

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AGI

UN NOSTRO ASSALTATORE CONTRO CARRI ARMATI INGLESI

L'AQUILONE
Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno XI N. 2
12 gennaio 1941-XIX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'
UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII

Amministrazione
Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI
Annuale L. 25; Semestrale L. 13
un numero centesimi 80
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITA'
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ufficio del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti e versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

La corrispondenza diretta a «L'Aquilo-
ne», da parte degli enti militari, deve
essere spedita in franchigia e così indi-
cizzata: «Ministero dell'Aeronautica -
Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma».

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 3 - Abbona-
mento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO
Un fascicolo costa dieci lire. Abbona-
mento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbona-
mento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA
AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira. Abbonamento
a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire. Abbonamento
a 12 numeri 20 lire

AEROPLANI
NEMIC

IV
PARTICOLARITA' COSTRUTTIVE:
SUPERFICIE PORTANTE

L'ala del «Morane-Saulnier 466» è a uni-
co longherone con un guscio antitorzione che
abbraccia tutto il profilo dell'ala. I correnti
del longherone sono fressati e sono in acciaio
ad alta resistenza. L'anima del longherone è
a doppia parete, in lamiera di duralluminio,
e si congiunge ai correnti del longherone
mediante ribattini cavi. Le centine sono per
lo più di duralluminio, ma in corrispondenza
dell'alloggio del carrello, sono costruite in
lamiera d'acciaio al cromo-nichel, ottima lega
antiruggine. Notevole è la conformazione
del rivestimento, che consta di una combi-
nazione di compensato a tre strati (1,6 m/m)
e di un foglio di alluminio esterno (0,4 m/m).
Questo sistema di rivestimento è chiamato
Plymax e lo scopo è quello di ottenere, a
parità di peso, spessori di pareti più grandi,
e così anche maggior resistenza alle deforma-
zioni di quelle ottenute nelle costruzioni
metalliche; e d'altra parte il foglio di allu-
minio ha lo scopo di aumentare la resistenza
agli agenti atmosferici. L'unione fra compensato
e alluminio è ottenuta mediante incollatura
e quella fra rivestimento e centine
con ribattini fressati.

La superficie dell'ala così costruita è estre-
mamente levigata.

Le armature del longherone dell'ala esterna
ed il troncone d'ala centrale non vengono
collegate l'una con l'altra in modo diretto,
ma si inseriscono fra loro dei pezzi intermedi
corti e articolati i quali, insieme con le
due estremità del longherone, formano un
piccolo rettangolo articolato. Soltanto dopo
il collegamento delle due estremità del lon-
gherone vengono adattate al rettangolo arti-
colato delle piccole lamiere di metallo per
la trasmissione della spinta, e poi vengono
forate, dopo che l'ala è già stata montata.
Delle differenze nell'altezza costruttiva delle
due estremità del longherone vengono sen-
za altro neutralizzate dal rettangolo articola-
to; vengono così evitate le l'inguaglianze e
la intercambiabilità delle ali viene garantita.

Particolare importanza assume la costru-
zione geodetica del «Vickers-Wellington». In
questa costruzione, la forma esterna del cor-
po da costruire viene formata mediante un
reticolato di aste intersecantisi che circonda
il corpo da costruire con linee elicoidali. E'
stato scelto il nome «costruzione geodetica»
perché le asticelle del reticolato vengono a
rappresentare sulla superficie esterna delle
linee geodetiche, e cioè le più corte possibili
linee di collegamento che si possano tra-
ciare su una superficie curva. In questo reti-

colato il carico esterno viene trasmesso sul-
l'ordinata iniziale sotto forma di forze di
pressione e di trazione, che si esercitano a
coppie, in modo che le forze di pressione av-
volgono il corpo nel senso del movimento
elicoidale, e le forze di trazione nel senso
opposto. Ad onta della forte curvatura stessa
o dei punti nodali della rete, per quanto
grandi divengano le sollecitazioni delle forze,
giacché delle due aste che vengono a scot-
tarsi in un punto, l'una possiede una forza
di pressione, l'altra una forza di trazione
equivalenti, vengono reciprocamente a so-
stenersi. Inoltre, poiché i reticolati sono mol-
to resistenti, si può rinunciare a costole e
a centine anche nei punti nei quali si
esercitano forze molto considerevoli, ciò che
permette di creare uno spazio libero molto
maggiore nell'interno dell'aeroplano.

I vantaggi della struttura geodetica sono
costituiti da un più facile montaggio, una
più facile manutenzione ed una maggiore
facilità di riparazione.

Al contrario però il fatto che le superfici
esterne devono venire rivestite di stoffa, co-
stituisce uno svantaggio fondamentale della
struttura geodetica, cosicché non sembra
che essa possa venire impiegata più in co-
struzioni moderne di nuova creazione. Offre
inoltre difficoltà alla produzione, in quanto
che esige un'enorme quantità di dispositivi
e di minuziosa preparazione dei lavori. Se-
condo dati inglesi, nella costruzione del «Vi-
ckers-Wellington» vengono impiegate non
meno di 1650 aste, tutte diverse l'una dal-
l'altra per lunghezza e curvatura. I propu-
gnatori della struttura geodetica affermano
tuttavia che la massima parte dei lavori può
essere eseguita anche da operai non spe-
cializzati e perfino da donne, ciò che ridur-
rebbe notevolmente il costo di produzione.

L'ala portante del «Vickers-Wellington»
costruito geodeticamente, possiede tre lon-
gheroni, dei quali il mediano, sistemato nel
punto del maggiore spessore del profilo, tra-
smette la parte preponderante del momento
di flessione, mentre gli altri due possono
venire considerati come longheroni ausiliari,
tanto più che vengono congiunti alla fusole-
ra attraverso articolazioni cardaniche assolu-
tamente libere da flessioni. I correnti
del longherone principale si compongono di
tubi a parete molto spessa, divisi lungo la
apertura d'ala, a distanze che vanno da me-
tri 1,60 a metri 2,20 e adattati, con uno
spessore di pareti diverse, a seconda delle
varie sollecitazioni locali. Alle estremità ester-
ne della apertura d'ala, ogni corrente si com-
pone però di un solo tubo, mentre la parte
interna si compone di due tubi adiacenti.

Interessante è il modo d'inserzione dell'ala
del «Wellington» nella fusoliera. Il lon-
gherone principale attraversa tutta la fusoliera
senza essere affatto collegato con essa, e tra-
smette così alla fusoliera tutto il momento
di flessione dell'ala. Le forze normali dell'ala
vengono dalla centina-base portate al lon-
gherone anteriore e posteriore, e di lì versate
alla fusoliera. I longheroni anteriore e poste-
riore, sono come già fu detto, collegati car-
danicamente alla fusoliera, cosicché nei punti

di intersezione non possono venire trasmesse
che forze nella direzione dell'asse verticale
e trasversale dell'aereo, ma non momenti di
alcuna specie. Per conseguenza il momento
di torsione dell'ala e il momento di virata
viene trasmesso come coppia di forze nei
punti di intersezione del longherone ante-
riore e posteriore e invece il momento di rullo
viene trasmesso come coppia di forze nei
punti di intersezione a babordo e a tribordo.
Le forze tangenziali sempre piccole, dell'ala,
vengono condotte, mediante le lamiere di ri-
vestimento dell'ordinata fra ala e fusoliera,
immediatamente nel reticolato geodetico
della fusoliera. Il vantaggio di questo ordina-
mento di forza è estremamente chiaro
perché staticamente determinato e consiste
in ciò, che tutte le difficoltà di adattamento
nei collegamenti fra ala e fusoliera sono pres-
so a poco eliminate.

G. DELLA NOCE

(Continua)



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Due valori della serie del Centenario di
Santo Stefano, tramanderanno ai posteri
filatelici il grande evento, con una stampi-
gia che dice:

HAZATERES - 1938

e che vuol dire: «Ritorno alla Patria
1938». Un'altra emissione, a favore del mo-
vimento patriottico: «L'Ungheria agli Un-
gheresi», illustra le fasi più salienti della
occupazione dei paesi redenti. Vediamo così
oltre ad una raffigurazione simbolica dei ter-
ritori recuperati, una bella veduta del Ca-
stello della città di Munkacs; la scena del-
l'entrata del Reggente Horty a Komárom,
una veduta della Cattedrale di Kassa illu-
minata; e infine una graziosa scenetta che
ritrae alcune ungheresi le quali offrono fiori
ai soldati liberatori.

Nel marzo 1939 il dissolvimento cecoslo-
vacco si compie. La Boemia diventa un
Protettorato tedesco, la Slovacchia diventa un
Stato Sovrano e la Ucraina Subcarpatica,
dopo un tentativo autonomista di dubbia
natura torna a far parte dello Stato Ma-
giaro.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

BOLIVIA

Un francobollo il cui uso sarà obbligatorio
quale sovrattassa postale a beneficio di una
erigenda città operaia è stato messo in ven-
dita di recente. La vignetta è una esalta-
zione del lavoro e reca la scritta: «Pro vi-
vendia operaia». Per la città operaia.

5 centavos di boliviano, violetto.
Un altro francobollo celebra il 50. anni-
versario della Fondazione della Unione Pan
americana. I 21 vessilli delle repubbliche
di Oltremare sono il motivo ornamentale
del centro del francobollo.

RUSSIA

Pietro I Ciaicowskij, il celebre musicista
russo, nacque a Votkinsk nel 1840, e morì
a Pietroburgo nel 1892. Entrò giovanissimo
nella carriera governativa, ma le sue ten-
denze, lungi dal farne un burocrate lo por-
tarono verso lo studio delle melodie. Men-
tre era impiegato coltivava questa sua pas-
sione e studiava composizione, organo, pia-
noforte e flauto.

Ebbe a maestri Zarembo, Sthiel, Rubins-
tein e Ciardi. Fu insegnante di armonia
al liceo musicale di Pietroburgo, ma il suo
spirito inquieto anelava di viaggiare.

Un matrimonio infelice, rotto dopo po-
chi mesi, le sue condizioni finanziarie e so-
prattutto la tendenza innata alla malinconia,
lo resero amaro, sdegnoso, ammalato.
Per distrarsi, viaggiò in Svizzera e in Italia,
fino a che una dama sua ammiratrice non
gli venne in soccorso in modo da non ia-
sciargli più preoccupazioni per l'avvenire.

Visse qualche tempo a Firenze dirigendo
concerti e lavorando intorno alle sue cele-
bri composizioni. Egli è noto soprattutto
per la sua VI Sinfonia, conosciuta con il nome
di Patetica e per le sue opere: Eugenio Oni-
gim e Dama di Picche.

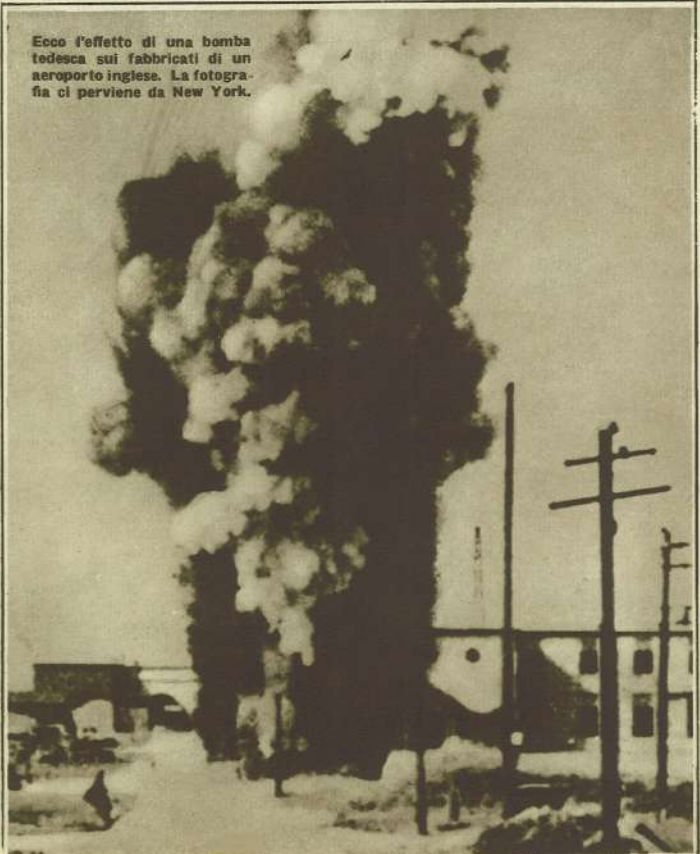
Morì durante la epidemia di colera a Pie-
troburgo, sembra per aver bevuto — quale
sfida alla morte — l'acqua della Neva, che
era stata riconosciuta infetta.

Il primo centenario della sua nascita vien
oggi ricordato con la emissione di una
speciale serie di francobolli, i quali recano
ritratti del musicista in diverse pose, e la
veduta della sua villa di Cline, ora Museo
Nazionale.

15 copechi, grigio verde; 20 copechi, bruno;
30 copechi, azzurro; 50 copechi, carminio;
60 copechi, rosso.

I cinque valori, stampati su carta patila-
ta, sono dentellati: 12 e mezzo.

MAURITIUS



Ecco l'effetto di una bomba tedesca sui fabbricati di un aeroporto inglese. La fotografia ci perviene da New York.

La situazione dell'INGHILTERRA

L'Italia, attualmente, subisce la pressione di tutte le forze coalizzate dell'Impero britannico. In Africa sono dislocate le migliori truppe metropolitane ed imperiali, ed esse combattono contro di noi con accanimento e volontà. Negli ultimi tre secoli, oltre le numerose guerre coloniali contro i Boeri, gli Australiani, gli Arabi, i Dervisci, gli Indù, l'Inghilterra si è battuta, — compresa la guerra attuale — 51 volte contro 14 Paesi. E precisamente: 10 volte contro la Francia; 8 contro la Spagna; 7 contro l'Olanda; 6 contro la Danimarca; 4 contro la Russia; 3 contro la Cina; 2 contro gli Stati Uniti; 2 contro la Svezia; 2 contro la Prussia; 2 contro la Germania; 2 contro l'Egitto; 2 contro la Turchia; 1 contro l'Austria ed 1 contro l'Italia.

