

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

Cmi 30 Un anno L. 14 - Sei mesi L. 7,50 - Estero, annuo, L. 28 - Num. arr. il doppio

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

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



AIUTO! UN TOPO...

L'AEROMODELLISMO IN GERMANIA

Fino allo scoppio della guerra mondiale, lo sport dei modelli volanti si trovava anche in Germania allo stesso livello di quello degli altri Stati. Nelle grandi città si riunivano uomini, giovani ed anziani, che si occupavano della costruzione di modelli e del loro lancio in volo.

I modelli allora costruiti rispondevano, sia per la loro forma che nella loro attrezzatura interna, agli aeroplani di quell'epoca. Allo scopo di semplificare e di rendere meno costosa la loro costruzione, si impiegava allora esclusivamente l'elastico di gomma come forza motrice. I rendimenti così ottenuti rispondevano allo stato della tecnica aeronautica di quell'epoca ed erano molto bassi in confronto di quelli che si ottengono oggi. Le distanze massime superate si aggiravano sugli 80-100 metri.

Il grande sviluppo dello sport dei modelli volanti ebbe inizio in Germania nell'anno 1923.

Innumerevoli furono le difficoltà tecniche, i compromessi ed i tentativi prima di arrivare alla realizzazione di aeromodelli che rispondessero il più possibile all'esigenza del momento, quella, cioè, di consentire l'inizio di una pratica istruzione aviatoria.

Ben presto però si ottennero risultati considerevoli che provocarono, come conseguenza, l'afflusso di un grande numero di giovani di tutte le classi sociali che avevano per lo meno compiuto i 10 anni di età e si dedicavano con un entusiasmo ed una passione non comune a questo nuovo tipo di sport.

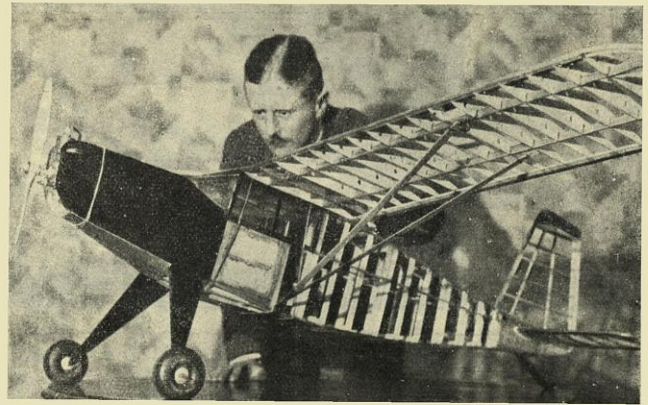
Le società di volo a vela già esistenti riconobbero ben presto che questi giovani costruttori di model-

li erano destinati e ben disposti a continuare e perfezionare l'opera dei vecchi. Queste società assunsero allora il patronato dello sport dei modelli volanti, organizzarono e spronarono l'attività dei giovani mediante gare e premi, ecc. Così sorsero in tutte le parti della Germania gruppi locali ai quali fu data una volta all'anno la possibilità di concorrere in gare nazionali sulla Wasserkuppe. La prima gara veramente importante ebbe luogo in questa località nell'anno 1930. Da allora in poi tale importante gara si ripete ogni anno durante le feste di Pentecoste.

Coll'avvento del nazionalsocialismo al potere lo sviluppo dello sport dei modelli volanti e del volo a vela in genere venne seguito sistematicamente in base a direttive unilaterali. Tutti i punti di attrito fino allora esistenti fra le innumerevoli società ed associazioni, vennero eliminati con la soppressione di tutte queste società. L'attività dell'intero sport aviatorio tedesco — comprendente il volo a motore, il volo a vela ed i modelli volanti — venne affidata ad una unica organizzazione. Tale disposizione ebbe per effetto un considerevole sviluppo in tutti i rami dello sport aviatorio. Il numero dei giovani che si annunziavano per la partecipazione alle gare salì da centinaia a migliaia. Per ragioni di organizzazione non essendo possibile permettere a tutti questi costruttori di modelli di partecipare alla gara, fu deciso di procedere a delle eliminatorie organizzando gare locali e regionali. Alle gare principali vengono quindi inviati in media 400 dei migliori costruttori di modelli provenienti da tutte le parti del Paese.

L'attuale stato di sviluppo dello sport dei modelli volanti in Germania è il seguente.

Ogni fanciullo tedesco, che abbia



Un aeromodello tedesco in balsa, con motore a scoppio di due decimi di cavallo. Velocità massima 60 Km. ora.

compiuto il 10° anno di età, viene già educato nella scuola, da istruttori particolarmente adatti ed istruiti, nella tecnica della costruzione dei modelli volanti. Nel contempo gli vien data un'idea dell'importanza generale dell'aviazione per il Paese. Ognuno di questi giovani può inoltre far parte di "Gruppi per la costruzione di modelli volanti", costituiti in seno ai reparti della Gioventù Hitleriana, nei quali gruppi possono perfezionarsi nella costruzione di semplici modelli sotto la guida e la sorveglianza di un istruttore messo a disposizione del Reichsluftsportführer. I metodi di istruzione pratica e teorica di tutti i costruttori di modelli vengono regolati da direttive unilaterali impartite dal Reichsluftsportführer. I primi modelli volanti, la cui costruzione ha esclusivamente lo scopo di abituare il giovane alla precisione, sono fatti di carta e cartone. Dopo di ciò segue la costruzione prima di modelli semplici e poi di quelli difficili, le cui materie prime principali sono rappresentate da legno compensato, listine di pino, carta e ver-

nice. L'istruzione viene completata con la costruzione di modelli volanti a propulsione. Nelle ore libere del programma scolastico vengono eseguiti i primi lanci dei modelli all'aria aperta.

Mentre, come già detto, l'istruzione pratica iniziale del giovane si svolge secondo direttive severamente unilaterali, viene lasciata, in un secondo tempo, al giovane costruttore libertà assoluta di scegliere la via sulla quale intende perfezionare la sua istruzione. Circa 30 progetti per la costruzione di modelli volanti — progetti la cui esattezza è stata controllata dagli enti del Reichsluftsportführer — danno al giovane costruttore la possibilità di prendere un po' di contatto con i vari rami della tecnica in materia. Vengono messi a disposizione dei giovani interessati sia progetti per modelli di alianti che per modelli a motore, modelli senza coda, modelli a tandem, ecc. Dopo aver costruito alcuni modelli secondo i piani forniti, i giovani passano generalmente a costruzioni secondo idee proprie.

Lo sviluppo tecnico in questo ramo ha portato al bellissimo risultato che già da due anni si costruiscono in Germania modelli volanti in metallo. La materia prima impiegata a tal uopo consiste di nastri in metallo leggero profilati in modo speciale. A seconda della loro destinazione questi nastri vengono impiegati come longeroni d'ala, correnti di fusoliera o centine d'ala. L'unione di questi nastri fra di loro avviene mediante chiodatura con delle pinze speciali; a tale scopo i nastri di metallo sono già premuniti dei fori necessari. Questo sistema di costruzione si adatta particolarmente bene per l'allestimento di modelli volanti e di modelli muniti di motore con dimensioni anche abbastanza notevoli.

Concludendo è da rilevare che in Germania viene attribuito allo sport dei modelli volanti grande importanza dal punto di vista della preparazione e dell'istruzione preliminare nella Riserva Aeronautica. In Germania si è avuto occasione di constatare ripetutamente che i migliori piloti di volo a vela provengono dalle file della gioventù che si è occupata alla costruzione di modelli volanti.



L'anteno dei veleggiatori: l'apparecchio di Otto Lilienthal esposto al Museo di Mosca.

QUALCHE IDEA SUL BOMBARDAMENTO AEREO

La volta scorsa abbiamo sommariamente descritto che il puntamento del bersaglio si compie a mezzo di un congegno definito appunto traguardo di puntamento, il quale traguardo ci consente di effettuare, con esattezza, sia il puntamento in direzione come il puntamento in gittata. Vediamo ora come tali com-

ragionare alla guida dell'automobile. Un telefono facilita l'intesa nel caso, ad esempio, di brusche accostate, fra pilota e puntatore. Il quale, inoltre, deve operare sul traguardo per stabilire il momento del rilascio della bomba (ripetiamo: puntamento in gittata), e infine egli deve azionare la leva di sgancio. In con-

Il tiro così suddiviso si nomina *tiro tripartito*. (Fig. 2).

Diamo ora uno sguardo un po' più accurato agli elementi che influiscono sull'itinerario compiuto dalla bomba nello spazio. Il primo di essi è la velocità che anima il velivolo, val quanto dire *la velocità della bomba al momento dello sgancio*. Più è grande questo valore, e più ampia e incurvata si manifesta la traiettoria della bomba; cioè maggiore è la gittata. Secondo fattore: *la quota*. Bombardando, ad esempio, da un'altezza minima, a volo rasente, la bomba non fa in tempo a smaltire, nel senso del moto, tutta la sua velocità e pertanto picchia per così dire, in anticipo sul bersaglio. Aumentando la quota, si agevola di pari passo il libero viaggio della bomba, cioè si viene in altri termini ad aumentare anche in questo caso la gittata. In conclusione il rilascio della solita bomba bisognerà effettuare tanto prima che l'aereo giunga sulla verticale del bersaglio, quanto più alta è la sua velocità e quanto maggiore è la sua quota di volo. Altre circostanze possono modificare l'andamento della traiettoria. Se il bombardamento non avviene in aria del tutto tranquilla, per esempio col vento di fianco, la bomba nella sua

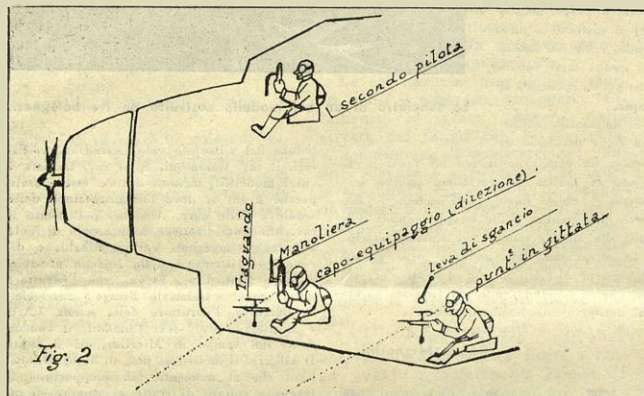


Luciano Ciampolini di Roma (Centocelle) col suo ultimo aeromodello veleggiatore.

caduta devierà per effetto di tale spinta laterale. Non basta. Fin qui abbiamo immaginato sempre di tirare un solo tipo di bomba, una specie di bomba ideale, ma non è detto che tutte le bombe abbiano caratteristiche uguali. Variano nella forma e principalmente nel peso da che ne consegue (come meglio vedremo in seguito) come ciascuna percorra una traiettoria ben distinta dalle altre.

(Continua).

I. M.



piti vengano praticamente espletati e suddivisi fra i componenti dell'equipaggio. Quando il velivolo da bombardamento è giunto in vista del bersaglio, il puntatore, che può essere uno dei due piloti o anche un terzo individuo, prende posto nella *gondola di tiro*, specie di grossa conchiglia collocata al disotto della fusoliera, verso la punta o verso la coda. Costui, per assicurare la voluta direzione alla marcia dell'apparecchio, agisce sopra un piccolo volante (definito *la manoliera*) il cui movimento è collegato con opportuni sistemi, alla pedaliera dell'apparecchio. Girando la manoliera verso destra, l'aeroplano accosta dalla medesima parte; e viceversa, il che, entro certi limiti, si può pa-

cludere, in un tempo alquanto limitato, date le odierne altissime velocità, il nostro uomo è chiamato a compiere tre operazioni: due puntamenti e lo sgancio. Ma non sempre questo è possibile e allora si è pensato di alleggerire le difficoltà dividendo i compiti fra due puntatori. Primo puntatore, il pilota capo-equipaggio il quale si colloca anteriormente alla gondola e si occupa, col suo traguardo e la sua manoliera, del solo puntamento in direzione; e l'altro (un armiere o anche un ufficiale) che agisce in gittata e sullo sgancio dei proiettili. Il secondo pilota, si capisce, resta fermo al suo posto di manovra e governa l'aeroplano senza variane la quota né l'uniformità di marcia.

ALTRI DUE PRIMATI MIGLIORATI DALL'ALA FASCISTA

Ieri mattina un apparecchio S. 79 munito di tre motori Piaggio è partito dall'Aeroporto di Guidonia per migliorare i primati di velocità per aeroplani su 1000 e 2000 km. con carico di 2000 chilogrammi, già detenuti dall'Italia.

L'apparecchio, che era pilotato da Adriano Bacula e Paolo D'Ambrosio ed aveva a bordo i motoristi Risaliti Dini e Merizzi

Luigi, ha compiuto i primi 1000 km. in ore 2,15'6", realizzando una media oraria di km. 444,115 e migliorando quindi il primato precedente di km. 13,493.

A causa di cattive condizioni di visibilità sopravvenute alla quota alla quale si svolgeva il volo e che impedivano l'avvistamento dell'apparecchio dai posti di controllo, i piloti hanno dovuto desistere dal tentativo di migliorare anche il primato su 2000 km.

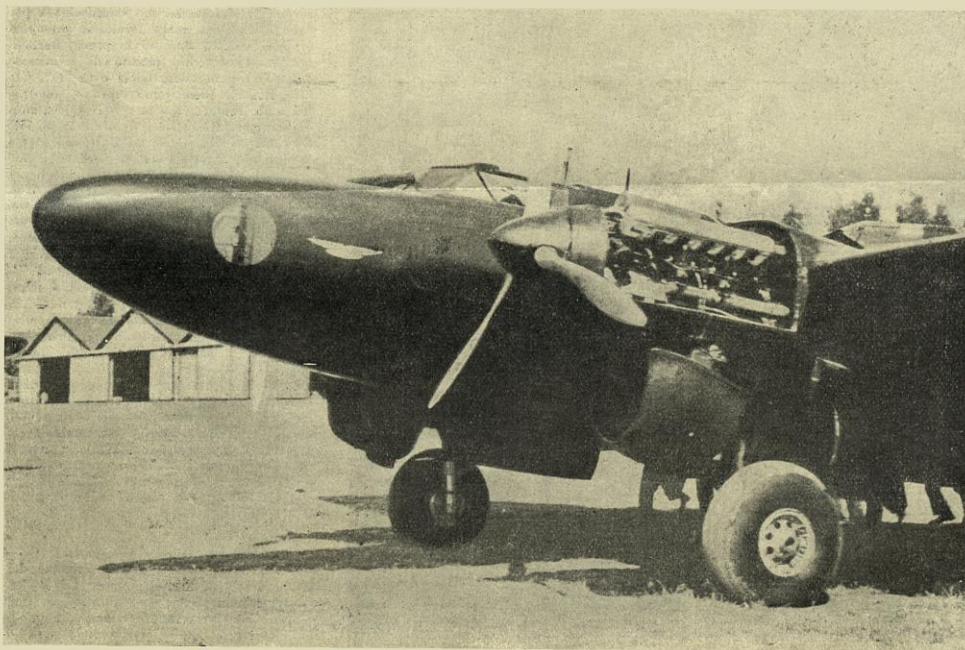
La prova è stata compiuta sul percorso S. Marinella-Napoli (Osservatorio del Vesuvio)-Monte Cavallo-S. Marinella.

Pure ieri mattina un apparecchio del medesimo tipo S. 79, munito di tre motori Alfa Romeo 126, partito alle ore 19,41 dall'aeroporto di Guidonia ha battuto il primato internazionale di velocità per aeroplani su 1000 km. con un carico di 5000 kg., realizzando una media oraria di km. 401,965.

Il precedente primato era stato conquistato alla Francia dal pilota Curvale che il 18 ottobre u. s. aveva raggiunto con un quadrimotore Marcel Bloch la media oraria di km. 317,013; esso è stato quindi battuto dall'apparecchio S. 79 con uno scarto di velocità di km. 84,952.

La prova è stata compiuta sul percorso S. Marinella-Napoli (Osservatorio del Vesuvio)-Monte Cavallo-S. Marinella. L'apparecchio, che era pilotato dai capitani Giovanni Lucchini e Angelo Tivegna ed aveva a bordo il motorista Biagio Di Giuseppe, è entrato in pista alle ore 11,9 33" ed ha tagliato il traguardo alle ore 13,38 49", coprendo i 1000 km. in ore 2,29 16".

