

L'AQUILONE

Settimana saluta i giovani

BRUNO

C'è una piccola cappella, chiusa da due leggere quinte scorrevoli, nel Collegio Aeronautico della GIL in Forlì. Spostate le quinte, un ampio salone luminoso si stende davanti all'Altare su cui si erge la statua della Madonna di Loreto, la Santa degli aviatori. A questo Altare il Vescovo di Forlì ha celebrato il 22 aprile una Messa in suffragio di Bruno Mussolini, capitano pilota caduto nel compimento del suo dovere di soldato dell'aria. Il 22 aprile ricorreva l'anniversario della nascita di Bruno e nel Collegio intitolato al suo nome ha avuto luogo una austera commemorazione del giovane pilota caduto.

Assistevano alla celebrazione religiosa tutti gli allievi del Collegio e gli ufficiali. Dopo l'Elevazione i trecento e più aviatori di domani hanno rivolto all'Altissimo una commovente preghiera. Il fervido canto era di preghiera e nello stesso tempo era un atto di Fede.

« *Iddio che accendi ogni fiamma e fermi ogni cuore, rinnova ogni giorno la passione mia per l'Italia. Rendimi sempre più degno dei nostri morti, affinché loro stessi — i più forti — rispondano ai vivi. Presente! Quando passano i giardiandotti e le bombiere, che tutti i volti si riconoscano in quello della Patria: la Patria che faremo più grande portando ognuno la sua pietra al cantiere.* »

Il canto si spandeva per le vaste sale, saliva al cielo puro e so lenne. Certo lo spirito di Bruno evocato dal fervido pensiero di tanti giovani aleggiava intorno ai giovani camerati quel mattino dedicato alla sacra rievocazione.

Ma non soltanto i giovani che saranno domani dei soldati pronti ad ogni sacrificio per la Patria dedicavano quel giorno i loro pensieri al soldato dell'Aria che tanto esempio di modestia e di attaccamento al dovere aveva lasciato durante la sua intensa e breve vita; a celebrare la memoria del giovane eroe e che gli aviatori eleggono a simbolo della più arida giovinezza erano intervenuti anche alti ufficiali dell'arma. « *vecchi camerati* », Generali con i petti costellati dai nastri, testimoni di cento imprese gloriose — con a capo l'Eccellenza Fougier.

A conclusione del pellegrinaggio ai luoghi dell'ultima dimora dell'Eroe, il Sottosegretario all'Aeronautica ha voluto parlare a Bruno, di Bruno, davanti all'attento uditorio degli allievi radunati nell'aula magna del Collegio.

Commovente, la rievocazione del Generale Fougier che parlava ai ragazzi da buon camerata « che ha soltanto il privilegio di aver dedicato la sua vita al volo e alla battaglia ». Parlava ai ragazzi intenti e pensosi, ma a traverso le parole che egli rivolgeva direttamente a Bruno: parlava pacatamente, con voce un po' velata dalla tristezza, ma virilmente, da soldato, dell'eroe che « aveva saputo anco-



POSTAZIONI CONTRAEREE DI MALTA SOTTO IL FUOCO DEI NOSTRI BOMBARDIERI (dis. di A. Guerri)

ra adolescente affrancarsi a quei prodi che combattono sui più lontani fronti fra le insidie del volo e della mitraglia ».

Tutta la breve intensa vita di Bruno aviatore trascorre nelle parole del Generale Fougier: « *altrimenti il più giovane pilota d'aeroplano d'Italia — ai primi voli di guerra nel cielo d'Etiopia, alla partecipazione alle azioni belliche in Spagna, all'impresa atlantica (Roma, Dakar, Porto Natal, Rio de Janeiro), ai voli Italia - Africa Orientale lungo rotte non ancora battute, alle trasvolate atlantiche sulla linea regolare Italia - America Latina, alla partecipazione all'attuale guerra (Malta, Grecia, Cipro, Mediterraneo: 80 ore di volo sul nemico), fino all'ultimo volo: tutta una vita silenziosa, operosa, generosa: in cinque anni di servizio*

836 ore di volo, di cui 300 di guerra (ore di volo che in un tempo doppio ed anche triplo molti eccellenti aviatori non hanno avuto la fortuna di totalizzare).

Nel minuto di raccoglimento comandato dal Capo degli aviatori italiani, i giovanetti del Collegio intesero veramente il significato di quella muta reverenza al cospetto del fiero dolore per la perdita del camerata, dolore che si identificava con quello di tutti gli italiani e che voleva essere rivolto contemporaneamente alla memoria di tutti gli eroi deficiati dalla Patria in armi.

Dopo l'appello del Caduto, appello al quale risposero, con una sola voce, tutti i presenti, il Generale Fougier, rivolgendosi direttamente agli allievi, disse ancora: « *Dalla vita eroica di Bruno, dalla sua memoria che rimarrà tra le*

più care al cuore degli aviatori, voi, giovani allievi, avete ragione di trarre il giusto orgoglio dal fatto che il vostro Collegio si intitoli al suo bel nome. Nome degnissimo per la vostra palestra d'ardimento, perché egli, tra tutti, fu l'arditissimo; nome degnissimo per la vostra palestra di studio, perché egli fu anche studiosissimo. La intima mia soddisfazione di ammirare — giacché traspare dai vostri chiari volti e riecheggia ancora dopo il vostro grido — il sentimento di amor patrio che vi anima e che in ogni occasione dà tono e stile al vostro ammirabile comportamento, mi fa pensare a voi come ai continuatori sicuri e fedelissimi di una tradizione luminosa ».

Alla fine del discorso commemorativo, che si è concluso con una invocazione (« E tu, o Bruno, avia-

tore eliotissimo, sorgerai dalla silenziosa dimora di S. Cesario a soccorrere il nostro spirito nel momento decisivo di questa terribile e sabbissima guerra: nel nome della tua giovinezza eroica, l'Italia, unita in un supremo atto di Fede, cammina risolutamente verso il suo destino »), i ragazzi, inquadri in tre battaglioni al comando del Comandante in seconda, hanno eseguito nel grande spiazzo davanti al Collegio una parata che si è conclusa con una stupenda evoluzione durante la quale il nome di Bruno è comparso formato dalle schiere degli allievi.

Con quel simbolo vivente hanno avuto termine le manifestazioni della commovente giornata che rimarrà perennemente impressa nella memoria di quanti vi hanno assistito.

G. M.

In questo numero:

AEROPLANI DEI PRESI IN GUERRA
SPACCATO E VEDUTE

del **Short**

"Singapore III,"

con descrizioni
e caratteristiche

Cronache aneddotiche della guerra aerea

IL PARACADUTE CON LE GAMBE

Che strani tipi gli aviatori! Più strani ancora i piloti da caccia, gli errabondi e solitari dei monoposti che in tutti i cieli di Europa e dell'Africa con abbondante frequenza hanno avuto ed hanno l'aria tu per tu con la morte. Tornati dal combattimento, dopo l'atterraggio, nelle soste, durante il riposo, sembrano o sono dei ragazzoni chissiosi ed allegri desiderosissimi di godere un po' la vi-

Piccolo Dizionario AERONAUTICO

AFFONDATA — Discesa quasi verticale, in assetto di picchiata (v) di un aeromobile. Si dice anche picchiata in candela, discesa in candela, o semplicemente candela.

AFRICO — Libeccio.

ACGETTO — Sporgenza laterale dell'ala di maggiore apertura di un biplano rispetto a quella di apertura minore (definizione del Registro Navale Italiano, Rep. Aeronautica).

AGGANCIAMENTO, agganziatore (Sperry). — Dispositivo di partenza e di ritorno di aeroplani su dirigibili. Usato soltanto dall'Aeronautica militare degli Stati Uniti (v. Grande Enciclopedia Aeronautica di L. Mancini).

AGGANCIARE — In linguaggio figurato significa, anche in Aeronautica, raggiungere e costringere il nemico al combattimento.

ALA — Genericamente s'intende tutta la superficie portante di un aeromobile disposta sullo stesso piano orizzontale. Più propriamente significa una delle parti in cui è diviso il piano portante alare.

ta del terragni, oppure assumono l'aspetto impacciato di chi è fuori del proprio elemento (i cigni sono disinvolti soltanto quando si trovano sull'acqua e idem le aquile quando si spaziano nell'aria); oppure non nascondono un certo disdegno ed una certa nota delle divertenti cose ordinarie e comuni che mandano in solluchero la maggioranza degli uomini di questo mondo.

La ragione, la causale, di tutto

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'
**UFFICIO EDITORIALE
LE AERONAUTICO**
Via Ripense, n. 1 - Roma

ABBONAMENTI

Annuale L. 25 - Semestr. L. 14
un numero centesimi 60
numeri arretrati ed estero
il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'**UNIONE PUBBLICITARIA ITALIANA** - Piazza della Borsa n. 3-16 - Milano. Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite i versamenti sul conto corrente postale N. 1/24718

cio non è affatto misteriosa, è sempre, e quanto mai. La guerra. E la guerra che li possiede. Com-

pletamente. Anima e sensi. Pensieri e sentimenti. I buoni combattenti così sono. Un esempio. Ci troviamo in un aeropuerto italiano fra le gelate steppe russe. Uno di quegli aeropuerti improvvisati in due o tre mesi e condotti a termine in maniera meravigliosa.

Dov'era lo squallido, la rovina, la devastazione, eccolo che è sorto, l'aeropuerto. Un colpo di bacchetta magica, ed è fatto. Industrie fatica di braccia, trovate, geniale attività intellettuale. Non manca nemmeno il confortevole. C'è la baracca adibita a mensa, che vale come un salotto di riunione degli ufficiali. Una stufa dove scoppietta la legna che spande un dolce e sudente tepore. Un pianoforte. C'è, fra gli aviatori, chi sa suonarlo egregiamente. E gli altri, chi più chi meno, sanno tutti cantare. Uno, due solisti, ed il coro. Le serate musicali costituiscono un ottimo diversivo riposante dopo la rude giornata dei cacciatori. Giusta e meritata ricreazione.

Ma non sempre si suona e si canta in questa confortevole baracca. A volte si riscontra il mutamento d'umore. A volte, in un improvviso silenzio, si ode un colpo secco. Una mano nervosa ha calato il lucido copertonio sui tasti bianchi e neri. Allora accade che lo sparso gruppo dei piloti si stringe intorno alla tavola. E mentre fuori sibila ed urla il vento, essi parlano della loro vita di guerra. Quante cose viste e vissute! Chi non ha qualche cosa da raccontare? Nessuno che non sappia. E chi è più taciturno, forse sa meglio degli altri.

La conversazione si svolge dapprima lenta, con accenti a duelli aerei, a bombardamenti, a mitragliamenti, poi converge animatamente intorno al paracadute.