Questo, obiettivamente, lo stato di servizio della vecchia Inghilterra. E dato questo stato di servizio, non si deve dunque credere che combattere e vincere, — come è necessario che avvenga e come certamente avverrà, — contro l'Impero inglese sia o possa avvenire senza lotta o senza pazienza.

L'Impero britannico innanzi tutto è in possesso di mezzi, di vasti mezzi. Si conoscono le cifre approssimative riguardanti le forze aeree inglesi, e tutti, d'altra parte, conoscono il tonnellaggio della Marina da guerra di S. M. Britannica. Si deve anzi notare, a questo proposito, che assai più dei due terzi della flotta, e proprio le navi di maggiore efficienza, sono concentrate nel Mediterraneo e il resto è disperso negli Oceani nel tentativo di proteggere il traffico marittimo.

Per il resto, e cioè per ciò che concerne gli armamenti in generale — artiglierie, carri armati, munizioni, ecc. — non si possono fare cifre. Ma è certo, — per averlo detto lo stesso Primo Ministro inglese, — che lo spostamento in Africa a combattere contro di noi di un migliaio di carri armati dei tipi più moderni e delle Divisioni blindate e motorizzate meglio attrezzate, ha sensibilmente inebolito la difesa metropolitana.

Questi sono concetti espressi dallo stesso Primo Ministro inglese in una seduta pubblica alla Camera dei Comuni. Dunque, con concetti inglesi, si prova ancora una volta quale immenso contributo porti la Italia nella guerra che l'Asse combatte contro l'Impero inglese. Il contributo che noi portiamo alla causa comune è immenso: perchè il nostro è un contributo di sangue. Ma oltre a ciò, noi portiamo un contributo più imponderabile ma non meno efficace e necessario alla nostra lotta e alla lotta comune che combattiamo coi tedeschi: la nostra fermezza, la nostra determinazione, la nostra volontà di continuare fino alla fine e fino alla vittoria comune.

Terrore dell'invasione

La guerra che combattiamo affianco alla potente Germania è una guerra di importanza estrema: ora il fronte germanico contro l'Inghilterra si estende dal Capo Nord al Golfo di Biscaglia. Se noi lo vogliamo considerare in concreto, dobbiamo dire che questo fronte, a parte le molte postazioni d'artiglieria e la conservazione di opere già esistenti, risponde al concetto della guerra mobile.

Dunque fronte mobile: questa è la caratteristica della munitissima e formidabile preparazione tedesca contro le isole inglesi. Ma noi qui non vogliamo parlare della preparazione tedesca (del resto segreta e opportunamente non conosciuta da nessuno), ma vogliamo parlare, — servendoci di dati di fatto e di cifre il più possibile precise, — della difesa approntata nelle isole inglesi.

Il popolo britannico non ha mai pensato seriamente, come credono ancora tanti francesi, alla possibilità di sbarcare i suoi uomini sul continente. Il popolo britannico seguita invece, — e non a tor-

to, — a conservare un acuto terrore: il terrore di trovare un bel mattino in casa propria gli uomini delle «Panzerdivisionen» oppure i paracadutisti tedeschi.

Molte ipotesi sono state fatte sui giornali inglesi e americani: queste ipotesi riguardano soprattutto sul come il temuto sbarco tedesco si potrebbe effettuare. La stampa americana ha scritto, per esempio, che lo sbarco si potrebbe realizzare mediante migliaia di piccoli battelli speciali: tali battelli sarebbero già preparati nei porti delle regioni occupate. Questi battelli trasporterebbero non soltanto uomini, cannoni e carri armati, ma potrebbero anche essere uniti uno all'altro per formare un ponte lungo non meno di 30 chilometri sul quale, di notte, passerebbero gli attaccanti.

L'ansietà britannica, — meglio sarebbe chiamarla con il suo vero nome: paura, — e l'amore americano per il sensazionale assicurano, inoltre, che i tedeschi arriverebbero in Gran Bretagna attraverso una galleria scavata sotto la Manica dai soldati tedeschi della Organizzazione Todt. (Secondo i giornali americani, i tedeschi, in quanto nemici, realizzeranno quello che l'Intesa Cordiale non è stata capace di compiere per anni e che pure era nel suo programma: cioè mettere in contatto, attraverso una galleria sotterranea sotto la Manica, la Francia e l'Inghilterra).

Un terzo mezzo per invadere la Gran Bretagna, — sempre secondo la fantasiosa stampa americana, — sarebbe la discesa di truppe montate su treni aerei... Cioè i tedeschi avrebbero inventato questo nuovo metodo di sbarco: un grosso aeroplano da trasporto prenderebbe a rimorchio diversi alianti, ognuno carico di 7-8 uomini bene armati, e li accompagnerebbe fino al punto stabilito. Tale operazione, ripetuta da centinaia o migliaia di apparecchi più volte nella stessa notte, porterebbe rapidamente in territorio inglese una ingente massa di soldati sufficiente ad invadere tutto il territorio britannico.

A queste cervelotiche ipotesi anglo-americane, non c'è che un sol commento, un commento da fare con parole di Napoleone il quale disse che dalla tragedia al ridicolo il passo è breve. Ora, l'invasione dell'Inghilterra da parte della Germania sarà un avvenimento di una immensa portata storica: pensarlo con la mentalità americana significa farlo scendere e impoverire. E noi qui abbiamo voluto, appunto, mostrare come gli americani e inglesi, messi assieme a pensare come e quando e con quali mezzi gli eserciti tedeschi invaderanno la Gran Bretagna, raggiungano il ridicolo passando per la tragedia.

La difesa inglese

In questa lotta, in questa immensa lotta, l'Inghilterra, com'è naturale, cerca di difendersi. Cerchiamo di esaminare sommarariamente la difesa inglese dei territori metropolitani. Cominciamo dagli uomini. Secondo le cifre più attendibili, l'esercito attuale inglese arriverebbe, nell'Isola, ad una cinquantina di divisioni che comprenderebbero in tutto meno di un milione e mezzo di uomini, fra cui i canadesi e i resti degli eserciti ex-alleati. A tutto questo bisogna aggiungere il corpo speciale anti-paracadutista formato da quasi 500.000 volontari il cui valore bellico, a detta degli stessi americani, è perfettamente nullo.

Questo per ciò che concerne gli uomini. Poi vi sono i mezzi. I mezzi non scarseggiano. Cifre precise non ne conosciamo e quelle che abbiamo lette qua e là, ci sono sembrate sempre molto cervelotiche: le vere cifre, com'è facile pensare, e cifre vere e documentate, le possiede in Europa un solo organismo: lo Stato Maggiore tedesco.

I bombardamenti tedeschi

I prodotti indispensabili alle industrie belliche sono, come si sa, il carbone, i minerali di ferro e l'acciaio. Tutti hanno bisogno di ciò per produrre materiale bellico: anche l'Inghilterra. Di carbone la Inghilterra ne ha a sufficienza. Il bacino minerario del Galles del Sud produceva prima della guerra oltre 60 milioni di tonnellate, quello di Yorkshire 43 milioni e fra Derby, Nottingham e Durban quasi altri 60 milioni.

La produzione del ferro e dell'acciaio non è, invece, affatto sufficiente al fabbisogno della Gran Bretagna. Ciò le crea una ben pericolosa e forse decisiva difficoltà nella sua produzione bellica: poiché data la fortissima diminuzione del traffico marittimo, tale deficienza può essere per la Gran Bretagna più che fatale.

Le varie industrie belliche hanno stabilito logicamente le loro basi nelle stesse regioni produttive e nel più grande centro

industriale del Paese. Londra-Farnham eccelle le industrie aeronautiche. Ora tutti conoscono la zona industriale di Londra, — e qualche volta la City, per rappresentarla, — cosa è diventata sotto i colpi dei bombardieri pesanti tedeschi E per i motori d'aviazione, che venivano fabbricati principalmente dagli stabilimenti Rolls-Royce a Derby e a Coventry, ognuno di noi si può fare una opinione come e in qual modo si costruiranno, conoscendo la fine di Coventry.

La linea Churchill

Se la linea Churchill farà la fine di tutte le altre più o meno celebri «linee», essa, naturalmente, farà una brutta fine. Questa linea Churchill difensiva si avvantaggia soprattutto della conformazione geografica dell'isola. Le scogliere e le dune proteggono Londra a sud e a ovest, mentre a nord, fra il Tamigi e il Severn, le colline di Cotowald, formano una discreta barriera. Tutto il resto del Paese, con le sue montagne, le sue coste capricciose, i suoi fiordi complicati e profondi, attraversato da un'ottima rete ferroviaria che secondo gli inglesi, favorisce la loro difesa, dovrebbe, teoricamente, e sempre secondo la visione degli strateghi anglo-americani, rappresentare come si dice: un osso duro per le mandibole tedesche.

Gli inglesi, dunque, contano molto su questi ostacoli naturali. Ma non soltanto su questi. Contano anche sulle opere fortificate costruite lungo la costa. Queste opere, — che formano la vera e propria linea Churchill, — sono rappresentate da trincee, reticolati, rifugi, installazioni di artiglierie di medio e grosso calibro, ostacoli e barricate di ogni genere, trabocchetti per carri armati, apparecchi acustici e batterie di proiettori migliaia di palloni per lo sbarramento aereo, ecc.

Solo in qualche zona, — che è stata giudicata più adatta a un eventuale sbarco tedesco, — tale linea Churchill, oppure, come noi volentieri la chiameremo, tale normale fascia di protezione, raggiunge i 30 chilometri di profondità.

Un simile spiegamento difensivo, pure non essendo affatto trascurabile, non può sostenere, in definitiva, il confronto con quanto potrà mettere in campo l'esercito tedesco; quell'esercito, cioè, di cui noi conosciamo, attraverso le prove fatte in Polonia e Francia, la sua formidabile potenza e irresistibile capacità di sfondamento.

RICCARDELLO



Sugli aeroporti di guerra: nostri caccia pronti a partire per una missione bellica.

1000 AERODIPLANI AL GIORNO!

Grande impressione fece in tutto il mondo, qualche mese addietro, la affermazione di Ford, il grande industriale dello automobilismo di essere in grado di attrezzare le proprie fabbriche in sei mesi in modo tale da produrre mille aeroplani al giorno.

Tutta la stampa mondiale venne messa sottosopra dalla notizia che, per l'autorità di chi la avallava, sembrava non essere capace di smentite.

Nei paesi dell'Asse la cosa venne accolta con la incredulità e le critiche che meritava e cadde ben presto nel nulla, come tutte le altre «americanate» che la precedettero e che la seguiranno.

In America, invece, ancora oggi, a qual che mese di ristanza, si discute in pro ed in contro della tesi del grande industriale.

Altre fabbriche automobilistiche, spronate dalla concorrenza, hanno promesso di raggiungere una consimile cifra di produzione, alcune l'hanno addirittura superata.

Le fabbriche d'aeroplani, invece, direttamente interessate alla cosa e certamente più competenti, hanno cercato di convincere l'opinione pubblica di quanto sia pericoloso un simile ottimismo aritmetico sulla grande produzione in massa, pericoloso soprattutto perché esso può creare nel pubblico un senso di faciloneria e di tranquillità assolutamente falso.

Uno degli ultimi articoli in proposito è stato scritto dal maggiore Alexander P. de Seversky che, come è noto, è uno dei più grandi industriali aeronautici americani.

L'articolo è stato scritto, naturalmente, per difendere l'industria aeronautica minacciata dalla concorrenza delle industrie automobilistiche, ma, pur essendo un articolo partigiano riporta alcune obiezioni e dati interessanti.

Il maggiore De Seversky comincia con lo esaminare l'intrusione delle grandi industrie automobilistiche e controbatte i loro facili preventivi con dati di fatto.

Secondo il maggiore tutta l'industria aeronautica americana, che pure è attrezzata appositamente per questo genere di lavoro, produce attualmente circa venti apparecchi al giorno e, nonostante una così bassa cifra, deve a volte aspettare per dei mesi la consegna delle leghe di alluminio e di magnesio e di altri materiali essenziali.

Egli, naturalmente, si domanda con quale miracolo pensi l'industria automobilistica di poter aumentare l'afflusso di simili scarseggiati materiali di circa il 5000% per poter portare la produzione da venti a mille apparecchi al giorno.

Non solo, ma quando anche questo fosse possibile, in quale modo l'industria automobilistica potrà procurarsi in pochi mesi le migliaia di operai specializzati necessari per mandare avanti un'organizzazione industriale di tanta mole? Ed aver trovato tutti gli specializzati necessari non risolve che la millesima parte del problema se si

pensa al numero enorme di meccanici, piloti motoristi, radioelettricisti, armieri, necessari per la manutenzione di un numero così grande di apparecchi.

I tecnici calcolano che siano necessari, in media, circa 50 uomini, per mettere al mondo e mantenere un solo apparecchio; la cifra degli uomini necessari per tenere in vita una flotta aerea, che aumenta con il ritmo di 1000 aeroplani al giorno, raggiunge quindi la proporzione di alcuni milioni.

La maggior parte delle fabbriche d'automobili americane, sono assolutamente inadatte al montaggio degli aeroplani. Solo una piccola parte del loro macchinario può essere trasformato ed adattato.

I concetti base da cui parte l'industria automobilistica (di un certo numero di metalli fissi e, standardizzati, congelati per un certo periodo), sono in contrasto con la dinamica della guerra aerea a causa della quale le macchine di volo devono subire trasformazioni continue per potersi sempre mantenere superiori alle avversarie.

Il numero delle industrie affiliate, che costruiscono le parti staccate, e tutti i minuti equipaggiamenti compresi in un aeroplano, è molto più vasto di quello necessario per la costruzione di un'automobile.

Secondo Seversky la costruzione di un aeroplano potrebbe essere paragonata con

maggiore proprietà a quella di una corazzata, di un piroscifo o di una qualsiasi altra nave. (per le quali, come è noto, non è possibile organizzare la serie), piuttosto che a quella di un'automobile. Il più piccolo aeroplano da guerra, il caccia mono posto, ha un motore, la propria stazione radio rice-trasmittente, ha i propri sistemi di pompe per la creazione del vuoto e delle varie pressioni atmosferiche; i propri meccanismi per il puntamento delle bombe e delle mitragliatrici, la tavola di getto e lo sgancia-bombe e tutto finora senza considerare i delicatissimi impianti della variazione di passo dell'elica, dei freni aerodinamici, degli ipersostentatori, del carrello retrattile, ecc.

