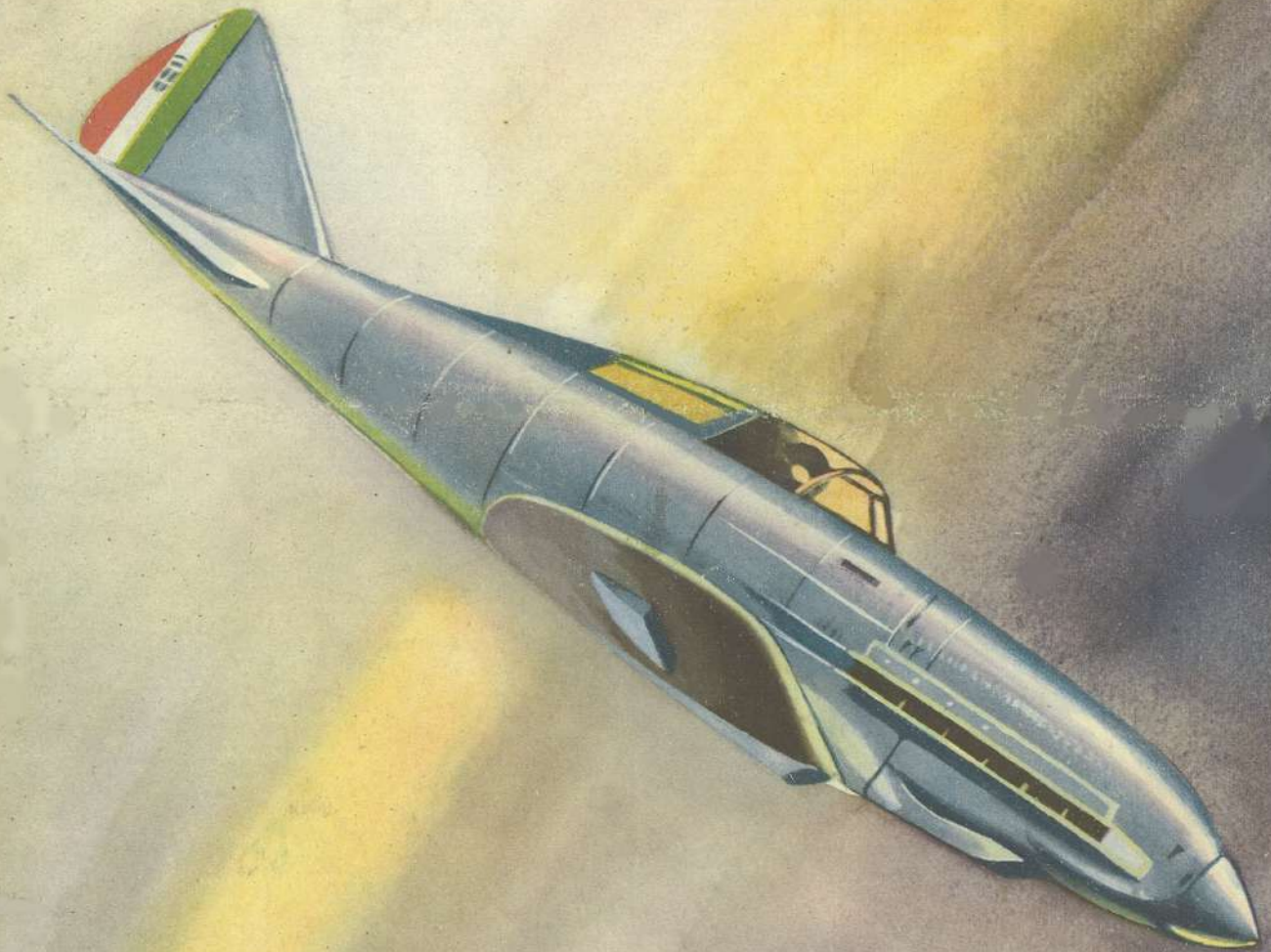


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore. GASTONE MARTINI
Anno XI N. 4
26 gennaio 1941-XIX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL' UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dependente del
Ministero dell'Aeronautica
Decreto-Min. 371 del 25-6-1940 XV111

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

ABBONAMENTI
Annuale L. 25. Semestrale L. 13
un numero centesimi 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ
Per i contratti pubblicitari rivolgersi allo
Ufficio del Comm. Luigi Mancini
Via Gasà 5, 6 - Milano

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

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

Altre pubblicazioni editi

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

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
Un fascicolo costa ott. lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 24
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire

L'ULTIMO VOLO di STEFANO CAGNA

Io me lo ricordo, Stefano Cagna, l'avevano allora i preparativi per la prima crociera atlantica e Italo Balbo s'era accampato al Cinquale con i suoi uomini. Non era facile entrare nell'accampamento. C'erano ordini rigorosi. Ma qualche volta, con Viani, che di Balbo era amico fraterno, riuscivamo a rompere la consegna. E accanto a Balbo, trovavamo sempre Stefano Cagna. Ci appariva un ragazzo: tarchiato, roseo il volto, lo sguardo dolcissimo; e timido anche, pareva, ch  parlava poco o niente. Fu Balbo che ci disse di lui: «Stefano   in gamba». E si vedeva che il generale voleva molto bene al suo collaboratore ed amico; e lo trattava con tono paterno pur avendo soltanto pochissimi anni pi  di lui.

Ricordo quell'accampamento al Cinquale. La spiaggia leggi  si stendeva verso il mare, ampia e morbida, non ancora invasa dalle baracche multicolori com'  ora; alle spalle, la pineta, e poi il crinale delle Apuane, superbo. Balbo e i suoi uomini s'erano l  rifugiati per preparare tranquillamente il grande volo dello stormo sull'Atlantico.

Allora, in quell'accampamento, incontravo dunque Stefano Cagna; ora m'incanto ancora col suo nome; lo pronuncia un giovane ufficiale aviatore che mi racconta accorato di lui e dell'ultimo suo volo. E anche il campo in cui mi trovo   di fronte al mare. Questa   la ragione che mi ha riportato alla mente, rapida, la visione dell'accampamento del Cinquale. Ma allora la spiaggia versiliese era illuminata da un sole chiaro e caldo e festoso, qui non c'  sole, il cielo   grigio, soffia forte il vento. Allora il volto giovanile di Stefano Cagna ci sorrideva cordiale non appena entravamo nell'accampamento; ora   il suo nome, pi  volte ripetuto dall'ufficiale che tante belle battaglie ha combattuto con lui, che ce lo fa apparire davanti: il suo nome soltanto; legato per  ad imprese che lo hanno consacrato eroe, per sempre, io ho conosciuto appena Stefano Cagna, ma erano bastati quei pochi e brevi incontri per affezionarmi a lui. M'accorgo che chi lo ha conosciuto meglio chi con lui ha volato soprattutto, lo amava fortemente: un amore che nasceva prima dalla stima, poi dalle sue qualit  di uomo, dalle sue doti di amico; me ne accorgo dal tono accorato col quale l'ufficiale che   con me parla del suo «generale». Ed   per questo amore che quando, durante la battaglia del 1  agosto, l'apparecchio di Stefano Cagna scomparve, nessuno volle credere alla sua fine. «Torner , torner » E lo aspettarono, per giorni e per giorni. Bastava una notizia qualunque: un aviatore spagnolo riferi d'aver notato a sud delle Baleari un rottame d'apparecchio, forse un'ala, sul quale si muovevano alcuni uomini. «E' Cagna con i suoi compagni». Partirono subito alcuni idrovolanti per esplorare la zona indicata dall'aviatore spagnolo. Ma non riuscirono ad avvistare il rottame. E allora si disse: «L'erranno cat-

turato». «Si sarebbe saputo», obiettava qualcuno. «Cagna   generale». Ma c'era subito chi prontamente trovava una via d'uscita: «Avr  nascosto il suo grado. Per non far troppo felice il nemico». Ma intanto passavano le settimane e di Cagna nessuna notizia. Eppure i suoi compagni si ostinavano, un'ostinazione cocciuta, disperata, tenacissima, ad attendere, a non credere alla sua fine. E quando partivano per un volo di guerra, sentivano che la guida era ancora lui. Lui l'incitatore. Questo   il destino degli eroi autentici. Andare al di l  della realt , creare le leggende, e attorno a Cagna, attorno alla sua scomparsa,   nata la leggenda. «E forse qualcuno ancora crede di vederlo tornare al campo».

Queste cose mi diceva l'ufficiale aviatore, gli occhi lucidi, con la voce commossa. E poi, gridando la per il campo, ecco nel nostro conversare balzar fuori il rapido ed entusiasmante profilo di Stefano Cagna. Era nato in Piemonte, ad Ormea, nel 1901. A diciannove anni, capitano di lungo corso nella marina mercantile. Frequento poi la Accademia navale, ne usc  guardiamarina e chiese di essere assegnato ad un sommergibile. Nel 1924, nel periodo in cui, con alla testa il Duce, pochi valorosi uomini fermamente iniziavano la ricostruzione dell'aeronautica italiana, Stefano Cagna non rimase sordo al richiamo, e consegu  il brevetto di pilota. L'anno dopo, prendendo parte alla Coppa Miraglia, dovette dimostrare d'essere un ben munito aquilone. Eccolo nel '28 con Balbo: partecipa alla Crociera del Mediterraneo Occidentale. Dopo, una parentesi dolorosa. Il dirigibile «Italia»   precipitato dai cieli dell'Artide gi  vinti dall'audacia italiana. Occorre tentare di salvare i superstiti, rimasti inchiodati e imprigionati sui ghiacci. Saranno gli aviatori a tentare; fra questi Stefano Cagna   un altro magnifico eroe: Umberto Maddalena; tutti e due provenienti dalla marina.

Poi, al lavoro per i preparativi della prima Crociera Atlantica, Stefano Cagna   gi  entrato nella cerchia degli amici di Italo Balbo; anzi,   uno dei pi  vicini. E dopo avere intensamente collaborato con il suo capo alla preparazione tecnica della Crociera, partecipa alla stessa nell'apparecchio medesimo del Comandante. Nel '33, gi  maggiore, partecipa alla Crociera del Decennale. Quindi lo troviamo in Africa, sempre accanto a Balbo. E' aiutante di volo del Maresciallo, ed   il Sotto Capo di S. M. dell'Aeronautica della Libia.

Allo scoppio della guerra, da poco promosso generale di brigata aerea, chiese un posto di combattimento, gli si affid  un comando nel Mediterraneo Occidentale. In tutti i voli di guerra, partiva in testa alla formazione. Era il migliore della brigata aerea, lui, il comandante. Era il miglior puntatore. Molte navi nemiche, molte basi ne sanno qualcosa: le bombe che piovevano dall'apparecchio di Cagna difficilmente sbagliavano il bersaglio. E venne il 1  agosto. Una formazione navale nemica composta da sedici unit  era stata avvistata a sud di Formentera. Partirono le squadriglie di Cagna; in testa, come sempre, l'apparecchio del generale. Raggiunta la formazione navale nemica, gli aerei cominciarono a sganciare le bombe. Attorno agli apparecchi, l'interno dei protettori delle artiglierie contraree. Improvvisamente l'apparecchio del generale perse quota. Pochi lo videro; nel ritmo tremendo della battaglia l'apparecchio di Cagna scomparve. Sulla via del ritorno invano i suoi compagni cercarono il suo apparecchio. Ma poi, tornati al campo, lo attesero: sarebbe rientrato, ne erano certi.

Ed   rientrato soltanto pochi giorni fa, rientrato avvolto nell'alone di gloria che la motivazione della medaglia d'oro incide nel tempo, eroe fra gli eroi, incitamento

marabile, ancora, sempre, per i suoi valorosi compagni che ne esaltano e ne amano quotidianamente la viva memoria, affrontando il nemico implacabile che sar , con la pi  assoluta certezza, piegato. Sono i nostri eroi che col loro sacrificio hanno illuminato le vie della vittoria; e questi nie saranno percorse, fino in fondo.

KRIMER



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Infine torca allo stesso Presidente della Repubblica Monsignor Tiso di apparire un effigie sui francobolli del nuovo stato, poi   la volta ancora di paesaggi e vedute e la Slovacchia si inserisce profondamente nel sistema postale della Unione P. Universale. La filatelia ha un soggetto di pi , attorno a cui si affanneranno collezionisti e studiosi. In Boemia e Moravia, quasi contemporaneamente nel 1939, vengono messi in circolazione i nuovi francobolli; dapprima si soprastampano quelli della Cecoslovacchia con la nuova denominazione dello stato e poi si fabbricano quelli definitivi: la scritta bilingue, in tedesco e in boemo, «B hmen und M hren - Cechy a Morava» afferma la protezione del Reich sui superstiti nucleo della repubblica di Beneš?

A proposito dei nuovi francobolli   opportuno ricordare, ancora, qui, uno strano episodio - sulla vicenda del quale facciamo le pi  ampie riserve - ma che, se vero, avrebbe tutto l'aspetto di un dramma politico.

L'amministrazione tedesca aveva ordinato a un incisore un francobollo rappresentante un famoso castello nei dintorni di Praga.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITA': TURCHIA

Quest'anno i giochi Balcanici sportivi si sono svolti nella repubblica turca. A ricordo dell'avvenimento l'Amministrazione Centrale delle Poste di Ankara ha emesso una serie di quattro francobolli commemorativi che ritraggono vari soggetti delle gare. Ecco le caratteristiche dei valori: 3 k. rosso, verde e azzurro (staffetta); 4 k. rosso (salto con l'asta); 6 k. bruno rosso (salto in lungo); 10 k. azzurro (lancio del disco).

In occasione del III Censimento della popolazione turca i primi due vennero effettuati nel 1927 e nel 1935 e stata messa in corso una serie di francobolli ricordo, le cui vignette - di tipo unico per tutti e quattro i valori - raffigurano la carta geografica della repubblica, su cui una mano segna con un lapis la cifra dimostrativa del nuovo censimento.

La edizione 1940 della Fiera di Smirne, che in passato ebbe molte emissioni commemorative oratorie,   stata quest'anno ricordata sovrastampando tre valori della serie di posta ordinaria del 1936 con l'effigie di Kemal Atat rk. Essi recano la scritta: «Tsmir Enternasyonal Fuarı 1940» (Smirne - Fiera Internazionale 1940) e la indicazione del nuovo valore. Hanno le seguenti caratteristiche: 5 k. rosso su 200 k., grigio verde e nero, 10 k. su 200 k., 12 k. su 500 k. bruno lilla e nero.