Il tenente Oril:

— Camerati, ve lo voglio ricordare, il paracadute sta al primo piano dell'aviazione. Esso è di una enorme importanza. Ancora di soltezza personale e soccorso, in alcuni frangenti, per i non combattenti. Anzi si può dire che vale più per il secondo caso che per il primo...

Il tenente Vo:

— Beh, tu ce lo ricordi. Ti stanno grati. Ma noi non l'avevamo dimenticato.

— Chiedo scusa — soggiunge Oril. Era soltanto un preambolo, il mio. Volevo raccontare un fatto...

— Avanti col fatto, se è interessante.

— Accadde in Spagna. Al tempo dell'aviazione legionaria. Ne avevamo parte io ed un mio carissimo amico che aveva assunto il nome di Baldino, perché, come sapete, i legionari assumevano tutti un soprannome di battaglia. Baldino fu fatto prigioniero dei rossi e non se ne seppe più nulla. Non potetti sapere nulla né io né la famiglia di Baldino con la quale io mantenevo contatti epistolari. Era per me un'angoscia il leggere le lettere della moglie del mio amico e del suo pupo, il figlio, che scriveva al padre: «Baldino caro, mandami le scarpe nuove». Passarono dei lunghi mesi e finalmente potetti appurare la località del campo di concentramento dov'era Baldino con altri legionari. Il più lurido campo che si possa immaginare. Ma respirai! Temevo che l'avessero fucilato. Come fare ora per far pervenire a Baldino le lettere della sua famiglia? Non c'era che un mezzo: l'aeroplano, il paracadute. L'affare non fu facile, ma aiutato dai camerati potetti riuscire. E di notte, uno dei nostri sorvolò il campo. I prigionieri potettero avere le notizie di casa. Col paracadute. Atterrantissimo fece Baldino e fu un miracolo di audacia. Si impossessò di un apparecchio dei rossi, facendo sempre sdraiato di notte, senza che nessuno se ne accorgesse e col paracadute fece cadere presso di noi il sacco di posta dei prigionieri che conteneva anche il pacchetto delle scarpe nuove per il figlio. Ritornò al brutto campo il coraggioso Baldino. Se non fosse ritornato, i bolscevichi avrebbero fucilato i suoi compagni di sventura.

Il tenente Vo, postilla:

— Non c'è male. E' storia ant-

ca... Chi sa dirvi qualche cosa di moderno e di recentissimo?

— Alla testa di scatto il pilota tedesco Herm, che è stato a sentire sempre a bocca chiusa, pur sapendo sufficientemente parlare in italiano:

— Camerati della bella Italia, ve lo dico io il fatto recente, ma assai brevemente. Ero in Francia. Territorio occupato. A B. Giunse l'ordine inaspettato di non fare sparare la contraerea contro un velivolo inglese che abbassa la quota e viene dritto sul nostro capo. A qualche migliaio di metri l'apparecchio riprende quota e dato si gonfia, ondeggia, si posa a terra. Ci precipitiamo. L'ombrello non ci ha portato una cassa. Si apre. Due gambe ortopediche. Il mistero è presto chiarito. Un tenente pilota inglese pur avendo le gambe amputate aveva continuato a prestar servizio usando arti artificiali. In uno sfortunato scontro con un nostro aviatore egli, con l'incendio a bordo, si era lanciato col paracadute. Nella caduta però gli arti di legno si spezzarono e lui era fatto prigioniero. Il Governo del Reich allora venuto a conoscenza del fatto, col tramite della Croce Rossa, autorizzò l'aeronautica britannica a lanciare col paracadute in territorio francese occupato due nuovi arti artificiali per il detto aviatore inglese. Il postillatore tenente Vo aggiunge:

— Buono. Non c'è che dire. Potrebbe definirsi atto di cavalleria alata. E non credete, camerati, che quelle due gambe su misura piovute dal cielo, oltre ad essere validamente utili per farlo camminare possano aiutarlo a meglio pensare? Un caso interessantissimo. Due arti artificiali che puntellano un cervello pensante, il mutilato britannico avrà parecchio tempo per pensare durante la sua prigionia e corregerà ogni concetto sballato sul nostro conto.

m. laneri

LA SETTIMANA ESTERA

«Thunderbolt», è stato battezzato il nuovo apparecchio americano da caccia e da combattimento, fortemente armato e capace di una velocità di oltre 550 Km. La stessa terribile presentazione fu fatta a suo tempo, per il «Tomahawk» al quale i nostri piloti hanno poi dato il benvenuto in Italia. Le medesime accoglienze potrebbero essere riservate anche al «Thunderbolt» che deve però mangiare ancora molte pagnotte poiché è stato appena adesso annunciata la messa a punto del prototipo.

Intanto gli americani si consolano con i grattacieli. Esaminando la possibilità di un attacco su Nuova York, una rivista scrive che sebbene i grattacieli sembrino apparentemente dei magnifici betasaggi, in realtà i tecnici ritengono che essi soffrirebbero strutturalmente meno degli edifici di Londra. Si calcola che un colpo in pieno sul tetto di un grattacielo peneterebbe per circa dieci piani prima di scoppiare, distruggendo i piani attraversati ma non danneggiando la struttura di acciaio del grattacielo. Le bombe incendiarie non penetrerebbero oltre il piano più alto, a meno che l'edificio non fosse già stato danneggiato da altre bombe dirimpenti.

Noi però crediamo che questa sia una ennesima prova di quel medesimo ottimismo che vedeva le corazzate inaffondabili, gli inglesi a Tripoli, i russi a Berlino, e Singapore impredibile. Ma basterà che un aeroplano giapponese getti uno spezzone su New York per vedere sotto inchiesta i responsabili dei grattacieli. E se dovesse capitare ciò che è avvenuto a Londra, si dirà che i grattacieli sono crollati perché... sfilurati alla base e non bombardati dall'alto.

Stiamo forse più vicini di quanto

non si creda ai famosi «moleculi di Wells». Non avete letto la «Macchina del tempo» di questo bizzarro scrittore? Egli si immaginava di aver inventato una specie di motocicletta con la quale anziché percorrere i chilometri percorreva gli anni, verso il futuro o verso il passato. A bordo di questa macchina, già a bassa velocità i giorni e le notti si avvicendavano con rapidità talmente vertiginosa che era tutto un lampeggiare continuo per le fugacissime apparizioni e scomparse del sole. Alla massima velocità poi non si vedeva più nulla nel turbinio delle stagioni e degli anni che scattavano su un quadrante con fantastico ritmo. E così, sviluppando un'avventurosa vicenda, il buon Wells si spinge fino a 10.000 anni da noi. Il precisamente trovò i molochi, ovvero quella parte dell'umanità industrializzata che lavora, va e viveva nelle viscere della terra dove le particolari condizioni di ambiente avevano alterato la nostra stessa struttura fisica. Erano i molochi scorgianti e dei molochi, dalle corte gambette, perché non si camminava quasi più, dalle lunghissime braccia e dalle grosse mani, sviluppatesi per il lavoro intenso nelle officine, e dalla enorme testa gelatinosa per il continuo lavoro cerebrale che richiedeva l'era delle macchine sempre più complesse e paurose.

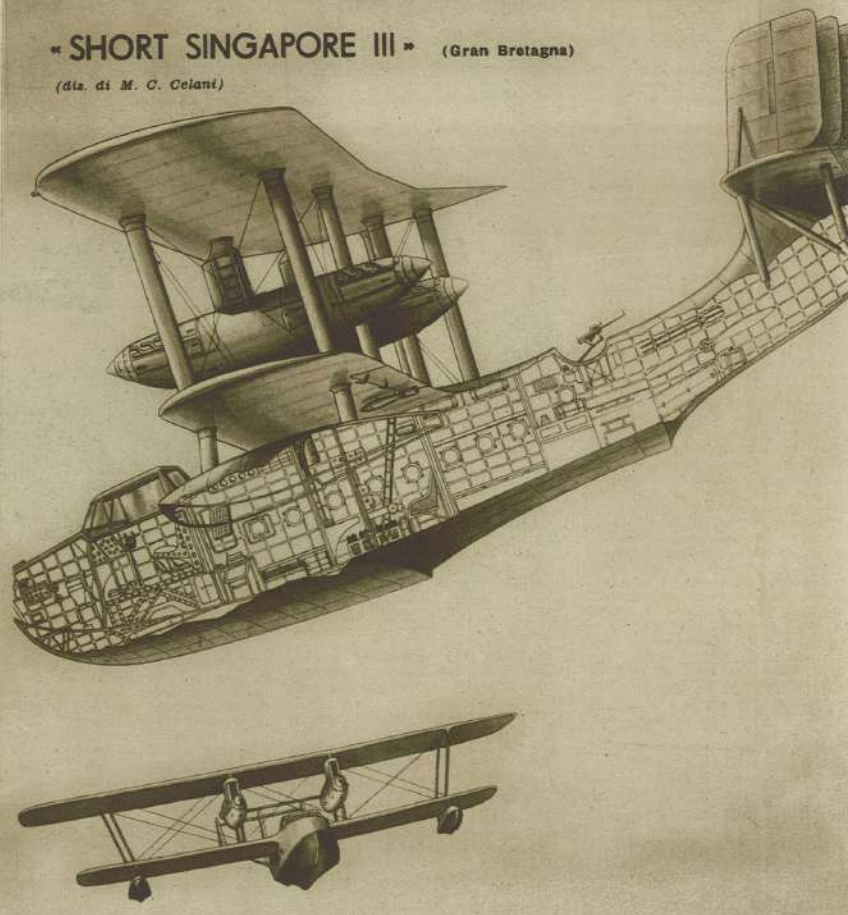
Ora, sembra che su questa strada ci si stia incamminando con un certo anticipo sui tempi di Wells.

Infatti, volevamo dirvi, a proposito di molochi, che secondo alcuni giornalisti svedesi residenti a Londra, in Gran Bretagna si starebbero costruendo delle fabbriche sotterranee di aeroplani. Queste fabbriche verrebbero sistemate entro cave di pietre abbandonate, a circa 30 metri sotto il livello del suolo. In queste fabbriche verrebbe soprattutto impiegata mano d'opera femminile.

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

«SHORT SINGAPORE III» (Gran Bretagna)

(dis. di M. C. Celanti)



Idrovolante quadrimotore biplano a scato centrale adibito alla ricognizione marittima e sorveglianza costiera. Lo scato è costruito in tubi d'acciaio. I motori — «Rolls Royce Kestrel» — sono montati a due a due in tandem e sostenuti entro navicelle di duralluminio. L'equipaggio è composto normalmente da sette uomini. Caratteristiche: apertura alare superiore m. 27,4; apertura alare inferiore m. 23,2; lunghezza m. 19,5; altezza m. 7; peso a pieno carico Kg. 14.300; velocità massima Km/h 233; velocità minima Km/h 104; quota di tangenza m. 4.570; autonomia Km. 1.610 alla velocità di Km/h 168.