Ogni apparecchio ha i propri strumenti di navigazione di natura delicatissima; consideriamo per esempio gli strumenti giroscopici: una ditta americana, la Sperry, ha compiuto anni di ricerche per portare i propri strumenti al grado attuale di perfezione e possiede maestranze altamente specializzate che lavorano già con ritmo di superproduzione in confronto alla piccola richiesta attuale.

Ma come potrebbe una fabbrica di automobili centuplicare la produzione giroscopica in sei od anche in dodici mesi, cominciando contemporaneamente lo stesso miracolo per ciò che riguarda la radio, gli strumenti, gli apparecchi idraulici, gli armamenti, e per tutte le altre industrie interessate alla fabbricazione di un aeroplano?

L'idea sulla quale Seversky insiste apparirà più chiara se l'aeroplano da guerra verrà considerato come una corazzata con le ali invece che un'automobile alata; l'aeroplano più semplice è infinitamente più complicato dell'automobile più complicata.

Già nel passato l'industria automobilistica cercò di accaparrarsi la produzione aeronautica secondo l'idea sbagliatissima che le due industrie siano affini. Investirono e persero milioni in questo esperimento, e proprio Ford dovrebbe ricordare quel suo infelice tentativo di 5 o 6 anni fa che regalò al mondo quel bruttissimo apparecchietto da turismo che fu il «Baby Ford», per fortuna mai andato oltre lo stadio di prototipo.

Qualche fabbrica è riuscita, ma solo assumendo tecnici aeronautici e lasciando loro carta bianca per la produzione. Uno dei più begli esempi lo abbiamo in casa dato dalla FIAT.

Ed appunto il caso della FIAT dimostra che da noi certe cose sono state comprese e si lascia fare all'industria aeronautica di propria iniziativa, poiché nessuno, meglio di lei, potrà mai conoscere veramente a fondo le effettive necessità e problemi del momento che interessano la flotta aerea destinata alla nostra difesa.

BERTO

LA SETTIMANA ESTERA

Una opinione di certo non sospetta sul valore che stanno dimostrando i nostri aviatori su tutti i cieli degli immensi fronti è quella del corrispondente dell'United Press tra le truppe greche.

«Il giorno 3 gennaio — scrive il giornalista americano — ho assistito ad una grande offensiva aerea degli italiani. Lungo le strade principali gli aeroplani fascisti si mantenevano ad una quota di circa 700 metri, ma nelle numerose valli montane i bombardieri volavano bassissimi. Soltanto durante il tempo che impiegai a percorrere un tratto di strada di cinque chilometri potei contare oltre 200 velivoli italiani i quali, tra le valli di questo settore osavano volare così bassi che le loro ali sembrava toccassero le punte dei monti e le cime degli alberi. E quando domandai ad un autista greco se l'aviazione italiana fosse efficace egli si limitò ad indicarmi per tutta risposta il suo veicolo che appariva letteralmente rivellato dai proiettili delle mitragliatrici».

E' morta in un incidente di volo il 5 gennaio u. s. la nota aviatrice inglese Amy Johnson Mollison che iniziò la sua carriera aviatrice con l'appellativo di «dattilografa volante». Era difatti una semplice dattilografa che volle seguire la passione del volo per cui divenne ben presto una vera celebrità, dato il sesso, con una serie di audaci imprese. Diversi anni fa si era unita in matrimonio con Mollison, altro conosciuto aviatore britannico, ed i coniugi ebbero ancor modo di far parlare di loro le cronache aviatriche con notevoli imprese turistiche. Miss Amy si era iscritta nei servizi ausiliari della R.A.F. ed era addetta ai collaudi degli apparecchi che uscivano in serie dalle officine.

I. V.

Uno dei reparti delle officine automobilistiche Ford che dovrebbero essere trasformati in fabbriche d'aeroplani.



CACCIATORI nella notte

Un noto aviatore italiano appartenente al C.A.I. ha scritto questa settimana per *Le vie dell'aria* un articolo molto interessante sulla caccia notturna tedesca. I nostri giovani lettori conoscono, al pari di noi, qual'è l'interesse e in un certo senso il mistero che avvolge ancora questa specialità aeronautica che possiede, si può dire, pochi mesi di vita. L'articolo di questo aviatore italiano chiarisce, però, molti punti intorno a tale argomento, e noi siamo felici di sintetizzarlo per i nostri lettori che troveranno, siamo certi, in queste righe molte risposte alle loro mute domande.

L'aviatore italiano afferma che gli uomini della caccia notturna assommano le virtù delle due grandi specialità dell'arma: caccia e bombardamento; essi infatti sono scelti fra le più brillanti figure dell'una e dell'altra specialità.

Questi uomini hanno le loro basi situate su di un vasto fronte. Infatti, «Dall'estremo Nord della Norvegia all'estremo Sud del confine spagnolo, vigano gli uomini in arme della caccia notturna».

La caccia notturna è, «suddivisa, come impiego, in caccia notturna, vicina o tattica e caccia notturna strategica o lontana. Mentre cioè alcuni reparti hanno il compito di montare a guardia al territorio e partono su allarme nella notte non appena la loro opera sia richiesta, altri reparti si recano di notte sul territorio nemico, per intercettare i bombardieri avversari, sia all'andata che al ritorno o per impedire loro la partenza, se le circostanze lo consentono».

Gli uomini di questa specialità hanno duri compiti da espletare: «Quando la notte discende e le condizioni atmosferiche sono tali da lasciar supporre la possibilità di incursioni nemiche, la caccia notturna lontana parte. Molte volte le condizioni atmosferiche sono buone sull'Inghilterra e ali da permettere una discreta navigazione nell'interno del territorio germanico, ma fra l'un cielo e l'altro si tendono chilometri e chilometri di nubi, spesso con limite inferiore bassissimo ed inerpantati fino a quote stratosferiche. Il cacciatore notturno deve passare lo strato, che spessissimo incombono sul suo stesso campo. Parte e si immerge nella caligine profonda, nera più della nera notte. Non una stella è visibile, non un punto solo di riferimento. Egli va, con il solo ausilio dei suoi strumenti e della radio».

«Una volta arrivato, egli deve incrociare nella stretta zona assegnatagli. Egli naviga solo, fra il cielo nero e la terra punteggiata solo di luci ostili. Un raggio di proiettore l'investe, ed è attorno a lui l'Inferno dei colorati fiori mortiferi dell'artiglieria. Si sottrae con una rapida piechiata. La ronda ricomincia. Laggiù, all'orizzonte tre piccole luci mobili. Non sono stelle. È il nemico. S'innalza nel cielo nero, vira, ritorna senza mai perdere di vista il lontanissimo bersaglio. E poi s'avventa. Le mitragliatrici scrosciano. I lumi si spengono. Avrà colpito? Tira, risalendo nel nero cielo nemico. In basso, tutte le luci si sono spente. Ma una se ne accende, adesso. Una luce rossa, fortissima, una cometa incandescente che preci-

pita. Bianchi fiori molli si accendono al di sopra. L'equipaggio si è lanciato. Gli sembra, ora, di udire il rombo dell'apparecchio che si schianta al suolo, in un altissimo immenso fuoco che a poco a poco si estingue. Ma non è finita. Non si può tornare».

«Fra un quarto d'ora, questi sono gli ordini, egli deve attaccare l'aeroporto notturno, posto a tanto di latitudine ed a tanto di longitudine. Saranno accese le luci, a quell'ora, perché chi può sapere gli ha detto che forse a quell'ora cominceranno le partenze del nemico».

«Il terreno è sempre invisibile. Non ci sono proiettori, qui. Avanti. Fra tre minuti, se i calcoli sono giusti, deve essere sul cielo dell'aeroporto nemico. Spinge il motore, planando lieve, per giungere inavvertito. E d'improvviso, ecco, distingue delle luci diffuse, impercettibili quasi. Il campo si è acceso. Le informazioni erano esatte. Controlla su di una fotografia il disegno e le dimensioni del campo. È questo. E le partenze debbono avvenire lungo quel sentiero luminoso, da quell'angolo a quell'altro. Andiamo. L'apparecchio discende. Ed il pilota comincia a distinguere meglio. Ecco, un'ombra nera si muove sulla luce diffusa e verdognola. Un nemico parte. Ma la distanza è ancora troppa. L'ombra si è distaccata, ne ha creata un'altra. Poi, sono sparite tutte e due. Il nemico naviga senza luci di posizione. Non lo troverà più. Ma l'apparecchio seguita a discendere, avvicinandosi all'orlo estremo del campo. Di qui ora... Un'altra ombra comincia a muoversi, laggiù. Fuoco! Di nuovo le mitragliatrici scrosciano. La mira è ben centrata. L'ombra si arresta. Minuscoli uomini ne saltano, disperdenosi attorno. Ma non brucia. Però, non parte più. Ed allora, d'un tratto, tutta la tenebra è squarciata, violata, dispersa. A decine si accendono i riflettori attorno al campo, abbarbagliando il pilota. A centinaia le bocche da fuoco vomitano i loro proiettili contro di lui. E' bassissimo. Sfiora quasi con il ventre della fusoliera l'erba del cam-

po nemico. S'innalza rapidissimo nel cielo, verso la tenebra amica. Si affida al suo istinto di vecchio volatile, non può più vedere gli strumenti, è accecato. L'apparecchio sale come un proiettile, preceduto da centinaia di proiettili. Son rossi, verdi, gialli, sono i proiettili traccianti delle mitragliere. Ora non ci sono più, è al disopra della quota che possono raggiungere. Ora sono i fiori vermigli delle granate dirompenti di medio calibro. Ma sono meno. Fra poco saranno i gialli fragorosi girasoli dell'artiglieria pesante. E poi, sarà il silenzio ed il buio di nuovo.

«La sua missione è compiuta.

Domani si leggerà: «Due apparecchi nemici sono stati abbattuti dalla nostra caccia notturna lontana». Uнци parole. E sarà tutto.

Il pilota ripartirà questa notte.

Cose inglesi

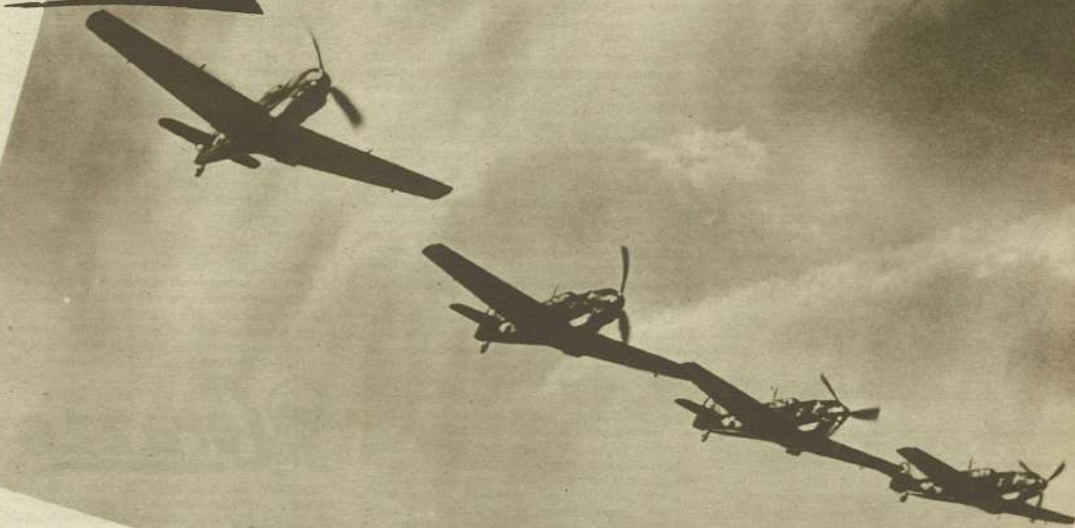
In uno studio sulla difesa contraerea di Londra, il giornale svizzero «Neue Zürcher Zeitung», osserva che durante le 24 ore del giorno le batterie debbono sempre tenersi pronte ad entrare in azione ogni minuto poiché le incursioni nemiche spesso avvengono così improvvisamente che non si può perdere neanche un attimo per l'inizio del fuoco di sbarramento se si vuole che esso giunga in tempo a fermare gli incursori. Il giornale aggiunge che il frastuono dei cannoni è così assordante da coprire quello prodotto dalle esplosioni delle bombe, e che nel raggio di almeno un chilometro tutte le case sono scosse dallo spostamento d'aria. Ma sempre a giudizio del corrispondente svizzero — le cannonate rappresenterebbero per gli inglesi un momentaneo sollievo dal continuo, monotono e pauroso ronzio degli aeroplani nemici, ronzio che ricorda quello di uno sciame di mosconi. Malgrado la fortissima difesa contraerea, i risultati sarebbero però assai modesti data l'entità delle forze avversarie, poiché uno o due apparecchi abbattuti in una notte rappresentano già un bottino soddisfacente. Maggiore effica-

cia, conclude il giornale, ha la difesa diurna affidata alla caccia, ma anche qui la superiorità nemica è sempre schiacciante.

Che novità ci sono nel campo nemico? Secondo informazioni americane, gli inglesi starebbero approntando (bombe dell'Asse permettendolo) tutta una serie di prototipi i più notevoli dei quali sarebbero i seguenti: l'«Hawker Tornado», progettato dal costruttore dell'«Hurricane», monoposto con motore «Rolls Royce Vulture» da 2000 HP, velocità 540 Km/h; il «Westland Whirlwind» da caccia, bimotore «Rolls Royce Merlin» da 1100 HP, velocità 650 Km/h; l'«Avro Manchester» (forse per ricordare l'omonima città tartassata), bombardiere bimotore «Vulture», velocità 440 Km/h; lo «Short Stirling» bombardiere quadrimotore che dovrebbe sostituire i grossi «Sunderland» più volte menzionati nei nostri Bollettini e rimpiazzati dagli inglesi. Inoltre saranno riveduti e corretti i «Vickers Wellington», gli «Hamden Handley Page» e gli «Armstrong Whitely» munendoli di motori più potenti al posto degli attuali da 1000 HP. Verranno impiegati probabilmente i «Rolls Royce» tipo «Griffin» da 1600 HP, e tipo «Vulture» da 2000 HP. Quest'ultimo, che dovrebbe equipaggiare anche un piccolo caccia monoposto costruito dalla «Vickers Supermarine» e che ha realizzato lo «Spitfire», si compone di due «Merlin» abbinati. Anche questa volta gli inglesi non hanno scoperto nulla di nuovo, è soltanto ora sono arrivati concretati col «Fiat A. S. 6» del «Macchi a comprendere l'idea del nostro Castoldi 72» di Agello (1934). Del resto, anche la Germania produce già un tipo analogo con l'accoppiamento ad X di 2 motori «V. 12» «Daimler Benz 600 A», installati su molti caccia.