MAURITIUS

C'ERANO UNA VOLTA 12 RE

... potrebbe sembrare l'inizio di un'avvincente fiaba per ragazzi. Invece non   che una piccola anticipazione del grande Concorso Filatelico a premio che verr  bandito nel n. 5 de «L'Aquilone».

Il Concorso di carattere culturale costituir  una assoluta novit  del genere. Un

Catalogo Landmans dei francobolli dell'Impero italiano e dell'Europa

Prima Edizione Italiana 1941-XIX
sar  in palio fra i numerosi premi che verranno offerti per il detto Concorso. Il «Catalogo Landmans»   l'opera filatelica destinata ad imporsi e a sostituire tutte le altre pubblicazioni del genere, provenienti dall'Estero. Si tratta di un volume di 600 pagine, rilegato in tela e oro, contenente migliaia di illustrazioni e le indicazioni del valore effettivo dei francobolli, in Lire italiane. Il catalogo autarchico per eccellenza! I dodici Re de «L'Aquilone» vi daranno modo di possedere gratis il volume.



— Ma come fai ad essere cos  grasso?
— Che vuoi, mia moglie   cos  distratta, che ogni volta che sente fa sirena, butta gi  la pasta.

IL nostro contributo

Schizzare un quadro, sia pure a grandi tratti e non analiticamente, del nostro contributo nell'attuale guerra che combattiamo affianco alla Germania, non è cosa facile. Tuttavia noi lo vogliamo tentare. Vogliamo dare ai nostri giovani lettori un quadro quanto più fedele possibile dello sforzo che compie il nostro Paese a fianco dell'amica Germania in questa lotta contro il nemico comune: l'Inghilterra.

E' stato già detto e ripetuto che attualmente l'Italia sopporta tutto il peso delle forze e dello sforzo bellico dell'impero inglese. Ciò è stato già dimostrato: molte volte è stato anche detto con acuti argomenti e con ampia visione storica. Ma non è questo l'argomento che noi vogliamo trattare qui. Noi vogliamo piuttosto trattare del nostro contributo nella seconda guerra europea considerato nel quadro della guerra aerea. Contributo che è immenso e che va attentamente valutato e studiato. Il marinaio ha lunghe attese nei porti e negli agguati: queste soste lo temperano e gli danno la carica fisica e psicologica per le ulteriori lotte. Anche il fante ha lunghe attese sotto le cupole dei carri o dei forti: in tali attese essi temprano lo spirito e il corpo per il cimento. L'aviatore non ha regole dove ritemperare lo spirito. Egli deve essere continuamente temprato: egli deve essere incessantemente pronto.

Per l'aviatore appena in volo comincia la lotta: appena di ritorno, deve ripartire. Non importa se sullo stesso velivolo o su di un altro, come facevano gli antichi cavalieri guerrieri. Una statistica, — citata dall'«Eccellenza Crocco», — afferma che un pilota in guerra consuma almeno tre velivoli prima di consumare sé stesso. Se la nave lotta con la tempesta e il fante con la pioggia, con la montagna e col deserto, l'aeroplano, nello stesso tempo, lotta con la tempesta, con la pioggia, con la montagna, col deserto, con la nebbia, col gelo, con la notte, col ghiaccio, con la gravità, con la velocità, con la quota, con le embolie del motore, con le insidie aerodinamiche del sustentamento, con la fragilità stessa della sua struttura e anatomia.

Prima di comprendere qual'è il contributo italiano alla guerra contro l'Impero inglese, bisogna comprendere quali sono, almeno nei tratti più generali, le caratteristiche della guerra aerea: poiché, infatti, noi vogliamo parlare del nostro contributo alla comune guerra contro l'Inghilterra, considerato dal punto di vista esclusivo aereo.

Come affermò l'«Eccellenza Crocco» nel suo magistrale discorso all'inaugurazione della R. Accademia d'Italia, la nostra lotta contro l'Inghilterra si distingue, rispetto a quella che conduce la Germania contro il medesimo nemico, solo per il teatro di guerra. Gli scopi, i metodi, e la decisione sono i medesimi: il teatro naturale in cui si affermano e si debbono attuare questi motivi è differente.

Le isole britanniche favoriscono la concentrazione del combattimento aereo. Il teatro africano e quello mediterraneo obbligano, invece, alla dispersione. Questa è la sostanziale differenza che passa fra il teatro di lotta dove opera la nostra amica Germania e il nostro. Noi dobbiamo disperdere e sparpagliare le nostre forze su una piattaforma dove i chilometri si contano a decine di migliaia: la Germania può, invece, anzi deve restringere le forze aeree ad operare esclusivamente sulle isole inglesi.

Il perimetro nell'Africa Orientale supera i diecimila chilometri e ne dista in media cinquemila dall'Italia. Occorrono numerose formazioni e vivaci sortite della nostra aviazione per incidere giornalmente la fronte del vasto «assedio geografico». L'Italia, infatti, non è stata favorita da madre natura. L'Italia, nel Mediterraneo, incarna una situazione geografica più che mediocre. L'Italia, per scavalcare e vincere tali difficoltà di base, deve forzare la natura con la volontà, l'abnegazione e l'ingegno dei suoi figli. E difatti ciò avviene.

Per rifornire militarmente il nostro Im-

pero, — frutto del nostro lavoro e del nostro sangue, — occorrono lunghi voli. Il collegamento dell'A.O.I. avviene infatti per le vie dell'aria: sono ancora una volta i nostri aviatori che spezzano, con la loro volontà e perizia, il nostro «assedio geografico» decretato da madre natura. I nostri aerei da trasporto riforniscono il nostro Impero di munizioni, di truppe, di cannoni, di pezzi di ricambio, di motori e di interi velivoli. La nostra lotta, la nostra eroica lotta, si svolge su questi dati di fatto: su questi dati di fatto. Ma noi li piegheremo come li stiamo giorno per giorno piegando. Non fu forse il Duce che disse: «Con la volontà si può piegare anche il destino più avverso?»

Oltre al nostro «assedio geografico» (secondo la magnifica espressione dell'«Eccellenza Crocco»), l'Italia fascista, in questa sua attuale lotta contro l'Inghilterra, deve anche superare innumerevoli altre difficoltà che da tale situazione dipendono.

Con la nostra eroica aviazione abbiamo spezzato molte volte assedi: a Gallabat due volte, a Cassala, a Mojales. Molte volte nella Somalia britannica. Sempre con armonica violenza e potenza. Lì dove qualche volta abbiamo dovuto momentaneamente ripiegare non bastava la volontà e il coraggio: ci volevano mezzi che per lo istante non avevamo ma che avremo al più presto. Da mastini, ci siamo qualche volta, per forza maggiore, trasformati in levrieri: nel levriero che addenta e poi lascia. Ma la nostra vera vocazione è quella del mastino: del mastino che addenta e non molla più.

La lotta aerea sul teatro egiziano è molto simile a quella etiopica per suolo e per clima, intensificata dalla duplice fronte liquida e sabbiosa e aggravata dalla tenacia con cui l'Inghilterra difende uno dei cardini del suo Impero. Tutto ciò chiese all'ala fascista missioni antinavali insieme a quelle ausiliarie; e mentre squadriglie di piloti mitragliavano a volo radente le fanterie meccanizzate degli inglesi e ne spezzavano le autobline, altre sorvolavano con insonne «ricognitoria offensiva» tutto il vasto e munito dispositivo bellico che circonda il valico del Mar Rosso.

Nel Mediterraneo, in altri termini, viene esaltata e potenziata al massimo la fatica della nostra aviazione. In esso converge la nuova immane contesa fra potenza e velocità. Ancora una volta sarà questo mare meridionale a stabilire, per una lunga validità nella storia del mondo, se vincerà la potenza lenta o la velocità meno potente. Cioè, se questo mare può essere dominato dalle ali armate oppure dai cannoni galleggianti.

Fino da questo momento il responso è già dato: solo la velocità aviatoria poteva infatti permettere di esplorare, per esempio, in quattro ore, dal Canale di Sicilia fino a Gibilterra o sino ad Alessandria, quel nostro mare. Per far ciò, una flotta da battaglia a tutto vapore impiega quattro giorni a percorrere lo stesso mare stretto fra le due gole estreme.

Ma ecco la tensione estenuante delle vedette dell'aria lanciate in crociera isolate, a radio muta, lontane dalle basi, tra il corruccio e l'ostilità del mare e del cielo, nelle lunghe viglie di quelle battaglie ore furono duramente percorse dai nostri stormi le più potenti navi da battaglia del mondo. Queste furono, — assieme alle azioni aeronavali dei tedeschi in Norvegia, — le prime affermazioni storiche dell'apparecchio da combattimento sulla nave da battaglia.

Da poco tempo si è aperto un altro scenario. In questo scenario venivano celate, dietro semplici quinte, basi strategiche e navali dell'avversario. I nostri piloti vi hanno fatto irruzione con la loro tipica aggressività così come richiedeva precisamente l'orografia della penisola greca e il frastagliamento della sua costa. Coll'allargamento e l'approfondimento del conflitto, la fatica geniale dei nostri aviatori diviene sempre più serrata.

I nostri fratelli aviatori hanno volato già 4 milioni di chilometri, hanno volato per oltre 12.000 ore. Essi hanno lanciato, in 700 azioni di guerra, migliaia e migliaia di tonnellate di bombe. Questo è stato il nostro contributo (considerato dal punto di vista esclusivamente aereo) nella guerra condotta affianco alla Germania contro l'Impero inglese.

Da Londra a Berbera, dal Mar del Nord al Golfo Persico, i nostri aviatori sono in tutti i cieli i protagonisti della grande crociata per la nostra vittoria finale e definitiva. Stretta, dal suo naturale «assedio geografico», l'Italia, per virtù dei suoi più intrepidi figli, (gli aviatori e i marinai) contribuisce alla vittoria dell'Asse superando questo svantaggio e lottando aspramente con tutte le sue forze nel Mediterraneo e in Africa.

RICCARDELLO

LA SETTIMANA ESTERA

I violenti colpi assestati dall'aviazione italo-tedesca sul groppone delle portaerei inglesi nel Mediterraneo hanno forse avuto per risultato di frenare un po' gli entusiasmi dei nostri nemici per questo genere di navi? Non possiamo ancora dire che il caso dell'«Illustrious», nella gratitudine dei britannici, sia identico a quello del povero cane bastonato che torandosene a casa prese il resto dal padrone per non aver saputo difendersi: certo è però che la simpatia della rivista «The Sphere» nei riguardi della portaerei si è un po' intiepidita.

In un articolo sull'impiego di questa specialità aereo-navale, l'autorevole rivista inglese, dopo aver elargito, nella premessa, alcuni complimenti alle funzioni offensive e difensive cui possono adempiere tali navi, scrive subito dopo: «Disgraziatamente però è un'arma molto vulnerabile dagli attacchi aerei e di superficie. Il suo vasto ponte di lancio non può essere corazzato eccessivamente per

non compromettere la stabilità della nave poiché il centro di gravità si sposterebbe troppo in alto. Inoltre, la portaerei con le sue sovrastrutture e la sua forma particolare offre un ottimo bersaglio alle artiglierie nemiche, a differenza delle comuni navi da battaglia che hanno un profilo basso e sfuggente. Infine, vi è la grande schiavitù di dover marciare contro vento, qualunque sia la rotta della formazione navale cui si accompagna questa unità ausiliaria, durante la manovra del decollo dei suoi apparecchi; e ciò comporta talvolta deviazioni e gravi ritardi di marcia anche se la nave rimane ferma durante la stessa manovra di decollo.

Gli apparecchi aerotrasportati comprendono caccia monoposti, bombardieri in picchiata, aerosiluranti e ricognitori, ma le loro caratteristiche costruttive si differenziano da quelli comuni per la limitata velocità d'atterraggio e per i sistemi di lancio che debbono ad un certo punto arrestare la rullata sul ponte. Difatti, le caratteristiche di volo degli apparecchi imbarcati sulle portaerei sono inferiori a quelle dei corrispondenti tipi terrestri. I velivoli più comuni finora usati dai nostri nemici sono: il biposto monoposto da caccia e da bombardamento a tuffo «Blackburn Skua» e «Fairley Fulmar»; il monoposto da caccia «Gloster Sea Gladiator»; il triposto biplano silurante e ricognitore «Fairley Swordfish»; il triposto silurante bombardiere in picchiata «Fairley Albacore», ed il ricognitore idro-aufio «Supermarine Walrey».

Al collezionisti si aprono delle nuove prospettive: secondo gli inglesi sono oltre trenta i prototipi americani che vengono costruiti in serie dalle diverse fabbriche canadesi, australiane e negli stessi Stati Uniti per conto della Gran Bretagna. Un giorno forse sarà posto in vendita, a prezzo di rarità, il «Catalogo completo degli ultimi trenta tipi di velivoli usati dall'impero inglese». Ma, a parte il domani, come scegliere una simile dozzina di modelli? Secondo noi i casi sono due: o gli apparecchi americani sono tutti così eccellenti da mettere in imbarazzo il compratore britannico che alla fine si è deciso a comprarli tutti, oppure essi sono talmente scadenti che gli inglesi hanno dovuto comprarseli tutti egualmente, nella speranza che tra tanti almeno una riesca a marciare.

Il Giappone, così vigile nella sua neutralità armata e pure impegnato seriamente in Cina per risolvere il problema del suo spazio vitale, continua a sviluppare metodicamente la sua potenza aerea in specie sotto l'aspetto industriale. Come è noto, le forze aeree giapponesi non sono autonome ma dipendono in parte dall'esercito ed in parte dalla marina. Ora però sono stati creati degli uffici di collegamento per dare un'unità di indirizzo specialmente alle forniture.

Il Giappone conta, negli ultimi fabbriche costruttrici di aeroplani e dieci di motori, tutte dotate della più moderna attrezzatura. Mentre fino a pochi anni fa l'industria giapponese costruiva esclusivamente su licenza di brevetti americani od europei, adesso, con un rapidissimo sviluppo, si è avviata decisamente alla fabbricazione di prototipi nazionali realizzando degli ottimi apparecchi. Accanto alla sua industria nazionale, il Giappone ha creato tutta una serie di istituti e laboratori scientifici, di modo che il suo spirito autarchico è riuscito a rendersi, completamente indipendente dall'estero anche per quella incalcolabile ricchezza che è l'esperienza nel campo delle ricerche da cui il genio trova alimento e vita.