AEROTECNICA

L'ELICA

a passo

VARIABLE

(Continuazione dal numero prec.)
L'albero motore è cavo e nella estremità porta avvitato uno stantuffo (fisso) sul quale può scorrere un cilindro (mobile). Que-

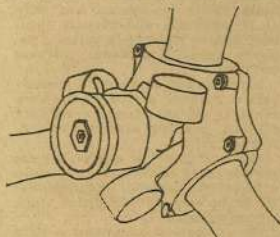


Fig. 3. - Come si presenta il mozzo dell'elica a giri costanti di cui abbiamo riportato lo schema in fig. 2.



Fig. 4. - La medesima elica di figura 2 montata su un nostro moderno aeroplano da caccia.

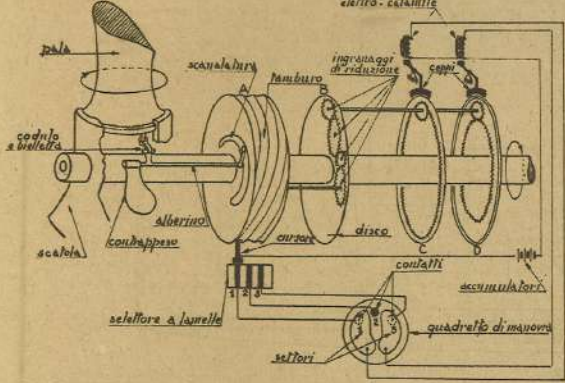


Fig. 5. - Schema di funzionamento di un'elica a passo comandato. Nella rotazione dell'elica anche A B C e D ruotano con la velocità del mozzo. Quando però il tamburo C o il tamburo D viene frenato dal ceppo (mozzo dall'elettro-calamita corrispondente) si genera la rotazione relativa del tamburo A rispetto all'elica, grazie al collegamento cinematico esistente. La rotazione del tamburo A avviene in un senso o nell'altro a seconda che venga frenato il disco C o D. Al moto relativo di A corrisponde lo spostamento angolare delle pale dell'elica nel senso di diminuire od aumentare il passo. In figura, per ragioni di semplicità, si sono supposti tre soli passi possibili. Supponiamo che il pilota desideri che l'elica si mantenga al passo 2 e che in quel momento l'elica stessa sia a passo 1 cui corrisponde la posizione del cursore 1. Sposta la manopola in modo che i settori isolino il contatto 2. In tal modo il circuito elettrico è chiuso sull'elettro-calamita relativa al ceppo del tamburo C. Questo viene frenato e il tamburo A ruota nel senso di spostare la pala verso il passo 2. Il cursore spostandosi anch'esso verrà a trovarsi sulla lamella 2 che, corrispondendo al contatto isolato 2 isola le elettro-calamite che non agiscono più sui ceppi e le pale dell'elica rimangono fisse sul passo prescelto. Inversamente sarebbe avvenuto se il passo inizialmente posseduto dall'elica fosse stato quello 3.

sto cilindro porta dei perni che si adattano alla sede corrispondente sul contrappeso. Il cilindro nel suo movimento di scorrimento sullo stantuffo, attraverso il collegamento a perno, e i bracci

dei contrappesi, fa muovere le pale; e precisamente quando si allontana esse ruotano nel senso di diminuire il passo. L'albero motore è cavo e in esso può essere avvitato (attraverso un rubinetto) l'olio di lubrificazione del motore. L'olio sotto pressione inviato attraverso l'albero porta elica, entro lo stantuffo spinge il cilindro in fuori il che, come abbiamo detto, corrisponde alla rotazione delle pale verso il passo minimo. La forza centrifuga dei contrappesi contrasta questo movimento e le azioni sono calcolate in modo tale che, quando si libera l'albero cavo e il cilindro dalla pressione dell'olio scaricandolo di nuovo nel motore, il cilindro stesso ritorna verso l'interno permettendo ai bracci dei contrappesi di far ruotare le pale verso il passo massimo.

Dunque aprendo il rubinetto che mette in comunicazione l'olio del carter con l'albero cavo si ha la rotazione verso il passo minimo, il contrario avviene quando si fa scaricare l'olio essendoci in questo caso il sopravvento delle forze centrifughe dei contrappesi.

Come avviene la regolazione automatica del passo? È semplice. Basta far comandare il movimento del rubinetto da un regolatore il quale prende il suo moto, attraverso ingranaggi, dall'albero motore. Le cose sono poi regolate in modo che se l'elica gira al numero dei giri normale del motore le posizioni reciproche dei contrappesi e del cilindro corrispondono ad un certo passo dell'elica.

Se per una causa esterna (a terra, in salita, minore velocità dell'aereo, ecc.) l'elica tende a girare di meno, il rubinetto viene aperto dal regolatore, il cilindro avanza e sposta l'elica verso il passo più piccolo; in tal modo il numero di giri aumenta. Se, per contro, l'elica tende a ruotare rapidamente allora il rubinetto scarica l'olio e contemporaneamente i contrappesi, che sono animati da una forza centrifuga maggiore per la maggiore velocità di rotazione, tendendo a spostare le pale verso il passo più grande e l'elica rallenta il suo moto rotatorio.

La figura 2 mostra abbastanza chiaramente lo schema di funzionamento, mentre la figg. 3 e 4 fanno vedere la medesima elica montata.

La seconda elica della quale riportiamo il principio su cui si basa il funzionamento è l'elica Piaggio.

Questa, come è stato detto, è un'elica a passo comandato. La variazione di passo è ottenuta sfruttando lo stesso moto di rotazione dell'elica con l'ausilio di un servo-comando elettromagnetico manovrato dal pilota, figure

e collegato attraverso una levetta e una bietta ad un alberino. Con l'alberino è solidale un contrappeso che ha lo scopo di diminuire lo sforzo necessario per far ruotare la pala.

Quando questo alberino ruota (attraverso il collegamento bietta e leva) fa ruotare dello stesso angolo la pala dell'elica. L'altro estremo dell'alberino è munito di una leva che porta all'estremità un perno che scorre dentro una scanalatura praticata su un tamburo A centrato sul collo posteriore della scatola. Ruotando il rullo, ruota anche l'alberino e per quello che è stato detto, ruota anche la pala dell'elica. Il problema dunque si riduce a far ruotare il tamburo A. Dietro questo tamburo collegato a frizione con la scatola (ruotante quindi con l'albero motore), è calettato in discesa B sul quale sono montati degli ingranaggi di riduzione che collegano altri due stretti tamburi C e D montati anch'essi sul disco. Per il collegamento cinematico esistente fra i due ultimi tamburi questi non possono ruotare che uno inversamente all'altro.

Quando il mozzo ruota il disco B e i tamburi C D ruotano anche essi, alla stessa velocità. Quando però, in una maniera qualsiasi uno dei due tamburi C e D viene arrestato allora, attraverso gli ingranaggi di riduzione, il moto relativo si trasmette al tamburo A, che prende a ruotare lentamente rispetto all'elica in una direzione; se invece si arresta l'altro, il tamburo A ruota nel senso inverso. Da qui i movimenti delle pale nel senso di diminuire od aumentare il passo. Arrestando il disco C si ha per esempio un aumento del passo; arrestando quello D si ha una diminuzione del medesimo.

Come ottenere l'arresto dell'uno o dell'altro disco? La Piaggio ha risolto il problema con un congegno elettro-meccanico mediante due ceppi frenanti azionati da due elettro-calamite.

La corrente elettrica viene inviata dal pilota in una o nell'altra delle due elettro-calamite mediante la manovra di una manopola posta sul quadrante di comando a seconda che vuole ottenere la variazione di passo in uno o nell'altro senso. E qui potrebbe arrestarsi la nostra spiegazione perché il concetto su cui si basa il funzionamento dell'elica è stato già sommarariamente esposto. Per chi volesse avere qualche chiarimento del congegno elettro-meccanico diciamo ancora due parole.

La manopola sul quadrante di manovra che è posto sul cruscotto e a portata del pilota, muove un commutatore multiplo collegato elettricamente sia con le elettro-calamite: sia con un selettore a lamelle posto vicino al tamburo A. Questo tamburo porta sulla fascia esterna una filettatura a lungo passo sulla quale è avvitato un anello che non può ruotare. Quando il disco A ruota sposta longitudinalmente l'anello il quale trasmette un cursore collegato con le due elettro-calamite e che fa contatto con una delle lamelle del selettore. Ogni lamella, come mostra la figura, è collegata con un contatto sul commutatore del quadrante di manovra. Nell'interno del quadrante, comandato dalla manopola, vi è un cursore costituito da due settori piani conduttori distanziati angolarmente e isolati fra di loro. I settori poggiano sui contatti in modo che soltanto uno di questi risulta isolato. Ognuno



Fig. 6. - L'elica descritta in figura 5 montata su un nostro moderno velivolo.

LA PREMIAZIONE DEGLI AVIATORI DI ROMA

Con austera cerimonia sono state consegnate il giorno 12 aprile u. s., 130 ricompense al Valor Militare e al Valore Aeronautico per atti di valore compiuti da militari dei reparti vicini a Roma. La consegna ebbe luogo in un aeroporto dell'Urbe e fu presenziata dal generale comandante la III Squadra Aerea, Eccellenza Eraldo Ilari.

Nella parte centrale del campo di atterraggio dell'aeroporto era stato formato, attorno ad una piccola tribuna, un quadrato di apparecchi da combattimento.

Tra i decorati di medaglia d'argento vi furono il tenente colonnello pilota Mario Bonzano, il tenente colonnello Ernesto Botto e il capitano pilota Vittorio Mussolini.

Terminata la consegna delle decorazioni si svolse un altro rito: la benedizione della bandiera di uno stormo da caccia. Il comandante dello stormo, con tutti gli ufficiali, si presentò davanti alla tribuna con il gagliardetto inguainato. Il generale Ilari prese la bandiera, la sciolse e la tenne in alto, mentre il sacerdote procedette alla benedizione. Poi, il comandante dello stormo si portò con il gagliardetto dinanzi ai reparti e, dopo avere affidato con fiere parole la bandiera ai suoi uomini pronunciò la formula del giuramento di assoluta dedizione al gagliardetto. Un possente « lo giuro » fece eco alle sue parole.