Per ambedue i primati la Reale Unione Nazionale Aeronautica ha sottoposto i verbali e gli incartamenti del volo alla Federazione Aeronautica Internazionale per la conseguente omologazione.



L'interessante muso del bimotore italiano da bombardamento « Procellaria », dalla sagoma accuratamente profilata

ATTESA DI VOLO

Poiché non c'è posto per noi nella squadra di volo, e non ce ne sarà per un pezzo, siamo mandati, una ventina d'allievi piloti ultimi arrivati, al Reparto Materiali Fuori Uso.

Il Cimitero degli Apparecchi ci accoglie colle sue carcasse carbonizzate, coi motori schiacciati, colle eliche stronche. Grandi ali argentee sono spiegate verso un serbatoio lacerato. Le code tricolori, appese in alto, rassomigliano a un trofeo di guerra.

Ecco l'ambiente che fa per noi. Da più tempo in attesa di volo, abbiamo nutrito nel precedente campo una fanciullesca o selvaggia attività combattiva, ingaggiando tra noi lotte col fuoco coll'acqua e cogli oggetti contundenti: così che alla fine ci siamo trovati si zoppi o bendati o macchiati d'odio, ma contenti d'aver soddisfatto il nostro spirito aggressivo; poiché, per ragioni superiori, non ci davano ali che ci mettessero in gara, ci siamo divisi in due partiti, e mena botte e parole, alla sportiva, abbiamo definito le superiorità. Ora questi resti informi e questi ferri contorti, invece che immalinconirci, ci ripetono le due parole del combattimento, e bisognerebbe proprio che ci fossero ossa umane per farci stare e riflettere.

Matti come giovani e come aviatori, cominciamo a estrarre dai macchi i pezzi più corrosi o irricinoscibili, e ogni tanto uno di noi alza, ridendo, schegge d'elica o seggiolini squarciati. Dobbiamo spartire il ferro dall'alluminio, la tela dal legno, e accatastarli a parte. C'è uno che, come un raddomante, trova e classifica tutti i resti, e allora si ricostruiscono, un dito qua e là, i BR, i CR, i Breda: bruciati, scassati, colpit.

Anch'io, tra i lazzi e gli scherzi, provo un gusto intenso a scuoiare un'ala, come un vecchio ed esperto macellaio. Munito di un coltello affilato la spello piano, con

precauzione; taglio netto il tendine di spago che la trattiene alle antine e ai longheroni; la strappo quando è incollata; ai margini, come se fosse alla spalla, la rivolto e denudo lo scheletro: sottile leggera e pur resistentissima costruzione di legno compensato. Non so perché, mi viene a mente l'ultima Garbo della « Margherita Gautier » delicata, sensibilissima congegno umano destinato alla morte. Più tende la tela (e ci batte il sole) e più povero mi pare, sotto, lo scheletro; tutto ponti e fori, come se dovesse nutrirsi d'aria, esile; ma anche più perfetto, d'una essenzialità francescana.

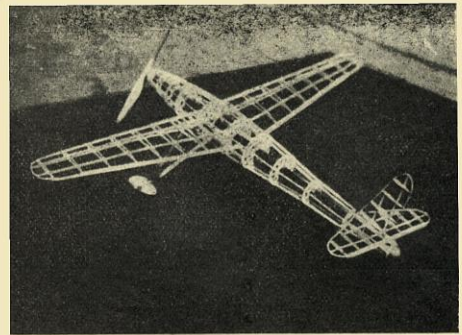
Mi vien proprio la voglia di volare: sulle nostre teste i tanti apparecchi scoula da caccia e da bombardamento rombano, volleggiano: un ragazzo come noi, dentro, una ala come questa, quel motore carbonizzato là, ma invece nuovo, pulsante, e un'elica intera. Miracolo, sogni e sforzi d'ingegneri, volontà di salire, forse, chissà?, un'anima. Apparecchio sicuro e potente lassù, e qui cumulo rugginoso da cui noi, più vivi che mai, estraiamo alluminio, filo di ferro, legno. Che voglia di volare! (Tutti i nostri discorsi sono pregni di records e d'autonomia; anche a tavola si parla d'atterraggi e di bombardamenti: scavessimo da flagiare, na-

scerebbe un bimbo tutto segnato d'ali e di cilindri). Eppure nessuno pensa agli incidenti che hanno causato le cadute, né ai decessi che le hanno accompagnate. C'è un sole estivo, e se certuni indossano le tute cachi su cui le nostre penne stilografiche hanno subito disegnato gli stemmi di Tarvisium, Patavium e Tergestum, altri si mettono a torso nudo, e c'è chi lancia, su questi torsi caduti, una gelida spruzzata di acqua.

Si fa sentire anche un certo desiderio di mensa, un compagno dietro un fosco parabrezza ci mostra un rarissimo panino imbottito — chissà dove, chissà come... — ma forse quel panino glielo strapperanno i due che, alle spalle, stanno per immobilizzarlo. In attesa del volo andiamo ogni giorno al reparto M.F.U. Se son distrutti, ci siamo noi, e con noi, nelle aviorimesse, parecchi aeroplani da bombardamento.

(da « Libro e Moschetto »)

Renzo Migliorini



Lo scheletro di un bel modello costruito da tre bolognesi.

Gronache torinesi

Staccato il ricevitore del telefono che già da un po' di tempo trillava, ho sentito una voce squillante:

— Pronto, parlo con Franco?

— Sì; chi parla?

— Parla... Senti andiamo domenica a Mirafiori? Ci sono le eliminatorie provinciali...

— Ma va'...

— Ma sì... Senti: se vieni alle otto a casa mia, ti porto con la macchina e risparmi i soldi del tram...

Così alle otto e 10 giungemmo al campo, dove erano ormai riuniti da parecchio tempo i modellisti. La giornata non era la più propizia: cielo coperto, aria umida, campo bagnato. Le carte delle ali erano tutte aggrinzite come se tutti le avessero bagnate per tenderle, ma ciò nonostante tutti « provavano »...

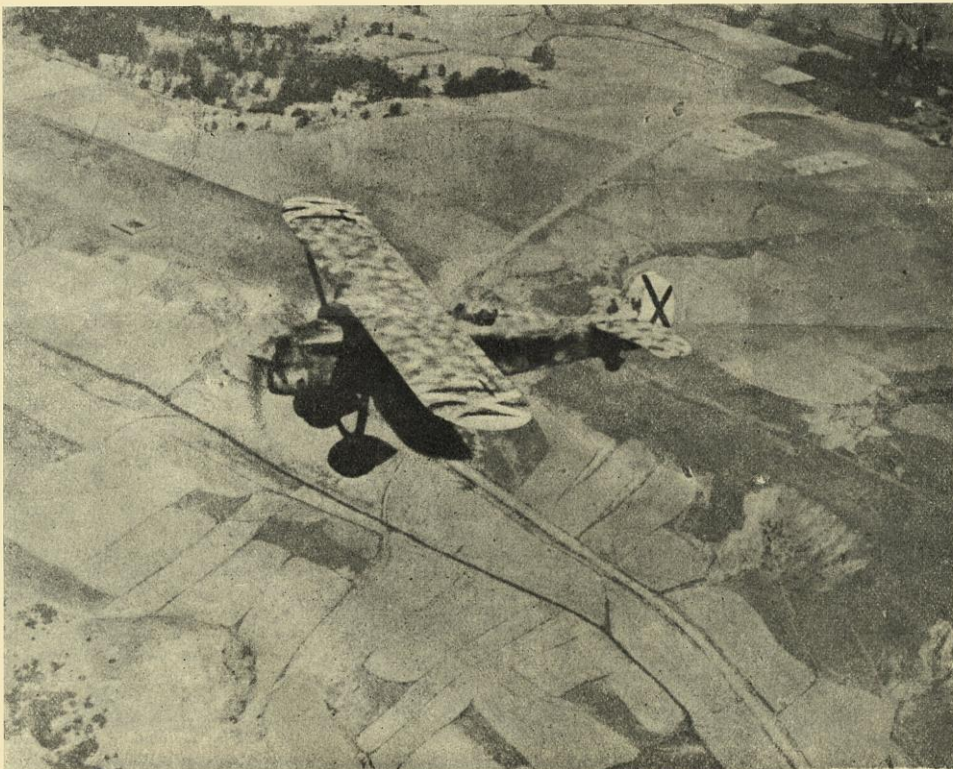
Alle otto e mezza giunse la commissione, e con lei tutte le personalità che si compiarono di venire ad assistere.

La giuria è composta da notissime personalità aeronautiche torinesi: ing. Rolandi,

reduce dal vittorioso volo Istres-Damasco-Pariigi, il cav. Gervasoni, ed il cav. Dianati, a cui i modellisti torinesi devono essere grati, perché a lui si deve l'organizzazione delle scuole e delle gare. Abbiamo poi notato il cav. uff. Cus, direttore della scuola di Volo a Vela, gli ingegneri Valli e Ribaldone, direttori ed istruttori della legione pre-avie-ri della Fiat, l'ing. Taroni, con l'istruttore della scuola « Dalmazio Birago » maresciallo Boccardi, l'istruttore della scuola « Arti e Mestieri » prof. rev. Chiaffini, il comandante del campo di Mirafiori ed il conte D'Albertis. Una sfilza, poi, di fotografi maligni che al momento più inopportuno ti facevano voltare di scatto al rumore di un trespolo che scattava e ti dicevano « grazie » con sorriso talmente idiota da tirare i pugni. Essi riuscivano a prenderti mentre lanciando il modello inciampi e cadi, oppure mentre il modello « cappotta » o « scivola » o « s'imbarca » per qualche pessima avventura. Ma lasciamo che i fotografi continuino la loro opera diffamatrice e veniamo a noi, anzi a me, che, chissà perché sono il primo ad essere chiamato sulla pedana di lancio. Evidentemente oggi deve essere una pessima giornata, perché, lanciato il mio modello verde, dopo 2 secondi e mezzo fa un magnifico atterraggio a tutta velocità, fermandosi senza capottare... chi sa perché, ma per oggi il mio modello non farà più di 10". subito dopo il secondo concorrente fa un volo di 51 secondi, ma non è soddisfatto; anche il modello ha atterrato a piena velocità senza capottare.

« E' il tempo che opprime i nostri modelli » dice Agostino Bruno, ed aveva ragione. Il terzo concorrente ottiene 58". Subito dopo un apparecchio, ottimo a detta di tutti, non riesce a decollare, un altro dopo 23 secondi di volo s'imbarca, atterra in volo rovescio e si fracassa. Poi cominciano a partire gli assi, ma anche loro, non ottengono i tempi stabiliti durante le prove. Darbesio con un apparecchio munito di 3 matasse, non riesce a prendere quota e fa 123". Giulio Roberto idem come sopra e stabilisce 102". Ma come si spiega che il veleggiatore di Giuseppe Ricardi ha stabilito 55" e 551" di volo? Noi abbiamo visto Ricardi felice e contento, dopo l'ansia di perdere il modello oltre il « Sanzone » allontanarsi dal campo per sfuggire a quei... « benedetti occhi di vetro che ti scattano sul muso ». Dopo una breve parentesi, nella quale hanno volato i soli veleggiatori, stabilendo tempi da primato, il simpaticissimo Agostino Bruno si è mostrato, accompagnato da Canuto, con un bellissimo apparecchio munito di motore a scoppio. Il motore è un « Baby Cyclon » americano di 6,28 di cilindrata. L'apparecchio costruito da Bruno interamente in balsa è un gioiello di costruzione e di leggerezza. Completo, l'apparecchio pesa in volo con 50 grammi di benzina kg. 1,250. Questo apparecchio è riuscito a farci vedere qualche decollo, ma i voli si sono dovuti sospendere perché già cominciava a piovere. Per il maltempo, adunque, non si sono stabilite classifiche, ma ormai sappiamo quali sono i concorrenti che andranno a Roma... ed essi gli auguri di tutti i modellisti torinesi.

Così, con una giornata magnifica, nonostante la pioggia, si è chiusa l'attività delle tre scuole di modelli volanti. La coscienza aeromodellistica è stata formata, in quei giovani, che ieri erano sul campo, e questo è l'importante, « tutti diventeranno presto o tardi collaboratori diretti o indiretti della nostra aviazione ». Franco Muscaricello



Guerra aerea in Spagna: un caccia legionario in volo su territorio rosso.

ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE PRIMA

“Gli esploratori,,

I.

Missioni speciali

(Continuazione dal numero precedente)

All'improvviso un urto. Lo scafo è in una secca.

Casagrande toglie il contatto e l'elica si ferma.

La sponda è ad una trentina di metri.

I due informatori si tolgono subito le scarpe, saltano nell'acqua ed iniziano il lavoro di trasporto del materiale. Le maggiori cure sono riservate ai piccioni, vivi messaggeri che domani diranno le ansie, i successi, i sacrifici dei volontari.

Dopo parecchie corse tutto il materiale è a terra. Gli uomini si sono rivestiti.

Casagrande torna al suo posto e sta per avviare il motore, quando scorge ancora a bordo un tubo metallico con esplosivi.

Bisogna consegnarlo.

Senza esitare il pilota salta in acqua e lo recupera ai due. Il tenente Neri lo prega di attendere.

Allo scialbo lume delle stelle, su un pezzo di carta umida, a matita, con mano tremante, egli scrive poche parole. Parole di fede e di dedizione, che dovranno essere consegnate al più augusto fra i condottieri grigio-verdi: al Duca d'Aosta, comandante della III Armata.

Prima di porgere il foglietto al pilota che attende, il soldato si piega, strappa un ciuffo d'erba, di quell'erba espressa dal seno delle zolle italiane di quella terra ora straniera,

e lo unisce al biglietto. Quindi porge tutto al pilota.

L'aviatore nasconde tra lo spesso cuoio della sua casacca e la giubba, sul cuore, quel messaggio ch'è augurio e promessa, quindi rientra nell'acqua e raggiunge il Löhner.

Con tutte le sue forze tenta di sincagliarlo, ma non vi riesce.

I due, che dalla riva seguono i suoi tentativi, intervengono.

Le sei braccia, tese in uno sforzo muto e vigoroso, strappano lentamente lo scafo leggero dalla stretta del fango che lo invischia, e, quantunque il muoversi sul fondo cedevole e limaccioso del canale sia molto malagevole, lo traggono indietro e lo fanno ruotare mettendolo con la coda contro terra.

Il pilota prende definitivamente posto nel suo seggiolino, saluta con la mano ed avvia il motore.

Sono le dieci e trentacinque minuti.

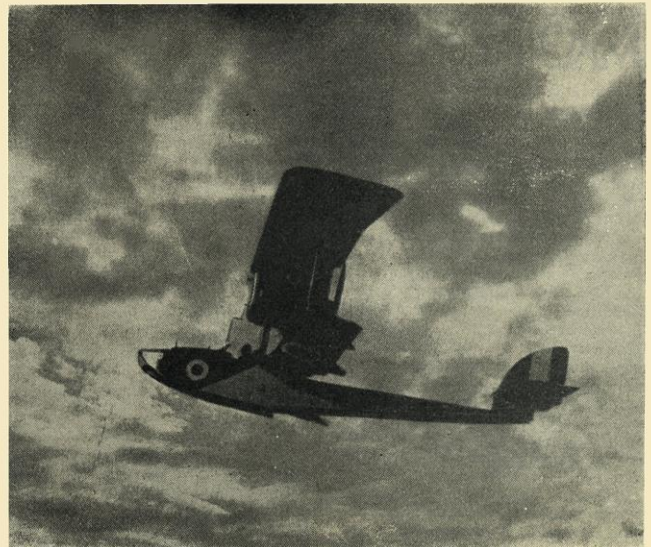
L'idrovolante, tirato dall'elica che fischia acutamente, frotta a lungo, avanti e indietro nel canale. Il motore non risponde bene e la macchina non ha abbastanza velocità per sollevarsi. I tentativi si moltiplicano. L'ansia aumenta.

L'urlo potentissimo della macchina dà l'impressione di dominare terribilmente il silenzio e di attirare tutti i nemici che devono esserci nei dintorni.

I nervi tremano.

Ma infine il Löhner riesce a decollare. Sfiora con lo scafo i ciuffi d'erba della proda, poi prende quota.