Cronache

aneddotiche della guerra aerea

Il cappotto di cuoio

Un'imponente figura di aviatore tedesco. Magnificamente ravvolta in un irreprensibile quasi elegante cappotto di cuoio-nuovissimo. Asso celeberrimo di due guerre, di quella del 1914-15 e dell'attuale. Grado elevato. Il Generale O. Decorato. Colore di Carabinieri della Croce di Ferro. Dominante, rapido scattare sull'attenti di ufficiali e di soldati.

In una brumosa e gelida serata gli sono presentati alcuni giornalisti i quali prima di aprir bocca ebbero la ventura di trovarlo cortesissimo e disposto a raccontare delle sue esperienze di guerra. Ascoltato con la massima attenzione. Ad un certo punto il Generale, guardandosi con compiacenza il cappotto, dice sorridendo:

— Curioso, sapete! Ho parecchi amici che vogliono conoscere l'indirizzo del sarto che me l'ha fatto. È una domanda alla quale non posso rispondere come si desidera, poiché il mio cappotto ha una storia ed una genealogia...

Una genealogia! Che voleva mai dire? Era certo quella parola come un'esca prelibata. Bisognava stare a sentire con molta attenzione. C'era tanta promessa, in quel lampo di buona e sorridente furbizia negli occhi dell'aviatore... Il quale — è bene fare una prefazione — pur essendo oggi addomesticato e rieducato ai nuovi metodi di azione in massa era stato un appassionato e solitario e temerario specialista di duelli aerei, quella specie di a tu per tu all'ultimo sangue o precipizio. In tali singolari tenzioni, colui che si accingeva a raccontare con tanta pacata bonomia, ne aveva buttati dalla sella trentadue. Cifro tonda.

L'aereo scavalcatore aveva una nota caratteristica che lo rendeva facile bersaglio ai risottini sarcastici della sua squadriglia. Un logoro e bucherellato cappottaccio di spelacchiata pelle di capra. Egli sfidava indifferente le mormorazioni. Ma dall'è dalli cominciò a scoccarsene. Ci voleva un rimedio, efficace e sicuro. Anche perché in alto in alto il vento lo infastidiva assai, penetrava nei buchi... Bisognava finirla con gli starnuti. Pensa e ripensa. Trova. Dice a se stesso: « Qui ci vuole uno dei bei cappottoni di cuoio che portano gli inglesi ». Detto fatto. Comincia la caccia al cappotto... Uno, due, tre, quattro. Disdetta! Precipitavano tutti in fiamme. Ah, no! Una speranza. L'avversario si salva col paracadute. Bisogna atterrare e andargli incontro. Si sta nelle linee tedesche. Avviene l'approccio. L'inglese ha il suo bel cappotto fiammante. Il tedesco gli dice: « Qui voi siete prigioniero ed il cappotto non ve lo lasciano sulle spalle. Facciamo un cambio: io vi dò i miei stivali e voi mi darete il cappotto ». È fatta. Due buoni nemici. Reciproca soddisfazione.

Il pilota O. fece un figurone per due anni. Ma due anni, eh, è parecchio. Anche il cuoio non resiste. Logorato dal volo e dalle intemperie. Bisognava ordinarsi un altro cappotto. E vola vola finché nella Sciampagna avviene uno scontro senza strage. Il tedesco racconta:

« Atterriamo in uno spiazzo vuoto. L'uno vicino all'altro. Sessanta, cinquanta, credete voi? Appena una ventina di metri. Egli sporge il capo, scende. Altrettanto faccio anch'io. Ed alziamo gli occhiali.

— Oh, siete proprio voi, mister O?...
— Oh, oh, oh... Mister Shaw! Come state voi?

Vecchia conoscenza. Avevamo bevuto insieme un quarto di bottiglia di whisky a Londra.

— Voi volate come un pinguino, ma tenete un cappotto troppo bello!

— Yes.

Si toglie il cappotto e dice:

— Ve lo regalo.

A questo punto il Generale O. lesse una muta domanda negli occhi degli ascoltatori ed aggiunse:

— Capisco. Vorreste sapere se l'è andata sempre così... Eh, no! Successivamente ho trovato un sarto a Berlino che me l'ha fatti i cappotti, prendendo esattamente le misure su quelli che ho trovato per aria ».

Dieci uomini sopra un'ala

Idroscalo di guerra libico che avampa sotto il sole. L'occhio è quasi abbacinato dall'incandescente distesa del mare e dal vivido giallo delle circostanti sabbie. Ma non si dorme e non si riposa. Rapide, febbrili pulsazioni di vita intensa e piena. Una battaglia è ora ora finita, un'altra si prepara e incomincia...

Nel lucidissimo specchio d'acqua sono qua e là brillanti e argentei gli apparecchi pronti a sollevarsi, mentre nell'aria affocata, con il preannunzio del ronzio dei motori, appaiono dei punti e man mano si profilano le sagome dei velivoli che tor-

nano. Niente è fermo. Uomini e macchine in moto. Senza pause, senza soste.

Ma che combina quel grosso apparecchio, solo solo in un angoletto dell'insenatura, come preso da un'irrinunciabile sonnolenza? Non si muove affatto e sembra estraneo al continuo affacciarsi a terra, in acqua e per il cielo. Ah, si capisce! È crocerossato. Apparecchio di soccorso. Pare che ozi, ma non aspetta che un ordine, per accendere i motori e per scattare su, in alto.

Ed infatti, eccolo che arriva l'ordine. Al Comando del campo giunge l'ansioso appello radio di un nostro ricognitore che per un'avaria al motore è sperduto in mare aperto nella zona del nemico.

Il risveglio dell'apparecchio di soccorso è immediato e via dal tranquillo e pacifico ammaraggio a sorvolare fra le minacce del vento le acque agitate e perfide.

Sono sette uomini a bordo. Il comandante e il secondo pilota, l'osservatore che indica la via, il marconista attento a udire i segnali dei naufraghi, il motorista, altri due a scrutare sulle onde. Due ore di volo difficile, di ricerca affannosa. Gli occhi dei soccorritori hanno acquistato l'acume di quelli dei falchi. Non si vede nulla. Si guarda, si guarda... Ogni minuto che passa è un'ora senza fine... Finalmente! Qualche cosa si intravede... Sì, è proprio quello che cercano. Ma le tili sono quasi sommerse. Il ricognitore quasi scompare. I timoni sono ritti verticalmente. Dov'è l'equipaggio? Il velivolo soccorritore scende giù per vedere meglio sul rottame. Sì, su di esso si aggrappano tre uomini. All'amaraggio, al salvataggio! Il crocerossato è sull'acqua. Complicata l'opera di salvazione, ma si riuscirà.

D'improvviso sbucca da una cortina di nubi un apparecchio nemico che spara sui salvatori, che si serrano ai paglioli e si stringono alle leve di comando. La vile sventagliata di proiettili non ferisce nessuno. Il salvataggio si compie. I battellini pneumatici ed i salvagente si calano. Si raccolgono i tre aggrappati al relitto. Mancano due. Chi sono? I piloti fermi alle leve e inabissati con la prua del ricognitore.

I naufraghi son presi a bordo del crocerossato. Si parte? No! È impossibile. Il piombo nemico ha squarciato gli scafi. Lo scarpone destro affonda. L'apparecchio di

soccorso chiede a sua volta soccorso. Il marconista lancia l'appello dettato dall'osservatore. I due e il comandante sono rimasti in cabina e non si curano dell'acqua che monta a bordo. Gli altri, salvatori e salvati, si reggono sull'ala sinistra che ancora emerge. Si provvede a trarre dalla cabina codici, strumenti e medicinali.

Ora son tutti e dieci a tenersi sull'ala. I tre naufraghi intrizziti e indeboliti sono rincorati. Reciproco conforto ed aiuto, sopprimano. Mentre l'ala sbanda ed affonda, mentre la morte si avvicina. C'è chi prega, c'è chi bacia un ritratto. L'onda sale sempre... Cinque ore passano su quell'ala, cinque ore che sembrano un'eternità. L'amaraggio e l'attacco si sono svolti all'una del pomeriggio. Comincia a far buio... Le ombre scure si fanno più dense... Fra poco...

Ma ecco che il tragico silenzio è rotto da un sibilo. Sobbalzo dei cuori dei dieci sperduti. Il sibilo si arrotonda, diventa un suono dolcissimo, diventa rombo di motore. Viva l'Italia! È il soccorso che arriva. I buoni guidatori della macchina soccorritrice hanno visto. Eccoli! Ammarano. Avviene il trasbordo.

Riuniti, fraternamente riuniti, naufraghi e salvatori nella calda compagine dell'attacco soccorritore, che flotta e si innalza in una sopravvenuta chiarezza lunare. Un mesto pensiero è rivolto ai due caduti in fondo al mare, i piloti del ricognitore.

la.

CRONACA BREVE

Nei giorni dal 13 al 16 gennaio il Duce si è recato in Puglia per ispezionare i nostri campi di aviazione e per visitare i feriti di guerra negli ospedali locali suscitando vibranti manifestazioni di entusiasmo tra gli equipaggi, i ricoverati e la popolazione.

Con R. Decreto 10 gennaio la regione pugliese è stata dichiarata territorio in stato di guerra e considerata zona di operazioni ai fini della militarizzazione.

Un Decreto emanato recentemente ha autorizzato l'Opera Nazionale Figli degli Aviatori ad acquistare dalla Soc. An. Albergo Bagini di Montegufò, l'albergo omonimo per adibirlo a sede del campeggio montano dei propri allievi.

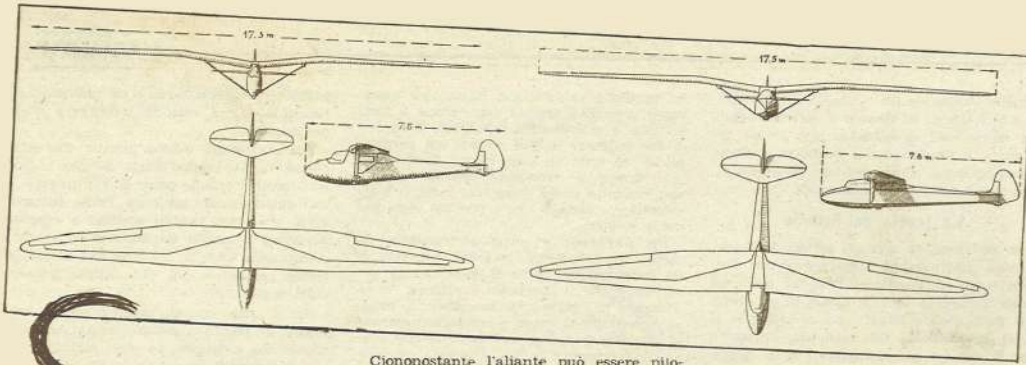
In questi giorni il Registro Aeronautico Italiano ha proceduto alle prove statiche fondamentali del quadrimotore oceanico Cant. Z 511. Interamente metallico, costruito su progetto dell'ing. Zappata dalle Officine Aeronautiche dei Cantieri Riuniti di Montefalone. Riservandoci una più ampia descrizione di questo apparecchio gigante che verrà adibito al servizio civile sull'Atlantico, ecco intanto le sue caratteristiche principali: apertura alare m. 40, lunghezza metri 30,20, altezza m. 10,85, superficie portante mq. 97, carico utile kg. 13.100, peso totale kg. 34.000. È equipaggiato da quattro motori Piaggio P. XII R. C. 36 da 1350 HP ciascuno con elica a passo variabile. L'apparecchio, calcolato per una autonomia di 4000 km., può trasportare 16 passeggeri in comode poltrone suddivise in 4 cabine e trasformabili in cuccette per il riposo notturno.

Il corrispondente di guerra sul fronte greco di un quotidiano romano informa che un gruppo di cacciatori « Falchi », il cui nido si trova rincaracciato all'estremo limite meridionale di un campo dove padroneggiano i grossi bombardieri, conta al suo attivo dopo due mesi di operazioni, un complesso di 249 azioni con 34 apparecchi nemici sicuramente abbattuti, 8 probabili ed 11 distrutti al suolo. Le perdite consistono in 9 velivoli non rientrati e 4 piloti feriti.

Gli aerosiluranti sono al posto d'onore nei nostri Bollettini di guerra. In questi ultimi giorni, con l'intensificarsi della guerra nel Mediterraneo, la loro opera è divenuta una delle caratteristiche più spiccate del grande conflitto. Dopo gli aerosiluranti di un incrociatore nemico da 6000 tonnellate e di un incrociatore ausiliario menzionati con i Bollettini n. 193 e 199, i cui protagonisti furono i piloti Grossi, Barbani e Galimberti, coadiuvati da valorosi ufficiali osservatori di Marina, ecco le nuove ardite imprese segnalate con i Bollettini 218 e 220. Nel primo figurano i nomi del cap. pilota Bernardini, del tenente di vascello Baffigo e del tenente pil. Caponetti che con azione combinata di due aerosiluranti hanno colpito gravemente una portaerei; nel secondo figurano i nomi del ten. pil. Copello e del ten. di Vascello Olivari che hanno pure silurato una grossa unità avversaria. Il ten. Copello, che ha appena 22 anni, è figlio di un ufficiale aviatore deceduto in volo nel 1929, è stato allievo dell'Istituto « Maddalena » dell'Opera Nazionale Figli Aviatori, e proviene dal Corso « Rex » della Regia Accademia Aeronautica. I due Bollettini sopra citati riportano anche i nomi di altri equipaggi di « picchiatori » e di bombardieri in quota che hanno pure compiuto con successo ardimentose azioni contro unità della flotta nemica nel Mediterraneo. Sono i piloti, magg. Fadda, ten. Malvezzi, serg. magg. Mazzei e sergente Crespi.



**NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO**



S.21

A parte il problema del biposto come veleggiatore e la sua adattabilità all'allenamento senza pericolo, vogliamo qui trattare alcune questioni costruttive del biposto in base a due maniere di esecuzione.

Nella costruzione dell'aliante «S 21» due sono state le questioni principali e cioè:

1) Costruzione in legno o in tubi d'acciaio?
2) I sedili a tandem oppure affiancati?

Poiché in ambedue i casi solamente la pratica può rispondere esaurientemente, sono stati realizzati, in corrispondenza ai problemi posti, tutti e due i progetti.

Purtroppo la mobilitazione ha reso impossibile una prova parallela completa, ma ciononostante dai diversi voli si sono potuti trarre esperienze sufficientemente esaurienti.