Per quanto riguarda l'armamento vi diremo che gli inglesi continuano a piantare mitragliatrici a più non posso. Sembra che il «Tornado» avrà 16, e forse anche un cannone non ci dovrebbe sfuggire nel mazzo. I nostri aviatori comunque sono sempre impazienti e lusingati di doversi misurare con un nemico così ben fornito. Il merito sarà maggiore e la vittoria più grande. Che poi non ci vengano a dire di aver perduto perché le sedici mitragliatrici non sparavano tutte e che qualche una ce l'avevano messa finta per spaventarci.

Una formazione di «Messerschmitt 109».



NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

UN NUOVO VELEGGIATORE SVIZZERO

Per giudicare un aeroplano bisogna anzitutto conoscere lo scopo per il quale è stato costruito. Lo Spyr Trainer è stato concepito come aeroplano di esercitazione ed è destinato a rappresentare il passaggio dallo «Zögling» agli apparecchi a fusoliera, a servire da veleggiatore-scuola rimorchiato, e più ancora da scuola d'acrobazia. Dal punto di vista del rendimento, dunque, non è molto spinto: è soltanto un po' migliore del G B II. L'importante, consiste nella tenuta dell'aereo, che deve possedere una propria stabilità pur restando di facile governo. E' per questa ragione che le ali sono sagomate a gomito in pianta. Questa forma d'ali ha reso necessario un profilo speciale, derivato dal G6 535.

Per la costruzione sono state scelte le forme quanto più semplici possibili. La fusoliera è ottagonale nella parte anteriore, per fornire lo spazio necessario ad un comodo seggiolino da pilota, mentre nella parte posteriore è quadrangolare.

Per tutte le ordinate è stata adottata una costruzione molto semplice a listelli. Gli impennaggi sono pure costruiti molto semplicemente, con longheroni in lamiera. L'ala ha dei longheroni a doppio T e gli alettone dei longheroni in lamiera. Siccome l'ala non è sagomata che nel piano orizzontale il bordo d'attacco può essere costruito senza scali di montaggio speciali. Le parti in ferro sono della maggior semplicità, ma di qualità eccellente. Perciò tutti i bulloni delle ali e degli attacchi dei tenditori sono conici. Ciò costa più caro, ma dà la sicurezza di evitare qualsiasi gioco, cosa della massima importanza soprattutto nell'impiego dell'aereo in acrobazia. Tutti i comandi sono raggruppati nel posto di pilotaggio e riparati, ma per il controllo il sedile può essere tolto svitando quattro viti: si hanno allora tutti i co-

mandi dinanzi a sé. I comandi sono costruiti con leve e puleghe della maggior grandezza possibile, affinché la manovra risulti più dolce. I pedali possono essere regolati con diverse posizioni dei piedi. Le pressioni esercitate dai piedi sui pedali sono assorbite da una leva trasversale, ciò che alleggerisce la tensione dei cavi. Per semplificare gli smontaggi si può, dopo aver staccato gli alberi di comando ed i bulloni dei tenditori, ripiegare in alto il piano fisso orizzontale con timone di profondità. Ci si è preoccupati in modo particolare, dato l'uso dell'apparecchio per l'acrobazia, del fissaggio delle cinghie. Le bretelle sono collegate alla chiglia per mezzo di cavi speciali. Lo spazio riservato al sedile è stato reso quanto più possibile, rinunciando anzi tutto alla costruzione di un alloggio speciale per il paracadute, e poi arretrando il bordo d'attacco dell'ala. In tal modo è reso anche più facile, con questa disposizione, entrare nell'apparecchio.

Il calcolo della resistenza è stato eseguito sulla base delle prescrizioni di costruzione «Olympia», che sono particolarmente severe specialmente nel caso di carico B, severità giustificata dall'impiego dell'aereo in acrobazia. Se non ci si vuole imporre lo acquisto di materiale di lusso come sarebbe ad esempio il compensato incollato in diagonale, si è costretti, per soddisfare a queste maggiori condizioni di sicurezza, ad aumentare il peso della costruzione. Il prototipo pesa 145 kg. a vuoto, carico utile 80 kg. Le ali pesano 75 kg. I fattori minimi di sicurezza ottenuti con il materiale di cui si è fatto uso sono (carichi di rottura):

- Caso A 14 richiamata
 - Caso B 9 picchiata con grande angolo a 170 km/h.
 - Caso D 10 volo rovesciato
 - Caso C 6 picchiata verticale a 220 km/h.
- Il calcolo ha permesso di prevedere i seguenti rendimenti:
- Perdita di quota a 55 km/h. = 0,85 m./sec.
 - Perdita di quota a 90 km/h. = 1,80 m./sec.
- Purtroppo finora non è stato possibile provare questo apparecchio che al rimorchio. Dopo un regologgio corretto dei timoni, Marcello Godinat, agendo in qualità di controllore del volo, ha potuto presen-

tere l'aereo abbandonando i comandi. Lo apparecchio non ha manifestato nessuna tendenza pericolosa all'instabilità. Ciò non decide naturalmente ancora in modo definitivo a favore del tipo, ma autorizza tuttavia le migliori speranze. Appena si proporranno sufficienti

possibilità di volo, verranno eseguite delle prove approfondite per verificarne tutte le qualità e apportarvi, al caso, dei miglioramenti.

Il perfezionamento del tipo è già in corso e ben presto si avranno lo Spyr T II, con una migliore forma di fusoliera, e lo Spyr T III a sbalzo con profilo modificato.

Attualmente non si può dire ancora nulla di preciso circa il costo di produzione, ma, vista la semplicità del lavoro, tale costo non potrà superare quanto si prevede normalmente per un buon apparecchio di esercitazione. La realizzazione dei piani e le istruzioni permittenti ai gruppi di costruirlo essi stessi, sono studiate dal GBMZ. Per essere completi, diremo ancora che questo apparecchio è stato costruito negli stabilimenti della Cooperativa in memoria di Bider, Mittelholzer e Zimmermann, in Zurigo (GBMZ), da Hans Schwarz. Il motto «lavoro svizzero di qualità» è stato osservato con onore, pur essendosi rinunciato volontariamente alle rifiniture inutili. Si sa che gli stabilimenti della GBMZ devono la loro esistenza all'appoggio generoso del consigliere nazionale M. G. Duttweiler.

ture, le quali, modellate sulla forma del corpo umano, arriverebbero fin sotto le ginocchia e nello stesso tempo non impedirebbero i movimenti di coloro che le indossano.

Questa è la notizia americana. Piloti e aviatori da bombardamento vestiti con pesanti maglioni d'acciaio per proteggersi dalla mitraglia dei «cacciatori» e dai colpi della contraerea. La trovata non è perversa, bisognerà solo valutarla praticamente. Teoricamente sembra esatta, anzi perfetta. Infatti, il ragionamento è semplice: la mitraglia nemica ferisce o uccide? Ebbene munitiamoci contro questa mitraglia. Ripeto, bisogna valutare tutto ciò all'esame della pratica. Teoricamente, così come si presenta la cosa, deve essere accettata e non ripettata; essa può essere bocciata solamente e unicamente dall'esame della pratica.

Per ritornare alla notizia americana, diremo che una prima ordinazione di tali corazzette è stata fatta per un ammontare di 250.000 sterline ed è inutile aggiungere che essa è stata fatta dall'Inghilterra. Tali corazzette sarebbero dunque destinate agli aviatori inglesi della R.A.F. che dovrebbero sperimentarle per primi. Come è vero il vecchio detto che suona: «a mali estremi, estremi rimedi». Gli inglesi avrebbero pensato, qui ci uccidano in volo con estrema facilità, cerchiamo di premunirci contro questo mas sacro. Infiliamoci in una maglia d'acciaio come i cavalieri antichi e tutto sarà risolto. E quel che vedremo.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Rodolfo Rossi, Milano. — La parola «stallo» è nuova di zecca. E' stata importata dall'inglese «to stall»; verbo che significa, non dare in perdita di velocità. Andare a cadere in stallo significa perciò andare a cadere in perdita di velocità.

Astur, Macerata. — Nei motori a scoppio la candela si accende a causa di un'interruzione del circuito elettrico d'accensione. La sorgente d'energia elettrica può essere un magnete od una batteria; in quest'ultimo caso la corrente viene amplificata da una bobina. Un'interruttore adatto montato sull'albero motore interrompe il circuito al momento richiesto, si crea così una differenza di potenziale che provoca la scintilla fra le punte della candela. Questo a grandi tratti, se vuoi sapere di più torna a scrivermi e ti saprò dire tutto quello che desideri.

Non esistono per ora barografi per aeromodelli. Molte volte ne è stata tentata la costruzione, ma per ora nulla è stato fatto sul serio. Schemi di carburatori e loro funzionamento potrai trovarli nelle lezioni sul motore pubblicate negli scorsi anni dall'Aquilone. Ricerca dunque nella tua raccolta tali lezioni.

C. Manuel C. Udine. — Nei modelli ad ala bassa la proiezione laterale dell'ala, sovrapposta alla fusoliera, per la determinazione del C. S. L. va naturalmente conteggiata.

Nel caso del procedimento con la sagoma di cartone si dovrà incollare nel punto giusto un sovrappositore della forma e grandezza volute, mentre nel caso del procedimento grafico si dovrà conteggiare come doppia la superficie dell'ala sovrapposta alla fusoliera.

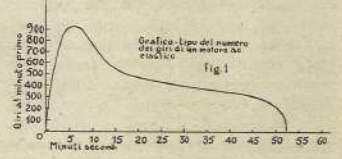
Adriano Bacchetti, Padova. — L'indirizzo di Gino Piccoli è: Via Sticcotta 1, Rovereto (Trento).

Riccardo Menotti, Gorizia. — Visto che non ti è riuscito quel tipo di interruttore, ti consiglierò di aspettare l'uscita del «Costruttore di aeromodelli» poiché in esso sono contenuti i disegni del motore rimodernato, fra l'altro, con un nuovo tipo di rottore che va molto bene.

La presa d'aria regolabile nel carburatore non è necessaria, è però possibile applicarla: sarà tanto di guadagnato.

Non ti so dire di sicuro dove tu possa rivolgerti per trovare delle candele per modelli; poi provare presso uno di questi tre indirizzi: la ditta Movo a Milano; Jaurès Garofali in Via Maggla 4 a Bologna; Uberto Travagli in via Lutezia 5 a Roma.

Giorgio Insom, Roma. — Impara, ragazzo mio, che a questo mondo non ci si deve mai meravigliare di nulla. Effettivamente a pagina 12 del «numerone» è stato dimenticato il grafico dei giri di una matassa. Per metterti zitto insieme a qualche altro brontolone te lo pubblico qui sotto.



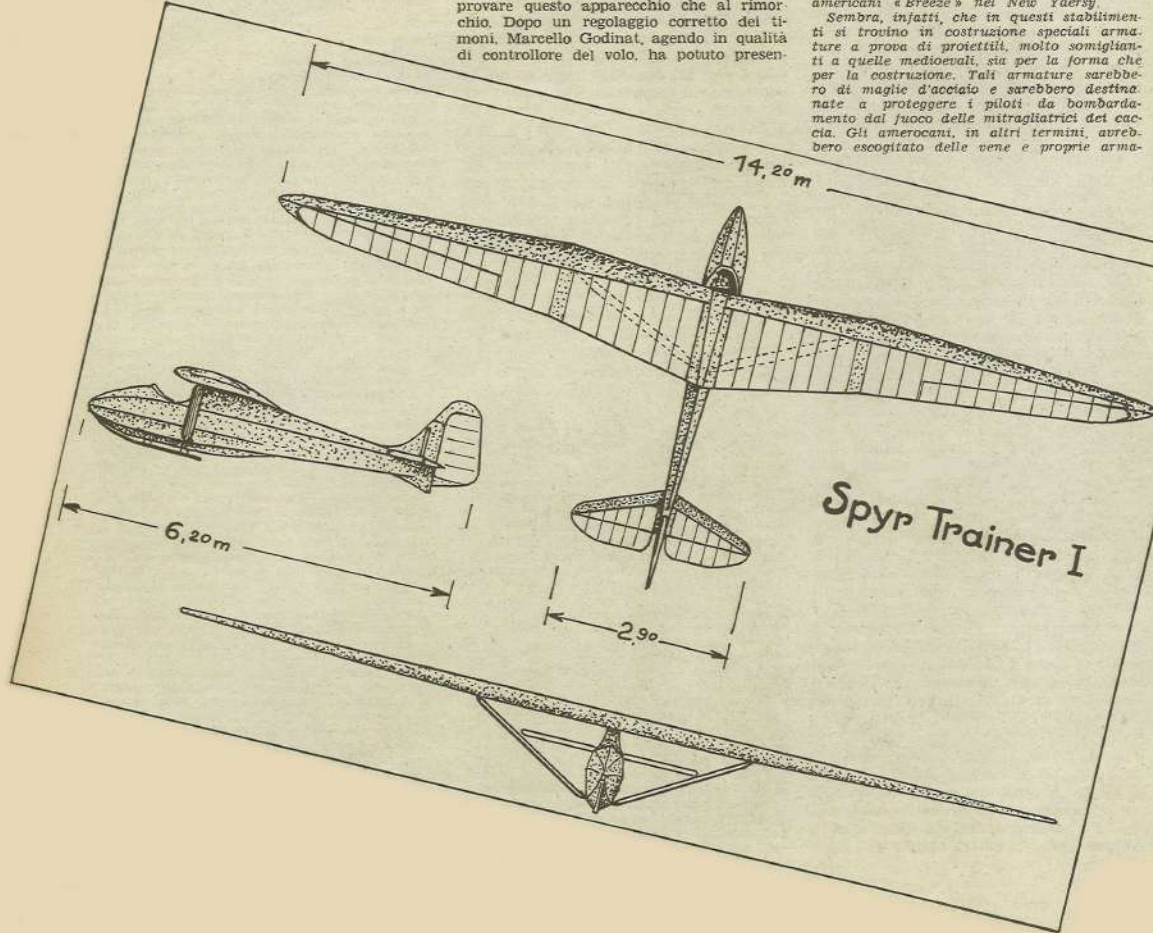
Giocondo Salamon, Belluno. — Sono contento della tua attività e ti faccio i miei auguri per l'avvenire. Non so se potrai pubblicare la fotografia perché il fondo è troppo scuro. Se ne hai altre mandamele.