Il pilota governa su terra per tagliare il più rapidamente possibile verso il mare, ma dopo pochi mi-



... Casagrande rialza la prora, punta verso il cielo, s'innalza...

nuti di volo, quando l'idro non si è innalzato al di là di 50 metri, il motore manca.

La gran voce si spezza in lunghi singulti, e l'elica ansa, girando faticosamente.

Il Löhner non può sostenersi. Deve scendere.

Non vi è possibilità di scelta, e Casagrande plana su terra.

L'urto sarà rude, forse mortale, ma non c'è da fare altrimenti.

La terra s'avvicina, nerissima, lugubre.

Ma d'un tratto il motore riprende, irregolarmente.

Aiutato dall'elica che ha ripreso a girare affannosamente il pilota vira, e va in cerca dell'acqua, l'e-

lemento naturale della sua macchina. La sua manovra è decisa. Egli è pronto a distruggere l'idrovolante ed a raggiungere i due uomini che ha lasciato da pochi minuti.

Il chiaro dell'acqua occhieggia nettamente fra l'oscurità dei campi, e serve di guida al pilota.

Ma la voce del motore si fa a poco a poco piena e sicura, si eleva, riprende il suo tono consueto.

Casagrande rialza la prora, punta verso il cielo, s'innalza.

La macchina canta perfettamente. L'elica ha ripreso il suo numero normale di giri. L'idrovolante prende la rotta dell'Italia.

Eseguito una serie di accostate, di discese e di impennate per confondere le idee di chi volesse ricostruire l'itinerario dell'idro in base al tono del suo motore, Casagrande vola verso l'Italia, passa su Motta di Livorno, fa rotta su San Stino.

A 1000 metri di quota su Sette Casoni i proiettori, che inutilmente hanno riddato nel cielo nero, rigandolo di fasce livide, lo scoprono. Prima uno, poi due, tre, cinque, lo rincorrono, lo tengono, lo avvolgono in una impalpabile trama di luce.

Subito l'artiglieria antiaerea lancia i suoi proietti all'inseguimento delle ali tricolori, ed il pilota è costretto ad accostare.

La fiamma rossa degli shrapnells e delle granate tinge di sanguigno le grandi ali della macchina, ma le schegge non ne intaccano le strutture.

L'apparecchio è veloce. Dopo poco il tiro austriaco, reso inutile dalla distanza, cessa.

Ma tutto non è finito: su Cortellazzo gli italiani sparano furiosamente sull'apparecchio che non vedono, che non possono riconoscere.

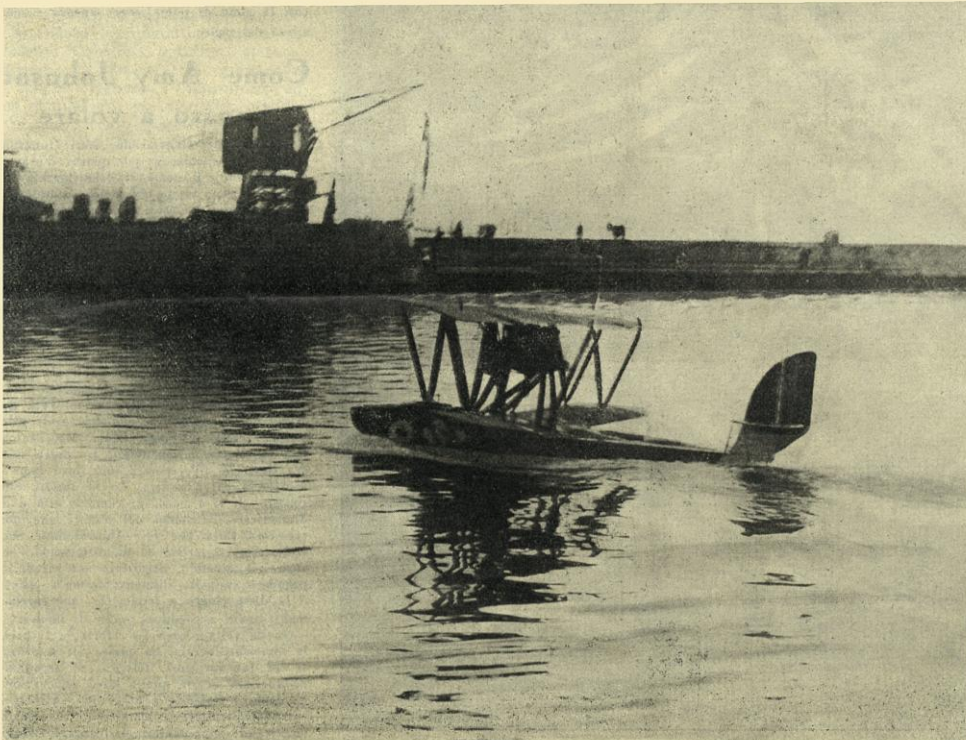
Prestamente il Löhner allarga, e solo alle undici e mezzo riesce a planare sulla laguna.

Alla stazione, in risposta all'inevitabile: “Com'è andata?” una sigaretta ed un sorriso. Questa “la si può raccontare” ancora!

Il Comando della III Armata reclama il ricupero della spedizione del capitano Romiati, che, altrimenti, rimarrebbe infruttuosa. Vi è un posto di appuntamento. Bisogna recarsi a recuperare gli audaci.

2 — (Continua)

Armando Silvestri



... Solo alle undici e mezzo riesce a planare sulla Laguna...

MORTE DEL "POU DU CIEL"

Mentre il "pou du ciel" sta ingloriosamente spirando, può essere interessante conoscere vita, morte e miracoli di questo strano personaggio, che ha fatto in questi ultimi mesi parlare tanto di sé i giornali di ogni Nazione.

Il "pou du ciel" (nome un po' volgaruccio, ma *bien parisien*) è il risultato di quella tendenza all'esagerazione che si riscontra in certi popoli, amanti della "baila" e della faciloneria.

Il suo creatore voleva fare l'aeroplano per tutte le borse, l'aeroplano più sicuro, l'aeroplano più agevolmente manovrabile e l'aeroplano più facile a costruirsi e tutto questo con la sua sola competenza di aspirante pilota reiteratamente bocciato dinanzi ad una infinità di commissioni per il brevetto civile.

Parlando di queste bocciature, Mignet (tale è il nome del papà del "pou du ciel") confessa che le deve ad una sua paura maledetta, che lo costringeva ad atterrare non appena decollato. La paura era quella di cadere in avvitamento, o in perdita di velocità, e questa idea ossessionante lo spinse ad ideare e costruire un aeroplano che *non potesse cadere*.

Trascurando di commentare la modesta pretesa di cui era animato Henri Mignet, passo senz'altro alla cronaca dei fatti (o, meglio, dei fattacci).

Mignet ideò dunque un aeroplano senza alettoni, poiché in essi egli vedeva la radice di ogni male, tanto piccolo da poter volare benissimo con un motorino da 20 cavalli e munito di un'ala che, mutando incidenza mediante un'impennatura sul vertice della *cabane*, potesse sostituire gli alettoni con la loro stessa efficacia.

"Le pou du ciel" fu costruito dal suo alacre ideatore in 27 giorni, e all'alba del ventottesimo giorno i parigini, ammirati, lo videro stanzare sui prati della periferia, e, infine, volare.

L'aeroplanino tascabile fece più rumore di quello che poteva fare il suo debole motorino, e piovvero da ogni parte, a Parigi, tecnici ansiosi di vedere con i propri occhi tanta meraviglia. Mignet venne portato in trionfo, e centinaia di aeroturisti si accalcarono intorno all'eroe per ottenere i disegni del "pou du ciel".

In tutta la Francia non si parlò d'altro per quattro mesi che del "pou du ciel" e del suo inventore, Mignet.

Intanto H. Mignet distribuiva generosamente a destra e a sinistra gli schemi dell'aeroplanino tascabile, e venivano nascendo, qua e là, tanti fratellini del "pou du ciel". Fu allora, che, agli occhi dell'inventore dell'aeroplano che *non poteva cadere* e dei suoi numerosi proseliti, apparve una verità stupefacente: i *poux du ciel*, al contrario di quanto asseriva H. Mignet, manifestavano una spiccata inclinazione a cadere, e dimostrarono presto su quest'argomento una netta superiorità su qualsiasi altro tipo di aeroplano.

La statistica, sempre pronta in qualsiasi evento a ridurre e conservare sotto forma di numeri la realtà dei fatti, specificò che, nella normale aviazione da turismo, si registra un caso mortale dovuto a incidenti ogni 5000 ore di volo. Su sol-

tanto cinquecento ore di volo dei "poux du ciel", si ebbero a contare invece due disgrazie mortali. È sintomatico inoltre il fatto che, mentre in quell'unico caso mortale esistente su 5000 ore di volo per l'aviazione da turismo si deve vedere un unico incidente avvenuto, nel numero dei due morti sulla coscienza dei "poux du ciel", occorre scorgere un buon centinaio di incidenti, poiché, volando questi apparecchietti a pochissima quota e bassissima velocità, solo una piccola percentuale di incidenti poteva-

no risultare mortali. Insomma, per la verità, i "poux du ciel" cadevano più spesso di quello che si potrebbe supporre leggendo la già terrificante cifra di due morti per ogni cinquecento ore di volo.

Questo fatto allarmò l'opinione pubblica francese e il Ministero dell'Aria, presa in esame la questione, decise di negare il certificato di navigazione aerea a tutti i "poux du ciel" esistenti.

Questo segnò la fine del "pou du ciel", l'aeroplano tascabile che *non poteva cadere*, e che per un atti-

mo aveva conosciuto l'ebbrezza del trionfo.

Cosa farà adesso Henri Mignet, il creatore e l'apostolo di questa aviazione lillipuziana, da lui nientedimeno pomposamente definita "L'altra aviazione"? Forse si metterà a costruire aeroplani veri, e forse, tenterà nuovamente un corso di pilotaggio civile, con la speranza di riuscire a prendere finalmente il brevetto.

E quando, nei momenti di nostalgia, gli tornerà nella mente il ricordo delle sue speranze frustrate e della funerea attività dei suoi aeroplani tascabili, non potrà fare a meno di grattarsi pensosamente la testa, mormorando:

— Eh, questi *poux*...

Guer

L'audacia di un pilota italiano

Un atto di abnegazione e di cavalleresca audacia compiuto da un aviatore italiano, è stato esaltato con ammirazione unanime dai giornali di Budapest. Un aeroplano della *Ala Littoria* proveniente da Venezia, riceveva all'arrivo a Vienna l'ordine di non proseguire il viaggio per Budapest a causa della foltissima nebbia che rendeva troppo pericoloso un atterraggio in quest'ultima capitale.

Tra i viaggiatori si trovava la figlia del colonnello ungherese Antonio Di Ternyey, che era stata telegraficamente invitata a rientrare da Roma per accorrere al capezzale del padre, moribondo in un ospedale di Budapest. Informata dell'impossibilità di continuare il viaggio per via aerea, la povera signorina scoppiò in lacrime, nella persuasione di non poter ormai più giungere in tempo per trovare ancora in vita il padre.

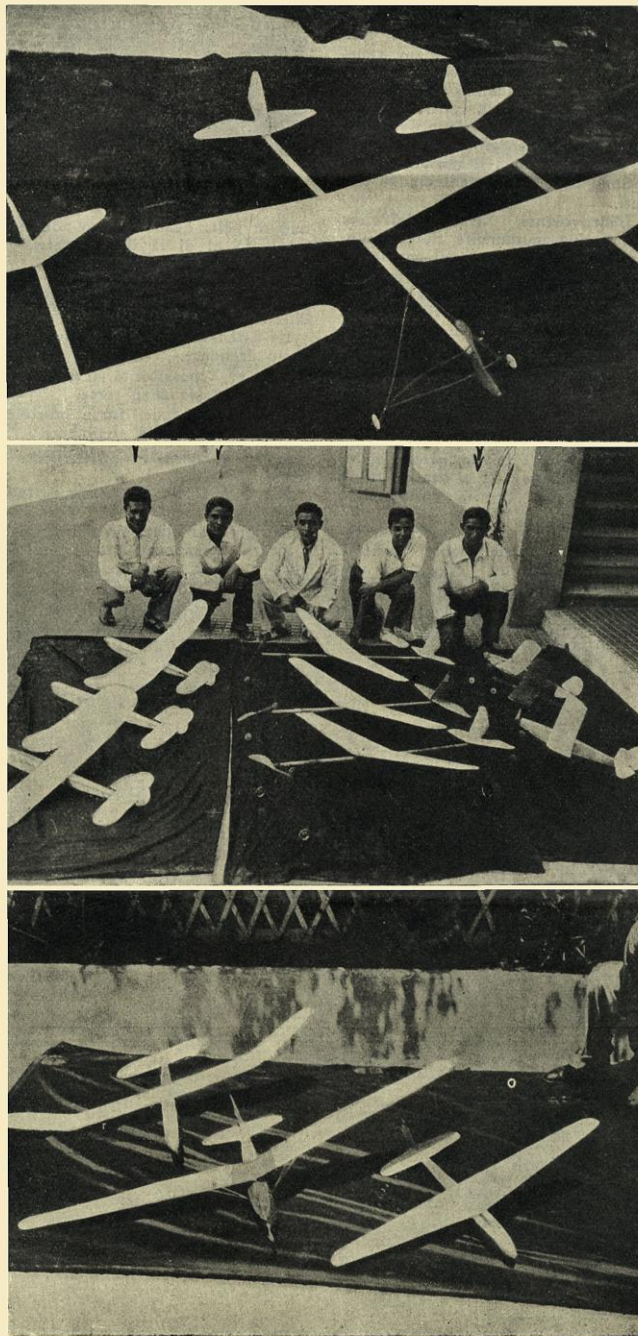
Il pilota italiano Valentino Pivetti, commosso da quel dolore filiale, decise allora di passar oltre all'ordine ricevuto e arricchire un viaggio che poteva sembrare temerario. Infatti dopo vari tentativi, egli riuscì finalmente a prender terra senza incidenti a Budapest in condizioni di visibilità assolutamente nulle. La sua compagna ebbe così la gioia di poter essere ancora riconosciuta dal padre.

Come Amy Johnson imparò a volare

Come venne all'aviazione Amy Johnson. Mollison, che ebbe il suo quarto d'ora di celebrità sotto il nome di "dattilografa volante"? In un modo abbastanza complicato. Essa era una svelta e vivace steno-dattilografa. Aveva studiato, dapprima, economia politica. Ma, evidentemente, l'economia politica, pur essendo una scienza degna di tutto il rispetto, è pochissimo adatta a far mettere insieme desinare e cena. Cosicché Amy Johnson, dovette, per vivere alla meno peggio, rassegnarsi a far la signorina di ufficio. Il lavoro non era poco. Ma qualche ora disponibile non mancava. Oltre i tasti della macchina da scrivere e gli strani geroglifici, Amy aveva una passione supplementare: quella per l'aviazione. Fece dei sacrifici e si iscrisse a una scuola di pilotaggio, quella di Stag Lane. Ma l'inizio non fu troppo promettente. La dolce miss era timorosa all'eccesso e non dava bene a sperare a chi l'istruiva. Le fu infatti consigliato di lì a poco, di cambiar aria e di dimenticare il rombo dei motori che non era cosa fatta per lei. Abbandonato Stag Lane, Amy si iscrisse ad un'altra scuola. Ma anche il secondo istruttore non tardò a prendere cappello dinanzi a tanta allieva e le disse chiaro e tondo che non sarebbe mai riuscita a combinar nulla di buono.

Questa volta i cocci — e forti — li prese la steno-dattilografa. La quale, per vendicarsi dei due istruttori, noleggiò un aeroplano da turismo e con quello partì sola soletta da Londra andando a finire in... Australia.

I suoi istruttori le mandarono immediatamente un cab'ogramma di congratulazioni, invitandola a dimenticare quanto essi avevano pronosticato circa il suo avvenire aviatorio.



L'attività aeromodellistica degli italiani di Tunisi soci della R.U.N.A. in tre eloquenti fotografie.

L' INVOLONTARIA BEFFA DI FRA' GINEPRO

Fra' Ginepro fu chiamato da Gabriele D'Annunzio l'eroico aviatore Gino Allegri, quando lo ebbe fra i suoi tredici piloti nella leggendaria impresa aviatoria "Il volo su Vienna".