Come mostrano i disegni dei due «S 21» si tratta nella parte principale di un logico ingrandimento dei tipi a montanti «S 15» e «S 19».

Nella costruzione si è rinunciato ad alcune caratteristiche, considerando invece principalmente il basso prezzo di costruzione, che non doveva sorpassare quello di un monoposto, e la manovrabilità.

Risultarono naturalmente delle misure normali e le due soluzioni: sedili a tandem — fusoliera ovale in legno compensato; sedili affiancati — fusoliera semplice, poligonale in tubo d'acciaio.

Mentre nella prima realizzazione il pilota anteriore gode di una visibilità ottima, le condizioni di visibilità dal sedile posteriore sono sensibilmente ridotte dalla falda soprastante e dalla testa del pilota anteriore.

Ciononostante l'aliante può essere pilotato pure dal sedile posteriore, anche nel volo a rimorchio. Più favorevole a questo riguardo l'esecuzione con i sedili affiancati. Accorciando leggermente il naso della fusoliera è stato possibile ottenere ottima visibilità per ambedue i piloti. Per evitare una fusoliera troppo larga i sedili sono stati digradati per 27 cm. in profondità.

L'impennaggio a sbalzo e le ali ad un longherone poggiate su montanti in tubo d'acciaio sono stati eseguiti nella maniera usuale in legno con applicazione di lamiere. Le ali sono state munite, a scelta, con diruttori o freni per il volo in picchiata usati finora.

Di speciale interesse in merito alla questione del materiale di costruzione dell'epoca attuale i pesi dettagliati:

	Esecuzione a tandem	Esecuzione posti affiancati
Fusoliera	81,5 kg.	78,5 kg.
Ali	115 »	130 »
Impennaggio	11 »	8,5 »
Montanti	11,5 »	8 »
Peso a vuoto	219 »	225 »

Da questa tabella risulta che la fusoliera in acciaio, rivestita in tessuto, con sezioni della fusoliera maggiori è per lo meno pari di merito alla fusoliera in legno. La questione «fusoliera in legno o in acciaio» può essere decisa, per fusoliere con forme aerodinamiche semplici, assolutamente a favore della costruzione in tubi d'acciaio. Con listelle di legno applicate è stata migliorata la forma della fusoliera e protetto il rivestimento in stoffa nei punti di sfregamento.

L'esperienza di volo nel funzionamento normale ha dimostrato che la creazione di un aliante biposto a scopi multipli ha raggiunto risultati ottimi con ambedue le esecuzioni. Le caratteristiche di volo dei due alianti differiscono di poco. Con un rapporto di planata di 1:20 ed una velocità di discesa di 0,8 — 1 m/sec a 65 km/h di velocità, gli alianti sono impiegabili, con condizioni atmosferiche possibili, per tutti i voli di alto rendimento.

Le caratteristiche di volo, la stabilità e

la manovrabilità sono analoghe a quelle di un buon monoposto.

Ecco i dati generali:
Apertura alare: metri 17; superficie portante: mq 20,2; peso a vuoto: kg. 220;

carico: kg. 160; peso in assetto di volo: kg. 380; carico alare: 19 kg./mq; rapporto di planata: 1:20; velocità di discesa: 0,8 — 1 m/sec.

AVVENTURA fra le nubi

Il noto velivoleista Carlo Stricker ci racconta questa sua avventura.

Partito a rimorchio del «Ca. 100» dal Campo di Asiago, durante le gare nazionali di volo veleggiato del 1938, a bordo del «Cat. 20» I-VOVE, mi sganciai a 400 metri sotto un temporale in formazione. Acquistai quota rapidamente, salendo a 800 metri e raggiunta così la base della formazione, cominciai a fare dei cosiddetti «assaggi», compiendo dei piccoli passaggi attraverso la nube. Costatato che questa non era di violenza preoccupante, m'inoltrai completamente, facendo diversi giri a spirale e quindi, puntando la bussola verso la pianura padana, ne uscii dopo circa 10 minuti. Ripeteci ciò diverse volte e regolarmente, quando ad un certo momento, puntata la bussola nella direzione predetta, continuai a navigare per circa 20 minuti senza uscire dalla nube, la quale si era nel frattempo condensata.

Infine, man mano che avanzavo, innanzi ai miei occhi l'elemento nubiloso si faceva sempre più chiaro a causa del sole che vi batteva dall'esterno, fino ad abbagliarmi gli occhi, che dovetti chiudere per qualche istante. Tutt'ad un tratto a sinistra vidi riflessa sopra una parete della nube l'ombra del mio «Cat. 20», ed anche alla mia destra s'innalzava una parete bianca. Sotto la fusoliera invece l'aria era limpida, per-

metterdomi di vedere una striscia sottile di terra, mentre sopra la mia testa la nube si accavallava fino a prendere la forma di una enorme montagna di vapore. Non riesco a descrivere la bellezza di questo spettacolo.

Ma appena ebbi attraversato quella specie di corridoio, mi trovai improvvisamente in una discendenza fortissima, la quale costrinse il mio apparecchio a scendere dal 5 ai 6 metri al secondo, fino a quando, causata la conseguente perdita di quota, scesi sotto la base della nube, mi trovai in una zona mai vista prima e scorsi il paese di Asiago, ove trovai il punto di partenza, ad una distanza enorme verso ponente. L'altimetro di bordo mi segnava 300 metri ed era evidente che non mi sarebbe stato possibile rientrare in campo in volo di planata. Non volendo assolutamente porre a rischio l'apparecchio in un atterraggio di fortuna, dato che il terreno sottostante era tutto spezzato da avvallamenti, misi in atto tutta la mia esperienza e tentai di recuperare la quota perduta. Notando a poca distanza un grande ascendere di «bave» (parti staccate della massa nuvolosa), mi affrettai a raggiungere quella zona in cerca di ascendenza.

Appena giuntovi, si iniziò la salita: 2-3-4 ed infine 5 metri al secondo! Di conseguenza fui nuovamente inghiottito dall'ormai bene sviluppato temporale, questa volta, però, non navigavo più dolcemente come prima, ma ruzzolavo in un turbine di nube tutto nero. Cominciò il caratteristico aumento di velocità ed io, non volendo sottoporre ad uno sforzo eccessivo le ali del veleggiatore, continuai a «tirare» fino ad arrivare al punto di sentirmi la leva di comando aderente alla cinghia che mi legavano all'apparecchio; nonostante ciò, viaggiai a 120 all'ora. E' da tenere presente che la velocità normale del «Cat. 20» è di 55-60 km. orari.

In un primo tempo temetti per l'apparecchio, ma potei constatare che superava brillantemente questa prova di robustezza.

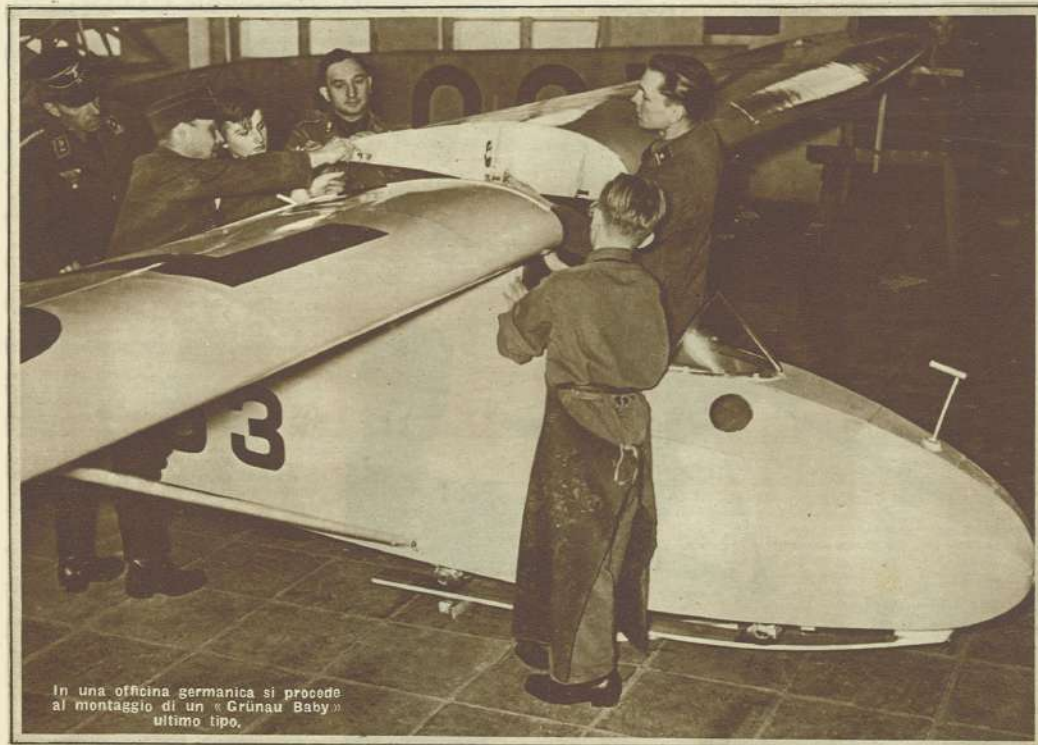
Il mio «cavallo di battaglia», il quale sembrava indiatolato, cominciava ad essere guidato non più dalla mia volontà, bensì dalla violenza del temporale. La bussola ormai non riuscivo più a tenerla ferma, i comandi non ubbidivano; che cosa mi restava di fare?

Attendere con calma che da questo scombusollamento riuscisse a sottrarsi il veleggiatore col suo momentaneamente inutile pilota. Ed infatti, dopo circa mezz'ora, la atmosfera diventava più calma, permettendomi così di tornare a pilotare; ed infine, quando bucai uscendo dalla nube, vidi sotto me il Campo ed il paese di Asiago.

Naturalmente non intendevo abbandonare una così bella ascendenza e così tornai in zona favorevole. Continuai il volo che ormai era tornato calmo, quando mi vidi d'un tratto inseguito da un altro «Cat. 20» a poca distanza dal mio. E chi poteva essere questo «cacciatore silenzioso» se non il valoroso asso ten. Mantelli? Questi, appena fu al mio fianco, m'incoraggiò a resistere tenendomi compagnia per un po', ed infine scese. Purtroppo anch'io dopo, causa il disfarsi della formazione, fui costretto a scendere, atterrando regolarmente sul campo dopo 5 h. 44' di veleggiamento.

Ero stanco, sì, ma soddisfatto e contento, poiché questo volo m'assicurò la Coppa del P. N. F.

CARLO STRICKER



In una officina germanica si procede al montaggio di un «Grunau Baby» ultimo tipo.

appena l'apparecchio — esso fallirebbe nelle sue funzioni al decollo e all'atterraggio. La teoria dell'idromodello può essere ingranata e applicata dal mediocre giovane aeromodellista, senza neanche frequenti riferimenti matematici o formule.

La teoria del decollo

In posizione di riposo, i galleggianti aderiscono alla superficie dell'acqua con l'intera forza di gravità, uguale al peso del modello, agente verso il basso, in un punto del galleggiante situato posteriormente al C. G. del modello. Gli scafi sono leggeri e perciò appoggiano sull'acqua con la poppa leggermente sommersa. Al decollo l'apparecchio acquista velocità, il punto di pres-

soffice è causata dal fluido che passa sopra il profilo. Questa depressione a forti velocità, è grandissima tanto, che è capace di far sollevare ai più recenti bombardieri più di 50 tonni, di peso morto. Immagina (vedi dunque le tremende pressioni create muovendo la stessa superficie curva a forte velocità, nell'acqua, che è ben 800 volte più densa dell'aria).

Per illustrare la teoria del risucchio tenete con delicatezza la parte convessa di un cucchiaino nel getto di un rubinetto, osserverete che il cucchiaino è attirato verso l'interno del getto con una discreta forza, se aumentate il getto e conseguentemente la velocità, maggiore sarà la forza che attira il cucchiaino: la fig. 2 spiega l'esperimento.

Da questo primo esperimento il costruttore

cascata rovesciata, benché ciò può produrre rischio solo a velocità inferiori a quelle del decollo.

Per correggere questo difetto, che si riconoscerà dal troppo lungo decollo, si possono costruire delle prese d'aria, interne al galleggiante, che aspirano l'aria sul gradino, o si può fare il gradino a cuspidi. Ambedue i metodi danno aria al gradino distaccando l'acqua che aderisce al galleggiante, causando un più rapido distacco dalla superficie.

Per il primo metodo possono servire cannuccie di paglia, tubolari di Al., ordinate vicine. Se si usa il secondo metodo bisogna costruire la prima parte del galleggiante a «V» diritto o invertito. Per piazzare

Parliamone di idromodelli

sione avanza, la poppa del galleggiante si alza dall'acqua, la linea di trazione del modello diventa orizzontale e gli scafi scivolano sul redan e sulla parte anteriore. A questo punto la depressione generata dalle ali, la portanza, uguaglia la gravità, che ora agisce in un punto lievemente davanti al redan. Il galleggiante ha ora raggiunto la sua velocità di ammaraggio e di decollo, un istante più tardi il modello si staccherà nettamente dall'acqua e salirà. Il decollo di un idromodello a motore a scoppio dovrebbe, se i galleggianti sono di buona forma, avvenire in circa due metri, forse anche meno. La fig. 1 illustra i vari passaggi durante il decollo di un ordinario monoplano.

Effetto di risucchio

Se tuttavia il decollo avviene in troppo spazio, o non avviene affatto, la causa è sicuramente dovuta al risucchio. Quando il modello prende velocità, le forze agenti verso il basso possono, su di un galleggiante mal disegnato, aumentare, essendo la forza di gravità aumentata dal risucchio. Il risucchio si crea quando una superficie convessa viene in contatto con un fluido in movimento. Tutti quelli che si interessano di aviazione sanno bene che due terzi della forza di sostentamento di

deve dedurre la forma e regola per la costruzione degli scafi d'un idromodello. «Nessuna superficie, sia orizzontale che verticale, a contatto con l'acqua deve essere concava o convessa nel senso longitudinale».

Ricorderete che questa regola è applicabile solo alle superfici dei modelli non ai bordi o alle linee che hanno solo lunghezza. Lo effetto del risucchio in uno scafo di idromodello è illustrata nella fig. 3 che mostra gli effetti della pressione nei vari periodi su di un galleggiante a sezione rotonda e semicircolare. Come si vede, quello a sezione circolare non solo viene sommerso, a forti velocità, ma formerà una eccessiva scia, apparendo come un uccello con le ali spiegate toccanti l'acqua.

