A. triestina ed il suo delegato all'aeromodellismo danno al movimento aeromodellistico; dopodichè il presidente ing. Cosulich precedette alla premiazione.

Idromodelli: Coppa Dolazza e L. 50 a B. Cricchiutti; 2) Coppa Cosulich e L. 40 a T. Faragona; 3) Medaglia della Provincia e L. 30 a M. Pieri; 4) Med. vermeille O. B. a F. Lonzar; 5) D. Michelazzi; 6) T. Pascutto; 7) S. Franchini altrettante medaglie di bronzo dell'O. B.

Terrestri: Eliminatorie cat. «A»: Coppa Cassa Ris. Triestina e L. 50 a T. Pascutto; 2) Medaglia del Comune e L. 40 a B. Cricchiutti; 3) Stifoforo del Lloyd Triestino e L. 30 a G. Demartini jun.; 4) Med. bronzo O. B. a R. Simonetti; 5) Diploma a A. Geri.

Eliminatorie cat. «B»: 1) Coppa Consiglio delle Corporazioni e L. 50 a F. Lonzar; 2) Medaglia del Comune e L. 40 a M. Savi; 3) Med. vermeille O. B. a G. Demartini sen.; 4) Med. bronzo O. B. a A. Castellani; 5) Diploma a E. Macorini.

Eliminatorie cat. «D»: Coppa Dolazza e L. 30 a L. Gelsomini; 2) Medaglia della Provincia e L. 20 a U. Sterzai; 3) Mod. bronzo O. B. e L. 15 a M. Devetti.

Gare interne cat. «B»: 1) Stifoforo Mediano e med. vermeille e L. 20 a M. Pieri; 2) Med. vermeille e L. 15 a A. Cossovel; 3) Med. bronzo O. B. e L. 10 a S. Rizzardi; 4) E. Vidiak e 5) S. Pitton con diploma.

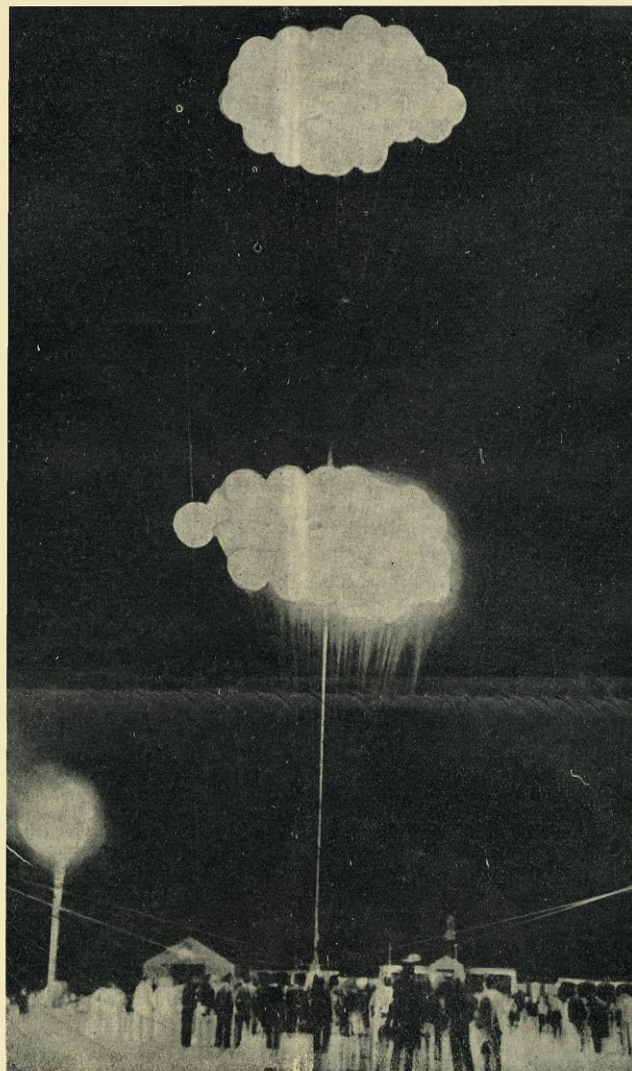
Gare interne cat. «C»: 1) Orologio del conte Tripicovich e L. 15 a C. Roveri; 2) Medaglia bronzo O. B. e L. 10 a C. Buonsante; 3) Diploma e L. 5 a C. Bisacchi.

Inoltre vennero consegnate L. 10 a C. Cricchiutti e L. 10 a S. Rizzardi per il bellissimo flottaggio dei loro modelli nelle gare idro, mentre a tutti i partecipanti alle stesse venne offerto un artistico diploma.

Quest'anno la R.U.N.A. di Trieste, grazie all'interessamento personale del delegato all'aeromodellismo, poté raccogliere da Enti e privati per premi delle sue gare di modelli volanti L. 520 in contanti, cinque coppe in argento, quattro medaglie d'argento, quattro vermeille, dodici di bronzo e tre oggetti di valore che vennero tutti distribuiti, come sopra.

A ricordare la memoria del suo istruttore di aeromodellismo, Giuseppe Damiani, deceduto in un incidente di volo in Africa, la R.U.N.A. bandirà un apposito concorso per aeromodelli che avrà per trofeo una coppa che si denominerà «Coppa Damiani». Il socio pilota G. B. Di Fabio comunicò la sua offerta personale di L. 100 per maggior premio di detta gara.

Alla fine della cerimonia, la R.U.N.A. «E. Gramaticopulo» offerse a tutti gli intervenuti un signorile rinfresco.



Il celebre scienziato belga Piccard, l'uomo stratosferico, si apprestava ad un'altra esplorazione degli spazi con un nuovo mezzo che è il risultato di un lungo intervallo di studio, e che consisteva in un apparecchio munito di due gruppi di palloncini anzichè di un unico involucro, quando un'esplosione interrompeva l'ascensione. La fotografia è stata presa poco prima dello scoppio.

Audacie dei pionieri

Negli anni 1912 e 13 tutti gli inventori e costruttori di aeroplani rivolgevano affannosamente il loro studio e le loro ricerche alla stabilità automatica dei loro apparecchi. Si cercava il mezzo sicuro e si costruivano dispositivi meccanici a sistema pendolare, a superfici di controllo e si tentò perfino di applicare alle ali quel tale giocattolo, naturalmente ingrandito, che voi conoscete sotto il nome di giroscopio.

Un sistema geniale di stabilizzazione automatica fu inventato ed

parecchio nel modo consueto per mezzo di leve.

Avveniva quindi che nel caso che l'aeroplano tendesse a picchiare, la fusoliera, spostandosi per effetto della gravità, agisse sulla coda di quel tanto, necessario a ristabilire l'equilibrio longitudinale.

In senso contrario, agiva nel caso che l'apparecchio tendesse ad impennarsi. L'Aérostable, pilotato dagli stessi inventori, Alberto e Andrea Moreau, effettuò numerosi voli di prova, nei quali anche con forte vento furono abbandonate le leve di comando.

Il 24 settembre 1913, a Melun, compiendo 35 chilometri di volo, senza toccare i comandi, ma facendo soltanto funzionare il sistema pendolare, di equilibrio automatico, i fratelli Moreau vinsero il Premio Bonnet.

Anche Alessandro See inventò, in quella stessa epoca di ricerche, un sistema automatico nel quale la stabilità longitudinale era dovuta al funzionamento di un timone di profondità disposto avanti all'apparecchio.

Poi venne quello ancora più complesso chiamato apparecchio equilibratore Doutrema, tanto l'Aérostable Moreau quanto questi altri sistemi non ebbero il vanto di essere diffusi. Si cercò anche la stabilità nella forma delle ali, come nell'aeroplano dell'inglese Dunne che ricordavano nel principio scientifico e nella forma il seme della zannonia. Questo aeroplano aveva le ali a forma di un angolo acuto il cui vertice era unito alla fusoliera molto corta. Il motore e l'elica propulsiva occupavano il posto della coda che era stata eliminata e anteriormente vi era il seggiolino del pilota e i relativi comandi a leve.

Queste ricerche affannose, di un equilibrio automatico o di mezzi meccanici che assicurassero il volo, rivelavano chiaramente quanto fosse temuto nel planare, quell'insidioso angolo di discesa che il più delle volte portava fatalmente l'apparecchio volante e l'uomo a picchiare col naso in terra.

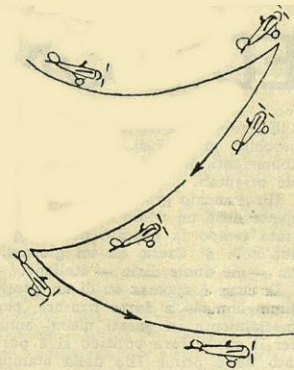
Ricordo ancora che al campo di Centocelle l'aviatore Raimondo Marra volò applicare alla leva di comando del suo biplano, un con-

gegno di arresto che limitasse il movimento del timone di profondità. E ricordo molto bene che nell'atto di applicarlo ci disse:

"Ecco, vedete, se la leva oltrepassasse questo limite, la morte sarebbe sicura. Non vi sarebbe forza o manovra che potrebbe rimettere il mio biplano sulla linea di volo". E le sue parole suonarono lugubramente nei nostri orecchi come i rintocchi di una campana funebre.

Di cadute mortali ne avvennero infatti in tutti gli aerodromi del mondo e tutte causate quasi dallo stesso motivo "per soverchia inclinazione nel volo plané e impossibilità di raddrizzamento dell'apparecchio".

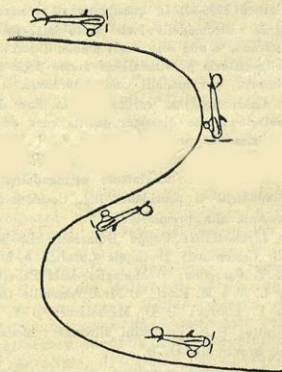
Nello stesso anno 1913 per la grande audacia di un uomo che offrì se stesso alla grande causa, l'incubo spaventoso fu finalmente vinto e si poté provare al mondo scientifico e sportivo che l'aeroplano poteva offrire quella sicurezza, tanto cercata, purché fosse pilotato da un cuore saldo e sicuro.



La caduta sulla coda

di sicurezza per inchiodare quel ragazzaccio al seggiolino.

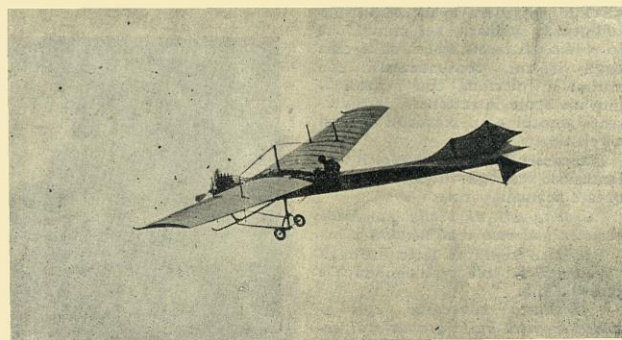
Il primo esperimento, riuscitissimo di Pégoud (pensate ragazzi quanta fede e quale coraggio!) fu il famoso S, chiamato da tutti l'S di Pégoud; il secondo fu il rove-



La "S" di Pégoud

applicato ad un monoplano dai fratelli Moreau, i quali lo battezzarono col nome di Aérostable Moreau.

La stabilità laterale era ottenuta, in questo nuovo apparecchio, sia mediante la forma delle ali che alle estremità erano rilevate posteriormente in modo da formare un V molto pronunciato. La stabilità longitudinale, invece, era basata sul principio del pendolo che era costituito dalla fusoliera, nella quale prendeva posto soltanto il pilota ed un passeggero, essendo il motore, i serbatoi e l'elica disposti ed assicurati alla parte anteriore del monoplano. La fusoliera, dunque, poteva oscillare in rispetto alle ali e comandare automaticamente il timone di profondità; però il pilota poteva b'occare, quando voleva il sistema automatico e comandare l'ap-



Il monoplano "Antoinette", uno dei primi aeroplani adatti alle acrobazie

Quest'uomo, che fu chiamato dagli scettici "l'aviatore pazzo" e "l'acrobata dell'aria" era Adolfo Pégoud, un giovane coraggioso, modesto e che da poco aveva preso il brevetto all'aerodromo di Bron.

Da qualche tempo, Luigi Blériot, il pioniere del volo, il trionfatore della Manica, l'inventore del monoplano aveva fissato nei suoi importanti studi un'audace programma di esperienze; convinto che la sola sicurezza del volo era riposta nella calma, nel coraggio e nella bravura del pilota.

"Quando sarà provato — esso diceva — che un buon apparecchio di aviazione deve poter capovolgersi completamente in aria, volare sul dorso e raddrizzarsi istantaneamente alla volontà del pilota, si sarà fatto un gran passo sulla via della sicurezza in aeroplano".

E nel giovane aviatore Pégoud, che già altre prove di gran coraggio aveva dato gettandosi da un aeroplano in volo per sperimentare un sistema di paracadute, trovò il soggetto adatto, l'uomo dal cuore saldo e sicuro che avrebbe realizzato il suo programma di esperienze.

Si trattava di aver fede nelle parole del maestro, nelle asserzioni di uno studioso che potevano essere azzardate o false. Ma Pégoud non ci pensò sopra due volte.

Luigi Blériot costruì un apparecchio simile agli altri di serie, della forza di 50 HP ma più robusto nei tenditori, nella cabane e nella velatura; qualche modifica fu apportata ai serbatoi e al carburatore e fu approntata una buona cintura

sciamento sul fianco e il terzo la caduta sulla coda. Non contento ancora di questi mirabili prodigi, volle strabiliare il mondo con il suo cerchio della morte.