Fu un audace vo'lo in formazione di tredici apparecchi S. V. A. sulla Capitale nemica con un preciso scopo umanitario e civile, di civiltà latina della quale solo l'Italia poteva essere capace. Bisognava mostrare al nemico la nostra audacia, arischiando la vita, per far piovere sulle vie e sulle piazze di Vienna, a migliaia i manifestini tricolori con un proclama del Poeta soldato.

Fra i tredici aviatori era presente D'Annunzio, come a Pola e a Bucari, per beffarsi della taglia che pesava sul suo capo. Fra' Ginepro era anch'esso fra quegli audaci, con i suoi capelli biondi, gli occhi cilestri, la barba fluente da monaco, con la sua serena figura ieratica in divisa da aviatore.

Gino Allegri era sereno nell'aspetto quanto deciso e irruento nell'attacco in un duello aereo. Era nato a Venezia nel 1893 e giovanissimo si era arruolato in un reggimento di artiglieria. La vita di caserma e di batteria però lo intristiva e lo rendeva malinconico e mutto; più volte aveva detto ai suoi camerati che avrebbe preferito andare in trincea, in prima linea, a contatto col nemico piuttosto che fossilizzarsi nelle retrovie; si sarebbe anche accontentato di essere assegnato alle autoblindate e magari ai sommergibili. E questi suoi desideri rispecchiavano esattamente quell'ardente passione combattiva che lo struggeva, quella smania sbazzina di menar le mani, quella fermissima volontà di vivere rischiosamente la sua guerra.

Replicate domande, insistenze presso i Comandi, petulanti sollecitazioni alla sua pratica, giovarono a fargli ottenere l'ammissione ad una scuola militare di pilotaggio. In brevissimo tempo seppe rivelarsi un sicuro pilota, un audace dominatore del cielo, un temerario e tranquillo acrobata dell'aria.

Per queste sue qualità non comuni fu assegnato all'81° Squadriglia, nella quale si prodigò incessantemente in azioni temerarie di osservazione e di bombardamento, in pieno giorno e a bassa quota. Dopo un lungo e terribile combattimento, mandò in fiamme un apparecchio nemico pilotato da un Asso celebre dell'aviazione austriaca.

Non desiderava che incontrarsi con piloti nemici che avessero un nome conosciuto, amava cercarli nei loro nidi nascosti, provarli con visite inaspettate sul loro cielo, compiendo pazzesche acrobazie.

Il mitissimo, sereno Fra' Ginepro, sempre pronto all'arguzia o al motto di spirito, quando era in groppa al suo veloce S. V. A., galoppante fra nubi e schianti minacciosi di shrapnells, assumeva la sua seconda personalità trasformato in un cavaliere alato, senza paura né indecisioni. In seguito alle sue brillanti gesta, ai suoi numerosi combattimenti, affrontati con perizia e audacia, fu trasferito alla gloriosa 87° Squadriglia, quella meglio conosciuta col nome augurale di "Serenissima" e che come insegna portava dipinto sulle grigie carlinghe il Leone di San Marco.

Nel volo su Vienna ebbe a compagni Natale Palli, Ferrarin e Antonio Locatelli.

Memorabile nella sua vita di aviatore è rimasta la cosiddetta Beffa di Feltre per la quale Fra' Ginepro ebbe la sua terza medaglia d'argento al valore.

Si trattava di fotografare da bassa quota il campo d'aviazione di Feltre e gli impianti che si trovavano nei pressi del medesimo, e tale incarico di fiducia fu affidato a Fra' Ginepro, il quale con la sua prontezza e disinvoltura, noncurante del fuoco che le batterie antiaeree avevano aperto contro il suo apparecchio, sorvola a soli 300 metri il campo nemico e tranquillamente, con quella serenità che sapeva trovare anche nei momenti più pericolosi, compie la sua missione. Terminata, mentre stava per tornarsene indietro, si accorge che il motore non funziona più regolarmente... nessun proiettile l'ha colpito e la panne inaspettata lo rende alquanto inquieto.

Compie in fretta tutti i tentativi per far riprendere il battito regolare a quel cuore d'acciaio, ma tutto è inutile. L'apparecchio perde quota e plana.

Lo S.V.A. è già a soli 100 metri. Le batterie hanno sospeso il fuoco, le mitragliatrici si sono ammutolite, tutti sul campo attendono con ansia



Un aeromodello costruito da un allievo della scuola della R.U.N.A. di Cremona.

col cuore sospeso l'imprevisto attentaggio. Qualcuno sorride soddisfatto e corre per essere pronto alla cattura di quell'aquila che viene dall'Italia. Ma Gino Allegri teme più la prigionia che la morte e decide in pochi istanti quanto deve fare in quel caso disperato. Scorge un ampio capannone aperto dentro il quale sono allineati parecchi aeroplani, non tentenna nella decisione, volge la prua del suo fido S.V.A. verso quell'ampia apertura; andrà a cozzare contro quell'e ali nemiche

distrugendole e trovando stoicamente la morte fra quei rottami.

Sul campo s'intuise subito la tremenda decisione del nostro Asso e si attende con l'animo sospeso il terribile epilogo, quando... il motore riprende improvvisamente, l'apparecchio aumenta la velocità verso la morte sicura... ma Fra' Ginepro è un abile pilota, lo S.V.A. scatta con una impennata meravigliosa e sfiora il tetto di quell'hangar che sicuramente sarebbe stato il rogo ardente sul quale si sarebbe consumato l'eroico sacrificio.

Fra' Ginepro fila come un proiettile verso le alte quote e si dilegua con il suo bottino fotografico e ridendo di cuore per lo scampato pericolo e per la gustosa beffa involontaria, ma ben riuscita.

Continuò la sua vita rischiosa, ebbe la sua quarta medaglia d'argento al valore, solcò tutti i cieli, esplorò le regioni più pericolose e cercò i suoi avversari fra i più celebri aviatori nemici.

Nell'ottobre 1918 tornando dal bombardamento di Portogruaro, nel compiere delle acrobazie sul campo di aviazione, il suo apparecchio venne investito da un altro aeroplano che tornava anch'esso e precipitò incendiandosi.

Il poeta Mario Gastaldi così disse di lui:

"Poteva trapassare sulle sfolgoranti braccia della battaglia, come il martire sulle braccia dell'Angelo; e lo hanno raccolto come si raccoglie il resto di un rogo male arso. Nessuno gli ha chiuso le palpebre. Nessuno ha potuto mirare la morte bella sul suo viso. Né il Poeta ha potuto baciare le sue caste mani e rendergli amore per amore, sommissione per sommissione. Prima di discendere sotterra, la sua forma si è disciolta e dispersa.

Poco pesava la sua cassa avvolta nella bandiera, sulle spalle dei prudi. Molto più dei suoi resti pesavano i fiori sparsi su di Lui".

G. Seganti



Piccoli giapponesi salutano la partenza di un apparecchio sul campo romano del Littorio.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

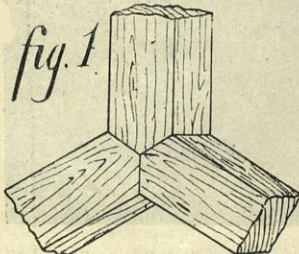
Via Riva Reno, 118 — BOLOGNA

La Palestra dell'aeromodellista

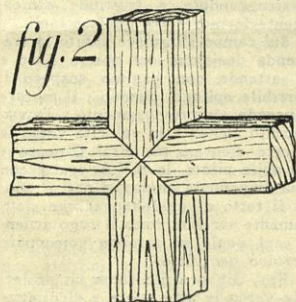
La costruzione dei modelli volanti

(DICIANNOVESIMA LEZIONE)

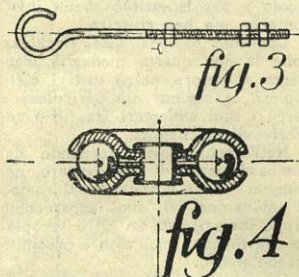
Può avvenire, per aeromodelli di forte carico e di grande superficie alare, che un'elica a due pale risulti di diame-



tro troppo grande, e quindi troppo lenta. Si deve ricorrere all'elica con tre, od



anche quattro pale, ottenendosi così condizioni più favorevoli per sfruttare l'e-



nergia motrice che si ha a disposizione. La costruzione delle eliche a più di due pale può essere fatta con lo stesso

procedimento spiegato per l'elica a due pale, fatta eccezione della preparazione preventiva dei blocchi di legno.

Per l'elica a più di due pale si deve preparare il legno in modo che le venature siano, in ogni pala, nel senso della lunghezza; perciò, se l'elica è a tre pale, la preparazione del legno sarà fatta con tre pezzi distinti ed uniti al centro con angoli di 120 gradi ognuno, con vertice sull'asse di mezzeria, e possibilmente con un disco interno formante un'anima di incastro (fig. 1); se invece le pale fossero quattro, i pezzi saranno quattro e con angoli al centro di 90 gradi, sempre con vertice sull'asse di mezzeria e, se è possibile, con anima interna di incastro (fig. 2).

Ogni sfacciatura dovrà combaciare esattamente con quella adiacente, e l'incollatura dovrà essere sempre eseguita con il massimo scrupolo per evitare che durante la rotazione dell'elica, si distacchino le pale.

L'unione dei pezzi deve essere fatta dopo che questi saranno stati ben squadrati e levigati su tutte le loro superfici e sempre prima di disegnare ed intagliare ognuna delle pale.

La tracciatura ed il procedimento costruttivo rimangono identici a quelli dell'elica a due pale; però il diametro del mozzo è bene sia più grande del normale.

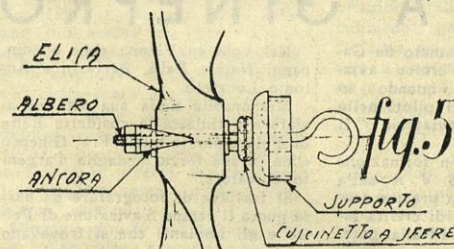
Anche queste eliche devono essere ben equilibrate e non sarà male, dopo finite, applicare, da ogni parte del mozzo, un dischetto di legno compensato di diametro uguale a quello del mozzo stesso.

Questi dischetti dovranno essere incollati e possibilmente fissati con una piccola vite in corrispondenza di ogni pala.

Per il montaggio delle eliche negli aeromodelli si ricorre a sistemi molto semplici. Se si tratta di eliche per modelli con motore ad elastico, basterà procurarsi un piccolo alberello munito di gancio per l'attacco della matassa di gomma.

L'alberello si ricava dal comune tonlino di acciaio di diametro di due o tre millimetri e della lunghezza sufficiente per l'occhiello.

Dalla parte opposta al gancio è bene che l'alberello sia filettato in modo da poter stringere con piccoli dadi il mozzo dell'elica e renderla solida con il suo asse (fig. 3).



Per ridurre poi al minimo l'attrito dell'alberello nel proprio supporto, è consigliabile l'applicazione di una perla metallica o di legno duro: preferibilmente un piccolo cuscinetto a sfere.

Il cuscinetto a sfere deve essere del tipo reggispinta, e può essere costituito da due dischetti metallici forati e con scanalatura circolare interna, in cui dovranno alloggiare alcune piccole sfere di acciaio; i due dischetti dovranno essere uniti tra loro mediante una boccola ribadita non a fondo, per permettere il libero scorrimento; la boccola dovrà avere un foro appena sufficiente per lasciare passare l'alberello (fig. 4).

Il montaggio dell'elica sull'alberello, come lo dimostra la fig. 5, non crediamo richieda altra spiegazione: come si vede dalla figura, è possibile e consigliabile anche l'applicazione di una leggera ancora metallica bloccata fra due dadi, che ha lo scopo di impedire la rotazione libera dell'asse entro il mozzo dell'elica stessa.

Se si tratta di eliche per modelli muniti di motore ad aria compressa o di altro tipo, queste dovranno essere montate sull'alberello stesso del motore con la applicazione di speciali boccole a vite od altri congegni fissati al mozzo stesso (fig. 6). L'aeromodellista esperto può anche montare l'elica non solidamente, ma a scatto libero, che si può ottenere mediante un piccolo innesto a denti.

Questo dispositivo permette all'elica di continuare a ruotare libera sul proprio asse per effetto della velocità di traslazione, quando l'energia motrice viene a mancare; permette al modello un volo planato assai più regolare e senza brusche frenate, sfruttando meglio e più lungamente le sue doti aerodinamiche. La velocità normale di rotazione dell'eliche nei modelli normali è contenuta fra i 15 e i 20 giri per secondo, ma spesso l'aeromodellista può ricorrere ad un espediente molto semplice per aumentare la velocità di rotazione dell'elica quando gli sembri insufficiente.

L'espediente è di mozzare, all'estremità, le pale dell'elica, diminuendone perciò il diametro e di conseguenza l'attrito con l'aria, col vantaggio di ottenere, con pari potenza, una velocità di rotazione maggiore.

Applicando questo espediente, si tenga presente che il passo dato all'elica non verrà a cambiare, poichè l'angolo delle sezioni è fisso, ed in nessun modo lo si può variare.

Un'elica, nel suo moto rotatorio, oltre alla trasformazione dell'energia del motore in lavoro di traslazione, produce anche *effetti giroscopici*.

Questo fenomeno fa sì che il modello in volo tenderà sempre a sfuggire in direzione contraria a quella impressagli dal senso di rotazione dell'elica.

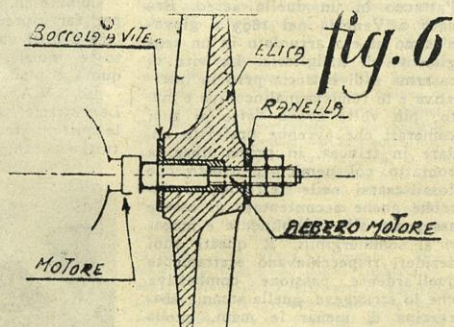
L'effetto di questo fenomeno si chiama *momento di rotazione o coppia giroscopica*, e può essere contrastato in modo che le sue conseguenze siano ridotte al minimo.

Nella costruzione degli aeromodelli basterà, se costituiti da un gruppo motore-propulsore a d'elica sola, disporre che l'asse di trazione sia posto un poco obliquamente rispetto all'ala; e cioè dovrà tendere verso sinistra, e viceversa nelle eliche sinistrorse.

Si può anche ricorrere ad uno spostamento del timone di direzione, od anche con una ben calcolata svergolatura d'ala; ma questo rimedio non è troppo valido, perchè cessata la rotazione dell'elica, l'opposizione al momento di rotazione continuerà ad esistere procurando l'effetto del fenomeno in senso inverso.

Dunque, il sistema dello spostamento dell'asse è più sicuro e di conseguenza è da preferirsi.

Nei modelli con gruppo motopropulsore costituito da due eliche, le reazioni e gli effetti giroscopici si elidono a



vicenda, purchè le due eliche siano tali, che per provocare la trazione dell'apparecchio girino in senso inverso.

(Continua).

Giarolla

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

RENZO FONTANESI - Padova. — Se tu possedessi il disegno dell'A. P. 5 non mi avresti rivolte tante domande perchè la risposta l'avresti trovata nella chiarezza del disegno. Ti sconsiglio ricalcare i profili con carta al carbone; non si ottiene un lavoro esatto e si sciupano i disegni che devono essere sempre conservati con cura. Per i materiali rivolgitli alle ditte nominate nel giornale. Modificando l'apparato propulsore nel modo da te pensato, si elimina la coppia di reazione, ma all'effetto del centramento del modello la cosa è assai diversa che con eliche coassiali.

GAETANO INCARBONE - Caltagirone. — Il dispositivo della tua elica è geniale; ma non tanto pratico quanto tu credi. E' necessaria l'applicazione di simili congegni per l'elica dei modelli volanti? Non hai pensato alla semplicità di un'elica che a scartata ultimata si renda folle con un congegno che nel più semplice caso può essere rappresentato da uno spillo? Un'elica folle in questo modo non reca alcun danno, rimane come peso; ma non porta alcun disturbo alla regolarità del planamento; mentre nel tuo caso rimangono due piani che possono formare una specie di ala oscillante pendente nell'aria con risultato molto dubbio. Se vuoi farne la pubblicazione nella Bottega de l'Inventore scrivi direttamente all'Ing. Sofistico inviando disegni chiari in inchiostro di china e con una altrettanto chiara descrizione.

