

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



IL BIMOTORE ITALIANO DA BOMBARDAMENTO "S. 79 B..

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

ANNO IX N. 47

19 novembre 1939-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 2,50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3.

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

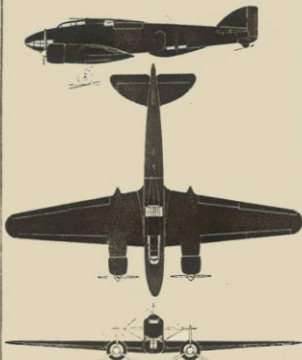
AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

L' « S. M. 79 B »
della nostra copertina

L'« S. M. 79 B » è l'aeroplano moderno per eccellenza creato per operazioni in grande stile da bombardamento e ricognizione lontana. Questo apparecchio è il derivato diretto dall'« S. 79 ».

L'oggetto principale, sempre presente nello studio e nella realizzazione di questa macchina, sono stati: trasporto di un carico notevole di bombe a grandissima distanza e velocità di crociera elevatissima. Questo apparecchio è munito di dispositivi di ipersostenzione di grande efficacia, i quali consentono un fortissimo scarto di velocità e di conseguenza una velocità di atterraggio del tutto soddisfacente. L'« S. M. 79 B » è un monoplano di costruzione mista in legno e metallo, ad ala bassa a tutto sbalzo. I due motori sono posti in prossimità del bordo di attacco dell'ala, ai fianchi della fusoliera. Il carrello è retrattile. L'ala è monoplano, in un sol pezzo, costruita interamente in legno. Nel suo interno, tra i



longheroni, sono sistemati i serbatoi di benzina, facilmente estraibili da un apposito portellone centrale. La struttura principale dell'ala è costituita da tre longheroni con sezione a doppia T, riuniti fra loro da cerniere in compensato. Il rivestimento esterno è in compensato, e rivestito in tela verniciata alla cellulosa. In caso di discesa forzata in acqua, l'ala mantiene a galla tutto l'apparecchio. L'ossatura della fusoliera è costituita da un traliccio in tubi di acciaio speciale saldati. Il rivestimento è fatto in lamiera di duraluminio per la parte anteriore e parte del dorso; in compensato per il rimanente della parte dorsale; e le fiancate e la parte centrale sono intolate. La linea esterna della fusoliera è accuratamente avviata e raccordata con carenature di lamiera di duraluminio all'ala e agli impennaggi. La ruota di coda, orientabile, è racchiusa nella sagoma stessa della fusoliera. Nell'interno la fusoliera è così sistemata: nell'estrema prua vi è ricavata la cabina di puntamento, munita di tre serie continue di finestre che consentono la più ampia visibilità. Subito dopo si trova la cabina di pilotaggio con due posti a tandem, fornita di lunghe finestre laterali. Al di sopra dell'ala sono sistemati i posti del marconista e del motorista. A poppavia si trova una cabina sul fondo della quale è sistemata una mitragliatrice. Gli impennaggi sono costituiti da ossature formate da tralicci di tubi d'acciaio speciale saldati e rivestiti in tela. Le eliche metalliche sono a passo variabile in volo. Due grossi serbatoi supplementari costituiscono l'impianto per le navicelle dei motori. L'armamento difensivo è costituito da tre mitragliatrici di medio calibro. Sempre per l'armamento difensivo è prevista la installazione all'interno della cabina posteriore della fusoliera di un'altra mitragliatrice brandeggiabile su supporto scorrevole per la difesa ai lati. L'armamento offensivo consiste in uno speciale scompartimento per i porta-bombe, sistemato nell'interno della fusoliera in corrispondenza della zona centrale.

L'« S. M. 79 B » può essere munito di motori « Piaggio XI R. C. 40 » e di motori « Fiat A. 80 R. C. 41 ». Le sue caratteristiche di volo sono: velocità massima: 410 chilometri ora; quota di tangenza: m. 7100; spazio di decollo: m. 300; spazio di atterraggio: m. 350.

VOLO cieco

STORIA DELL'ENIMMISTICA

IL REBUS

Le origini di questo gioco sono incerte, ma i più le fanno risalire, come gioco vero e proprio, al Medio Evo. Tolosani nella sua « Storia del Rebus » racconta che questo tipo di gioco era già conosciuto in Francia nel diciassettesimo secolo e che in Italia fin dal 1549 certo G. P. Palatino pubblicò un « Un libro nuovo per imparare a scrivere » con un « rebus » vero e proprio che chiamò cifre figurate dandone la seguente definizione: « Non si può dare altra regola ferma, se non avvertire che le figure siano accomodate alle distinte materie e con manco lettere che possibile ».

Il nome di « Rebus » sembra sia stato usato per la prima volta in Francia togliendolo da « de rebus qui geruntur », raccolta di satire che fu in voga in Piccardia ma che essendo degenerata da garbata critica in licenza, fu poi soppressa. Un tedesco, l'Hochmann, in un suo libro « Indagini sul Rebus » (1861) dimostrava essere questo gioco in voga oltre che in Germania, anche in Inghilterra, e già da qualche secolo.

E' certo che la genesi del « Rebus », non si può in queste brevi note citare i numerosissimi riferimenti relativi alla comparsa del « Rebus » nei tempi antichi si perde nelle origini stesse della grafia inventata dall'uomo, perché i primi segni usati per esprimere il pensiero, ebbero carattere ideologico e rappresentarono rudimentali figure di cose e di animali. Il tipo più conosciuto lo abbiamo nei geroglifici egizi e quello più complesso ed evoluto è dato dalla scrittura cinese. Col tempo, la civiltà occidentale avendo condotto all'uso dell'espressione grafica letterale, il comporre delle frasi servendosi di segni e di figure diventò un passatempo e un arguto rompicapo: diventò il « Rebus » insomma.

(Continua)

ANAGRAMMA A FRASE

Nella palude pingue di malaria, dalla miseria stretto in quel fatale ricetto viver solo potra misero xx xxxxx! Oggi al bel sol d'xxxxxx di Pontinia, Sabaudia, di Littoria, sull'Agro alfin redento, in segno di vittoria lieto garrisce il gagliardetto al vento!

ANAGRAMMA A FRASE

Fu per la patita postia xx xxxx xx e più per voi del cielo scialosi, quando al garir di mille tricolori, miracolo d'audacia, di costante fervore e di tenacia, xxxxxxx fu compiuta si come il Duce nostro l'ha voluta.

BISENSO

Se giù dai cieli rapida s'avvia e sul terren s'infrange è micidiale... ma in man d'un impiegato comunale è capace di far gran pulizia.

SCIARADA

Via per i cieli lieve lieve incede, anche tra il cozzo di nemboi venti... s'aderge sulle genti e in armonioso canto... mi... precede... lui, che tra i vulzi delle vampe ardenti, l'ardor ne sfida e ferreo se ne sta.

ANAGRAMMA (6)

Conduce il suo velivolo con man sicura in siti i più lontani, oltre le nubi, su!... Quanto a Costui, per non dannar Gesù, se ne lavò le mani!

INDOVINELLO

In loco angusto e chiuso va su, va giù, s'arresta, al sole, alla tempesta, perennemente aduso. Col sole alto s'aderge e par che il gaudio esprima, col nubiloso s'addima e quasi si sommerge, mai videsse tra i soldati pure in colonia va, e i gradi più elevati, se venti giunger sa.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 3 dicembre 1939-XVIII.

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare, entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto, 6 - Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 45

- 1) Servizio - Servi-vizio
- 2) Dire - diretto
- 3) l'appesaglia - sparpagliare
- 4) brigante - brigantino

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 45, è stato estratto a sorte quello di Carlo Rimini, via Padova 42. Roma. Al Rimini è stato inviato un libro.

Tariffe degli abbonamenti ai periodici dell' Editoriale Aeronautica

	Italia, Impero e Colonie		Estero	
	anno	sem.	anno	sem.
Le Vie dell'Aria	12,50	7	25	14
L'Ala d'Italia	45	23	90	46
L'Aquilone	25	13	50	26
Avventure del Cielo	20	11	40	22
Diritto Aeronautico	35	—	70	—
Medicina Aeronautica	25	—	50	—
Meteorologia Aeronautica	25	—	0	—
Atti di Guidonia (12 numeri)	0	—	60	—
Aviazione per tutti (12 numeri)	10	—	20	—

Tariffa degli abbonamenti cumulativi

I prezzi di questa tariffa sono da applicarsi esclusivamente per abbonamenti a due o più periodici ed avranno uguale decorrenza

	Italia, Impero e Colonie		Estero	
	anno	sem.	anno	sem.
Le Vie dell'Aria	11	6	22	12
L'Ala d'Italia	42	21	84	42
L'Aquilone	21	11	42	22
Avventure del Cielo	18	9	36	18
Diritto Aeronautico	31	—	62	—
Medicina Aeronautica	22	—	44	—
Meteorologia Aeronautica	21	—	42	—
Atti di Guidonia (12 numeri)	27	—	54	—
Aviazione per tutti (12 numeri)	9	—	18	—

Gli abbonati ad almeno DUE pubblicazioni hanno diritto allo sconto del 10% sui libri di nostra edizione. (Per ottenere lo sconto inviare le due fascette con le quali si ricevono i fascicoli).

A coloro che si abbonano subito per il 1940, invieremo il giornale gratuitamente fino al 31 dicembre 1939.

NUOVI AEROPLANI

L'enorme progresso tecnico assunto in questi ultimi tempi dall'aviazione, è paragonabile unicamente con quello grandioso che si registrò nella guerra mondiale, durante la quale l'arma del cielo uscì dallo stato sperimentale per divenire negli ultimi mesi di lotta un tremendo e sicuro mezzo di distruzione e di offesa. In pochi anni — grazie al continuo perfezionamento di ogni organo dell'aeroplano, non escluso l'apparato motore che, attinto il traguardo dei 1000 cavalli di potenza unitaria, già punta decisamente verso i 1500

— gli apparecchi di ogni specialità hanno pressoché raddoppiato le loro velocità orarie, che per la « caccia » sono già orientate verso i 600 km. Questo sensibile incremento delle velocità e delle potenze, la comparsa di nuovi comandi (per il carrello retrattile, per i flaps, ecc.) ha posto in primissimo piano il problema della formazione e della preparazione dei nuovi piloti, i quali vengono portati sugli apparecchi in normale dotazione ai Reparti della R. Aeronautica dopo un numero di ore di volo di non molto superiore a quello che alcuni anni or sono si rendeva necessario per il passaggio su apparecchi d'impiego aventi caratteristiche notevolmente inferiori a quelli attuali.

Tale problema della formazione dei nuovi piloti si presenta continuamente con accresciuti ostacoli e difficoltà, man mano che nuovi tipi di apparecchi di più elevate caratteristiche vengono a costituire le squadriglie, poiché in conseguenza, non essendo possibile per ovvie ragioni prolungare il periodo di istruzione dell'allievo oltre certi limiti, risultano più ardui i passaggi intermedi, specialmente i primi, da un tipo di apparecchio al successivo.

Perciò in tutti i Paesi si è riscontrata l'insufficienza a tale scopo degli apparecchi da scuola un po' antiquati, e si è riconosciuta condizione necessaria ed essenziale per assicurare il normale afflusso dei piloti alle squadriglie, il progettare e realizzare nuovi apparecchi-scuela e da allenamento che permettano passaggi più graduali da un periodo all'altro dell'addestramento.

Anche in Italia questo assillante problema è stato posto da qualche tempo nella decisiva fase di realizzazione: infatti numerose Case hanno approntato nuovi apparecchi-scuela e da allenamento per tutti i gradi dell'istruzione, a cominciare dal primo che richiede apparecchi docili e di piccola potenza fino alle fasi finali, dove l'allievo viene portato su velivoli di media potenza, a carrello preferibilmente retrattile, aventi tuttavia velocità prossime a quelle degli apparecchi di squadriglia.

Naturalmente ogni apparecchio è previsto per una determinata fase di istruzione e di allenamento, la quale presenta delle esigenze proprie e particolari: ad esempio, la prima fase, che è la più delicata e che viene affidata, attraverso il conseguimento del brevetto di 1° grado, alla R. U. N. A., richiede che l'istruttore abbia la possibilità di se-

guire da vicino ogni manovra dell'allievo ai suoi primi voli, per sincerarsi se egli abbia o meno la predisposizione al pilotaggio. Ed è per questa ragione che nei nuovi apparecchi-scuela che le ditte hanno costruito su invito della R. U. N. A., è prevalso il concetto di sistemare i posti dell'allievo e dell'istruttore affiancati, per agevolare il compito di quest'ultimo e renderlo più

le ultime prove per la scelta definitiva del successore del « Ca. 100 ».

Mentre il secondo (ampiamente illustrato nel n. 27 de « L'Aquilone » di quest'anno) è ad ala alta, il secondo, denominato « F. L. 3 », è un monoplano ad ala bassa interamente a sbalzo, di costruzione in legno. I due posti affiancati sono aperti nella versione per scuola, ma possono essere chiusi a cabina nella versione turistica. I dati caratteristici sono i seguenti: apertura alare m. 9,85, lunghezza m. 6,37, altezza 1,76, superficie mq. 14,35, peso a vuoto kg. 290, peso totale 525, carico alare kg./mq. 36,5, velocità massima km. 170, velocità di crociera km. 142.

Confrontando queste caratteristiche con quelle del « SAI Ambrosini 10 » si può riscontrare una differenza veramente minima nelle prestazioni dei due apparecchi e negli accorgimenti tecnici di sicurezza e di robustez-

caratterizzano invece il « pivevo » ai suoi primi voli. Il biplano « Saiman 200 », con motore Alfa 115 da 185 cavalli, possiede ottime doti di volo, notevole robustezza e maneggevolezza e perciò può essere impiegato anche per istruzione di acrobazia; facile è la ripresa dalla « vite », sensibile è lo scarto di velocità: massima 220 km. ora, minima 90; può salire a 4000 metri in 25 minuti.

Il biplano « Ca. 164 » azionato dallo stesso motore « Alfa 115 », è un perfezionamento del glorioso « Caproncino » ed ha la preziosa prerogativa di non cadere in vite per errori di manovra. Ugualmente forte è lo scarto di velocità anche in questo secondo apparecchio: da 223 a 83 km. ora.

Per le successive fasi di istruzione e di allenamento dei piloti avviati alla caccia e all'assalto, esistono tra gli altri il « Nardi 315 » e il « SAI 7 », troppo noti ai nostri lettori per dover essere oggetto ora di una nuova descrizione.