Lorazze

Noi facciamo una domanda, una semplice domanda, voi ci dovete saper rispondere: chi è quel tipo che indossa una pesante maglia d'acciaio a forma del corpo umano e che ha in testa a forma di cappello monacale un elmo del peso di 6 chili? Diteci: chi è?

Voi vi gratterete la pera: direte: è un guerriero medioevale. Senza perdere tempo la vostra risposta arriva precisa e sicura. Eppure vi siete sbagliati: non si tratta di un guerriero medioevale, si tratta di un aviatore. Infatti, scacciati dalla terra i guerrieri medioevali si annidavano nel cielo? Sembra che sì, e giudicare dalle dichiarazioni dei dirigenti degli stabilimenti americani «Breeze» nel New Yeary.

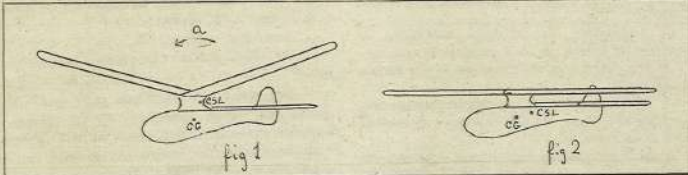
Sembra, infatti, che in questi stabilimenti si trovino in costruzione speciali armature a prova di proiettili, molto somiglianti a quelle medioevali, sia per la forma che per la costruzione. Tali armature sarebbero di maglie d'acciaio e sarebbero destinate a proteggere i piloti da bombardamento dal fuoco delle mitragliatrici dei caccia. Gli americani, in altri termini, avrebbero escogitato delle vene e proprie arma-



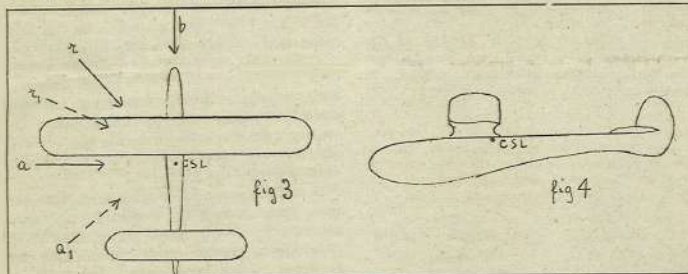
IL DIEDRO ED I CENTRI DI SPINTA

Già mentre scrivevamo il precedente articolo ci eravamo accorti che le dimostrazioni in esso svolte sarebbero state di difficile comprensione senza l'aiuto di qualche figura dimostrativa. E infatti le note del redattore hanno sottolineato questi punti di meno immediata comprensione ponendo vari dubbi. E' nostra intenzione spiegare ora completamente le teorie di quell'articolo, coll'aiuto di qualche figura.

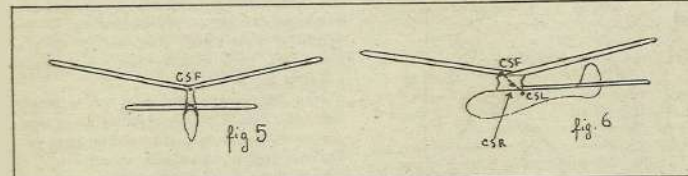
La prima questione posta è stata quella del diedro. Per la massima stabilità su tutti gli assi del modello è ormai da tutti sentita la necessità di porre il centro di pressione il più alto possibile sul baricentro. L'ala viene quindi ad essere sovrappesata alla fusoliera (fig. 1). Consideriamo ora, per meglio studiare gli effetti del diedro coll'ala a parasole, i due casi limite: il caso del diedro molto forte e quello del diedro nullo. Le altre posizioni sono eviden-



temente comprese fra queste due. Un modello con forte diedro sotto l'azione di una raffica, è colpito dal vento relativo sotto un certo angolo che dipende dall'intensità e direzione della raffica stessa (infatti nella fig. 3 costante restando l'intensità del vento b , prodotto dal moto del modello, la direzione del vento relativo r varia col variare dell'intensità e direzione della raffica a . Infatti se il modello è sottoposto ad una nuova raffica a_1 diversa da a , la di-



rezione del nuovo vento relativo r_1 non coincide più con r . Sotto questo angolo il vento forma con le due semiali un angolo diverso (positivo colla semiala sopravento, negativo coll'altra). Il modello sarà perciò sollecitato a piegarsi: nel senso della freccia a (fig. 1) e siccome ad ogni piegamento corrisponde un cambiamento di direzione, finirà col disporsi col vento in coda. Se ora il CSL si trova superiormente al baricentro (vedi ancora fig. 1), vi sarà un momento torcente sempre nella direzione della freccia a , dato dal prodotto dell'intensità del vento relativo per la distanza del CSL dal CG, momento che au-



terà la virata del modello. Se il CSL è invece inferiore, il momento torcente sarà contrario, e si opporrà perciò al piegamento e alla virata. L'adottare questa soluzione per correggere la tendenza a piegarsi nel modello è però difficilmente attuabile, dato che il forte diedro comporta pure un forte aumento delle superfici superiori nel modello, e conseguentemente l'elevazione del CSL.

Se il diedro è nullo (fig. 2) il vento relativo incontra le semiali con angoli identici mentre il momento torcente, se il CSL è superiore al baricentro, non riesce

ad avere effetti molto sensibili, dato anche che ora per la diminuzione delle superfici superiori al CG, dovuta all'annullamento del diedro, la distanza fra i due centri si può molto ridurre.

Perciò si è dimostrato che il vero sistema indipendente dalle raffiche di vento è quello dato dal diedro nullo. Questo sistema è però solo puramente teorico, dato che il diedro nullo è fonte inesauribile di scivolate d'ala. Perciò in pratica come succede sempre bisogna accontentarsi della via di mezzo. Noi consigliamo il polidiedro con inclinazioni di 5 gradi (non sappiamo perché nell'articolo precedente i cinque gradi siano diventati dieci, rientrando così nel caso da noi prima considerato di un diedro forte, con tutte le conseguenze già dimostrate).

L'altra più importante questione posta è stata quella riguardante il centro di spinta laterale.

Senza perdersi in inutili parole che imbroglierebbero ancora di più la questione, consideriamo senz'altro un modello in volo. E' ovvio intanto che le raffiche di vento lo possono colpire da qualsiasi direzione. Noi però studieremo anche questa volta i casi limite; tutti gli altri casi sono naturalmente intermedi, e compresi fra questi. I casi limite sono tre: quando il vento relativo colpisce la superficie laterale, quando colpisce quella frontale, e quando quella che chiameremo di pianta. Ad ogni dire-

zione di vento corrisponde un diverso centro di spinta. Esaminiamo i tre casi prima separatamente. Il centro di spinta laterale è il CSL nella fig. 4. Il centro di spinta frontale è il CSF nella fig. 5. Il centro di pianta sarebbe il centro della superficie in pianta del modello, ma dato che a noi interessano ora solamente le direzioni di vento orizzontali, le più importanti che agiscono sulla direzione del modello, lo lasceremo in disparte. Osserviamo dalle figure

che i centri laterale e frontale non coincidono, ma sono notevolmente distanti in altezza, e che quindi un vento relativo che colpisce il modello con un angolo di 45 gradi ad. es. (direzione risultante fra quella della raffica derivata dal moto del modello, che agisce sul CSF, e quella di un'altra ad essa perpendicolare che agisce sul CSL) agisce su un altro centro di spinta, questa volta compreso fra gli altri due. Dato che la direzione del vento relativa è intermedia fra quelle delle due raffiche, anche il nuovo centro di spinta sarà intermedio agli altri due, e precisamente sarà posto a metà della loro distanza. Da ciò

deriva che il centro di spinta cambia ogniqualvolta cambia la direzione e l'intensità della raffica stessa. Questo è un risultato assai importante, perché se ne deduce che in un modello non esiste un solo centro di spinta laterale come finora s'è creduto, ma bensì un centro di spinta relativo (CSR) che è unicamente in funzione della direzione e intensità della raffica (fig. 6).

Allo stesso modo siamo in grado di stabilire il CSR per ogni angolo di direzione del vento. Basta dividere la distanza CSF, CSL (fig. 6) in novanta parti per trovare il centro di spinta in funzione di ogni di-

rezione del vento; se ad es. questo forma con la direzione del modello un angolo di 27 gradi il CSR sarà ai ventisette-novantestimi del segmento CSF, CSL, partendo da CSF.

Ma tutta questa è pura teoria: il risultato che realmente serve in pratica è solo questo: il CSR (d'ora in poi chiameremo sempre così il CSL) varia col variare della raffica, ma si trova sempre al disopra del centro di spinta laterale che possiamo aver segnato sulla sagoma di cartone. Questo, ripetiamo, perché il centro di spinta della superficie frontale si trova sempre molto in alto nei modelli d'oggi.

Dopo queste spiegazioni che abbiamo cercato di rendere il più possibile facili, vi invitiamo a rileggere il nostro articolo precedente, e siamo certi che non vi troverete alcuna incongruenza.

CARLO VANCINI



Riceviamo e pubblichiamo integralmente: «Signor Giarella,

mi accingo a scrivervi una seconda volta, dico seconda volta perché già vi scrissi nell'agosto u. s. e non so spiegarvi se per il cattivo servizio postale o vostro è che non ho ricevuto risposta alcuna. Ad ogni modo l'interessante è che possiate prendere visione di quanto segue.

«La domenica del 28 luglio u. s. un mio modello veleggiatore compì un volo da primato (non pensate che sia presuntuoso, questo tempo veramente notevole: 4 ore circa di veleggiamento); sganciato ad una quota di 40 metri circa, entrò in una termica fortissima che lo fece salire quasi verticalmente.

«Fra i tecnici era presente anche il Dottor Cattaneo che, stupefatto dalla rapida salita e dalla stabilità del modello, mi chiese alcuni ragguagli tecnici sul modello. La salita aumentava sempre, e il Dott. Cattaneo la valutò sui 9-10 metri al secondo. Dopo 20' il modello, che sino allora veleggiava sul campo, prese risolta la via della città.

«Subito infilai la bicicletta lanciandomi all'inseguimento, seguito da due miei amici. Essi era stato sganciato alle ore 15.9; erano già le 18.20 e veleggiava ancora nella nube. Seguendo gli spostamenti della nube e del modello arrivammo alle prime abitazioni della città, e continuando la nostra corsa attraverso vie, viali e piazze ci trovammo, con stupore e meraviglia, nel centro della città. Finché ostacolati dal traffico cittadino e dalle case lo perdemmo di vista alle 19.40. Mi trovai così senza il mio miglior modello, destinato alle eliminatorie e queste si disputavano tra sette giorni. Decisi così senz'altro di ricostruirlo per metterlo in lizza alle eliminatorie; dopo un faticoso sforzo al sabato lo terminai. Al sabato sera con la posta delle 17 mi pervenne una cartolina che mi informava del rinvenimento del mio modello in una via del centro, ma troppo tardivo era stato questo ritrovamento.

La causa di ciò era che era rimasto infilato nei rami di un altissimo albero nel giardino di quel caseggiato, perciò era stato molto difficile recuperarlo.

Il modello si trovava in uno stato un po' misero, ma era riparabile. Alle eliminatorie col modello nuovo, centrato nella mattina, riuscii a piazzarmi primo al secondo lancio di gara; il modello era scomparso di vista dopo 12.21' ad una quota elevata. Lo rinvenne un faccendario a Sesto S. Giovanni mentre si affaccendava al lavoro dei suoi campi. Io vide atterrare placidamente sull'erba poco distante da lui. Anche questa volta il modello era stato perso di vista, e precisamente alle 14 circa; il contadino da me interpellato mi disse che vide atterrare il modello verso le 15. Anche questa volta un buon tempo e una buona distanza, dato che da Linate a Sesto S. Giovanni corrono in via di aria circa 16 chilometri.

«Un altro modello preciso a questi lo persi senza ritrovarlo alla gara interregionale tenutasi a Milano il 21 aprile u. s. dopo solo 9'.

«Solo a Roma alla «Nazionale» (chi sa perché!!!) non volle saperne di volare, sembra quasi impossibile, ma è andata così. A Milano l'ho riprovato e mi diede le solite prove, tanto che mi scomparve per l'ennesima volta e lo ritrovai più tardi nelle vicinanze del campo. Dopo il ritorno da Roma non ne ho voluto saperne più niente di questo modello ed ora l'ho messo in pensione assieme ai suoi fratelli maggiori, ho creduto bene renderti noto però i risultati di questo baldanzoso modello, come Voi predicaste sempre sulle colonne dell'Aquilone. Ora ho in costruzione un veleggiatore di grande apertura alare e appena avrà ultimato la costruzione e relative prove di centraggio ti scriverò i risultati allegando qualche fotografia.

«Caratteristiche generali del B. M. 5 IV: Superficie alare dmq. 35; apertura dmq. 22; lunghezza tot. dmq. 9,9; peso tot. gr. 530; carico alare dmq. gr. 15,5; profilo alare EIP-FEL 385 caletato a un grado positivo rispetto al piano orizzontale.

BRUNO MALOSSI».

Non abbiamo ricevuto la lettera precedente, ma vorremmo sapere perché Malossi ha aspettato tanto prima di tornare a scrivere e perché non si decide a mandarci i disegni del modello per la pubblicazione.

Fisiologia del volo

Recentemente la stampa tedesca ha divulgato le conclusioni alle quali è pervenuto il prof. H. Strugbold, dopo accurati studi e dirette osservazioni e esperienze riguardanti la fisiologia umana in seguito agli effetti del volo in alta quota.