I coefficienti che desideri del profilo 980 Eiffel 437 sono: $i = -4^\circ$, $c_p = 0,2$, $E = 12$; $i = -2^\circ$, $C_p = 0,3$, $E = 21$; $i = 0^\circ$, $C_p = 0,43$, $E = 23,8$; $i = +2^\circ$, $C_p =$



Fig. 95 (Vedi «Nozioni elementari di meteorologia») — La nube prodotta dalla corrente di pendio.

0,57, E = 22,9; i = + 4, Cp. = 0,7, E = 20; i = + 6°, Cp. = 0,82, E = 17,7.

CARLO CASOLARI - Modena. — Presentemente non ho i dati di quel profilo che mi chiedi; mi ricorderò di cercarli e se riuscirò a trovarli te li manderò. Un profilo buono per modelli di velocità può essere il N. 589 Saint Cyr 52, pubblicato nel N. 44 de L'aquilone dell'anno in corso. Sono sempre stato un ammiratore degli aeromodellisti modenesi: la loro vittoria a Roma è stata meritata, e tu modenese hai ragione di esserne orgoglioso.

NEDO NERI - Livorno. — Se il difetto della svergolatura è uguale in tutte e due le mezze ali, la cosa non può essere di gran danno diversamente occorre rifare l'ossatura di almeno una mezza ala, quella svergolata.

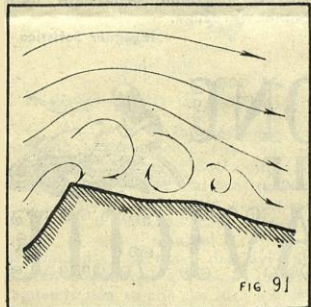
QUELLO CHE SI FIRMA IN GRECO. — Conosco solo quel tipo di carrello del quale è stata pubblicata la descrizione; non escludo che ne possano essere altri, e altri ancora potrebbero essere ideati; ma non me ne interessano perché considero il carrello retrattile una cosa inutile nei modelli volanti.

PAOLO BERBELLI - Reggio Emilia. — Non credo vi sia tornaconto trasformare il « Sid 66 » da idro a terrestre, però se vuoi farlo puoi ispirarti per l'attacco del carrello al modello « Eolo » i disegni del quale sono pubblicati nel numero de L'aquilone che ti è stato mandato.

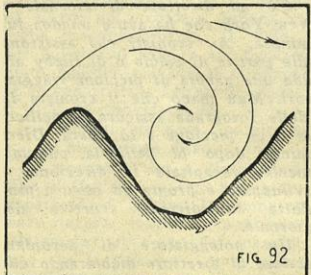
CORRADO BONSIGNORE - Roma. — Manda il tuo esatto indirizzo alla ditta Aeromodelli di Bologna che già per due volte riceve di ritorno il disegno del « Cirillo » che tu hai chiesto.

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

Cosa avviene dietro alla cresta del pendio? Questo di solito è un problema piuttosto trascurato benché della massima importanza. Abbiamo già visto che uno spigolo vivo all'estremità superiore del pendio dà luogo a dei vortici (fig. 91) che rendono pericoloso sia il volo



in quella zona quanto gli atterraggi e le partenze. Vedremo però più innanzi (a proposito delle termiche



orografiche) che anche questo fenomeno ci può essere utile (per il volo veleggiato degli alianti e dei modelli) in certe determinate condizioni. Per ora ci basti conoscere il pericolo in condizioni normali.

Il disturbo del vortice superiore può estendersi molto in profondità specialmente se il terreno si abbassa dietro alla cresta (fig. 91). Ne viene di conseguenza che in eventuali atterraggi con alianti bi-

sogna tenere elevata la velocità dell'apparecchio per essere sicuri di non trovarsi improvvisamente in perdita di velocità a causa della vorticosità dell'aria. Conviene picchiare fino a raggiungere la velocità di circa 70-75 km.-ora (con un veleggiatore tipo Ballerina-Asiago-Hütter 17) per iniziare la manovra d'atterraggio a mezzo metro da terra.

Immaginiamo ad es. dietro al nostro pendio di volo una valle (figura 92). La scia vorticosità distaccata dalla nostra cresta riempie tutta questa valle ove il senso generale di rotazione è quello segnato in figura. Una cosa simile si verifica pure in un avvallamento in mezzo ad un pianoro, prodotto ad es. dall'erosione di un fiume (fig. 93 a). Anche in questo caso avremo tutta la valle riempita da un vortice che gira in modo tale da generare una discesa sul pendio, che apparentemente si trova "battuto dal vento", mentre il pendio che si direbbe "sotto vento" presenta una certa ascendenza. Diciamo ciò non per conoscere una nuova fonte di correnti ascendenti, ma per sapere evitare la zona più brutta di una tale vallata. Infatti, è regola generale di non avventurarsi mai nelle valli perpendicolari alla direzione del vento. Solo le valli molto larghe (fig. 93 b) possono essere utili, poiché il vortice si limita al primo pendio e non si propaga fino al secondo, dove invece si forma la corrente ascendente.

Passiamo ora alla considerazione di un pendio che si trova sottovento e invertiamo il primo caso del pendio battuto dal vento. Si tratta dunque di un pendio liscio, molto lungo, che separa due pianori, uno più elevato e l'altro più basso (fig. 94). Il vento arriva dal pianoro alto. Il nostro pendio si trova quindi sottovento. Per aver un andamento della corrente analogo a quello mostrato in fig. 77-b) (Aquilone del 14 nov.) il pendio dovrebbe avere una pendenza piccolissima. Del resto, an-

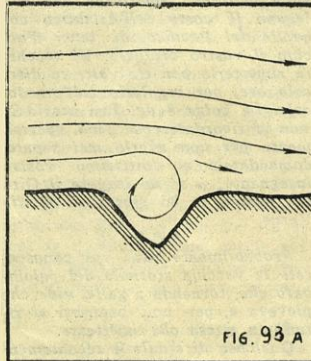


FIG. 93 A

FIG. 93 B



Fig. 96 (Vedi « Nozioni elementari di meteorologia ») — I cumuli prodotti dalle correnti di risucchio dietro le creste.

che considerando un corpo "aerodinamico" vediamo che la parte anteriore è panciuta mentre quella posteriore si raccorda con un angolo piccolo per evitare i vortici. Un pendio come quello della fig. 94 provocherà quindi sempre dei fenomeni vorticosi, e precisamente avremo

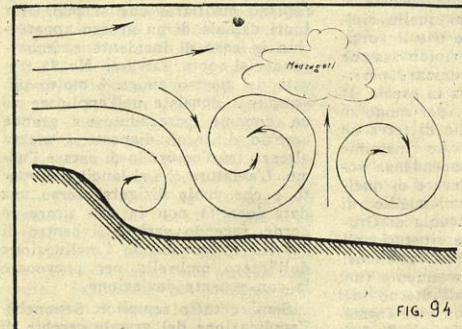


FIG. 94

un vortice subito a valle del pendio con un senso di rotazione uguale a quelli già visti in fig. 92 ecc. A questo vortice primario ne seguono degli altri, con sensi di rotazione opposti alternativamente (fig. 94). Mentre già il terzo e quarto vortice sono troppo deboli (a causa dell'attrito interno dell'aria) il secondario può avere una notevole importanza per il volo a vela. Infatti l'aria precipitata verso il basso sul dorso del vortice primario si risollewa di nuovo nel vortice secondario dando luogo ad una corrente ascendente sufficientemente forte (fino a 3 m/sec.) per il veleggiamento, ma nello stesso tempo poco turbolenta.

Finora abbiamo sempre considerato dell'aria asciutta, cioè non abbiamo tenuto conto dei fenomeni di condensazione. Nella realtà invece questi fenomeni avvengono spesso, specialmente quando si tratta di pendii di altezza rilevante. Come abbiamo già detto ripetutamente, l'aria si raffredda di circa 1 °C per ogni 100 m. di salita. Essa giunge quindi durante la sua salita ad una quota in cui la sua temperatura si abbassa ad un punto tale che l'umidità contenuta in essa condensa sotto forma di una nube. Nella fig. 95 vediamo un esempio tipico di una nube di pendio. Il vento arriva, nel caso della fotografia, dalla sinistra dello spettatore e va verso la de-

stra. Al di qua della montagna si forma quindi un'ascendenza coronata dai fracto-cumuli (in linguaggio meteorologico espressi colla sigla fr-Cu) che si vedono sopra la cresta. Da notarsi la quasi uniformità della base di condensazione, della forma della nube vediamo anche

la violenza della corrente ascendente. Accade talvolta che i piloti veleggiatori, durante un lungo volo sul pendio, siano costretti ad abbassarsi sempre di più a causa di un abbassamento della base di condensazione, ad es. in seguito ad un raffreddamento serale dell'aria.

La fig. 96 invece ci mostra un ef-

fetto simile riprodotto in larga scala. Si tratta di una moltiplicazione del fenomeno che noi abbiamo visto in fig. 92, cioè del risucchio formantesi in una valle. La fig. 96 riproduce la visione di una serie di creste e di valli. Il vento parte dal primo piano e va verso l'orizzonte. Dietro ad ogni cresta vediamo formarsi una catena di fr-Cu di risucchio.

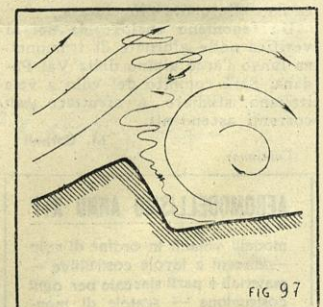


FIG. 97

Un caso molto più notevole dei due testè descritti è quello dell'ascendenza che si forma nel vortice secondario di un pendio sottovento. Abbiamo visto la nascita di tale ascendenza in fig. 94. Ora è naturale che nelle condizioni descritte possa aver luogo la condensazione con conseguente formazione di una nube. Un fenomeno del genere è diventato, anzi, storico per il volo a

vela e ne riportiamo qui brevemente la storia. La scuola di Grunau (Germania) una volta sospendeva i suoi voli tutte le volte che il vento soffiava in direzione opposta a quella del pendio. Ora si notava che in queste condizioni nel bel mezzo della valle si formava una grossa nube informe chiamata dal popolino "il Moazagotl" in seguito ad una leggenda che immaginava questa nube quale imperitura trasformazione di un contadino fannullone il cui nome era Gottlieb Motz (nel dialetto locale Motz-Gottl). Furono fatti dei sondaggi sistematici dai quali risultò che la detta nube era una sorgente di ascendenza continua (e noi sappiamo, ora, perchè). Oggi gran parte dei brevetti di Grunau sono fatti appunto sotto e nell'interno del "Moazagotl" il cui nome è stato dato anche ad un famoso veleggiatore del costruttore Wolf Hirth. Non aggiungiamo qui la fotografia del "Moazagotl" perchè esso non è molto "fotogenico" a causa della sua sagoma mal definita e del suo colore grigio. In complesso però esso assomiglia ad un grosso cumulo con notevoli dimensioni trasversali.

Finalmente descriviamo un fenomeno che è stato scoperto solo quest'anno e che ha già avuto notevoli applicazioni. Quando il vento soffia perpendicolarmente ad una montagna di sezione simile a quella della fig. 97, ed in modo da risalire il pendio dolce lasciando quello ripido sotto vento, accade che il vortice a valle del pendio ripido assume una violenza tale da deviare perfino i filetti d'aria sopra la cresta. Il vento incontra quindi, per modo di dire, oltre ad un pendio di terra un altro pendio d'aria. Le massime quote raggiunte dall'ascendenza sono quindi assai più elevate di quelle normali. Infatti coll'ausilio di una tale corrente la scuola di Grunau ha potuto eseguire ripetuti voli al di sopra dei 6000 m. Trattandosi di un vento freddo proveniente (nel caso di Grunau) dall'interno del continente asiatico, non vi è formazione di nubi cumuliformi. Si formano invece dei sottili veli di altostrati di forma lenticolare. La tecnica dei voli di quota eseguiti a Grunau è la seguente: il veleggiatore parte dal campo situato ai piedi del pendio ripido e si fa rimorchiare vicino al pendio circa a mezza costa (il punto di sgancio è segnato con una + in fig. 97). Liberatosi dal rimorchiatore esso segue poi la traiettoria tracciata in figura fino alle quote più elevate.

Un fenomeno analogo da noi si verifica nelle giornate di tramontana lungo l'arco alpino della Val Padana. Sarà compito del volo a vela italiano studiare e sfruttare tali correnti ascendenti.

M. Garbell

(Continua)

AEROMODELLISMO ANNO XVI

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937 con listino prezzi inviando una lira



Paracadute in tutte le salse

Il problema della sicurezza dei volatori è vecchio, si può dire quanto l'aviazione stessa. Le origini del paracadute aereo si perdono infatti nel tempo; fin dai primi tentativi dell'aviazione, gli inventori non hanno lasciato nulla d'intentato per garantire la vita degli aviatori.

In Italia si adopera uno dei migliori paracadute del mondo, sia per leggerezza e per robustezza che offre il suo uso pronto ed efficace.

Ma credete che tutto questo basti ai nostri amici? Neanche per idea. Eccone uno, che non è nuovo ai fasti della "bottega", che ha rinnovato il suo ricordo mandandoci un'altra invenzione che ha intitolato, nientedimeno, che "paracadute dirigibile". Non vi spaventate. Non si tratta di un paracadute al quale sono stati applicati dei motorini con relative eliche e conseguenti timoni per la direzione e la quota. E neanche si tratta di un piccolo aeroplano ausiliario che si può tirar fuori dall'ala di un grosso apparecchio in caso di incidente e, imbarcandoci sopra, salvarsi. No. la trovata del nostro amico è molto più semplice: consiste nell'applicare ad un comune paracadute un grande cerchio di legno disposto a mezza altezza tra l'ombrello di seta e l'uomo. L'aviatore che si lancia nel vuoto e che vuole dirigersi verso una data località non fa che tirare le corde, facendo variare il centro di gravità e provocando l'inclinazione dell'intero ombrello per provocare la conseguente deviazione.

Sembra tutto semplice. Senonchè, l'applicazione del grande cerchio di legno, oltre che essere impossibile date le piccole dimensioni d'ingombro che deve avere il paracadute ripiegato, dimensioni che debbono permettere di concentrare il tutto in un piccolo involto da portare dietro il dorso, non porterebbe alla soluzione del problema e l'unico vantaggio sarebbe quello di far precipitare verso la terra il paracadute con una velocità maggiore. Infatti inclinato tutto l'ombrellone di seta

si provocherebbe una resistenza minore alla discesa modificando appena la direzione del moto. Anche oggi chi si lancia in paracadute e vuole evitare qualche ostacolo durante la discesa, se è molto abile riesce con gesti ampi delle gambe e tirando le corde che vanno ad attaccarsi al serico ombrello del paracadute a variare di poco la rotta perpendicolare verso la terra.

A proposito di paracadute vi sottopongo un altro dei fiori del mio giardino delle invenzioni. Un apparecchio sicuro a prova di bomba! Il suo progettista, il romano Tomei Sergio, ha cacciato paracadute da

per tutto: tre grandissimi per sostenere tutto l'apparecchio; le poltroncine per i passeggeri, da far saltare fuori al momento del pericolo, munite pure di paracadute e di razzi segnalatori. Oltre a tutto questo sono istallate a bordo dell'apparecchio varie bombe pirofughe per spegnere gli incendi. Non c'è male e se tutto entra in funzione, si avrà uno spettacolo di attrazione da circo equestre. Immaginate: bombe che esplodono, poltroncine lanciate nel vuoto che sparano razzi, ombrelloni enormi che faranno dondolare nel cielo tutto l'apparecchio...

Innanzi tutto, caro Tomei, il peso di tutto questo armamentario sarebbe talmente forte, che dopo aver istallato a bordo tutti quei paracadute, non si potrebbero più caricare i passeggeri. Ed allora questi sarebbero veramente sicuri di non precipitare... Le famose bombe pirofughe, che avrai sentito nominare tempo fa, servono poco contro il fuoco sviluppato a bordo di un apparecchio che vola, poichè la velocità rinnova continuamente l'aria e scaccia il fumo sviluppato dalla bomba pirofuga.