Da questa sommaria rassegna di alcuni dei nuovi apparecchi da scuola italiani, risulta evidente la cura dei dirigenti della nostra aviazione, per far sì che alla continua progettazione e realizzazione di nuove macchine di sempre più elevate caratteristiche, venga accoppiata una egualmente intensa produzione di moderni apparecchi da scuola e da allenamento, al fine ultimo di avere un sempre maggior numero di uomini capaci di pilotare i velivoli più veloci.

In questa intensa atmosfera di rinnovamento, che non consente soste, anche il « Ca. 100 » e il suo fedele « A. 50 » debbono lasciare il passo ai più giovani compagni, ansiosi di iniziare a loro volta migliaia e migliaia di appassionati alle gioie immense del volo. I successori o il successore del « Caproncino » hanno un'eredità da raccogliere fatta di pa-



reddizio. Infatti l'istruttore, sedendo di fianco all'allievo potrà, durante il volo, dargli utili consigli con voce calma, potrà agevolmente spiegarli come deve essere eseguita una manovra, potrà, insomma, con maggiore facilità fargli comprendere che il pilotaggio dei velivoli non presenta eccezionali difficoltà. Che cosa accade invece attualmente sul « Caproncino » da scuola, che da tanti anni ormai fanno conoscere a migliaia di giovani la gioia del « decollo »? L'istruttore, dopo i primi due o tre voli di « presa di contatto » con il nuovo elemento, comincia in aria a far segni con le braccia e con le dita per significare: « cabri troppo », « riduci il motore », « chiudi la manetta », gesti che l'allievo, con gli occhi fissi all'orizzonte o sullo strumento che l'istruttore gli ha detto di « tener d'occhio », non comprende e che lo costringono ad allungare il collo fuori dalla carlinga per udire il significato dalla voce urlante dell'istruttore.

Con questo non intendiamo diminuire l'efficacia dell'istruzione sul « Ca. 100 », che da tutti per anni e anni è stato riconosciuto il migliore apparecchio per il primo contatto con l'aria, e che ora va in pensione; ma è un po' un'abitudine invalsa in ogni campo delle realizzazioni umane di considerare il nuovo migliore del vecchio, di cercare i difetti in questo per trovare i pregi in quello. Senza dubbio tuttavia la sistemazione dei posti affiancati rappresenta per il primo periodo di scuola un sensibile vantaggio sotto ogni riguardo, e siamo certi che ne troveranno giovamento sia l'allievo che l'istruttore.

Insieme al « Caproncino » andrà in pensione, almeno per quanto riguarda le scuole della R. U. N. A., il motore « A. 50 », il veterano che in lunghissimi anni di continuo e pesante lavoro quasi mai ha tradito i piloti che in lui hanno sempre riposto la più cieca fiducia di perfetto funzionamento. Sembra che il successore dell'« A. 50 » sia il motore « C.N.A.D. 4 » della potenza di 60 cavalli, concepito e realizzato espressamente per il gravoso impiego sugli apparecchi-scuela che in pari tempo l'« A.V.I.A. » di Vercelli e la « SAI Ambrosini » hanno costruito e che in questi giorni stanno subendo

za in essi attuati. Infatti ambedue presentano molta resistenza all'avvitamento ed anche se messivi, tendono subito ad uscirne. Notevoli le caratteristiche di stabilità e di maneggevolezza, che unitamente ad una velocità di crociera superiore a quella del « Caproncino » ma non eccessiva per i principianti, e ad una notevole tenuta all'aria agitata, rappresentano doti oltremodo indicate per il piccolo turismo e specialmente per la scuola.

Le considerazioni che più sopra abbiamo fatte riguardo ai vantaggi che presenta per la prima fase di pilotaggio la sistemazione dei due posti affiancati, non crediamo valgano ugualmente per gli apparecchi destinati alla fase successiva di istruzione e di allenamento, come sono da ritenersi il « Saiman 200 » e il « Ca. 164 », aventi ambedue i posti in tandem. In questa seconda fase di istruzione, non si rende infatti indispensabile la continua sorveglianza da parte dell'istruttore dello stato d'animo dell'allievo, poiché questi ha già al suo attivo qualche decina di ore di volo e difficilmente è preda dell'apprensione e dell'orgasmo che

zienda e di sopportazione: la dura eredità del glorioso e anziano predecessore, che perdonava le bricconerie degli allievi.

LANDO NUGOLI

UNO STRANO AEROPLANO

Se per gli istinti la vista di un « canard » non suscita nessuna meraviglia, questo non si può dire per la grande massa dei profumi, che scorgendo uno di questi apparecchi in volo non possono trattenere un grido di stupore: « Guarda, un aeroplano che va a parte addietro! ». Infatti, la prima impressione che fa uno di questi velivoli in volo, è esattamente quella di un comune aeroplano che navighi a ritroso. Il « canard » è un tipo di velivolo che, trovandosi ancora in studio, non ha dato in aviazione risultati molto concreti. Tuttavia, sembra che una grande casa costruttrice americana stia costruendo un gigantesco « canard » che dovrebbe trasportare 30 passeggeri. In Italia si è affermato per le sue realizzazioni davvero notevoli il giovane ing. Stefanutti, creatore di diversi prototipi. Uno di questi, l'« S.S.3 », è illustrato nel prossimo numero de « L'Aquilone », che pubblica anche dell'originale velivolo un artistico disegno a colori nella prima pagina.





Fu nel 1782 che i fratelli Montgolfier, ingegnosi ed immortali fabbricanti di carta di Annonay, scoprirono il potere di sollevamento dell'aria riscaldata. Dapprima essi fecero alcuni esperimenti con delle piccole borse che riempivano di aria calda, le quali si elevavano in forza del potere di sollevamento dell'aria calda stessa, ma poi discendevano rapidamente allorché l'aria contenuta nelle borse si raffreddava; quindi, dietro suggerimento di una loro vicina, una vecchia vedova il cui nome è caduto nell'oblio, attaccarono alla base delle borse un vaso entro il quale posero della materia infiammabile che, brucian-

do, rese possibile il rifornimento d'aria calda. In continuazione, alle borse.

Il 5 giugno del 1783 i Montgolfier fecero sollevare il loro primo pallone ad aria calda. Ciò suscitò un enorme interesse, ed alcuni esperimentatori del volo aereo, anteriori ai Montgolfier — che erano divisi in tre campi: scuole del volo degli uccelli, dell'elicottero e dell'aeroplano — reputarono che finalmente il segreto del volo era stato svelato, e che le loro teorie erano giuste. Quelli della scuola del più pesante dell'aria temporaneamente abbandonarono i loro tentativi e rivolsero la loro attenzione all'aria calda, all'idrogeno ed al gas di idrogeno carburato.

La prima ascensione del pallone ad aria calda, tuttavia, non provò molto, ad eccezione del potere di sollevamento dell'aria calda. Il pallone non trasportò né passeggeri, né altri pesi, ma i due fratelli si prefissero di dimostrare, nei successivi esperimenti, che era possibile costruire un pallone grande

tanto, quanto fosse necessario per poter trasportare degli esseri umani. In conseguenza, essi costruirono un pallone dell'altezza di oltre 17 metri e del diametro di 12 metri e mezzo. Questa stupefacente macchina di color bleu, con su impressi il monogramma del Re e parecchi altri ornamenti in colori aurei, aveva uno spostamento di 11.400 metri cubi di aria atmosferica, e pesava 1.448 kg. E poiché il peso dell'aria calda della quale venne riempito il pallone, era metà di quello dell'aria ordinaria, il pallone fu capace di esercitare una portanza di 724 kg. I Montgolfier decisero, quindi, che nel secondo loro esperimento avrebbero fatto trasportare dal pallone una pecora, un gallo ed una anitra. Il peso totale della macchina e delle bestie caricate su di essa risultò di 408 kg. Così il pallone avrebbe potuto sollevare ancora 316 kg.

Ed essi erano così fiduciosi nel successo da organizzare quella che virtualmente fu la prima manifestazione pubblica aerea del mondo.

Questa avvenne il 19 settembre del 1783 a Versailles: ad un'ora pomeridiana, alla folla ivi convenuta, un colpo di cannone annunciò che i Montgolfier stavano per riempire di aria calda il pallone; undici minuti più tardi, un secondo colpo fece noto che il pallone era riempito; un terzo colpo, infine, diede l'avviso che si stava per iniziare l'ascensione. Il pallone, infatti, si alzò maestosamente ad una grande altezza, tra la sorpresa e le acclamazioni degli spettatori. Rimase per qualche tempo in equilibrio e discese lentamente otto minuti più tardi, ad una distanza di oltre 3 km. dal suo punto di partenza, a Carefour Marechal nel bosco di Vaucresson. La pecora, il gallo e l'anitra non soffersero alcun inconveniente. La ascensione fu fatta alla presenza delle Loro Maestà il Re e la Regina, della Famiglia Reale e di circa 130.000 spettatori.

Incoraggiati, allora, dal felice risultato del loro tentativo di trasportare degli animali viventi attraverso l'aria, essi decisero che negli ulteriori esperimenti avrebbero fatto trasportare dal pallone degli esseri umani. Ed il primo tentativo venne effettuato il 21 novembre del 1783: il sig. Pilâtre de Rozier ed il Marchese d'Arlandes fecero un'ascensione su di un pallone Montgolfier ed atterrarono ad oltre 8.000 metri dal luogo dell'ascensione. Il sig. Pilâtre de Rozier ed il marchese d'Arlandes furono gli uomini che per primi fecero un viaggio aereo. La macchina con la quale essi fecero l'ascensione suddetta aveva una capacità di oltre 18.000 metri cubi. Appena alla base del pallone era una cesta di vimini, nel centro della quale era stato collocato un braciere. Essi raggiunsero una altezza di 912 metri e rimasero in aria per 25 minuti. Il loro viaggio avvenne senza incidenti, eccettuato il fatto che una parte del pallone prese fuoco che, però, fu subito spento dal Rozier con una spugna bagnata.

Nel 1766, come è risaputo, Enrico Cavendish distinse la natura dell'idrogeno. Era venuto in mente a molte persone che l'idrogeno poteva essere usato per la portanza, ma fu Tiberio Cavallo che per primo fece un brillante esperimento con esso. Egli gonfiò delle bolle di sapone con l'idrogeno e constatò che esse si sollevavano verso il soffitto della sua stanza.

Ma niente più in là fu fatto, tuttavia, finché i fratelli Montgolfier non diedero

la loro dimostrazione pubblica del potere di sollevamento del pallone ad aria calda.

Un mese dopo l'ascensione di Rozier e d'Arlandes, il 1° dicembre del 1783, un altro francese, Jacques Charles, insieme alla signorina Anna Robert, fece la sua prima ascensione con un pallone ad idrogeno.

Nel 1793 — dieci anni dopo — si decise di equipaggiare l'esercito francese con palloni. Nel giugno del 1794 un pallone venne usato dai francesi a Mauberge, nella guerra contro gli austriaci. Lo stesso pallone, poi, fu adoperato a Charleroi ed a Fleurus. Anche Napoleone portò con sé nella spedizione d'Egitto una compagnia d'aerostieri.

Ancora molti anni dopo gli esperimenti dei Montgolfier alcuni pionieri tentarono di perfezionare il pallone: il dirigibile fu la naturale conseguenza.

La prima volta, poi, che venne applicato il potere di combustione interno fu il 18 settembre del 1898: questo avvenne a Parigi, quando Santos Dumont fece il suo primo volo di prova sul dirigibile.

(Da « Flying »)

CRONACA BREVE

IN QUESTI GIORNI di rievocazione della vittoria conseguita dall'Italia a Vittorio Veneto, vittoria che determinò la disfatta completa degli eserciti austriaci e la scomparsa della Monarchia Asburgica, oltreché la vittoria degli Alleati, l'«*Espresso*» ritiene utile ricordare quale fu il contributo offerto dalla aviazione italiana. All'inizio della grande guerra, l'aviazione italiana si trovava in condizioni poco floride: appena 58 aeroplani disarmati, senza installazioni fotografiche, tutti di marca straniera, l'industria nazionale comprendeva soltanto cinque ditte, con una capacità di produzione dal 30 al 50 apparecchi all'anno. I piloti assommavano in totale a 91, gli osservatori erano 30 e le scuole di pilotaggio 5. Tecniche e piloti animati da una ammirevole fede si accinsero ad affrontare la grande lotta. Dall'azione isolata si passò al bombardamento di massa; dai 58 apparecchi del maggio 1915 agli oltre 1000, poderosi ed aggressivi, del novembre 1918, attraverso una serie di tentativi di battaglia, di eroismi, di sacrifici. Dalle quattro vittorie contro le due austriache nel 1915, alle 48 contro 15 nel 1916, alle 213 contro 55 nel 1917, alle 647 contro 32 nel 1918. Nel solo anno 1918 furono compiute ben 320 azioni di bombardamento rovesciando sul nemico kg. 454.873 di esplosivo. I morti in combattimento superano di poco i caduti per incidenti di volo. L'aviazione italiana compì voli leggendari. Imprese arditissime, fra le quali: il volo della «*Serenissima*» di D'Annunzio a Vienna, il bombardamento di Fiume, le escursioni su Innsbruck, Franzensfeste e Friedrichshafen i bombardamenti di Pola. Alla fine della guerra 24 medaglie d'oro al valore militare erano state conferite ad altrettanti assi che durante il conflitto si prodigarono in eccezionali atti di eroismo. Furono concesse 1200 medaglie d'argento ed oltre 3000 ricompense al valore.

IL GOVERNO BRITANNICO ha approvato l'apertura di 16 nuove scuole di pilotaggio, che cominceranno quest'anno a preparare 11.000 allievi piloti.

GLI AVIATORI americani Carroll e Schiller hanno ammantato il 30 ottobre a Long-Beach, terminando il loro volo di durata e raggiungendo un nuovo primato mondiale di 726 ore; quello precedente era di 650 ore ed apparteneva dal 1935 agli americani Feat e Alkey.

LA POLIZIA DELL'ARIA degli Stati Uniti ha il compito prima di tutto di sorvegliare gli apparecchi da turismo, molto diffusi in America e pilotati spesso da incoscienti che costituiscono un pericolo per le città e per gli uomini; inoltre anche la sorveglianza stradale rientra nei compiti della Radiopoliizia aerea e molti autisti rimangono stupefatti quando si vedono denunziati per contravvenzione al regolamento, convinti che nel momento del reato nessuno li avesse veduti.