Il gruppo degli ufficiali decorati tra cui il ten. col. Ernesto Botto e il capitan Vittorio Mussolini. (Foto R. Aeronautica)



Vittorio Mussolini sul campo dopo la cerimonia. (Foto R. Aeronautica)



Lo schieramento degli apparecchi da caccia. (Foto R. Aeronautica)

dei due settori anzidetti è collegato permanentemente agli estremi dello avviamento delle elettro-calamite in modo che a seconda della posizione della manopola, una serie di contatti è collegata con una delle elettro-calamite e gli altri contatti con l'altra.

Il cursore mobile il cui movimento è collegato con quello delle pale dell'elica attraverso il tamburo A, si disporrà sempre in corrispondenza dell'elemento delle lamelle del selettore che risulta isolato perché connesso con il contatto isolato del quadrante di manovra.

In un'altra posizione qualsiasi una delle due elettro-calamite sarà sotto corrente e frenerà il re-

lativo tamburo. Supponiamo per esempio che il pilota abbia scelto il passo n. 2; avrà spostato la manopola in modo che il cursore presenti il segmento isolato sul contatto 2.

Se l'elica avesse invece un passo più piccolo il cursore si troverà nella posizione tale da lasciar passare la corrente proprio per l'elettro-calamita che frena il tamburo che determina la rotazione verso il passo più grande. Il contrario accadrebbe se l'elica avesse un passo più grande; in questo caso verrebbe frenato il tamburo che determina la rotazione delle pale verso il passo minimo.

Ing. LUCCARDI

Il rivestimento del

MODELLO

(Continuata dal num. precedente)

Parliamo ora delle colle e delle vernici che vengono impiegate per far aderire il rivestimento sullo scheletro e per rifinire la superficie.

Cominciamo dalle colle per applicare la carta.

In genere si adoperano la gomma arabica; la colla all'amido (cocco, colna, ecc.); resina indiana; collante cellulosico.

Tali adesivi non sono adatti per tutti i generi di carta ad eccezione della gomma arabica che si può definire l'adesivo d'uso generale.

Essa non va però usata troppo liquida come quella venduta in commercio in bottigliette già confezionate. Occorre invece prepararla da sé, compendiosa in polvere e sciogliendola in acqua tiepida, avendo cura che il preparato risultasse denso quanto il collante «pasta» ed anche un pochino di più. La gomma arabica infatti, se usata troppo liquida produce antiestetiche macchie sulla ricopertura.

La colla all'amido (cocco, eccetera) si asciuga più presto della gomma arabica; occorre però tener presente che la sua forza adesiva è relativamente piccola, tanto che spesso la carta si stacca dallo scheletro in corrispondenza della parte centrale delle centine dell'ala e negli altri punti in cui l'incollatura viene maggiormente sollecitata. Fra la carta ed il legno restano spesso dei piccoli grumi di questa colla e la copertura così non rimane perfettamente liscia. Ciò naturalmente si verifica solo quando la colla ha cominciato a solidificarsi perché il barattolo che la contiene è stato lasciato aperto.

In genere questa colla può essere usata solo con carte piuttosto deboli, la cui forza di tensione non sia troppo elevata.

Ad ogni modo sarà bene (qualora l'ala abbia un profilo concavo-convesso), dopo incollata la carta sul ventre dell'ala, ripassare la parte in corrispondenza della concavità inferiore con un poco di collante in corrispondenza dell'incollatura alle centine; operando in questo modo non vi è pericolo che la carta si scolli più.

La resina indiana è un mastice tenacissimo, ma facile a liquefarsi al calore e all'umidità; ne sconsiglio pertanto l'uso.

Il collante cellulosico è un adesivo ideale, ma non è adatto per incollare la carta pergamina; mentre per tutti gli altri tipi di carte porose va benissimo, per la pergamina è d'impiego più difficile perché questa ad asciugarsi data la impermeabilità di essa.

Il collante se «in pasta», cioè denso, va diluito con l'apposito diluente in modo da renderlo piuttosto liquido. Non risente né dell'umidità, né del calore e consente un lavoro rapidissimo in quanto si asciuga quasi istantaneamente. Usando per la ricopertura carta seta, velina, ecc. ve ne consiglio caldamente l'impiego.

Se si vuol rivestire lo scheletro in seta, questa verrà incollata alle ossature con del collante cellulosico o, in mancanza di esso, con della coccolina.

Si dovrà tendere poi il tessuto con emallite diluita e usare come vernice a finire o il Wilha di Brauns (I) o qualsiasi altra vernice alla nitrocellulosa diluita, se necessario, con l'apposito prodotto chimico.

Le vernici da usare anche per la ricopertura in carta sono le seguenti:

«emallite» (trasparente), da impiegarci come strato di fondo essendo molto igroscopica, cioè rendendo la carta insensibile al massimo alle variazioni di umidità. Il suo diluente è l'acetone quando non si abbia il diluente già pre-

parato dalla ditta fornitrice. L'emallite non conferisce alla superficie alare un bell'aspetto lucente. Pertanto è necessario usare dopo di essa una vernice a finire che può essere scelta fra le seguenti: sommacca (trasparente), a base di alcool (spirito). Conferisce un aspetto assai brillante e si asciuga in breve tempo. Rende la carta abbastanza elastica, suo diluente è l'alcool;

«flating» (trasparente), dà alle superfici un aspetto brillantissimo, però il suo asciugamento è piuttosto lento;

nitrocellulosa (trasparente), brillante, leggera e di rapidissimo asciugamento. Diluente ne è il prodotto chimico fornito dalla casa o l'acetone;

nitrocellulosa (colorata), colori vivi, brillanti, asciugamento rapidissimo. Diluente, il prodotto chimico fornito dalla casa o l'acetone.

Abbiamo visto sinora i materiali impiegati in una ricopertura normale. In taluni casi può essere necessario l'impiego di blocchetti di sughero o balsaito (estremità alari) e di cartoncino sottile oppure di impiallacatura per rivestire il bordo d'attacco in modo che la carta non presenti eccessivi avvallamenti fra le centine. Di questo però riparieremo prossimamente a proposito della «tecnica» del rivestimento. A completamento invece della lista dei materiali, diciamo che sono necessari, per il lavoro, un buon paio di forbici, una lametta da rasolo, alcuni spili, il almeno due pennelli (uno per la vernice trasparente e uno per la colorata). Detti pennelli saranno del tipo piatto, detto tecnicamente «pennellina», con setole fini e morbide. E' anche utile un po' di carta vetrata sottilissima (00) o di tela smeriglio (000). Per bagnare la carta è bene avere uno spruzzatore del tipo per insetticidi (nuovo) o, meglio, un vaporizzatore a doppia pala.

(Continua).

(1) Trattato di un vernice speciale per il tuolo.

Scelta DELL'AEROMODELLISTA

Paperno, Guido. — Ho ricevuto i nuovi disegni dei due modelli, ma siamo sempre al punto di prima. Ti ripeto che occorrono le quote (le dimensioni) delle varie ordinate della fusoliera, la distanza fra dette strutture, le corce delle varie centine dell'ala e degli impennaggi. Possibilmente il disegno delle ordinate al natura.

Quindi aspetto che tu ti conformi alle mie richieste, altrimenti mi metti nella impossibilità di far pubblicare i tuoi disegni.

Umberto Serafini, Macerata. — Indubbiamente il tuo è un discreto modello, ma non presenta alcuna particolarità per cui valga la pena di pubblicarlo.

Mario Ferrari, Genova. — Il tuo disegno verrà pubblicato.

Domenico Salza, Lodi. — Meglio applicare le baionette alle semi. all. Va bene il profilo Naca M. 3 ingrossato. Il Naca M. 3 è adatto per piani di coda. Meglio il diedro a V. Il CP del profilo S.L. 1 a +2e si troverà assai vicino al 1/2 della corda. La gomma delle camere di aria può essere un surrogato di quella usata comunemente, ma nulla di più. Più resistente il longerone a cassone.

Giacomo Persico, Cremona. — Il motorino a tre cilindri ad aria compressa può andare, meglio però che vi rivolgete alla Ditta Aero. Modelli e Accessori di Bologna, via Riva Reno, 118-A, che costruisce un tipo di motorino ad aria compressa a quattro cilindri, di notevole potenza. Disegni di modelli non ve ne sono. Il serbatoio deve avere una forma cilindrica per resistere meglio alla pressione. Vi consiglio piazzarlo nell'interno della fusoliera. Leggete notizie sul motorino nel «Coscrittore di aereo», modelli di Martini. Prossimamente verrà pubblicata sul giornale una serie di articoli sugli idro. modelli che vi sarà di notevole giovamento.

Eugenio Colombo, Como. — Forse hai avuto le travogole perché non è mai stato pubblicato il modello della Scuola vincitore del Concorso della Runa per il semplice motivo che ancora non è stato proclamato il vincitore. La Runa ha assicurato che ciò avverrà prossimamente.

Mauro Perazzo, La Spezia. — Il tuo è un discreto modello, ma non presenta alcuna di particolare, e perciò esso non verrà pubblicato.

F.M. 8

Caratteristiche — Apertura alare cm. 90; superficie portante dmq. 10; superficie timone orizz. dmq. 3; lunghezza totale cm. 60; carico alare gr. 15 per dmq.; copertura in carta M.O.V.O.

Questo modello di piccole dimensioni l'avevo progettato e costruito in un primo tempo, a scopo d'esperimento senza il timone di direzione, dando al timone orizzontale un accentuato diedro. Speravo che la superficie presentata da detto timone nella vista di fianco potesse compensare la mancanza della deriva, ma ho constatato praticamente che vi è una assoluta mancanza di stabilità direzionale. Ho modificato allora il modello applicando il tipo normale di impennaggi a croce. Oltre avere una perfetta stabilità direzionale ho ottenuto anche un miglioramento del centraggio complessivo.

Fusoliera — E' a traliccio in listelli di pino da mm. 2 x 2. Le fiancate sono montate su due ordinate in compensato da 1 mm. che portano i longeroncini della penna. Al longeroncino anteriore è fissato saldamente un asse filettato da 2 mm. che costituisce lo attacco dell'ala. L'ordinata maestra è fissato un blocchetto di circolo per l'attacco del carrello.

L'elica è del tipo americano monopala ribaltabile, senza tenditore. L'attrito contro il tappo è eliminato da un piccolo cuscinetto a sfera. La matassa a treccia è costituita da ben 20 fili di elastico sezione mm. 3 x 1.

Ala — Il longerone, non affiorante, è realizzato in una striscia di tranciato di pino spessa millimetri 1,5 ed alta mm. 10.

Le centine sono in tranciato di pino da 1 mm, riproducenti il profilo «Cavini» che ha già usato il mio compagno De Micheli nel suo velivolo «Airon» e che si è dimostrato soddisfacente anche sui modelli ad elastico. Bordo di attacco e estremità in tranciato di pino da 2 mm. Bordo di uscita mm. 3 x 12 alleggerito fino a 6 mm.