Lo Strugbold riafferma prima di tutto che detto volo può essere affrontato, perché la scienza provvede preventivamente ad eliminare gli inconvenienti più gravi risentiti dall'organismo umano, i quali, del resto, si verificano anche in alta montagna. La temperatura, per esempio, diminuisce progressivamente con l'aumentare dell'altezza, tanto che ad una temperatura di 15 gradi al suolo corrispondono temperature da 30 a 45 gradi circa a quote comprese fra i 7000 ed i 9000 metri; a circa 10.000 metri d'altezza la temperatura scende sotto i 50 gradi.

In seguito all'azione del freddo le funzioni del ricambio s'intensificano e l'organismo abbisogna quindi di maggior quantità d'ossigeno; si manifesta inoltre il pericolo del congelamento. A questi notissimi inconvenienti si aggiunge quello, anche più grave, della diminuzione della pressione atmosferica. Essa discende, a 5.500 metri di altezza, in ragione della metà ed a 10.000 metri di un quarto. I gas racchiusi nell'organismo umano tendono perciò a dilatarsi con il diminuire della pressione esterna, provocando disturbi intestinali fastidiosi e col premere contro il diaframma, difficoltà respiratorie. Si manifestano inoltre sintomi caratteristici, quali dolori alla fronte, al mascellare superiore ai timpani ed ai denti carciati. Per evitare quest'ultimo inconveniente è stato introdotto il controllo periodico della dentatura, inoltre, prima di intraprendere voli in alta quota, si escludono dalla nutrizione i cibi pesanti.

Dal punto di vista medico, il problema che più interessa è quello della deficienza dell'ossigeno, gas vitale, che siamo costretti a rinnovare ad ogni istante e la cui densità diminuisce con l'aumentare dell'altezza. Com'è noto, l'aria è la nostra sorgente d'ossigeno, che viene immesso nel tessuto cellulare dei nostri organi a mezzo del sangue, inoltre la pressione dell'ossigeno è necessaria per permettere il suo passaggio dall'aria nel sangue.

Conseguentemente, si nota la vitale importanza di dover sopprimere alla deficienza dell'ossigeno in alta quota. Si sa che salendo rapidamente in volo sino ad un'altezza di 2000-3000 metri circa non si manifesta alcuna notevole alterazione funzionale. Volando più in alto l'attività respiratoria d'ossigeno provoca dei disturbi funzionali; la vista, l'udito, la facoltà di riflessione e di concentrazione diminuiscono, i movimenti si fanno lenti e l'organismo non reagisce più con la stessa prontezza agli stimoli. Aumentando ancora l'altezza, le facoltà di reazione dell'organismo umano si riducono a zero: subentrano allora spesso convulse contrazioni nelle mani, che sono un infallibile segnale d'allarme; il punto critico della resistenza umana è raggiunto. Non rimane ormai altra alternativa che quella di ricorrere immediatamente all'ossigeno oppure di perdere i sensi e poi perire.

Ora vi sono speciali apparecchi respiratori che permettono di poter volare senza gravi pericoli fino a 11.000 metri di quota. Per raggiungere altezze superiori è però necessario ricorrere a mezzi di potenza più efficaci, e precisamente alla cabina a tenuta d'aria oppure a speciali scafandri. Muniti di essi, anche il volo a quote straordinarie — almeno dal punto di vista medico — è possibile. Il professor Strugbold ha controbatutto l'asserzione che il continuo uso dell'ossigeno «bruci i polmoni». Due collaboratori dello scienziato sono infatti tre giorni e tre notti rimasti in una cabina riempita d'ossigeno, a 9000 metri di quota, senza subire il minimo inconveniente.

Si può quindi affermare che la respirazione dell'ossigeno non provoca danni alla salute, a prescindere poi dall'ovvia considerazione che nessun aviatore rimane anche soltanto per un giorno intero a 9000 metri di quota.

MERCURIO

BAGI - ALCYON Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2,00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B - ROMA

la ciabatta di

TILSON



(Continuazione del num. precedente)

Prima di partire alla ricerca della passeggiata scoperta dov'egli ricordava di aver visto numerosi invitati sedili di vimini all'ombra di larghi ombrelloni dipinti a vivaci colori, l'ex-giornalista aveva «acquistato», presso una ben munita libreria della galleria già, prima visitata, alcuni libri di vario carattere. Una volta giunto sull'assolata terrazza che dominava la verde distesa dell'Oceano ormai calmissimo Fred sdraiò con voluttà le sue membra tra i cuscini di una riposante poltrona e s'immerse nella lettura di un volume dal promettente titolo «La zitella maledetta». In che punto dell'affascinante lettura egli passò dalla veglia al sonno, con l'incantevole grazia di un fanciullo ripieno di marmellate e di canditi? Forse quando l'ispettore Phep, di Scotland Yard, aveva creduto di scoprire nell'assassino il figlio di Lord Toth, il biondo John? O quando il «coroner» giurava essere il reo nessun altro che il baronetto di Waterloose? O nel momento in cui Philips, l'ardito reporter del Sun, accusava Robert Tin? O al punto in cui Pat Monnet veniva ritenuta l'unica responsabile del delitto? Mistero.

L'astro del giorno già iniziava la sua quotidiana discesa verso ponente, con l'evidente intenzione di riposarsi della sua fatica giornaliera, quando l'ex detective E. 42 si destò di soprassalto, subito balzando in piedi, pronto con ogni muscolo del suo corpo alla difesa. Nel sonno, una voce misteriosa,

più concreta delle altre che animavano le sue fantastiche visioni, intensa al punto da richiamarlo infine alla realtà, lo aveva raggiunto. Era una voce chiara, acuta come quella di un bambino. Essa, in un pessimo francese bretone, diceva:

— Non c'è nessuno, qui che il diavolo si prenda questo sciagurato battello? — e, subito dopo, essa soggiungeva: — Ma cosa vedono i tuoi occhi, vecchio Jean? E' forse il risultato dei tuoi frequenti approcci con il caro cognac del 1825 che ti fanno vedere due navi, o esse sono realmente in numero di due?

Il primo impulso che animò Fred fu quello di correre alla murata urlando di gioia. Egli, infatti, in qualità di naufrago, aveva diritto a ciò: ma, subito dopo, riflettendo sulla propria posizione di unico essere umano a bordo di un ricco e ben munito galleggiante, scoprì che un suo salvataggio sarebbe stato in quel momento la cosa più antipatica che potesse accadere. Egli si trovava nella posizione di colui il quale, fatto naufrago in una deserta isoletta insieme a un carico di whisky, risponde a chi viene a salvarlo:

— Nient'altro che un cavatappi, grazie!

Fu quindi con gesti lenti ed infastiditi che si appressò alla ringhiera, cercando con lo sguardo il proprietario della voce poco prima udita. Stupì alquanto, scorgendo, presso il fianco della nave su cui si trovava, un minuscolo canotto in mezzo al quale un remo, fissato verticalmente a un sedile, si ergeva a mò di trinchetto. Su questo originale alberatura sventolava a guisa di gonfalone, un paio di mutande lunghe, di quelle con in fondo i laccioli, come le portano nelle campagne, di solito. Uno strano standard, davvero! Nel canotto c'era un omuncolo, magro e alquanto malandato, che voltava in su un visetto grinzoso e sdentato dai

tratti arguti e, nello stesso tempo, assai impertinenti.

— Questo è una nave? — domandò con voce stridula il nuovo venuto non appena Fred si fu affacciato.

— Questa è una nave — disse calmo l'ex-giornalista — e così si può dire dell'altro scafo che vedete accanto.

— Dio sia lodato, allora! — esclamò quello spalancando gli occhi — ed io che credevo che fosse il risultato di una sbornia! — Cavò da una tasca una bottiglia e se l'accostò alle labbra. — Non ho mai visto due navi così ridotte, e non so a cosa possano servire...

— Non avete mai udito parlare dell'isola galleggiante «Gaby»? — chiese, ancora più annoiato, Fred.

— Io non mi occupo di isole galleggianti, ma di pelle di talpe. Vi piacciono?

— Cosa, le isole galleggianti?

— No, le talpe.

— Non so neppure cosa siano — rispose, mentendo, Fred, facendo gesti di disgusto. Egli s'irritava sempre più a quel dialogo, e non vedeva l'ora che lo strano navigante se ne andasse per i suoi affari.

— Sono degli animaletti — specificò il francese. — Ma, ditemi: non ci sono gli altri? O dormono già tutti?

— Sono solo a bordo — fece Fred facendo l'atto di ritirarsi e di voler così troncare il discorso. — Non c'è nessuno, qui. Buonotte.

Lo raggiunse uno strepito infernale. Il vecchietto aveva preso a picchiare con tutte le sue forze con un remo contro il fianco della nave.

— Ma cosa avete? — chiese, inviperito, l'ex-giornalista — mi volete lasciar dormire? Tra poco è notte.

— Ma non avete capito che io sono un naufrago? — gridò quello strano individuo. Cosa volevate che facessi, solo solo a quattromila chilometri dalla costa, su una barchetta a due posti?

— Mia cosa obbligato a sapere cosa siete voi — replicò Fred — Non vi siete neppure presentato...

— Mi chiamo Jean Pot — strepito, stridulo, l'altro — e faccio il notaio a Charlemagne-qui-fait-le-bain.

— E come vi trovate qui?

— Stavo sul St. Orlande, un piroscalo che andava a Terranova. Non so se vi siete accorto — proseguì, ironico — che l'altra notte c'è stato un uragano. Ebbene, la nave è affondata ed io mi sono trovato, solo con una bottiglia di vecchio cognac, in questo canotto. Ora fatemi salire.

Un'idea attraversò il cervello di Fred.

— Ma anch'io sono un naufrago — spiegò

— eppure non mi sogno di salire da voi.

— Il fatto è — disse l'altro soggognando — che per venire da me voi dovrete discendere, e non salire. Voi siete su una corazzata, io su un guscio di noce. Mica mi vorrete far nascere i funghi sulla spina dorsale? Animo, tiratemi giù una scala di corda.

Imprecando tra sé, il giovane ex-giornalista dovette riconoscere che le parole dell'altro erano dettate dalla più sferrata logica. Egli si trovava in dovere di ospitare l'altro. Poteva dir finito il suo sogno di unico passeggero a bordo della «Gaby»! Lo rassicurò l'idea che le ricchezze contenute dalla cambusa dell'isola galleggiante sarebbero potute bastare per un equipaggio di tremila uomini.

— C'è più giù una scala fissa — fece, rivolto di nuovo in basso. Arrampicatevi pure. Il canotto, se vi preme, lo potete legare alla banchina che sta dall'altra parte.

— Non m'importa nulla del canotto — disse l'altro — prendo solo le mutande. Quindi slegò il suo prezioso indumento e remò sino alla scala indicatagli, saltando agilmente sul primo gradino di questa.

In un minuto fu sul ponte. Questo davanti a Fred, il quale lo esaminava con fare disgustato e infastidito, abbozzò un inchino e si presentò di nuovo:

— Jean Pot, notaio...

— Sì, ho capito. Ora cosa contate di fare?

— Non siete un naufrago pure voi? Almeno, così, mi avete assicurato. Divideremo l'uguale sorte in attesa degli aiuti che non mancheranno di arrivare. Avete una radio a bordo?

— Ora cercatevi degli abiti — disse Fred in tono autorevole — poi stabiliremo il da farsi.

L'altro strizzò gli occhi furbescamente, quindi si allontanò, zoppicando.

Rimasto solo sul ponte, Fred spuntò violentemente a terra, mettendosi subito dopo a misurare a gran passi la vasta terrazza. Quanto era avvenuto non poteva mancare di colpire sgradevolmente il suo sistema nervoso. Quali conseguenze poteva avere per la sua futura vita sulla «Gaby» la presenza al suo fianco del notaio francese? Addio bei sogni di beata e tranquilla solitudine a bordo del lussuoso albergo natante; addio speranze di vita comoda e indipendente nell'attesa felice dell'immane arrivo di Tilson, il salvatore! Ora non restava che far buon viso a cattiva sorte: un'assai cattiva sorte, egli pensò.

Il sole tramontava, lanciando sprazzi cupi. Cominciava a far freddo. Fred si scosse dalla sua meditazione dirigendosi verso il salone da pranzo. Quivi giunto, cercò con le mani l'interruttore della luce elettrica. Stentò alquanto nella ricerca; infine lo trovò, e un'ondata di luce lattea cadde dal soffitto illuminando a giorno il vastissimo ambiente. Nello stesso tempo trasalì, lanciando un grido di meraviglia. Davanti a lui, a tre passi di distanza, stava un individuo nella corretta divisa di capitano di marina!

XI
GUERRA!

— Sto bene? — ghignò l'altro — sembra fatta per me, non è vero?