L'«*ARMA SEGRETA*», cui ha alluso recentemente il Cancelliere Hitler e contro la quale non esisterebbe difesa, sarebbe un gigantesco idrovolante armato di 16 mitragliatrici, con un'autonomia di volo di circa 11.000 chilometri, che gli permetterebbe di effettuare voli di andata e ritorno dalle basi tedesche all'Atlantico, trasportando un equipaggio di 12 persone.

LA NUOVA GALLES del Sud ha istituito un reparto di poliziotti volanti che raggiungeranno il numero di cento; muniti del brevetto di pilota, ognuno di essi avrà a sua disposizione un aeroplano ed il loro servizio si svolgerà come quello della consimile polizia degli Stati Uniti d'America.

DA MOSCA si comunica che l'ingegnere russo Solodovnik, della Scuola statale di paracadutisti, si è lanciato con uno speciale paracadute da un'altezza di diecimila metri e che la sua discesa è durata 22 minuti primi.

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA INGHILTERRA: il «*Blackburn Skua*»



Il «*Blackburn Skua*» appartiene alla giovanissima specialità dei bombardieri in picchiata, specialità che ha avuto il suo battesimo di guerra in Spagna e che si è dimostrata di terrificante efficacia nelle azioni contro gli aeroporti e le vie di comunicazione polacche. Questo velivolo, costruito dall'industria inglese in gran serie, si trova in dotazione presso l'aviazione della Marina Britannica, avendo per le sue caratteristiche la possibilità di atterrare sul ponte delle navi portaerei. E' un monoplano ad ala bassa a sbalzo, biposto, con la fusoliera a sezione circolare costruita in metallo con il sistema a guscio. L'ala è munita di forti diruttori che permettono all'apparecchio di compiere picchiate pressoché verticali senza superare la velocità di 410 km. circa. L'armamento difensivo consiste in quattro mitragliatrici fisse poste anteriormente e in una brandeggiabile al comando dell'osservatore.

nel mondo del volo silenzioso

IL MOAZAGOTI

Una leggenda sorta tra i rudi agricoltori della vecchia Slesia narra di un pacifico contadino, il quale, spesso, durante il giorno interrompeva il lavoro della sua terra per lasciare andare lo sguardo assorto nelle profondità incommensurabili del cielo. Così facendo da moltissimo tempo, quest'uomo dall'anima di artista rivestita da una scorza ruvida imparò infine a conoscere i vari movimenti delle nubi, ed ebbe modo di accertare che in un determinato punto del cielo, a tempi fissi e in circostanze uguali, appariva una nuvola di strana forma, che, anziché seguire il moto delle sorelle che si allontanavano spinte dal vento del Sud, restava fissa in cielo come fosse dipinta sul fondo celeste. La cosa lo colpì talmente che ne parlò con i suoi amici, i quali, non ritenendo le parole del compagno degne di nota, si burlarono di lui, e così il contadino, che si chiamava Moazagoti, divenne famoso nella regione, e altrettanto famosa la nube strana, che venne da allora chiamata con lo stesso nome.

Forse questa leggenda si è sviluppata su di un fondo di verità, o forse è tutta fantasia; certo è che in Slesia si è per prima studiata una interessantissima nube dalla strana forma, chiamata appunto «Moazagoti».

Tale formazione nasconde per lo studioso tuttora dei misteri, e fa prevedere che il suo attento esame finirà col dare risultati di grande valore per il velivolaista e per il meteorologo. Il dott. Externbrink, al Congresso dell'I.S.T.U.S. tenutosi a Berna nel 1938, parlò del fenomeno, rendendolo noto come egli e altri stessero accuratamente studiando le circostanze nelle quali si crea tale nube.

Si sa che allorché una corrente orizzontale colpisce un pendio sopra il quale sia uno strato di sbarramento, si forma sottovento un vortice sino a oggi conosciuto con il nome di «onde di riuocchio», capace di sollevare un aliante sino a quote elevatissime, con grandi velocità ascensionali. Pare anzi che tali enormi onde generatisi dalla parte opposta del pendio che è colpita dal vento, giungano sino ai limiti inferiori della stratosfera, e siano capaci di trascinare un velivolo senza motore a velocità di salita varianti dai cinque ai sei metri per secondo.

Se ancora molto non è stato scoperto intorno a questo fenomeno, è perché, a parte la vecchia leggenda relativa al contadino poeta amante delle nubi, solo da poco esso viene studiato. Infatti, il primo tentativo di sfruttamento delle «onde di riuocchio» da parte di un pilota di aliante risale appena alla primavera del 1931, quando il Direttore dell'Osservatorio Meteorologico di Breslavia fece notare al celebre Wolf Hirth una nube (la famosa nuvola «Moazagoti») che appariva di frequente, sempre alle spalle dei Monti dei Giganti, quando questi erano percossi dal vento del Sud.

Qualche veleggiamento compiuto da Hirth al disotto di successivi «Moazagoti», sempre formati nello stesso punto, rese noto al grande studioso tedesco come fosse possibile restare al disotto della nube un lunghissimo tempo, senza incontrare la minima corrente discendente. Wolf Hirth comprese che l'onda, che egli chiamò allora «onda lunga», generatesi dietro quei monti quando soffiava il vento del Sud, raggiungeva zone dell'atmosfera elevatissime, e cedette di dedicarsi allo studio di tale argomento.

Ma l'esperienza più interessante su tale soggetto, doveva capitare non al valoroso Hirth, ma all'istruttore Steinig, il quale, nel 1938, mentre a bordo di un anziano «Grunau Baby 2» compiva un normale volo di prova nelle vicinanze di un «Moazagoti», del quale poco sapeva, si sentì ad un tratto trasportare verso l'alto con

cinque metri al secondo di salita, senza che il velivolo accusasse i sintomi di una qualsiasi turbolenza atmosferica.

Steinig cercò, con vasti giri, una zona di discesa, ma venne in breve tempo portato a seimila metri di altezza, con grande suo stupore. A tale quota, però, il pilota cominciò a non respirar più bene, e inoltre fu assalito da un freddo terribile che gli attanagliò le membra. Puntò allora decisamente in basso, senza curarsi della direzione, pur di scendere, di trovarsi di nuovo presto in aria più idonea per la vita del suo organismo.

Prese terra felicemente, ed il racconto della sua avventura fu di grande importanza per gli studi che si stavano compiendo sulla misteriosa nuvola.

In Italia tale fenomeno si ebbe a verificare soltanto una volta (o, almeno, soltanto una volta esso fu notato da volovelisti), ma non fu allora possibile, ai piloti che subito si lanciarono in volo, ottenere grandi risultati, poiché alla nube fu fatto caso solo quando essa stava ormai per scomparire.

Gli studi sino ad oggi compiuti circa il «Moazagoti» ci hanno solo permesso di scoprire che tale strana formazione nuvolosa non è che una nube di riuocchio, che si forma solo durante certe speciali circostanze dietro alte montagne, quali appunto i Monti dei Giganti, quando queste vengono colpite da forti correnti orizzontali.

Ma quanti affascinanti misteri si nascondono in questo fenomeno, che permetterà forse in un prossimo domani ad aliante di elevate caratteristiche di compiere voli a quote superiori ai diecimila metri? L'interrogativo sul quale molti studiosi italiani e stranieri si sono posti in mente di far luce è ben allettante, e certo la sua risoluzione avvantaggerà notevolmente il volovelista, che solo con un buon fardello

di nozioni teoriche suggeritegli dal meteorologo potrà sfruttare efficacemente le doti dell'esperienza acquisita.

Tutto ciò c'insegna come l'atmosfera offra ancora all'indagine dell'uomo moltissime incognite, le quali non fanno che rendere più vasto l'orizzonte che si presenta agli sviluppi del volo senza motore.

GUER

9 ORE E 10' DI VOLO VELEGGIATO

Il giorno 28 ottobre, partendo dal campo della R.U.N.A. di Sezze Littoria, il pilota sergente maggiore Gada Costantino, a bordo dell'aliante «Pellicano», ha battuto il primato italiano di volo veleggiato, che era detenuto da Aldo Bellò con ore 8,21' dal 9 agosto u.s. Il nuovo primato è di ore 9,10, il che costituisce un notevolissimo successo del volo senza motore italiano.

Lo stesso giorno e nella stessa località l'aviere Stricker Carlo, con l'aliante tipo «A.L.3», ha effettuato ore 8,55' di volo veleggiato, confermando in tal modo i progressi dell'Italia anche nel settore dell'aviazione silenziosa, e le ottime possibilità della zona appenninica centro-meridionale per questo genere di voli.

Con le due brillantissime prove di Gada e di Stricker, effettuate nel giorno augurale in cui tutta la nazione celebra la rinascita dell'Italia sotto i segni del Littorio, il volo veleggiato italiano ha raggiunto un'altra meta, ha dato una nuova dimostrazione dei grandi progressi che in questi ultimi tempi esso ha compiuto sotto l'impulso vigoroso della R.U.N.A.

Quando, nello scorso agosto, Bellò rimase in volo, nel cielo di Asiago — durante il tradizionale Raduno di volo veleggiato — ore 8,21' conquistando il primato italiano, i competenti ebbero parole di viva lode per il pilota e per l'apparecchio, e misero in molto rilievo la prova.

A distanza di pochi mesi, quel primato è stato ancora migliorato da Gada; e contemporaneamente un altro volovelista italiano, il valoroso Stricker, ha tenuto l'aria per quasi nove ore. Ciò significa che il sano agonismo che anima i nostri piloti — inquadrati e appoggiati dalla R.U.N.A. — e il crescente miglioramento degli aliante — progettati, e bene ricordarlo, e costruiti in Italia con materiale italiano — lasciano prevedere, attraverso le tappe successivamente e rapidamente raggiunte, che mete ancor più alte possono essere attinte dal volovelismo italiano. Significa, anche, che ottimi sono i metodi perseguiti dalla R.U.N.A. in questo settore, e che alto è il grado di efficienza dei reparti ove i più abili fra i nostri cultori del volo silenzioso si preparano ai maggiori cimenti.

Le prove di Gada e Stricker, infine, oltre a fornire nuovi elementi di giudizio più che favorevole intorno a quelle pregevolissime costruzioni che sono gli aliante tipo «Pellicano» e tipo «A.L.3», dimostrano che la zona di Sezze Littoria ove la R.U.N.A. ha impiantato quella che si può chiamare «l'università del volo a vela italiano» offre ottime possibilità aerologiche e permette in qualunque stagione di conseguire i più brillanti risultati.

I corsi di volo a vela avranno inizio il 1. dicembre

La R.U.N.A. di Roma darà inizio il prossimo 1° dicembre ai voli con aliante per la preparazione della gioventù alla Leva Aeronautica e per il sempre maggiore potenziamento della coscienza militare aviatoria in Italia.

La Scuola della Marcigliana, dove si svolgeranno i corsi, attrezzata secondo le più moderne esigenze del volo silenzioso, e diretta da valenti piloti, è sita a pochi chilometri da Roma dando così la possibilità agli allievi di praticare il volo a vela, senza dover lasciare le normali occupazioni.

La Sezione Aeronautica «Lucio Gerardi» della Federazione dell'Urbe, invita, pertanto, tutti i giovani desiderosi di frequentare i corsi di volo a vela, per conseguire l'attestato «B», a presentarsi nei suoi locali al Palazzo Braschi, per espletare le pratiche relative.

IL "PELLICANO"

L'ottimo veleggiatore italiano progettato e costruito dal C.V.V. di Milano, a bordo del quale Costantino Gada ha conquistato il nuovo primato nazionale di volo veleggiato



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA»
aeromodello veleggiatore

(Continuazione del numero precedente)

Tutte le legature dei listelli coi diaframmi, per mezzo di un foglio di carta si ricava la forma di quattro pezzi di impiallacciatura che dovranno essere applicati alla fusoliera, al diaframma I al diaframma V. Si tagliano quattro strisce di carta da disegno, larghe 10 cm., e lunghe 50 cm., e se ne appoggia una su un fianco della fusoliera: uno dei lati lunghi combaccerà con il tendino superiore. Con una matita si segna la posizione del diaframma I e dei diaframmi V, e si contorna il tendino dello spigolo laterale. La figura che così risulta, delimitata dai tre segni fatti e dal lato del foglio, si riporta su un foglio di impiallacciatura, di aceto o di noce, che si può tagliare con le forbici dopo averlo bene bagnato. Questo pezzo dovrà essere applicato sul fianco che è stato rilevato.

Lo stesso lavoro si esegue, con gli altri tre fogli, sull'altro fianco, e sulle parti inferiori della fusoliera, dai tendini degli spigoli laterali al listello del vertice dei diaframmi.

Ogni pezzo di impiallacciatura dovrà, naturalmente, essere applicato nella parte corrispondente.

Occorre attendere che l'impiallacciatura sia ben asciutta, perché se viene messa ancora umida, può capitare che nell'asciugarsi deformi la fusoliera o si spacchi.

Spalmata la colla nelle parti esterne del tendino dello spigolo superiore, del tendino dello spigolo laterale, del listello longitudinale, e nei tratti dei diaframmi I, II, III, IV, V, si mette a posto il pezzo di impiallacciatura legandolo con molti giri di spago, e dove è possibile, fissandolo ai listelli con le pinze di legno da bucato.

E' bene applicare contemporaneamente i due rivestimenti di impiallacciatura dei fianchi.

Quando si può essere sicuri che la colla sia perfettamente asciutta, si tolgono le legature e le pinze, e si rifinisce il bordo corrispondente ai tendini degli spigoli laterali, smussando lo spigolo in modo da poter far appoggiare bene i due rivestimenti del fondo.

Messa la colla nei punti dove verrà ad appoggiare l'impiallacciatura di questi due rivestimenti, si applicheranno, ognuno al proprio posto, i due pezzi già tagliati, che verranno legati strettamente, fino a completo essiccamento della colla.

Infine si procede alla rifinitura, togliendo le parti di impiallacciatura sovrabbondanti asciugando lo spigolo superiore e inferiore ed i due spigoli dove è stata eseguita l'unione dei pezzi dei fianchi con quelli del fondo. Per questi lavori si useranno una lama ben affilata e carta vetrata. Si curerà di tornare a incollare i punti che risultano staccati.

Per terminare la fusoliera non rimane che ricoprirla di carta velina, che si applica come è stato indicato per la ricopertura dell'ala: anche i rivestimenti di impiallacciatura saranno ricoperti di carta, incollata su tutta la superficie.

