

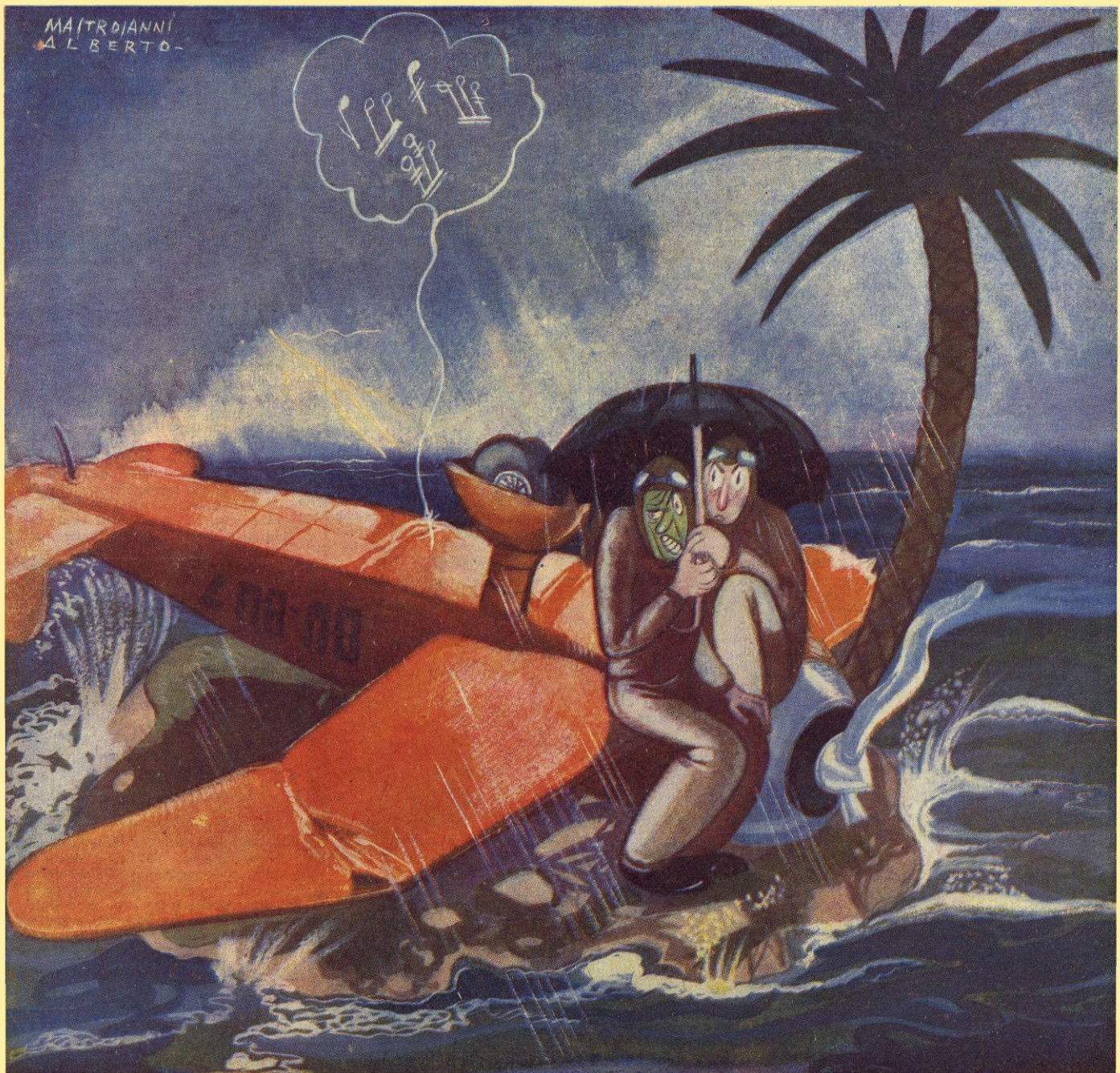
L'AQUILONE

settimanale per i giovani

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

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

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



LA RADIO DI BORDO: - OGGI CHE MAGNIFICA GIORNATAAA... ».

GUIDO PRESEL

Si parlava da qualche giorno della probabile esistenza di un campo rosso sulla costa; ed in tutti i piloti era l'ansia di scovarlo e in tutti i bombardieri il desiderio di piantarvi quattro bombe.

"Hai sentito, Presel? Domattina, dopo il volo di scorta, andremo a cercare il campo".

"Bene! Vedremo di che si tratta. E gli lasceremo qualche ricordo, no?..."

Poi si era parlato d'altro, indifferentemente, fumando e ridendo sotto il breve padiglione metallico.

La mattina si erano levati presto dal campo ancora umido di pioggia, ed eran balenati contro il sole nel loro volo di protezione. I bombardatori massicci, che recavano nel ventre l'offesa fulminea, procedevano sicuri vigilati dalle due pattuglie di caccia.

Il sole, ancora scialbo e appena tepido, accendeva sulle fusoliere bagliori caldi e traeva dalle eliche vampe metalliche.

Il mare azzurrissimo era tutto pervaso da un brivido di luce.

Volarono così per breve tratto nella chiarezza mattinata finché sotto di loro non si disegnarono le trincee sconvolte e tormentate del Cinturone di Ferro.

Dall'alto, improvvisa ed inevitabile, piombò la raffica d'acciaio a gettare lo sgomento e convalidare la fama dell'assalto legionario che non lasciava posa.

Compiuta la loro missione di guerra, gli apparecchi da bombardamento

tornano al campo; ma i caccia alzano la prora al cielo e si dirigono verso il mare, lungo la costa.

In ognuno dei piloti è vivissima l'ansia di scoprire il campo avversario.

Presel, il capo chiuso nel casco bianco sporto dalla fusoliera, fruga il terreno ed un sorriso di certezza gli piega le labbra. Da buon cacciatore fiuta la preda e sente che non può essere lontana.

Ed infatti eccolo laggiù.

Breve rettangolo piano intorno a cui gettano ombra i capanni improvvisati. Dall'altissima quota sono netti gli apparecchi sul terreno: un camion si muove lasciandosi dietro un pennacchio di fumo imbiancato dal sole; un Curtiss dalle ali splendide atterra lento e smorto come una foglia; un altro lascia il campo e va via verso Santander.

L'aviazione da bombardamento viene chiamata d'urgenza; che corra a distruggere, a rendere inutilizzabile il focolaio nemico; che corra a portare l'offesa entro il covo delle ali rosse.

Ed intanto da 4500 metri vigilano i caccia italiani.

Sul campo si nota adesso un movimento più intenso. Altri Curtiss partono e vanno via alla spicciolata; forse hanno scorto i punti neri che rotano in alto e che sono una minaccia incombente e cercano di sgombrare.

L'impazienza agita il cuore dei nostri piloti. Cosa fanno i bombardieri? Perché non vengono? All'ansia loro ogni minuto è eterno e vor-

rebbero che i motori che portano gli apparecchi pesanti imprimevano la velocità del fulmine. E intanto la bella preda sfugge.

Un'idea audacissima balena nel cervello di Guido Presel.

Perché non assalire?

E Presel scocca come un dardo.

Picchia a tutto motore verso il campo che ingigantisce ondeggiando, mentre gli occhi celesti son fissi sul collimatore della mitragliatrice. E giù il primo scroscio sonoro su quell'apparecchio sorpreso a terra, mentre il cuore batte serrato per la gioia e sembra anche lui cantare la canzone bella del motore e dell'arma.

Uno strappo alla leva e via, un'impennata nel sole a prender quota.

Poi giù di nuovo.

Gli altri son tutti sul campo ormai e passano e ripassano velocissimi, incrociandosi, fremendo nelle ventate potenti, esaltandosi nell'urlo dei motori e nello strepito della mitraglia.

Vengono giù fischiano e saettando di piombo la terra, empiendo il cielo con la loro giostra d'audacia sublime che inchioda sul campo già sei apparecchi nemici divorati dalle fiamme.

Le nere colonne di fumo si levano nell'aria, si stracciano e si stemperano sotto la spinta delle ali legionarie.

Ormai la lotta è decisa e gli apparecchi rossi distrutti.

Uno ad uno i caccia legionari ritornano al campo. Rimangono soltanto Presel ed il suo capo pattuglia a sventagliare ancora il piombo sul dorso nemico.

Poi, è l'attacco avversario, inat-



La medaglia d'oro Guido Presel

teso e fulmineo, che piomba dall'alto. Un Curtiss, non visto, ha preso quota ed ora precipita sul comandante sgranando dalla sua arma la morte veloce.

D'un colpo, il caccia legionario reagisce alla frustata e cabra rapidissimo, vira, si tuffa, cercando di scrollarsi di dosso quell'ombra cupa che gli si è incollata dietro e che lo minaccia di continuo. I due motori gridano rabbiosi e le ali tese sembrano impazzite nelle impensate manovre che si succedono fulminee. Gli aerei son come legati, ed ora la distanza diminuisce e già il rostro del nemico è sopra il caccia italiano.

Ma Presel ha visto, Terminate le munizioni nel lungo mitragliamento dell'aeroporto nemico, cerca il suo capo pattuglia per tornare a casa. Ma, prima ancora che il cervello abbia formulato il piano d'attacco, le mani pronte e nervose hanno già scagliato l'aereo contro il Curtiss nemico. Vede la coda dell'avversario prendere forma, scorge dinanzi a sé la sagoma tozza dell'apparecchio rosso ondeggiare di continuo, intuisce i movimenti dell'altro, gli sta dietro a poche decine di metri ormai, e l'occhio sicuro lo tien dentro il collimatore dell'arma. Ma non può far fuoco. Si è generosamente gettato così nella lotta solo per liberare il suo comandante, per spaventare con l'assalto rapace e l'inseguimento insistente l'altro che lo crede armato.

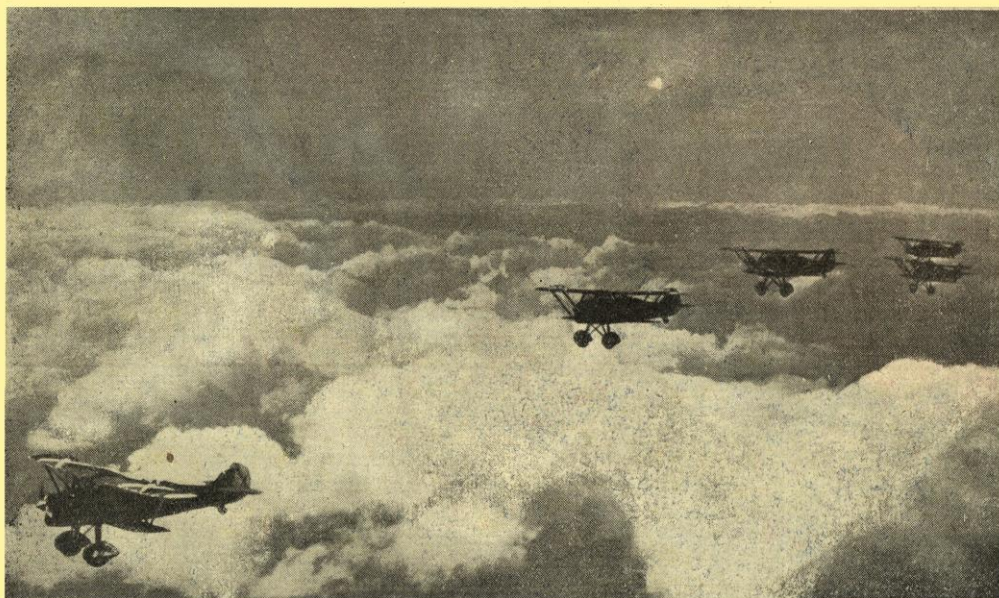
Ah! poter avere un po' di pallottole, una diecina basterebbero!

Non importa; lo scopo è raggiunto ugualmente. Il Curtiss ora fugge abbandonando l'apparecchio italiano e cerca di sottrarsi al caccia di Presel che gli ronza dietro inesorabile e che sembra voglia divertirsi per poi finirlo con una scarica ben agguistata.

Ma non è così. Un secondo caccia rosso ha visto dall'alto il duello e picchia di sorpresa su Presel prima che il capo pattuglia, liberato, possa tornare sulla scena a porgere aiuto.

La raffica dei proiettili grandina sull'aereo di Guido Presel che cade fra due immensità azzurre: il cielo e il mare.

Lo accoglie l'onda celeste, purissima e silenziosa, in un amplesso bianco di spuma che sboccia improvviso e rimane ancora per un poco sparso sull'acqua come una corona di candidi fiori.



«Caccia» legionaria in volo ad alta quota, nel cielo dell'eroico Tazuel.

VOLO A VELA NEL BELGIO

Non si può certo affermare che l'attività aviatoria giovanile nel Belgio sia molto sviluppata, nè che i risultati che da essa si ottengono siano paragonabili a quelli che vengono conseguiti, come vedemmo nei precedenti articoli, in Germania, negli Stati Uniti e in Francia.

Il volo a vela naviga in un mare di incertezze e di difficoltà finanziarie, a cagione dei modestissimi sussidi che vengono assegnati dal Governo. Gli inizi di questo sport in Belgio furono veramente promettenti. I successi riportati ai raduni di Vauville nel 1923 e 1925, quando non ancora tutte le Nazioni oggi progredite in questa branca aviatoria avevano iniziato la loro attività, e il primo primato di volo a vela stabilito in Belgio, con 35 minuti, dal maggiore Damblon nel dicembre del 1924 a bordo di un aliante costruito dal reparto tecnico dell'aviazione militare di Brusselle, avrebbero dovuto contribuire considerevolmente a dare nel Paese l'impulso a questo sport. Come succede spesso, l'entusiasmo e gli sforzi dei pionieri cozzarono contro l'incomprensione e il disinteresse delle sfere del Governo, e per vedere qualche segno di rinascita si dovette attendere fino al 1930, anno nel quale il ministro dei Trasporti Lippens, con sua iniziativa, fece venire il campione tedesco Hirth, che con un aliante "Kassel" eseguì delle belle evoluzioni presso Lovanio, tenendo l'aria per un'ora e tre minuti. In seguito al successo di queste esperienze, l'Aero Club del Belgio creò una sezione speciale destinata a favorire questo sport ed inviò alcuni istruttori alla Rhoen per perfezionare le loro cognizioni tecniche. Nel settembre, infine, si poté organizzare, essendo stati acquistati degli apparecchi "Zögling", un primo corso di allenamento. Nel 1931 il movimento prese un respiro maggiore e ven-

nero formati alcuni clubs, grazie ai quali a Hebronval furono compiuti 167 voli di limitata durata.

Nel 1932 si tenne nello stesso luogo una settimana di volo a vela, nel corso della quale Ledure, con un volo di un'ora e 27 minuti, e il maggiore Damblon, con 2 ore e 11 minuti, batterono il precedente primato belga. Furono rilasciati 4 brevetti "C" e 200 furono i voli effettuati, mentre in autunno se ne fecero altri 300. Nel 1933 due turni di allenamento a Pasqua e in autunno permisero di sommare 500 voli. Negli anni seguenti, malgrado le serie preoccupazioni finanziarie della Sezione Centrale, si registrarono nuovi progressi, e i voli divennero più numerosi ancora e più regolari. Il primato di durata fu nuovamente migliorato nel gennaio 1935 da J. Mutsaerts con 2 ore e 34 minuti, e nel periodo dei voli di Pasqua del 1936 da un altro giovane pilota, M. Louis, che lo portò a 3 ore e 2 minuti a bordo del suo veleggiatore "Professor Regina Astrid". Voli di distanza non troppo notevole furono effettuati nel settembre del '37, durante la settimana di volo senza motore del Club Le Milan, da Paolo Moers, che con un "Grunau Baby" percorse Km. 10,300 e da Neyens, che sullo stesso tipo di apparecchio, coprì Km. 14,500. Louis de San nella medesima settimana compì un volo d'altezza di m. 1460 a bordo di un "Regina Astrid".