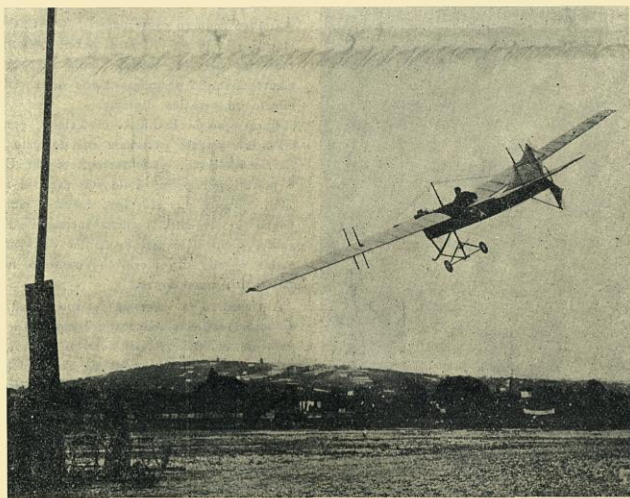
Un giorno a Buc lo descrisse otto volte successivamente senza interruzione, dando così la prova massima di quanto si poteva ottenere nella sicurezza del volo meccanico.

Un altro aviatore, Chevillard, giovane anch'esso e al pari coraggioso, volle imitare Pégoud nelle acrobazie montando però un biplano Farman. Queste audaci esperienze, che dapprincipio furono ritenute "Pazzie inutili" e pericolose furono invece feconde di profondi insegnamenti perché diedero all'aviazione un'altra certezza, quella cioè di poter giocare con la morte riprendendo la linea normale di volo anche dopo che un importuno colpo di vento avesse rovesciato l'apparecchio.

Pégoud divenuto ormai il maestro di questo volo acrobatico diceva:

"Io voglio dimostrare ai piloti, che in nessun modo, qualsiasi cosa accada, si debba precipitare; che qualunque sia la posizione dell'aeroplano, ciò non costituisce un pericolo; che dato che si resti padroni di se stessi, le ordinarie manovre bastano a far riprendere all'apparecchio la posizione normale".

Chevillard, che fu chiamato con ragione "il mercante di brividi"



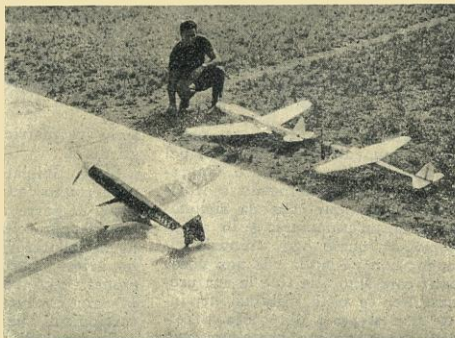
La prima acrobazia aerea: la virata intorno ad un pennone

per i suoi emozionantissimi esercizi acrobatici in aria eseguiti in pubblico, seppe superare lo stesso Pégoud, dimostrando che lo scivolamento d'ala non era più un disastro irreparabile ma una posizione di passaggio per riprendere il volo normale. Difatti riuscì a compiere il looping elicotale che consisteva nel descrivere una curva ad elica facendo prendere al suo apparecchio tutte quelle posizioni che si possono prendere rispetto alla verticale, rovesciandosi più volte e volando con le ruote in aria.

Questi due audaci pionieri, subito imitati da tanti altri seppero aprire una nuova strada agli studiosi e distruggere una paurosa e raccapricciante leggenda.

Oggi qualsiasi acrobazia, la più audace, eseguita anche collettivamente

dalle nostre gloriose squadriglie non ci meraviglia più. Le azzurre ci riempie l'animo di Pensiamo un solo istante a ciò che dovette provare l'audace Pégoud



Modelli dell'anno 1937, costruiti a Brescia per il Concorso Nazionale

quando dovette inclinare in avanti il suo monoplano per compiere quel maestoso S che doveva segnare la seconda grande vittoria dell'uomo sugli elementi.

G. Seganti

IL PROTOTIPO

Il prototipo si era alzato di malavoglia quel mattino, sotto gli sguardi ironici dei compagni "regolari" che già si erano agghindati a festa per piacere al nuovo comandante.

— Vedremo dove lo metteranno quel granchio scotennato! — raspava, uscendo dalla rimessa, il N. 1, al quale compete il primo posto sulla linea ed aveva sempre il timore di vederselo usurpare.

— Sta' tranquillo che lo lasceranno dentro — rispondeva il N. 2, dando un picchio al compagno di sinistra nel togliersi da sotto il ventre indolenzito quel cavalletto da ortopedico che tutte le sere, nonostante le sue proteste, gli veniva messo fra le gambe a spezzargli lo stomaco.

— Reumatismi! Reumatismi! — sbofonchiava un terzo aeroplano che non possedeva vasta scelta di termini e nei casi dubbi, suggeriva sempre al motorista la possibile origine dei guai che spesso avvenivano fra bielle, manovelle, valvole e ordigni consimili, riducendo tutto ad un'espressione reumatica, denunciando così una reale deficienza in campo proprio. Era quel tale che non si riusciva mai a far volare. Soffriva d'asma, poveretto, e non poteva carburare secondo il richiesto.

Invece, nonostante i pettegolezzi degli altri, il prototipo si era impettito e sgranchito e, con fare sicuro, aveva infilato la porta primo fra tutti, piazzandosi al posto centrale, isolato, sfolgorante di una vernice che anelava il sole da tanto tempo, epperò più nuova, più nitida, più suggestiva ed atta al richiamo immediato degli occhi.

Sputando veleno, i "regolari" si posero in seconda linea, affiancati, stretti l'uno all'altro. Aleggiava sul campo un'atmosfera da Vespi Siciliani.

— Se il nuovo comandante sceglie quello scomunicato per il suo primo volo, giuro di...

Il sacramento dell'anziano rimane un desiderio per uso interno. L'"attenti" secco e tagliente lanciato ai circostanti, uomini e cose,

non ammetteva replica. Quando il tenente faceva stridere gli ordini, nessuno poteva fiatare oltre. Le braccia, le teste, le gambe, i cilindri, i timoni, tutto s'irrigidiva dominato dal timbro sicuro della voce di quel giovanotto che aggiungeva fiamme con uno sguardo all'antrace, umanizzato soltanto dopo un lungo volo, dopo molti chilometri sottomessi, dopo molto spazio conquistato. Qualcuno aveva detto che il tenente divorava gli aeroplani, ed infatti era proprio così; ne sapeva abbastanza il N. 7, a lui assegnato, che aveva dovuto cambiare, in un solo anno di vita, ben tre motori.

— Squadriglia 307: dodici aeroplani efficienti, di cui uno prototipo; tre ufficiali, diciotto sottufficiali, sessanta uomini di truppa, signor capitano.

— Dia il "riposo".

I nervi, i muscoli, l'acciaio si distesero come panni al sole. Quel piccolo uomo biondo, quel vivente contrasto dal berretto gallonato, guardava ora in silenzio le macchine e la gente. La prima parola che disse suonò dolcemente a tutti:

— Amici...

E altre ne uscirono da quella bocca di latte che sapeva più di mamma che d'aspri comandi. Alla fine del discorso gli occhi luccicavano come se vi si fosse imperlata la rugiada del mattino. I cuori si erano placati, tanto che il N. 1 aveva dimenticato di essere stato messo in posizione arretrata.

Ma subito le cose ebbero un arresto, un'incertezza fatale. Il comandante aveva esternato il desiderio di decollare sul prototipo. Appena espressa tale volontà, non fu più possibile sedare il fermento acceso come una miccia. I due sottotenenti galoppavano a destra e a manca, sferzati dagli ordini vampanti del tenente imbestialito. Alcuni aeroplani si rifiutarono di rientrare. Un motorino d'avviamento partì rabbiosamente sotto una mano inesperta e non si riuscì a fermarlo che tagliandogli la benzina. Una camera d'aria si mise a sibila-

re afflosciandosi. La spia della miscela del prototipo si era improvvisamente staccata di fare quel subdolo mestiere. Mancava un cuscino sotto e uno dietro. Uno spigolo del bordo d'attacco dell'ala colpì i condottieri uno stinco del pilota che saliva. Due candele non davano accensione, il "minimo" era insufficiente.

Impassibile, il capitano attese che gli eventi si modificassero volgendo al favore.

— Prepariamo il N. 1, è meglio; il prototipo non va; non è mai andato bene; nessuno lo preferisce. Il N. 1 è sempre stato l'apparecchio del comandante. Sarà anche il suo.

— No. Questo. Laconico, cocciuto: "questo". Prototipo della malora! Prototipo delle brutte figure! Qualcuno disse perfino che gli era sembrato di scorgergli un sorrisetto fra le pale dell'elica, tortigliate come baffi alla moda dell'800.

In una brevissima mezz'ora si riuscì a fargli muovere le ventole per darsi un po' d'aria sulla coda. Col motore al massimo non si raggiungevano i 2000 giri. Ne occorrevano cinquecento di più per decollare. Come avrebbe fatto a staccare le ruote da terra?

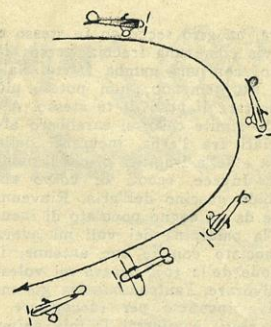
— Comandante...

— Ho capito, ma io volo su questo.

Infatti, sia che l'uomo gravasse poco sul sediolino, sia che l'aeroplano volesse ingraziarsi almeno quell'unico pilota che lo degnava di considerazione, fatto sta che il prototipo decollò in brevissimo spazio, iniziando la virata prima della fine del campo. In pochi istanti fu a mille metri.

Là, nello spazio luminoso e discreto, si svolse questo strano colloquio:

— Vecchio mio — disse il comandante — ho capito subito che mi avevi riconosciuto. Io, naturalmente, non potevo confonderti con altri, ma sono rimasto meravigliato

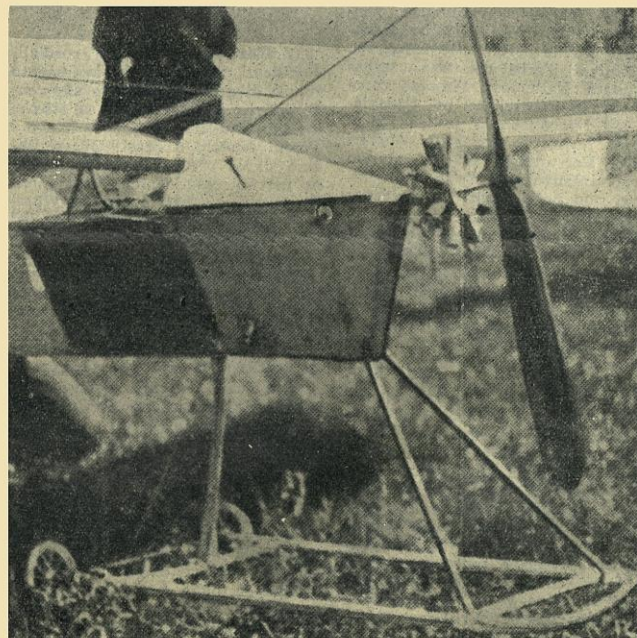


Il rovesciamento sul fianco, compiuto per primo da Pégoud

nel rivederti qui. Non potevo pensare che tu vegetassi ancora. Avevo l'idea inespresa che tu giacessi su un piedistallo in qualche museo, oppure che tu avessi fatto parte di un lotto di rottami in vendita sulla pubblica piazza. Mi hai procurato una profonda commozione, soprattutto perchè capivo che tutta quella gente non poteva nutrire per te quell'affetto che di colpo mi è entrato nel cuore per le tue vecchie ali.

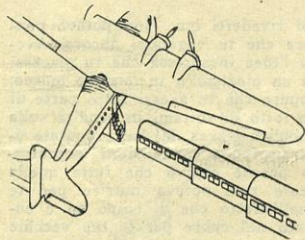
— Tu sei buono, padrone — rispose l'aeroplano scansando una nube per abitudine. — Non potrò mai dimenticare le cure che avesti per la mia gamba destra otto anni or sono...

— Che! che! Dovrei essere io a rifarti il panegirico! Posti tu a sopportarmi in quel deco'lo movimentato! Ero allora un pivello con la testa nel sacco. Sapevo appena davvero la manetta. Mi dissero che ero pronto e che tu attendevi impaziente. Ma ricordo benissimo lo sguardo di commiserazione che mi desti ed i borbottamenti che facesti sotto il grembiale dell'io. Non potevo ritirarmi. Ti calcai la schiena come un'automa e poi... Dio solo (e forse anche tu) sa quel che avvenne. Una pedata a destra, una a si-



Agli inizi dell'aviazione i modelli volanti erano costruiti sulla falsariga degli aeroplani del tempo: per motore, per quanto l'elastico fosse già conosciuto ed avesse dato ottime prove, era usato anche un tipo ad acido carbonico, simile agli odierni ad aria compressa, come questo di un concorrente alla Coppa Gordon Bennet disputata a Parigi il 23 aprile 1911.

nistra, un giro secco su te stesso e poi via come una freccia, verso l'ignoto, con una gamba ferita. Saltasti su gemendo; non potevi più sopportare il peso di te stesso. Altri, in simile caso, si sarebbero affosciati fra l'erba, incuranti della paura e dell'fragilità di chi li montava. Invece, eccoti di colpo sul morbido cuscino dell'aria. Rinvenni come da un sogno popolato di incubi: la palazzina dei voli mi aveva minacciato con le sue antenne, il portone della 307^a pareva mi volesse divorare, l'autoambulanza già mi veniva incontro per raccogliere i miei resti. Riafferrai la mia anima vacillante e con essa la leva di co-



Corridoio a elementi rientrabili per raggruppare gli aerei al riparo.

mando, rimisi i piedi più sicuramente al loro posto e pensai che veramente, in fondo a quella via azzurra che ora percorro sulle piume, doveva esserci il buon Dio. Non pensai a te, lo confesso, e te ne chiedo in parte perdono. Né potevo supporre che la tua gamba destra si fosse sfasciata con quella piroetta della malora. Tu gemevi ed io credevo che fosse il vento. Tu m'avvertivi tirandomi da parte ed io ero sordo a quel chiaro appello. Anzi, pro'ungai di un'ora il vo' per dimenticare il pericolo corso, senza immaginare la gravità di que'vo che avrei dovuto affrontare scendendo sulla dura terra. Tu soffrivi le pene dell'inferno, lo so. Finalmente ti pregai di mettere la prua sul campo. Lo facesti a malincuore, pensando ai miei probabili ultimi istanti e a'la fine certa delle tue gesta.