Dopo aver tolta la fusoliera dal piano, si ricopre la parte superiore, lasciando però aperto lo spazio fra il diaframma I ed il diaframma II.

Infine si tende la carta, inumidendola come è stato già detto, e lasciandola asciugare in luogo non esposto al sole ed a sorgenti di calore, né troppo ventilato.

Dopo avere verniciato tutto il modello con una vernice a spirito o alla nitrocellulosa, che rende la carta più resistente, più tesa ed impermeabile all'aria, il modello è finito e non rimane che cominciare la preparazione per il centramento.

Posta l'ala un po' più avanti della posizione che presumibilmente dovrà avere, cioè con il bordo d'attacco un paio di centimetri più avanti del diaframma III, si passa un filo d'elastico, sia da mm. 1 per 3 che quadrato, sotto alla fusoliera e sopra all'ala, incrociandolo sul dorso, e legandolo dopo aver fatto un paio di giri bene stretti.

I piani di coda si fissano, allo stesso modo, all'estremità della fusoliera.

Ora si mettono dei pallini di piombo nel vano risultante fra i diaframmi I e II, fino a che il modello è equilibrato, cioè sta orizzontale, tenendo due dita sotto all'ala, alla metà della corda. Sarà bene avvertire di appoggiare le dita in corrispondenza di due centine, per non fare buchi nella carta molto prima del tempo.

In queste condizioni l'apparecchio non è ancora centrato, ma si possono cominciare i lanci per il centramento, in luogo aperto, erboso, e mettendosi lontani dagli ostacoli.

Dopo essersi assicurati che tanto l'ala che i piani di coda sono ben fermi sulla fusoliera, e che gli impennaggi, guardando il modello di fronte, non pendano, rispetto all'ala, né da una parte né dall'altra, si prende il modello sotto all'ala, per la fusoliera, in posizione tale da sentirlo equilibrato, cioè che non caschi né in avanti né all'indietro.

Volgendosi contro il vento, se ce n'è (meglio aspettare una giornata o le ore calme), si lancia il modello scagliandolo in avanti, ma contemporaneamente tirando la mano verso il basso. La mano dunque si muove, in avanti, ma anche dall'alto verso il basso: il modello dovrà essere tenuto leggermente inclinato in avanti.

Non bisogna stringere troppo, perché quando il modello ha raggiunto una certa velocità che è sufficiente a farlo sostenere nell'aria, deve poter sfuggire liberamente.

Nelle condizioni nelle quali si trova, dato il peso che è stato messo e la posizione dell'ala più avanzata, il modello sarà certamente cabrato, cioè tenderà a mettersi con la prua in alto: questa tendenza la sentiremo già prima che si stacchi dalla mano, ed in questo caso sarà opportuno non lasciarlo sfuggire, perché potrebbe darsi che si producessero, troppo presto, delle rotture.

Se il modello è cabrato vuol dire che l'ala, sulla quale si esercita la spinta verso l'alto, è troppo avanti rispetto al baricentro, nel quale si esercita il peso. Cominceremo perciò a tirare indietro l'ala, facendolo scorrere la legatura di filo d'elastico, e continuando a provare.

Se si riesce di ottenere un volo regolare, di pendenza costante, e con un atterraggio dolce, con una posizione dell'ala non molto indietro (al massimo il bordo d'attacco deve trovarsi 3 o 4 centimetri più avanti del diaframma IV) il centramento è ottenuto.

Se però l'ala dovesse risultare, per ottenere il centramento, più indietro, bisognerà mettere l'ala in una posizione un po' più avanzata di quella detta ora, ad esempio, con il bordo d'attacco a metà fra il diaframma III ed il diaframma IV, e ricominciare i lanci aggiungendo dei pallini di piombo a prua. Ad ogni lancio, e ad ogni aggiunta di pallini, bisognerà mettere sopra di essi un riempimento di carta o di ovatta perché non si spostino o non cadano in seguito agli urti.

Ottenuto il centramento anche in tali condizioni, bisognerà cominciare a perfezionare il volo agendo sui piani di coda, applicando uno spessore, fra il bordo di uscita di essi e la fusoliera, in modo che risultino con una leggera incidenza negativa: al massimo il bordo d'attacco dovrà risultare più vicino alla fusoliera di 7 od 8 millimetri, di quanto non lo sia il bordo d'uscita.

Il modello non sarà più centrato, ma cabrato, poiché l'aria agisce con una spinta sui dorsi di essi, facendo abbassare la coda.

Si potrà di nuovo centrare il modello sia portando un po' indietro l'ala, sia aggiungendo pallini di piombo a prua.

Lo studio consiste nel trovare la posizione dell'ala, l'inclinazione dei piani di coda, ed il peso a prua, con i quali il volo risulta il più lungo: non bisogna basarsi, naturalmente, su un solo lancio, ma eseguirne diversi per poter fare una media, sia contro vento che in favore di vento.



Il romano Carlo di Bugnano ha progettato e costruito questo elegante modello in balsa, munito di un motore «Brown» da 1/5 di cavallo. L'apparecchio, in ordine di volo, pesa soltanto un chilo e mezzo

Quando si sono trovate le condizioni in le quali il volo è il più lungo, si aumenterà ancora un poco lo spessore sotto il bordo d'uscita dell'impennaggio orizzontale, e si tornerà a centrare. Si vedrà che il volo è più lento, un po' più corto, ma sarà più lungo il tempo che il modello impiega a scendere a terra. Quando si è trovata la nuova condizione con la quale il tempo di volo, da una certa quota, è massimo, si sceglierà una condizione intermedia fra questa e quella di massima distanza.

Il modello è definitivamente centrato. Naturalmente occorre molta pratica per arrivare a stabilire questo centramento, ma fin dal principio occorre studiare ed osservare il comportamento in volo del modello secondo i vari centramenti.

(Il seguito al prossimo numero)



Aquilotta novello. — Meriteresti che non ti si rispondesse. Non metti data, non metti il nome e neanche l'indirizzo. Passo sopra a tutto perché sei novellino.

La copertura in carta è la migliore e viene usata anche per aperture alari più forti. L'elica monopala sta dritta durante la rotazione poiché prima di tirare avanti il modello tira logicamente avanti se stessa, dopo la scarica l'aria spostata dal modello la spingerà indietro di nuovo.

Il contrappeso è necessariamente altrimenti l'elica vibra. Potresti camminare tu con una gamba sola senza stampella? Compra il costruttore di aeromodelli ed imparerai a progettare da solo. La terza edizione è ancora in preparazione e l'Aquilone ne darà notizia quando sarà pronto.

Spero di averli accontentato; ma mi viene un dubbio: che tu sia più appassionato di tuo figlio e che egli ti serva da excusa per non fare la figura del ragazzino. Non te ne avere a male però.

Albatros, Napoli. — Da quando è giunta la tua lettera tutta la redazione è sottopresa, la curiosità è al colmo, tutti attendono il tuo plico-rivelazione. Hanno stabilito turni di guardia anche la notte. Il pittore Biberon ha installato un servizio ottico a lunga portata (a proposito: Guerri si è offeso per il titolo che gli hai affibbiato: lo sai che cresce negli anni e che il suo più grande dolore è quello di essere sprovvisto di barba?).

Ling. Bacchelli ricambierà i tuoi saluti. Dico ricambierà perché egli non è a Roma, essendo richiamato in quel di Civitavecchia e i tuoi saluti gli verranno inviati telegraficamente.

Zio Falcone mi incarica di dirti che lui le arie da «uomo maturo» se le può dare in quanto la sua età è quella che tiene alta la media di redazione. Non credere che sia un vecchio bamboglio. Tutt'altro. E' il resto della redazione che è appena uscita dall'asilo: e senza Guerri in testa, perché c'è chi è più giovane di lui. Stemmì bene.

Alfiero Tommasi, Fra Catinati. — Non ti consiglio le derive d'estremità, i vantaggi sono molto relativi: specialmente in modelli piccoli. I profili che hai scelto vanno bene, non conosco l'angolo di portanza massima del «Clark Y» perché non ne possiedo le polari. Il tenditore è quasi necessario, quando si usi una matassa più lunga della fusoliera, per evitare aggruppamenti dell'elastico con probabili spostamenti del centro di gravità.

Adriano Castellani, Cremona. — Non posso prometterti la pubblicazione, perché il modello è bello; ma il disegno no: è momentaneamente il nostro disegnatore è occupatissimo. Perché non provi a rifarlo meglio, con le scritture più chiare e più grandi e a rimandarci? Se ti ci metti fai anche una descrizione un po' più lunga. Così com'è, una volta stampata, se ne avranno 15 o 20 righe.

Carlo di Bugnano, Roma. — Ti rispondo io invece di Zio Falcone come a tutte le lettere di carattere tecnico. Come vedi, ho pubblicato la fotografia del tuo modello. Congratulazioni per l'esecuzione. Dato che sei un buon aeromodelista, perché non ti fai conoscere e ti metti in contatto con gli altri di Roma? Mi puoi trovare in redazione quasi tutti i giorni dalle 11 in poi.

Spartaco Troilo, Milano. — L'Annuario di Zeic 1938 è esaurito e dovresti richiederlo in America direttamente. Col radio-comando si possono ottenere buoni risultati, anche su un veleggiatore, anche dal punto di vista della semplicità. Usando il motore a scoppio però, la difficoltà maggiore non sta nelle pile, poiché per l'accensione basta una sola piletta da 4 volta, bensì nello schermaggio della parte elettrica del motore. Le stazioni trasmettenti sono effettivamente proibite, e non so dove ci si debba rivolgere. Credo al Ministero dell'Interno.

GIAR

"SHOTING MODELS,"

Sotto questo titolo la rivista inglese *Flying* ha pubblicato in un suo recente fascicolo una serie di fotografie che documentano l'impiego da parte del personale di alcune batterie controaerei americane di un modello con motore a scoppio manovrato in volo per mezzo del radio-comando.

Come molti sanno, le artiglierie controaeree inglesi usano per le loro esercitazioni al fuoco, da diverso tempo ormai, un aeroplano, tipo «Queen Wasp» o «Queen Bee», radiocomandato. Gli americani, gente pratica, hanno pensato: le dimensioni di un aeroplano sono conseguenza della necessità di far entrare in esso uno o più uomini, più altro diverso materiale. Per i tiri controaerei, nessun pilota si deve innalzare in volo. Ecco quindi la cosa risolta economicamente con l'adozione di un semplice modello, grande quanto basta per sollevare un apparecchio radio.

Il tipo impiegato ha un'apertura alare di m. 3,60. Il motore è un monocilindrico da 20 cmc. che aziona, particolare interessante, due eliche affiancate. Tale aeromodello viene catapultato, non si sa se per il

suo peso che, forse, non permetterebbe un normale decollo. In quanto all'atterraggio, gli americani si sono dimostrati previdenti e furbi. Essi hanno infatti applicato al minuscolo velivolo un piccolo paracadute azionato da un contatto elettrico in collegamento con il motore, che viene così fermato contemporaneamente alla fuoriuscita della semisfera di seta.

Chi dei lettori ha seguito quanto su queste colonne è stato detto dei modelli radiocomandati, ricorderà che Guer in un numero dello scorso anno preannunciò l'impiego militare del modello radiocomandato. Ecco che gli americani lo hanno quasi accontentato. A quando un vero e proprio modello da ricognizione, munito di apparecchio fotografico e di radio-comando?



Ernesto Carpano, Roma. — Per costruire un aeromodello l'unico arnese veramente indispensabile è un seghetto da traforo, ad archetto metallico, che si trova in qualunque emporio o negozio di ferramenta. Tutto il resto generalmente si trova in ogni casa e con un po' di abilità si trova caso per caso l'occorrenza. Per una attrezzatura completa leggi quanto è descritto nel «Costruttore di aeromodelli» dove si spiega anche come usare i singoli attrezzi.

Bruno Fabris, Capua. — Zaic ha finalmente fatto sapere che il suo volume è quasi pronto e sarà disponibile in Dicembre-Gennaio. Si farà in modo di averlo anche in Italia e molto probabilmente con delle note illustrative in italiano. Pare che ci sarà anche un altro volume analogo di aeromodelismo, fatto tutto di fotografie. Appena tutto ciò sarà arrivato non mancherà di informare te, e tutti gli innumerevoli altri aquilotti che si sono prenotati. Ancora un po' di pazienza. Saluti.

Beraldo Bruni, Fiume. — La bobina dei motorini a scoppio è essenzialmente un rocchetto di Runkorff, spiegato su tutti i libri di scienze, ed è costituita da un avvolgimento primario circondato da un avvolgimento secondario a molte spire di filo sottile, il tutto avvolto su un nucleo di forte permeabilità magnetica (ferro dolce). Il filo usato è in genere verniciato (filo di rame per trasformatori). Quando si interrompe il circuito primario (a bassa tensione) si genera una scarica ad alta tensione fra gli estremi del circuito secondario, che sono in pratica le punte della candela. Per lo schema vedi la risposta ad Elica riminese.

Armando Lovo, Chiavari. — Sull'argomento dei modelli radiocomandati ha scritto largamente ne «L'aquilone» Obino, a cui puoi anche rivolgerti tramite il giornale per altre informazioni. Si tratta però di uno studio alquanto complesso e non so se le tue cognizioni e possibilità tecniche te lo consentano. In generale non si comandano gli alettoni, ma soltanto il timone di direzione. Rileggi (o fatti mandare) «L'aquilone» n. 14 del 1938 e numeri seguenti, e vi troverai sufficienti informazioni.

Carlo Galeotti, Reggio Emilia. — Il caccia olandese è un Fokker. Quanto all'essere il più veloce del mondo è un altro affare. Sarà forse il più veloce di quel tipo o con quel motore, ma in genere tali recise affermazioni sono alquanto sballate.

L'elastico più usato da noi è quello 1 per 3, ma in America si preferisce il tipo largo. Per la Coppa Wakefield sarai soddisfatto.