L'attuale situazione e le esigenze per l'avvenire

Come è apparso da questa serie monotona di dati, i risultati finora raggiunti hanno in campo internazionale un'importanza semplicemente trascurabile. Ma tutto ciò è dovuto indubbiamente al poco inco-

raggiamento che i poteri pubblici danno ai volovelisti belgi. Nel 1936 le difficoltà finanziarie quasi minacciarono di far cessare la loro attività, e ci vollero sacrifici di amatori per salvare la situazione. Il signor Coppeters, presidente della sezione centrale del volo a vela dell'Aero Club, ottenne al principio del 1937, dopo molte insistenze, una sovvenzione di 75.000 franchi, somma che ha permesso di comprare il materiale indispensabile e di organizzare una settimana di allenamenti a Saint Hubert in settembre, ma che per la sua entità non potrà certo risolvere il problema.

Attualmente in Belgio vi sono 9 clubs, creati negli anni 1930 e 1931, i quali posseggono una ventina di alianti e veleggiatori e raggruppano un centinaio di praticanti. Come numero di praticanti e di macchine si è proprio agli inizi! Intenzioni buone di risollevarsi a nuova vita il volo a vela belga ve ne sono. Alcuni vorrebbero creare un centro nazionale permanente per l'aviazione senza motore e si sono messi a cercare il luogo più propizio. Il migliore sembra che sia risultato Henbronval, che si trova nelle Ardenne. Ma per l'apprestamento dei campi, la costruzione di hangars, la soppressione di ostacoli, fili ad alta tensione, ecc., occorrerebbero varie centinaia di migliaia di franchi, e finora non ci sono... Altri vorrebbero che fosse dato un maggior incremento al volo rimorchiato, che attualmente è praticato da pochi volovelisti; ma questa seconda soluzione esigerebbe un'organizzazione speciale molto più costosa.

Attualmente in Belgio la prima istruzione dell'allievo che deve conseguire il brevetto "B" si fa con l'apparecchio "Kassel 12", molto maneggevole. L'allenamento prosegue con apparecchi "Grunau Baby"



Il bolognese Paolo Lucini con il « Roma »

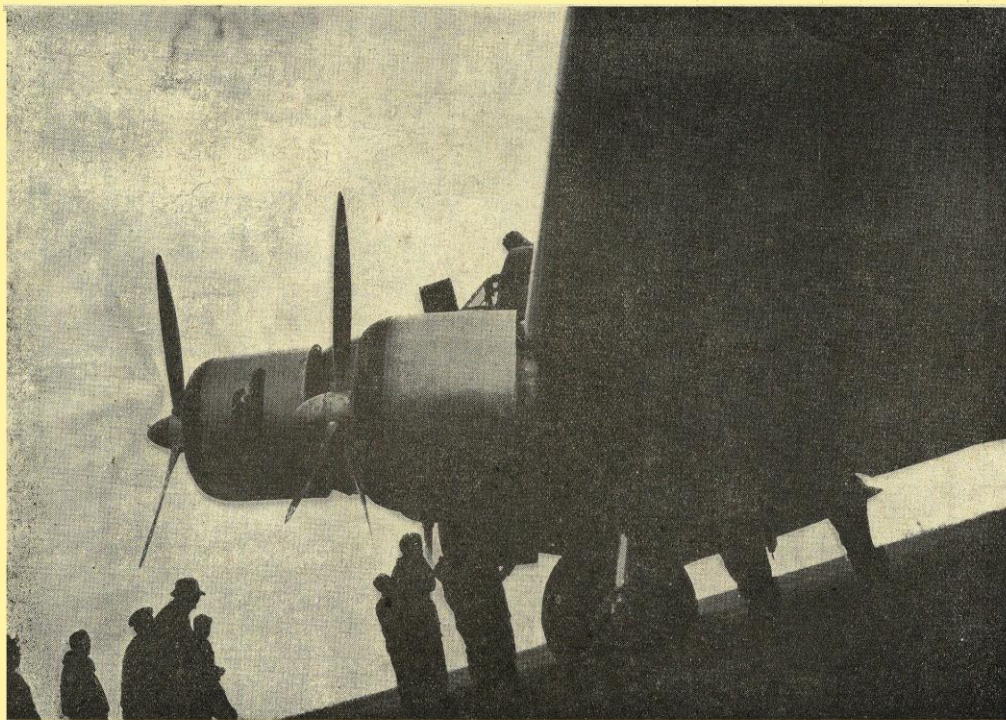
o "Göppinger", dotati di eccellenti qualità di volo. Quando l'allievo ha acquistato una esperienza sufficiente su questi tipi lanciati col verricello, ha occasione, durante le due quindicine di volo a vela che si organizzano a Pasqua e in autunno, di effettuare i voli su apparecchi di alto rendimento, come l'"Austria III" acquistato quest'anno, biposto con apertura d'ali di 12 metri. Infine l'allievo arriverà all'ultimo stadio della sua istruzione: il volo rimorchiato a bordo dell'"Austria III" di 18 metri di apertura, e del "Rhoen-Adler", che permettono il volo termico.

Sia che si adotti l'una o l'altra soluzione o le due simultaneamente, bisognerà che l'Aero Club del Belgio ottenga dei fondi per acquistare del materiale più abbondante, per evitare l'inconveniente accaduto l'anno scorso a Pasqua: che, essendosi danneggiati i tre apparecchi, si dovettero interrompere gli allenamenti.

Ecco cosa dice un noto giornalista di cose aeronautiche, Pierre Regout: "Il volo a vela può e deve svilupparsi in Belgio. Organizzato su larga base, esso servirà a costituire una riserva di futuri aviatori, di cui noi abbiamo il più grande bisogno. La difesa nazionale dovrà interessarsi al movimento e concedergli ogni anno una somma sottratta al bilancio dell'arma aeronautica. D'altra parte bisogna che il Ministero della Sanità Pubblica voti un sussidio per l'educazione fisica. Tra le molteplici forme di sport che ne beneficiano, perchè non includere anche il volo a vela?".

Una Sezione italiana di volo a vela nel Belgio

Un aspetto particolare dell'organizzazione volovelistica in questo Paese, che a noi Italiani interessa in sommo grado, è l'attività che svolge la Sezione italiana dipendente dalla Casa d'Italia. Questa Sezione, una fra le tante della Casa d'Italia che riguardano altri sports, raggruppa una ventina di giovani. Il materiale si compone di alcuni apparecchi: uno "Zögling" carenato, un "Sabca", costruito in sei settimane dai membri della Sezione, ed un "Sablér". A questi apparecchi dovrà aggiungersi presto un "Bonomi", di grande rendimento, ordinato in Italia. L'allenamento si svolge a Keerbergen ogni sabato durante la stagione buona, e i volovelisti abbandonano Brusselle nelle prime ore



La sagoma poderosa di uno degli « S. 79 » del volo Roma-Rio de Janeiro nel cielo di Guidonia alle luci dell'alba

del pomeriggio di sabato e si trattengono a Keerbergen, dove dispongono di un alloggio con letti da campo e un refettorio, per tutta la giornata di domenica.

Nell'autunno scorso molti brevetti "A" di volo a vela sono stati conseguiti alla presenza del commissario ufficiale dell'Aero Club del Belgio, e di molte personalità italiane, fra le quali il console d'Italia e il segretario del Fascio.

L'allenamento della Sezione italiana non ha lo scopo di creare dei campioni, ma di ottenere dall'insieme della squadra una reale omogeneità. L'estate prossima un terreno nei pressi di Genck, dove i nostri compatrioti hanno già fatto delle esperienze, diventerà il centro dell'attività della Sezione. Già vi è stato costruito un hangar per riparare il materiale. Gli allievi italiani residenti a Brusselle, a Keerbergen, a Genck, hanno totalizzato ben 2600 voli, cifra che si può ritenere non trascurabile nei confronti del complesso dei voli effettuati dai velivolisti belgi. Sembra che per premiare l'attività degli allievi, la Sezione italiana organizzerà prossimamente un viaggio collettivo alla Scuola di Asiago, dove essi potranno ammirare i più recenti tipi di veleggiatori italiani ed ampliare le loro cognizioni nei riguardi specialmente del volo veleggiato.

Abbiamo voluto parlare di questa nostra Sezione di volo a vela all'estero, della cui attività speriamo di poter in seguito dare più ampie notizie, per mostrare come anche nel settore dell'educazione aviatoria dei giovani, gli Italiani all'estero seguano le direttive della Madre Patria, e siano con la loro operosità di esempio e di sprone in un Paese, dove, secondo quanto abbiamo visto, non è ancora radicata, almeno negli uomini del Governo, una profonda coscienza aeronautica.

Vittorio Nugoli

EDIZIONE STRAORDINARIA

Vi ricordate Clem Sohn, l'uomo pipistrello che, munito di ali di tela, si lanciava da tremila metri con lo scopo di mettere un brivido nella schiena di ventimila spettatori e ventimila lire nel proprio portafoglio? E vi ricordate come, sul campo francese di Vincennes, egli andò giù, dritto come un sasso, a sfraccellarsi al suolo?

La tragica lezione è stata digerita da molti, ma per gli americani non è stata altro che una variante dello spettacolo, e, mentre in Europa la stampa di ogni Nazione si scagliava contro simili inutilissimi e pericolosissimi esibizionismi, negli Stati Uniti stormi di impresari si sparpagliarono per tutti i quarantotto Stati dell'Unione, alla caccia del secondo Clem Sohn, dell'uomo volante che si lasciasse portare in giro, costretto da un contratto in piena regola, per tutti gli aeroporti rispettabili, e che su ognuno di questi aeroporti si gettasse da un aeroplano in volo a 3000 metri di quota, affidandosi alle tenui ali di tela tese tra le braccia e le gambe come una bianca membrana.

E una sera finalmente, un'edizione straordinaria di un importante quotidiano new-yorchese diede agli sfaccendati che uscivano, più o meno in gamba, dai mille "dancing" della metropoli, la strabiliante notizia:

"L'uomo-pipistrello è risorto! Un nuovo Clem-Sohn si lancerà da tremila metri, affidandosi alle ali dell'immortale maestro".

L'edizione straordinaria andò a ruba, e il giorno dopo un certo Manos Morgan si buttò giù dalle ali di un "Douglas", mentre tre chilometri più in basso una folla a perdita d'occhio si contorceva in attacchi apoplettici dovuti ad entusiasmo.

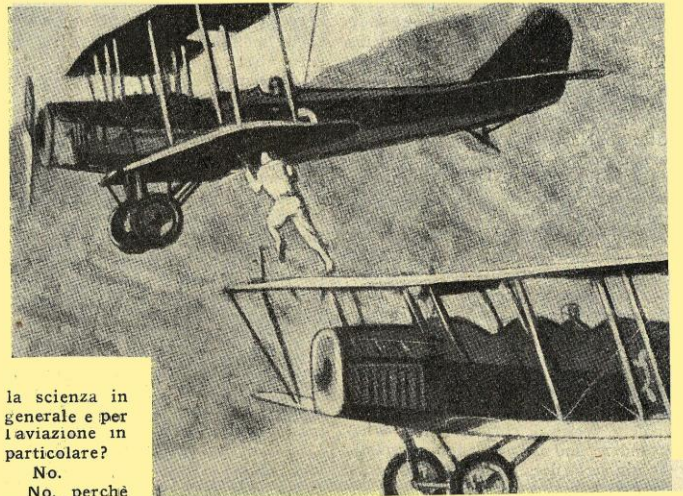
Avviciniamoci alla faccenda, e osserviamo la cosa con occhio aeronautico.

Quella dell' "immortale maestro" Clem Sohn, è una "scoperta?".

E', ossia, una trovata che porterà un contributo al progresso, che si mostra di una qualche utilità per

Chi ha infatti visto al cinema il tuffo di Clem Sohn, avrà notato come egli cadesse giù zig-zagando. Ma, e questo è il nocciolo della questione, cadeva.

Non dunque voli, più o meno autentici, nè discese librate, o qual-



la scienza in generale e per l'aviazione in particolare?

No.

No, perché le ali di tela ideate da Clem Sohn,

anziché sostenere l'uomo durante la sua caduta o, addirittura, come taluni giornali (americani, s'intende) spacciarono, permettere all'uomo di compiere autentici, se pur piccoli, voli, non facevano altro che dare uno speciale andamento alla caduta, dovuto anche ai movimenti che l'uomo-pipistrello compiva in aria.

Le «troupe» di «acrobati aerei», di «fidanzati alla morte...»

cosa di simile, ma caduta, vera, autenticissima caduta.

Infatti, il cronometro, giudice assolutamente obiettivo e incorruttibile, ci avvertì che Clem Sohn, veniva giù, invariabilmente, ad una velocità di ventitre metri al secondo. Ora, se si considera che la normale velocità di caduta di un grave è all'incirca di venticinque-trenta metri al secondo, ci accorgiamo d'un tratto che quello che faceva Clem Sohn era soltanto una caduta, con la sola differenza che egli cadeva con le ali.

A mille metri o poco più, Sohn apriva il paracadute, e veniva giù a godersi il trionfo che la folla, invariabilmente, gli tributava.

E allora, perchè tanto chiasso intorno a questa faccenda dell'uomo-pipistrello? In che cosa consisteva il fascino di tale acrobazia?

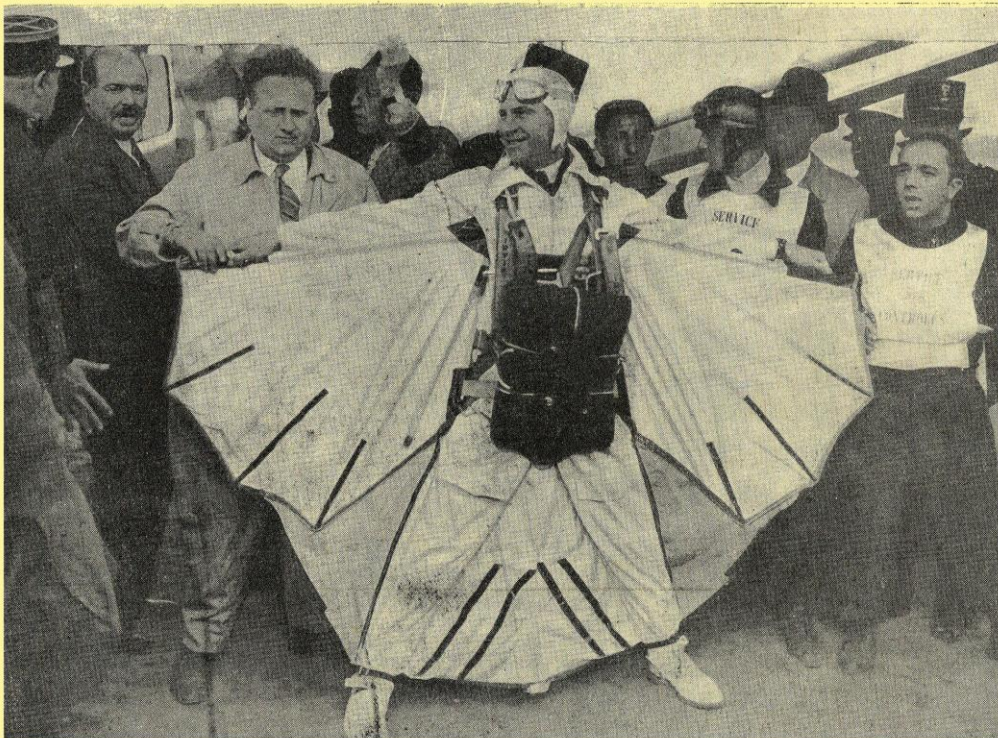
Ve lo dico io: consisteva unicamente nella coscienza, radicata in tutti gli spettatori, del pericolo che correva quell'uomo, ossia, delle tantissime probabilità esistenti che egli si sfraccellasse, come poi è avvenuto, in mezzo al campo.