Azione del gradino

Per rompere l'armonico scorrere dell'acqua attorno allo scafo e avere un «punto di rottura» definito, si costruisce quasi sempre un gradino o redan, il redan, o il doppio redan, è usato nella costruzione degli idromodelli a un galleggiante o a due, ma non è applicato agli scarponi corti e ai triplici galleggianti. Alle volte il gradino può fallire il suo scopo producendo un armonico flusso d'acqua della forma di una

il redan rispetto al modello, la migliore posizione è leggermente dietro alla verticale passante per il C. G.

(Continu.)



A Roma si notano da qualche tempo in dubbi segni di risveglio. Gli aeromodellisti si danno da fare ad organizzare raduni e appuntamenti e gare amichevoli; la R. U. N. A. sembra abbia affrontato in pieno il problema delle scuole che nella capitale è particolarmente grave.

In questi ultimi giorni ben tre scuole sono state inaugurate ufficialmente: una di esse è la solita vecchia scuola di via Ruggero Bonghi che ha riaperto i battenti dopo esser stata ampliata e rimodernata.

Un'altra scuola si è aperta nei locali della 34. legione della G.I.L. presso il Liceo Ginnasio Visconti ed una terza è stata collocata in alcuni locali della 27. Legione alla quale appartengono gli studenti del «Nazzeno».

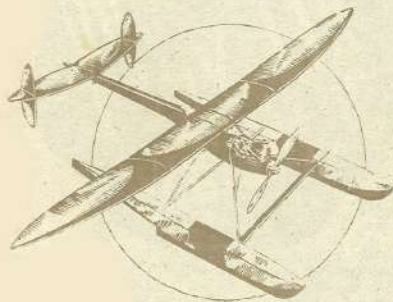
Alle inaugurazioni sono intervenute molte personalità, fra le quali il Governatore di Roma, il Federale, ecc.

Una quarta scuola funziona già da qualche tempo presso l'Istituto privato «San Gabriele» al viale Parioli; alcune altre sono in progetto od in via di allestimento, una delle quali in Trastevere sotto la guida di Roberto Bonazzi.

Uno dei problemi più urgenti attualmente è quello degli istruttori. Ne occorrerebbero una diecina e non ce ne sono che tre o quattro.

Presso la Sede provinciale della R. U. N. A. di Cremona, presenti la rappresentanza dell'Autorità militare, della Zona aerea territoriale è stato inaugurato il VI corso di aeromodellismo. Nel salone della sede, erano convegnuti tutti i partecipanti al corso, che quest'anno si annuncia ben più numeroso dei precedenti: circa 120 saranno infatti i giovani Balilla e Avanguardisti che daranno vita a questa importante e basilare attività della suddetta R. U. N. A., che, in questo settore, ha già raggiunto lodevoli affermazioni.

La cerimonia inaugurale, svolta con stile sobrio quale si addice all'attuale momento, è stata aperta con il saluto al Duce.



E' una splendida giornata di estate con delle nuvolette e un cielo meravigliosamente blu, che si rispecchiano sulla superficie piana di un lago. Un lago disturbato solo presso le rive dove una leggera brezza increspa l'acqua producendo miriadi di mobilissime gemme multicolori. E' una giornata adatta per lo sport e il divertimento, una perfetta giornata per provare le due nuove creazioni di due geniali aeromodellisti del gruppo locale: due bei modelli che galleggiano vicino a riva con i motori al minimo, regolari ed equilibrati.

Il fracasso aumenta: una lunga scia e un modello quasi salta dalla superficie dell'acqua per salire con armonici cerchi nel cielo, scende poi lontano, in mezzo al lago, qualche minuto dopo. Un altro poderoso

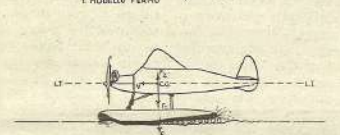


FIG. 1

ruggito e l'altro apparecchio si lancia sulle orme del suo fratello. Ma il rombare del motore sembra affaticato, come se una forza nascosta tenesse il modello attaccato all'acqua. La velocità gradatamente aumenta, il modello ondeggia, vibra tutto, mentre tenta di liberarsi dall'acqua. Fa un largo semicerchio e torna finalmente a riva col motore spento. Una volta dopo l'altra non riesce a decollare, finché il giovane costruttore, avendo esaminato tutti i possibili aggiustamenti da lui conosciuti, si arrende e decide di imparare dal suo compagno più fortunato il segreto di disegno, che trasformerà il suo motoscafo alato in un buon modello.

Esaminando i galleggianti del nostro sfortunato costruttore li troviamo di ottima forma, ben lavorati con curve e lati aerodinamici; il fondo a «V», il redan ed il profilo che s'incurva gradatamente verso un punto situato all'indietro. E' un galleggiante perfetto dal punto di vista aerodinamico, non offre quasi resistenza all'aria, ma è anche inadatto per decollare e ammarare. Il galleggiante soddisfa a tutte le teorie dell'aerodinamica e ciononostante è un fallimento; perché?

Quali sono i fattori che contribuiscono alla costruzione di un galleggiante solido ed efficiente, non solo aerodinamicamente, ma anche idrodinamicamente? Nessun carrello, scafo, o sci può essere buono se appare solamente bello e se sopporta appena



Un idromodello ad elastico costruito ad Ancona nella scorsa estate

e si è iniziata con una breve profusione del Presidente della Sede Provinciale, il quale, dopo aver accennato agli scopi ed alle finalità del corso, ha incitato i giovani a lavorare con tenacia, perché quest'anno si raggiungano risultati ancora migliori che negli anni precedenti.

Ha quindi preso la parola il Delegato per l'aeromodellismo, il quale ha esposto in breve sintesi i risultati raggiunti nello scorso anno, affermando tutte più che lusinghiere, le quali dimostrano come gli aeromodellisti cremonesi siano perfettamente in linea con gli avvenimenti che esigono serietà di intenti e rapidità di realizzazioni.



Attenzio della Putta, Sesto S. Giovanni. — La questione della distribuzione della superficie del timone rispetto all'orizzontale baricentrica è molto discussa. Quando tutta la superficie del timone di direzione si trova al di sopra dell'orizzontale in questione, si ha, come tu dici, l'inconveniente delle raffiche che tendono a far inclinare il modello, se tutta la superficie del timone si trova sotto al baricentro si corre, invece, il pericolo che il modello non si rimetta da una eventuale scivolata d'ala.

La soluzione ideale sarebbe dunque quella di distribuire la superficie del timone in parti uguali al di sopra e al di sotto della retta baricentrica.

Non so se tu te ne sia accorto, ma i tre casi considerati corrispondono in fin dei conti a tre ben note posizioni del «C. S. L.», a seconda che esso si trovi al di sopra, al di sotto o coincidente rispetto all'orizzontale passante per il baricentro. Come vedi, la conclusione è sempre la solita, quella tante volte predicata: il «C. S. L.» deve coincidere con il «C. G.».

Calcolare il diametro del cilindro-scalo per un'elica, secondo il sistema di Lissajous, non è una cosa facile, soprattutto da spiegarsi qui. Se sai calcolare un'elica e sei sufficientemente padrone della sua teoria puoi provare da solo, ci dovresti riuscire.

Ugo Roasio, Roma. — Per l'attestato di aeromodellista rivolgi ad una delle scuole della R.U.N.A., potresti per esempio andare a parlare con Tosaroni che puoi trovare, con un po' di fortuna, presso la sua scuola in via Ruggero Bonghi.

Può darsi che il «Gott. 239» opportunamente modificato assomigli al «Goldberg G. 5» dello Zipper, ma chi ti garantisce che abbia le stesse caratteristiche? In tutti i modi provare non nuoce.

Il migliore di quei due modelli è senza dubbio quello che alle prove pratiche darà i migliori risultati.

I.K. Gi e Motorista di seconda mano. — Mi fate tutti e due la stessa domanda: dove si possono trovare i disegni completi del motorino a scoppio pubblicato parzialmente da L'Aquilone negli anni passati. Vi rispondo che potrete trovarli da Travagli che, come sapete, abita in Roma, via Lutezia 5.

I disegni in questione sono completissimi, non solo, ma in essi il motore è stato rimodernato secondo i dettami della più moderna tecnica motoristica.

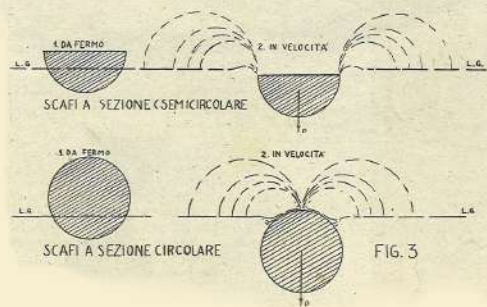
Non ti so dire con esattezza il prezzo di tali tavole ma credo di ricordare che si aggiri attorno alle 25 lire.

Adesso due parole in confidenza: non vi sembra che Travagli stia diventando terribilmente invadente? Basta guardarsi intorno per trovarlo in ogni buco.

GIAR

BAGI - ALCYON
Modelli volanti brevettati

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



Una delle macchine volanti di Leonardo



Storia e tecnica del
VOLO MUSCOLARE

INTRODUZIONE

Oggi più che mai il problema del volo muscolare ha aumentato d'importanza. In molti paesi si fanno esperimenti in questo senso e si provano i più diversi metodi per fare diventare realtà «l'uomo volante» per forza propria.

Pochi sanno quale lunga tradizione è collegata a questo problema. Molto indietro nella storia si può seguirlo. Numerosi sono stati gli esperimenti tentati per la sua soluzione, numerose sono state le vite umane sacrificate a questa idea.

Con la forza di centinaia di cavalli i motori dei nostri apparecchi sportivi e da trasporto solcano le vie del cielo, maestosamente e dirigibili vanno da continente a continente, il volo dell'uomo è diventato realtà; ma l'uomo volante per propria forza muscolare è rimasto un desiderio insoddisfatto.

Tutti quelli che oggi si occupano della soluzione di questo problema potranno trovare nuovo incitamento e insegnamenti da esperienze già compiute. Gli ambienti interessati dell'aviazione potranno seguire idee dalle quali ricavare nuove preziose basi al loro sapere e non per ultimo gli incompetenti apprenderanno da quanto esporremo la vastità e l'importanza di un nuovo campo di studi per cui le generazioni passate hanno lavorato inutilmente.

Il compito nostro è difficile, poiché, come sempre in problemi simili che si trovano allo stato iniziale un sì o un no definitivo sui differenti metodi di soluzione non è pronunciabile e già troppo spesso in altre occasioni sono stati presi in ridicolo esperimenti che, in ultima analisi, sono stati in seguito riconosciuti quali giusti punti di partenza. Questo errore deve essere eliminato e ogni possibilità per la soluzione del problema deve essere trattata con ponderata obiettività. Oltre a ciò si vuol dimostrare per quale ragione i detti esperimenti non hanno potuto portare ad un successo.

In quale maniera il volo muscolare umano potrà realizzarsi? Perché la sua attuazione è così preziosa? Sono queste le domande alle quali le righe seguenti dovranno rispondere non con un racconto freddo, ma con un nesso logico dei concetti.

Il valore del libro non può essere diminuito dal fatto che i seguaci di un determinato metodo di soluzione facciano agli autori il rimprovero di avere prospettato maggior successo ad altro metodo. E' più facile negare un problema insoluto che affermarlo, e significherebbe svuotare le seguenti trattazioni se si volesse con-

siderare il metodo finora coronato del maggiore successo, come il migliore e il più promettente per il futuro. Perché tale metodo allora, se è l'unico giusto, non ha portato ancora ad una soluzione definitiva? Certamente perché ancora non è libero di errori o forse perché segue una strada falsa.

AI PREISTORIA

Il desiderio dell'uomo di elevarsi nei cieli con la forza dei propri muscoli è antico quasi quanto l'umanità stessa. Nei miti e nelle leggende di tutti i popoli troviamo dei racconti, secondo i quali sono stati intrapresi dagli Dei e dagli uomini dei tentativi di volo secondo le leggi del volo degli uccelli. Naturalmente l'uomo primitivo non poté trovare altre possibilità per elevarsi dalla terra di quelle osservate nella natura.

Dal momento in cui l'abilità dell'uomo fu sufficiente per la costruzione di congegni adatti, si sono avuti sempre nuovi «uomini volanti»; i quali, sia anche solo per brevissimo tempo, si lasciavano portare dall'aria. Innumerevoli sono i tentativi con i quali la fantasia degli uomini cercava di quietare il vecchissimo desiderio.

Le leggende classiche del volo, i cui eroi attraversano senza fatica l'oceano dell'aria, hanno stimolato la maggior parte degli inventori a creare l'apparecchio adatto per il corpo umano che potesse con le ali, simili a quelle dell'uccello, rendere possibile il volo dell'uomo. Però questa imitazione servile del volo degli uccelli non li fece andare avanti nei loro tentativi. Come punto di lancio sceglievano a preferenza luoghi elevati, tetti, torri, e basse cime di montagne. Da qui il loro volo avrebbe dovuto portarli all'insù o almeno in direzione orizzontale. Ma il desiderio rimase insoddisfatto. Quasi senza eccezione cadevano con grande rapidità al suolo e perdevano la vita già al primo tentativo, o per lo meno si rompevano le ossa.

Un primo tentativo storicamente confermato dovrebbe essere stato fatto nell'anno 67 d. C. dal Mago Simone. Diversi vecchi autori di storia ecclesiastica parlano di questo avvenimento al quale avrebbe assistito Nerone. Lo storico romano Svetonio racconta nel capitolo 12 del sesto libro della sua opera storica che sotto il regno di Nerone «un fearo» sia caduto, durante il suo primo tentativo di volo, vicino alla casa dell'imperatore insudiciandola col suo sangue. Da questa relazione non risulta né chi fosse l'uomo volante né che aspetto avesse il suo apparecchio di volo.