Ingegnere Sofistico

BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Giù il cappello, ragazzi, davanti a Betty Snell aviatrice canadese. Betty è nata paralitica delle gambe. Per quanto possa ricordare, nei suoi venti anni di vita essa non ha mai fatto un solo passo. Un giorno accompagnò in auto una sua amica a un aeroporto dello Stato di Ontario e una grande idea le brillò in mente. "La natura — si disse — mi ha negato l'uso delle gambe; avrò le ali." Lì per lì s'intese col direttore dell'aeroporto, uomo d'intelligenza e di cuore, veterano della grande guerra, e le fu attrezzato un aeroplano con comandi speciali. Oggi la piccola Betty è pilota, vola felice e non guarda più con accorata tristez-

za le sue amiche che camminano alla superficie.

C'è un direttore di giornale a New York che ha avuto un'idea luminosa. Ai cronisti che assistono alle partite di calcio o di rugby affida una gabbia di piccioni viaggiatori. Man mano che il cronista fa delle fotografie assicura la pellicola a un piccione e lo libera. Dieci minuti dopo la pellicola, puntualmente recapitata in direzione, è sviluppata e pronta ad essere riprodotta sull'edizione sportiva del giornale.

Un noleggiatore di aeroplani scrisse al direttore dichiarando che quello suo era un sistema passatista e che doveva aggiornarsi servendosi di aeroplani, anzi, dei suoi aeroplani.

"Volentieri — rispose il direttore — Informami allora quando avrete un apparecchio capace, come un piccione, di decollare dalle ginocchia del cronista e di atterrare su quelle mie".

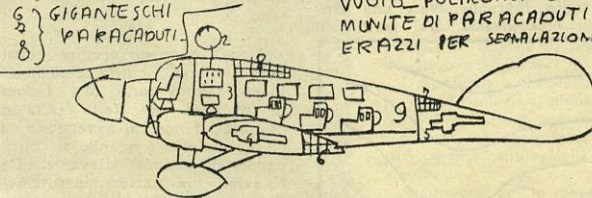
Ricordatevi, quando viaggerete sulle avioinee americane che collegano le coste dell'Atlantico con quelle del Pacifico, di tener d'occhio il vostro orologio. Vi toccherà rimetterlo ben tre volte in dieci sole ore, per regolarlo sull'ora locale. La colpa è dei fusi orari. Se non vi ricordate cosa sono, specialmente per non averlo mai saputo, domandatelo al dottissimo vostro insegnante; o se no leggete il Giro del mondo in 80 giorni, di Giulio Verne.

Probabilmente tutti voi conoscerete la vecchia storiella del palombaro che, tornando a galla, vide che pioveva e, per non bagnarsi si rifugiò in attesa che smettesse.

Qualcosa di simile è recentemen-

- 1 POSTO PILOTAGGIO
- 2 ANTENNA RADIO
- 3 POSTO RADIO
- 4 BOMBE PIROFUGHE X
- 5
- 6 } GIGANTESCHI
- 7 } PARACADUTI
- 8

9 CABINA CON 6 POLTRONCINE CHE MEDIANTE BOTOLA POSSONO ESSERE LANCIATE VUOTO POLTRONCINE MUNITE DI PARACADUTI ERAZZI PER SEGNALAZIONI



L'aeroplano più nuovo del mondo —
 Was never built —
 che te ne pare —
 Tomei Sergio

te accaduto in un campo d'aviazione argentino. Un vecchio paracadutista doveva fare un lancio d'esercitazione. Verso gli ottocento metri il pilota gli gridò di portarsi sull'ala per esser più sicuro di non urtare gli impennaggi. "Già, e se poi casco?" fu la stupefatta risposta del paracadutista, che, subito dopo si lanciò scavalcando l'orlo della carlinga.

Ed ecco l'ultima, per oggi, che mi garantiscono autentica.



Cap. IX.

Il gatto rosso di Natalina

— Ma, caro il mio ragazzo — esclamò nervosamente Giordani — quel tuo fratello è l'essere più impulsivo di cui abbia mai sentito parlare. A quanto ho potuto capire, se ne stava tranquillamente a Gidda, ospite di amici egiziani e di là è bruscamente partito, dandovi un appuntamento qui a Gibuti; partito seguendo non so che sua idea o chissà che cosa... Poi risulta che s'è sbagliato e voleva dire San Paterniano e non Gibuti. Da Gibuti, senza consultar nessuno, nè il console nè alcuno della colonia italiana, ripiglia precipitosamente il volo...; per dove? Lui solo lo sa! Scusami tanto, figliolo, ma questo si chiama agire con la testa nel sacco... Quanti anni ha tuo fratello?

— Ventuno, mi pare... — rispose con un filo di voce Enzo.

Si trovavano, lui e Natalina, in casa di Giordani la sera stessa della partenza di Marino. La buona commare taceva, mordicchiando sconsolatamente una cocca del fazzolettone che le fasciava il capo. Enzo aveva una gran voglia d'inquietarsi con Giordani che parlava con tanta severità di Marino, ma si frenava perchè capiva che prendeva a cuore le ricerche come se fosse stato uno della famiglia.

— Vent'anni! Bella roba... — riprese Giordani — A ventun anni io ero già vecchio, perchè ero scappato di casa già da sei anni per fare il marinaio... Beh, lasciamo andare, che questo non c'entra... Ora riepiloghiamo tutto quel che sappiamo e cerchiamo di ricavarne le conseguenze per regolarci su quel che s'ha da fare...

Dunque, primo: tuo fratello è precipitosamente partito dall'aeroporto con solo tre ore di benzina a bordo, a quanto m'hanno riferito; quantità, dicono i meccanici francesi del campo, che può bastare per fare anche 500 chilometri.

— Si sbagliano! — interruppe fieramente Enzo — Con tre ore di benzina il *Nuova Roma*, specie ora che ai galleggianti abbiamo sostituito il carrello, può farne almeno 650...

— Vada per 650... Dove andava Marino? Questo è il mistero;... ma fino a un certo punto...

La zia Maudie, insegnante in città, va a visitare la sorella che vive in un paesello delle montagne della Scozia. La brava donna, ansiosa di dimostrare tutta la sua enorme sapienza al nipotino di nove anni, gli dice festosamente:

— Eccomi a te, John. Sono a tua completa disposizione. Fammi tutte le domande che vuoi, caro.

— Grazie, cara zia: — cinguetta quel tesoruccio di bimbo — vuoi dirmi il carico alare dell'ultimo Spitfire da intercettazione?

L'imbonitore

— Che, ne sa qualcosa, benedetto? E perchè non parla subito allora?... — sbottò affannosamente Natalina.

— Piano, piano, signora. Non so nulla, io... Solo che mi son formata un'opinione che potrebbe benissimo essere sbagliata... Si tratta di questo: qualcuno ha veduto Marino gironzolare in questi giorni alla stazione intorno a certe casse d'armi destinate al negus... Stamattina è tornato alla stazione, non le ha più trovate ed è saltato a precipizio su un tassi che l'ha portato al Consolato... Il resto lo sappiamo. Riassumendo, la mia opinione è questa: che quel diavolo di ragazzo, sentendo che le armi erano partite per l'Abissinia, abbia avuto la modesta pretesa di salvare la Patria inseguendo il treno. Che cosa poi pensasse di fare per me è inconcepibile... Ansalire il treno sen-

za bombe o mitragliatrici, è ridicolo pensarlo; e allora?

— Allora? — esplose Enzo indignato — E le par poco l'aver scoperto che c'erano delle armi destinate ad essere usate contro i nostri soldati, e il poter raggiungere il treno che le trasportava, e vedere dove le scaricano, e chi le ritira... Insomma, tutto questo le par nulla?

— Bene, ragazzo mio! Si vede che sei fratello di Marino! Ma dimmi un poco: ci credete così imbecilli o distratti, noi italiani di Gibuti, voi altri? Credete davvero che non sappiamo, fino all'ultima cartuccia, quanto materiale da guerra passa di qui per andare a finire nelle mani di quel simpaticone di Sellassiè? E che bisogno c'era di seguire in aeroplano un treno luma-ca, se abbiamo ad Addis Abeba e in tutta l'Abissinia della brava gente che ci tiene informati a puntino di quel che succede? Non sai che ad Addis Abeba abbiamo un ministro d'una energia ed accortezza fenomenali?

Per sapere quel che voleva, era sufficiente che Marino avesse una conversazione di due minuti, magari, col portiere del nostro Consolato...

Segui qualche momento di silenzio, perchè Enzo, confuso, boccheggiava senza saper che rispondere alle argomentazioni di Giordani che gli sembravano giustissime. Natalina smaniava sulla sua seggiola.

— Ma... ma... — scoppì ad un tratto il ragazzo che non ne poteva più, violetto per l'indignazione — ma se sapete tutto, com'è che lasciate fare e non impedito ai neri di ricevere armi destinate a colpire i nostri compatriotti?

— Che la scusi, sa? — approvò Natalina — Ma, secondo me, l'ha ragione il mio ragazzo... A che serve saper le cose se non si rimedia? Sarà che sono una povera contadina ignorante, ma questo proprio non mi va giù! E che la scusi la franchezza!

Giordani, senza rispondere, s'alzò e s'accostò a una finestra accennando agli altri di seguirlo.

— Guardate là, su quel tetto, e anche su quella specie di torre, e su quel capannone del porto. Vedete quelle bandiere?

— Sì, certo...

— Sono bandiere italiane?

— No, — rispose Enzo — so benissimo che sono francesi.

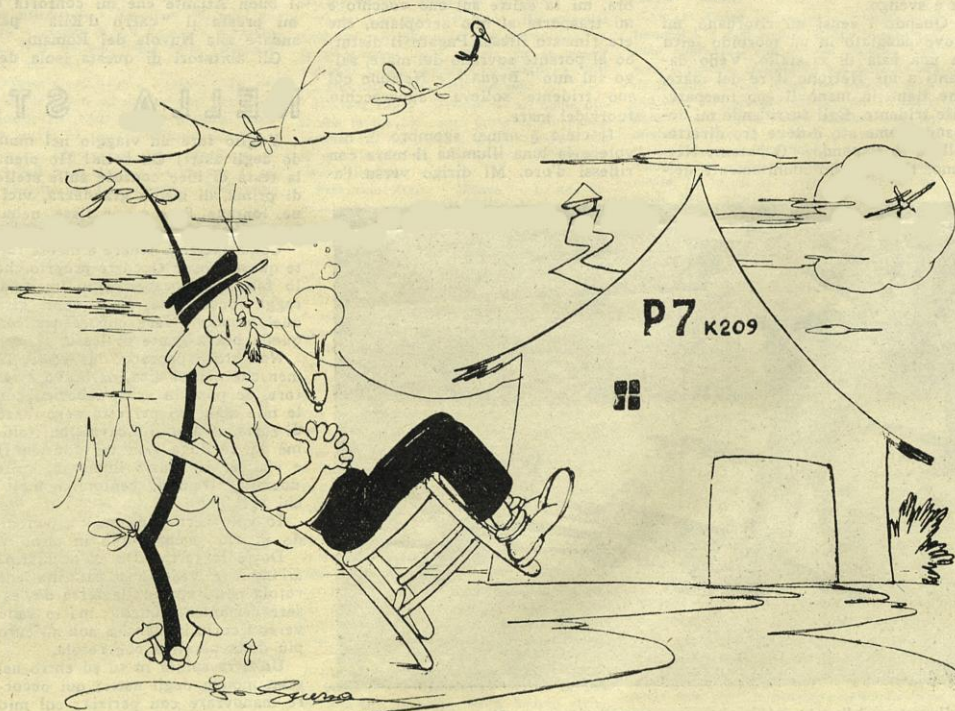
— E sapete che vuol dire questo? — continuò Giordani; e, siccome gli altri tacevano, riprese: — Vuol dire che questa è terra francese e non italiana, ossia che siamo in casa d'altri, di gente, cioè, che si infischia allegramente di tutto quello che a noi sta a cuore e che non muoverebbe un dito per impedire quello che a noi sembra un delitto; capite? Se io o un altro avessimo denunciato alle autorità francesi quello che, del resto, sapevano benissimo, cioè il traffico di armi, ci avrebbero riso in faccia, e se avessimo tentato qualcosa per impedirlo con le nostre mani, ci avrebbero scaraventato in prigione e il traffico sarebbe continuato lo stesso... Capisci, ragazzo mio? E non essere troppo severo con noi di quaggiù!

— Mi scusi, signor Giordani! — fece Enzo arrossendo — Ho parlato come uno sciocco... Ma almeno i francesi, ricordando che per tre volte li abbiamo salvati nella guerra mondiale, potrebbero bene esser dalla nostra parte adesso, in una cosa che a loro non costa niente...

A quelle parole Giordani fu preso da un accesso di risa così potente, che fu costretto ad alzarsi e a fare tutto piegato il giro della stanza. Tornò a sedere, asciugandosi il sudore, e, sempre scosso da assalti di riso, gorgogliò:

— O, povero figliuolo... La riconoscenza francese! Ah, ah, ah!... Questa sì, che è buona!

— Io capisco, sai, Enzo... — intervenne seria seria Natalina posando una mano sul ginocchio del ragazzo. — E' come la storia di quel gatto rosso; ti ricordi?



...Solo un casellante, dice di aver notato...

Enzo accennò di sì.

— Che gatto, signora? Mi racconti.

— Roba da nulla, sa, signore... — soggiunse Natalina — Era un gattaccio rosso, mezzo morto di fame e che, per giunta, certi ragazzacci avevano buttato in un canale... Mi venne a miagolare davanti alla porta, che era una pena sentirlo... Lo feci entrare, lo asciugai, lo misi al caldo, gli detti latte tiepido e un po' di pesce e decisi di tenerlo con me... Dopo una settimana era bello e prospero che bisognava vederlo... Beh; mi ammazzò sei pulcini e poi mi si avventò agli occhi perchè lo sgridavo... Guardi mo' qui; porto ancora il segno... Ho dovuto mettermi in casa un cane mezzo selvatico perchè se ne andasse; e anche ora...

Il campanello del telefono trillò. Giordani accorse.

— Sì, sono io, Giordani... Bene... sì... sì... Ho capito... Questo è tutto? Hum... sta bene; penso io ad occu-

parmi di loro. Grazie, cavaliere; se ci sono altre novità, mi tenga informato, la prego.

Tornò, rannuvolato, accanto ai due che lo spiavano ansiosamente in volto.

— Brutte notizie, signore? — chiese con voce strozzata Natalina, levandosi a mezzo. — Brutte notizie di Marino?

— Calma, signora, calma! Le notizie non sono nè belle nè brutte; per la semplice ragione che mancano completamente. Il console ha fatto diramare telegrammi tutt'intorno, per un raggio di 500 chilometri e per tutta la linea ferroviaria fino ad Addis Abeba.

Non se ne sa nulla. Solo un casellante, a un centocinquanta chilometri di qui, dice d'aver notato un aeroplano azzurro che volava piuttosto basso, ma che poi prese quota allontanandosi dalla strada ferrata verso nord-ovest. E non c'è altro. Un po' pochino, è vero?

(Continua). Enzo Jemma

IL II° PREMIO DEL III° CONCORSO SCUOLE MEDIE

Ecco i due elaborati che sono stati classificati secondi, pari merito, dalla giuria del III concorso letterario bandito da «L'Aquilone» fra gli allievi delle scuole medie inferiori.

IL BERNOCOLO DEL LATINO

«Vedete, questo ragazzo ha il bernoccolo del latino!» dice il professore rivolgendosi a noi. Ed io penso: «Lo potessi trovare anch'io!».

Il cielo è nero, la pioggia cade a torrenti, il vento ulula, di tanto in tanto un fulmine illumina le tenebre ed un rombo pauroso lo segue poco dopo; il mare al di sotto mugghia con furore e scaglia nell'aria le sue paurose ondate. Il mio «Breda 64» in quell'infuriare di elementi, sbanda terribilmente, e l'andatura del motore è irregolare. Ad un certo momento perdo il controllo dell'apparecchio e precipito nel mare: un brivido di terrore mi scuote e svengo.