Sfiorasti l'erba con una carezza ve'lutata. Rallentasti l'impeto come un cavallo imbrigliato, poi t'adagiasti sul fianco con la mollezza d'un a'rone ferito. Io ero sa'vo. Tu eri finito. Per quanto facessi, al tuo corpo, insanguinato d'o'io e di polvere, non potei ridarti la bal'danza d'un tempo.

Ti lasciai con la giovanile leggerezza dell'egoista nato. Soltanto più tardi compresi la tua abnegazione, la tua grandezza. Oggi ti ho rivisto e mi si è stretto il cuore. So che non puoi più tirare avanti. Ti darò onesto riposo e farò in modo che le tue ali siano venerate.

— Ti ringrazio, padrone, della gioia che mi hai procurato. Sento davvero d'essere stanco. Ho respirato oggi per l'ultima volta l'aria della quota. Temevo il cimitero. Tu me lo risparmi: sono felice. Vuoi che scendiamo? Ho un po' di freddo al radiatore... veh! Bada a quei facchetti che vo'teggiano là davanti! Sono ragazzacci inquieti, non badano intorno e potrebbero essere fatali ad un vecchio aeroplano come me. Una volta ne uccisi due che folleggiavano. Ero forte allora: non ne soffrii altro che col cuore: ma oggi...

Planò dolcemente, raggiunse il prato e s'appose zittando davanti alla bocca della rimessa.

— Non si sarà molto divertito, comandante! — disse il tenente ac-

corso, accennando con sprezzo al prototipo.

— Non ho volato per divertimento — rispose il pilota scendendo dalla fusoliera — avevo un debito d'onore e d'affetto con questo vecchio amico che da oggi non dovrà

più lavorare, ma essere conservato e venerato come il genitore di tutti quei presuntuosi che sghignazzano là dentro. Tiri un po' fuori il N. 1. Gli farò vedere io...

Un'ora dopo l'hangar della 307 sembrava trasformato. Finalmente

era venuto il dominatore che avrebbe sottomesso le nuove macchine, già riverenti e vergognose verso il tranquillo prototipo che aveva assunto il compito di nume tutelare della squadriglia.

Mario Salvadori

Aeroporti di oggi e di domani

Quando dalla città arriviamo all'aeroporto, scopriamo tutta un'altra aria. Ci si sente nei polmoni, ma soprattutto nello spirito, un soffio largo, vivificante: inarca il petto, trascina indietro le spalle, stuzzica il passo a nuova bal'danza come quando un vecchio ronzino di botticella inciampa in un reggimento di cavalleria. Effettivamente c'è attorno un'altra vitalità; la sentono persino i giovanissimi; è l'abbandono di quanto di tradizionale e di mummificatore la consuetudine è riuscita, nostro malgrado, ad incollarci sulle spalle.

Veniamo da una città sorda alla natura, rigagnolata di vie disordinate e di impicci senza scopo e percorriamo ora un'altra città derivata dagli impianti per il volo, dove ogni cosa ha un'età giovane e uniforme, avvicinata ai tempi in un continuo divenire. Anche gli abitanti risento-

l'aeroporto è una città vera, organizzata, con edifici per abitare, per lavoro, lo studio o soltanto rappresentativi come il comando o il ristorante; ma quel che dà fisionomia, crea un'atmosfera, è lo scopo preciso al quale ogni minuzia risponde; non v'è nulla che non possa giustificare fino all'fine la sua presenza. Per le città d'abitazione, invece, non si parla di potere altrettanto: sono nate e cresciute così, per caso: bastardelle, non si sa come né perché; o almeno nessuno se ne ricorda. Per ovviare, giunge il momento in cui si crea un mito chiarificatore.

Invece ai piccoli paesi si trova facilmente un motivo: o c'era un mulino o una sorgente o due strade a bivio o il punto più agevole per traversare un torrente. L'aeroporto non cerca compromessi: mostra le proprie carte con sicurezza; uno sguardo d'azzurro cielo con un uomo che vi vola dentro è il passaporto blasonatore della sua nobiltà e diritto di precedenza.

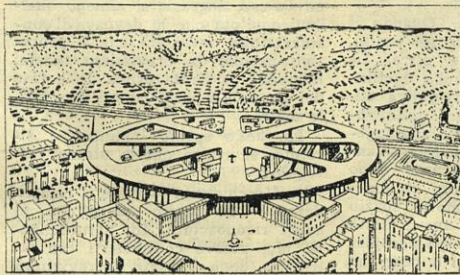
Un campo è in funzione di ciò che sta in aria. Funzione inversa della logica, se vogliamo cavillare, perché mentre l'aereo aumenta di sicurezza, d'autonomia, di portata, si libera, cioè, al massimo grado di essere schiavo per destino della gravità che costringe gli uomini alla terra, il bisogno d'impianti ingigantisce, e dovrebbe essere il contrario. Ma la logica qui non serve e si assiste allo spettacolo quotidiano della crescita degli scali, in propor-

zione geometrica con l'aumento degli aerei.

S'era iniziato in un capannone rabberciato alla meglio, all'argandone le porte a qualche modo, così che l'apparecchio (questa definizione di laboratorio calzava all'ora per le prime macchine, quanto suona stonata oggi nell'ostinazione d'usarla) era costretto ad autentici contorsionismi per uscirne; cresciuto dalle mani di un meccanico d'auto, appena sollevato alla nuova condizione dell'originale fucina di fabbro, e di un falegname. Poi le necessità crebbero fino ad oggi che per la manutenzione, periodiche verifiche, riparazioni necessitano impianti così complessi da occupare spazi simili a vere città. Ma città ordinate urbanisticamente in modo perfetto da fare invidia alle comuni, costrette nella loro crescita ai desideri dell'età maggiore, alle pastoie della tradizione, al rispetto di antichi disegni stabiliti pacchianamente da vecchi ai quali è sempre (chissà perché?) devoluta l'iniziativa dei giovani di creare qualche cosa di nuovo.

Come ogni città quella degli aerei, perciò degli aviatori, ha i suoi problemi e grossi, anch'essa è nata con la tara di piccolo villaggio più tardi superato dagli eventi; in molti casi, quantunque arranchi, non giunge a tener dietro alla corsa formidabile delle migliaia di cavalli vapore ospitati. Ci sono casi isolati nati tutti d'un pezzo: aduti, ma in contrapposto non vanno dimenticate Littoria, Sabaudia e l'altre che verranno.

Nel fondare un aeroporto si considera anzitutto la scelta del luogo, in via assoluta e in via relativa ai centri abitati, o agli scopi d'impiego militare. In via assoluta la scelta cade su un terreno perfetto, vasto il più possibile, privo d'ostacoli all'intorno, in un luogo non battu-

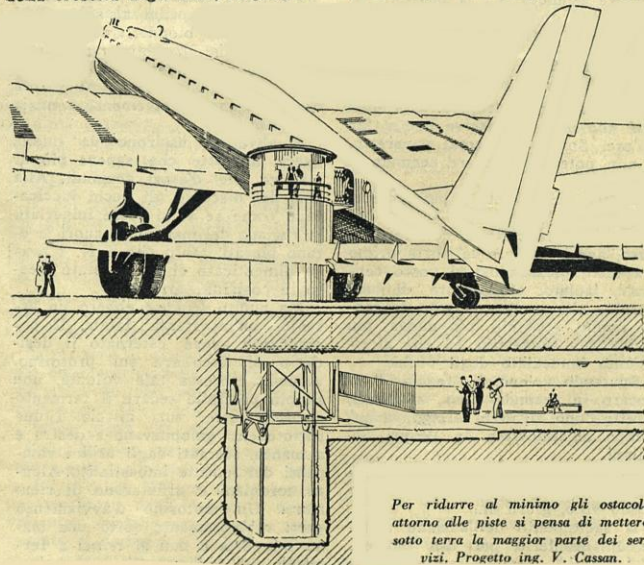


Progetto Glover e Partners per aeroporto al centro di Londra.

no dell'ambiente, sono tutti cordiali, sorridenti, austeri di un isolamento sobrio di gesti e di parole che rende difficile assegnare loro un'età che non sia vent'anni, anche se hanno i capelli bianchi o quasi. Questi iniziati di un credo invidiato non sono per noi esseri comuni, ma uomini vol'anti, abituati a sentirsi vibrare addosso un corpo differente dal nostro che li fa simili agli uccelli. Percepiscono ogni palpito destato dall'lo strusciare dell'aria sulle vernici epiteliali e spingono la loro sensibilità tattile fino agli alettoni e impennaggi, nell'esasperato intento di riunire due elementi creatori di dominio: la vita e la tecnica.

Così c'è gioventù dappertutto; gli uomini rinascono dall'avvicinarsi continuo delle loro macchine di volo e, come l'araba fenice, rinnovano il mito della reincarnazione, in un corpo nuovo bello e perfetto senza soste apparenti. In questa gara le macchine sono le più svelte: invecchiano per prime così da esser sempre le più giovani; è loro destino abbracciare d'improvviso tutta l'ebbrezza della perfezione, perché presto una concorrente salirà all'orizzonte, muterà la situazione e relegherà in zone sempre più scure delle aviorimesse le protagoniste di oggi.

Fin qui gli abitanti, ma gli impianti, cioè l'aggregato edilizio, non sono da meno. Nel complesso



Per ridurre al minimo gli ostacoli attorno alle piste si pensa di mettere sotto terra la maggior parte dei servizi. Progetto ing. V. Cassan.

to dal vento, o soggetto a formazioni di nebbia. E' evidente che qualche termine contraddice; i punti accennati vanno interpretati con larghezza; si evita di massima la vicinanza di colline che possano produrre vortici aerei, i luoghi troppo elevati o i fondi valle o terreni vicino a fiumi perchè soggetti alle brune.

Quel che complica non poco il problema è la relatività ai centri abitati. I passeggeri delle linee aeree desidererebbero l'aeroporto a portata di minuto, se fosse possibile in piazza Colonna a Roma, e del Duomo a Milano. Ma non è possibile, almeno per il momento, e si studiano i mezzi per giungere a compromessi soddisfacenti. L'ampiezza del terreno relega il campo all'a periferia; questo è, ormai, l'inconveniente sentito dalla stramagioranza degli attuali aeroscali. Si studiano celeri mezzi di trasporto terrestre, tuttavia la situazione non migliora: i trasbordi da Londra a Croydon e dal Bourget a Parigi assorbono maggior tempo del volo da Croydon al Bourget. Questo ritardo importuna non poco gli uomini d'affari che scegono la linea aerea per risparmiare il loro tempo.

I sistemi finora escogitati per aumentare la praticità dei servizi hanno funzioni statiche: si crede di risolvere offrendo nelle stazioni maggiori comodità, ma con metodi ferroviari, comprendendo poco che il pubblico s'interessa al viaggio più che all'anticamera dello stesso. Così si vedono atri enormi dove i veicoli vengono a far carico; corridoi rientrabili a cannocchiale per raggiungere il centro del campo al riparo, passaggi sotterranei che al punto giusto sprizzano fuori i passeggeri avanti alla porta del veicolo. Ma a che serve tutto se non a pachidermizzare il volo, a toglierli leggerezza, libertà?

Invece le soluzioni scaturiranno dall'altra tendenza creativa: dallo sforzo di centralizzare l'aeroporto portando lo nel cuore della città, cioè eliminando radicalmente il difetto. S'intende che alla periferia resterà come ora il centro aviatario, e in città soltanto le piste di lancio e arrivo per i frettolosi. Quest'argomento ha già le ardite anticipazioni nei progetti di G'over e Partners per Londra di Le Corbusier, di Basdevant per Parigi, di... per Milano e merita un esame attento ed accurato perchè ci mette in grado di conoscere oggi quello che quasi certamente vedremo realizzato domani.

Un domani molto vicino se considerato in base all'a prodigiosa prontezza cui il progresso aviatario ci ha abituati.

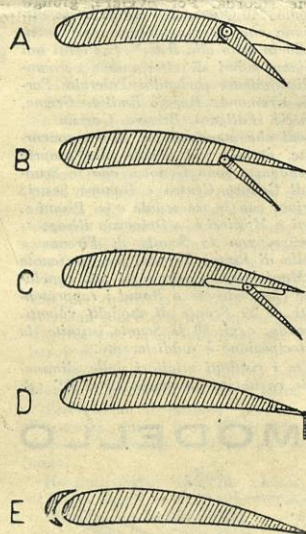
Gian Bardi

Il brillante articolo del nostro Gian Bardi, che illustra uno dei lati più interessanti del progresso raggiunto dall'aviazione anche nei suoi servizi a terra, conclude auspicando la realizzazione di progetti di aeroporti che dovrebbero sorgere al centro delle grandi città.

Noi ci permettiamo dubitare della realizzazione di questa seducente prospettiva. I famosi progetti degli inglesi che vogliono costruire nel centro di Londra un grande aeroporto a cerchio, con otto grandi diametri da servire da pista di lancio, e quello di un architetto italiano che ha progettato la costruzione di una grande piattaforma di cemento sorretta da grandissimi palazzi alti ben ottanta metri da erigersi nel piazzale Fiume a Milano, (per elevare la pista al disopra

delle nebbie invernali che, pare, non sorpassino tale altezza) ci lasciano scettici per la mancanza di razionalità.

L'esecuzione di un tale progetto, come ben si comprende, comporta una spesa di centinaia di milioni. Si potrebbe pensare ad un recupero di reddito con i fabbricati, che servono da pilastro alla vastissima piattaforma di lancio adibiti ad abitazioni o ad uffici; ma l'aereazione di tali abitazioni come verrà assicurata? Con una copertura totale o parziale degli spazi tra edificio e edificio i poveri abitanti di quella città futura vivrebbero come topi, senza aria e senza luce. Quell'aria e quella luce che i moderni costruttori di abitazioni cercano di dare ai cittadini. Perciò, a meno di non sacrificare le aree più costose del centro di una grande città (che poi finirebbe di essere il "centro"), per costruirvi una grande pista sovrelevata da enormi pilastri di cemento, l'aeroporto a portata di mano, auspicato con quei progetti co-



I diversi tipi di ipersostentatori oggi in uso.

lossali, non potrà mai essere realizzato.