Carlo Vanzetti, Roma. — Del «Savoia Marchetti 79 B.» pubblichiamo proprio in questo numero, nella prima pagina, un disegno a colori: per mezzo di esso puoi far così finalmente conoscenza con l'aeroplano che da un po' di tempo a questa parte, a quanto mi racconti, costituiva l'oggetto delle tue assillanti ricerche. Il «Breda 88» è in normale dotazione presso i nostri reparti d'assalto. Mi domandi se anche noi non si possiede un apparecchio per il tiro in picchiata. Non posso dirti nulla di preciso, amico mio, perché tutto ciò che riguarda l'oggetto degli studi che si stanno compiendo è, in ogni Paese, riservatissimo. E il bombardamento in picchiata, specialità nuovissima ancora in esperimento presso qualsiasi aviazione, è la cosa più riservata che ci sia.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

Logo una gara in pendio

Al termine della gara svoltasi sulle colline bolognesi e che si può considerare la più importante fra quelle effettuate finora in pendio in Italia, una considerazione sui risultati non può venire inopportuna. Come è noto, la gara si svolse in cinque giornate opportunamente distanziate per dar modo di riparare i modelli scassati. La classifica si basava non sulla durata, ma sul carico alare moltiplicato per la durata, e cioè chiamati con S i secondi di volo e con C il carico alare, il punteggio era dato da $SC/100$.

Questa formula voleva basarsi sul fatto che i modelli con forte carico alare sono svantaggiati per la maggiore velocità di discesa e quindi favoriti, ma in realtà ha dato adito allo svilupparsi di due tendenze: una di quei modelli con forte (talora anche fortissimo) carico alare, che adduceva la maggiore robustezza, la maggiore inerzia e conseguente maggiore salita sotto la raffica di vento come elementi tutti validissimi.

Per la maggior velocità di discesa, basandosi sulla formula, si constata che mentre il carico alare elevato era una cosa certa e immutabile nella formula, non altrettanto si poteva dire dei secondi di durata, dipendendo essi per due terzi dalla cieca fortuna. Di fronte a questi vi erano quelli dal basso carico alare. A sostegno di questa loro opinione gli aeromodelisti che avevano adottato un basso carico adducevano la maggiore sensibilità alle correnti ascendenti e la minore velocità di discesa dei loro modelli. Inoltre la minore velocità e la massa minore avrebbero dovuto rendere meno rudeli gli atterraggi e gli urti. Ma non hanno invece tenuto conto del preponderante fattore vento. E' bensì vero che in settembre-ottobre, mesi nei quali si fanno più volare i modelli, il vento è assai meno forte che, ad esempio, nei mesi di marzo-aprile, ma questo solo di media, perché, specialmente col sole, anche in settembre-ottobre il vento non manca, e se in queste condizioni si fa volare un modello a basso carico alare, i risultati non possono essere molto confortanti. Il modello viene spinto qua e là, subisce degli sbalzi paurosi, ed è in completa balla del vento capriccioso. In quanto all'atterraggio se questo in un modello a basso carico avviene senza un forte urto per le susseguite ragioni, ciò è solo in teoria, perché gli atterraggi del modello in pendio 8 su 10 avvengono contro il costone perché il modello gira, e per di più col vento in coda. In questa condizione le parti si invertono e i modelli poco caricati vengono letteralmente sbattuti contro il pendio, con conseguenze, data la loro poca robustezza, facilmente immaginabili. Ma non in tutti i giorni di gara il vento fu forte; in alcuni le condizioni erano adattissime per i modelli leggeri: assenza di raffiche, forti cumuli, temperatura elevata, ore meridiane. Ma Amatori, il maggior espo-

nente di questa seconda tendenza, si era già ritirato quando si era trovato sorpassato nella classifica da modelli più pesanti.

A prescindere dalla formula che stabiliva il punteggio di questa gara, vogliamo determinare qual'è, in generale, il tipo di modello che si è dimostrato il migliore. I valori su cui vogliamo basarci per questa determinazione oscillano da un massimo ad un minimo. Ci spieghiamo. Il giorno di gara può essere col sole o annuvolato, col vento o senza. Se c'è il sole e non c'è vento, con tutta probabilità ci sono delle termiche, e quindi è logico che sia preferito un modello poco caricato. Se c'è il sole col vento, oppure è annuvolato col vento, le termiche in generale non ci sono, poiché il vento ne impedisce la formazione, mentre il modello deve resistere alle raffiche e perciò il carico è necessario sia elevato (da 30 a 40 gr.-dmq. secondo le dimensioni del modello e l'intensità del vento). Se il tempo è annuvolato e non c'è affatto vento, il volo si riduce semplicemente ad una planata. Data però la caratteristica dei giorni di gara (che in genere si scelgono col sole o possibilmente con vento teso), è mia opinione che il carico migliore e che non impedisca di far volare il modello con qualunque tempo, sia quello da 25 a 30 gr.-dmq. secondo le dimensioni del modello (più questo e piccolo più il carico alare deve essere basso). Prima di continuare premettiamo una considerazione: se il modello compie un lungo volo, il più spesso va perduto. Perciò il modello deve essere semplice e di poco lavoro. Per il resto basta che sia razionale, intendendo per razionale quello che risponde a quei requisiti di volo e di non scassabilità che sono indispensabili.

Prima di tutto il modello deve resistere ai più violenti atterraggi, che sono spesso molto rudeli se si compiono col vento in coda e contro il pendio. Pochi sono i modelli che hanno resistito. Per rendere minime le probabilità di scassare in atterraggio l'attacco delle ali migliori sotto tutti i punti di vista si è dimostrato quello a balancette orizzontali: conviene inoltre che gli impennaggi siano sollevati da terra. Ciò si ottiene facendo un pattino molto alto e che termini bruscamente dietro al centro di gravità (con questa soluzione si può salvare anche la ricopertura della fusoliera se è fatta in carta). Le ali a impennaggi dimostratisi i più convenienti sono quelli tutti rettangolari con i soliti arrotondamenti semicircolari all'estremità. Se volete migliorare l'efficienza, potete fare l'ala rastremata o l'estremità ellittica, ma il molto lavoro in più non compensa i risultati, tanto più che ricorderete la premessa fatta prima, e che, cioè, i modelli che fanno un lungo volo per lo più vanno per-

diuti e tutto il lavoro non assolutamente necessario va in fumo. Facendo tutto rettangolare, avrete da ricavare un solo profilo mentre il montaggio sarà di molto semplificato.

Il timone orizzontale migliore si è dimostrato quello di profilo biconvesso simmetrico e di superficie 1/3 di quella alare. Con uno stabilizzatore così dimensionato il vostro modello non si impenneggerà sotto la raffica perdendo poi velocità al cessare di questa, ma la salita sarà equilibrata senza bruschi sbalzi. Un forte diedro alare è il più necessario requisito per un modello da pendio. Con esso riuscirete a far andar dritto anche un modello che abbia il centro di spinta laterale in posizione errata, solo con un po' di pazienza e molti lanci. Col diedro dedite potete smettere di lanciare e tornare a casa. Il modello virerà sempre senza che ci pesate far nulla. Un diedro a V del 20 per cento è l'indispensabile e consente anche un facile trasporto delle semiali. Inoltre la facilità di costruzione rende più difficili le sverolature. Le continue dell'ala possono essere fatte benissimo senza timore in tranciato di piovio di 1 o 2 mm, rimediando alla minore robustezza col mettere le continue vicine fra di loro: il profilo ne avrà un vantaggio molto sensibile, mentre d'altra parte il costo per la costruzione si manterrà molto basso. Il longherone in alcuni modelli presentati alla gara era formato da 2 listelli: in altri a doppio T; e nei più grandi a cassone. Quest'ultimo tipo si è dimostrato senz'altro il migliore, superiore anche a quelli in compensato, pur pesando solo la metà. Essendosi verificato di frequente il distacco della carta dalle superfici incollate, sarebbe bene aumentare le dimensioni della superficie incollata, crescendo lo spessore delle ordinate. Per limitare il peso e il costo, conviene perciò fare le ordinate in compensato di piovio e adoperare pochi listelli di discreto spessore.

I modelli piccoli (inferiori ai 15 dmq) non hanno dato buoni risultati, confermando così ancora una volta la necessità nei velleggiatori di abbondare nelle dimensioni. Infatti il modello grande è più stabile, va più dritto che non il piccolo, e sale più regolarmente e ascende più adagio. Il centro di spinta laterale dove però, tanto nel grande quanto nel piccolo, essere nel punto giusto. Dovrà, cioè, trovarsi sulla stessa linea del centro di gravità e, posteriormente, a una distanza da questo pari a circa la corda alare. Sulla stessa linea col centro di gravità, perché altrimenti una raffica di fianco fa immediatamente piegare e virare il modello sottovento (in pratica si piegherà un poco anche col C. S. L. sulla stessa linea col C. G., perché l'ala controvento funziona come un piano all'incidenza data dal diedro e sotto la raffica diviene portante, si alza e fa piegare il modello). Il C. S. L. si dovrà trovare distante dal C. G. di un segmento pari a circa la corda alare, poiché se più lontano il modello va troppo dritto, mentre se più vicino il modello gira con troppa facilità da ambedue le parti. E' da notare che a riguardo dell'esatta posizione del C. S. L. quasi tutti i modelli si sono dimostrati deficienti.

Non ho scritto queste considerazioni solo per illustrare l'aspetto tecnico della gara bolognese, ma ho voluto anche dare un'indirizzo sui problemi non tutti facili che bisogna risolvere in un modello da pendio per coloro che si accingono con poca esperienza del genere a costruire o a lanciare un aeromodello da collina.

CARLO VANCINI

Un momento caratteristico di una gara in pendio: il recupero dei modelli. I costruttori hanno compiuto una piccola maratona per rimandare in possesso dei propri modelli, ed ora salgono la china stanchi ed accaldati, ansiosi di riprendere i lanci.



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Passò un altro lunghissimo periodo senza che mi fosse dato di incontrare avversari. Avevamo proprio distrutto l'aviazione austriaca?

Riprendeva lena quando un nostro compagno scendeva vincitore. C'erano dunque ancora queste croci nere per il cielo?

E come mai non ne trovavo più, io? Mi ero abituato male in quei giorni d'abbondanza dell'offensiva...

Avrei voluto ogni giorno trovare queste emozioni, che più d'ogni altra cosa valevano a moltiplicare la mia energia. La caccia paziente, ostinata, infruttuosa mi irritava. Ammiravo Mecozzi, che, benché sempre perseguitato dalla sfortuna, era sempre più instancabile: un energumeno! Volontà d'acciaio, fisico insuperabile.

Mi dette nuova vita e buonumore una dodicesima vittoria: poco sudata, in verità, ma pure tanto aspettata che bastò a farmi riprendere il mio spirito!

In una crociera con due miei sottufficiali scorgo un biposto che entra tranquillamente nelle nostre linee. Credeva forse, perché era l'una dopo mezzogiorno, che fossimo tutti a desinare? Non pareva preoccupato neppure di noi: non ci aveva visti; ma appena gli fummo sopra tutti e tre insieme, si volse al ritorno precipitosamente. Troppo tardi! Gli siamo nella scia alternandoci nelle scariche.

Non sa come muoversi senza trovare uno di noi che lo tempesti di colpi. Si dibatte a destra e a sinistra, palleggiato dai nostri tre «Hanriot» che se lo respingono calluno all'altro.

L'osservatore forse non sa contro chi sparare. Io non sento se si difende. Vedo però fra le mie ali frecciare le scie fumigene: indistintamente mi saetta nel cervello quel grido: «La morte, la morte!...». Ma l'arma mi risponde bene. Il fuggente perde le forze, il pilota forse è ferito e non può più muovere quelle grandi ali che ora lo trasportano alla catastrofe.

Ecco, è sceso quasi a sfiorare il Piave, lo oltrepassa di poco, sembra arare la terra. Si salva? No, si schianta contro una fila di piante, fra le trincee nemiche.

Questo momento della vittoria dà sempre un senso indefinibile di riposo: il rilassamento di una tensione

estrema, il ricupero della coscienza travolta in un turbine.

Evitiamo di abbassarci per non esser presi di mira da cento mitragliatrici. Torno indietro, i miei mi seguono. Il solito braccio levato alla gioia dall'uno all'altro. Bravo Chiri! Bravo Rennella!

...

Ma ci si abitua anche a questa cosa ineffabile che è un combattimento e una vittoria aerea?

No, certo, ma il duello classico è quello contro il caccia che ti ha visto in tempo e accetta la sfida e oppone alla tua perizia, alla tua astuzia, al tuo cuore, un cuore adeguato, una macchina degna della tua, un'abilità che ti costringe a lavorare d'occhio e di polso per non sentirti il brivido delle due mitragliatrici in funzione dietro la schiena!

— Hai ragione! — mi dice Mecozzi. — Ma potessi trovarlo io un po' più spesso un bestione di buona volontà che si lasciasse buttar giù!

S'era azzuffato, pochi giorni prima, insieme con Riva e Brenta, contro una intera pattuglia di scorta ad un biposto: sette caccia. Avevano trovato piloti di un'irruenza inaspettata, che li avevano contrattaccati tutti insieme con perfette manovre, benché nel nostro cielo, e li avevano costretti a scendere, crivellate le ali da moltissimi proiettili.

Quando poi Mecozzi abbattava un apparecchio sembrava più irritato ancora, proprio come il cacciatore che, dopo una lunga giornata di cammino e di fatica senza trovare «una penna» se poi riesce a fare un tiro, raccatta l'anima con dispetto, come se fosse colpa di quella povera bestia essere stata lei sola a farsi ammazzare!

Intanto anch'egli era entrato da un pezzo nella schiera degli assi.

...

Sono stato a divertirmi «per servizio», cioè ad assistere ad una festa militare delle truppe alleate presso Padova, comandato in rappresentanza degli aviatori italiani.

Sfilamento di reparti, giochi sportivi, canti e balli con musiche e costumi nazionali... Una bellissima cosa, specialmente se non ci fosse stato quel sole implacabile e se la festa fosse stata un po' più breve.

Quando pareva finita ricominciava. C'è stata verso la fine una danza di Scozzesi, i quali hanno fatto sventolare le loro sottanine e hanno mostrato le loro forme per più di mezz'ora.

Qualcuno ha dovuto avvicinarsi al suonatore di cornamusa per pregarlo di smettere perché c'era la cerimonia finale. I canzoneri s'erano tanto infatuati, che hanno seguito le loro figure anche senza la cornamusa, e così la fine è stata ritardata.

Quando Iddio ha voluto siamo venuti via e anch'io son potuto arrivare sano e salvo a San Luca.

Entrando nella stanza della mensa, dove i miei compagni già stanno mangiando, mi sento così felice che ri-

... un tuffo nel loro umido, buio spessore...

peto i passi di quella danza caratteristica e poi con un accidenti entusiastico agli Scozzesi mi metto a sedere.

Ma di fronte a me c'è un invitato: un ufficiale Scozzese, arrivato prima di me dalla festa...

La «gaffe» è fatta. Non c'è che presentarsi e sorridere amabilmente. La parola «accidenti» non l'avrà capita, ma il resto certamente.