Un altro libro dell'antichità, il libro apocriefo di leggende «Acta Petri e Pauli», racconta come all'epoca di Nerone il Mago Simone fosse venuto a Roma, e arrampicatosi su un albero avesse cominciato a volare. Per un breve tempo gli spiriti infernali lo avrebbero mantenuto sospeso. Ma poi sarebbe precipitato nella strada sacra vicinissima alla casa di Nerone. La impresa dell'ardace ebbe così una fine

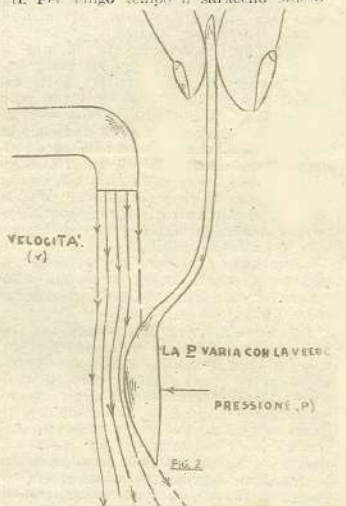
sanguinosa. Il volo di questo mago, che secondo le tradizioni, ha volato più volte, somigliava al volo degli uccelli. Larghe vele simili ad ali permettevano una dolce discesa da punti elevati.

Se si deve credere alle relazioni degli storici romani e al libro delle leggende il Mago Simone è senza dubbio il primo uomo che abbia volato con le proprie forze. Chiamare questo volo il primo «per forza umana» è quindi giusto, ammettendo che Simone, come pure la maggior parte dei successivi uomini volanti di questa specie abbia voluto con i movimenti delle braccia e delle gambe, raggiungere una sospensione prolungata nell'aria simile a quella degli uccelli.

Intorno all'anno 875 l'arabo Abù'l Quasim ben Firnas, chiamato il saggio dell'Andalusia, fece un tentativo di volo saltando, con ali artificiali, da una collina. Il tentativo non riuscì e l'uomo volante morì.

Inoltre, secondo una relazione del XIV secolo del cronista inglese Henri Knighton, nell'anno 1060 il monaco dei Benedettini Olivier, si gettò dalla torre del convento di Marmesbury, con grandi ali artificiali che si era legato alle braccia ed alle gambe. Ma precipitò al suolo e pagò il suo ardore con la vita.

Di un tentativo interessante, ma ugualmente infelice nel suo esito, racconta lo storico bizantino Niketas Akominites. Egli scrive della visita del Sultano dei Selgiucchi Kihidich Arslan II all'imperatore greco Manuel Komenes a Costantinopoli nell'anno 1161 e racconta: «Un saraceno allora si arrampicò sulla torre dell'ippodromo e si dichiarò pronto di attraversare a volo la pista. Egli stava sulla torre vestito di un abito molto lungo e largo, era bianco e verghette di vimini arcuavano la schiena. L'intenzione del saraceno era di volare per un breve tratto lasciando che il vento gli facesse l'abito». Inutilmente l'imperatore e il sultano tentarono di trattenerlo da scendere. Gli spettatori divennero impazziti. Per lungo tempo il saraceno strac-



vento. «Quando questo» così scrive lo storico, «gli sembrò favorevole, si mosse come un uccello e sembrò volare per aria. Per più volte alzò e abbassò le braccia sforzandosi di acchiappare il vento. Ma non durò a lungo che precipitò al suolo come una pietra, rompendosi tutte le ossa».

Giovanni Battista Danti di Perugia avrebbe nel 1490 trasvolato, con due ali da lui costruite, partendo da un punto radzato le insenature del lago Trasimeno. Un trattato scientifico stampato a Perugia racconta di questo volo senza indicazione precisa dell'anno: «Quando un giorno molti nobili signori vennero a Perugia per le nozze di Paolo Baglioni e presero parte ad un torneo nella via principale, Danti improvvisamente si calò da una torre vicina con un congegno di ali che si era costruito in rapporto al peso del suo corpo. Arrivò con uno strepito abbastanza forte, sorvolò felicemente la piazza del mercato sulla quale si erano radunati molti spettatori, ma appena aveva volato per 300 passi, si riprese un ferro dell'ala sinistra, cosicché cadde sul tetto della chiesa di S. Maria delle Vergini ferendosi gravemente».

Profondamente dettagliatamente si occupò Leonardo da Vinci dell'arte del volo umano. Nei suoi scritti rimasti troviamo i primi schizzi tecnici per un congegno di volo adatto al corpo umano. Secondo il pensiero del grande Maestro l'uomo volante si doveva trovare, nell'apparecchio, in posizione orizzontale provocando con le braccia il movimento.

(Continua)

la ciabatta di

TILSON



(Continuazione del num. precedente)

Patrick O' Connor muoveva solennemente la sua mastodontica figura sepolta sotto una montagna di alamburghi dorati e di guarnizioni preziose da una parte all'altra del portone del lussuoso palazzo, e facendo ciò imprecava in buon irlandese, non cessando però di sorridere, affinché i passanti, ignorando la lingua natia del brav'uomo, potessero supporre che le sue labbra non facessero che lanciare nell'aria profumata una serie nutrita di piacevoli considerazioni sulla generosità del tempo e la bontà del whisky che, certo, a casa Franklin doveva scorrere a torrenti. Ma in realtà, come abbiamo detto, Patrick O' Connor era indignatissimo contro la strana invasione di gatti. Più le sue minacce ne allontanavano, più oscure voci ed istinti reconditi li attiravano. Infine, egli stava per riordinare all'aiuto di qualche robusto inserviente, quando avvenne un fatto di tale importanza da mutare di colpo il corso degli eventi. Il buon Patrick imprecava contro tutti i gatti del globo, e gesticolava in modo in verità poco equivocabile, quando dalla strada salì un rumore che rapidamente andò crescendo di intensità, sino a raggiungere le caratteristiche di un allarmante fragore di macchine a pazzesca corsa sull'asfalto dell'arteria cittadina. Quello che specialmente colpì la fantasia di Patrick fu il fatto che al rombo dei motori si univa quello delle ben note sirene della polizia.

— Per tutto il salmore del Klondike! — esclamò il dabben uomo ritirandosi velocemente dietro lo stipite dell'ampio portone — i gangsters!

Trascorrendo gran parte della sua esistenza sulla soglia del monumentale portone di casa Franklin, Patrick O' Connor aveva avuto sino ad allora modo di assistere a varie battaglie più o meno emozionanti tra delinquenti e poliziotti, e il ricordo di una raffica di proiettili che una sera gli aveva trasformato il berretto in uno staccio da farina contribuì certo ad acuire la sensazione nervosa che subito si era impadronita di lui. Dal rettangolo luminoso del portone i suoi occhi esterrefatti scossero una fuga precipitosa di passanti; auto mobili e autobus facevano a gara a cercar riparo sui marciapiedi. Infine il rombo divenne assordante ed il gigantesco portiere allibì vedendo improvvisamente comparire una lunga automobile bianca diretta a tutta velocità, con mira ben precisa, esattamente verso il luogo ov'egli si trovava. Tutto avvenne in un quinto di secondo. Mentre gli scivolava con un gomito a terra, la pesante macchina balzava sui gradini piombando sui marmi dell'atrio e fermandosi quindi, dopo un breve vertiginoso roteare, nel mezzo dell'ampio vano. Dietro all'automobile era comparso un certo numero di potenti motociclette bicilindriche montate da agenti in uniforme, le quali, sotto la spinta dell'inseguimento, imitarono l'automobile penetrando in gruppo nel salone d'ingresso alla casa, per arrestarsi, con un fragore infernale, contro le pareti di preziosi alabastri.

Patrick O' Connor vide, in un velo di nebbia, gli agenti dell'ordine smontare dai loro cavalli d'acciaio e precipitarsi sull'automobile, e da questa uscire, con fare disinvolto e grazioso, una sottile ragazza dal volto ridente e dalla chioma biondissima, che subito salutò con un cenno elegante della mano finemente guantata.

— Mani in alto! — urlò un sergente strabuzzando gli occhi sulla donna — vi arresto!

— Sotto quale imputazione, ammiraglio?

— chiese sorridendo la fanciulla.

— Eccesso di velocità, disobbedienza alla

forza pubblica e violazione di domicilio!

A questo punto Patrick O' Connor finalmente riavutosi, corse a far parte della folla in divisa, subito ossequiato dagli agenti confusi alla vista di tante decorazioni d'oro e d'argento.

— Arrestatela! — gridò il buon irlandese scuotendo il suo mastodontico corpo — E' una pericolosa gangster! Non ve la lasciate scappare!...

— Ma no, caro amico — sorrise, calmissima, la ragazza scuotendo i capelli ondulati e ravviandosi poi con un gesto indolente — prima voglio conferire con il caro zio...

— Zio? — domandò il sergente motociclista — di chi intendete parlare?

— Non vi lasciate incantare! — urlò Patrick.

— Mio zio... il bravo Franklin... lo conoscete? — rispose cordialmente la giovane.

— Questa donna asserisce d'essere la nipote del signor Franklin — informò il graduato rivolto alla sua gente attentissima.

— Essa, certamente, mentisce.

— Voi dite di conoscere il signor Franklin? — chiese, un po' impacciato, il buon irlandese facendosi avanti.

— Se ne sono la nipote!

— Ma voi non l'avete mai vista, vero? — chiese il sergente al portiere.

— Affatto. Mai sentito parlare di nipoti del signor Franklin...

— Vedete? — esclamò il poliziotto rivolgendosi di nuovo alla fanciulla, che non aveva mai cessato di tenere sotto la minaccia della sua rivoltella.

In quel momento un miagolio disperato si fece udire. Uno dei tanti gatti che pri-

ma popolavano l'atrio e che all'improvviso irrompere della fragorosa colonna motorizzata si erano sparpagliati a cercar ricovero negli anfratti delle colonne e dei pilastri, spinto da curiosità e dimostrando inoltre un inusitato ardire era comparso tra le gambe guarnite di gambali degli agenti, e sembrava chieder con robusti miagolii una spiegazione di tanto movimento.

— Cosa fanno questi gatti? — chiese la ragazza saltando dalla macchina — Ma hanno fame!

— Se vi dico che non la conosco! — proseguì Patrick — Arrestatela, vi dico! Si merita trenta anni. Certo è lei che iersera ha svaligiato la «Pacific Bank». Morrison promette 5000 dollari di mancia a chi...

— Ma finitela con queste storie! — interruppe, finalmente un po' irata, la strana fanciulla, voltandosi nelle mani con gesti carezzevoli il corpino setoso del miccio. — Da quanto tempo voi prestate servizio qui dentro?

— Mah... — barbugliò Patrick tra l'interesse generale — Sono stato assunto ieri mattina, veramente...

— Vedete? — gridò, questa volta ilare, la fanciulla — Io manco da casa da sei anni!

— Ma dunque voi siete realmente la nipote di Franklin? — chiese il sergente riponendo, con sommo imbarazzo, la rivoltella nella fondina.

— Quando vi dico...

— Ma allora cosa state dicendo? — urlò quegli voltandosi improvvisamente verso il mortificatissimo Patrick — voi osate burlarvi della polizia! Avete le carte in regola? Mi sembra di ricordarmi il vostro muso...

Inginocchiata a terra, nel mezzo di un gruppo di miagolanti gattini, la bionda e dinamica fanciulla offriva intanto un assai strano spettacolo. Le bestiole le stavano d'attorno con le code dritte, strofinando contro la sua gonna i dorsi lucidi ed arcuati.

— Sergente — fece d'un tratto la ragazza interrompendo le minacce del poliziotto — perché non mi andate a comprare un po' di trippa? Questi gatti hanno fame...

Il graduato fece una leggera smorfia, ma subito dopo, commosso da un grazioso sorriso della sua ex-prigioniera, si diede un colpo sul cappello, ponendosi rigidamente sull'attenti. Tirò ancora un'occhiata

minacciosa all'alibito portiere, quindi comandò ai suoi uomini:

— In macchina, ragazzi! Un dollaro a chi porta per primo la trippa alla signorina!...

— Trippa di vitella! — urlò la fanciulla, mentre lo squadrone si allontanava rombando.

(continua)

MARIO GUERRI

AEROPLANI NEMICI

FUSOLIERE

Le fusoliere dei tipi più antiquati sono per lo più costituite da tralicci a rivestitura semiportante, e solo in parte come nei tipi «Bloch 131» e «Armstrong Whitworth Whitley» sono fusoliere a guscio.

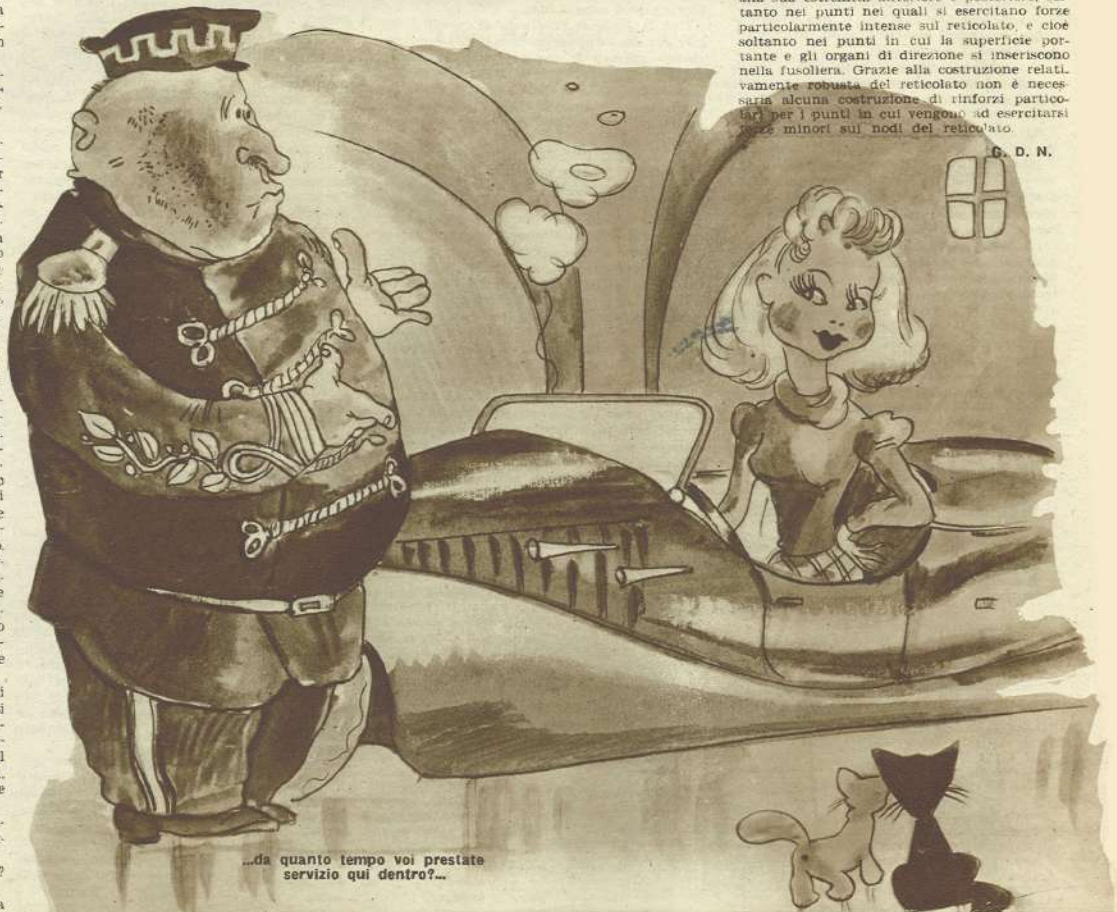
I tipi più recenti sono invece tutti forniti di fusoliere a guscio. A parte il «Vickers Wellington» che sotto questo aspetto costituisce un'eccezione, soltanto il «Morane Saulnier 406» possiede una fusoliere a traliccio costruita a tubatura di duraluminio con rivestimento di stoffa. La fusoliere a guscio del «Bristol Blenheim» possiede un rivestimento con pletti dello spessore di 0,8 mm. e i rinforzamenti longitudinali sono costituiti da profili aperti relativamente deboli e corrono lungo tutti i profili delle ordinate della fusoliere senza collegamenti tra di loro.