Il diagramma, in compensato da mm. 2 e strati, che unisce le semiali porta fissato un blocchetto di legno duro forato verticalmente. Nel foro va infilato l'asse filettato applicato alla fusoliera e si stringe poi superiormente con un bulloncino. Questo attacco risulta robustissimo e permette di variare l'incidenza alare.

Timoni — Il timone orizzontale è profilato col «Clark 9», ed è di costruzione analoga all'ala. Quello verticale ha un longerone in tranciato alleggerito e centine simmetriche. L'attacco alla fusoliera avviene col normale sistema del tappo di coda.

Centraggio — Avverto subito che questo è molto difficile a causa

dell'ala fissa e ci vorrà pazienza e delicatezza per trovare il punto di massima efficienza.

Il modello è risultato centrato con le seguenti incidenze:

Ala + 1°, timone 9° - esse elica inclinata leggermente verso l'alto. La costruzione di un altro esemplare porterà certamente qualche leggero spostamento del centro di gravità, consiglio quindi di procedere in questo modo nel centraggio:

Provare la planata con elica ribaltata. Se il modello è centrato aumentare l'incidenza del timone non però oltre 1°. Aggiungere eventualmente piccoli pesi nel muso.

Se picchiato, aumentare l'incidenza dell'ala non oltre i 3°, diminuire quella del timone non oltre - 1°. Ottenuta una planata regolare, dare a mano poca carica e regolare quindi l'incidenza dell'asse dell'elica.

L'esuberanza di potenza costringerà il modello a fare spettacolose salite e, con una lunga e regolare planata, sarà bene sfruttata la quota raggiunta.

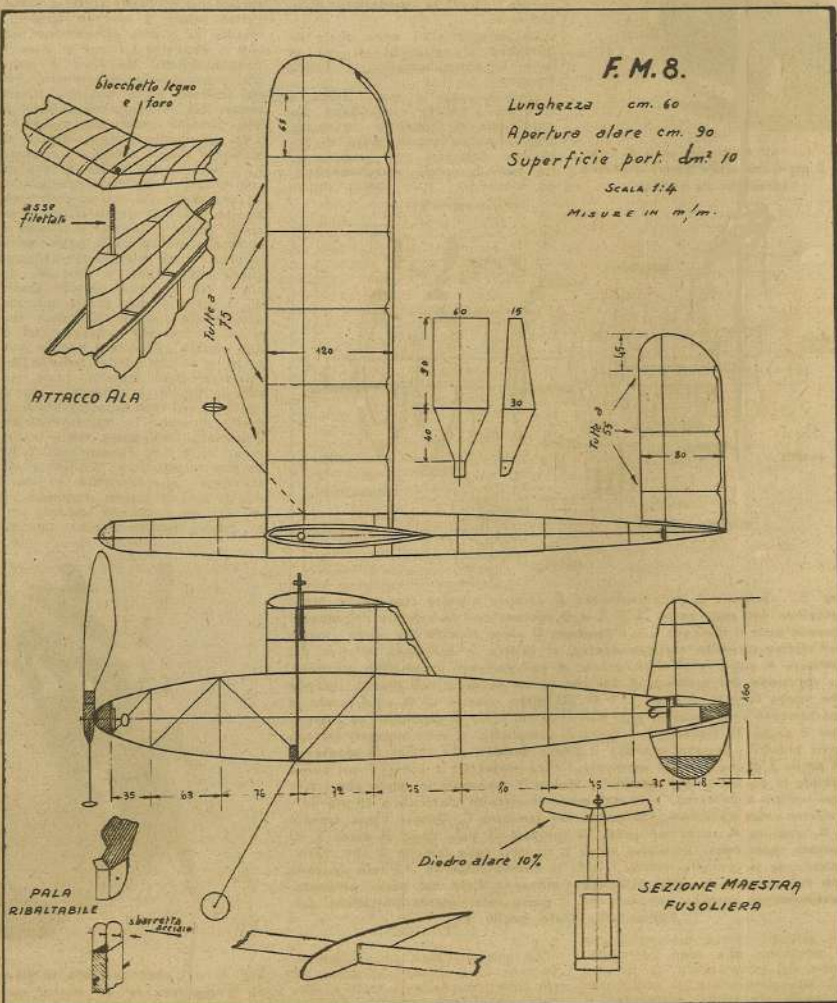
Ho intenzione in seguito di apportare altre modifiche al modello e se otterrò sensibili miglioramenti, lo porterò a conoscenza degli aeromodellisti.

Per consigli, chiarimenti e altro rivolgersi a

FERRARI MARIO
Via Almeria, 23-A - Genova

Profilo Cavini 15

x	0	1,25	2,50	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y ₁	4,52	6,45	7,35	8,60	9,45	10,10	10,97	11,50	11,70	11,20	10,20	8,75	7	4,93	2,62	1,34	0
y ₂	4,52	3,10	2,57	1,85	1,36	1	0,49	0,19	0	0,16	0,56	0,90	1,11	0,94	0,59	0,34	0



GARE

ROMA

Art. 1. — Per il giorno 24 maggio 1942-XX è incetta sul campo della Marcigliana una gara di aeromodelli delle seguenti categorie:

Categoria «A»: modelli veleggiatori.

Categoria «B»: modelli con motore ad elastico.

La partecipazione a detta gara è libera a tutti gli aeromodellisti italiani iscritti alla R.U.N.A. e in regola con il tesseramento per l'anno 1942-XX.

Art. 2. — All'atto dell'iscrizione gli aeromodellisti delle altre Sedi dovranno dichiarare che le spese e i rischi dovuti comunque alla partecipazione alla gara s'intendono a tutto loro esclusivo carico e che nessun rimborso, spesa, né alcuna responsabilità può essere da chiunque accollata alla Sede provinciale di Roma la quale si impegna solamente a trasportare gratuitamente i partecipanti delle altre Sedi dalla palazzina della R.U.N.A. al Littorio, sino al campo di gara.

Art. 3. — Le iscrizioni degli aeromodellisti delle altre Sedi accompagnate dalla tassa di L. 10 per ogni modello, devono pervenire, per il tramite della rispettiva Sede provinciale o Sezione Autonoma, alla Sede provinciale di Roma R. Aeroporto di Roma (Littorio), entro le ore 13 del giorno 19 maggio 1942-XX. Quelle degli aeromodellisti romani dovranno invece essere effettuate esclusivamente presso la Scuola di Via Ruggero Bonghi, ogni mercoledì dalle ore 13 alle 19, sino al giorno 19 maggio compreso. Saranno accettate previa esibizione della tessera della R.U.N.A. per l'anno XX e dietro il versamento della tassa di L. 5, per ogni modello. Gli aeromodellisti della Sede di Roma dovranno raggiungere il campo di gara con i loro mezzi.

Appuntamento — Per gli aeromodellisti delle altre Sedi, al Littorio, presso la Palazzina della R.U.N.A. alle ore 8 del giorno 24 maggio; per gli aeromodellisti romani, sul campo della Marcigliana, alle ore 9.

Art. 4. — Le gare verranno effettuate con qualsiasi tempo. Il tempo di volo per la categoria «A» viene calcolato dal momento in cui il veleggiatore si sgancia dal cavo di rimorchio; per la categoria «B» dal momento in cui il modello abbandona la mano del lanciatore; per entrambe le categorie il volo viene cronometrato sino al momento in cui il modello tocca il suolo o urta contro qualsiasi ostacolo o scompare alla vista della Giuria (che farà uso di mezzi ottici).

Art. 5. Per i modelli partecipanti alla gara non sarà fatta alcuna limitazione di tipo e di carico alare; nella categoria modelli ad elastico sarà assegnato un premio speciale di L. 50 al concorrente meglio classificato il quale avrà usato in gara una matassa di peso non su-

periore a grammi 30 (trenta) circa, pari cioè a metri 10 (dieci) di elastico di sezione 1x3 millimetri.

Art. 6. — Ogni concorrente potrà effettuare 3 (tre) lanci e la classifica sarà compilata in base alla media aritmetica delle durate dei tre voli.

Art. 7. — La Giuria è composta dal Presidente della Sede di Roma, dal Delegato provinciale all'Aeromodellismo, da 2 istruttori della Sede di Roma e da un cronometrista.

Art. 8. — La Sede provinciale di Roma non assume altro obbligo all'infuori dell'assegnazione dei premi sottindicati e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone e alle cose dei concorrenti o dei terzi in dipendenza della gara in parola.

Art. 9. — Coloro che danneggino gli altrui modelli o intralcino lo svolgimento della gara o compiano atti di indisciplina si intendono senz'altro squalificati.

Art. 10. — I premi sono i seguenti:

Categoria «A»: L. 200 al 1. classificato; L. 100 al 2.; L. 50 al 3.

Categoria «B»: L. 200 al 1. classificato; L. 100 al 2.; L. 50 al 3. Per questa categoria verrà inoltre assegnato il premio speciale di L. 50, di cui è stata fatta menzione all'art. 5 del presente Regolamento.

La premiazione avrà luogo sul campo di gara.

VENEZIA

Domenica 12 aprile si è disputato, sul campo di Punta Sabbioni, il 24 Raduno di Aeromodellismo.

Vi hanno partecipato 31 modelli ed un numero un po' più forte di aeromodellisti, suddivisi nelle scuole di Venezia e di Mestre; mancavano però 12 fra gli iscritti, quasi tutti i «cannoni».

Ciò nonostante la gara fu animata, almeno nella prima parte, e piena di novità. E fu una novità la mancanza quasi assoluta di vento basso, di forti correnti termiche, come furono delle novità il vincitore e la classifica.

Prima si fecero alcune «sacramentali» foto: qualcuno, e più di qualcuno certamente, venne poi a lamentarsi di non essere stato aspettato. Ma certe cose, dovrebbero mettersi bene in testa gli aeromodellisti, certe cose si devono fare nel minor tempo possibile, come appunto le fotografie d'interesse quasi esclusivamente storico.

Verso le 10 incominciarono i lanci: ordinaria amministrazione: media 130"; del resto si prevedeva che sarebbe finita, c'erano pochi aeromodellisti naviganti e c'erano tanti novellini e non v'era dubbio su chi avrebbe fatto la parte del leone.

E fu allora che la gara assunse il suo aspetto migliore: Mestre, con un'organizzazione mirabilmen-

te consegnata, prese il comando, anzi «fece ja gara».

La mattinata finisce infatti con una netta prevalenza dei mestrini: 319" di Benetti e 328"1/5 di Bertazzolo, contro 245" di Gajo, 235" di Sabbadin Mario ed un'infinità di altri 1' e 30".

Nella categoria ad elastico Sabbadin Mario segna però un buon 157"4/5, tempo che non sarà più superato.