Vero è, invece, che i grandi aeroporti tendono sempre più a rendere più rapidi i mezzi di collegamento con il centro, magari con vie sotterranee, e vengono inghiottiti dallo sviluppo edilizio delle città che tendono a dilagare verso la stazione del più moderno e veloce mezzo di traffico.

L'aeroporto di Roma è un esempio. E il futuro idroaeroporto di Roma, che sta sorgendo sulle sponde del Tevere in località Magliana, si troverà quasi al centro del grandioso piano di costruzioni che sorgeranno per l'Esposizione Universale di Roma nell'Anno XX.

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

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

PAOLO BERTINI - Luri (Pisa), Piazza Tommaso N. 2, Offre a L. 36 Meccano N. 2.

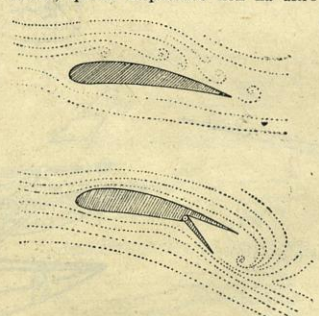


COME TI FRENO L'AEROPLANO

Da circa due anni si sta verificando un aumento considerevole nelle velocità in aviazione. Se molta parte di questo aumento è da attribuire alle migliori forme aerodinamiche degli apparecchi, il maggior contributo a questo problema l'hanno portato i diversi tipi di ipersostentatori. Infatti questi dispositivi, aumentando al momento opportuno la portanza alare, utile solo in partenza ed in atterraggio e dannosa all'avanzamento quando il velivolo è in piena velocità, hanno permesso ai costruttori di ridurre in maniera considerevole le superfici portanti fisse; superfici che, opponendo resistenza all'avanzamento, frenano perciò la velocità del velivolo. La riduzione delle superfici portanti ha determinato carichi alari di valore rilevante, i quali rendono la manovra dell'apparecchio poco agile a velocità ridotte. Per ovviare a questo inconveniente si sono ideati diversi tipi di sistemi di ipersostentazione che hanno reso possibile ridurre a limiti ragionevoli la velocità di atterraggio dei velivoli con forte carico alare. Non è pertanto che manchino questi dispositivi che, anzi, i costruttori non hanno che l'imbarazzo della scelta dell'ipersostentatore che conviene adottare per ottenere il sostentamento del velivolo alle minime velocità. Naturalmente tutti i tipi di ipersostentatori non agiscono da freni aerodinamici, ma sono realizzati in modo da non far perdere di portanza le ali quando queste si trovano a velocità critiche. Perciò questi dispositivi sono realizzati in modo da far aderire il più possibile la corrente d'aria che lambisce la superficie portante di un velivolo.

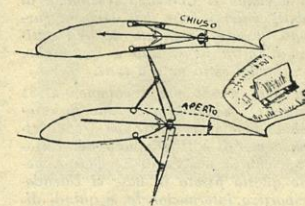
Noi ci siamo occupati di questi dispositivi di ipersostentazione, ma, naturalmente, c'è sempre qualcuno che crede di aver scoperto la luna nel pozzo. Eccoli pertanto una bella idea dovuta ad una vulcanica mente: quella dell'aquilotto Emilio Stramucci, che, non contento di aver inventato « il freno aerodinamico » mi annuncia anche i piani di un motore ad acqua e quelli di un motore col quale avrebbe risolto nientemeno che « il moto perpetuo ».

Dunque guardate pure il freno aerodinamico del nostro Stramucci e poi ditemi se un apparecchio munito di un tale dispositivo non precipita subito. Infatti, questo dispositivo non ha altro



L'andamento dei filetti fluidi a forte incidenza, con l'ipersostentatore chiuso, in alto, e aperto, in basso.

compito che quello di far perdere immediatamente di portanza all'estremità alare del velivolo al quale è applicato



Il freno aerodinamico escogitato da Stramucci.

La corrente d'aria invece di aderire all'ala verrà costretta a fare tali vortici che l'ala dovrà chiedere grazia e cambiare funzione.

No, caro il mio Stramucci, non ci sei arrivato. Guardati, invece, questi schemi di disegni, che sono stati già pubblicati da noi e poi ti convincerai che la tua idea è un po' sballata.

Ingegnere Sofistico



IRMA ROLLA - Torino. - Cara rondinella, certo che ti ricordo. Ricordo anche di averti scritto una lettera alla quale non hai risposto. Né so se tua madre ha volato; né se hai volato tu. Dò il benvenuto a nome dell'intera redazione alla nuova nipote che mi hai procurato. Provvederò perchè a tutte e due vengano spedite le foto richieste. Ricambio l'affettuoso saluto.

EUGENIO SAVALLI - R. Calabria. - Tu sei un bravo ragazzo, furbo e intelligente. Sono sicuro che potremo contare su di te per qualsiasi altra impresa del genere. Il risultato del tuo... spionaggio è ottimo, e te ne siamo grati. Venendo a quanto mi chiedi, sappi che la ferma di sergente pilota dura tre anni. Quando uno ha fatto il servizio nell'Arma Azzurra perchè dovrebbe ripeterlo nell'Esercito? Secondo quanto mi dici, il tuo veleggiatore è portentoso: se lanciato da 25 cm. d'altezza fa 20 metri, lanciandolo dal campanile del duomo della tua città arriva a Roma di sicuro. Perchè non provi?

MARCELLA VANNUTELLI D. - Roma. - Si tratta certo di uno sbaglio compiuto all'ufficio spedizione, perchè io avevo fatto la nota per il cambiamento. Ti ringrazio delle refrigeranti cartoline speditemi dal bel posticino svizzero che ti ha accolto durante questi bei mesi di vacanza. Zio Flavone non è cattivo, non ha colpa di sorta e ti saluta.

RAFFAELLO PEZZOLI - Forlì. - Tu corri troppo! Aspetta ancora una decina di giorni, e, se non avrai ricevuto nulla, riscrivi. Quindi aspetta ancora quindici giorni, e, se non avrai ricevuto nulla, non scrivere più, perchè tanto sarebbe lo stesso. E tuo Zio, che con quella ditta non ha nessuna relazione, non ti potrà far nulla. Raffaello Pezzoli, il mondo è buffo.

LIVIO BERNES - Monfalcone. - E' completamente inutile prenotarsi per il nuovo anno. Tra gli abbonati a "L'Aquilone" c'è posto per tutti! Attendo il vaglia.

PASQUALE ASTENGO - Savona. - Ho fatto provvedere per l'indirizzo. Auguri per gli studi e per l'aeromodello. Ho passato a Giarella la lettera, e presto avrai la risposta.

(Altra posta a pag. 14).

La Palestra dell'aeromodellismo

IL CONCORSO NAZIONALE DI MODELLI VOLANTI

Si avvicina il Concorso Nazionale di modelli volanti, che ha dovuto, purtroppo, essere rimandato da una settimana all'altra in seguito a cause che, più o meno, sono note a tutti.

La data fissata dal regolamento, 31 agosto e 1° settembre, ha dovuto essere abbandonata per la troppo grande vicinanza con il «II° Raduno del Littorio», svoltosi dal 22 al 29 agosto, periodo questo fissato in base al calendario sportivo internazionale, e quindi dipendente più dalla F.A.I. che dalla R.U.N.A.

Poi, dato che molte Sedi, aeromodellisti compresi, erano state occupate, e preoccupate, per il Raduno del Littorio, e quindi non avevano potuto svolgere le eliminatorie, è occorso un altro periodo di sosta, per lasciare il tempo di sistemare questa faccenda. Ma la seconda metà di settembre è periodo di esami, inutilizzabile quindi per gli aeromodellisti. Non rimane che la prima quindicina di ottobre, anteriore alla riapertura delle scuole.

Ed è appunto intorno al 10 che il Concorso avrà luogo. Qui non vogliamo, né lo possiamo, dare la data esatta, che sarà comunicata a tempo opportuno alle Sedi della R.U.N.A. interessate ed ai concorrenti.

Salvo imprevisti, cioè il tempo, sono stati scelti i giorni 10 ed 11 di ottobre. Vogliamo soltanto parlare un po' dei risultati delle eliminatorie e del modo con il quale questo Concorso si presenta.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome che hanno comunicato alla Presidenza della R.U.N.A. i risultati delle

eliminatorie sono 19, alle quali occorre aggiungere Roma, Udine, Gorizia e Firenze: oltre a queste 23 Sedi e Sezioni che saranno rappresentate, si avrà la partecipazione di concorrenti della Sezione Autonoma di Perugia, che manderà 3 concorrenti nella categoria d). Questa partecipazione è stata concessa per incoraggiare particolarmente la Scuola di Foligno, istituita presso l'Istituto Industriale di quella città, e per dar modo agli aeromodellisti di quella città di stringere contatti con gli altri aeromodellisti e di poter osservare quanto si fa dai più progrediti. La Presidenza della R.U.N.A. non dimentica che il Concorso Nazionale non è soltanto una gara, ma rappresenta anche il mezzo più efficace per mettere in contatto gli aeromodellisti di tutta Italia, in maniera da facilitare, dall'osservazione e dalle discussioni, lo sviluppo ed il progredire dell'attività.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome che saranno, o dovrebbero essere, rappresentate salvo eventuali defezioni all'ultimo momento, sono 24.

I concorrenti fino ad ora iscritti in base ai risultati delle eliminatorie sono 24 nella cat. a), 21 nella cat. b), 21 nella cat. d); in totale 66, ai quali occorre aggiungere quelli di Roma, Udine, Gorizia e Fiume: un massimo cioè di 12, contandone 1 per Sede e per categoria a), b) e d).

Risulta dunque una partecipazione di 75 od 80 concorrenti, ai quali vanno aggiunti gli iscritti alla categoria dei modelli con motore meccanico, che finora sommano a 11.

Il totale di concorrenti che vedremo

a Roma si aggirerà — in conclusione — dagli 80 ai 90, salvo eventuali mancanze dell'ultimo momento, suddivisi in una venticinquina per ogni categoria a), b), d), oltre quelli già menzionati della categoria di modelli a motore.

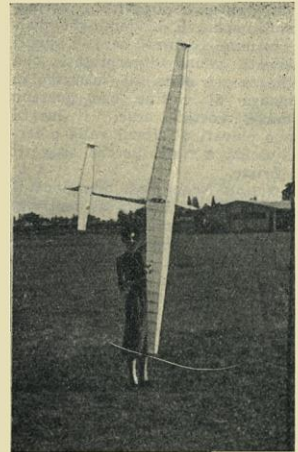
Nella categoria c), modelli delle «Scuole», sono stati iscritti 17 apparecchi, a quali bisognerà aggiungere i due di Roma e Udine: sicché si avranno 19 Sedi e Sezioni in gara per la classifica.

Paragonando le cifre di questo Concorso con quelle dell'anno passato, si può vedere un aumento notevole dei concorrenti, poiché gli iscritti, che sommano a 105, erano due per ogni Sede, mentre quest'anno ogni Sede o Sezione può mandare un solo concorrente per categoria: i 90 concorrenti di quest'anno corrispondono a 180 dell'anno passato.

Contro 19 Sedi e Sezioni rappresentate nel Concorso del 1936, quest'anno ne avremo 24. Questo è l'indice della diffusione che l'aeromodellismo va prendendo in seno alla R.U.N.A. Infatti noi vediamo nomi di città nuove aeromodellisticamente parlando: Palermo, Parma, Cremona, Reggio Emilia, Crema, Perugia (Foligno), Brescia, Gorizia.

Sedi che mandano più di un concorrente, avendo più Scuole alle proprie dipendenze, sono Genova, con le Scuole di Genova Centro e Genova Sestri; Torino, con le tre scuole «G. Pisoni», «Arti e Mestieri», «Dalmazio Birago»; Firenze, con la Scuola di Firenze e quella di Prato; Trieste, con la Scuola di Monfalcone. Cosicché si può concludere che vedremo a Roma i rappresentanti di 29 Scuole di modelli volanti. Essendo, oggi, 38 le Scuole istituite, la partecipazione è soddisfacente.

Fra i risultati migliori delle eliminatorie va notato un tempo di 2'03" di



Nella cat. d) concorrerà l'allievo Attilio Maestri di Reggio Emilia, con il modello «AP 4»

Renzo Darbesio di Torino, Scuola «G. Pisoni», 1'52" di Roberto Giolitto di Torino Scuola «Arti e Mestieri», 1'37" di Alessandro Quercetti di Torino Scuola «Dalmazio Birago», tutti tre per la categoria a). Nella categoria b) abbiamo 3'25" di Marino Bagalini di Milano, 2'19" di Carlo Canuto di Torino Scuola «G. Pisoni», che non è stato seguito dagli altri due concorrenti torinesi, come è avvenuto nella categoria a), 2'15" di Enrico Morandi di Parma, mentre altri buoni tempi si sono avuti a Genova Centro, Livorno, Modena, Firenze e Prato, Reggio Emilia. Nella categoria d) i tempi migliori sono 2'25" di Giorgio Bonsi di Firenze, 1'54" di Giorgio Coragli di Bologna, 1'20" di Luigi Longagnani di Parma.

Fare previsioni è, come ognuno sa, cosa impossibile, poiché i tempi delle eliminatorie non possono essere paragonabili fra loro, data la diversità di luogo e di tempo dei voli.