Questo discutibile e macabro piacere, basato nell'attesa di veder morire un uomo, o, comunque, nella probabilità di vederlo morire, ha pressapoco lo stesso aspetto del divertimento che dovevano provare gli antichi romani che nei circhi assistevano ai combattimenti tra gladiatori e belve.

In Italia, per fortuna, questa forma di divertimento è assolutamente sconosciuta.

Clem Sohn e i suoi seguaci, insieme alle diverse troupe di "acrobati aerei", di "fidanzati alla morte", di sfraccassatori di aeroplani e generi affini, sono e resteranno prodotti assolutamente e solamente americani, e questo, forse, sarà l'unica cosa logica dell'intera faccenda.

Guer.



«L'uomo pipistrello è risorto! Un nuovo Clem-Sohn si lancerà da tremila metri...»

ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE PRIMA

"Gli esploratori",

IV.

Oltre il dovere

(Continuazione dal numero precedente)

L'apparecchio rotea, ed il pilota aspetta l'ordine di allontanarsi.

L'ordine non viene.

Il tenente colonnello Santi ha concepito un piano d'azione, vuole uscire dalla sua inattività di spettatore, attento ed utile, sì, ma spettatore, e vuole intervenire.

Un colpo sulla spalla al pilota.

Questi si volta, guarda, comprende.

L'osservatore gli ha additato la battaglia dei piccoli uomini che ferisce là sotto, ottocento metri più in basso dei loro piedi, gli ha indicato la mitragliatrice in torretta e gli ha urlato nell'orecchio: — Scendi!

Il pilota esita un istante, un istante solo. Poi si decide a superare i limiti del dovere, ad osare.

L'apparecchio vira obliquamente, e si allontana dal teatro della battaglia. Le sponde del fiume balzano in su, verso i volatori, come se d'un tratto tutte le leggi dell'equilibrio dinamico si fossero rotte ed avessero abbandonato nello spazio l'aeroplano.

Ma il pilota "riprende" e corre, alto solo qualche centinaio di metri, addosso agli austriaci che sbarcano.

Il tenente colonnello Santi è immobile con l'occhio sulla linea di mira della mitragliatrice, ed aspetta.

La macchina, a così bassa quota, sembra dotata di una velocità prodigiosa. Anse, pozzanghere, cespugli, argini, alberi infranti, spalle mutilate di ponti sfuggono sotto la fu-

soliera come se un fantastico *tapis-roulant* li trascinasse via furiosamente. L'aeroplano romba, corre, s'affretta. Ecco le prime buche scavate nella riva melmosa dalle granate, ecco un groviglio di cavalli di frisia sventrati, ecco una linea di racchetti a terra contorta e sfondata dalla violenza dell'attacco, ecco i primi morti; con le barche, ecco gli Austriaci!...

I pollici dell'osservatore premono furiosamente sul bottone di scatto della mitragliatrice.

L'arma sussulta, ed il suo rosario di pallottole si sgrana precipitosamente nell'aria.

Sulla sabbia una riga di spruzzi segna lo sventagliare dei colpi, ed attorno ad essa il vuoto si forma.

Lo spettacolo è breve. In pochi minuti il caricatore è bruciato tutto, in pochi minuti i nemici si sono storditi sotto la gragnuola inattesa, sospendendo le loro operazioni.

L'artiglieria italiana picchia ancora.

Il pilota guarda indietro, interrogativamente ed accoglie un cenno affermativo.

L'apparecchio vira bruscamente, fa un giro stretto e torna indietro, sui gruppi di uomini che si sono riformati attorno ai materiali, attorno ai caduti.

Per la seconda volta la mitragliatrice parla. Per la seconda volta scende dal cielo la grandine di piombo, per la seconda volta il soffio del terrore e della morte disperde gli uomini, dissolve fulmineamente i gruppi.

Ma gli austriaci rispondono. Da terra la fucileria spesseggia, e dal basso altro piombo cerca nell'aria l'offensore alato.



L'apparecchio vira obliquamente e si allontana dal teatro della battaglia...

Meglio: il rischio nobilita l'impresa.

Frettoloso l'aeroplano ripiega, si abbassa ancora e sorvola il gruppo nemico per la terza volta.

Ancora la mitragliatrice parla.

Di nuovo, dal basso, si risponde al fuoco, e stavolta le scariche sono fitte e precise. Nelle ali, nella coda, nella carlinga si aprono degli altri fori.

Non importa.

L'aeroplano vira ancora, torna sulla sua rotta, rinnova quell'assalto,

quella lotta accanita, ravvicinata, ad armi corte direi quasi, fra fanti ed aquila.

Il fuoco della mitragliatrice si sgrana ancora, pettegolo, dominatore.

Ma d'un tratto s'interrompe.

Pochi colpi stavolta, poi silenzio.

Ed invece la fucileria austriaca è fittissima e insistente.

Il pilota intuisce che è successo qualcosa.

Impenna con furia la macchina, mette fra lui e gli sparatori avversari qualche migliaio di metri e lascia che le fucilate si perdano nello spazio, alla sua caccia.

Poi si volta. E rabbrivisce.

Il tenente colonnello Mario Santi non si muove, è rovesciato sulla mitragliatrice e non si scuote agli sbalzi dell'apparecchio.

E' stato "toccato", senza dubbio.

Il pilota aumenta ancora il gas, e picchiando disperatamente divora l'oceano d'aria che lo separa dal campo.

Il volo è fulmineo, velocissimo, e tuttavia sembra, all'uomo che guida la macchina febbrile, lentissimo.

Il campo si delinea, è sotto le ruote.

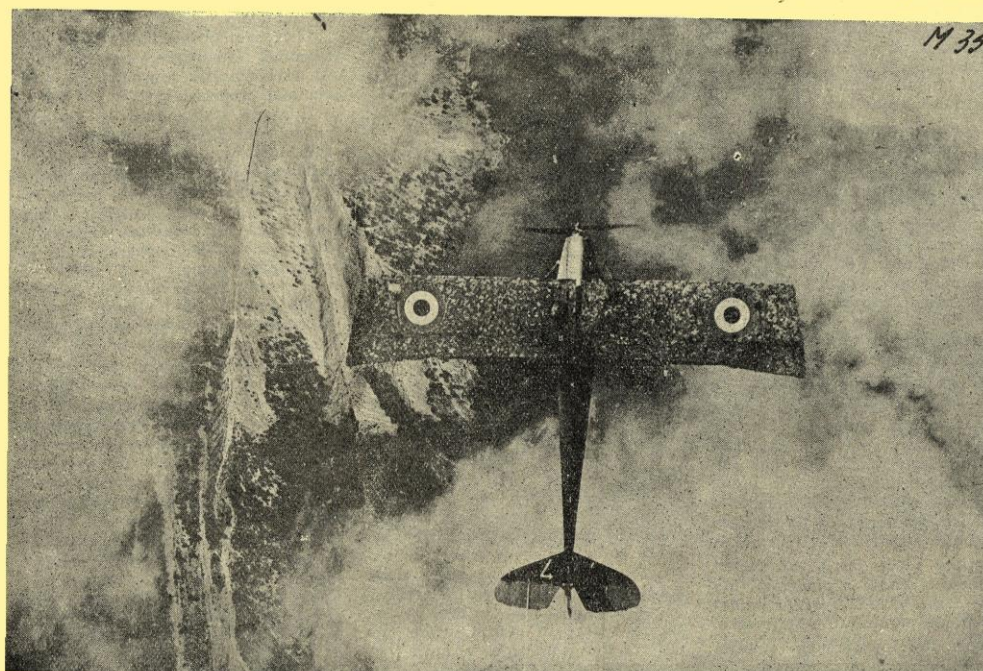
L'apparecchio scende a precipizio, si riprende, tocca con le ruote, rimbalza, corre, s'avvicina ai capannoni che limitano il prato...

E' appena fermo che il pilota ne balza fuori, chiede aiuto, estrae dalla fusoliera insanguinata e sfioracchiata il corpo dell'ufficiale...

E' tardi, troppo tardi.

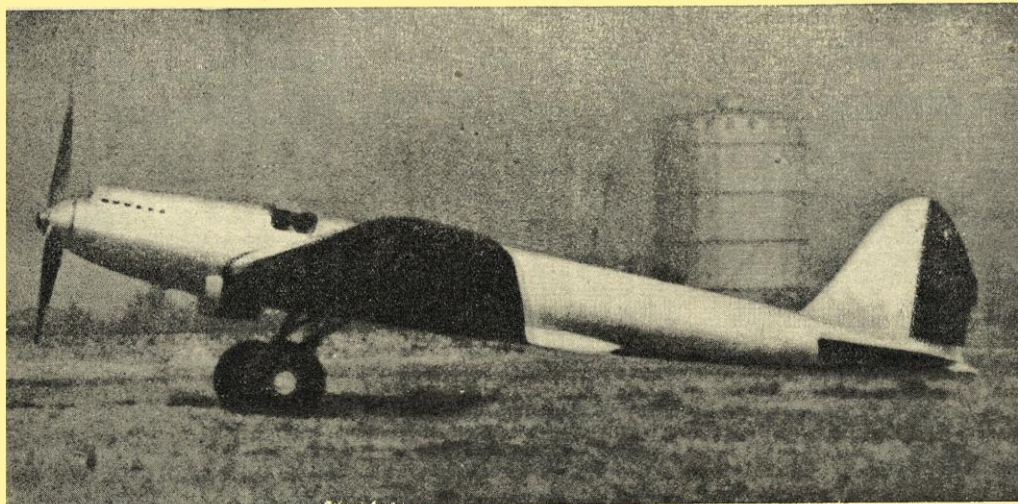
Tre pallottole hanno colpito giusto. L'uomo, che ha voluto oltrepassare i limiti del suo dovere, muore lì, sul campo, al cospetto del cielo immenso ed azzurro e degli aquilotti costernati della sua squadriglia.

— (Continua) Armando Silvestri



Anse, pozzanghere, cespugli sfuggono sotto la fusoliera...

OTTANTA ORE



上は銀色に輝く最新型
作機のスマートな流線型
の姿、翼を赤と黒に
塗分け、色も美しい。
右はプロペラと放熱
器で、いづれもかなり形
が整って居る。放熱器が
一枚のものより小さいの
は水冷でなくプレストン
冷しと云ふ方法をとり
居るためである。

Farare buon viaggio al coraggioso pilota del monoplano-monoposto, un punto interrogativo compare improvvisamente nel labirinto delle mie circosvoluzioni cerebrali: "Cosa farà quest'uomo, durante tutto il tempo che gli ci vorrà per bruciare sedicimila chilometri?"

Siccome l'apparecchio avrà alla partenza un peso sbalorditivo, la velocità media complessiva dell'intero volo è stata preventivata poco superiore ai 200 km.

Se la matematica non è una pura illusione, mille diviso duecento fa cinque, e cinque moltiplicato sedici ottanta. Un totale dunque di 80 (dico ottanta) ore di volo o giù di lì, da passare nello stretto spazio di una carlinghetta dove entra a mala pena un seggiolino.

Cosa farà per 80 ore continue il pilota?

Alla partenza, naturalmente, sarà fresco ed arzillo come un ragazzo durante le vacanze di Pasqua. Si occuperà degli strumenti, e canterellerà a mezza voce inni patrii.

Si sentirà pieno di giusto orgoglio, e, quando la terra giapponese scomparirà all'orizzonte, griderà: "Nippon banzai!". Non sentirà nulla, perché il rombo del motore gli avrà nascosto le parole. Divertito, continuerà a gridare e a cantare per un quarto d'ora. Poi, stanco e annoiato di questo, darà un'occhiata alla bussola. C'è poco da guardare: il pilota automatico pensa a correggere le eventuali deviazioni, e lui non deve fare proprio niente.

Uno sguardo fuori: mare.

Passa un'ora, ne passano due, tre, quattro. Apre la radio: "lettura del listino dei prezzi di chiusura della borsa di Sciangai...". Con una imprecazione semisoffocata, il bravo ma annoiato pilota gira la manopola cambiando stazione...: "Conferenza di J. Smith sugli incidenti aerei...".

Il pilota tocca ferro, poi pianta la radio e si mette a mangiare. Ma non ha fame. Quella forzata immobilità gli ha paralizzato lo stomaco.

Sbirca l'orologio: sono passate dieci ore. Ancora altre settanta.

Concentra l'attenzione sugli strumenti, ma scopre che tutto procede

bene, perfettamente bene, in una maniera desolante.

Proprio nulla da fare.

Manda un radio-messaggio: "Tutto bene stop".

Quindici ore. Venti ore.

Ha dormicchiato un po', ma non può distendersi e adesso si sente mezzo anchilosato. Manda giù una banana e un po' di caffè.

Venticinque ore.

Altro radio-messaggio: "Tutto bene stop".

Finge di avere un compagno, e si mette a discutere, urlando per sentire la sua stessa voce. Però, che idea di fare un aeroplano così grosso per una persona sola! E finisce con l'imprecare contro l'ingegnere progettista.

Si mette a riflettere sull'impresa che sta compiendo.

Si, è una bella cosa fare 16.000 km. con un solo volo, ma a che serve? Farne la metà con un apparecchio capace di trasportare dei passeggeri, dimostra la possibilità di stabilire delle linee di quella tale lunghezza, ma farne sedicimila con un uomo solo, dimostra uno spreco immenso di benzina. Infatti, l'apparecchio è stato empito di benzina in ogni suo minimo angoletto. Se dovesse trasportare posta, bagagli o passeggeri, non potrebbe andare così lontano. E allora?

E allora sbadiglia, e dice una parolaccia.

Trenta ore.

Manda un radio-messaggio: "Tutto bene stop".

Però che noia! Non avrebbe mai creduto che ci si potesse annoiare tanto. Si sforza di sorvegliare il motore e i comandi, ma tutto va così bene, che alla fine maledice la perfezione e cerca di addormentarsi, affidando il volo al pilota automatico.

Ore d'incubo. Gli pare di aver perso la strada, e di essersi allontanato dalla Terra. Si trova nello spazio infinito, e miriadi di stelle e di pianeti luccicano intorno a lui. Dovrà volare in eterno, come uno sbalorditivo asteroide, o finirà per diventare polvere cosmica...

Quaranta ore.

Gli è cresciuta la barba, e, con-

tento che sia capitato un fatto da registrare, si appresta a radersi. Poi manda un radio-messaggio: "Fatta barba stop".

Quindi si fruga nelle tasche e ne cava il contenuto. Lo esamina attentamente, e si mette a divertirsi con esso, come fa un bambino con i sassi colorati. Guarda, guarda: un bottone del gilè! Gli si era staccato un giorno lontano, e aveva chiesto alla moglie se glielo riattaccava. "Sì, certo, subito" aveva detto la moglie. Eh, le donne!

Vorrebbe alzarsi in piedi, muoversi, distendere le gambe, ma non può, non può, e si dichiara disposto a dare un milione a chi sale da lui per dargli il cambio.

Potrebbe scendere, ma, allora? L'orgoglio, il patriottismo, la gloria giapponese, dove li metti? Grida ancora: "Nippon banzai!", ma il tono è un po' fiacco.

Cinquanta ore.

Manda un radio-messaggio: "Porca la miseria stop".