Nel pomeriggio si riprende a lanciare: comincia uno di Venezia, isolatamente e lancia un grande modello rosso, segnando 2'42"; rilancia, altissimo, ma il modello comincia a fare le capriole, poi si «rimette», ma vicino a terra scampava e si fracassa: il modello era di Seccion, scalognatissimo.

Entra di nuovo in campo, ordi-

Bertazzolo (Mestre), 328"1/5 punti 31; 4) Benetti (Mestre) 319"; punti 22; 5) Gajo (Venezia) 245" punti 2; 6) Saccon (Venezia) punti 2; 7) Danieli (Mestre) punti 2; Lottio (Mestre), Dalpos (Venezia), Crovato (Venezia), Gallo (Mestre) tutti con punti 1.

Categoria ad elastico: 1) Sabbadin Mario (Venezia) 157"4/5 punti 27; 2) Benetti Franco (Mestre) 51".

SALERNO

Nella mattinata del 12 c. m., gli aeromodellisti salernitani si sono adunati sull'Aeroporto «Gen. Martucci» per disputare una gara in detta dalla Sede Provinciale della R.U.N.A.; ruscitissima competizione che ha visto in lizza tutti i migliori aeromodellisti di Salerno.

ANCHE se lo sai...

Specchio. — L'ammarraggio degli idrovolanti presenta talvolta gravi incognite in conseguenza della difficoltà di stabilire l'esatta altezza sull'acqua. Se la superficie del mare, di un lago, di uno stagno, di un fiume è leggermente increspata dalla brezza, la valutazione della quota è abbastanza facile e basta un po' di pratica per sfiorare con leggerezza la loro superficie. Può tuttavia accadere che in presenza di calma assoluta, la superficie liquida sia così piatta e senza rilievi da essere impossibile rendersi conto se si è a due o a venti metri. Si dice allora che l'acqua fa specchio e sovente, anziché la sua superficie, si vede chiaramente il fondo, come certamente avrete notato anche voi, guardando l'acqua limpida e stagnante. In tale caso v'è il pericolo grave che il pilota s'infili in acqua con l'apparecchio, con tutte le gravi conseguenze che potete immaginare. Gli idrovolanti usano l'accorgimento di ammarare vicino alla riva, in modo che la terraferma, gli alberi, i cannotti, gli



scogli, possano costituire i necessari punti di riferimento. Quando ciò non sia possibile, si usa in qualche caso far scolare la superficie che fa specchio da un motoscafo, in modo da sollevare piccole onde che ne rompano l'uniformità.

Mitragliatrice di depressione. — Quando un corrispondente di guerra vuole fare sfoggio della sua conoscenza del linguaggio aviatore; dice ad esempio, descrivendo un combattimento aereo: «L'armiere corre alla mitragliatrice in depressione e...», quale è e perché la mitragliatrice è in depressione? A. Imitativamente si indica con questa locuzione la mitragliatrice situata a metà della parte inferiore della fusoliera, dove questa possiede una specie di gradino che soffre la arma alla pressione del vento di volo. Il suo brandeggio risulta perciò agevole e più facile il puntamento. Le altre mitragliatrici poste a prua o lateralmente o sul dorso del velivolo sono invece, quale più quale meno, sottoposte alla diretta pressione del vento di volo.



Un bel film italiano, questa settimana. Un film di guerra — realizzato sotto gli auspici della Gil, in memoria degli eroici aviatori caduti sul fronte greco — che onora la nostra arte per la nobiltà della narrazione.

«Un pilota ritorna» porta una nota nuova alla lunga e già felice serie di film dedicati all'aviazione. Ne è regista Roberto Rosellini, che ha già diretto la «Nave bianca»: ricordate?

Ebbene, bisogna dir bravo a questo regista, perché ha saputo darci un bel film aviatore, che ci permette di vivere l'emozionante vita dei nostri piloti.

Indubbiamente alcune parti del film sanno di documentario; ma, per lo più, l'efficacia e la drammaticità degli eventi e, soprattutto, la forma col quale il regista li narra, colloca «Un pilota ritorna» tra quei film che rifuggono le convenzionali formule, schivano l'eccessivo dialogo o il grande commento musicale, preferendo quella non facile scuola di purismo, determinata dall'uso intelligente delle immagini.

Tutto, nel cinema, deve venire detto da queste.

La vicenda è sobria, ed in vari episodi tocca il cuore e commuove. Interpreta questo film Massimo Girotti, nella divisa di sottotenente pilota. Egli è costretto a calarsi col suo equipaggio in territorio greco, dato che il suo «Alicione» è stato colpito in modo irreparabile. Vive, così, l'esodo dei prigionieri e gli ostaggi, che l'esercito greco e gli inglesi trascinano con loro, nella ritirata, incalzati dagli eserciti del «Asse» e mitragliati senza tregua dall'aviazione.

Ecco i poveri derelitti — tra i quali sono vecchi, bimbi, donne e feriti — vivere un tremendo bombardamento aereo, durante il quale l'eroe del film trova modo di fuggire, dopo di aver lasciato ad una fanciulla italiana, nata ad Atene, il suo più caro ricordo, e la promessa di rivederla al più presto, per non lasciarla mai più.

Il film, che glorifica una volta di più la nostra aviazione, avrebbe potuto dar materia per della propaganda o della retorica. Il nostro Rosellini l'ha evitato. Lodabile, anche, in questo senso, la recitazione di tutti, anche dei generici, che hanno creato figure indimenticabili. Da segnalarsi, Michela Belmonte, la giovanetta di Atene, che mi è sembrata un angelo.

Credo che tutti i giovani d'Italia la sentiranno un poco sorella. E che le vorranno un grande bene.

L'OPERATORE

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

3ª edizione aggiornata ed ampliata

Volume di pagg. 304, formato 18 x 26, 65 fotografie, 3 diagrammi, 162 disegni - LIRE 50

INDICE DEI CAPITOLI

Premessa alla terza edizione. Prefazione. Un po' di aerodinamica. Come si lavora. Il progetto. Costruzione dell'ala. Costruzione della fusoliera. Gli impennaggi. Ricoertura. L'elica. Il carrello e si pattino di coda. Galleggianti e scafi. Il motore ad elastico. Il motore ad aria compressa. Il motore a scoppio. Aeromodelli da sala. Montaggio e prime prove. Piani di montaggio e profili alari. Piccolo dizionario.

presso le migliori librerie e presso l'Ufficio Editoriale Aeronautico Via Espinosa, 1 - ROMA

Eseguire i versamenti sul Conto corr. Post. N. 1-24718.

L'Eccellenza Fougier commemora Bruno Mussolini nell'aula magna del Collegio intitolato al nome dell'eroico aviatore.





Complimenti per il risultato della gara. L'ho sempre detto io che sei un ragazzo in gamba! Per la faccenda dell'abbonamento ad altro periodico, scrivimi direttamente alla Amministrazione.

Uno di Sciocca ha inviato delle battute in versi: mi dispiace per lui, ma proprio non mi sono andate giù: le ho ancora sullo stomaco.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Il Re dell'Aria. Livorno. — Bum! Madotto l'amico eh? non c'è male! Beh, passiamoci sopra, ognuno ha le sue fissazioni. Ti ho fatto spedire quintali di giornali per la propaganda; ma, ohé, non facciamo scherzi. La propaganda la devi fare sul serio e mica tenerti i giornali per leggerli, eh? Mandami tue notizie. Ciao, Maestà.

ta a fare una cosa simile? Ti immagini Zio Falcone che gira la manovella della dussolletta contenente i numeri, ed io, bendato, con le maniche rimboccate, che estraggo i numeri? Bello, vero? Poi quello che più mi è piaciuto è il profondo significato aeronautico della cosa; è tutto un poema all'aviazione!... Caro il mio Condor, mi sbaglierò, ma mi sembra che non dovrete avere molte penne. Il secondo concorso — quello fotografico — è di assoluta competenza di Zio Falcone, ma non credo che se ne faccia più nulla per la mancanza di spazio. Certo che si potrebbero costruire modelli invece di rilegarli libri: la cosa credo che dipenda da tutti e due, cioè si dovrebbero mettere d'accordo il Preside e la RUNA. Coraggio, cerca di fare da intermediario. La battuta dei razi invece dei proiettili non è mica tanto scema.

Elvio Leonardo Risi, Bologna. — Ho messo Bologna perché era più

Agli aeromodellisti torinesi che mi avevano chiesto di rivolgermi alla RUNA per rinviare la gara del 26, comunico la risposta scritta: «Con riferimento a Vs. 14 e c. m. mentre ringraziamo per il Vs. cortese interessamento in merito alle gare indette da questa Sede per domenica 26 aprile, Vi significiamo che allo stato attuale non ci è possibile rinviare lo svolgimento, avendo ormai tutto predisposto presso le varie Scuole di Aeromodellismo (per le categorie 1, 2 e 3 del programma).

«Riteniamo peraltro che non avendo gli aeromodellisti torinesi avuto il tempo di costruire modelli ad alti battenti, detta gara potrà essere ripetuta ad altra epoca e più precisamente all'inizio del prossimo autunno. Ciò secondo gli accordi con il Comitato Nazionale per il Volo Umano Naturale.

«Vi terremo a suo tempo informati; e nel frattempo Vi ricambiamo i nostri migliori saluti».

Sergio Gambuti, Milano. — Le tue battute hanno fatto una brutta fine, caro Sergio. Troppo macabre: tu scherzi su uno che diventa «uno scolarotto» e su due che si salutano mentre una bomba da mille chili sta arrivando proprio sulle loro teste. Un'altra volta manda di meglio. Grazie degli elogi che fai al giornale. Ciao.

Franco Alletto, Venezia. — Le tue foto, seppure discrete (non belle) non credo che saranno mai pubblicate per la mancanza di spazio. Non ti sei accorto come stiamo facendo economia di ogni millimetro?

Romolo Danovaro, Genova. — Un bravo per avermi scritto a macchina. Se tutti facessero come te sarebbe una gran bella cosa. Il tuo progetto l'ho passato a Giarella che provvederà a risponderti sulla Posta dell'aeromodellista o a farlo pubblicare se io riterrà meritevole. Salutoni.

Ignoto di Verona. — La tua cartolina mi ha fatto piacere, anche tu sei uno dei tanti che — scoperto per caso «L'Aquilone» — non lo abbandonano più. Son contento che ti giaccia. La battuta non va proprio. E' meglio di quella di Sergio Gambuti a cui ho risposto più sopra. Ma l'indirizzo e il nome dove li hai lasciati?