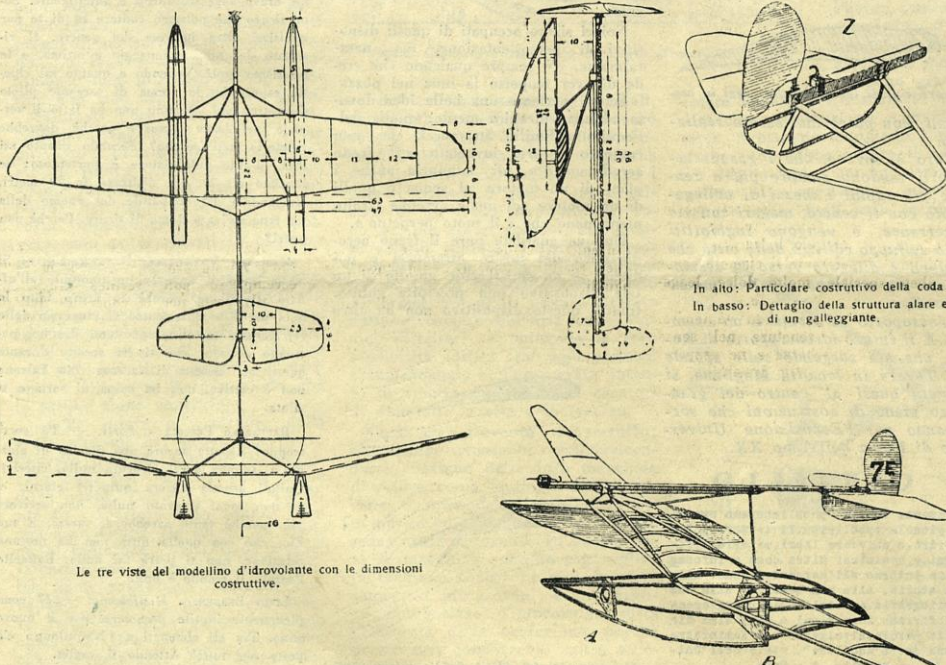
Fra i modelli, osservando i disegni della categoria a), sono notevoli quello di Alfredo Bombardini di Reggio Emilia, bimotore a fusoliera doppia, quello di Cesare Cagnacci di Firenze, quello di Alessandro Quercetti, Roberto Giolitto e Renzo Darbesio di Torino, di Jaures Garofali di Bologna con due eliche coassiali; nella categoria b) Marino Bagalini di Milano presenta un veleggiatore nel quale le semiali, al centro, hanno spessore piccolissimo, in modo da lasciare quasi completamente libera la fusoliera e l'attacco situato al di sopra di questa: i vantaggi di una costruzione simile sono però diminuiti dai montanti che si rendono necessari per tenere le semiali; Ennio Morandi di Parma ha costruito un modello con ala ad M molto aperta; Mirto Tedeschi di Modena ha un modello del tipo dei veleggiatori già veduti dei modenesi. E' da notare che i migliori risultati, in questa categoria, sono stati ottenuti con gli apparecchi di maggiori dimensioni, da 3 m. a 3.50 di apertura.

Un attento esame si dovrebbe fare dei modelli della categoria c), in quanto i progetti sono stati eseguiti dagli istruttori. La Scuola di Reggio Emilia presenta un modello con l'ala ad estremità fortemente rialzata, fusoliera quadrata ed ala semplicemente sovrapposta, di grande lunghezza rispetto alla corda alare ed all'apertura.

Molto originale è il modello della Scuola di Firenze, bimotore con due matasse racchiuse in due fusoliere laterali a quella centrale; l'asse delle eliche, propulsive, è molto inclinato in avanti. Alle prove ha dato prova di ottima dote ascensionale.

Nella categoria d) i modelli sono in parte «Roma» o derivati dal «Roma».

UNO SCHEMA DI IDROMODELLO



Le tre viste del modellino d'idrovolante con le dimensioni costruttive.

Pubblichiamo i disegni in tre viste e qualche particolare costruttivo di un idromodello di facile costruzione. La tralicciatura è fatta con striscette di bambù di larghezza varia tra 1 e 3 mm. I galleggianti sono costruiti pure con una leggera intelaiatura e foderati con fogliette di legno. Particolare cura bisogna porre nella costruzione dei galleggianti che presentano anche un redan che facilita il distacco dall'acqua. Il modello consta essenzialmente di fusoliera a trave, con elastico esterno. I due scarponi sono molto alti, ed attaccati direttamente all'ala, mentre il trave di fusoliera è sostenuto da un castello a piramide formato da tre montanti per parte.

in parte di ideazione degli istruttori, cosicché molti ricordano i modelli costruiti per la categoria b). Vedremo l'«A.P. 4», adottato a Reggio Emilia per gli allievi.

Nella categoria di modelli con motore meccanico troviamo Agostino Bruno di Torino, l'ing. Valerio Ciampolini di Bologna, Guglielmo Barthel di Firenze (Prato), Carlo Favilla di Livorno, con modelli a motore a scoppio. Sono tutti modelli ben studiati, e che hanno certamente richiesto tempo notevole per la realizzazione e le prove, dato che di alcuni sappiamo che hanno dato risultati positivi.

All'ultimo momento possiamo aggiungere i risultati delle eliminatorie di Ro-

ma: vedremo nella cat. a) Ugo Rodorigo, nella b) Mario Rodorigo, nella d) Giacomo Rodorigo. Mario Rodorigo ha segnato l'ottimo tempo di 2'26" 3/5, con un secondo volo di 2'25". L'identità di risultati è indice delle buone doti del modello.

Come si è detto più sopra, non è campo questo che permetta profezie e previsioni: la prova dei fatti è quella che decide, con le mille imponderabili cause di successo o di insuccesso. L'unica cosa che si può dire con sicurezza, è che la gara sarà interessante ed appassionata, per la presenza di nuovi elementi che potrebbero anche dare del filo da torcere ai vecchi «assi».

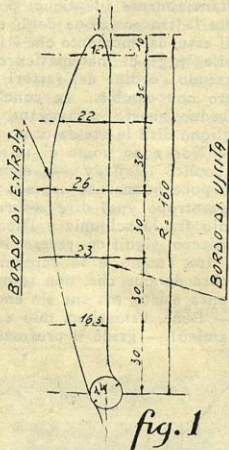
La costruzione dei modelli volanti

DECIMA LEZIONE

Anche questa volta sorvoleremo sulle questioni tecniche, attenendoci soltanto al procedimento costruttivo di una elica adatta, per esperienze fatte, al modello che stiamo costruendo.

La fig. 1, rappresenta l'elica vista di fronte.

Il diametro dell'elica è, come a suo tempo è stato detto, di cm. 32; perciò la lunghezza di una pala, a partire dal centro del mozzo, è di cm. 16.



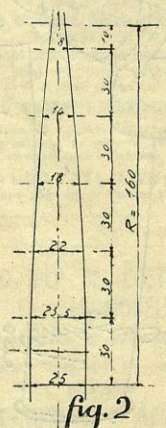
SAGOMA DELL'ELICA VISTA IN FRONTE

La fig. 2, rappresenta l'elica vista di fianco.

Anzitutto occorre sapere che cos'è l'elica, o, meglio, com'è costituita.

L'elica è una porzione di una vite che, roteando nello spazio, avanza appoggiandosi all'aria, che fa le veci di una madrevite.

Una vite, girando entro la propria madrevite — immaginando questa fissa — avanza ad ogni suo giro di un certo spazio lineare che è precisamente chiamato *passo della vite*.



SAGOMA DELL'ELICA VISTA DI FIANCO

Così l'elica, girando nello spazio, dovrebbe avanzare nell'aria, ad ogni suo giro, di un dato spazio lineare che chiamasi *passo geometrico dell'elica*, e che sarà più o meno lungo, a seconda dell'angolo di inclinazione delle pale dell'elica stessa.

Ma nel caso dell'elica aerea, essendo l'aria un corpo compressibile e mobile, l'avanzamento, ad ogni giro, sarà minore del passo geometrico: la differenza tra il passo geometrico e l'avanzamento reale si chiama *regresso dell'elica*.

Premesso ciò, facciamo la riproduzione su un foglio di cartoncino delle due figure 1 e 2, riferendoci alle quote, segnate in millimetri.

Non importa eseguire il disegno completo delle due pale, perché col disegno di una sola di esse potremo assai facilmente e con maggiore esattezza disegnare l'elica intera sul blocchetto di legno scelto per la costruzione.

Dai due disegni, possiamo osservare che, per costruire la nostra elica, ci occorre un blocchetto di legno prismatico, di circa cm. 33 di lunghezza per cm. 3 per 6 di lato.

I legni più adatti sono il noce, il pioppo, l'abete, il cirmolo, il balsa, ecc.

Preferiremo il cirmolo perché, alla leggerezza, unisce il pregio di essere resistente, facile da lavorare ed economico.

Ho pure escluso il balsa, ultimo tipo di legno estero arrivato nel campo delle costruzioni aeromodellistiche.

Il balsa è un legno leggerissimo (il più leggero di tutti); ma non lo ritengo adatto per la costruzione delle eliche, perché non ha solidità, e si sfalda molto facilmente anche per debolissimi urti: costa carissimo ed il risparmio di peso sarebbe insignificante.

Il balsa potrà servire, in seguito, in altre costruzioni e per sole parti speciali non soggette a sforzi, molto voluminose e nonostante ciò leggere.

Dunque adopereremo il cirmolo che è un abete speciale, molto dolce, leggero, compatto e molto docile all'intaglio.

Sceglieremo un pezzo ben stagionato, senza nodi e con venatura nel senso della massima lunghezza e ne prepareremo un blocchetto nelle dimensioni già dette, ben squadrato e liscio su tutte le facce.

Sulle facce più ampie tracciamo le mezzerie, sia orizzontali che verticali; l'incrocio di queste rette è il centro del mozzo. Vi praticheremo un foro, col trapano e con punta da 2 mm., cercando di stare verticali, in modo che la punta esca nel punto esatto d'incrocio delle due mezzerie opposte.

Con le forbici ritaglieremo ora i disegni dell'elica riprodotti sul cartoncino, ed avremo così le sagome della vista di fronte e della vista di fianco.

Nella vista di fronte abbiamo un lato quasi completamente rettilineo, che faremo combinare con la mezzeria tracciata sul legno da lavorare, ed in modo che il centro del mozzo del disegno combini con il foro fatto nel legno, nel quale planteremo un chiodo.

Posata così la sagoma (fig. 3) sul

blocchetto, con una matita ne tracciamo il contorno sul legno.

Gireremo la sagoma poi di 180° e ripeteremo il disegno: avremo così, su una faccia del parallelepipedo, l'elica vista in fronte, completamente disegnata.

Eseguiamo la stessa operazione dalla parte opposta, mettendo la sagoma in senso inverso, e dopo, tenendo il legno stretto nella morsa, con l'aiuto di un compagno si può segare, togliendo l'eccedenza del legno laterale e ricavando così l'elica già sagomata secondo la vista frontale (figura 4).

Con una raspa toglieremo i difetti prodotti dalla sega (comune voltino o sega stretta da falegname); quindi segneremo sui fianchi l'asse passante per il centro.

Riferendoci a quest'asse prenderemo la seconda sagoma, cioè quella laterale; con una matita ne riprodurremo il contorno, due volte simmetricamente, su ogni lato (fig. 5).

Con una sega, o anche un coltello, toglieremo il legno in più ed avremo l'elica grezza sagomata sia di fronte che lateralmente (fig. 6).

Per non complicare il procedimento costruttivo, non faremo alcuna sagoma di controllo e ci fideremo del nostro occhio e del tatto (così faremo questa volta; ma in altre costruzioni saremo più esatti, perché solo con l'esattezza si ottengono i migliori risultati).

La sezione delle pale dell'elica deve essere come quella dell'ala, cioè con un profilo di buona penetrazione con minima resistenza, e perciò piana o leggermente concava faremo la parte posteriore delle pale e convessa la parte anteriore.

Per parte posteriore dev'essere intendersi quella parte che si appoggia nell'aria quando l'elica è in azione; per parte anteriore la parte opposta.

Come l'ala, anche le pale dell'elica avranno il bordo d'entrata e il bordo di uscita; perciò il primo sarà fatto a smusso grosso ed arrotondato, mentre il secondo dovrà risultare a spigolo vivo.

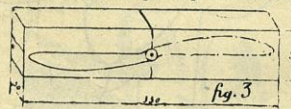
Per bordo d'entrata stabiliremo il lato curvo della pala, mentre quello rettilineo diverrà il bordo d'uscita.

Con una scoria ben tagliente, o anche con un trinetto da calzolaio, sgrosseremo le pale dell'elica unendo due spigoli diagonalmente, opposti in modo che il senso di rotazione stabilito dell'elica risulti quello voluto.

Sgrossate queste due prime parti, si sgrosseranno anche le parti davanti del le pale, in modo che queste risultino convesse, ossia curve all'esterno, e che il bordo d'entrata risulti grosso e arrotondato, mentre il bordo d'uscita venga a spigolo vivo.

Ottenuta l'elica sgrossata (fig. 7), con carta vetrata, prima grossa e poi fina, finiremo, lisciodole, le pale, curando che risultino quanto più possibile uguali.

La nostra elica però, prima di essere



TRACCATURA DELL'ELICA SUL BLOCCO DI LEGNO



TRACCATURA DELL'ELICA SUL BLOCCO DI LEGNO



TRACCATURA DELL'ELICA SUL BLOCCO DI LEGNO



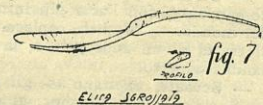
TRACCATURA DELL'ELICA SUL BLOCCO DI LEGNO



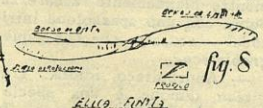
Alfredo Bombardini ed il modello «PH 3» con il quale ha vinto le eliminatorie di Reggio Emilia.

considerata finita (fig. 8), dovrà risultare equilibrata.

Se le pale saranno perfettamente eguali, l'elica sarà senz'altro equilibrata; per verificare ciò, si impenna l'elica



su un asse di diametro leggermente minore del foro del mozzo, e si fa girare



l'elica lentamente, tenendo il perno per un'estremità.

Se l'elica si ferma, ogni volta, orizzontalmente, o rimarrà ferma in qualsiasi punto la si metta, vuol dire che è equilibrata; in caso diverso, una pala è più pesante dell'altra, e precisamente la più pesante sarà quella che tende a tenersi in basso.

Questa pala dovrà essere assottigliata con carta vetrata fin tanto che non si sarà ottenuto l'equilibrio con l'altra pala.

Qualche volta lo squilibrio fra pala e pala dipende dal legno stesso, e per evitare ciò, come ho già detto, dovremo avere sempre l'avvedutezza di scegliere del legno con fibra compatta ed uniforme, privo di nodi e di parti resinose.

Costruita così l'elica, la fregheremo con un tampone leggermente imbevuto d'olio di lino crudo; quando si sia asciugata, la ripasseremo ancora con carta vetrata più fina. Infine, la verniceremo, o con vernice trasparente (quella usata per la copertura dell'ala) o colorata, secondo i gusti personali.