Ecco perché quando sono entrato, nessuno ha dato segno di accorgersi che sembravo uno scemo e tutti erano tanto compunti.

Ed io lì per lì avevo creduto che il nemico ci avesse abbattuto qualche pilota!

...

Ecco come si può lasciar la pelle nel più insignificante dei voli:

Dovevo portare un «Hanriot» da Ferrara al nostro campo.

Parto e prendo la rotta, che conoscevo già per aver fatto altre volte quel viaggio. Dopo pochi minuti mi si para davanti una gran nuvolaglia. Cerco di scendere sotto la matassa delle nubi, ma esse lambiscono il terreno con nebbie e piovaci. Allora risalgo per scavalcarle. Mi sembra che non siano molto estese e giurisco che poco oltre Padova troverò l'aria sgombra.

Così filo in un bel cielo sereno, sopra abbaglianti cumuli. Non vedo il terreno, mi oriento col sole.

Vado avanti per una mezz'ora; la nuvolaglia è sempre spessa. Ad un tratto il motore comincia a zoppicare. Tento di rianimarlo lavorando sulle manette del gas: niente. Data l'alta quota, l'apparecchio non regge e comincia a scendere.

D'altra parte il male non è grave, perché giurisco di essere presso a poco su Padova. Penso di scendere a quel campo e di far riparare quel benedetto motore. Così decido di bucare le nubi e mi tuffo nel loro umido, buio spessore.

(Continua)

MARIO FUCINI

ADDIO, CAPRONCINO

Addio, caro, vecchio, buon amico «Caproncino». Il tempo passa per gli uomini e per le cose, e passa anche per gli aeroplani, che, se non sono esseri umani, non sono neppure delle cose: hanno un'anima, una sensibilità propria, che solo il pilota conosce ed apprezza; il pilota, che in volo parla alla sua macchina come ad un fratello amato.

Parecchi anni si sono accumulati sulle tue ali stanche, paziente «Caproncino» che hai portato nel cielo tanti ragazzi, insegnando a loro la strada per volare. Sei vecchio, e, da giusto, cedi il posto a giovani che devono pur loro lavorare, e che lo meritano. Ecco che altri aeroplani, più nuovi ed anche più perfetti di te, ti sostituiranno nel difficile compito di istruire. Saranno ottime macchine, più valenti di te, capaci di quanto con le tue povere e stanche ali non era possibile fare. Ma tu, pur nascosto nell'angolo polveroso di una vecchia rimessa ingombra di cose inutili, rimarrai sempre il nostro vecchio, caro «Caproncino», amico di tutti gli aviatori. Tu ci hai insegnato a muovere per le vie del cielo i primi passi. Ci hai insegnato ciò che bisogna fare e quello che va evitato, e, paziente maestro, hai tollerato manovre maledette e radi atterraggi, senza recar danno a chi, troppo impulsivo o poco abile, ti comandava.

Tu non hai compiuto imprese coraggiose, «raids» fortunati in terre lontane o sopra vasti Oceani. Eppure, tu hai volato più di qualsiasi altro velivolo. Paziente e puntuale come un vecchio impiegato dalla vita metodica e precisa, iniziavi alle sette di mattina i tuoi giri di campo, per terminarli ogni giorno alla stessa ora. Sempre giri di campo, per interi anni. E mai ti sei lamentato: hai sempre meritato la stima dei tuoi superiori, abituati alla tua compagnia come a quella di un amico inseparabile. E dispiacerà, ad essi, agli istruttori, sta' sicuro, che tu adesso te ne vada, come un pensionato, a goderti finalmente il meritato riposo.

Quanti rammenti sulle tue ali, e quante toppe sulla tua fusoliera!

Se l'allievo, troppo emozionato per il volo compiuto, nervoso, non ancora ben conoscendoti, ti batteva sul suolo duro con brusche richiamate in atterraggio, tu lo ammonivi con uno scricchiolio severo del carrello e delle ali: «Sta' attento, ragazzo, più piano».

Così gli allievi hanno imparato ad amarti, e a parlarti, anche, quando, tu e loro soli nel cielo, ancase per le nuvole a giocare con i raggi del sole.

Sei lieto, oggi, «Caproncino». Il tuo cuore batte forte e regolare come quello di un ragazzo, e pure sei vecchio. Ma gli aviatori non invecchiano mai, vero, «Caproncino»? E tu sei sempre lo stesso bravo «Caproncino» di dieci anni fa. Allora eri adulato, ricercato, facevi un po' il galletto. Ma non credere che, se oggi, talvolta, un aviatore ti guarca con un po' d'ironia, lo faccia perché ti disprezzi: è spavalderia, allegra spavalderia di gente dell'aria ansiosa di andare più in alto, di fare ci più con macchine più nuove e più potenti. In fondo, anch'essi ti amano, come tutti...».

No, caro compagno: non ti abbandonerò. Volerò con le nuove macchine, più giovani e più forti di te, ma non ti dimenticherò. Verrò a trovarti nella rimessa semioscura, tra le lamiere, le latte vuote e i ferri inutili, e ancora, come una volta, quando lassù nel cielo ci si divertiva a giocare sotto la carezza tiepida del sole, faremo insieme quattro chiacchiere da buoni amici.





(Continuazione dal numero precedente)

— Ho dedicato una speciale attenzione a quel settore. Eccellenza, senza, beninteso, trascurare gli altri. Per momento, ho lasciato Peter in osservazione. E' persona di fiducia. Naturalmente, quando il servizio di Vostra Grazia me lo consentirà, tornerò all'osservatorio lo stesso in persona.

Verso le dieci lord Archibald fu pronto. Si portò davanti allo specchio e si ammirò a lungo nella sua impeccabile marisina ricamata, si affacciò un momento al balcone e non disapprovò il paesaggio, al pari di lui sobrio e corretto, poi, cominciando a infilarsi un paio di freschissimi guanti candidi, disse, senza guardarlo, al maggiordomo:

— Ascoltatemi bene, Percy. Come sapete, le notizie concernenti quel pallone m'interessano alquanto per certi miei studi meteorologici. Desidero perciò che, appena avvistato l'aerostato, me ne diate immediata notizia in qualunque luogo io mi trovi, anche se fossi nel salone delle adunanze della Lega, anche se dovessi interrompere me o qualsiasi altro durante un discorso od una discussione. Siamo intesi? Non abbiate soggezione se oggi c'è seduta di gala..., voglio dire plenaria. Troverete nel primo cassetto della scrivania alcune tessere di libero accesso nella tribuna diplomatica.

Ciò detto, prese dalle mani del maggiordomo una grossa busta di cuoio profumato e s'avviò. Quando fu sull'uscio, senza voltarsi, soggiunse:

— Immagino, Percy, che avrete sufficiente buon senso per non darmi la notizia in termini eccessivamente trasparenti. Basta un lieve accenno convenzionale, intelligibile solo a noi due.

— Vostra Grazia non dubiti: — rispose il maggiordomo, gravemente inchinandosi — sarà contenta di me.

Quando dal balcone vide lord Archibald salire sulla luccicante berlina che l'attendeva, Percy si ritirò, giro attorno uno sguardo calmo, e adocchiato l'abito da sera che il suo padrone aveva gettato in terra la notte, rincasando, lo raccattò, lo scosse con cura, e lo frugò minuziosamente in ogni sua tasca. Allineò sul tavolino da notte gli oggetti trovati: un fazzoletto gualcito, uno stuzzicadenti in un astuccio d'oro e un biglietto da cinque sterline.

— Spilorcio! — borbottò con disprezzo, intascando il denaro, e uscì di camera per andare in terrazza a rilevare Peter.

Peter, — ordinò a un giovanotto in grembiere verde e panciotto a righe, che se ne stava fumando sdraiato su

una poltrona di vimini davanti a un piccolo telescopio — andate a occuparvi dell'appartamento di Sua Grazia, Pen. serò io a sorvegliare l'arrivo del pallone di Argipulos.

Erano quasi le tredici, e nell'ampio salone delle adunanze della Lega la discussione s'avviava al termine, se non a una conclusione.

In quel momento parlava il rappresentante di una repubblica della America Latina (la quale, con soli 15 milioni di abitanti possiede un territorio otto volte più esteso di quello italiano, opulento di ricchezze naturali per la massima parte inutilizzate). L'oratore si scagliava veementemente contro gli appetiti imperialistici di certe Potenze le quali, col ridicolo pretesto di avere più di 130 abitanti stipati su un chilometro quadrato di territorio poverissimo, reclamano un cosiddetto posto al sole.

— E qual'è, onorevoli colleghi, — tuonava il diplomatico — qual'è la sola, legittima, necessaria risposta che meritano questi Stati turbolenti che non esito a definire « aggressori potenziali »? Qual'è questa risposta?

— La sfera di Sua Grazia è servita! — rimbombò sotto le severe volte del salone una voce baritonale proveniente dalla tribuna diplomatica.

Nell'attento silenzio subentrato, fu visto un grosso signore correttamente vestito di nero inchinarsi verso gli scanni dei rappresentanti e ritirarsi con passo misurato fra due ali di giornalisti che prendevano note precipitose.

Un vasto brusio di meraviglia si diffuse fra tutti quei bene educati signori, capaci tutt'al più di condannare un grande popolo a morir di fame, ma non certo di elevar la voce di mezzo tono su quello normale.

— Signor presidente! — disse Lord Archibald, alzandosi e riponendo in fretta nella borsa le carte che teneva sparpagliate dinanzi a sé — Accetto il vostro incarico di esponente un'inchiesta sull'accaduto — e uscì con celebrità grandissima.

Veramente nessuno s'era sognato di dargli un moarico di qualsiasi genere, ma siccome chi parlava era il rappresentante della Grande Lagna e il presidente di turno era il delegato dell'Honduras, così nessuno trovò da ridire sulla spiccia procedura di lord Archibald.

Passò un minuto, e già l'oratore interrotto riprendeva la sua concione, quando il rappresentante della Russia, che era rimasto a fissare cogitabondo lo scanno lasciato

vuoto dal baronetto, come colto da un'idea repentina, si alzò di scatto e abbandonò precipitosamente la sala, dopo aver mormorato in fretta al suo vicino che si recava a vedere se per caso il collega uscito avesse bisogno del suo aiuto. Cosa abbastanza strana, in meno di tre minuti, ben undici furono i delegati di Nazioni diverse che abbandonarono la sala coi più svariati e speciosi pretesti. Quando l'ultimo di costoro, il delegato del Guatemala, raggiunse lo scalone del palazzo, il guardaportone soffrì in un fischietto.

L'automobile di S. E. il rappresentante del Guatemala! — chiamò con voce tonante e, quando una vecchia e reumatica Ford del 1902, cigolando e soffiando accorse, aprese con sforzo lo sportello e ordinò all'autista:

— All'aeroporto, e svelto!

— Eni, un momento! — protestò il diplomatico — Di che v'ingriderite voi? Che ne sapete dove voglio andare?

— Come, Eccellenza! Non volete anche voi raggiungere il rappresentante della Grande Lagna?

— Sì, questo è vero, ma...

— E allora, siccome sono già dieci i delegati che mi domandano che direzione ha preso, così ho creduto di farvi risparmiare tempo. Eccellenza...

Il rappresentante del Guatemala sorrise, pose rapidamente mano al taschino interno della marisina e, trattenuto mezzo sigaro già in parte fumato, lo pose nella mano aperta del guardaportone che, piegato in due, attendeva.

Lo strepito assordante della Ford che protestando e sputacchiando si rimetteva in moto, impedì fortunatamente al diplomatico di udire i vivacissimi ringraziamenti che il guardaportone gli dirigeva.

Cinque minuti dopo, l'imbarcatoio dell'aeroporto di Ginevra offriva un singolare spettacolo: quello di dodici diplomatici in uniforme gesticolanti sulla passerella che univa il pontile con la cabina di una grande, se pur vecchio, idrovolante da noleggio.

— Vi dico, signori, e vi ripeto — garriva impettito il rappresentante della Grande Lagna, sbarando la passerella come un novello Orazio romano — che, per quanto io apprezzi al suo giusto valore il vostro nobile interessamento alla mia persona, pure intendo partir solo, e solo partirò.

— Ho sempre saputo — mormorò il delegato russo all'orecchio del suo vicino — che quando un cittadino della Grande Lagna si butta nel fuoco, bisogna seguirlo senza esitazione, perché sicuramente c'è da guadagnare. Lasciate fare a me!

Si portò in prima fila e, atteggiando le labbra a un sorriso di deferente bontà, così parlò:

— Onorevole collega: il patto della Lega impone a noi tutti l'obbligo della mutua assistenza. Quale occasione migliore di quella attuale di applicare, sia pure in minime proporzioni, il Patto? L'aviazione, noi tutti lo sappiamo, non è esente da pericoli. Se la Grande Lagna, nella persona del suo degnissimo rappresentante, s'accinge ad affrontare un pericolo, non saremo certo noi, membri della Lega ossequianti al Patto, a lasciare un associato solo in una situazione critica. Noi stiamo qui, onorevoli colleghi, decisi ad offrire la nostra piena assistenza e, all'occorrenza, ad imporsi.

Tutto questo discorso fu colorito da strizzatine d'occhio e sorrisetti furbeschi ora all'uno ora all'altro delegato. Le ultime parole, poi, pronunciate in tono grave di sottintesi, furono accolte dalle entusiastiche approvazioni di tutti, eccettuato, beninteso, lord Archibald, il quale, livido e schiumante di rabbia, fu spinto nella cabina dai suoi colleghi che rumorosamente lo seguirono e si sparsero in cerca d'un posto a sedere. L'ultimo si tirò dietro la porta.