Cava fuori un taccuino e un lapis, e si mette a fare giuochetti matematici. Moltiplicando 1234567890 per 2... Ma sbaglia, il giuoco non riesce e lui si rammarica di essere sempre stato uno zuccone in matematica.

Riapre la radio: "...pare che il volo proceda benissimo, ma ci stupisce il fatto di aver ricevuto verso le ore quindici il seguente radiomessaggio: Porca la miseria stop...".

Il pilota ride, sghignazza, e comincia a dire cose brutte sul conto dei suoi compagni. Poi manda un nuovo radiomessaggio:

"Confermo porca la miseria stop".

Sbadiglia sino a slogarsi la mandibola.

Perbacco, ancora una trentina di ore!

Sul campo di... c'è un mucchio di gente. Autorità in tuba, bandiere che sventolano, divise di ogni tipo e di ogni colore. Una banda ha suonato due marce militari, e adesso tace, in attesa.

D'improvviso, ecco un punto in

ro nel cielo.

L'attenzione della folla si fa spasmodica, lancinante. Le macchine da scrivere dei giornalisti cominciano a crepitare.

Il punto è diventato un aeroplano, e l'aeroplano si avvicina rapidamente.

E' un grande monoplano, dalla vastissima apertura d'ali, ma la fusoliera è priva di qualsiasi accenno di cabina. Solo una finestrella, dietro il motore, appare come un foro inopportuno.

La banda intona un inno qualsiasi, la gente urla, i signori in tuba si scappellano, fanno inchini, mormorano frasi.

Sulla fusoliera del velivolo si apre una porticina, e, mentre un'ondata di sbalordimento invade la folla improvvisamente ammutolita, ne esce un uomo in mutande, con una scarpa in testa e una caffettiera legata al collo, che, appena messo piede a terra, grida con quanto fiato ha in gola:

"Evviva il papicchio!".

Emmegi

CHI HA DELLE IDEE?

Invitiamo tutti i più spiritosi «aquilotti» a comunicarci moti e battute che essi ritengono adatti per le copertine de «L'Aquilone». Ogni frase prescelta per una copertina verrà premiata col dono di un libro.

UN PRECURSORE DELLA NAVIGAZIONE AEREA

Si è parlato molto in questi ultimi tempi, per opera di P. Gennaro Moretti che ha il merito di averlo ricordato, di una singolare figura di religioso a nome P. Marino Mersenne, il quale oltre ad esercitare "n'innegabile influenza sullo sviluppo degli studi scientifici nel secolo XVII, fu, secondo quanto afferma il gesuita Raynaud suo contemporaneo, "un abisso di tutte le scienze che questo secolo ammira e che la posterità attonita dovrà venerare".

P. Marino Mersenne nacque a Oizi (Sarthe) l'8 settembre 1588 e fu dai genitori destinato alla carriera ecclesiastica. Di splendido ingegno, vivacissimo e amabile di carattere, ben presto il giovane educato dai gesuiti al collegio di La Flèche, diede prova del suo talento, tanto che nel 1611, entrato nell'ordine dei Minori, si stabilì dopo alcuni anni d'insegnamento a Nevers e poi definitivamente a Parigi, dove si distinse nello studio delle scienze giuridiche e teologiche.

Fu in questa città ch'egli si dedicò, dopo di aver iniziato una feconda corrispondenza epistolare con tutti gli scienziati del suo tempo e delle varie Nazioni, a minuziose ricerche scientifiche e poiché era dotato di una esuberante fantasia sulla geometria e sulla meccanica, dalla sua mente uscirono i segni precursori di moltissime scoperte, quali, per esempio, il telescopio a riflessione, il microscopio e il sottomarino, invenzioni che sono state realizzate in seguito.

Ma la cosa che particolarmente e in modo più concreto tramanda alla posterità la figura di questo modesto religioso, fu lo studio della navigazione aerea e la ricerca di un mezzo di locomozione capace di soddisfare ai molteplici bisogni dell'umanità dal punto di vista commerciale, industriale e scientifico.

Il Mersenne, partendo dal principio che l'aria ha il suo peso a cazione dei vapori che si sollevano dalla terra e dall'acqua e circondano tutto il nostro globo, si dichiarò convinto che l'uomo potesse sostenersi nell'atmosfera a condizione però che si fornisse di ali grandi e forti e di un apparecchio capace di muoverle. Lo scienziato con questa categorica affermazione, oltre a schierarsi tra coloro che presagirono il trionfo del più "pesante dell'aria", deve considerarsi l'ideatore di quello speciale apparecchio a battuta d'ali conosciuto col nome di "ortottero" che ancora non è stato possibile praticamente realizzare.

Gli ultimi tentativi per costruire queste macchine a superficie di sostentamento mobile che si approssimano nel loro funzionamento al movimento delle ali degli uccelli, risalgono infatti alla fine dell'ottocento e furono eseguiti in Francia dal prof. M. Marey, dal dottore Hureau de Villeneuve che esperimentò un pipistrello meccanico, che attraversò volando la sala della Sorbona, e da Francesco Ader. Quest'ultimo giunse addirittura alla costruzione di un gigantesco pipistrello ad ali mobili, fornito di due motori

della forza di 12 H.P. ciascuno. Il 14 ottobre 1889, l'Ader s'innalzò dal suolo a bordo di questo apparecchio, ma una raffica di vento rovesciò l'ortottero.

Ed ora, dopo questa breve parentesi che ci dimostra come e quando il progetto del Mersenne venne messo in pratica, ritorniamo ai suoi studi in ogni ramo della scienza, dei quali si legge nel carteggio inserito nelle opere di P. Fermat, del Huygens, del Torricelli, del biografo Ilario De Coste, e del condiscipolo Renato Descartes che divenne molto noto come filosofo e scienziato.

Cenni sulla navigazione aerea e subacquea si trovano, oltre che nel carteggio surriferito, anche in un curioso trattato intitolato "Questions inonyes ou Récréations des savants" ("Questioni meravigliose e ricreative dei dotti") che fu fatto pubblicare dal Mersenne nel 1633 a Parigi. Questo libro è diviso in tanti capitoli nei quali l'autore espone una questione diversa. Nella prima, per esempio, il religioso si chiede "se l'art de voler est possible et si les hommes peuvent voler aussi haut, aussi loin et aussi vite que les oyseaux" e nella ventunesima, dopo aver osservato che si "peut-on faire des navices et des bateaux qui nagent entre deux eaux", espone il progetto di un vascello di forma ovale, capace di discendere in fondo al mare e armato di cannoni che dovevano essere fissati al loro posto in modo di dare ai colpi una sola determinata direzione.

Ma l'attività e i progetti del Mer-

senne non si arrestarono qui. Anzi si può affermare con perfetta sicurezza, come osserva giustamente il Moretti, ch'egli "si preoccupava di raccogliere e promuovere piuttosto le altrui che le proprie invenzioni".

Di questo parere è pure il Baillet che nel libro dedicato alla Vita di Descartes scrisse riferendosi al Mersenne: "A lui i dotti mandavano i loro dubbi perchè li proponesse per la soluzione, facendo così il Mersenne nella repubblica letteraria, la funzione del cuore nel corpo umano".

La sua passione per il progresso delle scienze meccaniche e fisiche, lo spinse nel 1624 ad affermare a proposito dell'eliocentrismo: "Copernico non può essere confutato!" e nel 1634 a difendere l'opera di Galileo Galilei, anche dopo la condanna emessa dalla Chiesa. Inoltre il Mersenne tradusse la "Meccanica" del sommo italiano e quando il "Dialogo sui massimi sistemi" fu proibito, ne riassunse in Francia il contenuto ne "Les nouvelles pensées de Galilée, mathématiques et ingénieuses du Duc de Florence" — trad. d'italien en françois — Parigi 1639.

Numerose furono infine le opere ricche di osservazioni geniali e profonde, che il Mersenne compose sugli argomenti più disparati, illuminando in questa maniera con il suo pensiero vaticinatore, la grande strada nuovissima che dovevano percorrere gli studiosi per giungere

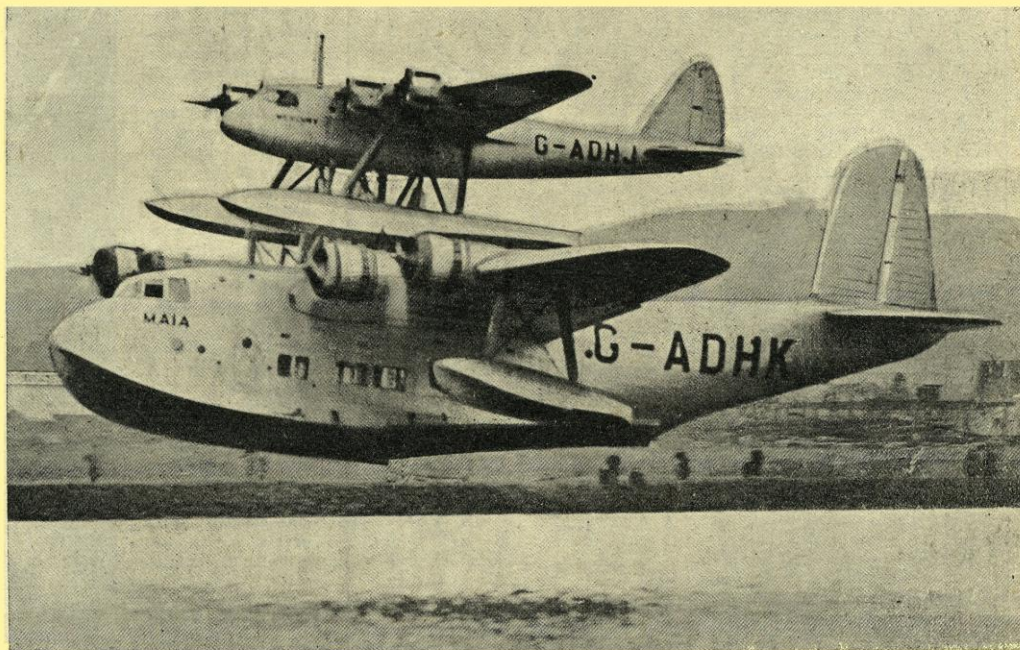
alla perfezione di moltissime scoperte, che oggi si sono dimostrate tanto utili all'umanità.

I suoi scritti comprendono, oltre quelli sopracitati, "Questiones celeberrimae in Genesis" (Parigi 1623) in cui sono trattati problemi di filosofia, astronomia, cosmologia etc., "L'Harmonie Unierselle contenant la théorie et la pratique de la musique", "La verité des sciences contre le sceptiques on Pyrroniens", "Synopsis mathematica" stampata nel 1626 e il "Tractatus mechanicus theoreticus et practicus", che forma la seconda parte dei "Cogitata pysicsomathematica" (Parigi 1644).

In quanto al carteggio epistolare, inserito nelle opere di P. Fermat, dell'Huygens, etc. esso non è il solo che esiste. La corrispondenza scambiata dal dotto frate con Pascal, Dupuy, Hobbes, Campanella, Torricelli, Galileo Galilei, il cardinal Barberini, etc., fu pubblicata in due volumi dalla moglie del compianto Paul Tannery, che era riuscito dopo molti anni di lavoro a raccogliere un rarissimo materiale e dal senatore Gino Loria che fece stampare la "Correspondance du P. Marin Mersenne religieux Minime publiée par Mme Paul Tannery editée et annotée par Cornelis Waard avec la collaboration de René Pintard 1628-1630 - Paris - Gabriel Beauchesne et ses Fils editeurs 1937".

P. Marino Mersenne morì a Parigi il 1° settembre 1648 e nulla ricorda in Francia la figura di questo illustre religioso, ingiustamente obliato, che aveva voluto affermare la sua convinzione nella superiorità dell'uomo, destinato al dominio del cielo e del mare.

Antonio Brunori



Il «Composito Maia» finalmente ha volato! Ecco la prima fotografia riguardante il primo volo del famoso idrovolante inglese che ne trasporta un altro sulle spalle per poi mollarlo ad alta quota. Come è noto, questo procedimento serve a permettere di sollevarsi ad un apparecchio sovraccarico e munito di galleggianti, che per necessità aerodinamica sono stati progettati tali da non sostenere il velivolo che privo del peso del carburante. Questo sistema ci sembra però un po' troppo complicato e dispendioso, specie considerando la facile risoluzione adottata dai tedeschi mediante il catapultamento di simili apparecchi

La Palestra dell'aeromodellista

IL VELEGGIATORE «V. T. 2»

Questo apparecchio è stato progettato con l'intento di ottenere, oltre che un buon veleggiatore, un modello particolarmente stabile rispetto a tutti i suoi assi e nel contempo di linee armoniche.

Da ciò la pianta dell'ala a forma di gabbiano e il particolare dietro alare che elimina i pericoli delle scivolate d'ala e dello scarrocciamento in virata; la cresta dorsale della fusoliera serve ad aumentare la direzione.

L'apparecchio, pur essendo veloce a causa dell'elevato carico alare richiesto dai regolamenti di gara, è un ottimo veleggiatore, sensibilissimo anche a minime correnti ascendenti.

I suoi dati principali sono:

Apertura alare cm. 104; lunghezza fusoliera cm. 49,5; superficie alare dmq. 7,6; peso totale gr. 115; carico alare per dmq. gr. 15.

Eccovi ora come costruirlo.

FUSOLIERA

È composta di 10 ordinate in Balsa da mm. 2 e di 12 listelli rotondi in pioppo da mm. 2 eccettuato l'ultimo che è in taglio da mm. 1 x 3.

La parte centrale superiore è smontabile e costruita tutta da un pezzo insieme all'ala, si devono perciò fare in doppia copia le parti superiori delle ordinate 3 e 5.

Il muso è pure in balsa recante un foro per i pesi addizionali di centraggio. Le parti tratteggiate fra le ordinate 1 e 2 e fra le 2 e 3 vanno ricoperte in balsa per irrobustimento.

La fusoliera porta due ganci: uno anteriore per tempo ventoso e l'altro per tempo calmo.

ALA

L'ala è calettata a 2 gradi di incidenza ed è formata da 11 centine in balsa da mm. 1 (si otterranno ricavando due centine da una da mm. 2 tagliandola longitudinalmente con una lametta); da un longerone in compensato di mm. 1 x 5 al centro e mm. 1 x 3 all'estremità, e di un longerone di forza nella parte centrale di mm. 2 x 3.

L'ala va costruita in tre pezzi, congiunti fra loro nei gomiti.

La parte centrale deve essere costruita, come si è detto, tutta da un pezzo

con la parte superiore della fusoliera; la carenatura è costituita da due pezzi di impellicciatura, come risulta dalla figura, opportunamente piegati e incollati; per chi non avesse sufficiente pratica per questo genere di lavorazione si consiglia del cartoncino leggero, che è molto più facile da lavorare.

L'ala viene fissata alla fusoliera mediante elastici fissati a due piccoli ganci infilati nelle centine numero 1.

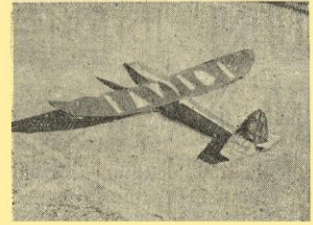
TIMONI

Sono costruiti tutti di un pezzo con la fusoliera non sono profilati e sono interamente in listelli di balsa da mm. 2 x 2.

Le derive laterali sono invece in balsa pieno sagomate come dalla figura, e vengono incollate lateralmente al piano orizzontale.

RICOPERIURA

La fusoliera è ricoperta completamente in seta verniciata con emallite, l'ala ed i timoni sono ricoperti in carta.



Un veleggiatore di Luciano Giannozzi di Piombino

Per i colori vi consigliamo il rosso per la fusoliera ed i timoncini e il giallo per l'ala e il piano orizzontale.