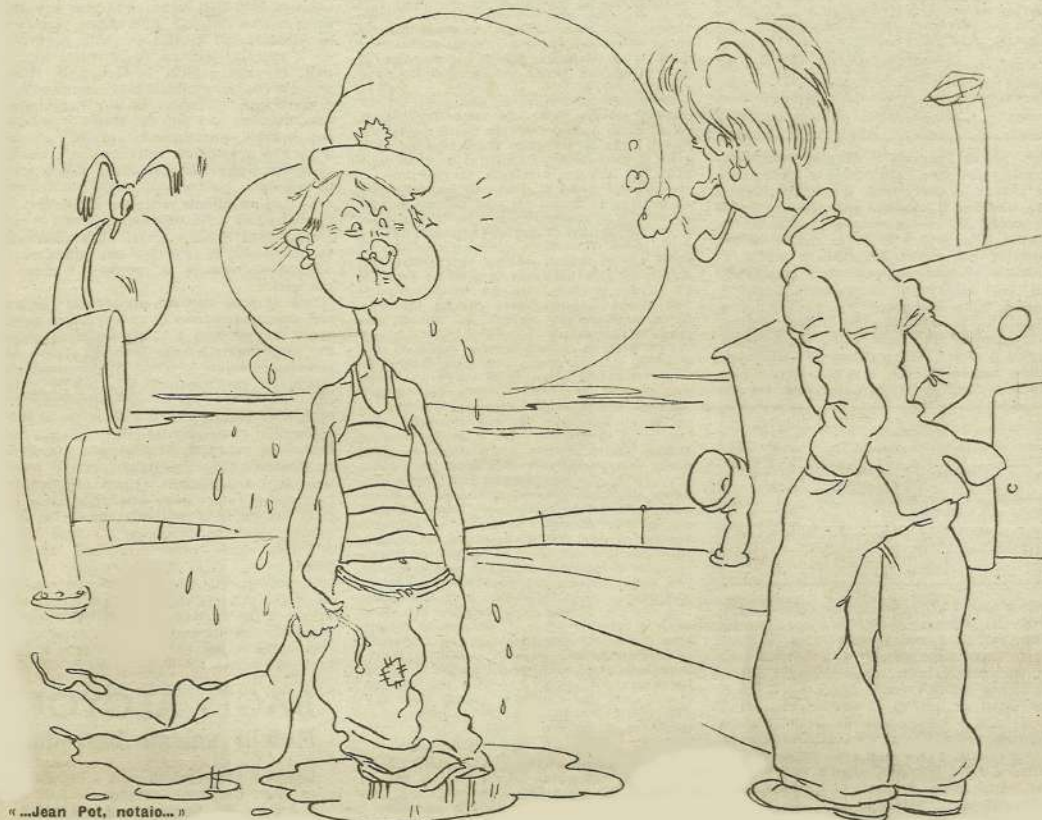
— Jean Pot! — esclamò, quasi non credendo ai suoi occhi, l'ex-giornalista — Ma perché vi siete messo quel vestito? Ce n'erano altri, nella galleria, assai più comodi e adatti per voi...

Jean Pot, poiché altri non era lo strano individuo che il notaio bretone, fece qualche passo per la sala, rimirandosi ogni tanto nelle ampie e luminose specchiere.

— Il fatto è — spiegò poi con voce stranamente ferma, piantandosi davanti a Fred — che solo questo vestito mi si adatta, poiché io sono, come voi ben comprenderete, il capitano di questa buffa nave.

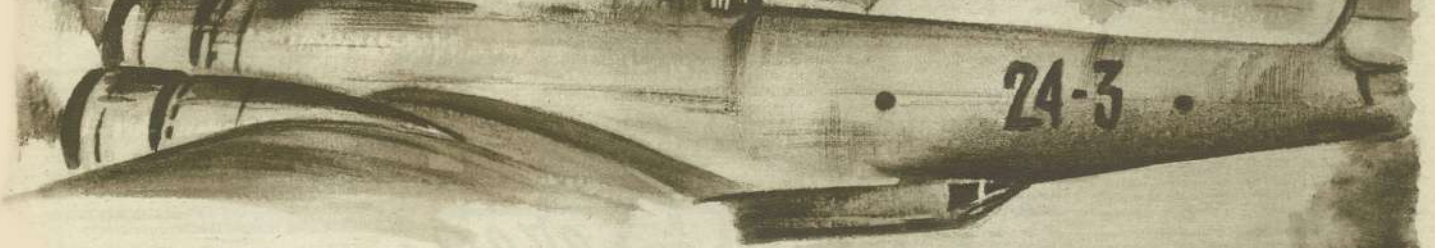
Come se una folgore lo avesse investito, Fred arretrò di qualche passo, tramortito. Trascorse qualche secondo, prima che potesse parlare. Quando ciò avvenne, dalle sue labbra non uscì che uno strano gemito arrocchito.

(Continua.) MARIO GUERRI



"...Jean Pot, notaio..."

UN AIRONE



Cielo del Mediterraneo centrale. L'aria è turchina, sulla distesa piana e verdissima del mare sembrano galleggiare stracci lievi di garza bigiastra. Più in alto, a duemila metri, la nebbia lascia il posto a pochi cumuli panciuti e densissimi sui quali i raggi del sole trovano riflessi d'un candore accente. A quattromila metri alcuni nubi scuri giacciono immobili, come corpi mostruosi allungati in un riposo sorridente; a cinquemila l'atmosfera è limpida, pulita. Poco più in alto rade sciarpe di seta rigano il cielo di cobalto come attente pennellate date con arte dalla mano di un geniale del Pinturicchio.

L'airone trasvola rapido percorrendo una invisibile via seguita, dall'occhio attento del primo pilota Valeri, tra i quadretti di una carta al Mercatore fissata, nell'apposita custodia trasparente, al suo ginocchio destro. L'ordine è di compiere cinque ore di volo in ricognizione su una data zona di mare, ben delimitata da quelle righe che si incrociano ad angolo retto, provocando serie magiche di numeri e misteriosi geroglifici tracciati con una matita rossa.

Il compito è importante. Da più giorni il nemico ha ripreso la sua grande battaglia attorno ai resti dell'eroica Bardia, con concorso cospicuo di navi da guerra e di incrociatori ausiliari. Occorre vigilare per poter poi segnalare a tempo l'apparire delle unità nemiche, affinché i nostri le sappiano poi scovare e colpire. Da quella quota le navi sono piccoli semi galleggianti sull'acqua scura color smeraldo; se non fosse per la scia che appare come una larga coda bianca visibilissima, esse non sarebbero quasi percepibili. A bordo c'è un ufficiale di marina che scruta, dalla gondola, il mare attraverso le lenti di prismatico. Nulla.

Il volo procede tranquillo per circa un'ora, sondando metro per metro la superficie scura del mare deserto. Il sole è alto, avvolge il lucente apparecchio in un'aureola luminosa. In quella gran luce, in quel barbaglio che quasi acceca, il primo pilota avverte d'un tratto, con la pupilla allenatissima alla pronta percezione, la presenza del nemico. È tutta una formazione di «Blenheim» che procede a ravvelli sciolti quasi nella stessa direzione dell'evolante italiano. L'italiano li avvista quasi nello stesso momento in cui è avvistato. Conosce il suo stato di netta inferenza derivante, oltre che dal numero del nemico, dai poco armamenti del nostro apparecchio, atto solo a voli lunghi e pazienti, a rilevamenti, a crociere d'interie giornate. Le «Blenheim» poche mitragliatrici ed è, naturalmente, assai meno manovriero dei piccoli e veloci bimotori nemici. Ma la risoluzione non può essere che una: combattere. L'equipaggio del velivolo italiano non discute neppure su questo caso. Esso è già unanime su tale decisione. Ognuno si reca al proprio posto di combattimento. Le mitragliatrici allungano fuori dalle torrette le loro canne lucide irte dei complicati congegni determinanti la giusta mira contro le reazioni del vento laterale che colpisce i proiettili. Il primo pilota preme un po' sulle manette del gas. Attende il momento dell'urto con fredda coscienza di consumato pilota e combattente e si piega per rintracciare, nella luce del sole, i puntini neri dei velivoli nemici. Eccoli lassù, cinquemila metri più in alto. Fanno quota

per prendere il velivolo italiano di sopra; c'è tanta tranquillità nella loro manovra da far supporre che essi ritengono di non essere stati ancora scoperti. E invece, dietro l'otturatore delle nostre armi automatiche, gli armieri sono già pronti a rintuzzare l'offesa, e inquadrano già nei mirini le sagome nemiche. I «Blenheim» hanno acquistato una formazione d'attacco basata su di una fila di velivoli appena scialati. Vengono giù a tutta velocità, piombano con fragore sull'airone. Un nemico si distacca dagli altri: è lo sfidante, gli altri si ritengono di troppo nel duello, si lasciano un ruolo di vigili spettatori. Il tenente Valeri, avvertito dell'attacco, inclina leggermente il velivolo affinché la torretta superiore abbia un più vasto campo di tiro, e accelera al massimo la velocità dell'idro, per raggiungere la massima facilità di manovra. Il contatto balistico avviene in una frazione di secondo. I «Blenheim» raggiungono il nostro di sopra, lancia alcune brevi raffiche che tagliano l'aria con le scie luminose dei traccianti avanti al muso e al disopra del velivolo italiano. Contemporaneamente le nostre mitragliatrici fanno fuoco e strepitano e urlano nell'angusto abitacolo che subito si empie di fragori e di acuto odore di solenite bruciata. Valeri piega il velivolo, compie una stretta virata e si lancia sul l'attaccante offrendo così al suo tiro la minima superficie. Le mitragliatrici sparano ancora, il «Blenheim» si fa più vicino al nostro, pare voglia urlarlo e abbatte così nello scontro. Gli altri stanno ancora distanti, procedono sempre in fila indiana. Ancora nessun raffica nemica ha raggiunto la fusoliera del velivolo dai segni del Littorio. Ad un tratto il «Blenheim» si piega e mostra così il suo dorso, le ali, tutte le sue parti vitali. In quella stessa frazione di secondo, un attimo che gli sarà fatale, tutte le nostre mitragliatrici lo hanno investito con una pioggia di piombo ben diretta. I nostri vedono il velivolo avversario abbassare leggermente il muso e quindi mettersi subito a roteare su sé stesso vertiginosamente, in quella terribile vite piatta che è lo spavento di ogni aviatore, quella vite piatta dalla quale non si esce mai. Il «Blenheim» piomba giù continuando a roteare. Il mare è vicino, poiché il duello ha fatto perdere quota ai due combattenti. Quattro minuti è durato lo scambio di raffiche. In quattro minuti un nemico superiore di qualità e di armamento è stato vinto. Il «Blenheim» raggiunge il mare e ci si tuffa in un'ondata immensa che solleva il cielo con un candido pennacchio di schiuma che ripiomba poi frangorosamente richiudendosi sui resti del velivolo abbattuto. Il pilota italiano non sosta nel suo ardimento; egli volge la prua agli altri, i nemici che, attendendo la fine dell'italiano hanno assistito a quella di un loro compagno. I «Blenheim» rimanenti hanno un attimo d'incertezza. Già una raffica ben indirizzata e partita alla loro volta. Ma essi non accettano il combattimento impari che l'italiano, solo contro molti, cerca. Il capofila ha già piegato l'ala verso est, scivola e va via a tutto gas, seguito dagli altri. Il nostro tenta l'inseguimento, ma gli inglesi dispongono di una velocità superiore. La loro fuga ignominiosa li nasconde nel grembo protettore di un cumulo bianchissimo che galleggia nel cielo turchino.

L'airone è tornato sulla sua rotta, riprende il suo volo di ricognizione. Occorre vigilare ancora per quasi quattro ore. Qual-

tre lunghe ore di attento esame del tranquillo specchio del Mediterraneo. Informare il nostro Comando della lotta sostenuta? Ma no, usando la radio si rischia di dar la posizione al nemico, eppoi, non ce n'è alcuna necessità. Al ritorno, si racconterà ai camerati come una formazione di «Blenheim» inglesi è fuggita davanti all'ardire di un piccolo pugno di uomini d'Italia.

ROMANUS

VIAGGIO DI UN BALILLA

Nell'accentuata e confortante attività editoriale di questi giorni, al sopravvenire di qualche libro indirizzato ai ragazzi, si è come presi da uno spiacevole senso di dubbiezza e di prevenzione. Si rimane perplessi, sospettando che la nuova pubblicazione possa maggiormente avvalorare la dimostrazione fatta da parecchi, che non ci sia, nell'attuale letteratura italiana, una fioritura di scritti adatti per dilettere bambini e giovanissimi. Siamo diventati, al riguardo, per la lunga e vana attesa, degli scettici. Anziché il peggio e non il meglio. Né ci si potrebbe dare del torto. La verità è proprio questa, c'è penuria di scritti nel più schietto significato della parola — di letture amene per i ragazzi. La constatazione è amara, ma bisogna pur farla: doverosa da parte di tutti, autori e lettori e recensori. Fatto indiscusso è che le moltitudini formidabili del Novecento leggono con infinito piacere la produzione dell'Ottocento e non già quella del loro secolo. C'è qualcuno che potrebbe provare il contrario?

Ed eccoci alla novità. Azuziamo la vista, e sofferchiamo per poco la nostra perfida incredulità aprendo il cuore alla speranza. Il viaggio di un Balilla intorno al mondo. Bel tema. Panorama più che mai spazioso. E lo spazio del mondo, perdinci, una firma illustre: Carlo Dadone, rinforzata da quella di Giovanni Bertinetti. Due autori di un sol romanzo. Alla maniera francese. Cosa che del resto non è disdicevole, quando vi corrisponda una degna opera d'arte. Di arte? Ma certo, poiché si sa che occorre più arte per rivolgersi alla mente dei ragazzi che a quella

dei grandi. Ed incidentalmente si può aggiungere che il libro per i ragazzi quando è ben fatto è anche adatto per gli adulti. Una specie di pietra di paragone. Non ci sono grandi che si siano seccati o si seccino leggendo Andersen o Colloidi o De Amicis.

Due autori, dunque. Il che ci fa subito pensare che il Dadone ed il Bertinetti, da provetti scrittori, hanno deciso di unire le loro forze, considerando le molte difficoltà dell'impresa. Riescono meglio due persone che una sola. C'è completezza ed impegno, da lodarsi senz'altro, subito.

Altro elogio, essenziale, che si può fare agli autori, e che viene spontaneo scorrendo le prime pagine, è quello che merita la dizione. Semplice ed immaginosa, adattissima alla mentalità dei ragazzi. Il Dadone ed il Bertinetti hanno, dunque, superato vittoriosamente la prima grande difficoltà: la stilistica. E' con questa, che si apre il sentiero verso l'animo. Senza adoperare l'immagine ed il traslato non si può parlare ai fanciulli. Si tratta di una necessaria condizione. Potete architettare dei bellissimi libri per ragazzi, ma occorre il modo di dire. Senza la dizione, tutto è vano. I nostri autori, pur non essendo sempre incomprensibili in detto linguaggio, se la cavano bene. Il varo è felice, sebbene la navigazione successivamente non si svolga in piena tranquillità e con la desiderata sicurezza. Vogliamo allora ad un po' di evidente artificio nella costruzione del racconto.

La materia istruttiva ed aviatoria e scientifica e patriottica è messa con un tono forzato. Essa non ha subito un rigoroso processo ed una non affrettata elaborazione artistica. La Patria, la scienza, l'aviazione sono cose assai grandi e vitali che vanno trattate con infinita delicatezza, senza la più impercettibile ombra delle banalità, e delle rime obbligate.