Moto più robusta è la costruzione della fusoliere a guscio del «LeO 45» la quale nella rivestitura ha uno spessore di pareti in duraluminio di un millimetro e i rinforzamenti longitudinali sono costituiti da robusti profili chiusi la cui gamba è rinforzata da un piccolo listello cavo.

Le ordinate hanno una sezione a forma di L e sono abbastanza vicine le une alle altre; nei punti in cui esse sono intersecate dai profili longitudinali, sono munite di lamiere di collegamento a forma di ponte e saldate, mediante ribattini, con i profili longitudinali.

Una forma speciale è quella del «Vickers Wellington» che è costruita secondo i sistemi dell'ala portante geodetica. La parte superiore, la parte inferiore e anche le due parti laterali della rete geodetica della fusoliere, vengono costruite separatamente e poi saldate nel montaggio ai correnti della fusoliere mediante ribattini scavati. I correnti della fusoliere sono formati da tubi a parete spessa come i correnti dei longheroni dell'ala. Delle coordinate si trovano nella fusoliere, oltre che alla sua estremità anteriore e posteriore, soltanto nei punti nei quali si esercitano forze particolarmente intense sul reticolato, e cioè soltanto nei punti in cui la superficie portante e gli organi di direzione si inseriscono nella fusoliere. Grazie alla costruzione relativamente robusta del reticolato non è necessaria alcuna costruzione di rinforzi particolari per i punti in cui vengono ad esercitarsi forze minori sui nodi del reticolato.

G. D. N.



...da quanto tempo voi prestate servizio qui dentro?...

La III^o Squadriglia

E' segnalato un movimento di truppe nella zona X: ordine alla 3^a Squadriglia di effettuare una immediata ricognizione offensiva. L'ordine arriva alle 14, quando sul campo e tutto intorno grava un'aria immobile, calda, polverosa. Le palme dum sbarrano nel cielo levigato in azzurro i rami fronzuti a pennacchio: qualche baobab, più solenne, torreggia un po' goffo. La terra è arsa e gialla ed i cespugli bassi, pettinati, visti ad una certa distanza, uniformano il terreno in modo da dare a questo l'aspetto di un prato verdastro e soffice. Anche gli uccelli — di solito così petulanti — tacciono. Gli apparecchi sono al riparo sotto le reti mimetiche che mettono in terra uno strano mosaico di luci e di ombre. I piloti dormono sulle brandine, sotto le tende aperte e all'ombra di qualche albero ospitale. L'orizzonte tremola tutto e il campo sembra fumare per l'aria calda che si leva dalla terra impalpabile e arroventata. C'è solo la sentinella, in mutandine e casco, che, moschetto in spalla, intesse la sua marcia avanti e indietro, lungo il percorso assegnato.

Un sottufficiale giunge di corsa dal tendone del comando e passando grida l'ordine di volo per la 3^a Squadriglia. Alla sua voce si uniscono immediatamente molte altre: i piloti chiamano i loro attendenti, i motoristi si cercano, gli armieri corrono alle macchine per un'ultima verifica, gli avieri son desti e son presso ai velivoli. I piloti più solleciti sono già presso il Comando; si attende il comandante della Squadriglia il quale non tarda ad arrivare: ha già il casco calzato ed un fazzoletto di seta intorno al collo; un giubbone di pelle infilato sulla maglietta e sui pantaloncini bianchi, corti. Intorno a lui si stringono gli altri componenti la squadriglia che vestono quasi tutti nello stesso modo. Ogni traccia di sonno è scomparsa. Gli occhi sono vivi e attentissimi, concentrati sul volto del colonnello comandante il campo il quale ha spiegato una carta su un tavolino e con le mani secche e nere la tien ferma mentre parla e fissa con parole aride l'obbiettivo. L'indice destro si punta poi all'angolo di un quadrato, di cui tutti prendono nota, e scorre per qualche centimetro lungo la linea. Il rapporto è finito. Un saluto cordiale e breve, un sorriso aperto e l'augurio di compier bene la missione.

In fondo al campo è già alto il frastuono dei motori. Il capo squadriglia riunisce a sua volta intorno a sé, per pochi minuti, i suoi gregari. Cifre, parole ridotte al minimo.

Si parte. Ogni apparecchio ha intorno due o tre avieri che attendono. Il pilota si arrampica agile e il muscolo si disegna nitido sulla gamba brunita; la sciarpa che è intorno al collo si tende al vento dell'elica e sbatte e palpita; gli occhiali sono calati a stampare sul volto di ognuno una identica espressione. Il primo aereo va via in un nubo di polvere rossa che lo confonde alla vista e lo stempera. Il secondo lo segue a pochi metri e il sole, succhiato dall'elica, lancia bagliori splendidi. In breve, son tutti in aria, impennati nell'azzurro; poi, spariscono inghiottiti dalla troppa luce.

Il terreno visto da lassù è vario quanto mai. Zone verdi e aride, rosse e gialle; sterpi secchi e pieni di spine; sbavature d'acqua che luccicano come scie di lumaca; pietroni lisci che riverberano lampi; ombre violente brevi e intense, intrico di piste che appaiono e scompaiono, fosse oscure e spianate nude, rasate. Ogni tanto le abitazioni indigene, racchiuse in cerchi irregolari di pietra, punteggiano di dischi di varia grandezza il paesaggio. Ma non vi è traccia di abitanti. Una pista camionabile già battuta da bombe, recita ancora evidenti le tracce dei colpi subiti. La vegetazione aumenta e si addensa intorno



a due, tre sentierini bianchi che sbisciano e si infrattano, avvicinandosi, confondendosi in uno solamente, separandosi di nuovo. Occorre tenere gli occhi bene aperti. La colonna nemica dovrebbe essere in questi paraggi.

Ecco infatti laggiù, su quella pista, qualcosa sospetto, una polvere luminosa che si leva, un serpeggiare di automezzi, un formichio di uomini. L'allarme è presto dato: gli uomini si sbandano di corsa e si nascondono sotto le piante; gli autocarri cercano un'ombra protettrice ed arrestano la loro marcia; nello spazio di pochi attimi la colonna nemica è scomparsa alla vista dei piloti; ma son bastati quegli attimi per decidere l'assalto.

La squadriglia, in fila, affonda verso il nemico; gli apparecchi, distanziati l'uno dall'altro, iniziano il carosello mortale. Il primo aereo è già sopra le piante che nascondono le truppe e gli autocarri: piomba giù come un fulmine, tutto balenante di fuoco e di riverberi di sole; il frenetico rullare delle mitragliatrici punteggia l'urlo del motore e si fonde con questo; il vento rischia contro le ali tese; la pioggia di piombo investe la terra, le foglie, i tronchi, gli uomini, i mezzi, tempesta su tutto. Grandinata tremenda. Nella corsa vertiginosa immagini istantanee, striate, rimangono incise nell'occhio del pilota: schiene curve a terra, gambe in fuga precipitosa a cercare scampo, autocarri acquattati die-

tro ad un tronco nella vana speranza di sfuggire al martellamento aereo.

I rami che sembravano voler arrestare l'impeto dell'apparecchio italiano si schiacciano adesso in terra; la loro corsa è rallentata, si rimpiccioliscono, spariscono gli uomini. Il caccia ha preso nuovamente quota; il motore canta la sua più bella canzone. Una virata d'ala, brusca, ebbra di luce e di gioia, ed il primo si aggancia all'ultimo per ricominciare la giostra. Gli altri aerei, a loro volta, hanno gettato sul nemico raffiche mortali premendolo al suolo sotto l'incubo delle ali veloci che passano e ripassano incessantemente le une dietro le altre. Quanto dura la folle sabbanda? Fino all'ultima cartuccia.

Già si accendono i primi focolai d'incendio: si levano biancastre le prime colonne di fumo; crepitano le ramaglie e si torcono sotto la fiamma sempre più forte. Le armi, da terra, hanno sparato invano; i loro proiettili non hanno arrestato la corsa temeraria degli aerei. Un autocarro brucia, ed un altro, un altro ancora. La furia celeste è passata e gli uomini si alzano per riordinarsi, cercare di salvare quello che è possibile, continuare la marcia. Ma quanti di essi son restati con la faccia affondata nella polvere? La colonna ha subito una tremenda decimazione ed ognuno dei superstiti ha ancora negli orecchi il sibilo delle macchine che si avventano, l'urlo forsennato dei motori, il gracchiare delle mitragliatrici.

In alto, nell'azzurro, la 3^a Squadriglia si dispone di nuovo in formazione per entrare impeccabilmente, come dopo un volo di scuola, in campo

PERSEO

PORTAEREI

Ora che le forze aeree italo-tedesche hanno decisamente indebolito il potenziale bellico marittimo inglese nel Mediterraneo, falcidiandone soprattutto le unità portaerei, acquista particolare interesse un articolo pubblicato recentemente dalla rivista *The Sphere* sull'impiego bellico di queste navi. «Dopo un cattivo inizio — scrive la rivista — le navi portaerei hanno dimostrato in questa guerra che esse possono essere di validissimo aiuto a una flotta in navigazione. Il potere offensivo degli aeroplani imbarcati è enorme, e la nave portaerei può adempiere a cinque funzioni: 1) lanciare in volo dei caccia per difendere una flotta dagli attacchi aerei; 2) lanciare in volo dei bombardieri per colpire una flotta nemica che si trovi fuori del tiro delle artiglierie navali; 3) lanciare in volo aerei da ricognizione allo scopo di ricercare le formazioni nemiche e fotografarle; 4) lanciare in volo aerei destinati a proteggere convogli dagli attacchi marittimi ed aerei; 5) operare come trasporto per trasferire aerei da un punto ad un altro. Ne consegue che una nave portaerei, per effetto degli apparecchi che ha a bordo, può essere arma offensiva o difensiva».

«Disgraziatamente però, essa è molto vulnerabile dagli attacchi aerei e di superficie. Il suo vasto ponte di lancio non può essere corazzato per evitare che il centro di gravità della nave si sposti troppo in alto, molto al disopra del baricentro. Inoltre, la portaerei non può avere il profilo basso e sfuggente delle navi da battaglia e, di conseguenza, emerge notevolmente come ottimo bersaglio in mezzo al resto della flotta. Infine, allo scopo di consentire ai suoi aerei di agevolmente decollare, essa deve marciare a tutta forza controvento, non importa quale sia la rotta della squadra a cui è aggregata. Per quel che riguarda il numero degli aerei trasportati, esso varia dai 72 dell'*Ark Royal*, ai 15 dell'*Hermes* (10.800 tonnellate). Tra questi si annoverano caccia monoposti, bombardieri a tuffo, aerosiluranti e ricognitori».

La maggior parte degli aerei della «Fleet Air Arm» hanno caratteristiche di volo inferiori a quelle dei corrispondenti tipi terrestri. Nell'ultimo biennio fu adottato il biposto monoposto da caccia e bombardamento a tuffo «Blackburn Skua», seguito recentemente dal monoposto «Fairey Fulmar». La rivista dà infine il seguente elenco degli aerei britannici imbarcati sulle navi portaerei: «Gloster Sea Gladiator», monoposto da caccia, «Fairey Fulmar», biposto da caccia, «Blackburn Skua», biposto da caccia a tuffo, «Fairey Swordfish», triposto, biplano, ricognitore, silurante, osservatore, «Fairey Albacore», triposto silurante, ricognitore, osservatore, bombardiere a tuffo, «Supermarine Walrus», osservatore, ricognitore, idro-anfibio.

POSTA aerea

A molti che aspettano risposta a lettere inviate a « Zio Falcone » molto tempo fa io dico: ricominciamo da capo. Voi sapete che la guerra ha fatto allontanare dalla redazione un mucchio di buona gente. Primo a partire è stato l'ing. Lu. poi Mariotti, poi Bacchelli, poi Guerri. Un guaio, insomma. Per colmo del guaio io sono stato poco bene per qualche tempo. Le lettere si sono accumulate sul tavolo. Ce ne sono di vecchie: alcune di vecchissime. Molti, non ricevendo risposta alla prima lettera ne hanno scritta una seconda, e magari una terza. Abbiamo risposto un po' a caso, come capitava. E' accaduto, così, che sono rimaste sul mio tavolo lettere alle quali abbiamo risposto già. Per ciò vi chiedo un piacere. Chi ha scritto prima del 31 dicembre cose importanti senza aver ricevuto risposta, riscriva brevemente. Risponderemo sul giornale, o a mezzo posta ordinaria. A sostituire quella parte di Crivello che doveva occuparsi di rispondere direttamente agli aeronauti è stata destinata una signora piena di zelo e di amore per i ragazzi. Questa signora, che ha dei figlioli della vostra età, desidera essere chiamata Donna Amanda. Ella non vi risponderà sul giornale, che quello è compito mio, di Giarella (che pigro, Dio buono, quello là), dell'ingegner aeronautico e di Crivello (quando potrà, quando se ne ricorderà). Già voi sapete com'è fatto Crivello. Un buon ragazzo, al quale io voglio un gran bene; ma acchiappanuvole più di me, smemorato più di me, disordinato mille novecento quarantuna volte più di me; dunque Donna Amanda non risponderà sul giornale, ma direttamente a mezzo lettera ordinaria o cartolina, tutte le volte che io non avrò il tempo di farlo sollecitamente. Vi assicuro che ne sarete contentissimi ed entusiasti. Vedrete. Qualche volta ella vi scriverà « tanti baci » con due c, perché è di origine straniera, ma le sue espressioni di affetto non saranno, per questo, meno sincere e calorose.