Fate le prove di centraggio in una giornata di poco vento ricordando che è necessaria una spinta piuttosto forte a causa dell'alta velocità di sostentamento del modello.

Quando lo avrete centrato perfettamente tiratelo su con del refe fino.

V. T.

(Nel prossimo numero pubblicheremo la tavola delle centine degli impennaggi).

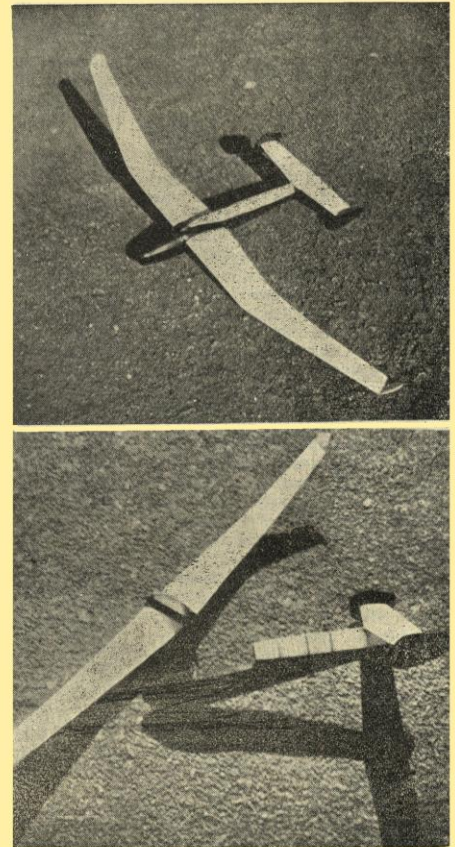
Il motore a matassa elastica

Sul giornale inglese di aeromodellismo The Aero-Modeller, R. M. Glass pubblica alcuni dati sull'impiego della gomma nei modelli volanti e qualche formula, che può essere anche utile ai lettori de L'aquilone. Riportiamo perciò gli argomenti più interessanti, sostituendo le misure metriche a quelle inglesi.

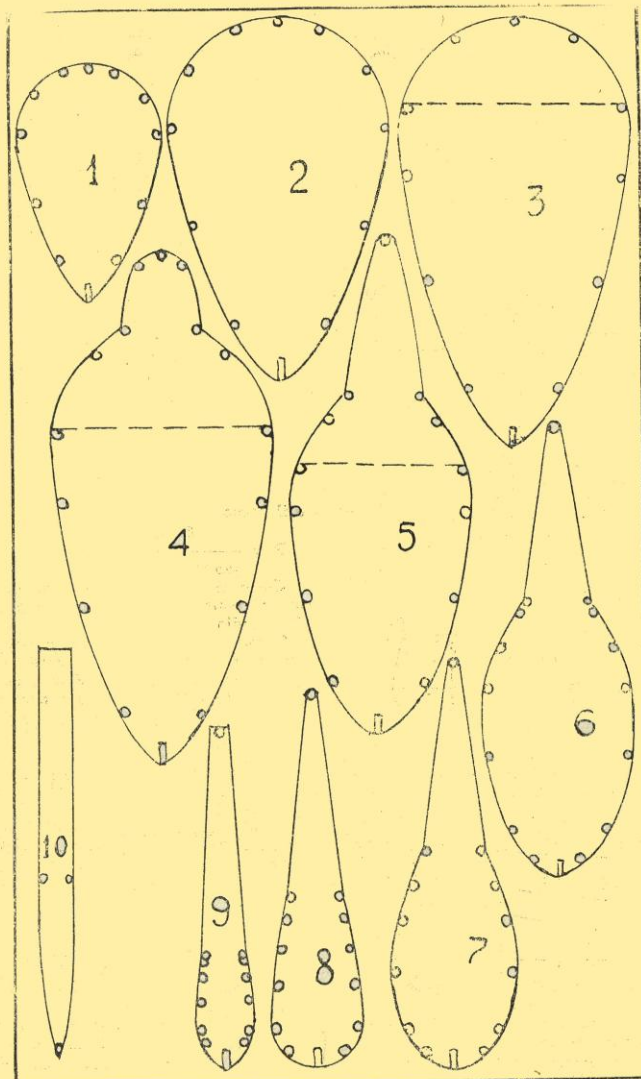
La ragione fondamentale del diffuso impiego della gomma come motore dei modelli volanti è data dalla grande quantità di energia che può essere immagazzinata in un dato peso di elastico. Se si suppone di caricare una matassa di elastico fino all'ottanta per cento del suo carico di rottura, dandole cioè, ad esempio, 800 giri quando sappiamo che si romperebbe a 1000, possiamo ritenere approssimativamente che la quantità di energia immagazzinata è di circa 610 Kg.m. per kg. Oltre a ciò, bastano dei semplici ganci e cuscinetti a completare il sistema, senza le complicazioni connesse con l'impiego di motori ad aria compressa, a scoppio, a molla di acciaio, ecc.

Il sistema di motore ad elastico a matassa unica è ancora molto usata e si può ritenere il migliore per carichi aerei fino a 9 o 10 grammi per decimetro quadrato. Per modelli più

pesanti è meglio avere due matasse fra loro con ingranaggi (o trasmissione a leve) nella parte anteriore, e giranti in direzione opposta. In questo modo si diminuisce lo sforzo della fusoliera, che deve resistere soltanto agli sforzi di compressione, dato che le torsioni delle due matasse si compensano fra loro. In questa soluzione l'elica può essere di-



La fotografia in alto mostra il veleggiatore «V. T. 2». Nella fotografia in basso è messo in evidenza il particolare dell'attacco dell'ala con la fusoliera



Sagome dei diagrammi della fusoliera del veleggiatore «V. T. 2», in grandezza naturale

rettamente attaccata ad una delle matasse oppure essere collegata a un ingranaggio più piccolo, per avere maggior numero di giri.

Il peso dell'elastico conviene che sia tanto più elevato quanto più è carico il modello. Fino a circa 10 grammi per decimetro quadrato l'elastico può rappresentare dal 25 al 35 per cento del peso totale. Per modelli più carichi (20 grammi per dmq.) sarà circa il 50%. Il valore teorico per ottenere la maggior du-

so dell'elastico. Q il peso totale del modello in ordine di volo e k un coefficiente, che si può ritenere di 900 per modelli con ali a profilo molto curvo e non troppo carenati e di 1200-1500 per modelli molto curati aerodinamicamente.

Il numero di giri che la matassa può sopportare è dato dalla formula:

$$N = \frac{K_1 \times L \times \sqrt{L}}{\sqrt{q}}$$

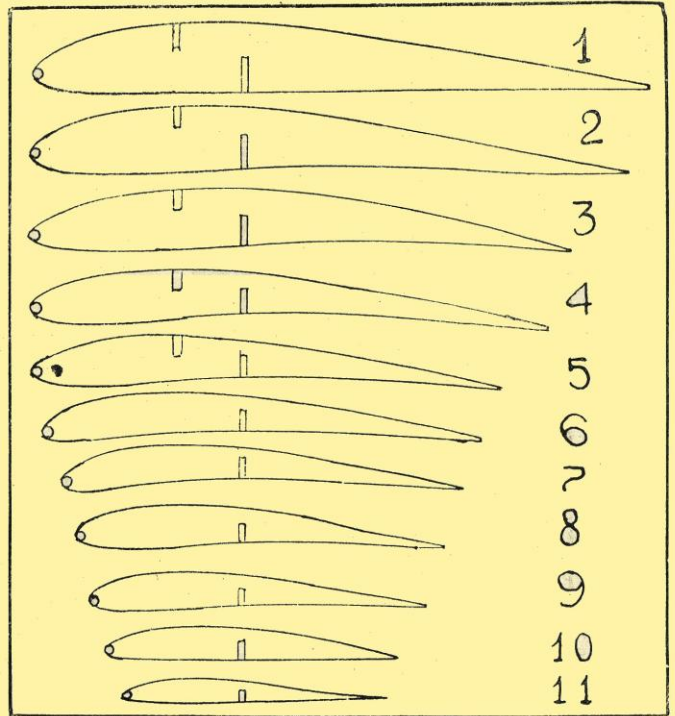
nella quale N è il numero di giri per la matassa lubrificata, L la lunghezza della matassa a riposo, in centimetri, q il peso della matassa in grammi e K₁ un coefficiente che si può prendere eguale a 5,5 per matassa in condizioni normali ma può raggiungere anche 6,5 per la matassa snervata. Il passo dell'elica è dato dalla

formula:

$$P = \frac{D}{N \times R \times 0,75}$$

nella quale P è il passo dell'elica in metri, D ed N i valori prima trovati, R il rapporto degli ingranaggi, che nel caso della presa diretta è eguale ad 1 e 0,75 un coefficiente che tiene conto del rendimento dell'elica e degli attriti.

Applichiamo ora i valori trovati ad un esempio.



Le centine dell'ala del veleggiatore «V. T. 2» in grandezza naturale

Sia dato un modello di tipo normale, con una superficie alare di 13 dmq. e un peso totale di 120 grammi, di cui 30 di elastico, disposto in una matassa unica di 75 cm. in presa diretta. Avremo allora:

$$D = \frac{1200 \times 30}{120} = 300 \text{ metri}$$

$$N = \frac{5,5}{6,5 \times 75 \times 8,7} = 775 \text{ giri}$$

e il passo dell'elica sarà

$$P = \frac{300}{775 \times 1 \times 0,75} = 0,52 \text{ metri}$$

Consideriamo ora un modello più pesante, per esempio di 260 grammi in assetto di volo, con 130 grammi di elastico in due matasse di 65 grammi ciascuna, lunghe 75 centimetri. Avremo

$$D = \frac{1200 \times 130}{260} = 600 \text{ metri}$$

$$N = \frac{8,1}{6,5 \times 75 \times 8,7} = 520 \text{ giri}$$

e il passo sarà

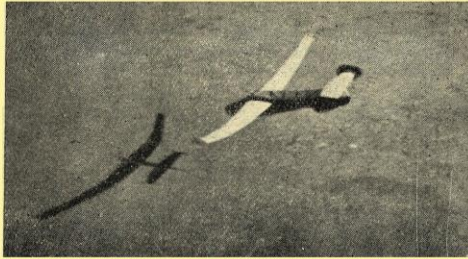
$$P = \frac{600}{520 \times 1 \times 0,75} = 1,54 \text{ metri}$$

Come si vede, in questo caso, il passo risulta molto forte, a scapito del rendimento.

Sappiamo infatti che per un buon rendimento è opportuno avere un passo eguale a una volta fino a una volta e mezza il diametro e non avremo certo in questo caso un'elica così grande. Si vede perciò l'opportunità di adottare un riduttore, per esempio col rapporto 2 ad 1. Moltiplicheremo cioè il numero dei giri dell'elica introducendo il valore 2 al denominatore che dà il passo P.

Come si vede dai risultati, queste formule, studiate per una tecnica alquanto diversa dalla nostra (modelli in balsa, differente qualità di gomma ecc.) danno risultati un po' diversi da quelli che abbiamo potuto constatare in Italia alle ultime Gare Nazionali. Tuttavia possono essere utili in prima approssimazione.

L'Autore riporta anche i risultati di alcune esperienze su matasse di gomma, provate al naturale, lubrificate e snervate. Da questi si rileva che quando un motore ad elastico viene lasciato caricato un po' di

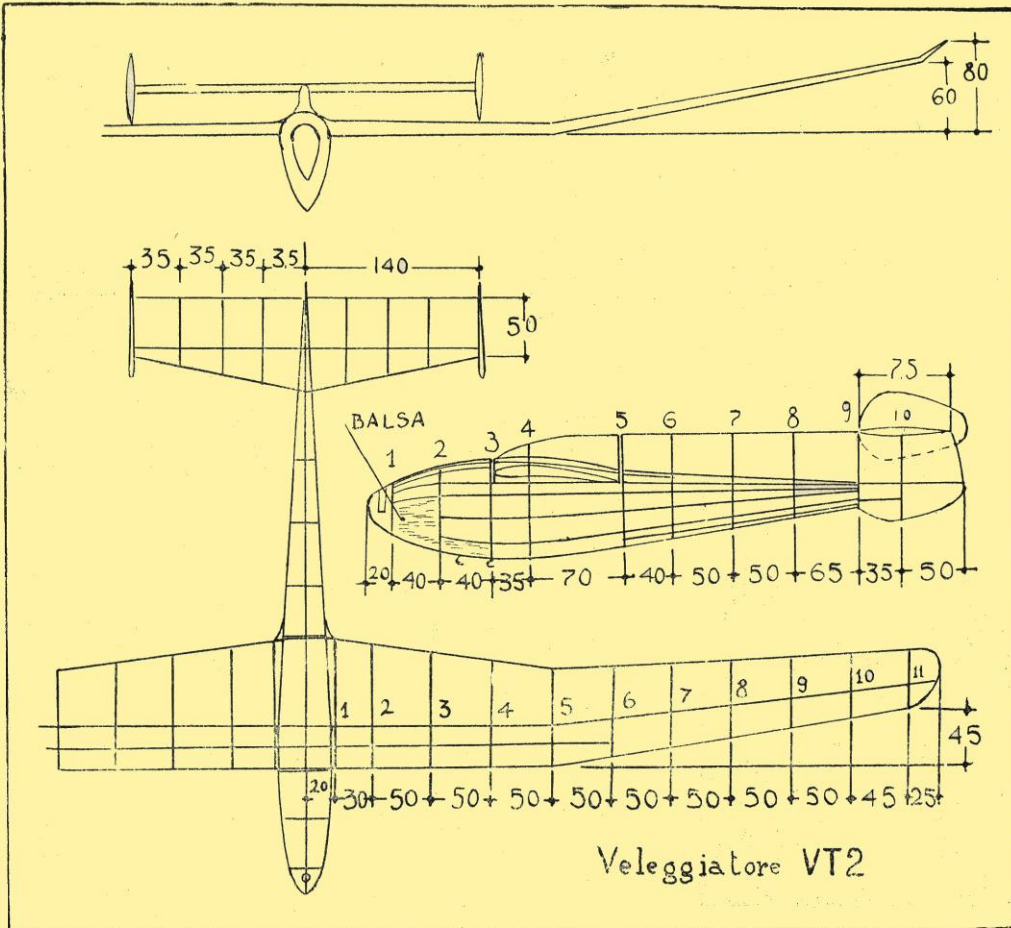


Il veleggiatore «V. T. 2» in atterraggio

rata di volo sarebbe il 67%, ma con valori così elevati del peso di elastico si riduce il tempo di volo veleggiato dopo la scarica, contrariamente a quanto la più recente tecnica italiana ha dimostrato opportuno. La distanza che un modello a elastico può raggiungere è data approssimativamente in metri dalla formula:

$$D = \frac{k \times q}{Q}$$

nella quale D è la distanza, q il pe-



tempo, la sua coppia rapidamente decresce.

Quando si ripete la carica più volte a causa dello snervamento si possono dare molti più giri, ma la massima energia si ottiene dalla terza scarica, in generale. Inoltre si possono dare molti più giri se si carica la matassa lentamente. E' consigliabile lubrificare la matassa almeno un'ora prima del volo e magari il giorno prima, facendo penetrare il lubrificante accuratamente fra i fili. Naturalmente, se si prevede di non dover usare l'elastico

per una quindicina di giorni è necessario lavare e asciugare la matassa e conservarla in una scatola metallica ben chiusa. Il maggior nemico dell'elastico è infatti la luce, che lo rende fragile e duro.