Tuttavia, il valore e l'esperienza dei due scrittori fanno sì che il libro si legge volentieri e con vivo piacere. Esso è veramente, per i giovanissimi, una lettura utile ed opportuna. Un romanzo buono abbastanza che segna un notevole passo in avanti e che ci fa legittimamente sperare in un prossimo risveglio di questa particolare e difficile letteratura.

la.

Carlo Dadone e Giovanni Bertinetti: *Il viaggio di un Balilla intorno al mondo*. — Illustrazioni di Carlo Nicco. — Soc. Edit. Internazionale - Torino, 1940 XIX.

Un ferito a bordo

Eravamo con la nona squadriglia e per la prima volta si attaccava Londra in volo rasente. A spalla contro spalla nella stretta cabina del Do 17. Io, il maresciallo I, il maresciallo H, il sergente S e il tenente M pilota. Si stava sulle posizioni situate alle foci del Tamigi. Giungemmo a dieci metri, a cinque, a due sul Canale. Solo per un istante, a brevissima distanza, oltrepassammo le cime delle alture dell'Inghilterra meridionale. Vedemmo, nei villaggi sottoposti, presi da un folle terrore correre gli abitanti diretti verso i ricoveri.

Ma ecco la nostra mèta: un aeroporto. Proficuo lavoro era stato già compiuto dalle pattuglie che ci avevano preceduto. Restava qualche tratto non ancora colpito. Sganciammo, sotto il fuoco delle batterie antiaeree, le nostre bombe. L'aria era resa irrespirabile da densi nuvoloni. Bersagli pienamente colpiti e completa distruzione.

Stavamo già per dare sfogo alla gioia della missione compiuta, quando viedemmo la testa del pilota curvarsi sulla leva di comando. Udimmo la sua voce sommessa articolare le parole «A casa!». Poi la sua mano sinistra, sprizzando sangue, scivolò dalla leva. E se l'osservatore guardando non avesse a tempo afferrato la leva abbandonata, il velivolo si sarebbe schiantato al suolo. Ma in un baleno I si rese conto della situazione. Si chinò sul pilota e tenne ferma la leva, dando gas a più non posso. Lentamente la macchina si alzò e raggiunse un centinaio di metri. I urlò il comando: «Prepararsi al lancio!».

I piedi del pilota moribondo erano ancora legati ai pedali. E perciò il maresciallo non aveva nessuna possibilità di cambiare rotta.

Mentre intanto H si accingeva a fare gli ultimi preparativi per il lancio in comune col paracadute, slegando anche il fondo della cabina e facendolo precipitare nel vuoto, ci accorgemmo dal foro rettangolare prodottosi che eravamo giunti sulla periferia di Londra. Scorgevamo nettamente le case e il fumo.

«Prepararsi al lancio!» aveva comandato I. Ma l'ordine successivo non veniva.

L'osservatore, con l'aiuto del motorista, aveva sciolto i piedi dai pedali e sollevato il pilota morente dal sedile. Nello strettissimo spazio l'osservatore si sforzava di raggiungere il posto del pilota, mentre il velivolo era sbalottato come una foglia al vento.

Dopo pochi secondi che sembrarono lunghissimi, l'osservatore riuscì a poter manovrare la leva di comando.

Per la prima volta una macchina gli ubbidiva. Era stato sempre il buon ragazzo, per cinque anni, seduto accanto al pilota, con una mano sul botone della bomba e con l'altra alla mitragliatrice. Adesso, pilotava. Emozione profonda, ma pienamente padrone dei suoi nervi.

Il corpo del tenente era disteso vicino al sedile occupato per tanto tempo. Il mitragliere prese il nastro di gomma che io gli porsi prendendolo dalla cassetta dei medicinali e fasciò il braccio del ferito. Egli notò che il proiettile non aveva soltanto rotto l'osso del braccio ma era penetrato a sinistra del petto. La tuta si chiazza di rosso.

Ed ecco che d'intorno a noi si scatenò l'inferno. Tutte le batterie antiaeree londinesi ci sparano addosso. Il nostro solitario velivolo, separato dal suo gruppo, era a quattrocento metri al di sopra della città.

Il nostro improvvisato pilota cercava di evitare le raffiche, ma fino a quando ciò sarebbe riuscito? Attraverso il foro della cabina, noi vedevamo lo scoppio delle urlanti granate. Né basta. Sopraggiungono i caccia. Il solitario uccello nel cielo deve, dal Tamigi, sembrar loro una facile preda. Essi probabilmente si sono accorti che qualche cosa da noi non funziona perfettamente. Ma hanno ben calcolato la potenza combattiva di un Do 17?

Il radiotelegrafista, che aveva seguito fino a quel momento gli sforzi dei camerati nel

l'abitacolo, vuol dimostrare ora che ha serbato tutto il controllo dei propri nervi. Istanti decisivi. Dalle nostre mitragliatrici si sprigionano le sventagliate di proiettili. Il sergente spara con l'arma di destra, io con quella di sinistra. Maledizione! La mitragliatrice di centro s'inceppa. Gli «Spitfires» ci sono quasi addosso. Pare che sia venuta la nostra ora...

D'improvviso, molto in alto, ci pare di vedere... Ma sì, non c'è dubbio! Un gruppo di Ju 88 in perfetta formazione. Evidentemente, si sono liberati del carico di bombe e sono sulla via del ritorno.

I caccia inglesi ci lasciano e vanno incontro ai sopraggiunti avversari.

E questo chi è? Ah, uno «Spitfire» non

vuole andarsene senza tentare un altro attacco. Peggio per lui, il sergente S lo coglie con una sventagliata di fianco. Addio!

Ora dobbiamo soltanto non farci colpire dalle batterie contraeree. E ci riusciamo, pur essendo accompagnati dal fuoco fino alla Manica.

Giunti sul Canale ci vengono incontro i caccia tedeschi, che ci accompagnano in territorio francese, dove sulla costa troviamo un aeroporto. L'atterraggio ci preoccupa un po'. L'improvvisato pilota se la saprà cavare? Ma certo, ecco che il buon figliuolo si comporta egregiamente. Atterriamo in regola. Il Do 17 è salvo. Il nostro eroico tenente è morto durante il tragitto all'ospedale.

(Dalla rivista Adler).

POSTA aerea

D. M., lettore romano (come dire H2O, acqua potabile, oppure HPO3, acido meta fosforico). Dunque tu leggi «appassionatamente» (credo che sia un valzer, forse di Billi) «L'Aquilone» da ben due anni e soltanto ora ti decidi a scrivermi. Vergogna negra. A tutte le tue domande, per punizione, non rispondo qui. Ti dico soltanto, e ciò dico perché anche gli altri, tutti gli altri, sappiano, che dal 1. febbraio 1941 verrà ripresa la spedizione regolare delle tessere personali a tutti gli abbonati indistintamente. Soltanto agli abbonati. Capito? E' la tessera degli abbonati. Dunque non può essere spedita che agli abbonati, cioè ai più fedeli (ai fedeloni, direbbe Crivello, e aggiungerebbe, per fare dello spirito denaturato: «e ai fedelini niente!»). Se poi, al pari di Cornacchia (vedi sopra) che non sa chi sia il compagno di Procione, tu non sai cosa siano i fedelini, scrivi una lettera a Giarella, gran mangione.

Ala Solitaria di Trento. — Accidenti! Tu non hai riguardi davvero, né peli sulla lingua. Dici che il direttore de «L'Aquilone» è un cretino perché pubblica i romanzi a puntate, la rubrica della filatelica e la pubblicità. Grazie a nome del direttore, pove-

rino, che non sa davvero come farsi perdonare da te le sue tremende colpe. Tu dici che ti cascano le braccia. Perbacco, Vorrei esserti vicino, per raccoglierte: io avrei tanto bisogno di due braccia di ricambio, sopra tutto per poter scrivere di più ai miei aeroplani. Soltanto che vorrei, per esempio, un braccio destro che sapesse scrivere l'italiano un po' meglio di come lo scrivi tu. Ma proba-

INVITO AI MESSINESI

Gli aeromodelлисти di Messina sono invitati a mettersi in contatto con Armando Mencheroni, in Piazza del Popolo.

bilmente ciò dipende dal fatto che non sei di casata italiana, e ciò spiega e scusa molte cose; perfino le insolenze che ci regali a ripetizione per quattro fittissime pagine. Ed ora permetti che ti faccia un'osservazione. Tu dici che da «L'Aquilone» hai imparato molte cose, che leggi sempre «L'Aquilone», che ti sei fatto prestare la raccolta de «L'Aquilone» dell'anno 1939, che si dovrebbe fare

propaganda in favore de «L'Aquilone» nelle scuole come si fa la propaganda della Dante Alighieri, della Croce Rossa, del Baillia, ecc. ecceterone, come diceva S. Bernardino da Siena, mio santo prediletto; e nella stessa lettera sostieni che «L'Aquilone» è stupido, che il direttore de «L'Aquilone» è un babbeo, che «L'Aquilone» è un giornale per neonati, e via dicendo. Perché non ti metti d'accordo con te stesso? (Sarai presto accontentato per ciò che riguarda il corso elementare d'aeromodellismo).

Andrea Pozzetti, Crema. — Riceverai in febbraio la tessera di abbonato a «L'Aquilone». Non tremare, amico.

Italo Vaccaro, Napoli. — Mandaci qualche nota intorno all'attività aeromodellistica partenopea. Per le Cronache, si intende. Bruno Valori, Castelnuovo Garfagnana. — Se mi scrivi con caratteri leggibili lo rispondo alle tue lettere. D'accordo?

Adriano Carignano e Bonavia Spirito, Saluzzo. — Non conosco i prezzi del motorino «Giglio». Scrivete a Firenze, via Ponte dell'Asse 18, F.lli Grazzini, e chiedere il loro catalogo. Il motorino è buono (Questa pubblicità che faccio a Grazzini, è gratuita).

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Re 2000, Bologna. — Tu mi snoccolai una serie terrorizzante di questi, poi mi confessi che si tratta di tutte le domande che ti sei rivolto in tre anni che compri «L'Aquilone». Beh, sei un tipo! E tutti quegli interrogativi, scusa tanto, non me li potevi rivolgere ogni volta che ti venivano in testa? Sarebbe stato più facile per me rispondere e meno ansioso per te l'attesa. Comunque dato che il mondo è grande e terribile e che infiniti misteri si agitano nell'universo, sorvolo su questo dilemma e mi accingo a risponderti. Prima domanda: può un giovane strabico diventare pilota da caccia? No, caro amico, assolutamente no. Lo strabismo è un difetto della vista che permette però di vedere benissimo, nonostante l'aspetto degli occhi di uno strabico faccia pensare diversamente, ma la selezione alla quale sono sottoposti i candidati al pilotaggio militare scarta gli strabici. Domanda numero due: A che serve il tubo di Pitot? Se ti dovessi rispondere in base alla mia esperienza di frequentatore degli aeroporti, ti dovrei dire che il tubo di Pitot serve ai meccanici per appendere le loro giacche. Ma io sono ricchissimo di esperienza, caro il mio RE 2000, e, nello scrigno segreto del mio animo, ricetto altresì l'esperienza di pilota. Laonde, divenuto improvvisamente serio e munitomi di occhiali di mica, ti scrivo: Il tubo di Pitot (dal nome dell'inventore) è un congegno per mezzo del quale ci è dato di determinare la velocità del velivolo a bordo del quale ci troviamo in volo. Esso congegno (e l'ho detto, sono serissimo) è composto di due tubi costituenti una specie di forcina. L'uno di essi è sulla sua superficie attraversato da fori capillari. L'altro ha, invece, un solo foro, di calibro maggiore, posto sulla sua estremità rivolta nella direzione di volo. Il primo tubo serve a misurare la pressione atmosferica «ambiente», il secondo, invece, ci informa della pressione dinamica, di quella cioè costituita dall'avanzamento del velivolo nell'aria. Il rapporto tra le due misure ci dà l'esatto valore della velocità con la quale il velivolo si sposta nell'aria. Il tubo di Pitot, perché sfugga agli effetti di pressione e depressione del fluido che lascia le ali o la fusoliera, è posto generalmente all'estremità di un'asta allungata oltre il bordo d'attacco dell'ala, o sull'estrema prua dell'apparecchio. Soddisfatto? Riacquistata prontamente la mia solita fisionomia, agito davanti a te il mio indice, dicendoti: «Le altre domande, amico mio, le dovrei rivolgere a Giarella, non a me. In tre anni che leggi il nostro giornale, non hai ancora capito le nostre diverse mansioni?». Poesia ti saluto cordialmente, battendoti una mano sulla spalla.

A tutti i lettori. — Però, a ripensarci, la lettera dello sconosciuto è sintomatica. Essa, insomma, ci dimostra come esista, tra i lettori del nostro giornale, una tendenza anti-aeromodellistica. Certi vorrebbero «L'Aquilone» è un finto di aeromodellismo, altri non ne vorrebbero proprio sentir parlare. Cosa dobbiamo fare noi, di fronte a tanto agitarsi di diverse passioni? Il supplizio del letto di Procuste è, a nostro avviso, una semplice ginnastica da camera, di fronte a tale torturante interrogativo. Cosa dobbiamo fare, rispo? Io mi mordo le mani, nonostante siamo scapi e non contengano nessuna vitamina.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



PREAERO- NAUTICI

Sono stati approntati per Voi ottimi manuali di specializzazione. Ecco i primi usciti:

- Il fotografo preaeronautico L. 6.30
- Il motorista preaeronautico „ 7.35
- L'elettricista preaeronautico „ 8.—
- Il montatore preaeronautico „ 7.35
- Il pilota preaeronautico „ 7.35
- L'aiutante di sanità preaeronautico . . . „ 7.50

Li potrete acquistare inviando l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - ROMA, Piazza del Popolo N. 18, mediante Conto Corrente Postale n. 124178.



FIAT G.50



PXII 1500 HP

PIAGGIO



*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*



SAVOIA-MARCHETTI
SESTO CALENDE



BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

L'AQUILONE

Settimanale per i gicriani



NEL CIELO DELLA GRECIA: LA CADUTA DI UN *BRISTOL BLENHEIM*. ABBATTUTO DAGLI ITALIANI.