Marta, la risposta che aspettavi da Crivello ti giunge invece da me. Ciò che raccontai a Crivello è tanto divertente e enorme che mi viene il sospetto che tutto sia inventato. Se poi la storia non è inventata, tanto peggio. Se la ipotesi è un'ipotesi su una grata come San Lorenzo. Perciò mi fermo qui, secchissimo di non poter pubblicare per intero la tua divertentissima lettera (oh, come sono seccato!). Tenterò presto, in un modo curioso a mia volta, di renderti un favore. Tu, in compenso, raccontami in segreto segretone il seguito della storia. E che la sorte ti arrida. (Ma ohé dico, parla a tuo padre con il cuore in mano, ed egli ti aiuterà. Ma che scherziamo?).

Salvatore Riccardi, detto Allante, Palermo. Tu dici che « finalmente, dopo tre anni » hai « la bellissima occasione » di scrivermi. Affermi che L'Aquilone è il più bel giornale che sia mai esistito sulla faccia del nostro bel pianeta. Esso (il giornale, certo) è ricco di molte notizie che interessano, ecc., eccetera, ma, aggiungi, la materia aeromodellistica è diminuita in maniera fantastica. Concludi esclamando: « Ben, tiriamo innanzi, come diceva quel tizio di cui non ricordo più il nome ». Perbacco, quel tizio non poteva essere che un somaro, o un mulo, o un cavallo, o un tranviere. (Oh, scusa, mi devo fermare un momento per mangiare un cioccolatino.... Ecco fatto: ed ora tiriamo innanzi, come diceva Salvatore Riccardi detto Allante). Dunque, « poco aeromodellismo » parole e musica di Macario. Aspetta che passi la guerra, ti dico, e vedrai che le cose torneranno come prima, meglio di prima. A proposito di guerra, mi dici che per questa ragione voi aeromodellisti di Palermo non potete più fare le gare al campo d'aviazione. Concludi con l'affermazione che se questa guerra non finirà presto tu che hai 16 anni andrai volontario per insegnare ai bretoni che significa Italia. Bene, perbacco. Ti lodo, ma vedi di scrivere, britanni, un'altra volta, invece di bretoni. Io ci tengo. Ti chiamano Aquilone, i tuoi compagni? Ti chiamano così perché vai sempre in giro con il nostro, anzi con il tuo, giornale? Ma bene! Ti chiamano anche Allante, perché hai annunziato di voler fare il corso di volo a vela? Ma arcibonone. Dovresti essere contento. In Spagna, che è una onorata nazione, chi più nomi ha più nobile è. Vuoi un esempio? (Ma prima fammi sgranocchiare un biscotto. Sono le tre di notte ed ho una fame da lupo, da lupo affamato, si intende.... Fatto), ecco l'esempio: Fabian Jeremias Juan Francisco Mendoza y Santiago y Lopez y Bolivar y Vital y Navarro y Granado y Cardillo. Tu ti chiami semplicemente Salvatore Riccardi e Aquilone e Allante. Che plebeo!

Ugo Rosario, di Roma, mi scrive testualmente: « Caro zio Falcone, mi sono pentito tu non mi crederai, eppure è così dopo la mia ultima lettera, nella quale avevo scritto che L'Aquilone è in decadenza, ho provato un rimorso ma così grande, ma è meglio metterci una pietra sopra e non parlarne

più ». Per carità, non parliamone. Aggiungiamo soltanto un po' di virgole al tuo testo e tutto sarà in ordine. Ti ringrazio dei 23 brustolini che ho regalati a Travagli, perché Crivello non c'è.

Giannino Dissette, Rosolina. Farò qualche cosa per te e spero che tu riesca nel tuo intento. Sento che tuo fratello si fa onore nei cieli del Mediterraneo. Brava a lui. Salutami cordialmente tuo padre.

Italo Boscolo - Bibbi, Rovigo. Aggiungo all'ultimo momento alla corrispondenza di oggi questa nota che mi esce malamente dalla penna. Mai ho pensato di giungere a questo, ma, purtroppo, anche alle cose orribili a cui non s'è mai pensato, o mai voluto pensare, si perviene un giorno o l'altro. Questo è uno di quei giorni. Quando ho ricevuto il giornale e notando l'annuncio della scomparsa del tuo povero caraballo io sono rimasto per un momento senza pensiero. Chi mi stava intorno si è stupito grandemente del mio turbamento. Io ho veduto tuo padre l'ultima volta a letto, indisposto. Abbiamo discusso tanto e con tanto calore, e noi due, tu ed io, voglio dire, avevamo fatto una specie di fronte unico contro di lui, poveretto, che pure aveva più ragione di noi, perché lui, con tutto che aveva i segni della guerra nella carne, era di noi assai più idealista, e quindi più nel vero, più in alto. Un grande patriota, il Capitano Riccardo Boscolo Bibbi! Vorrei che l'Italia fosse fatta tutta di uomini puri e leali come lui; magari intransigenti come lui. Tu sei molto giovane, mio caro Italo; incominci la vita ora. Fino a ieri sei stato felice con il tuo babbo, la tua mamma, le tue sorelline e la tua nonna. Certo lo sarai nuovamente fra qualche tempo, quando il dolore tuo sarà diventato un sentimento di struggente dolcezza. Lascia che ti parli così, che io so quest'amara esperienza della vita del giorno che ho perduto mia madre. Tu sei tanto bravo, diligente, saggio, entusiasta della vita. Raccogli dunque i tuoi pensieri, la tua fede, la tua volontà, è seguita a camminare. Bisogna andare avanti. Tutto nell'universo si muove, progredisce, continua, all'infinito. Capirai meglio queste mie parole quando sarai più grande. Io scrivo pensando a tuo padre, che mi è stato amico, un amico pieno di comprensione, di bontà, di cordialità. Io non l'ho dimenticato. Il bene che si fa nel mondo non va perduto. Il bene è una semente che dà sempre i suoi frutti. Sappilo e ricordalo anche tu. Incomincia col dispensare il tuo bene ai tuoi cari, sopra tutto a tua madre, che ha tanto bisogno di te, delle tue generose pre-

mure. Io ti prego, caro Italo, di portare dei fiori anche per me, quando torni dove riposa il corpo di tuo padre. Il suo spirito è con te e con noi. Dio voglia che i suoi voti di vivente si avverino presto e il nostro Paese, che ha tanto sofferto, ritrovi la pace vittoriosa e la prosperità di cui ha bisogno e diritto. Io ti abbraccio con grande affetto. Tuo

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Gino S., Roma. — Ricordo benissimo la tua lettera (cosa strana, vero?), la ricordo soprattutto per gli enormi bolli di ceralacca sopra che appesantivano la busta che tu avevi coperto di geroglifici in rosso e blu. Mi domandai se la misteriosa busta contenesse un documento relativo a un tesoro o un testamento; invece, apertala, scoprii che dentro di essa non c'era altro che un piccolo biglietto con una sola domanda: quanti aeroplani avesse l'Italia. La faccenda dei bolli, caro il mio Gino, mi colpì non tanto perché i bolli di ceralacca mi sono antipatici come le ghette e i bastoni col pomo, quanto perché i bolli erano verdi. A me il verde non piace, tanto nel suo significato... metaforico che reale. Le lettere in inchiostro verde, per esempio (e me ne arrivano, purtroppo, un bel numero), io me le faccio leggere da un segretario. Già, perché lo possiede un segretario, il quale sarebbe, perciò, un sottosegretario! Ma veniamo a noi due, come disse quel verme solitario al suo proprietario, il quale non mangiava più da una settimana. Tu mi domandavi, nella tua dai bolli verdi, quanti aeroplani possiede l'Italia. Io, da buon soldato quale sono in questo momento, ti potrei rispondere che non posso assolutamente rivelare simili segreti militari; da giornalista, ti potrei invece raccontare una grossa balla, scendendo sin nei minimi particolari; invece, da amico tuo e di tutti i tuoi amici, vi voglio proprio dire la verità: io, quanti aeroplani abbia l'Italia, non lo so.

Luciana Rosa. — Beh, ti voglio dire la verità: il tuo pseudonimo non mi piace per niente. Mi scrivi che sei stata un mese a pencolare, come l'asino di Buridano, tra « Luciana Rosa » e « Capriccio ». Accipicchia, che fantasia. Il primo dei due nomi, quello da te finalmente prescelto, oltre ad essere brutto foneticamente, mi richiama alla men-

te certi indumenti. Insomma, è spottizzante. Il secondo, poi, è degno solo di figurare su quelle corrispondenze stampate dai giornali di solito le tante « Sconsolata bionda », « Sognatrice 1919 », ecc. Scusa se ti dico le cose così sinceramente (ma la sincerità è un difetto?), ma lo faccio spinto dalla disinvoltura con la quale tu hai vergato la tua lettera.

Dunque, dovresti cominciare con il cambiare pseudonimo. In seguito dovresti decidere se vuoi fare l'aeromodellista o, addirittura, l'aviatrice. Mi sembra, però, che in questo momento non venga concesso alle donne di brevettarsi pilota, sai? Informati, in ogni modo. La propaganda la puoi fare facendo leggere il giornale alle tue amichette e ai tuoi fratelli, e quindi, insomma, a tutti coloro, giovani di animo e di corpo, che frequentano la tua casa o le cui case tu frequenti. Non ci vuole nessun permesso per far questo. Ci vorrebbe, se ti saltasse in mente di girare per le piazze gridando a squarciagola: « Non chiedete un vermut! Chiedete L'Aquilone! ». Ma noi non vogliamo questo. Contraccambio i tuoi saluti, ma senza stringerti la mano: scusami, ma ho il pollice sporco di inchiostro. Queste penne stilografiche!

G. C. Pistola. — Ti sono più vicino di quello che tu pensi. Tu mi scrivi: « centinaia di chilometri ci separano... ». Invece, può darsi che si sia distanti tutt'al più un centinaio di passi. Se tu avessi firmato con il nome e l'indirizzo per interi, come avresti dovuto fare, sarebbe ora facile fissare tra noi due un appuntamento. Ma io ti dico: domanda di me a via Amati, dove sono gli allievi ufficiali (visto che, tra l'altro, tu conosci il mio vero nome) e potremo così stringerci la mano. Non sono proprio un grafologo, e neppure soltanto un graf, comunque, per soddisfare il tuo desiderio, ti dirò che la tua grafia mi sembra indichi buon cuore, impulsività, ambizione e bisogno di... stare attento quando scrivi. Troppa macchie, infatti, e troppe immonature del pennino. Ciao.

N. B. Aquila Bianca non è due, ma è uno solo. Abita a Vicenza, dove comanda un'anonima tribù di aeromodellisti. A quello che mi consta, è tipo un po' strambo, permaloso, ma buono. Non ne so altro.

CRIVELLO

GARA A NAPOLI

1. — Domenica 9 marzo 1941-XIX E. F. verrà disputata a Napoli la seconda gara aeromodellistica dell'anno XIX.
 2. — Vi possono partecipare tutti gli aeromodellisti, anche non aventi l'attestato con modelli di qualsiasi tipo, esclusi modelli con motore a scoppio, anche non rispondenti alle norme della F.A.I. e con qualsiasi sistema di lancio.
 3. — La gara avrà inizio alle ore 14 e terminerà alle ore 18.30. Il numero dei lanci è illimitato. La gara è di durata e la classifica è unica per tutti i tipi di modelli.
 4. — Ogni modello deve portare ben visibile sulle ali la lettera I seguita da quattro lettere come in uso nella aviazione civile italiana.
 5. — La quota di iscrizione è di L. 4 per il primo modello iscritto da ogni concorrente e di L. 1 per ogni altro modello presentato dallo stesso aeromodellista.
 6. — Premi: primo premio: 30 per cento dell'incasso; secondo premio: 30 per cento dell'incasso; terzo premio: 20 per cento dell'incasso.
- I premi non sono cumulabili. Il maggiore assorbe il minore.
- Per informazioni e per le iscrizioni, che si chiuderanno sabato 8 marzo 1941, rivolgersi nelle ore pomeridiane del sabato, al delegato dell'aeromodellismo: Italo Vaccaro, via Genova 107 - Napoli.

La Rivista Aeronautica

È uscito il numero di dicembre della RIVISTA AERONAUTICA di cui ecco il Sommario:

La scienza nell'arte della guerra aerea (Gen. Arturo Crocco, Accademico d'Italia) - La costruzione in grande serie dei velivoli metallici (Dot. Ing. Angelo Vallerani) - Breve note sulla funzionalità psico fisiologica del pilota prima, durante e dopo i voli di primato stratosferico (Magg. Medico C. S. A. Dott. Lo Monaco Croce Tommaso) - La termopropulsione (Maggiore G. A. r. I. Emanuele Gambarucci) - Del migliore mantenimento agrario dei campi di aviazione (Dott. Ing. Enrico Carrera).

Seguono le rubriche: Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica civile, Rivista di Riviste, Ai margini della Storia, Bibliografia.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO.

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



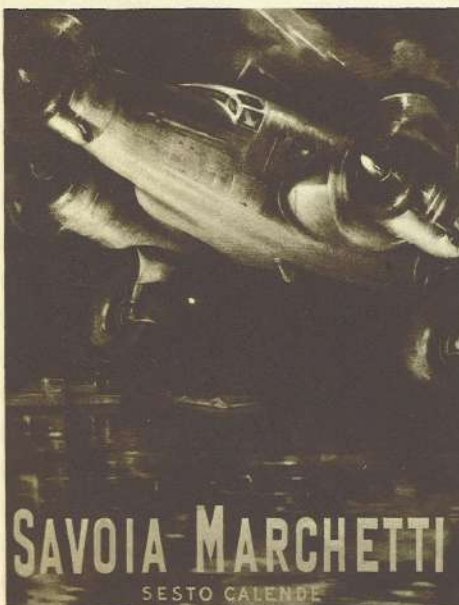
Piccolo mio, le tue smargiassate valse a raccontare al Comando. A me non fai paura di certo

PREAERO- NAUTICI

Sono stati approntati per Uoi 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.



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Fiorella
41 XIX

UN NOSTRO BA. 65 ATTACCA UN "WICKERS VENAM.