(Continua)

ENZO JEMMA

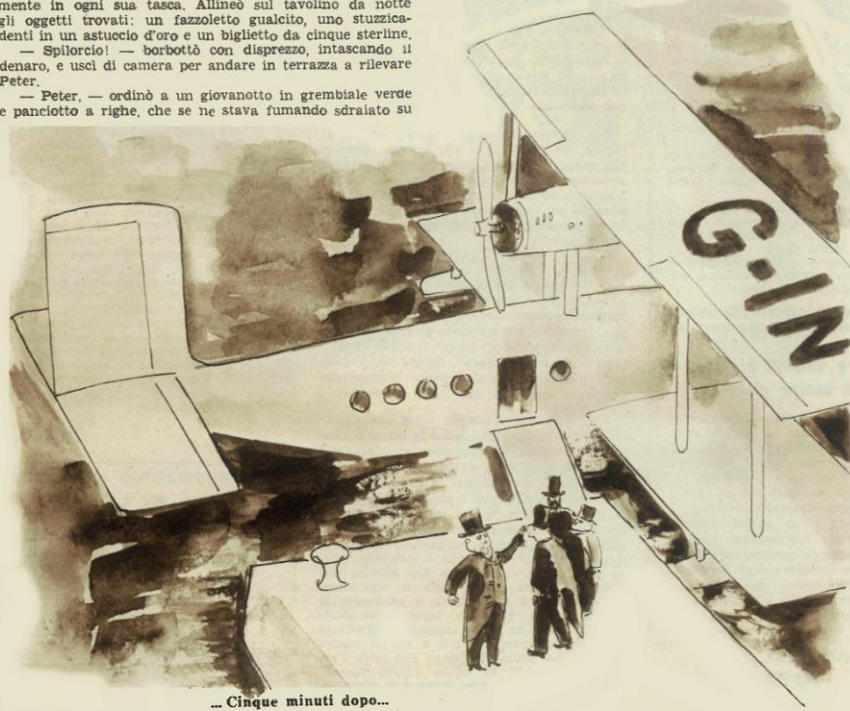
GLI ELICOTTERI

Ne «L'Aquilone», n. 44 del 29 ottobre abbiamo pubblicato sotto questo titolo, un articolo tratto dalla rivista «Flying». Riteniamo necessarie alcune parole di complemento a quanto l'autore ha scritto.

Il contributo italiano al problema dell'elicottero non si è limitato allo «strumento in forma di vite» divinato dal genio leonardesco. Anche volendo sorvolare sulle brillanti realizzazioni di italiani moderni, fra cui, ad esempio, il Pescara, e sugli studi recentissimi del De Caria, non è possibile tacere il fatto che i primati conquistati dall'elicottero tedesco Focke-Achgelis sono stati conseguiti prima di esso, e per molti anni incontrastati, dall'elicottero italiano del D'Ascanio. L'elicottero Focke non è stato affatto il primo a volare nell'interno di un fabbricato. L'apparecchio D'Ascanio, come molti ricordano per averlo visto, volò perfettamente nell'interno dell'aviorimessa di Ciampino, e soltanto la mancanza di mezzi e il fatto di essere stato realizzato in tempi forse prematuri e in cifficili condizioni, ne hanno impedito il promettente sviluppo. Numerosi problemi erano in esso risolti in modo geniale. I due rotori, sovrapposti, non presentavano affatto l'inconveniente previsto dall'autore di «Flying», perché avevano un dispositivo neutralizzante l'interferenza alla sovrapposizione delle pale, con una variazione automatica d'incidenza delle stesse. Fra le particolarità notevoli, erano un differenziale senza coppia residua, fra i rotori, e la stabilizzazione dinamica con ventilatori secondo gli assi fondamentali di moto.

Lo schema costruttivo a due rotori affiancati, adottato dal Focke, ma già studiato e preconizzato dall'Asboth (un altro studioso del problema, assai noto, ma dimenticato dall'articolista), non è necessariamente migliore di quello italiano a due rotori sovrapposti.

L'elicottero italiano, per arresto del motore ed anche con una o più pale dei rotori rotte o mancanti, può sempre effettuare la discesa paracadutale, mentre nel sistema a rotori affiancati la rottura di uno di essi provoca evidentemente il immediato disastro.



... Cinque minuti dopo...

POSTA Aerea

Il Caporale. — Certo che dei miei luogotenenti di Milano non posso davvero cantare le lodi. Quattro luogotenenti in codesta tua città, e cioè Falconetta, il Caporale, Vultur e Falchettaccio, e nessun risultato, nessun giovamento, nessuna attività degna di rilievo. Parole molte, promesse a bizzeffe, lettere spiritose da farne una pubblicazione umoristica; ma non altro. Ora io dico: a che pro avere degli amici? Vultur e Falchettaccio, poi, sono da considerarsi morti e sepolti. Finirà per sostituirli: vedrai. E non passerà gran tempo. In quanto a te, sono felice di saperti immerso nuo-

vamente fra i libri, ma sono certo che, se tu volessi, non sarebbe lo studio che ti impedirebbe di «lavorare» in favore di questo tuo giornale che un tempo era il giornale della gioventù milanese per eccellenza. Oggi le nebbie si sono maggiormente addensate sulla città ambrosiana e temo che, se non scoppierà un bel temporale a cambiar aria, finirete per soffocare. Ecco tutto.

Maria Umbra, non ti crucciare. E' inutile che tu tenti di far volare i palombari. Lo sai bene che per volare ci vogliono le ali.

Non ti crucciare, ripeto. Però non dirmi che molte ragazze disprezzano l'aviazione. Le ragazze — se non altro per il fatto che ammirano le belle divise degli aviatori — sono in genere entusiaste dell'aeronautica. Per il rimanente sono d'accordo con te. A dispetto dell'interesse che suscita e della sua bellezza e ricchezza tipografica, *L'Aquiline* è bandito — è la parola! — da molte case perché i grandi non desiderano che i piccoli si appassionino all'aviazione. Ben lo sanno, i grandi, che dopo aver letto qual che numero del nostro giornale si finisce col diventare fedeli amici e sostenitori. Basta. Scrivimi spesso e fai ciò che vuoi e puoi.

Sandro Piccinini, Firenze. — Gli elogi che tu tributi alla collezione *Aviazione per tutti* mi commuovono.

Rondine Primavera, Vicenza. — Ecco, te lo fornisco io, l'indirizzo di una buona gente e cara rondinella. Scrivi a Maria Umbra Bartolotti, via Gaspara Stampa 20, Padova. Ella ti risponderà certamente. In quanto a me, devi capire che se non mi celassi sotto uno pseudonimo sarei un uomo rovinato. Tutti pensano: «Chi sarà mai Zio Falcone? Sarà un insigne professore occhialuto, e magari barbuto, dell'Università di Roma? O un grosso colonnello costretto su una poltrona da una gloriosa ferita? O un brillante ufficiale — mettiamo un capitano — con baffetti alla Menjou e un bronzino sul petto? O un maturo giornalista pieno di calli e di idee? O uno sconosciuto cupo umorista celebre? O un impiegato al catasto (oppure all'anagrafe, o in un altro ufficio qualsiasi polveroso e grigio) che fa la *Posta Aerea* per vivere qualche ora nel mondo azzurro e luminoso della gioventù? O addirittura una donna?». Insomma io sono, a volta a volta, il personaggio che ognuno di voi desiderate che io sia. Se lo dicessi: «Mi chiamo Teobaldo Panzetta» e pubblicassi la mia effigie,

troverei un numero infinito di persone alle quali non piacerebbe il nome Teobaldo, o non piacerebbe il cognome Panzetta, o direbbe che i miei capelli sono troppo lunghi e il naso troppo «alla Falcone», che ho i piedi molto magri e le sopracciglia eccessivamente folte. Vedi il caso del direttore. Lui è direttore del giornale ed io no. Ebbene: io sono molto noto (diciamo quasi celebre, nel nostro piccolo mondo) e lui no. Dunque, io non mi metto in piazza, non perché sia ricercato dalla polizia, come tu insinui, ma perché l'incognito è necessario per le ragioni su esposte. Del resto anche tu, come tanti altri lettori, hai voluto nascondere il tuo carducciano nome sotto il mistero di uno pseudonimo. Infine ti assicuro che non sono in collera e, cullato dalla speranza che la tua opera propagandistica sia veramente utile, ti faccio spedire le copie arretrate che desideri.

Andrea Fasolo, Genova. — Il quarto numero di «Aviazione per tutti», intitolato «Città al buio», uscirà immancabilmente alla fine di novembre. Come gli altri che hai letti, anche questo libretto sarà esauriente nei riguardi dell'argomento che tratta ed anche obiettivamente interessante. Come sai, è un argomento di alta attualità e interesserà ogni categoria di italiani. E come tutti gli altri sarà scritto da uno specialista della materia che ha trattato l'argomento in una forma piana e accessibile a tutti. Non per nulla il titolo della Collana di questi utili libriccini è «Aviazione per tutti». Non essere dunque impaziente ed attendi con fiducia. Se vuoi leggere tutti i dodici numeri che in un anno escono di «Avventure del cielo», non devi fare altro che sborsare la somma di lire venti: avrai tempestivamente e fino a casa tua questa interessante rivista che, come tu stesso hai notato, migliora effettivamente di numero in numero.

ZIO FALCONE

2 VIAGGI AEREI GRATUITI

su qualsiasi linea nazionale a chi procurerà entro il 15 gennaio 1940 - XVIII

IL MAGGIOR NUMERO DI NUOVI ABBONATI

A questi due importanti doni l'Editoriale Aeronautica altri 21 ne aggiunge che saranno assegnati con una graduatoria stabilita in base al numero degli abbonati procurati

Ecco l'elenco completo dei premi:

1. - Un viaggio aereo.
2. - Un viaggio aereo.
3. - Un modello da tavolo in metallo argentato dell'«S. 75».
4. - Un modello da tavolo di un «S. 79» della Squadriglia dei «Sorelli Verdi».
5. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Le meduse del cielo* del Col. Freri.
6. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
7. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Aquiline* e il volume *Baracca* di Antonino Foschini.
8. - Un orologio da polso, un abbonamento a *Le Vie dell'Aria* e il volume *Duelli aerei* di Valentino Tocci.
9. - Volumi a scelta nel nostro catalogo, per il valore complessivo di centocinquanta lire.
10. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento a *L'Aquiline* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
11. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aria* e il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
12. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia*.
13. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Aquiline*.
14. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aria*.
15. - Un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il preavere della G.I.L.*
16. - Un abbonamento annuo a *L'Aquiline* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
17. - Un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aria*, il volume *Baracca* di Antonino Foschini e il volume *Arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
18. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo*, il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare e il volume *Il preavere della G.I.L.*
19. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
20. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare.
21. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Baracca* di Antonino Foschini e il volume *Come si diventa aviatori*.
22. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina e il *preavere della G.I.L.*
23. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti* e il volume *Baracca* di Antonino Foschini.

Oltre ai 23 premi elencati verranno successivamente offerti 50 abbonamenti annui a *L'Aquiline* e 100 abbonamenti per 12 numeri ad «Aviazione per tutti»

Si intende che gli abbonamenti dovranno essere ottenuti presso persone che non siano mai state abbonate al nostro giornale.

Le norme per partecipare a questa specie di gara sono semplici. Chiunque può procurare dei nuovi abbonamenti, DIRETTAMENTE spendendo il denaro il nome e l'indirizzo del nuovo abbonato, o INDIRETTAMENTE comunicandoci soltanto il nome dell'abbonato nuovo, il quale abbia spedito per suo conto la quota d'abbonamento. Gli abbonamenti dovrebbero essere annui. E poiché i premi verranno assegnati in base ad una graduatoria, s'intende che gli abbonati per un semestre varranno per mezzo abbonamento, vale a dire che occorreranno due abbonamenti semestrali per fare un punto. L'abbonamento avrà corso quando sarà pervenuto l'importo relativo all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica. Uno o due giorni prima che si chiuda il concorso, ognuno che intenda partecipare alla gara dovrà mandare alla Direzione de «L'Aquiline» l'elenco completo degli abbonati nuovi procurati, specificando nome cognome e recapito. Eseguito uno scrupoloso controllo sui registri dell'Amministrazione, la Direzione de «L'Aquiline» stabilirà, in base agli elenchi risultati corrispondenti a verità, la graduatoria, e immediatamente spedisce i premi ai vincitori.

Da oggi al 31 dicembre p. v. il giornale verrà inviato gratis a chi si abbonerà subito per l'anno 1940.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Elio Maggi, Tripoli. — Mio caro amico, nulla posso far per te per quanto riguarda la R.U.N.A. Io non ho affatto influenza come tu credi; d'influenza ce l'ha avuta mio fratello che è poco ma adesso è guarito. Ma se tu vorrai, Elio Maggi, se tu fortissimamente vorrai, se tu disperatamente vorrai, ciò che adesso è soltanto il tuo sogno troverà certamente ben presto la sua realizzazione. E Tripoli si popolerà di aeromodellisti, e ogni anno, invece del Gran Premio automobilistico, si assisterà al Gran Premio aeromodellistico di Tripoli, con ricchi premi di diversi milioni in lotteria. Non ti scoraggiare, amico: i petagioni del sud, che differiscono da quelli del nord in quanto non piace loro la carne in scatola, dicono «il batal machipital», che vuol dire «con la perseveranza e la costanza ogni speranza di viene realtà». Sono parole d'oro, amico mio, e ti consiglio di approfondire il significato che in esse (il birbantello!) si nasconde. Cercherò di mandarti i numeri che mancano alla tua collezione.

Ezio Citterio, Cantù. — Sono contento di sapere che tu dividi le mie opinioni circa le tue pseudo-fotografie, come sono altrettanto contento di apprendere che è tuo fermissimo proposito far sì che presto tali opinioni non abbiano più ragione di sussistere. Ho passato all'Amministrazione il foglietto indirizzato a quell'ufficio.

Pegaso, S. Miniato. — Alla tua giallissima missiva, senza dubbio frutto di una grossa indigestione di castagne lesse (sono terribili!), risponderò la prossima volta con una lettera che, t'assicuro, non ti farà dormire. Birbantello! E' questo il modo di trattare un bipede umano? Poiché io, Pegaso, sono un bipede umano. Sappi intanto che le tue famose foto sono state ritrovate.

Aquila Bianca, Vicenza. — Il tuo pianto mi accora, amico. Ma perché ti ostini a pensare che in questa redazione si inganni il tempo dicendo male di te, e scrivendo avvisi murali che dicono: «Abbasso Aquila Bianca», «Alla gogna i plagiatari», ecc.? Noi si lavora, Aquila Bianca, e quando, in un brevissimo attimo di sosta, si nomina il tuo nome un'atmosfera di misticismo si viene a formare tra noi. Misticismo e religione, amico mio. Pensa che perfino Zio Falcone sta cambiando idea su te. Egli, il brav'uomo, asserisce che è prontissimo a perdonare le tue malefatte. Soltanto, aspetta per farlo che tu dia a lui prova tangibile dell'affetto che dici di avere per noi e per il nostro giornale. La prova richiesta? Hai letto l'«Avviso a pag. 10»? Ti saluto Aquila Bianca, non senza averti prima pregato di non singhiozzare: le onde del vento mi porterebbe-

ro nel silenzio della notte i tuoi lamenti, ed io sarei costretto, per non sentirti, a darmi all'eremitaggio e alla cuniculatura.