Giarella

LE ELIMINATORIE DI REGGIO EMILIA

Sull'aeroporto di Reggio Emilia, alla presenza di una folla di competenti e di curiosi, hanno avuto luogo interessanti gare di modelli volanti, svoltesi a cura di quella Sezione Autonoma della R.U.N.A.

Presiedeva la manifestazione, per incarico della Sede centrale della R.U.N.A., il delegato della Sezione camerata Girolamo Prampolini, unitamente all'ing. Piattelli, delegato provinciale all'aeromodellismo ed al c. m. Pini dell'Opera Balilla che funzionavano anche da giudici.

I risultati della gara sono stati i seguenti: Modelli veleggiatori: 1. Rinaldo Aroldi, 1° lancio 1' 46"; 2° lancio 1' 5"; 3° lancio 1' 45" — 2. Alfredo Bombardini; 3. Attilio Maestri.

Modelli a tubo: 1. Ivo Cervi; 2. Ernesto Bonacini.



(Continuazione dal numero precedente)

VI.

Andropiteco contro pitecantropo

Seguì un momento di silenzio. Il dottor Mellersund, che sino allora aveva ascoltato non visto la conversazione, riparato dalla cabina del timoniere, girò l'angolo e si unì agli altri, strinando le labbra ad un sorriso di circostanza.

— Un andropiteco! — esclamò il comandante, con l'aria più intontita del mondo. — Ah, beh, capisco...; se si tratta di un andropiteco, la cosa cambia aspetto.

— Scusate, capitano — gli mormorò all'orecchio Nicanor, al quale nessuno aveva fatto caso finora, e che aveva udito tutto anche lui, mentre blandamente accarezzava il ponte con uno spazzolone intriso di soda — scusate: che cos'è quest'angrobiteco?

— Andropiteco, idiota... L'andropiteco, dunque, è una specie di... Come chi dicesse, un coso... Immagina, per esempio un, ecco... mettiamo che, per esempio... Insomma, hai capito?

— Io? No, comandante — confessò candidamente Nicanor.

— Oh, via! Torna al tuo lavoro e non seccarmi... Proprio è tutto fiasco sprecato con te...

— Comprendo la vostra tristezza — diceva frattanto Urjiady al professore. — Il contrattimo è certamente grave, ma non senza rimedio.

— Che volete dire?

— Voglio intendere, signor Zurriaga, che quello che è rimandato non è perduto e che se anche il vostro cranio di andropiteco fosse unico al mondo, non corre il rischio d'essere insidiato da altri ricercatori vostri rivali perché, a quanto ho capito, siete il solo a credere nella sua esistenza e a conoscere la località precisa dove si trova...

— Ah, sì, questo è certo, e i ghiacci del Labrador non parlerebbero tanto facilmente agli intrusi importuni che accarezzassero la folle idea di soppiantarmi. — esclamò il professore fissando sospettosamente i suoi interlocutori.

— Rassicuratevi, — replicò sorridendo Urjiady — Nessuno di noi medita di rubarvi la vostra scoperta; volevo invece farvi una proposta ed è questa. Invece di sbarcare al primo porto che toccheremo, come sembra abbiate l'intenzione di fare, e di tornare a seppellirvi nella vostra Università, venite con noi in Africa, tenetemi compagnia finché avrò sbrigato alcune faccenduciole, e, a cose finite, finanzierò io stesso una spedizione nel Labrador, di cui vi darò il comando e il merito... Che ne dite? Penso, anzi, di organizzarla con aeroplani...

Il professore si drizzò in piedi lentamente, mentre estasi e dubbio s'alternavano nei suoi occhi spalancati.

— Ho capito bene? — chiese, esitante — Volete dire che organizzate

rete una spedizione per la ricerca del cranio? Non è uno scherzo? Un brutto, perfido scherzo, signore? Oh, guai a voi, se così fosse... Ditele in tempo!

— No, no, professore; non scherzo affatto. Vi confermo che sarò a vostra disposizione appena sbrigatei i miei affari...

— Sarei indiscreto, — chiese Mellersund, con un gentile sorriso — se vi chiedessi di che affari si tratta? Tutto quello che è africano mi appassiona...

— Nessuna indiscrezione, dottore; ho, fino a qualche giorno fa, viaggiato attraverso paesi di clima freddo ed ora, per amor di contrasto, mi attira l'idea d'una gita in Somalia, dove, se non erro, fa molto caldo... E voi, se è lecito, perché andate laggiù?

— Io? E' semplice. Sono medico e mi reco a fare un corso pratico, per così dire, di malattie tropicali... La stagione — aggiunse, con tono di voce singolare — si annuncia straordinariamente calda...

— Già, capisco perfettamente che è una vera occasione, per uno specialista come voi, poter studiare gli effetti di questo formidabile caldo sulla gente del luogo... o su quella che venga d'oltremare... Non è così, dottore?

— Esattamente. — replicò asciutto Mellersund che era leggermente

impallidito — Lasciate che vi dica: — aggiunse con un tono di voce che suonava falso — che avete scelto uno strano momento e un più strano veicolo per il vostro viaggio di diporto...

— Giusto, giustissimo, dottore! — rispose ridendo Urjiady — D'altronde, in un certo senso, siamo ambedue martiri: voi della scienza e io del mio capriccio, che mi spinge a continuamente girovagare pel mondo in cerca del caldo dopo il freddo e del freddo dopo il caldo... Ecco perché — concluse, rivolto a don Idefonso — dopo un po' di soggiorno al tropico, sento che mi attireranno gradatamente i ghiacci e le nebbie del Labrador.

— Beato chi può far come voi! — commentò gelidamente Mellersund; poi si rivolse al professore e, con tono piuttosto ironico, disse: — Se ho ben udito, poc'anzi affermavate di aver scoperto non so che osso di pitecantropo... Ma, scusate la mia curiosità che, forse, potrà sembrarvi petulanza, questo famoso pitecantropo non è già stato trovato a Giava da un tale, olandese, mi pare, nel secolo scorso...

— Pitecantropo? — ripeté Zurriaga, con ironico stupore — Pitecantropo? E che cos'è, di grazia, un pitecantropo? Ho forse pronunciato questo buffo vocabo'o, signori? Vi prendo tutti i testimoni...

— Ah, no, no, davvero... — intervenne focosamente Nicanor — Ricordo benissimo, io; lei parlava di angrobitechi, altro che di pitecantropi...

— Oh, insomma... — rispose Mellersund — pitecantropo e andropiteco, sono in fondo la stessa cosa... stavo per dire la stessa strampalata fantasia.

— Fantasia, eh? Fantasia... — sghignazzò Zurriaga. — Solo gli ignoranti possono scambiare il pitecantropo, quell'a miserabile, insignificabile cosa che Dubois afferma-

va d'aver trovato nel 1891 a Trinil di Giava, con l'andropiteco, capite? l'an-dro-pi-te-co!

— Eppure, — replicò Mellersund, senza mostrare di rilevare il tono insultante del suo interlocutore — eppure, a quel tempo, si fece gran chiasso attorno alla scoperta del pitecantropo... Si disse anche allora che il famosissimo anello di congiunzione tra la scimmia e l'uomo era stato finalmente trovato e che...

— Un momento — interloquì Urjiady — mi sembra che appunto per quest'ultima vostra considerazione il pitecantropo non abbia nulla a che fare con l'andropiteco...

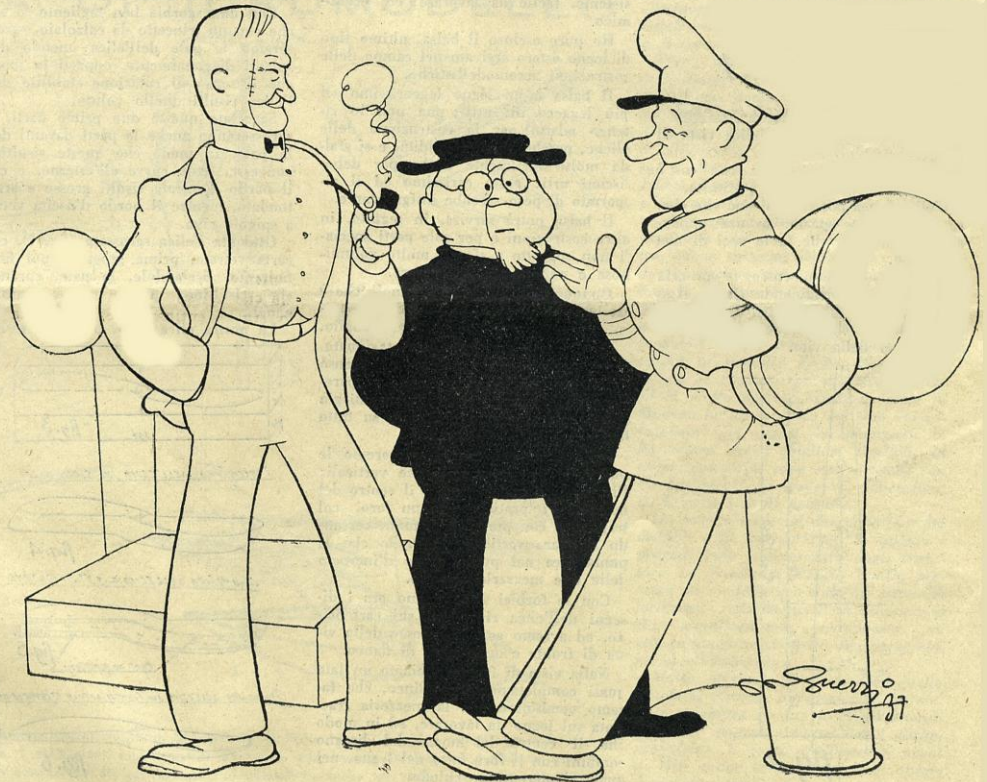
— Come no, signore? — chiese con altezosa sufficienza lo svedese — A quanto pare, non avete familiarità col greco e dimostrate di non sapere che andropiteco e pitecantropo...

— Sono formate dalle stesse radici greche, *antropo* o *andro*, che significa uomo e *piteco* che significa scimmia... E' questo che volete dire? — domandò con placido sorriso Urjiady.

— Precisamente, — rispose, smontato, Mellersund — Ma allora è ancor più strano come non comprendiate che trattandosi di due parole sostanzialmente identiche, poco importa la trasposizione degli elementi di esse, dal momento che è inattuabile legge di matematica che, invertendo l'ordine dei fattori, il prodotto non cambia... In conclusione, ambedue queste stravaganti parole vogliono dire la stessa cosa.

— Non sono uomo di scienza io, — replicò Urjiady — eppure col mio poco buonsenso capisco che, se pitecantropo vuol dire essere intermedio fra la scimmia e l'uomo, andropiteco significa essere intermedio fra l'uomo e la scimmia... Mi sembra dunque che, non so'o la differenza esiste, ma che sia enorme...

— Bene, benissimo, mio eccellente amico! — gridò il professor Zur-



Beh, se si tratta di un andropiteco...

riaga al colmo dell'entusiasmo. — Io stesso non avrei saputo rispondere meglio a costui! Avete sviscerato il cuore della questione... E voi, cercate di capire, mio brav'uomo, — continuò rivogendosi allo svedese col tono che userebbe una maestra verso uno scolaro deficiente — che non è la stessa cosa il dire, come potrebbe un pitecantropo, *mio padre era una scimmia*, o *mio figlio sarà una scimmia*, come solo l'andropiteco potrebbe affermare. Nel primo caso c'è progresso; nel secondo, degenerazione...

— Se ho capito bene... — arrischiò il comandante, uscendo come da una catalessi — secondo voi dovremmo diventare tutti scimmie...

— No, non tutti diverremo scimmie. Ci sono delle eccezioni.

— Ah, meno male! — esclamò, sarcastico, Mellersund — E si potrebbe sapere quali sarebbero queste eccezioni?

— Sicuro: quelli che, salvo l'aspetto esteriore, scimmie lo sono già. — E con un gorgoglio di maligna soddisfazione il professore s'avviò alla scaletta, sostò un momento e, tratta dal taschino del gilet una scatola metallica di fiammiferi, la fissò, l'accostò all'orecchio e la rimise a posto scuotendo indispettito la testa.

— E' inutile, — borbottò — non vuol camminare. Potete dirmi voi l'ora, signor Urjadi? — chiese prendendo Nicanor confidenzialmente pel braccio.

Frattanto, in disparte, il capitano si fregava le mani.

“Tutto trucco — borbottava felice — tutto trucco per ingannare Mellersund. Quei due già erano d'accordo chissà da quanto tempo”.

(Continua)

Enzo Jemma

ATTRAVERSO LA STRATOSFERA Il transaereo della felicità

Come tutti, a suo tempo, ricorderanno, il 1° giugno 1942 fu inaugurato il primo servizio stratosferico transatlantico, con partenza da Roma alle sette del mattino e arrivo a Nuova York alle undici e un quarto (in seguito la durata del percorso fu notevolmente abbreviata). Si rammenterà, anche, lo strano contegno che la quasi totalità dei passeggeri e dell'equipaggio tenne durante gran parte della traversata e che per poco non fu causa d'uno spaventoso disastro. Uno solo rimase immune da quel bizzarro contagio, il dottor Zaccaria Martuffus, inventore di

riava di discendere dagli uomini delle caverne, nobiltà evidentemente più antica di quella delle Crociate, si recava a Boston a raccogliere una eredità di 327 milioni di dollari lasciategli da un prozio centenario che non aveva mai conosciuto.

C'era poi la signorina Cleofe Sperobèn che raggiungeva a Baltimora un miliardario fidanzato mai visto. Ella era una fresca ragazza di 42 anni, e, quando già si rassegnava a morir zitellona in compagnia del suo ceibe pappagalio, s'era vista arrivare, insieme con un cospicuo assegno, una proposta di matrimonio. Infatti

Bob Jollypig, il vispo re dei cucchiari di stagno, ottantenne, gobbo e senza parenti, aveva per casa visto il nome di Cleofe in una lista di partecipanti a una gara di lavori a un cinetto, e quello *Sperobèn* gli era rintoccato agli orecchi come suono di campana nuziale. Decidersi, si, mettersi in relazione con la signorina, convincerla, era stato un gioco per lui.