Quando i sensi mi ritornano, mi trovo adagiato in un morbido letto in una sala di cristallo. Vedo davanti a me Nettuno il re del mare, che tiene in mano il suo inseparabile tridente. Egli sorridendo mi domanda come sto e dove ero diretto. Allora io rispondo: «O potente Nettuno, ti ringrazio infinitamente del-

le cortesie che mi hai usato; io ora mi sento bene e voglio ripartire alla ricerca del bernoccolo del latino che tanto bramo. Ti sarò grato se mi vorrai dare qualche informazione in proposito». Il re del mare si gratta la zucca, rovinando l'elegante pettinatura, e così parla: «Io non sono esperto in cose magiche, e ti consiglio d'andare ad informarti dal mio amico mago Atlante nella luna». Detto ciò mi conduce nella sala da pranzo e mi fa inghiottire una misteriosa pallottolina di tutti i colori e i sapori che subito mi sazia. Poi, dopo avermi fatto fare conoscenza con le nereidi che erano intente a darsi il rossetto alle labbra, mi fa salire sul suo cocchio e mi trasporta al mio aeroplano, che era rimasto illeso. Pagato il disturbo al potente sovrano del mare, salgo sul mio «Breda», e Nettuno col suo tridente solleva l'apparecchio fuori del mare.

Il cielo è ormai sgombro di nuvole e la luna illumina il mare con riflessi d'oro. Mi dirigo verso l'a-



La scuola di avviamento professionale industriale «Michele Bianchi», di Roma, possiede un ottimo laboratorio aeromodellistico. Eccolo mentre vi ferde il lavoro.

stro che fa tanto sognare e in meno di dieci ore di volo posso atterrare su di esso. Ma ecco che appena sceso a terra, o meglio a iuna, mi si avvicina una guardia notturna lunatica che mi dice con voce sarcastica: «Dieci e dieci di multa per aver svegliato il vicinato». Ciò mi stupisce: tuttavia sborso la somma richiesta — ho in tasca più di cinquecento lire — e gli domando dove abita il mago Atlante. Saputo, mi dirigo verso il luogo indicato. Il buon mago mi riceve festosamente, ed io sto per spiegargli il motivo della mia venuta, quando egli mi dice: «Non ti disturbare, perchè mi ha già telefonato Nettuno». La cosa mi meraviglia assai, ma non dico niente per non fare la figura dell'ignorante. Atlante finalmente mi dice che per trovare il mio famoso bernoccolo del latino, bisogna andare da Cicerone nella Nuvoia dei Romani. In compagnia del mago mi reco dove ho lasciato l'apparecchio, e con sommo dis gusto devo constatare che anche sulla luna vi sono i ladri: infatti il mio «Breda 64» è scomparso. E' allora il buon Atlante che mi conforta e mi presta il «carro d'Elia» per andare alla Nuvoia dei Romani.

Gli abitatori di questa isola del

cielo sono i più grandi personaggi della storia romana.

Io, senza badare a Cesare e ad Augusto che mi guardano stupiti, mi reco direttamente da Cicerone. Sulla porta della sua abitazione sta scritto: «M. Tullio Cicerone oratore», e più sotto: «Chi apre chiuda». Suono il campanello più volte, ma nessuno risponde; allora entro adagio adagio, e vedo una cosa che scusa il silenzio che aveva seguito le mie scampanellate: il grande oratore, seduto su una comoda poltrona e con la pipa in bocca, è immerso nella lettura de «L'Aquilone». Devo scuoterlo per trarlo dalle sue riflessioni aviatorie, e dopo di essermi presentato, gli dico che ero venuto da lui per avere il sospiro bernoccolo del latino. Cicerone, il grande oratore e filosofo latino, sorridente, per tutta risposta mi fa uno sgambetto a tradimento facendomi picchiare il capo su una lapide sulla quale è scritto:

«Qui quaerit invenit»

Mi sveglia con un forte dolore di capo; mi stringo la testa fra le mani e mi accorgo che è spuntato un bernoccolo. Allora penso: «Che sia veramente il bernoccolo del latino?».

Giampiero Calcaterra

NELLA STRATOSFERA

Voglio fare un viaggio nel mondo degli astri! Oh bella! Ho piena la testa di idee confuse sulle stelle di prima, di media grandezza, vicine, lontane, fisse e non fisse, nebulose o brillanti!

Come faccio a tenere a mente tutte queste cose? Occorre proprio che io faccia una capatina in quei paraggi, toccare con mano come gira quel mondo e fare conoscenza con quella brava gente di lassù.

Non sto a pensarci due volte. Io, men che non si dica, da bravo aviatore, se pure in erba, fabbrico con le mie mani un perfetto aereo-razzo di carta, vi monto a cavalcioni (ahimè la carlinga non mi contiene!) e via per lo spazio immenso, mille duemila, tremila, centomila metri, chi sa!

Io volo vertiginosamente, puntando in alto, sempre più in alto.

Dov'è la terra? Do un'occhiatina all'ingù e vedo una patatina che rotola nello spazio: la terra dev'essere certamente quella; ma io vado verso i corpi immensi e non mi curo più della patatina che rotola.

Un'altra spinta in su ed entro nel gran mondo degli astri; qui occorre manovrare con perizia; col mio apparecchio guizzo tra astro e astro,

ben attento di non incappare, col rischio di intaccare la crosta lucente di qualche stella o di rovinare la coda del mio aereo-razzo.

Ma ecco che una gran massa bianca si offre ai miei sguardi incantati. Che è? Scienza astronomica, aiutami! E' la Via Lattea. Mi dirigo verso quella e atterro. Ho giusto sete: bevo un sorso alla salute dei lattivendoli, do una pulitina al mio apparecchio, prendo una manciata di sterline e le getto nello spazio, e poi via... Ormai sono fra gli astri, come un pesce nell'acqua; vado a dare un saluto alle Orse. Do un giro, toccando le varie costellazioni: che gusto avvicinarsi senza paura al Leone, sorvolare i signori Gemelli, farla in barba al bellicoso Toro, tirare un corno all'Ariete, far l'occholino al Pesce, marmeo allo Scorpione: che gusto, che gusto matto!

Ma ecco che vedo una stella di splendore immenso, mi abbacina quasi, e mi attira irresistibilmente verso di sé: la riconosco: è Antares, la più grande stella dello Scorpione.

Leggeri come piuma, io e l'apparecchio, andiamo a posarci su un piano lucentissimo. Mi sembra di



Un aeromodello ad aria compressa presentato al Concorso Nazionale del 1935.

essere un re alla conquista di un nuovo mondo.

Faccio un giro di ricognizione, prendo appunti e rilevo posizioni.

Metto il mio aereo in tasca, carta e matita in mano e comincio l'esplorazione e prendo le note.

Mi imbatto in una specie di albero dalla corteccia lucente e i rami carichi di conchiglie fossili. Una meraviglia! Vi salgo e, in lontananza, vedo qualche cosa che si agita. Quello deve essere certamente un abitante di Antares.

Levo di tasca il mio aereo-razzo e volo vicino al mio uomo. Egli è una specie di nano, con una gran barba che scende fino ai piedi e ha in testa una specie di cappello a turbante. Faccio un inchino ed egli mi guarda coi suoi occhietti fosforescenti, ma non sembra per nulla meravigliato — T'aspettavo — mi dice.

Io sgrano gli occhi, sentendo che parla la mia lingua: — Mi aspettavi?

— Sì, da molto tempo.

Gli stringo la mano: — Com'è che parli italiano?

— E' la più bella lingua che io conosca e non parlo che quella, per quanto conosco tutte le lingue.

Discorriamo amichevolmente sugli usi della terra e su quelli degli antaresini. Io volevo lasciarlo strabillato, mostrando il mio aereo-razzo, a prova del progresso raggiunto, ma egli, con un sorrisetto ironico, mi dice:

Eh! ragazzo mio, quassù siamo più progrediti di voi terrestri ed abbiamo trovato non solo l'aeroplano

no e l'aero-razzo, ma il modo di volare senz'ali, l'oro sintetico, l'elisir di lunga vita e una macchina che ci rende invisibili. — E così dicendo mi mostrò infatti ogni cosa ed io tutto noial per riportare in terra le nuove invenzioni.

Ma si faceva tardi. Salutai il mio nuovo amico, promettendogli che sarei ritornato ed egli mi disse: — T'aspetterò — Ed in pegno d'amicizia mi diede un pelo della sua barba. Montai sul mio aeroplano e, via per il ritorno. Mi riposai sulla stella Polare, dove scrissi il mio nome in un angoio!

Giù, giù, avvistato la patatina che rotola: è la terra.

Il cuore ha un balzo di gioia al pensiero di rivedere i miei cari e di raccontare la mia avventura.

Ma un balzo del razzo mi fa perdere l'equilibrio e devo tenermi con tutte le forze al mio cavallo di carta. Ahimè, mi sfugge il prezioso pelo della barba dell'antaresino, mi vola via la mia nota, ma ho salva la vita.

Atterro dolcemente sul tetto della mia casa.

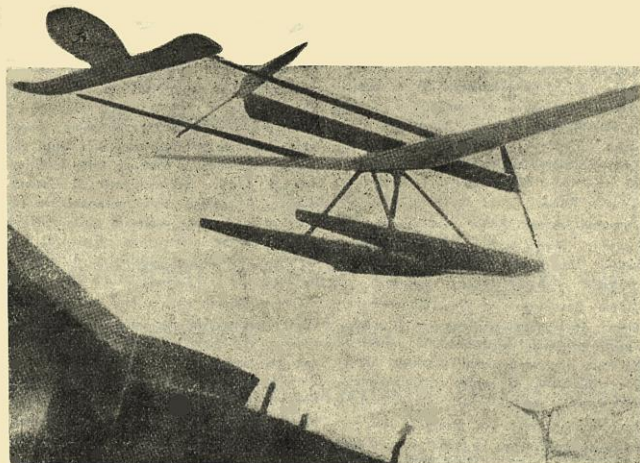
Che festa per tutti!

Racconto agli scienziati quanto ho fatto e visto.

Ingrati! Non vogliono credermi. Ah se avessi avuto il pelo della barba, almeno!

Del resto, signori scienziati, se volete persuadervi, potete ricercare con un forte telescopio la Stella Polare e vedrete scritto lassù, nell'angolo a destra, questo nome:

Emilio Travaglini



Un idromodello bimotore costruito a somiglianza dell'idrocorsa « Savoia 65 ».

to di scrivere qualche cosa di più aderente alla vita quotidiana degli aviatori di guerra per i quali l'ardore e la gloria camminano insieme.

SERGIO - Torino — Le lezioni sull'aeromodello «Roma» iniziano col numero uno di quest'anno e terminano nel numero diciotto. I numeri arretrati (io sanno anche i pesci abissali) costano il doppio.

GEFFILI - Gaioana. — Caro amico, riponi pure le tue bombe a orologeria, poiché, come vedi, a risposta ti giunge prima che sia trascorso un anno dal giorno in cui inviasti la tua lettera. E adesso veniamo al sodo, come disse quel padre al figlio, quando, stanco di sgridarlo senza risultato, decise di passare a... via di fatto. Le tue poco interessanti fotografie sono state destinate. Congratulazioni per i risultati della propaganda che hai serrato in quel di Gaioana e per la quale ti faccio tanti auguri. (In quanto alla faccenda del capo centuria, delle copie e della Rivista di Meteorologia Aeronautica, vedrò di accontentarti).

PIERO ARINCHEI - Prato — Caro Piero, il tuo racconto ha vinto sulla severità del Barbutto Censore, e presto verrà pubblicato. Le battute, però, anziché aver vinto, sono state... battute, e attendono di venir presto sostituite. Forza, dunque! Tu sei un ragazzo intelligente e allegro, e riuscirai certamente ad imbrogliare qualcuna.

VASCO NANNICINI - Prato — Ho avvertito quel tizio, quindi puoi star tranquillo. Per la milionesima volta, ripeto che le tessere verranno presto stampate, e spedite a tutti gli abbonati. Grazie del bacione.

GASTONE CASON - Treviso — Mi duole dirti che le tue idee sono finite nell'ineffabile cestino. (Ti sia però di conforto sapere che in quel luogo esse hanno trovato numerosissimi colleghi).

FERRUCCIO ZARINI - Milano — La tua domanda mi stupisce... Possibile che trovi tanto difficile il problema di inviare soldi alla Amministrazione? Lo puoi fare a mezzo vaglia, oppure inviando l'importo in francobolli!

ALBERTO POSENATO - Schio — Se un'altra volta mi scrivi dandomi del lei, non ti rispondo. Ma che modo di trattare uno zio, dico io! Beh, passiamoci sopra. Le fotografie che mi chiedi vengono inviate soltanto a coloro che ci procurano degli abbonati. Sono dolente della tragica quanto immatura fine dei tuoi aeromodelli (P. S. - Ho il sospetto che tuo fratello Palo si chiami invece Paolo...).

MOTORE NERO - Lucca — Bravo nipote. Così mi piaci! La tua lettera dimostra che possiedi coraggio, lealtà, sincerità, una macchina da scrivere e un bel mucchio di conoscenti, mentre nulla esclude che tu sia anche un ragazzo intelligente e dotato di una certa tendenza... letteraria. E adesso (tu avrai già cominciato a mngolare per la gioia) senti questa: il tuo racconto ha terminato i suoi giorni nel cestino del Barbutto censore. Dopo tante belle parole, questo modo di dare una notizia così triste ti parà un po' brutale, ma io mi fido delle belle qualità suaccennate perché tu possa incassare il colpo, senza battere ciglio. In quanto ai tuoi conoscenti, cercherò di mandarti dei numeri per la propaganda che

vuoi fare tra loro. L'apparecchio di Agello era un «Macchi Castoldi 72» munito di motore Fiat AS 6 da 3000 C.V. A Lucca la R.U.N.A. ha una sede in Corte Campana 2, presso il R.A.C.I.

LUIGI MAULI - Verona — Ma che diamine, rivolgitli ad una ditta specializzata in materiali per aeromodellismo!

NINO FELIS - Catania — Ti parà strano, eppure è così: il tuo abbonamento qui non risulta effettuato, né esiste alcuna traccia di precedenti targhette.

ATTILIO LONGONI - Velletri — Puoi mandare le fotografie tanto a Zio Falcone come alla direzione del giornale, impersonalmente: in tutte e due i modi, la strada giusta la troveranno sempre.

CORRADO SANTINI - Parma — La tua lettera mi dimostra che, contrariamente a quanto proclami, non sei affatto appassionato lettore de «L'Aquilone», altrimenti saresti che «L'Aquilone», altrimenti saresti che «L'Aquilone», come migliaia di volte ho ripetuto, sono due cose radicalmente differenti, e che quindi è errato mandare alla direzione de «L'Aquilone» il vaglia per l'associazione alla R.U.N.A. Tu dici che alla R.U.N.A. di Parma non ti puoi associare perché troppo distante dalla tua casa. E non puoi inviare la somma per mezzo di un vaglia? Ciao. Contraccambio i saluti.

ANDREA CASON - Treviso — Dormi pure tranquillo i tuoi sogni: il tuo racconto è stato giudicato «buono» dal Barbutto Censore, e attende, insieme ad una folta schiera di fratelli, il tuo turno per passare in tipografia. Gli orrendi disegni che corredevano sono però finiti tragicamente nel cestino. Strano, il modo di salutare di certi miei nipoti! Non molto tempo fa, un aquilotto mi scriveva: «...ti saluto silenziosamente. Tu invece mi scrivi: «saluti con petardi, Beh, questione di gusti! Ciao.

GLAUCO TOMASINA — Scuole di paracadutismo non esistono. In quanto al brevetto di pilotaggio civile, non so a quali programmi vuoi accennare. Tutto quello che ti so dice è che detto brevetto viene a costare circa quattromila lire, e che per ottenerlo occorre aver compiuto il diciassettesimo anno di età.

G. RANIERI - Grottaglie. — Sono più felice di voi del cambiamento della situazione, e vi auguro che presto possiate vedere i vostri desideri avverati in pieno.

LAMPO AZZURRO. — Più scrivi, e più mi convinco che mi scrivi così, tanto per scrivere. Infatti, le tue lettere, che giungono settimanalmente a stormi sul mio tavolo affogato sotto un mare di corrispondenza, mi recano domande tanto strane, che io mi domando come ti può venire in mente di scrivere cose simili. Tu mi dici nella tua ultima: «Voglio le misure per costruire un idromodello». Ma, caro mio, quale aeromodello vuoi costruire? Si possono fare idromodelli di 50 cm. di apertura d'ali e se ne possono fare di tre metri. Le uniche risposte che ti posso dare, a causa della stranezza (chiamiamola così) delle domande, e cioè: La Sede Centrale della R.U.N.A. sta in Roma, via Lepanto 6. E' miglior libro sull'aeromodelli.