Carlo Salvi, Prato. — Attendo i tuoi progetti motorizzati. Mi dicit di chiedere a qualche aeromodellista se ha un motorino usato da venderti. Bene, è fatto. Speriamo che leggendo questa risposta, qualcuno ti scriva a Via G. Verdi 12. Contento?

Alberto Maszi, Verona. — Proprio adesso ho scoperto la tua seconda cartolina. Non sei più «ignoto». Abbiamo tutti i numeri arretrati, per lo meno di quest'anno, e costano L. 1,20 l'uno. Ciao.

Ivano Pietralunga, R. Emilia. — La tua battuta si vede che ha battuto davvero la testa da qualche parte perché proprio... beh, insomma, ci siamo capiti. Non ne parliamo più.

Sergio Maggiolan, Vicenza. — Le tue foto (complimenti per il vegliatore che, almeno a giudicarlo così, è assai bello) non credo che saranno pubblicate per le solite ragioni di spazio. Il soprannome o meglio lo pseudonimo bisogna che lo cerchi da te. Tutti gli altri han fatto così ed io non ne ho mai affibbiato nessuno.

Luigi Taverna, Torino. — Sono felice di saperti «entusiasta de L'Aquilone» che leggi e dà cima a fondo senza tralasciare un rigo. Puoi abbonarti quando vuoi. E' meglio che tu versi l'importo dell'abbonamento sul nostro conto corrente postale 1-24718. L'indirizzo della RUNA è: Via S. Francesco d'Assisi 14 e il puoi chiedere tutti i chiarimenti che vuoi. Sul «Costruttore» c'è tutto quanto desideri. Auguri per il tuo modello.

Cesare Barnini, Udine. — Cesario, non bello, le tue battute sono fiasche, fiasche e non so se potranno, un giorno, reggersi in piedi per affacciarsi alla finestra.

Valentino Formentin, Udine. —

La FINESTRA dei LETTORI

A questa rubrica possono collaborare tutti, grandi e piccoli. Ogni singolo autore risponderà della originalità della battuta, sarà cioè responsabile di eventuali plagli. Le vignette o le battute pubblicate saranno compensate con un minimo di lire 10 e con un massimo di lire 20, a seconda che siano accompagnate, o no, da un disegno (si preferiscono disegni semplici, a grafico, cioè senza chiaroscuri).

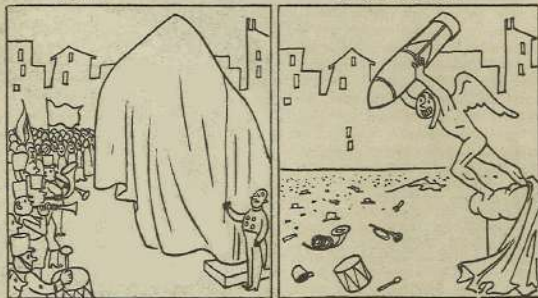


NAUFRAGO MA FURBO

Il naufrago automobilista. — Ad ogni buon conto ho preso il numero dell'apparecchio! (battuta e disegno di Francesco Bruschetta di Messina).

RICOGNITORI

— Ted, che ore sono? — Non senti, Jimmy? E' mezzogiorno! (battuta di Ferdinando Bonfiglioli di Messina, illustrata da Ercolino).



LA PRUDENZA NON E' MAI TROPPO

Scopriamolo del monumento al pilota britannico. (storiella in due tempi senza parole di Enzo Milo di Roma, illustrata da A. Guerri).

Carlo Paladini, Firenze. — Rispondo io invece di Zio Falcone. Perché? dirai tu. Perché sì, dico io. Ti va? se non ti va non leggere. Ah, ah (ghigno) ci sei rimasto male, eh? Ho dinanzi a me, quattro vignette diverse che rappresentano tutte un apparecchio che rientra sulla portaerei affondata. Per non far torto a nessuno non ne pubblicheremo nessuna. Ti va? Giuro che non ti va. Ma io sono fatto così, che ci vuoi fare?

Dino Daverio, Vergiate. — Di la verità, tu l'hai fatto apposta ad andare ad abitare nella via che porta il tuo nome, vero? Non mi dire di no, perché non ci credo. Beh, tiriamo via! (come disse quel dentista ecc. ecc.) la tua battuta è carinella benché mi sembra — ma sei così, a orecchio — di avere sentito qualcosa di simile altrove. Ma vedremo se si potrà metter su. Sberle e salutoni.

Condor, Udine. — Il tuo concorso mi pare né più né meno che il gioco del lotto o qualcosa di molto simile. Ti pare che noi ci si met-

to del nome del tuo paese. Sempre amici, no? La tua lettera ci ha fatto molto piacere e Zio Falcone mi ha incaricato di illuminarti: cosa che faccio con molto piacere e con una lampada da 500 candele (io non bado a spese quando mi ci metto). Dunque stai a sentire: se puoi compartirti il «Costruttore» sei a posto: leggi sempre «L'Aquilone»; fai amicizia con qualche aeromodellista già pratico (Bologna è piena e puoi chiedere l'indirizzo di qualcuno alla RUNA) e lavora con calma, passione e precisione. In questo modo diventerai un asso, anzi due assi. Ciao amico e scrivimi per qualunque cosa ti occorra.

Pasquale Posillano, Brescia. — Ahimè, anzi ahimè, il cestino l'ha già digerito. Ci siamo capiti, vero? Se quello è il tuo risultato di «paucissimi giorni di sforzi mentali» ti consiglio di non sforzarti più. Non si sa mai cosa può accadere.

IL SEGRETO ROMANZO



(Continuazione dal n. 16)

Il pover'uomo resterebbe col suo rimorso, senza speranza che le sue colpe vengano riscattate un giorno. Invece, facendogli prolungare le ricerche, costringendolo ad affrontare spese e disagi, voi gli imponete una dura esplosione dei suoi falli. In un certo senso siete la spada del destino, la mano della provvidenza... Mi capite? E anche se un giorno egli dovrà ritirarsi deluso, in fondo al cuore sentirà il conforto di aver in qualche modo pagato epperò meritato il perdono.

Garrone era meraviglioso a vedersi. Gli occhi gli splendevano di esultanza e le labbra gli tremavan

di commozione a quel lungo fluir d'ingegnose ragioni; proprio le ragioni che cercava per placare il suo sensibile cuore.

— Amico! — ruggì, brandendo una bottiglia. — Siete grande! Siete immenso! Noi siamo uniti per la vita e per la morte, e il sangue di questa generosa bottiglia suggerirà il nostro infrangibile patto.

Trascorrono a garganella una buona metà del contenuto e passò la bottiglia al barone che finì col scolarla.

— Ed ora? — domandò Garrone. (segue a pag. 8)

Ufficio Editoriale Aeronautico

GASTONE MARTINI, Direttore resp.

Stab. Rotocalco Vecchioni-Guadagno
Roma - Via San Michele, n. 22
Telefono 580-680

A. CASTELLANI
CREMONA
Via G. Grandi, n. 25
Le migliori tavole costruttive
italiane e straniere. Catalogo
illustrato L. 2.

AEROMODELLO GALILEA



AVIATURA ALTA IN 10
CENTRALITÀ E STABILITÀ
L. 25.000. 100 o 150 cm. di apertura
Voglio a PIETRO CREVINI C. P. 287 - TRIESTE

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

FONDATA NEL 1823

Sede Centrale in MILANO - Via Monte di Pietà, 8

RISERVA L. 600 MILIONI

Depositi a risparmio 6 miliardi e 500 milioni di lire
195 FILIALI E SUCCURSALI

SERVIZIO CASSETTE DI SICUREZZA



Tutti i ragazzi hanno letto, leggono o leggeranno l'avventuroso romanzo di

Vittorio Beonio-Broccieri

LE ALI DEL PICCOLO VAGABONDO

Le peripezie, gli ardui e i trionfi di un aviatore di quindici anni.

Volume di pag. 288, con 30 illustrazioni e copertina a colori LIRE SEDICI.

SECONDA EDIZIONE

MONDADORI

Juanito il norta fortuna

IV

Controllò ancora il livello della benzina; ne era rimasta ben poca ormai, e cercò di saltare per quanto più gli fosse possibile. La foschia andava diradandosi e dagli squarci e dagli strappi che aveva prodotto nel bianco tappeto ovattato un vento a raffiche, sorto d'improvviso, appariva a tratti il terreno sottostante, macchiato da lunghe ombre violacee. Il tenente Bruno aveva completamente perso l'orientamento e non sapeva più dove si trovasse; il paesaggio che gli scorreva sotto era a lui sconosciuto. Sorvolò un villaggio, un incrocio di strade nere per il fango, un doppio filare di alberi scarniti che seguivano un andamento tortuoso; forse un fiume. Scorse una fila di autocarri, ma non poté stabilirne la nazionalità. Picchiò un poco per avere qualche indizio sul terreno e fu allora che voltando la testa a sinistra scorse, un poco più in alto di lui, due sagome di apparecchi da caccia che gli venivano addosso. Non gli sembrarono russi e, masticando un'imprecazione alla disdetta nera che lo perseguitava, cercò di fuggire e di nascondersi in una nuvola che aveva davanti. Ma gli inseguitori evidentemente erano decisi a non mollarlo. Avevano il vantaggio della quota che adesso sfruttavano per calargli alle spalle. Mario si gettò in una picchiata fortissima per guadagnare velocità, poi richiamando lentamente, virò a destra, si cacciò in un'altra nuvola e picchiò ancora. Confiava nelle sue ottime doti di acrobata e nella sua esperienza di vecchio pilota e combattente. Si gettò a sinistra, scavalcò un crinale montuoso e scivolò sui fianchi a pochi metri dalle rocce.

Ora era convinto di aver dispettato gli inseguitori e stava per voltare il capo, quando vide passare a qualche metro, balenanti, le scudisciate bianche delle pallottole incendiarie. Maledizione! Gli erano sempre dietro!... Cabrò improvvisamente e tirò su l'aereo per rovesciarsi alle spalle dell'avversario. Scorse per una frazione di secondo una fusoliera velocissima passarli accanto e su questa la croce romana. Aveva appena terminato la sua capriola che si trovò ancora inquadrato nel tiro dell'altro. Non rinunciò ancora alla schermaglia e benché si trovasse in condizione nettamente svantaggiata, sa, riprese, stringendo i denti, la sua fuga movimentata. Un caccia aveva abbandonato la lotta ed ora ne aveva alle spalle soltanto uno, che, a dire la verità, gli stava dietro faticosamente tanto erano vici, lente e repentine le sue sbandate, i suoi salti improvvisi, i suoi sbalzi. Più volte il ruoco dell'altro lo aveva centrato ed aveva visto volar via pezzi d'ala con lo sgomento subitaneo di sentire nella carne l'urto della pallottola. Decise di atterrare. Calò verso terra sempre seguito dal romeno il quale, credendo di averlo ferito, cessò di sparare limitandosi a stargli dietro, minaccioso.