A bordo dell'*Atlantide* c'era anche Jacopo Sauri Polpi, tenore, Grande Ufficiale, vent'anni prima spaventosamente celebre, telegraficamente scritturato dall'immenso teatro di Petropolitano di New York, che s'era

bruscamente trovato in atroce imbarazzo a causa d'una fulminea, strana epidemia, la *pipita dei tenori* (pipita tenorensis) che aveva fatto strage nelle stie dei suoi cantanti.

Ed anche faceva la traversata Jim Sullen un povero spostato americano che aveva lasciata la sua capanna nel Connecticut per venire a far fortuna in Italia. Aveva improvvisamente ricevuta la piacevole notizia che nel suo abbandonato orticello era repentinamente zampillata u-

na sorgente di radium liquido misto a smeraldi grezzi, e, come probabilmente avremmo fatto anche voi ed io, si precipitava a prender possesso di quella modesta fortuna.

E con questo ho presentato solo alcuni dei personaggi di quel vascello della felicità, che alla discreta velocità di 1100 Km. orari s'avventava verso ponente prendendo gradatamente quota. La radio di bordo aveva intonato un bellissimo pezzo di musica classica e perciò fu assai applaudito Gennariello Esposito quando girò la chiavetta interrompendo la trasmissione, e, tratta dalla valigetta un'armonica a fiato, attaccò una canzonetta napoletana, immediatamente accompagnato in giocondo e gagliardo coro dai passeggeri e, persino, per quanto in sordina, dall'equipaggio.

Cantava Sauri Polpi, con una mano stretta sul gilet giallo a fiorami verdi e l'altra dolcemente protesa e agitata avanti; cantava Cleofe Sperobèn, con le mani abbandonate in grembo, gli occhi levati al soffitto e la testa dondolante da una spalla all'altra; cantava Jim Sullen, con la pipa penzolante da un angolo della bocca e i piedi appoggiati sulla spalliera della poltrona di fronte; tutti cantavano, insomma, in atteggiamenti ammirevoli e diversi, lieti di sfogare in qualche modo l'esuberante letizia dei loro cuori.

Finalmente Gennariello si stancò di suonare e smise, e, poco a poco, il coro indebolì e si spense.

Nella breve pausa di silenzio subentrata, si udirono alcuni scatti scchi.

— Sono le valvole che si chiudono. — spiegò il marconista — Da questo momento siamo come in un guscio impenetrabile all'aria esterna. Ci troviamo a seimila metri. Fra un quarto d'ora viaggeremo in piena stratosfera.

Molti risero; qualcuno fece dei commenti buffoneschi; poi la conversazione si suddivise nei vari gruppi, mentre l'*Atlantide*, col profondo rursare dei suoi quattro motori, sorvolava la desolata terra di Spagna.

Poi avvenne che...

Il mercante di nuvole
(continua)



Tutti cantavano in atteggiamenti ammirevoli.

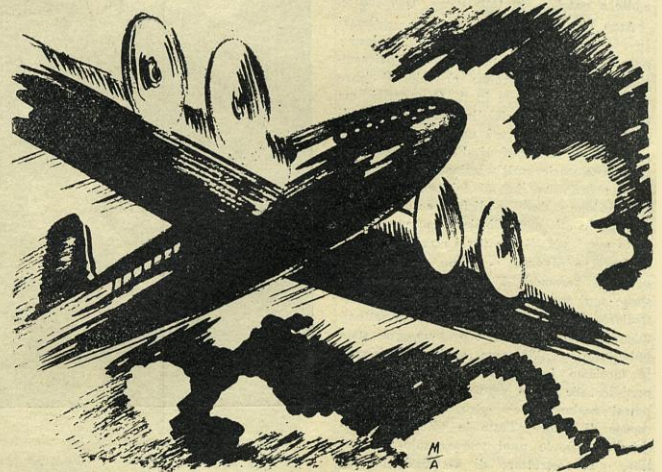
quelle celebri pastiglie eccitanti "Crepapele" che permisero il proseguimento regolare dei voli senza che il curioso fenomeno si ripettesse.

In seguito, il dottor Martuffus, eccellente amico mio, ebbe la bontà di farmi il racconto particolareggiato di quel viaggio. Ecco.

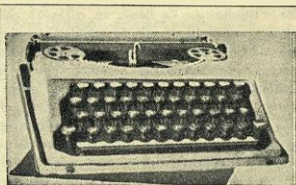
Alle sette in punto il transaereo stratosferico "Atlantide" gioiello della meccanica d'allora, decollò dall'Aeroporto del Littorio e in breve, agi occhi della folla, non fu che una debole favilla nel cielo occidentale. Ben presto non fu neppur quello.

Quello dell'"Atlantide" si poteva definire un carico di felicità. I sacchi di posta non contenevano che lettere e cartoline piene di gioiosi auguri e riboccanti d'espressioni cordiali, i pacchi erano pieni di dolciumi, di fiori e di cose belle che il Vecchio Mondo rinverdito inviava al decadente Nuovo Mondo; l'equipaggio scoppiava dal giubilo per esser stato prescelto a quel volo senza precedenti, il che significava, oltre a un notevolissimo miglioramento economico, una promozione certa, e i passeggeri costituivano un autentico campionario di tripudianti giubilo, perchè, oltre alla soddisfazione comune a tutti di compiere un viaggio senza precedenti, ciascuno aveva un suo personale motivo d'algrezza.

Per esempio, Gennariello Esposito, di una delle più vetuste casate patricie napoletane, la quale si glo-



... il transaereo stratosferico "Atlantide" ...



"ALA,"
macchina da scrivere "900,"

Novità assoluta. Ultrautilitaria
comodissima ovunque, leggera (pesa chilogrammi 2,950), completa, perfetta, robusta, elegantissima

Tastiera universale, battuta dolcissima, allineamento perfetto.

Spedizione ovunque. Regaliamo porto e imballaggio anticipando importo.

Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti.

Prezzo eccezionalissimo L. 625

Per altri modelli e marche (da ufficio o portatili) chiedere catalogo ed offerta confidenziale. Conventissimo! Catalogo gratis.

"ITALDATTILOGRAFICA,"
De Filippo (Aquila) - Marina Luca, Lecce

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA



REMIGIO C. - Foggia. — La lettera che mi scrive questo bel tipo porta con la fantasia a quei manoscritti che, a metà cancellati dalla salsedine, vengono rinvenuti nelle bottiglie affidate dai naufraghi alle onde. Quest'affare delle lettere in bottiglia, poi, credo che sia tutta una cosa inventata dai romanzieri. Ma veniamo al sodo. Ho detto che la lettera di Remigio somiglia a una di quelle succanose missive, perché è zeppa di appelli angosciosi e di terrificanti S.O.S. Tutta la disperazione di un popolo moribondo non può eguagliare l'accento lacrimoso di questo tipo. Anzitutto dice che non osa darsi del tu perché è « un povero studente in disperata bolletta... » Ma, caro ragazzo, che c'entra? Io voglio che tutti i miei nipoti mi diano del tu, senza distinzioni... E più al verde sono, più li amo, i miei nipoti. Ma andiamo avanti. Più giù, dopo una raffica di lacrime, l'aquilotto tragico verga queste altre frasi degne di un « giovane Werther »: « Questo è che mi crucia e che mi uccide l'anima... » e sapevo cos'è che gli uccide l'anima? Il veder pubblicate le fotografie di tanti aeromodellisti, e non le sue, che, detto tra parentesi, non ci ha mai mandate. E, per finire, chiede che gli siano perdonati gli errori di grammatica « perché questo » suo sfogo lo « ha sconvolto... ». Caro amico, tu hai un'anima che si lascia uccidere troppo facilmente! Se il vedere fotografie di altri anziché tue ti « sconvolge, ti crucia e ti uccide l'anima », devo sospettare che l'audacia e lo spirito di iniziativa non siano le tue caratteristiche più salienti. Al tempo di oggi, mio caro e simpatico amico, la vita si presenta come un duro combattimento, che ha i suoi vinti e i suoi vincitori. Bisogna sapere lottare e vincere, e per far questo occorre saper guardare dritti davanti a sé, senza neppure curarsi di quelle piccole cose che a te « sconvolgono l'anima ». Se oggi ti lasci atterrare dal semplice fatto che, trovandoti in una cittadina sprovvista, non puoi costruire un gran numero di aeromodelli; e che altri invece in questo sono più fortunati di te, cosa farai quando dovrai entrare nel pieno della realtà delle cose, affrontando quel mare burrascoso che è la vita? Coraggio, dunque, e scrivimi un'altra lettera meno disperata, altrimenti cestino senz'altro.

GREGORIO CALOGERGIO - Roma. — Quel tuo inventore, se è veramente l'ideatore di quel tale apparecchio comprato poi dalla Leica, è un tipo intelligente, ma, questo è sicuro, in quanto al fatto dell'elica si sbaglia. Dici pure che non è vero per niente che al pilota dia fastidio il roteare dell'elica, perché l'elica, roteando, forma un disco invisibile o quasi, e, in tutti i casi, trasparente.

ALDO BURATO - San Gimignano. — Ormai le « impressioni di volo durante i raduni » sono argomenti relegati nella notte dei tempi, e riesumarli sarebbe ridicolo. Il libro « 260 giorni di guerra in A. O. » uscirà, ma non so quando. Uscirà in veste diversa di quella annunciata. Avrà un gran numero di pagine e di illustrazioni. Farà parte di una collezione storica sull'aviazione. Relativamente alla proposta che mi fai, sei in errore. « L'aquilone » deve soddisfare aeromodellisti di tutte le età, e perciò deve contenere roba tanto per i *picelli* che per i *vecchioni*.

MARCELLO MENENTI - Roma. — Le lezioni sugli aeromodelli non sono sempre le stesse ogni anno, come potrai facilmente controllare. Le lezioni di Giarella che attualmente stiamo pubblicando sono già state pubblicate nel 1936, ma, se le replichiamo, lo facciamo in seguito alla richiesta del pubblico. Se tu le seguirai con attenzione, potrai realmente costruire un aeromodello capace di volare. Tutte le spiegazioni che chiedi, però, le puoi trovare solo nel bel libro « Il costruttore di aeromodelli », di

Martini e Nobili, che racchiude tutto quanto riguarda l'aeromodellismo, compresa un po' di storia. Lo puoi ottenere inviando un vaglietto di venticinque lire alla nostra Amministrazione, di lire 22,50 se sei abbonato a *L'aquilone*.

ROSARIO FAZIO - Orbetello. — Sono contento che finalmente le copie ti siano arrivate. Si vede che si sono volute divertire ad allungare il viaggio, ma alla fine la voce del padrone le ha richiamate a casa. Nel N. 32, effettivamente, esisteva un foglio supplementare recante i disegni di centine: ho provveduto a fartelo spedire. Le lezioni sul « Roma » sono state iniziate col N. 1 di quest'anno. Eccoti l'indirizzo della R.U. N.A. di Genova: Vico alla Chiesa della Maddalena, 9-2.

ACCIPITER - Firenze. — Se la copertina inviata da te non è stata pubblicata, è chiaro che non andava. Quella cartolina non la ricordo. Il tuo racconto è un po' preistorico, ma è scritto bene e cercheremo di pubblicarlo. Mi dispiace, ma i disegni non te li posso spedire. Ammiro la tua onestà, dimostrata nel rimandare indietro quei cartoni inviati per sbaglio. Ti spedisco tanti saluti e

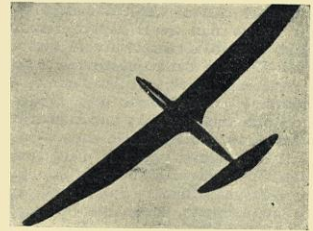
il N. 40 dell'anno scorso. (N. B. Gradisco il tuo disegno, ma ti avverto che io, nonostante a Firenze ci sia stato più volte, non ho mai visto la cupola di S. Maria del Fiore e la torre di Palazzo Vecchio fumare come ci miniere).

NICCO LOBBIA - Asiago. — Caro amico, il tuo raccontino non va... Inoltre, anche la tua fotografia non può venire pubblicata, perché poco nitida. Questa volta ti è andata male, eh? Mandala ancora sino a esaurimento completo dei tuoi cassetti: siamo uomini pronti a tutto, noialtri.

LUCIO ANTINORI - Castelferretti. — Sono contento del tuo entusiasmo, e ti auguro sinceramente di poter un giorno indossare la tanto desiderata uniforme azzurra. Ad Ancona esiste una scuola di aeromodellismo, ma attualmente non funziona. Per schiarimenti ti puoi rivolgere alla sede provinciale della R.U.N.A., in Piazza Roma. Con il diploma di abilitazione magistrale puoi diventare ufficiale.

C.P.A.R. — Sul famoso gruppo del « Pulcino » di Rovereto mi sono pervenute sino ad oggi montagne altissime di relazioni. Bisogna proprio dire che a Rovereto le cose si fanno sul serio! Ti invio le mie più fervide congratulazioni per la nomina « ad honorem » di *Commissario Prapagandista in Aeromodellismo* (!) e auguro a tutti voi di riuscire a costruire aeromodelli capaci di fare la traversata del Pacifico.

LUIGI FACCHINI - Napoli. — Dovrei an-



Un veleggiatore dalle ali di m. 3,70. Costruttore: il fiorentino Piccardi.