ZELINO ROSSI - Pontedera. — Credo che il tuo modello «Zanzara» sia adattissimo per principianti: dovresti però mandarmi un disegno un po' più grande e con una breve descrizione del sistema costruttivo per che si possa pubblicare. Aspetto quindi che tu provveda.

FRANCESCO PIERINI - Torino. — Ho domandato a Giarella notizie su quanto hai chiesto: per determinare il passo di un'elica già costruita bisognerebbe rilevare esattamente la forma della pala, ed eseguire il lavoro inverso a quello costruttivo, cioè passare dall'elica costruita al disegno. La faccenda è difficile, come vedi.

ELOE III - Napoli — Associandosi al giornale

nale a mezzo della R.U.N.A., nel caso tuo, tu perderesti due mesi perché l'associazione alla R.U.N.A., tassativamente per tutti, decorre dal 29 ottobre 1937 al 28 ottobre 1938. Sta a te giudicare se ti conviene o no. E' stato provveduto al cambiamento del tuo indirizzo.

ELIO RINONAPOLI - Napoli — Sì, puoi associarti a cotesta R.U.N.A. anche a mezzo vaglia. Non abbiamo copie della fotografia che hai richiesto.

SALVATORE GUAGLIARDO - Tunisi — Tu potrai prender parte ad un concorso per allievi sottufficiali piloti, che si presume possa essere aperto ai primi dell'anno nuovo.

RAFFAELE D'AMBROSIO - La Spezia — Il volo è così bello che non ha bisogno di essere descritto con frasi retoriche. Vedi piuttosto



Duecento aeromodellisti per le vie di Fiume durante la festa dello statuto.

smo è « Il costruttore di aeromodelli », di Martini e Nobili. La più grandiosa crociera che sia mai stata effettuata è quella del Decennale (24 Savoia Marchetti 55 X, cento persone di equipaggio al comando di S. E. Italo Balbo), sul percorso: Orbetello - Amsterdam - Londonderry - Reykjavik - Cartwright - Shediac - Montreal - Chicago - New York - Shediac - Shoal Harbour - Azzorre - Lisbona - Roma.

GUERRINO SEVERONI & Co - Contigliano. — Mi scrivi: « Mandami il Costruttore di aeromodelli ». Ma, di', lo sai che costa venticinque lire?

GIULIO BRANCHESI. — Non occorre che l'officina sia aeronautica: basta che tu possa divenire un buon meccanico. Al momento della leva, poi, se ne farai domanda, avrai molte probabilità di venire arruolato nell'Aeronautica.

ARMANDO SANTARELLI - S. Paolo di Jesi. — Caro amico, ad Ancona la R.U.N.A. si trova in Piazza Roma. E' naturale che, per assarti, tu ti debba rivolgere alla sede più vicina: no? Mille volte bravo per la propaganda! Spero che tu vinca il concorso: io te lo auguro di cuore.

ARMANDO PETRINELLI - Brindisi. — Non sono in grado di fornirti le informazioni che mi chiedi. La copia per la quale hai inviato i sessanta centesimi è già partita in direzione sud-sud-est, e forse a quest'ora ti sarà giunta.

GILBERTO CAVALLARI - Ferrara. — Caro amico, le tue battute, adatte, secondo te, per la copertina de « L'Aquilone », hanno fatto una brutta fine. Inutile che ti informi maggiormente, vero? Sappi solo che il cestino, l'infame cestino, sembra in questo momento sghignare con la sua larga bocca gialla...

GINO BRIGNOLO - Torino. — Le fotografie che mi hai inviate fanno un po' di compassione, poverine! mi sembra che siano in procinto di soffocare sotto una cortina di « as affissanti. Mai visto niente di così nebuloso e sbiadito in vita mia. Circa gli aeromodelli A.P. 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7, sappi che le tavole costruttive che noi abbiamo messe in vendita contengono i disegni di tutte le centine, in grandezza naturale.

ALDO BICANDO - Vercelli. — Presto ti giungerà il quaderno N. 4 per il quale hai inviato il vaglia. Relativamente al Colibri, pazienza sino al prossimo numero: in esso troverai un articolo, corredato da fotografie, che ti renderà note tutte le caratteristiche di quel bel canard. In quanto al Concorso, non so proprio che dirti.

ANGELO MAZZOLENI - Milano. — Caro Angelo, tu mi scrivi testualmente così: « Spett. Ufficio di Pubblicità, desideroso di iscrivermi all'aeromodellismo, la prego di farmi sapere per mezzo de « L'Aquilone » dove ci si iscrive, e quanto è la somma di iscrizione. Cosa rispondere ad una lettera simile? Non posso dirti altro che la parola « aeromodellismo » non spiega affatto dove diavolo tu ti voglia iscrivere, e che quindi non ti posso dire a quanto ammonta la somma relativa. Vuoi riferirti a « L'Aquilone »? E allora sappi che il prezzo di abbonamento (E. 14) è stampato sulla testata, insieme all'indirizzo dell'Amministrazione, apposta, per facilitare la risoluzione di un problema che sembra invece affaticati tanto volatili. O vuoi invece riferirti alla scuola di aeromodellismo? In questo caso sappi che essa è gratuita per gli associati alla R. U. N. A. A scanso di equivoci, ti consiglio di rivolgerti direttamente alla sede della R. U. N. A. della tua città, e cioè in via Ugo Foscolo, 3.

FRANCESCO OLIVERO - Torino. — Provveduto per il numero arretrato, Giarella ti risponderà presto nella « Posta dell'aeromodellista » alla domanda che gli rivolgi.

SAGITTA - Fiorano. — Ti confesso che la tua lettera mi è parsa un po' di... colore oscuro. A quello che ha capito (o che mi sembra di aver capito) tu vuoi comprare il libro « Come si diventa pilota aviatore », e vuoi, prima di affrontare la spesa, essere edotto sul contenuto di esso. Beh, sappi che il libro suaccennato contiene tutte le informazioni relative all'Accademia di Caserta, compresi i requisiti fisici necessari per entrarvi e come viene svolta la visita medica. Contiene anche le istruzioni relative ai concorsi per ufficiali e sottufficiali di complemento.

UNO DI REGGIO EMILIA CHE NON SI FIRMA. (E che meriterebbe per questo di non avere risposta). La sigla « A. P. 1 », che distingue un tipo di aeroplani d'assalto, (vedi Piccola Enciclopedia) vuol dire « Assalto Pallavicini 1 ». (Pallavicini è l'ingegnere progettista). E adesso veniamo alla famosa questione dell'S 79. Essa si risolve con la semplice rivelazione, che l'S 79 la cui fotografia è stata pubblicata sul giornale che mi hai spedito, come l'apparecchio con il quale B. Mussolini e Biseo hanno battuto il loro stesso precedente primato, è... un S 81! Sì, caro mio, è un S 81, al quale è stato cancellato il carrello, e che vien fatto passare per un S 79. Adesso è chiara la faccenda: no? Mandi pure le tue idee per la copertina (non occorre la carta da disegno, non essendo necessario lo schizzo; ma ricordati di metterci la firma). Ciao.

BREDA « 88 » - Reggio Emilia. — Nella tua città la R. U. N. A. ha una sede in via Roma 13, presso il R. A. C. I. Buone le fotografie, un paio almeno delle quali verranno sicuramente pubblicate. Sono stato contento di avere fatto per mezzo di esse la conoscenza del tuo simpatico genitore. Sono più che convinto che si tratta di un padre intelligente e buono, come anche credo che tu sia un figliolo bravo e diligente. La tua calligrafia è abbastanza leggibile. (A paragone di quella di certe persone di mia conoscenza, è addirittura un ricamo!). Non temere quindi per i miei occhi.

IL NIPOTE DELLE NUOVE - Rovereto. — Sei un bravo ragazzo, e ti meriti un encomio solenne da parte di tutta la redazione. A Rovereto già si fa molto per l'aeromodellismo (merito, soprattutto, di Pulcino), ma spero anch'io con voi che possiate presto avere la scuola. In questo stesso numero pubblichiamo un articolo sull'aeromodellismo in Germania, che risponde da solo a parecchie tue domande. Mi chiedi che ti metta in corrispondenza con uno studente tedesco; ma, scusa, conosco quella lingua? Se sì, fammelo sapere, ed allora vedrò di combinare la faccenda.

Zio Falcone

CARTELLO

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

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

AEROMODELLISTI — Materiali, istruzioni, disegni per costruire Modelli Volanti troverete da Ciolito Giovanni, via Lagrange 31, Torino.

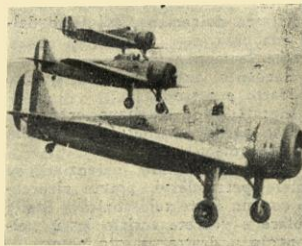
OCASIONE VENDE « AQUILONE » 1931-32-33. 34-35-36 per L. 60. Scrivere: Sbarbati Erino, via Castelfidardo 7, Jesi (Ancona).

N.° 45 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Continuazione dal numero precedente)

« Anzani 125 HP. », costruito nel 1914, motore a 10 cilindri a doppia stella, raffreddato ad aria del peso di 210 Kg.; « Anzani 100 HP. », costruito nel 1919, motore a 10 cilindri, doppia stella raffreddato ad aria del peso di 135 Kg.

ANZIANITA' — Nella gerarchia militare e quindi anche tra militari appartenenti alla R. Aeronautica, costituisce diritto di precedenza sia nel comando che nella responsabilità verso i superiori l'anzianità del grado, ossia la priorità di iscrizione c di nomina.



Una squadriglia di « A. P. 1 »

A. O. I. — V. Africa Orientale Italiana.

APERTURA ALARE — La più grande dimensione di un'ala nel senso normale al piano di simmetria. Può anche definirsi come la distanza fra due piani tangenti all'ala e paralleli al piano di simmetria.

APERTURA DI UN MONOPLANO — E' misurata dall'apertura della sua ala.

APERTURA DI UN MULTIPLANO — E' misurata dall'apertura della sua ala maggiore.

APPARECCHIO — Con questa diffusa ma impropria locuzione, nel gergo aeronautico, si intende genericamente un aeromobile sia esso aeroplano, idrovolante, anfibia, elicottero, ecc.

APPOPPATO — E' un particolare assetto del velivolo quando la linea di volo (V.) risulta inclinata verso il basso dalla parte della coda (poppa) rispetto alla traiettoria.

APPRODO — Voce generica usata per indicare l'atterraggio o l'ammaraggio di un aeromobile (es.: l'aeromobile

I-ABCD ha approdato all'aeroporto X, approdo forzato di aeromobile, ecc.).

APPRUATO — E' un particolare assetto del velivolo che si verifica quando la linea di volo (V.) risulta inclinata dalla parte anteriore (prua), rispetto alla traiettoria.

A. P. 1 — Aeroplano d'assalto (V.), costruito nel 1936 dai Cantieri Aeronautici Bergamaschi. Monoplano ad ala bassa, munito di un motore Alfa Romeo 125 da 650 HP. a 3500 m. Apertura m. 12; lunghezza m. 8,69; altezza metri 2,82; superficie portante mq. 24; peso a vuoto Kg. 1600; velocità massima a 4000 m. Km.-ora 335; quota di tangenza m. 7500; salita a 4000 m. in 10', 20".

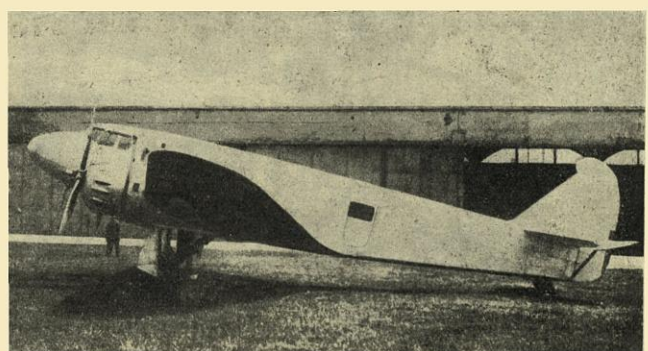
A. P. R. 2 — Bimotore da trasporto, costruito dalla Società Aeronautica d'Italia (FIAT) nel 1936. Munito di 2 motori FIAT A. 59 R. da 700 HP. a 2000 metri; a bordo sono installati 8 posti per passeggeri e 3 per l'equipaggio. Apertura m. 19,50; lunghezza m. 14,90; altezza m. 3,55; superficie portante mq. 59; peso a vuoto Kg. 4895; carico utile Kg. 2355; velocità massima a 2000 metri Km.-ora 404; velocità di crociera a 2/3 della potenza a 2000 m. Km.-ora 350; velocità minima Km.-ora 130; quota di tangenza m. 7850; salita a 3000 m. in 8'.

APPROVVIGIONAMENTI — Si dicono approvvigionamenti aeronautici tutti i diversi materiali occorrenti per il funzionamento in guerra e in pace dell'Armata Aerea (V.); approvvigionamento di aeromobili, motori, strumenti, armi, munizioni ecc. Esiste al Ministero dell'Aeronautica una direzione generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti che è l'organo coordinatore degli approvvigionamenti aeronautici. Negli approvvigionamenti degli eserciti operanti, l'Aeronautica può avere un ruolo importantissimo mediante gli aerorifornimenti (V.) di materiali vari, viveri, armi, munizioni materiale sanitario ecc.

AQUILA — Denominazione del 1° Corso della R. Accademia Aeronautica svoltosi nell'anno 1923. Colore del labaro: azzurro lapislazzuli. Divisa: « Aquila, ad astra vadacter! ».

AQUILA — Denominazione assegnata il 15 luglio 1936 alla 1ª Divisione Aerea.

AQUILONE — Vento di tramontana. (Continua)



Il bimotore italiano da trasporto « A. P. R. 2 ».

COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo « Come si diventa aviatori » edito da « Le Vie dell'Aria ».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.
Inviare vaglia postale all'amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche, viale dell'Università, 4 - ROMA.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

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

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

Sono uscite le

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto
e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI
via Riva Reno, 118 - Bologna

SUPER LAZZARETTI

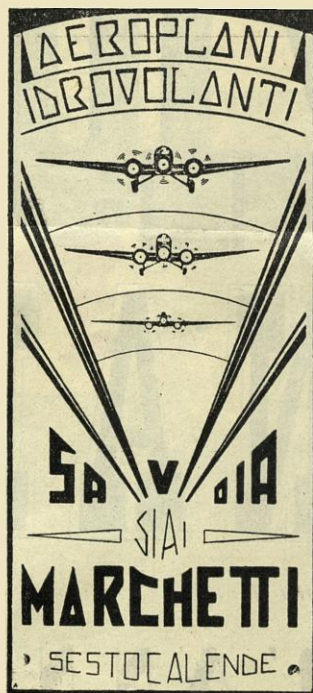
BIANCHI - DEI
OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle
migliori. Preferitele

Ditta ROMOLO LAZZARETTI

ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume
Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828



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

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

MARZOTTO

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

LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO

S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA

PETTINATURA DI MORTARA

LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)

LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)

COSTRUZIONI METALLICHE, MISTE E IN LEGNO

Venticinque anni di esperienza costruttiva

SEDE e DIREZIONE GENERALE: MILANO - VIA MECENATE, 76 (Taliedo)

TELEGR. AEROPLANI CAPRONI MILANO - TEL.: 51-784; 85 - 86

È uscito

PER I TIPI DELL'EDITORIALE AERONAUTICA

AVIAZIONE

LEGIONARIA

con scritti di:

GABRIELE D'ANNUNZIO

Gen. ALFREDO KINDELAN

Comandante dell'Aviazione Spagnuola

Gen. MILLAN ASTRAY

Fondatore del Tercio, Aiutante di Campo del Gen. Franco

**MARIO MASSAI - LUIGI BARZINI - GIAN GASPARE NAPOLITANO
GARCIA MORATO - MARIO MISSIROLI - IGINO MENCARELLI
e altri fra i più illustri giornalisti e aviatori che partecipano
alla guerra antibolscevica in Spagna**

Disegni di MARIO SIRONI e ALBERTO MASTROJANNI

ECCEZIONALE INEDITA DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Una lira

In tutte le edicole del Regno, Impero e Colonie

EDITORIALE AERONAUTICA - ROMA - VIALE DELL'UNIVERSITA' N. 4