Il motore ad elastico è ancora molto in uso fra noi e in previsione dell'avvicinarsi della stagione dei voli non sarà male che i nostri aquilotti ne studino attentamente le possibilità, scambiandosi anche i risultati delle loro esperienze e consigliandosi reciprocamente le soluzioni migliori. Ing. Fidia Piattelli

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

18. - La termica con vento forte

Nei primi anni del volo a vela si credeva che un forte vento annullasse l'attività delle termiche. Ciò è vero fino a che ci riferiamo alle termiche di insolazione. Un vento eccessivo rende effettivamente impossibile il riscaldamento degli elementi che dovrebbero servire da sorgenti per le correnti termiche, e il rimescolamento delle masse d'aria da esso prodotto rende termicamente stabili gli strati d'aria vicini al suolo, pareggiando le temperature dei diversi punti.

Quando il "vento", cioè le masse d'aria affluenti, possiede una struttura termica stabile, non succede nulla che ci possa interessare. Questo è il caso della *tramontana*. Sotto l'azione di un'alta pressione sull'Europa Centrale e una bassa sulla Sicilia e l'Africa Settentrionale, masse d'aria di origine continentale invadono tutta l'Italia. Quest'aria fredda e asciutta è assai stabile, e non si formano correnti termiche, benché il cielo sia completamente sgombro e cioè l'insolazione non sia ostacolata.

Ben diversa è la questione se le masse d'aria affluenti sono instabili. Così ad es. arrivano ogni tanto delle masse d'aria di origine tropicale-marittima sull'Europa Centrale e Settentrionale. Quest'aria è, per

definizione, calda e umida. Essa arriva quindi carica di energia termica, in parte sotto forma di calore sensibile (temperatura elevata) e in parte sotto forma di calore latente (il calore utilizzato per evaporare l'acqua). La situazione termica di queste masse d'aria corrisponde all'a-nagramma schematico della fig. 121. Essa è cioè spiccatamente instabile. Vicino a terra il gradiente termico si avvicina o è superiore al grado per ogni 100 m., e anche in quota esso diminuisce di poco. Ora basta che in un punto qualsiasi venga provocata una corrente ascendente, perchè si scateni tutta l'instabilità dell'aria considerata. Questa prima corrente ascendente può essere dovuta ad una termica isolata, ad una montagna ecc. Questa ascendenza, oltre al suo sviluppo verticale, si propaga anche in senso longitudinale. Si ha allora una vera e propria strada di ascendenze, coronata da una "strada di cumuli".

Alcune fotografie illustreranno meglio la formazione delle strade di cumuli. Nella fig. 122 vediamo l'inizio: nonostante il forte vento un cumulo è riuscito a formarsi. Dalla forma dei cirri (in alto) e dalla sagoma sfalciata del cumulo stesso si indovina la forza del vento. Una mezz'ora dopo vediamo la strada di cumuli in pieno sviluppo (fig. 122). Per veleggiare basta volare dritto lungo la strada di cumuli: invece di spirare faticosamente in uno stretto cammino il pilota trova una intera striscia di aria ascendente.

Un altro notevolissimo esempio di strade di cumuli è rappresentato



Fig. 121. - Un cumulo in formazione con vento: la forma è resa irregolare appunto dal vento

dalla fig. 123. La fotografia è stata presa nell'anno 1936 all'osservatorio aerologico sperimentale di Vigna di Valle durante un'irruzione di aria tropicale marittima sull'Italia. Anche in questo caso lo sviluppo delle nubi durò pochissimo tempo, per poi mantenersi per parecchie ore.

E' da tenersi presente che lo sviluppo di queste *strade di cumuli* è da intendersi in direzione del vento. Non bisogna confonderlo colle *strisce trasversali di cumuli* di cui portiamo un esempio in fig. 124. Anche questa fotografia è stata presa a Vigna di Valle nel 1936. Qui si tratta di un effetto di condensazione dovuto alla corrente di pendio della sponda nord-occidentale del Lago di Bracciano.

Spesso le strade di cumuli non sono isolate, ma appaiono una parallela all'altra. La fig. 125 chiarirà come ciò si possa verificare: le due discendenze laterali della prima strada di cumuli generano due disturbi che a loro volta fanno nascere altre due strade di cumuli e via dicendo. Infine si forma un certo numero di cilindri, disposti longitudinalmente (cioè coll'asse in direzione del vento) ognuno dei quali ruota in senso opposto ai due vicini.

L'importanza delle strade di cumuli per il volo veleggiato è evidente: sappiamo che il volo di distanza coll'ausilio del volo termico classico consisteva in tante salite nell'interno delle termiche unite tra di loro da altrettante discese in volo librato da una termica all'altra (fig. 126). Il volo di distanza sotto le strade di cumuli invece si riduce ad un semplice volo dritto



Fig. 122. - La strada di cumuli è formata: si presenta come una striscia isolata nel cielo

lungo la linea d'ascendenza (fig. 127). Coll'aiuto del variometro il pilota cerca di individuare la linea di massima ascendenza e la segue possibilmente fino all'esaurimento delle correnti, cioè fino alla sera. Poi, un lungo volo librato prolunga ancora il volo fin che è possibile.

(Continua)

M. Garbell

LE SCUOLE

ROMA

La Scuola di aeromodellismo di Roma ha ripreso la propria attività, come è già stato annunciato, presso la 28^a Legione Balilla Moschettieri, Via Ruggero Bonghi (ex 181^a Legione Balilla Moschettieri).

Le lezioni hanno luogo tutti i martedì dalle ore 19 alle 20 ed il sabato dalle 14,30 alle 15,30 per il corso iniziale. Tutti i sabati dalle ore 15,30 alle ore 16,30 ha luogo il corso di perfezionamento.

A causa della temporanea impossibilità di svolgere i corsi presso i locali di Via Angelo Emo, sede della Scuola di modelli volanti, anche gli iscritti alla R. U. N. A. non appartenenti alla 28^a Legione possono frequentare i corsi ora iniziati.

Gli iscritti ai corsi sono 19 per il corso iniziale, e 9 per il corso di perfezionamento.

ANCONA

La Sede Prov. di Ancona della R.U.N.A. ha istituito la Scuola di modelli volanti, i cui corsi si svolgono presso l'Istituto Industriale che ha concesso l'uso dei locali necessari e dell'attrezzatura occorrente, dando anche il personale insegnante.

Gli alunni del primo corso ora iniziato sono 24, scelti fra gli iscritti alla G. I. L.

Le lezioni si svolgono quattro volte alla settimana, due teoriche e due pratiche.



Il nuovo aeromodello veleggiatore « V. T. 2 »

Sono uscite le

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

via Riva Reno, 116 - Bologna

I NOSTRI APPARECCHI

Il trimotore da trasposto "S. 75,"

Le aumentate esigenze del traffico aereo italiano diretto verso il nostro Impero coloniale, hanno consigliato la costruzione di uno speciale apparecchio con alta capacità di carico, che oltre ad una considerevole velocità di crociera, abbia caratteristiche di volo tali da poter affrontare agevolmente le difficoltà che derivano dal sorvolo di terreni di particolare natura.

Il tracciato della nostra linea aerea imperiale Roma-Addis Abeba-Mogadiscio, comporta il sorvolo di zone nelle quali la rarefazione atmosferica derivante dalla latitudine e dall'altezza rende il volo particolarmente delicato anche in considerazione della configurazione montuosa dei territori sorvolati.

Per sopperire a queste esigenze è stato creato un trimotore da trasporto veloce che per le sue speciali caratteristiche di volo si adatta a questo genere di linee aeree. L'S.M. 75, costruito dalla "S.I.A.I." su progetto dell'ing. Marchetti, deriva nella sua architettura dal noto S. 73, già in servizio da qualche anno sulla linea dell'Impero e su avioinee estere. Pur avendo lo stesso carico alare e la stessa potenza, trasporta un carico pagante quasi doppio con una velocità di crociera più elevata.

E' un monoplano di costruzione

mista legno e metallo con ala bassa a tutto sbalzo. Il carrello è retrattile nelle gondole dei motori laterali a mezzo di comando idraulico azionato dal motore centrale.

La manovra di eclissaggio e di abbassamento del carrello viene effettuata con facilità dal pilota. La posizione di atterraggio del carrello è assunta in qualsiasi momento poiché l'energia occorrente per abbassare le ruote viene accumulata durante la manovra del rientro del carrello. Inoltre questo dispositivo

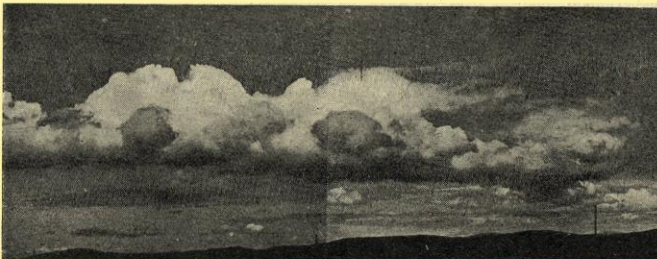


Fig. 123. - Una strada di cumuli fotografati a Vigna di Valle nel 1936

di manovra è integrato da un comando di sicurezza a mano.

L'ala è costruita completamente in legno su tre longeroni e rivestita in legno compensato e tela verniciata. Negli spazi ricavati tra i longeroni sono sistemati i serbatoi della benzina con dispositivo di rapido svuotamento in caso di necessità. Speciali compartimenti stagni dell'ala assicurano la galleggiabilità dell'apparecchio per una eventuale

discesa in acqua.

L'ala è munita di dispositivi di ipersostentazione costituiti da alettone di curvatura a fessura che interessano tutta l'apertura alare. Due alette occupano il bordo di uscita tra la fusoliera e gli alettone; questi ultimi pur conservando la libertà di manovra differenziale, agiscono a mezzo di uno speciale comando, anche da alette di curvatura.

La fusoliera è costituita da un traliccio di tubi di acciaio saldati all'autogeno ed è divisa in due elementi smontabili: il principale che comprende la parte anteriore e quella centrale ed uno secondario che comprende la coda e gli impennaggi.

Il rivestimento della fusoliera è in lamiera di dural nella parte anteriore, in compensato per il rimanente, tranne le fiancate che sono di tela verniciata.

La cabina di pilotaggio, a doppio comando affiancato, è disposta davanti alla fusoliera e consente una perfetta visibilità ai piloti. Dietro la cabina di pilotaggio è sistemato il posto del marconista.

La cabina passeggeri può essere sistemata per offrire alloggio fino a 24 persone disposte su tre file di poltrone. L'aerazione è assicurata da uno speciale impianto che provvede pure al preriscaldamento dell'aria facendola circolare attorno ai tubi di scappamento dei motori. I bagagliai sono sistemati sul fondo della fusoliera, sotto la cabina dei piloti e nella coda dell'apparecchio. In totale i scompartimenti per i bagagli le merci e la posta hanno una capacità di 15 metri cubi, e sono tutti accessibili direttamente dall'esterno a mezzo di comodi portelli.

I motori che vengono normalmente montati sull'S. 75 sono degli Alfa Romeo 126 R.C. 34 della potenza di 680 cavalli ciascuno, ed azionano eliche metalliche tripale a passo variabile di brevetto S.I.A.I.

Ecco le caratteristiche dell'apparecchio: potenza normale a terra cv. 2040; potenza normale a 3400 metri di quota 2250 cv. Apertura alare m. 29,70; lunghezza m. 21,60; altezza m. 5,10; superficie portante mq. 118,6. Capacità dei serbatoi della benzina litri 3700. Peso a vuoto 9000 chili, carico utile normale 3500 chili; carico utile massimo ammesso, restando nei limiti di sicurezza, 5000 chili. Carico per metro quadrato 105 chili; carico per cavallo 5 chili e 560 grammi.

Caratteristiche di volo: velocità massima a 4000 metri 370 chilometri ora; velocità di crociera con l'impiego del 70 per cento della potenza disponibile: 325 chilometri ora. Consumo di benzina a velocità di crociera, un chilo e cento grammi

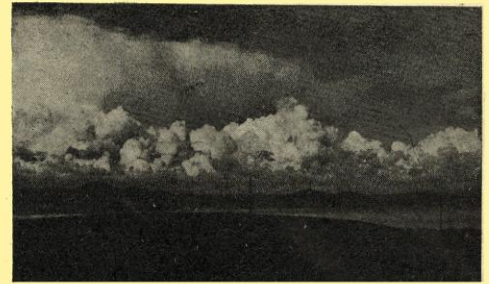


Fig. 124. - Una striscia trasversale di cumuli. Questa fotografia, eseguita a Vigna di Valle nel 1936, mostra chiaramente la differenza con la strada di cumuli

per ogni chilometro di volo. Velocità di crociera con l'impiego del 60 per cento della potenza: 300 chilometri ora e consumo corrispondente un chilo di benzina per chilometro. Salita a quattromila metri in 13 minuti; decollo e atterraggio in 300 metri. Quota di tangenza pratica 8000 metri. Con due soli motori in funzione l'apparecchio raggiunge una quota di 5000 metri ed ha una velocità di 305 chilometri ora.

A. M.

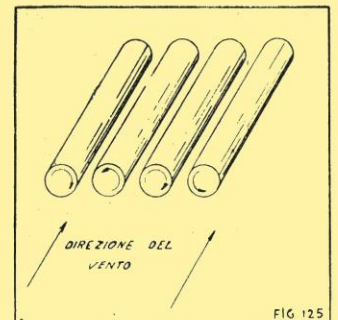


Fig. 125. - Disegno schematico dimostrante la formazione di vortici, a sensi di rotazione attenuati, e con assi paralleli al vento

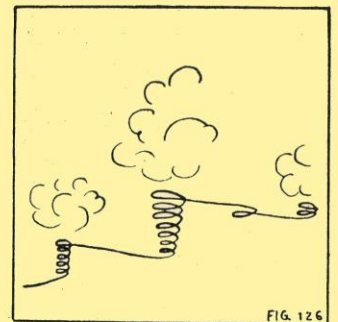


Fig. 126. - Schema del volo su correnti dovute a cumuli isolati. Sotto ad ognuno di questi il pilota deve riguadagnare questa spiralandolo

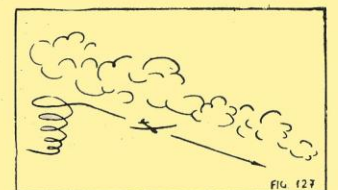
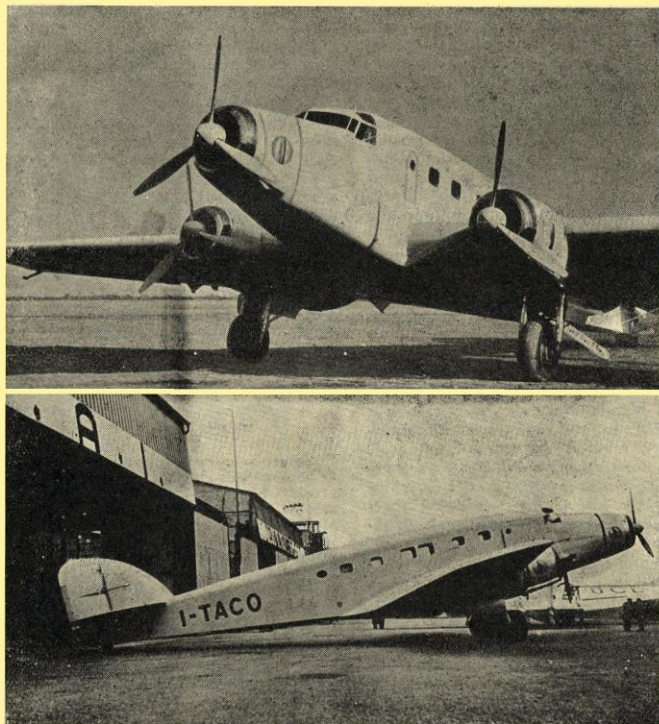


Fig. 127. - Una volta fatta quota, all'inizio della strada di cumuli (spirale a sinistra), il pilota può percorrere tutta la strada senza perdere quota



Due fotografie dell'apparecchio civile «S. 75» trimotore da trasporto

Il commendatore dell'aria

Il personaggio che oggi vi presento è importantissimo: un autentico pezzo grosso; anzi, senza temere smentita, vi posso affermare che è il pezzo più grosso di tutta l'aeronautica.