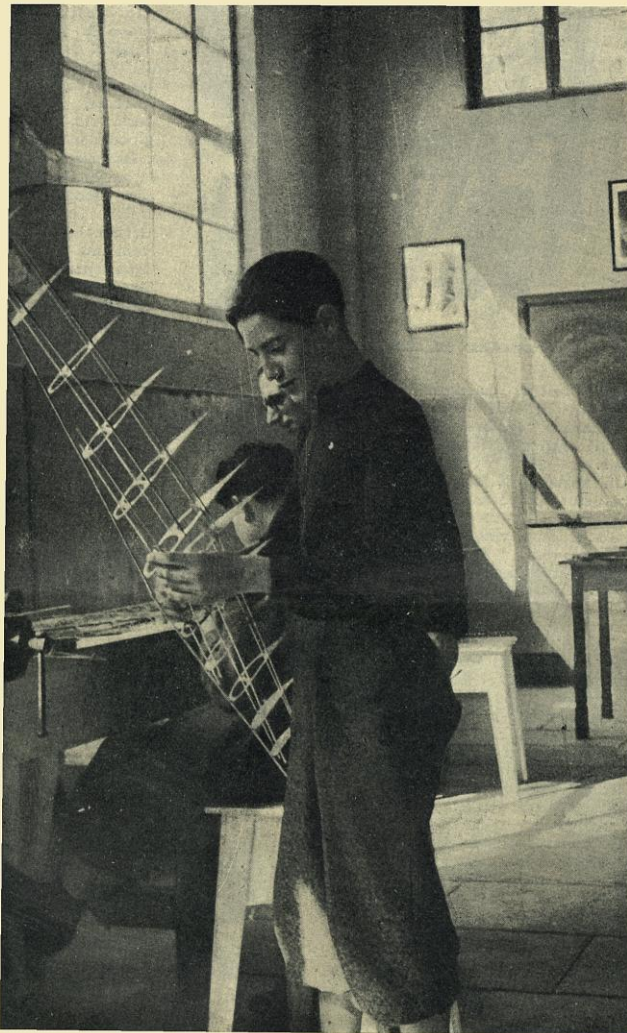
noverare tra gli aeronipoti anche il tuo gattino, poiché, a quanto mi dici, si interessa molto a « L'aquilone », al punto da tenerlo tutto per sé e da non farti avere che le... briciole. Sappi intanto che le copie che la bestiola si è letteralmente divorate, te le ho fatte rispedire. Lo so, lo so che a Napoli si vuole il negozio di materiali aeromodellistici, si vuole il circolo, si vuole la scuola... ma io a questo non posso provvedere. Passerò in ogni modo alla R.U.N.A., che ne è la competente, le vostre proposte, e sarò il primo, nel caso che venissero realizzate, a rallegrarmene.

MARIO FUMACALLI. — Ho passato le tue sensazionali invenzioni ai due celebri ingegneri ai quali erano indirizzate. Perché mi saluti « silenziosamente »? Per non disturbarmi? Nobile spirito! Del francobollo non ce n'era bisogno, ma per equilibrare la cosa ti farò spedire un millionetto di copie.

ZELINO ROSSI - Pontedera. — Ammiro molto il rispetto che hai per i moribondi: questo sentimento ti onora. La tua idea sul distintivo « aquilonesco » mi piace, e ne terrò conto. Circa la tessera, dovrai aspettare, perché l'ho detto tante volte che ormai lo sanno a memoria anche i pesci rossi, che sono notoriamente i pesci più tonti dell'universo) attualmente sono in ristampa.

AZZURRIA (futura pilota). — Ma certo che « le rondini » possono partecipare ai concorsi per modelli volanti! Non capisco perché a te debba piacere più « aquileta » che « rondine ». Va bene, tu dici: si chiamano « aquilotti » gli aeromodellisti, perché non si dovrebbero chiamare « aquilotte » o « aquilette » le aeromodelliste? Ma *aquilette* è un nome brutto, suona dispregiativo... *aquilette, aquilette*, non senti che idea di misero che dà? Venendo al secondo quesito, sappi che sono più che sicuro che una *rondine* (e non un'aquileta!) riesca, con l'aiuto de « Il costruttore di aeromodelli » a far volare aeromodelli. La fotografia mandala pure, ma non ti posso assicurare se verrà pubblicata. La dovremo prima vedere, no? La dimensione non è obbligatoria, ma è preferibile grandicella. Se la tua calligrafia è chiara? chiarissima! Tanto che, con il solo aiuto della lettera scritta da te, ho potuto fare un'istantanea al buio.

ALA D'ARGENTO - Ferrara. — Ormai siamo vecchie conoscenze. Ricordo benissimo le tue precedenti lettere, e ti devo dire che mi sembri una rondine giudiziosa. Dunque, ancora la faccenda della carriera di tuo fratello non si è risolta? Mi dispiace. Nella tua lettera mi trascrivi il parere di tutti i componenti il *Gran Consiglio*, ma non dici nulla circa le decisioni di tuo fratello, che, mi pare, è il maggior interessato. I tuoi genitori non considerano dunque la vocazione dei figli? Quel tuo zio, poi, aveva torto marcio a dire quelle cose. I « gagà » non hanno niente a che vedere con gli ufficiali piloti. Inoltre, in tutti i campi si può divenire, si, ufficiali piloti, ma di complemento, e non effettivi, come invece si diventa a Caserta. Ma se tuo fratello aspira realmente a diventare ufficiale aviatore, sono sicuro che riuscirà a persuadere i tuoi genitori, poiché non ci sono genitori che vogliono veramente bene ai propri figli, e che tentino di ostacolarne la innata vocazione. Digli che non si scoraggi, e che combatta per la sua idea come ha fat-



Un angolo del laboratorio del Centro sperimentale d'aeromodellismo romano, mentre ferve il lavoro.

to sin'ora. In attesa dei tuoi racconti (mandali pure scritti a mano) ti saluto.

STELLA BIANCA. - Milano. — Ti ho fatto spedire un paccone di cartoline. Il pittor Tricheco attualmente ha piene le mani di un lavoro immenso che rischia di farlo dimagrire paurosamente: tra poco, però, riaffermati i pennelli, sferzerà un fortissimo attacco contro « lo sfacciato intruso » che, insieme al resto della Redazione, ricambia i tuoi saluti.

GIOVANNI ALBARELLA. - Napoli. — Presto ti giungeranno i numeri mancanti alla tua collezione, che sono già partiti a tutta velocità. L'idea del *circoto* è più che buona, ma quell'iniziativa spetta alla R.U.N.A. Spero che tra breve possiate avere la scuola e tutto il resto. Auguri per la propaganda.

VINCENZO MAZZONE. - R. Calabria. — Ca-

ro amico, la tua lettera lagrimogena è stata a un pelo dal farmi venire i nervi. Perché devi credere che le missive dei miei aeropiloti vacano a finire, senza soste, dalle mani del postino all'implacabile cestino di Zio Falcone? Le tue lettere, anziché aver fatto quest'ingloriosa fine, hanno provocato in redazione tre sedute plenarie, quattro sedute segrete e uno scatto d'ira collettivo con riuscitissimo lancio di imprecazioni in più dialetti. La conseguenza di questi fatti straordinari sarà la prossima immersione di R. Calabria sotto un inesorabile oceano di copie de «L'aquilone». Preparati, Vincenzo, a farne scorpacciate grandissime, ed abbi intanto i miei saluti.

EUGENIO COSSU. - Sassari. — Come vedi non ho tardato a risponderti. Nella tua lettera ti dichiarai però «sfegatato» lettore de

«L'aquilone», mentre le domande che fai contraddicono la tua asserzione. Tu chiedi perché non si siano mai pubblicate, a puntate, delle sintetiche lezioni di pilotaggio, sufficienti a render chiaro l'uso degli organi di manovra di un velivolo. Due anni fa, caro Eugenio, «L'aquilone» trattò appunto di questo, pubblicando un bel numero di puntate corredate da foto. E' probabile però che presto daremo luogo ad una replica, vista l'insistenza delle richieste da parte del pubblico aquilonesco. La tua domanda «Come fa il pilota a sapere dov'è la città verso cui si dirige?» è semplicemente sbalorditiva. Ma, caro amico, tu caschi non dalle

nuvole, e nemmeno dalla Luna, e tampoco dai pianeti del sistema solare, ma addirittura dalla Via Lattea! Ma non hai mai sentito parlare di un arnese al quale è stato dato il nome di «bussola»? Meraviglia delle meraviglie! Eugenio, nipote mio, da te questo non me lo aspettavo!

GIULIANO BARTOLUCCI. - Firenze. — Sì, quell'inglese ha battuto il primato di altezza del colonnello Pezzi. Le lezioni sul veleggiatore «Roma» hanno inizio nel N. 1 di quest'anno. Quali fotografie vorresti? Sentiamo prima di che si tratta, e allora...

Zio Falcone

Isotta Fraschini.

IF

MILANO

ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.

MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI
D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche
a passo variabile in volo

Stabilimenti;

GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

AERONAUTICA
BONOMI

Stabilimento specializzato nella
costruzione di ALIANTI
Libratori e Veleggiatori e di
MOTOVELEGGIATORI

CANTÙ (Como)

VELOCINO 1937



Rendimento
Praticità
Comodità
Igiene

«SERIE VELOCINO»

Bologna - Strada Maggiore, 94

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

INDUSTRIE
MECCANICHE e AERONAUTICHE
MERIDIONALI



Aeroplani ed
Idrovolanti da:

Caccia
Combattimento
Ricognizione
Bombardamento
Turismo

NAPOLI - Corso Malta 30

Edizioni A. VALLARDI - Milano

MARIA GUIDI

Aquilotti sulle Steppe Africane

LIRE 5

IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

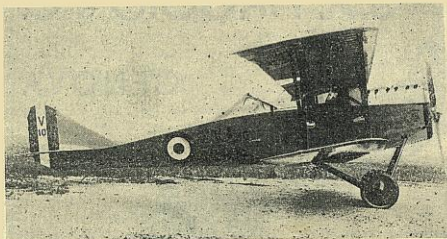
EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

N.° 40 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

AMPEROMETRO — Strumento per la misura dell'intensità di una corrente elettrica. Viene usato per il controllo e le misure delle correnti elettriche dei circuiti elettrici del motore, dell'aeromobile, dell'apparato radio di bordo, ecc.

A.N.I.M.A. — Associazione Nazionale Industriali Meccanici e Affini — Ente

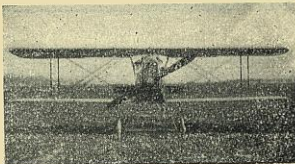
Società assolve il difficile compito di rifornire l'Armata di cannoni, proiettili e aeroplani; per questi ultimi la Ditta creò i «Cantieri Aeronautici» che in numero di cinque vennero ad aggiungersi ai 30 stabilimenti già esistenti per la costruzione di navi da battaglia, cannoni e proiettili. I cinque Cantieri Aeronautici erano i seguenti: Cantiere Aeronautico n. 1 — a Borzoli mare per la costruzione di aeromobili; Cantiere Aeronautico n. 2 — a Bolzaneto per il montaggio e per il collaudo degli aeromobili; Cantiere Aeronautico n. 3 — a Torino per i collaudi in volo; Cantiere Aeronautico n. 4 — a Cadimare per la costruzione e il collaudo di idrovolanti; Cantiere Aeronautico n. 5 — fra Torino e Rivoli per la costruzione e la prova dei motori.



Il leggendario S. V. A.

che ha lo scopo di valorizzare l'industria italiana, coordinandone la produzione e favorendo l'esportazione dei prodotti all'estero.

ANSALDO — Le origini di questa importante Società risalgono al 1843.



Lo S. V. A. 1 - Balilla

Ebbe come primo direttore l'ing. Giovanni Ansaldo da cui prese il nome. Durante il periodo della grande guerra la

Cantiere Aeronautico n. 5 — fra Torino e Rivoli per la costruzione e la prova dei motori.

I Cantieri Aeronautici Ansaldo costruirono diversi tipi di aeromobili militari e civili. Tra questi i notissimi S.V.A. (la cui sigla derivava dai nomi dei progettisti e della ditta costruttrice: Savoia, Verduzio, Ansaldo — «Ansaldo A. 1 Balilla» — «Ansaldo A. 2» — «A. 3» — «A. 5» — «A. 300 4» — «A. M.» ecc.

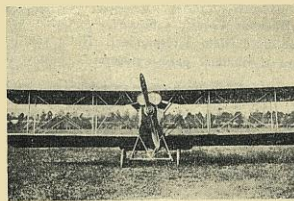
Il Cantiere Aeronautico Ansaldo n. 5 venne trasformato e assorbito dalla S. A. Aeronautica d'Italia (V.).

ANSALDO A. 300 4 — Biplano da ricognizione monomotore, biposto, munito di motore Fiat A. 12 bis — di 300 HP, costruzione in legno, apertura alare m. 11,24, lunghezza m. 8,75, velocità massima Km./ora 200, autonomia ore 3,20. Venne costruito nel 1924.

ANSALDO A. M. — Idrovolante da

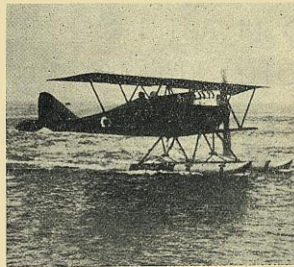
ricognizione, biplano monoposto a scafi cilindrici. Deriva dal tipo S.V.A. del quale aveva la stessa cellula e la stessa fusoliera. Apertura alare m. 9,10, lunghezza m. 9,30. Velocità massima Km./ora 195, autonomia ore 3. Venne costruito anche il tipo Biposto.

ANSALDO S.V.A. — (Savoia Verduzio Ansaldo) — Di questi aeroplani vennero costruiti diversi tipi che differivano tra di loro per alcuni particolari. Lo S.V.A. 2 aveva le seguenti caratteristiche: biplano monoposto, costruzione in legno, motore S.P.A. 6 A. da 205



L'Ansaldo A-300-4

HP., apertura d'ali m. 8, lunghezza m. 8, velocità massima Km./ora 214, carico utile Kg. 225. Venne costruito nel 1917. Lo S.V.A. 4 lo S.V.A. 5, leggermente modificati, avevano una velocità massima superiore. Gli S.V.A. 9 e 10, simili ai precedenti, erano biposti.



Munito di galleggianti, lo S.V.A. veniva trasformato in un ottimo idrovolante.

Lo S.V.A. tipo «Vienna» — usato per il leggendario volo — (V. Volo su Vienna) era simile allo S.V.A. 10.

È uscita:
LA TAVOLA N. 1
DEL
COSTRUTTORE DI AERODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL
CIRILLO
AERODELLO A TUBO
Costa Lire **3,50** franco di porto
Inviare commissioni a
AERODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

La prossima settimana uscirà la tavola
LIBELLULA - Aeromodello a tubo

AEROPLANI IDROVOLANTI

SAVOIA MARCHETTI
SESTOCALENDE

FIAT

MOTORI E AEROPLANI
PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

S. A. FIAT VIA NIZZA 250 - TORINO — S. A. AERONAUTICA D'ITALIA CORSO FRANCIA 366 - TORINO