Mario, rimmuginando i suoi neri pensieri, cercò un posto discreto per posare le ruote senza aver la certezza di rompersi la testa. Travolse dei campi, delle trincee in cui gli sembrò di vedere uomini che gli sparavano contro, una strada. Aveva appena finito di scavalcare un folto di alberi che il motore cominciò a perdere colpi e, dopo qualche brevissimo battito convulso, si arrestò. «Anche questa ci mancava ora!» gridò Mario al colmo dell'aspettazione. Ormai non aveva più tempo di scegliere il campo per atterrare; si trovava ad un centinaio di metri da terra su un gruppo di alberi. Alla sua sinistra passò il caccia romeno vicinissimo e il pilota gli fece un cenno beffardo di saluto. «Sì, si — ghignò Mario furioso — saluta pure, pezzo di animale! Non ne avevo abbastanza di guai perché dovessi venire anche tu! Adesso questo scemo ci fa rompere l'osso del collo e poi ci ride pure sopra! Potessi almeno arrivare a quella

spianata!» Dietro un gruppo di case, contro cui Mario andava fatalmente, si stendeva un rettangolo, lungo qualche centinaio di metri, ondulato e gobbo, ma sgombro d'alberi.

Ormai l'apparecchio non era che a pochi metri dal suolo: il fianco crivellato di colpi di una casa di



roccata gli venne incontro rapidissimo, sembrò per un attimo parargli davanti, poi le ruote atterrarono il tetto e l'aereo, ondeggiando toccò terra, traballò per qualche metro, si fermò bruscamente e Mario vide tutto girare intorno a sé poi avvertì un gran colpo alla fronte e gli parve di sprofondare in un gorgo sonoro, senza fondo.

«Corri, Gheorghie, corri che siamo arrivati!»

E i due fanti romeni, che erano balzati fuori per primi non appena avevano visto l'apparecchio russo sparire dietro la casa per atterrare, correvano ora ridendo e gridando, infagottati dal cappotto e dal bagaglio della maschera, della bala, della borra, delle giberne, della borra, del fucile e di quanto un soldato si trascina con sé e si abitua a portarsi dietro di rante i mesi di permanenza al fronte.

Gheorghie correva affondando nella neve, balonzolando con quel suo grosso pancione, e rideva felice di far prigioniero un aviatore russo e il volto largo e nero di barba non raso da molti giorni gli splendeva tutto, illuminato di gioialità. Andrei Petrescu lo precedeva di qualche passo ed ogni tanto si voltava indietro per incitarlo.

«Corri, Gheorghie, corri che ci siamo!»

Ad un centinaio di metri seguiva un altro gruppetto.

Passarono accanto alla casa sbucata, concellata dagli obici e dalle pallottole delle mitragliatrici e volarono l'angolo.

Andrei si fermò un attimo per gridare al suo compagno: «Ehi, Gheorghie, guarda, il russo sta sull'attenti!» e riprese la corsa verso l'apparecchio capotosto sulla neve. Gheorghie arrivò all'aereo quando Andrei già stava trafficando per aprire la cabina di pilotaggio che, nell'urto, si era bloccata.

«Ehi, amico, invece di startene lì come un babbo a guardare i buchi dei proiettili, aiutami a tirar fuori questo!»

«Ma quello tanto è morto», rispose Gheorghie avvicinandosi.

«Beh, morto o non morto lo voglio tirar fuori. Chi sa che non abbia dei documenti importanti addosso». E Andrei, che aveva l'animo avventuroso, seguì a manovrare contro i cristalli dell'abitacolo.

Intanto erano giunti gli altri e il sergente Dan Milu prese la direzione dei lavori.

L'aeroplano venne ribaltato ancora e Mario, al nuovo urto, aprì gli occhi.

Andrei dette una gomitata in un fianco a Gheorghie e gli disse: «Hai visto che non era morto? Se mi aiutavi lo avremmo catturato noi due e, chissà, forse ci avrebbero dato una medaglia!»

«Non fare lo strubion! Avresti fatto una grande impresa a prendere un mezzo accoppato e chiuso in gabbia a testa sotto!» e Gheorghie gettò al suo compagno uno sguardo di commiserazione.

Mario si passò una mano sulla

fronte, poi si mise a guardare curiosamente tutte quelle facce barbute che lo circondavano. La testa gli faceva un gran male, ma era divertito dalla nuova avventura che viveva ora sfacciamato, come intorpidito dal colpo avuto nella capotata. Per un attimo gli venne la strana idea di sparachiarare una raffica con le mitragliatrici di bordo; così, per far chiasso e vedere l'effetto su quei volti che lo fissavano come una cosa strana; chissà, forse, quel grido, che gridava continuamente, avrebbe cessato di parlare. Che diamine diceva poi? Beh, ora che gli prendeva? Si era messo a battere sui vetri col calcio del fucile. «Vengo, vengo, amico, un po' di pazienza» e Mario si slacciò lentamente le cinghie che lo tenevano avvinto al seggiolino, poi alzò la calottina di cristallo, si alzò in piedi e fece per scendere. Dieci braccia lo attorniarono e lo presero. Il sergente Dan Milu urlò qualcosa fra i baffi e Mario si trovò al suo fianco scortato dal resto della truppa. Evidentemente il bravo sottufficiale voleva tutto per sé l'onore della cattura. Andrei brontolava con Gheorghie.

«Beh, questo è troppo — penso Mario — essere fatto prigioniero dai russi, va bene, ma dai romeni...». E si volse verso il sergente scandendo le parole: «Ita-liano, sono italiano!».

Questi lo guardò un poco, e Mario ripeté la parola, «Ita-liano Ita-liano» e con i gesti si aiutava ad indicare che proprio lui era italiano.

Ma Dan Milu, rivolto ai suoi uomini, disse qualcosa ridendo e tutti sghignazzarono; poi lo prese per un braccio e gli indicò l'apparecchio su cui era ben visibile la stella rossa sovietica. Mario capì allora l' inutilità di continuare la spiegazione e si augurò di avere maggior fortuna con qualche ufficiale; e cominciò a camminare sulla neve rassegnato alla sua sorte di prigioniero.

(continua)

IL SEGRETO

(Continua da pag. 7)

«Ed ora, godiamoci lietamente questi quindici giorni di licenza, e quando saranno trascorsi faremo ritorno dai nostri compagni che attendono il ritorno dei mercanti di illusione».

«Evviva! — tuonò Garrone, iniziando una laboriosa manovra per alzarsi e mantenersi in piedi. — Evviva! Giuro che porterò qualche regaletto a quella buona gente laggiù. Un regaletto, proprio! Voglio vedere chi me lo impedirà».

Singhiozzò, si guardò attorno con aria di sfida e, dopo aver gettato con gesto regale un grosso biglietto al cameriere che gli teneva davanti agli occhi un terrificante conto, uscì, appoggiandosi, al braccio del barone il quale, a dire il vero, credeva d'esser lui a sostenersi a quello del socio.

cemente come maestra di casa e direttrice di mensa. Spesso faceva anche da cuoca, perché a nessuno piaceva veder maneggiare gli alimenti dalle luridissime mani dei Bangha.

I primi giorni di convivenza con Verna erano stati molto penosi per Panfilo. La semplice vista del commendatore gli provocava violenti attacchi di rabbia, che il disgraziato era costretto a ringhiare e a nascondere sotto la maschera di un sorriso veramente straziante.

Rossi e Renata facevano il possibile per eliminare ogni occasione di contrasto e di discussione, e d'altra parte il contegno perfettamente corretto e signorile di Verna era fatto apposta per favorire un riavvicinamento. Panfilo, poi, insieme con la repulsione, provava un'irresistibile attrazione per Verna e, pur volendo evitare la sua compagnia, finiva col cercarla. Per dire il vero il contegno del commendatore era tale da suscitare la curiosità anche di chi fosse mille volte meno fucinato di Panfilo. Verna, spesso solo, per quanto vigiliato da lontano da Rossi o da Renata o, magari da tutti e due, s'avventurava nella foresta ora in questa ora in quella direzione. Sembrava interrogare gli alberi, i sentieri, i cespugli, i fossati. A volte tentava d'interrogare anche i negri, specialmente i più vecchi; ma il non essere capito gli provocava crisi di profondo sconforto. Passava allora delle mezzogiornate intere dentro la sua capanna, rifiutando di vedere chiacchiera e respingendo il cibo. Ad accrescere la sua ansia si aggiungeva l'assoluta mancanza di notizie da parte di Garrone, che pure aveva solennemente promesso di inviargli per radio. Come d'intesa, tutte le mattine alle dieci, Verna e i suoi compagni si riunivano attorno alla radio del biplano, ma per quanto questa funzionasse perfettamente, pure nessuna comunicazione veniva captata da Libreville.

I quindici giorni trascorsero, passò il sedicesimo, il diciottesimo, il ventesimo ma nessun ronzio annunciava il ritorno del Tiburone.

La mattina del ventunesimo giorno, Verna, che la vigilia era stato più tetro del solito, non uscì dalla



XV

Se i quindici giorni passarono rapidamente per Valtetra e Garrone, immersi fino al collo nei prosaici godimenti che Libreville poteva offrire, essi furono lunghissimi e penosi per Verna e Panfilo. In quanto a Renata e Mario, che valore poteva avere per essi il tempo presente, mentre dalla mattina alla sera non facevano che navigare a vele tese sull'azzurro e splendente mare della loro felicità avvenire?

I bravi Bangha, sempre tenuti in freno dal salutare terrore che migliaia d'aguite di fuoco potessero concentrarsi sulle loro teste alla minima offesa fatta ai bianchi, si erano mantenuti buoni buoni. Avevano assegnato agli cepti un gruppo di capanne al margine del villaggio e alcuni servi scelti fra le donne meno ripugnanti della tribù e i ragazzi. Rossi si era assunto la direzione di tutto ed era riuscito a farsi capire dai negri a furia di gesti e di grida. In quanto a Renata, lo conduceva effica-

la sua capanna. Fin verso le dieci i suoi compagni, per quanto in apprensione, non si arrischiavano a disturbarlo; ma quando fu giunta l'ora di riunirsi attorno alla radio, Rossi si fece coraggio e, avvicinandosi all'entrata della capanna, chiamò:

(Continua) ANTARES

MOVO PARTI STACCAE
MODELLI VOLANTI
La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Catalogo illustrato inviando
Lire 2,50
MILANO - Via S. Spirito, 14
Telefono 70-968

BALSITALIA
Vendita di balsital (Perola) grezza, in blocchi e tavolette (catalogo L. 0,50)
Via Vittorio Emanuele, 76
CATANIA