Veste generalmente di chiaro, e molto spesso, spinge la sua vanità fino a indossare abiti argentati.

Non ha gambe, ma in compenso il suo ventre è così smisurato che, si può dire, occupa tutto il corpo. Il commendatore dell'aria è grasso a tal punto, che è impresa quasi impossibile distinguere la testa dalle spalle. Possiede fino a quattro paia di braccia, ridicolo mente corte ed esili, se vogliamo, ma che il commendatore agitando o, se preferite, ruotando con rapidità grandissima, utilizza per spostarsi, visto che la natura gli ha negato le gambe. Ci riesce molto bene, a dir la verità, e può raggiungere velocità superiori ai tre chilometri per minuto.

Infilati in un lungo taschino del panciotto, il commendatore porta, quando va a spasso, una quantità di animaletti vivacissimi e impertinenti. Veri tirannelli, i quali, spingendo ora questo ora quel bottone, o solleticandolo in modo diverso, lo fanno andare di qua e di là a loro talento.

È ricchissimo. Possiede numerose residenze esclusivamente per lui. Strani palazzi metallici che hanno un salone unico, dove egli entra appena.

Da quel personaggio autorevole che è, ogni suo atto riveste la solennità di una cerimonia ufficiale. C'è sempre molta gente che lo assiste e lo serve, pur mantenendo le distanze e il dovuto rispetto. Nessuno, per esempio, ardirebbe fumare accanto a lui. Data l'ombrosità del suo carattere, sarebbe capicissimo d'infiammarsi per questa inezia.

Tutto sommato, però, ama più la vita contemplativa che quella attiva. Passa lunghi periodi di letargo o di meditazione nella sua dimora, finché un bel giorno qualcuno lo esorta a far due passi. Egli ne farebbe volentieri a meno, ma la sua posizione gli impone certi doveri qualche volta sgraditi. Si lascia così, senza opporsi ma senza consentire, passivamente preparare per la passeggiata. Lo lavano, lo stropicciano, che ancora non è ben sveglio, e non muove nemmeno un dito per aiutare chi si occupa di lui. Devono proprio tirarlo con le funi fuori di casa, tanto è pigro. Eccolo lì, all'aperto, che tenna, come stordito dall'aria e dalla

luce. Frattanto una quantità d'inserzioni lo rificollano mediante tubi. La sua pinguedine non gli consente di nutrirsi da solo.

E finalmente si decide a muoversi, agita le ridicole braccia, strepita, fa la voce grossa. La gente s'intimidisce, s'allontana a cerchio, saluta reverente, mentre egli s'allontana solennissimo e pettoruto iniziando la sua passeggiata. Udendolo avvicinarsi, la gente sosta a guardarlo, i contadini s'appoggiano alla vanga e levano la fronte china sul solco. Gli impiegati accorrono alle finestre degli uffici, i commessi si fanno alle porte dei negozi e le donne interrompono per qualche momento ricami, pettegolezzi, spignattare in cucina e faccende domestiche per seguirlo con occhio sognante.

Ma egli va, austero e concentrato, conscio del suo valore e della sua importanza, passa sopra alle curiosità e all'ammirazione delle genti. Va in giro d'ispezione dei suoi possedimenti del monte e del piano, si spinge lontano sul mare, visita città e villaggi, segue strade dense di traffico, supera giungle e deserti, senza lasciar altro segno che il rapido passaggio della sua ombra massiccia.

A poco a poco l'aria aperta lo inebria; prende gusto alla sua passeggiata. Quello che era un ringhio di malumore all'uscir dal suo palazzo diventa canto, una specie d'inno guerriero, gagliardo e regolare. È bello assistere al passaggio di questo importante signore che, soddisfatto di sé e del mondo, canta, mentre dal taschino del panciotto quei tali impertinenti animaletti sporgono le piccole teste presuntuose.

E finalmente giunge l'ora del ritorno. Lontano, nella vuota dimora, il personale addetto al servizio del commendatore dell'aria, manifesta una certa inquietudine. Alcuni tormentano la radio, altri il telefono o il telegrafo. Le notizie si succedono rassicuranti. «È passato in vista di X... e poi di Y... Tutto procede regolarmente. Fra mezz'ora sarà a casa».

Una notevole folla si raduna e spinge l'occhio distante per avvistare le solide curve del profilo commendatario. Qualcuno grida: «Eccolo!». Tuonano i megafoni, sibillano i fischi, la moltitudine si divide in drappelli ordinati, l'ingresso del palazzo è mantenuto accuratamente sgombro.

E il commendatore appare. Ahimè!

Sembra stanco, barcolla, il suo cammino è incerto, il canto, che prima era continuo e vigoroso, è adesso intermittente e rotto come un parlar d'ubriaco. Tutto l'aspetto e l'andatura del commendatore sono, purtroppo, d'ubriaco.

Giunto sulla soglia del palazzo, si addormenta di colpo e diventa una massa voluminosa e inerte.

Tocca allora al personale che lo aspettava, aiutato da quelli che si ro-

vano nel taschino del panciotto, a portarlo dentro, a braccia.

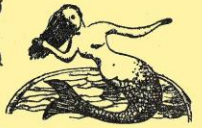
Son dozzine di vigorosi individui che tirano e si dan da fare per mettere a letto lo scandaloso padrone.

Poi, terminata la fatica, spenti i lumi, chiuse le porte, il grosso commendatore riprende il suo letargo e la gente se ne va pei fatti suoi.

Fino al giorno in cui il dirigibile debba eseguire un altro volo.

e. i.

BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Mentre, tempo addietro, il pilota Ramon Enciso in volo notturno percorreva l'itinerario Acapulco-mexico City col suo carico postale, sor-

volando la linea ferrata raggiunse e sorpassò un treno che, faticosamente, scendeva le pendici dell'altopiano centrale. Pochi minuti dopo, allo svolto d'una delle tante gole seguite dalla strada ferrata, distinse qualcosa che ardeva. Cadde a quota più bassa, prudentemente per non cozzare contro qualche cresta di montagna e vide che si trattava di un ponte, in parte di legno, sul quale il treno avrebbe dovuto passare. Senza pensarci due volte, il bravo Ramon virò immediatamente e s'avventò a tutto motore lungo il cammino già percorso alla ricerca del treno che, ignaro del suo destino, procedeva nel buio verso la propria distruzione. Lo trovò che, superato un valico, rotolava a grande velocità per la discesa. L'aviatore si tuffò fin quasi sul tetto dei vagoni e facendo col motore il maggior strepito possibile, tentò di richiamare l'attenzione del macchinista. Questi infatti si sporse, guardando verso l'alto, e con lui, un buon numero di passeggeri; ma tutti credettero a una semplice bravata di pazzi o magari pensarono che egli avesse qualche conoscenza fra i viaggiatori da cui voleva farsi notare; sicché, dopo alcuni blandi cenzi di saluto, se ne tornarono alle loro occupazioni.

Già il povero Ramon cominciava a disperarsi e a maledire lo scetticismo e l'incomprensione degli uomini in generale e dei macchinisti ferroviari in particolare, quando gli venne un'idea luminosa; luminosa non soltanto per modo di dire, ma anche per modo di fare. Dette di piglio alla pistola Verry da segnalazione e cominciò a bersagliare la locomotiva di razzi d'ogni colore. Fu così, che nel tardo cervello del macchinista cominciò a farsi strada il vago sospetto che dovesse esserci qualche grave motivo perché quell'arrabbiato aviatore insistesse tanto a voler romper le scatole ai pacifici viaggiatori e, a buon conto, rallentò l'andatura del treno fino a che, avvistando l'incendio dietro una curva, arrestò completamente la marcia.

Rassicurato sul destino dei viaggiatori, l'ottimo Ramon raggiunse a tutta velocità il più vicino campo attrezzato per l'atterrata notturna e fece il bravo rapporto; dopo di che, con la coscienza leggera, se ne

andò a dormire, mentre un suo collega s'incaricava della posta.

Alcuni giorni dopo gli giungevano un orologio d'oro da 500 lire (regalo generoso della compagnia ferroviaria alla quale egli aveva risparmiato un incalcolabile disastro con qualche milione di danni) e due proposte di matrimonio, accompagnate da fotografie, da parte di due zitelline che viaggiavano su quel tale treno.

Data un'occhiata alle fotografie, Ramon giurò a se stesso di non salvare più treni in vita sua.

Quando David Morrison decollò, all'alba di qualche settimana fa, col suo biplano da un aeroporto della Rhodesia, ignorava di avere un passeggero a bordo, anzi, un passeggero clandestino. È vero che l'aeroplano gli era sembrato un po' appetitoso a dritta, ma non ci aveva fatto caso fino a che, sporgendosi dalla carlinga, s'accorse d'aver a compagno un elegante leopardo, accovacciato lungo il fianco della fusoliera. Probabilmente era saltato su durante la rullata e ora non avrebbe chiesto di meglio che andarsene, ma già il campo era lontano e la foresta si trovava a non meno di trecento metri in basso.

Morrison, per sbarazzarsi dell'intruso eseguì un paio di looping, col solo risultato di far lacerare grandi striscie di rivestimento alare dagli artigli della belva disperatamente aggrappata. Siccome era disarmato, non ci fu altro rimedio che atterrare di nuovo all'aeroporto di partenza. Quando l'aereo fu a cinque o sei metri da terra, il leopardo saltò. Fece qualche ruzzolone, soffiò e, senza ringraziare, scomparve a grandi balzi nella vicina foresta, per andare a raccontare la sua avventura agli amici.

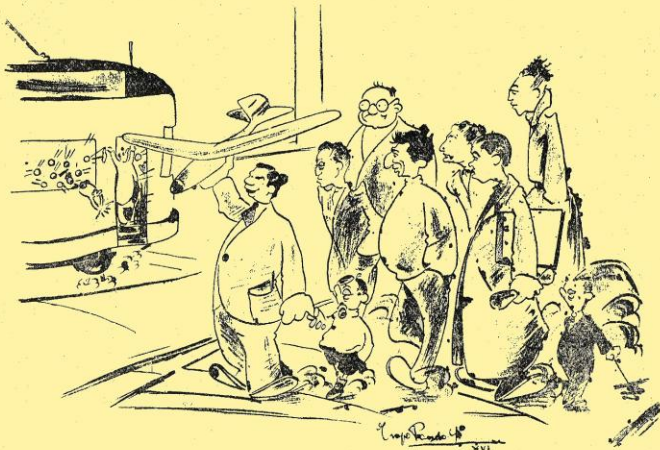
L'imbonitore

CARTELLO

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

DA UMBERTO DARBESIO, Torino, via Vanchiglia N. 23, piemontese, troverete quanto occorre per costruire aeromodelli: materiali, disegni, insegnamenti.

AEROMODELLISTI — Materiali, disegni, istruzioni per costruire modelli volanti troverete da Giolitto Giovanni, Lagrange, 31 - Torino.



Come sapete, la scuola di modelli volanti di Ancona ha riaperto i battenti. Il nostro vecchio amico Enzo Pandolfi ci invia questo disegno dal vero, assicurandoci che i tipi da lui immortalati hanno sfilato per le vie della città sollevando un entusiasmo incredibile. Pubblichiamo il disegno, lasciando ogni responsabilità all'autore



(Continuazione dal numero precedente)

Cap. II.

In cui si congettura e si progetta

La sera seguente all'involontaria partenza di Enzo, cinque persone si trovavano riunite nella stanzetta di una baracca di legno situata nell'immediata retrovia di un settore del fronte somalo.

La scena non era allegra e la luce giallastra d'una lanterna da campo la rendeva addirittura lugubre, tanto da richiamare l'idea d'una veglia funebre.

Nell'angolo più buio, Natalina, accoccolata in terra, piangeva rumorosamente e con tanta angoscia che nessuno s'arriachiava a tentar di consolarla. Arsenghi, seduto su una panca accanto a Giordani, si strapava un pelo dopo l'altro della sua arruffata barbaccia e porgeva orecchio attentissimo all'affannosa relazione di Jim, arrivato da pochi minuti e ancora in costume di volo. Era un Jim assai più vecchio di quello della vigilia, un Jim cui si cavavano le frasi di bocca con grandissima pena, mentre Serenella gli si appoggiava alla spalla e mordeva il fazzolettino che frequentemente si portava agli occhi.

«...Non so che cosa dirvi ancora, amici — diceva Jim — L'ho cercato a piedi per tutta la giornata e così ho fatto oggi, e son rimasto sveglio tutta la notte sulla cima di quel maledetto colle, e anche prima di partire ho battuto in volo la zona, sfiorando gli alberi col carrello e son restato sul posto fin quasi a compromettere il ritorno. Regalo il Passaguai a chi trova più d'un bicchiere di benzina nel serbatoio...»

Enzo è sparito nelle condizioni più strane. Tutto quello che posso dirvi è che sul luogo dove s'era appostato, ho trovato questo moschetto che non è suo...

«E' di marca svedese! — affermò Giordani, dopo averlo attentamente esaminato.

«Cerchiamo di riepilogare i fatti sicuri — interloquì Arsenghi. — Enzo era in vedetta e tu potevi vederlo da dove ti trovavi, è vero?»

«Sì, certo. Naturalmente lo guardavo solo ogni tanto, perchè ero assorto nella riparazione.

«Evidentemente. Quando ti sei accorto della sua assenza?»

«Dopo che avevo avviato il motore per provarlo. Vidi che non era più al suo posto, ma lì per lì immaginai che, per vedere meglio, si fosse spinto di qualche passo per l'altro versante. Fermi il motore e corsi su, ma, invece di lui, trovai questo moschetto.

«Nessuno sparo?»

«Nessuno. Guardai attentamente, niente bossoli nè di pistola nè di moschetto e neppure segni di lotta.

«E poi?»

«Poi, visto che il sentiero continuava a scendere, lo seguì fino in fondo alla vallata sotto quel maledetto banco di nebbia che mi aveva tratto in inganno. Trovai, contrariamente a quanto avevo giudicato, che sotto c'era posto più che sufficiente per atterrare con ottima visibilità. Subito osservai sul suolo un po' arenoso tracce di ruote d'aeroplano. C'erano anche dei bidoni vuoti. Evidentemente si trattava d'un campo di fortuna. Il lacone del Nuova Roma aveva fatto ritorno ed era ripartito, sicuramente con Enzo.

«Ma, — obiettò Giordani — la cosa è poco chiara; come poteva decollare un aeroplano senza che lo udiste? E se il misterioso aviatore e il rapitore di Enzo, perchè ha gettato il moschetto? E, finalmente, come mai quel ragazzino robusto, coraggioso, intelligente, pieno d'iniziativa, si sarebbe lasciato portar via come una valigia se si trovava in condizione di vedere fino in fondo valle e se era bene armato e gli bastava tirare il grilletto della pistola per far accorrere voi?»

«Puoi escludere, Jim, — riprese Arsenghi — che l'aviatore fosse già imboscato e abbia rapito Enzo appena egli arrivò sul posto?»

«Lo escludo assolutamente. Vidi Enzo varie volte far buona guardia, e poi i fianchi del colle non si prestavano a imboscate, ad eccezione di un mucchio di massi, che però Enzo, fin dal principio, lo vidi benissimo, aveva accuratamente esplorati.