Rodolfo Carella, Salonicco. — La tua lettera mi ha procurato, dalla gola, un cardipalma con complicazioni metastafiche. Sono lieto, proprio lieto, lieto alla decima potenza, che tu ricordi ancora «L'Aquiline» e il sottoscritto. Nella lontana metropoli levantina, tra la folla di fez e di turbanti agitantesi all'ombra degli agili minareti, ti sarà certo facile propagandare l'aeromodellismo e «L'Aquiline». So che a Salonicco vi è una numerosissima colonia italiana: forza e coraggio, amico! Nell'attesa che mi cominciino ad arrivare le chilometriche liste con i nominativi dei neo-abbonati da te procurati, ti voglio informare che il numero da te invocato è già partito diretto ad Est, verso l'Oriente misterioso, accompagnato da tanti altri numeri che tu con sagacia e intelligenza collocherai.

Ido Vicari, Bologna. — La tua lettera mi dimostra che il tuo cranio contenga, nonostante tutte le restrizioni, i divieti, le norme, le coerdizioni e i regolamenti emanati, dello spirito a 90 gradi. Contrabbandando, pure contrabbandando, amico mio. Abbandoniamo, con la sveltezza che ci distingue, l'argomento penoso e... penale, e veniamo all'essenza del contenuto della tua missiva. Il tuo piano di propaganda, mio caro amico, non è affatto buono: è ottimo. Ma... (ah! l'ineffabile me, il diabolico, onnipotente me!) hai pensato al totale delle spese che ci piacerebbero addossare in seguito alla realizzazione di un simile progetto? Il nostro Amministratore, al solo pensare alla tua idea, è stato colto subitaneamente da un attacco di scarlattina bradisismica. L'unica proficua propaganda che si può, che si deve, tentare, è quella che voi, soltanto voi lettori e amici de «L'Aquiline», siete in grado di fare tra la gioventù italiana. Queste sono proprio parole sagge, Ido, e non so come siano potute uscire dalla mia penna.

CRIVELLO

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70600
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

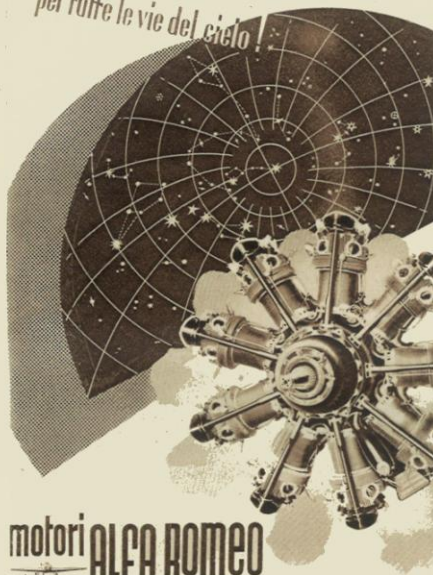
S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

per tutte le vie del cielo!



motori **ALFA ROMEO**



BREDA
COSTRUZIONI AERONAUTICHE



**S.A. INDUSTRIE MECCANICHE E
AERONAUTICHE MERIDIONALI**
NAPOLI

CAPRONI AERONAUTICA BERGAMASCA

PONTE S. PIETRO (Bergamo)

Telegrammi: CAB

Telefoni: 4081 - 4091 - 4092

AEROPLANI MILITARI
COLONIALI - TURISMO - ACROBAZIA

SAIMAN

SOCIETA' ANONIMA INDUSTRIE MECCANICHE
AERONAUTICHE NAVALI

ROMA

COSTRUZIONI RIPARAZIONI
AERONAUTICHE E NAVALI

Officine e Cantiere: LIDO DI ROMA



"REGGIANE"
REGGIO EMILIA

**AEROPLANI
MOTORI**

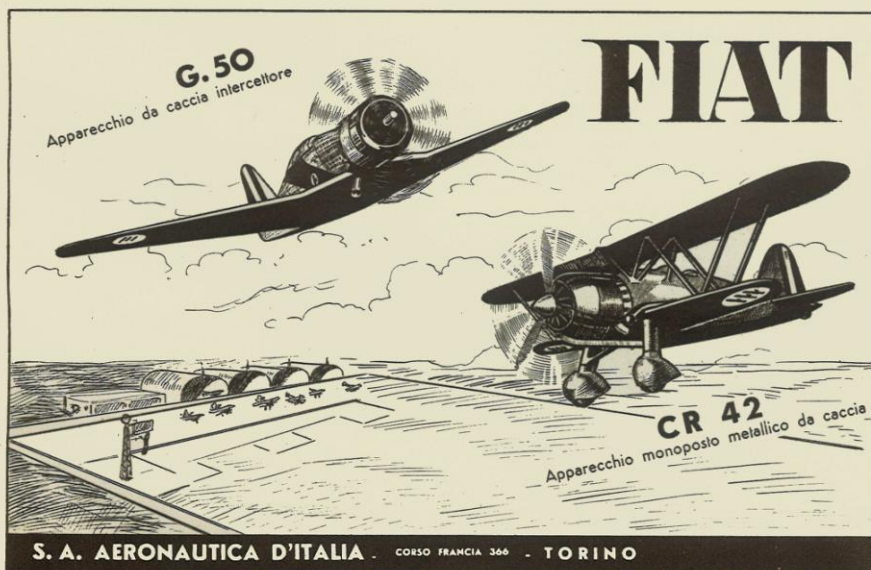
CAPRONI VIZZOLA S.p.A.

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

FONDATA NEL 1910



STABILIMENTO SPECIALIZZATO
PER LE COSTRUZIONI METALLICHE AERONAUTICHE
VIZZOLA TICINO - VARESE
TEL. N. 1474-1476 GALLARATE
TELEGR.: ALICAPRONI SOMMA LOMBARDO



G.50

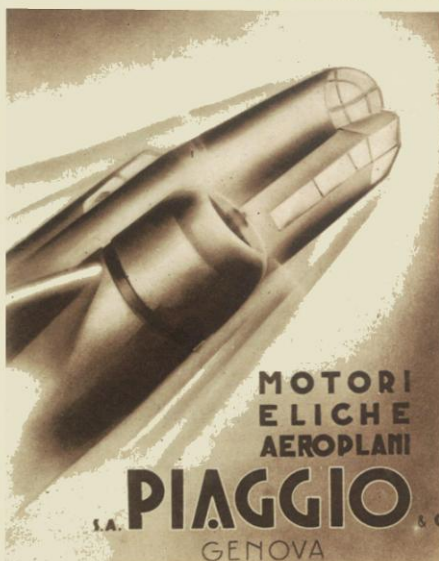
Apparecchio da caccia intercettore

FIAT

CR 42

Apparecchio monoposto metallico da caccia

S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO FRANCIA 366 - TORINO



**MOTORI
ELICHE
AEROPLANI**

PIAGGIO

GENOVA

RAGAZZI E SCIMMIE ALLA GUERRA

CINEROMANZO D'AVVENTURE
DI GASTONE MARTINI E MARIO GUERRI

(27) BISOGNA ANDARE A LETTO PRESTO, SE SI VUOLE ESSERE IN PIEDI PRIMA DELL'ALBA - AVVERTE CARMELA. - HA RAGIONE - DICE PASQUALINO, CHE E' UNA SPECIE DI ECO DELLA FANCIULLA.

- IO VORREI SAPERE COME FARO' A CORICARMI, ORA CHE AVETE IMBOTTITO LE MIE DUE STANZETTE DI TUTTE LE VOSTRE CIANFRUSAGLIE. SAREBBE ANCHE INTERESSANTE SAPERE COME FARO' DOMANI MATTINA A TRASPORTARE DETTA CIANFRUSA = GLIA (COLTELLACCI, PISTOLE, MOTORINI A SCOPPIO E MODELLI VOLANTI, SCATOLE PIENE NON SO DI CHE COSA, GIOCATTOLI, PERFINO UNA TROTTOLA, DICO UNA TROTTOLA! MA CHI HA AVUTO QUESTA IDEA?...)

- IO - SALTA SU A DIRE GIANNI - E VEDRETE, CARO INGEGNERE, CHE ANCHE QUELLA SERVIRA' COME SERVIRANNO TANTE ALTRE COSE STRANE CHE NON AVETE ANCORA VISTO, E CHE PORTEREMO SUL VOSTRO MERAVIGLIOSO AEROPILANO. - GIA', L'AEROPILANO! STAVO APPUNTO CHIEDENDOMI COME FAREMO DOMATTINA A PORTARVI TANTA ROBA SENZA CHE NESSUNO SE NE ACCORGA. DOMATTINA CI SARANNO, OLTRE AL GUARDIANO, DUE MECCANICI, UN MOTORISTA, CHE SI CHIAMA IGNAZIO, E FORSE QUALCHE ALTRO SCOCCIATORE. BISO = GNA TROVARE IL MODO DI IMMOBILIZZARE TUTTA QUESTA GENTE, MENO IGNAZIO, CHE VERRA' CON NOI.

- IL MOTORISTA PARTIRA' CON NOI? - SI', L'HO GIA' CONVINTO A PARTIRE SENZA IL MILIARDA = RIO. QUANDO SAREMO IN VOLO LO CONVINCEMO A SE = GUIRCI VERSO IL SUD, INVECE CHE VERSO IL NORD. SE PROTESTERA' LO BUTTEREMO GIU' COL PARACADUTE. UNA ALTRA COSA: SAPETE CHE DOMATTINA FORSE SPICCHE = RA' IL VOLO ANCHE IL «SERBATOIO VOLANTE» PER IL SUO TENTATIVO DI PRIMATO? - DAVVERO?

(26) STUPENDO APPARECCHIO! - ESCLA = MA PASQUALINO.

- SFIDO IO! 4000 CAVALLI, QUASI 400 KM ORARI DI CROCIERA, 3500 CIRCA DI AUTONOMIA - INFORMA SALVATORE.

- TE L'HA DETTO L'INGEGNERE? - DO = MANDA GIANNI.

- CERTO, A PROPOSITO: CHI GLI AVRA' PROCURATO DA BERE STA = MANI PER FARLO VOLARE?

- FORSE LO STESSO MR. MAXWELL = DICE CARMELA - AD OGNI MODO NOI DOBBIAMO PREOCCUPARCI PER STASERA E PER DOMANI MATTINA.

- GIA': PER STASERA HO UN' IDEA - ASSICU = RA SALVATORE.

- CHE IDEA?

- VEDRETE.

(28) LASCIA FARE, TI DICO - SUSSURRA SALVA = TORE. - IO RIMANGO CON LUI. IO NON HO GENITORI CHE MI ASPETTINO A CASA O CHE MI CERCHINO FUORI, LA ZIA DOR = ME GIA'. DOMATTINA TROVERA' LA MIA LETTERA D'ADDIO. IO A CASA NON POSSO PIU' TORNARE: DEVO STARE CON L'INGEGNERE E TENERLO SVEGLIO E ALLEGRO.

- CAPISCO... MA TU NON TI UBRIACARE. LASCIA FARE A ME. PIUTTOSTO, TU VA A CASA DI BIAGIO E ASSICURATI CHE ABBAIA TUTTO DISPOSTO E OR = GANIZZATO PER DOMANI MATTINA. CHE NON MANCHI, LUI E GLI ALTRI STIANO DIETRO LA SIEPE ATTENTI AL SEGNALE. AVREMO CERTAMENTE BISOGNO DI LO = RO. E CHE PORTINO LE CORDE.

- VA BENE. VORREI DARTI UN BACIO.

- VA, VA... NON E' IL MOMENTO DI TE = NEREZZE. LASCIATEMI CON STAPPA.

- SE SI SCARICA, SIAMO FRITTI...

(29) CONFESSO D' AVERE DEI RIMORSI, MIO CARO SALVATORE. PENSA CHE NOI RUBIAMO, DICO RUBIAMO, UN AEROPILANO CHE NON E' NOSTRO. NON SOLO: IO TRADISCO IL MIO FINANZIATORE. CAPISCI LA GRAVITA' DI QUESTA COSA?

- CAPISCO, INGEGNERE. MA PERCHE' AVETE ACCETTATO DI FARE CIO'?

- PERCHE' AVETE OFFERTO IL VOSTRO AIUTO?

- HAI RAGIONE. IO SONO IMPULSIVO E SVENATICO. VOI MI AVETE SALVA = TO LA VITA, QUASI, E POI MI CIETE SIMPATICI TUTTI E QUATTRO. D'AL = TRONDE MR. MAXWELL E' UN UC = O CATTIVO, CRUDELE, MALVAGIO...

- CHE DITE MAI? CHE HA FATTO DI MALE?

- IO LO ODO.

- E' FORSE UN ASSASSINO?

- SI', UN ASSASSINO: E' UN CACCIATORE ARRABBIATO; FA STRAGE DI POVERI UCCELLINI E D'OGNI SORTA DI SELVAGGINA. IO ODO LE PERSONE CHE UCCIDONO GLI UCCELLI, GLI AVIATORI PERFETTI, LE ELETTE CREATURE DI DIO. E NON SOLO UCCIDE GLI UCCELLI, MA SI NUTRE CONTINUAMENTE DI SELVAGGINA. CHE ORRORE!

- OH, NON ESAGERATE!

- E POI, NON GLIENE IMPORTA NIENTE, DELL'AVIAZIONE, A LUI, IL PAZ = ZOIDE, IL CAPRICCIOSO CHE ORGANIZZA UNA SPEDIZIONE SCIEN = TIFICA PER SCOMMESSA. DI PIU': QUELLO E' CAPACISSIMO, DO = MATTINA, DI RIMANERSENE A LETTO, O DI ANDARE A CACCIA CON GLI AMICI, DIMENTICANDO ME, DIMENTICANDO L'AEROPILANO, DIMENTICANDO I DUE SCIENZIATI, CHE DOVREBBERO FAR PARTE DELLA SPEDIZIONE, DIMENTICANDO I GIORNALISTI CHE VERRAN = NO A INTERVISTARCI...

- BUON DIO! CI SONO GLI SCIENZIATI? ED ANCHE I GIORNALISTI?

- NORMA ATTERRITO SALVATORE E PENSA CHE L'ALBA VICINA SI ANNUNZIA PIENA DI INCOGNITE, TERRIBILI. CHISSA' MAI SE RIUSCIRANNO A VINCERE TUTTI I TREMENDI OSTACOLI!

(P... IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)