«E allora — concluse Arsenghi, smettendo di tormentarsi la barba — credo che non sia inverosimile l'idea che mi son fatta di tutta la faccenda. Non credo che ci possa essere altra spiegazione.

«Sentiamo! — fece Giordani, e tutti gli altri trattennero il fiato per udire meglio.

«La spiegazione me l'ha suggerita una frase di Giordani; e cioè che Enzo è un ragazzo d'iniziativa. Tutti, del resto, sappiamo che è coraggioso e svelto e che da quando gli era scomparso il fratello, non si dava pace. Secondo me, perciò, le cose sono andate così: il ragazzo si mette di vedetta. In principio tutto fila bene. Jim dà un'occhiata ogni tanto e lo vede sempre tranquillo. Ma ecco che Enzo scorge venir su per l'altro versante un uomo armato, quel tale aviatore. Come si comporta in un caso come questo una persona piena d'amor proprio e d'iniziativa? Fa il segnale? Chiede soccorso? Neanche per sogno. Prova a cavarsela da sé. Si apposta e quando l'individuo gli è vicino, gli intima d'alzar le mani.

«Può darsi benissimo. — approvò Jim — Questo spiega il moschetto in terra e perchè io non abbia veduto nulla. Infatti l'ho trovato dietro il ciglio del colle. Non capisco però come mai Enzo sia scomparso dal momento che aveva già disarmato, e perciò teneva in suo potere, quell'uomo.

«Un po' di pazienza! — esortò Arsenghi — Mettiamoci nei panni di quel ragazzo, che ha poco più di quindici anni. Il suo colpo di mano gli è riuscito perfettamente; la fiducia in sé stesso ingigantisce...; perchè non proverebbe a catturare anche l'aeroplano che, evidentemente, si trova giù nel vallone? Ed ecco il nostro imbalanzito Enzo imporre al suo prigioniero d'accompagnarlo al Nuova Roma, salire a bordo con lui e, con la pistola in mano, ordinarli di raggiungere le nostre linee. Pensa che Jim lo vedrà certamente passare e che lo segui-

rà, e non sta più nella pelle al pensiero d'aver eseguito tutto solo una impresa difficile anche per un uomo.

«Ma è pazzesco! — gridò Jim. — Un pilota in volo non può essere intimidito da una minaccia qualsiasi. Va dove vuole! Sa benissimo che la vita di tutti è legata alla sua propria e che, mancando lui, è la catastrofe anche per chi pretenda di minacciarlo!

«Tu ragioni come un uomo riflessivo, Jim e non come un ragazzo esaltato dal successo quale doveva essere Enzo in quei momenti. E purtroppo, una volta in volo, il padrone è stato il pilota ed è andato dove ha voluto, infischandosi delle minacce di Enzo.

«O Madonnina, aiutalo! — singhiozzò Natalina — Che Dio la benedica, signore; la cosa deve essere andata proprio così. E' così sicuro di sé quel figliolo, che niente gli pare impossibile.

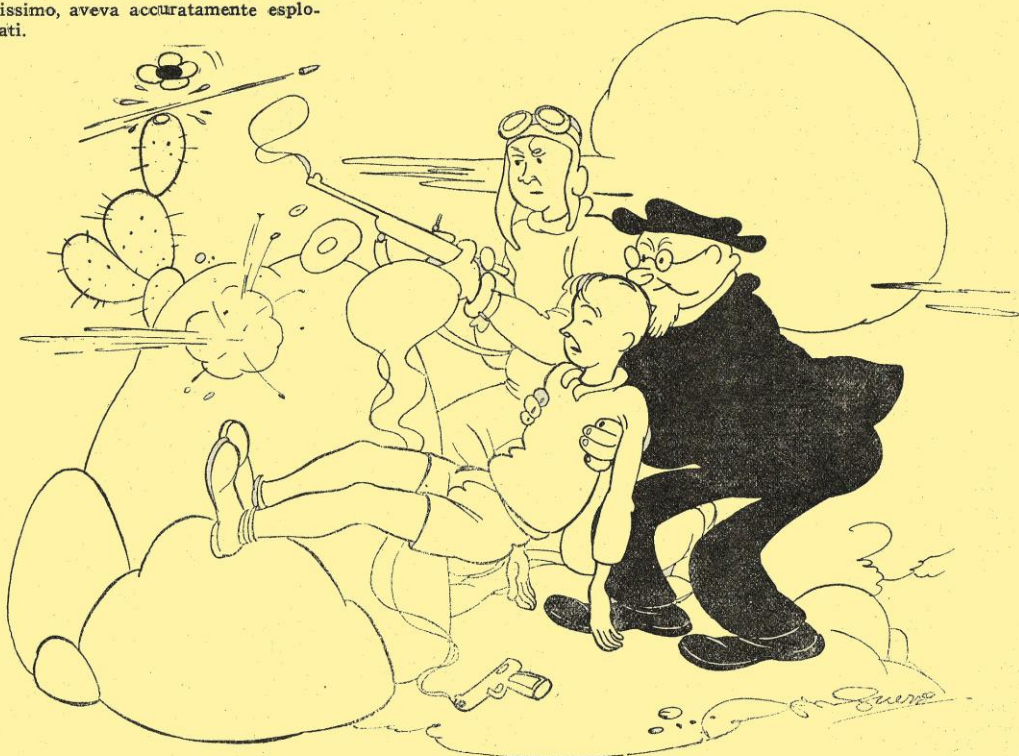
«Anch'io la penso come Arsenghi — dichiarò Giordani. — E' una spiegazione romanzesca, ma non saprei immaginarne un'altra. Povero ragazzo! Che avrà fatto quando ha visto che il suo prigioniero gli si ribellava? Non c'è il caso che abbia perduto la testa e sparato lo stesso?»

«No! — esclamò Jim — L'apparecchio sarebbe precipitato subito e io l'avrei trovato.

«Ma poteva decollare un aeroplano senza che voi lo sentiste? — chiese Giordani.

«In quelle condizioni, sì. Un colle ci separava e io mi trovavo sopravvento e, per di più, per tre o quattro minuti ho fatto andare il motore.

«Signori, signori miei... — gemette Natalina, e, trascinandosi sulle ginocchia, afferrò le mani di Jim e di Arsenghi, guardandoli con occhi umidi e imploranti. — Non abbandoneranno mica il mio piccolo Enzo, è vero? il mio caro Bibi? E' un bambino, lui; non saprebbe difendersi come l'altro... Povero, povero piccolo... Ieri sera non avrà



... e cadde privo di sensi tra le braccia del fratello e di Zurriaga...

cenato e stanotte chissà come avrà dormito! Signori, in nome delle loro mamme benedette, non me lo abbandonino!

— Natalina! — balbettò Jim, con voce strozzata, cercando di rialzare la donna. — Vi giuro che o lo ritrovo o ci lascio la pelle! Riparto domattina all'alba.

— E io vengo con te, figliuolo! — annunciò Arsenghi. — Ho già ottenuto dal Comando una missione che sollecitavo da un pezzo. Mi servirà doppiamente. Verrà con me un camerata: Giordani, anche lui volontario. E' inutile guardarci così! Siamo vecchi, lo so, ma la patria non è proprietà privata della gioventù soltanto. Sbarcheremo e cercheremo il ragazzo, pur rendendo un modesto servizio al Comando. Due piccioni con una fava. Ci deporrà sul posto e farai le tue ricerche dall'alto, mentre noi le faremo alla superficie e ad ogni gita ci porterai nuovi compagni e la roba che ti dirò. Tu, Serenella, — disse, tirando in disparte la figliuola — abbi cura di quella povera donna! Falla coricare e va' a letto anche tu, ora. Inutile che ti svegli all'alba per vederci partire, è vero, Jim? Salutiamoci adesso!

— Vuoi scherzare? Sarò pronta con la colazione — disse la donna, con un sorriso triste, e, tenendo abbracciata Natalina, uscì dalla stanza.

Richiuso l'uscio, Arsenghi trasse una carta topografica e la spiegò sul tavolo, poi accennò a Jim e a Giordani che gli sedessero accanto.

CAP. III.

Nel quale si spara ad un uomo e se ne abbattano otto

Siamo certi che nessun fratello siamese sia mai stato tanto convinto che la sua esistenza dipendeva da quella dell'altro a cui era unito, come Raboff ed Enzo sentirono le loro vite indissolubilmente vincolate finché durò il volo del Nuova Roma.

Il russo aveva una voglia pazza di strangolare quel ragazzo, ma capiva perfettamente che, vedendosi a mal partito, questo avrebbe preferito cento volte andare all'altro mondo in compagnia piuttosto che morir solo, e senz'altro avrebbe sparato.

E Raboff non voleva morire. C'era ancora troppa vodka al mondo! Si manteneva perciò tranquillo, governando l'apparecchio verso un campo situato a nord, oltre Ancober dove sapeva esservi un posto di guardia di regolari abissini, i quali sarebbero intervenuti togliendolo di impaccio.

Enzo, abbandonata la speranza di veder spuntare a poppa il familiare profilo del Passagai, si concentrò nella ricerca di una soluzione per uscir da quella situazione. Ma si faceva pochissime illusioni. Certo quella canaglia, che insolentemente ogni tanto si voltava ghignandogli sul viso, lo avrebbe condotto in qualche luogo dove era sicuro di trovare amici. E allora che sarebbe accaduto di lui? L'angoscia per l'incertezza della sua sorte non era superiore a quella che gli causava il pensiero di quanto dovevano stare in pena Natalina, Jim e tutti quelli che gli volevano bene.

A un tratto si riscosse. Il Nuova Roma scendeva. Si disponeva ad atterrare.

Raboff si volse e, con un sorriso cattivo, mostrò ad Enzo una ventina di soldati che, sparsi su un campo,

si facevano ai margini in attesa dell'atterraggio dell'aeroplano.

Il ragazzo comprese la minaccia e girò sul paese intorno un occhio disperato, quasi in cerca di un impossibile soccorso. Notò di sfuggita che in un angolo del campo sorgeva un monticello roccioso, che dominava la piana circostante, e che dietro, la selva si stendeva verso nord. Per un istante distinse a qualche distanza in quella direzione un gruppo immobile di uomini e di animali, poi la visione scomparve e, due secondi dopo, il Nuova Roma toccò rudemente terra, iniziando la rullata.

Prima ancora che l'aeroplano si arrestasse, Raboff aprì lo sportello urlando qualcosa ai soldati che già accorrevano; quindi si volse per afferrare Enzo. Questi, pallido, tremante di raccapriccio, chiuse gli occhi e sparò. Li riaprì subito, e veloce come un topo spaventato, saltò a terra, facendo appena a tempo a notare che Raboff s'era abbattuto fra la barra e il sedile, mormorando cose incomprensibili.

Si trovò di fronte un abissino barbuto che pretendeva di fermarlo. Il ragazzo gli sgusciò sotto un braccio e corse come mai aveva corso in direzione del monticello notato poco prima. Il gruppo dei soldati urlanti non costituiva un pericolo immediato. Essi erano disarmati e, mentre alcuni accorrevano a portar soccorso al russo, gli altri si precipitavano verso un gruppo di capanne, evidentemente in cerca di fucili.

Rapido come gatto inseguito, Enzo scalò il ripidissimo pendio e si trovò ben presto al riparo nella fenditura d'una roccia ad una trentina di metri da terra. Respirò e dette un'occhiata in basso. Tre o quattro uomini avevano cavato fuori l'aviatore dalla cabina e lo trasportavano verso una capanna; una quindicina armati di fucile, si disponevano ad avanzare.

Dopo essersi brevemente consultati, questi si slanciarono di corsa verso il monticello.

Enzo rifletté che, una volta troppo a ridosso, non avrebbe più potuto difendersi. Sparò nel mucchio tre o quattro colpi di seguito. Due uomini caddero, ma gli altri, dopo un istante d'esitazione, proseguirono

la corsa sparpagliandosi per offrire meno bersaglio.

Enzo fremette. Pochi secondi e non avrebbe più potuto difendersi, perché gli assalitori si sarebbero trovati in angolo morto. In meno di cinque minuti tutto sarebbe finito.

Gli parve di udire dietro di sé un rumore di molti passi, certo di altri nemici, ma non si volse perché occupato a scegliersi un bersaglio fra quelli del campo.

Rivolse un pensiero accorato ai genitori che lo attendevano in cielo, a Marino, sperduto chissà dove, forse morto, a Natalina, a Jim, a tutte le care persone che lo avevano amato, poi confidò la sua innocente anima a Dio e sparò l'ultimo colpo, mirando al più grosso degli assalitori. Sparò e gli parve che il

colpo producesse un fracasso enorme, come di molte detonazioni simultanee. Mandò un grido d'alta meraviglia. Al suo colpo erano caduti otto uomini, mentre gli altri si sbandavano urlando.

— Coraggio, Enzo! Non io, sono Marino! — esclamò una voce alle sue spalle. Nuovi spari echeggiarono; due altri abissini caddero prima che potessero porsi al riparo.

A quella voce, Enzo tremò. Volle girarsi, correre, ma non poté perché le forze gli mancarono.

— Forse sono già in paradiso... — fece appena in tempo a pensare, e cadde privo di sensi fra la braccia del fratello e di Zurriaga prontamente accorsi.

Enzo Jemma

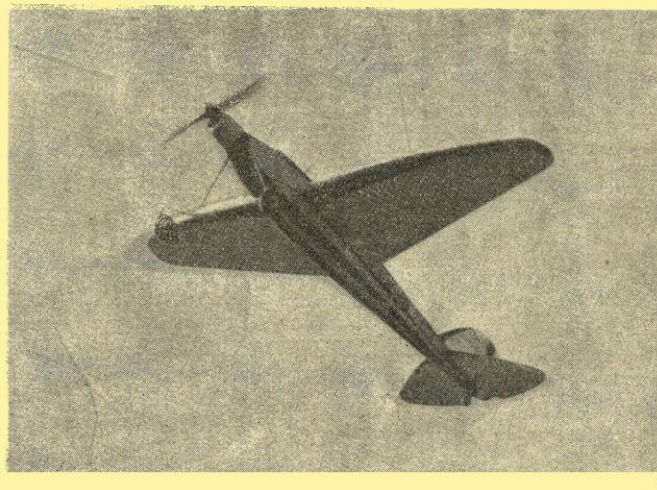
(Continua)



NOTIZIE STUPEFACENTI

*Caro mio falcone,
per piacere mandami
l'aeroplano
bandamelo aav,
vero, perché lo aspet-
tavo. Sergio Gerv
Via ac Archimede
Milano*

Da un po' di tempo a questa parte giungono sul mio tavolo stranissime lettere, per mezzo delle quali ancora più strani aquilotti mi fanno richieste sbalordite. Ne ho presa una qualsiasi, a occhi chiusi, tuffando le dita nel mucchio, e l'ho fatta riprodurre affinché tutti possano avere un'esatta dimostrazione dell'estrema fiducia che migliaia di ragazzi italiani ripongono in me. Ecco qua: un bravo aquilotto mi prega di inviargli un aeroplano, ma sollecita l'invio,



Ecco ancora una fotografia del famoso « M. G. S. 4 » costruito dal palermitano Simoncini. Da ormai più di due anni questo bravo aeromodellista non fa che inviarti ritratti dell'« M. G. S. 4 ». Lo vedremo al prossimo Concorso Nazionale ancora con questo apparecchio?

perché, pensa, non si sa mai, con tutti quegli aeroplani che distribuirà a destra e a sinistra Zio Falcone... Ma bravo Sergio!

GIANFRANCO REDAELLI - Milano. — Mi duole doverti dire che la tua seconda battuta per la copertina non è stata così fortunata come la prima: essa ha finito i suoi giorni nel solito capace stomaco del solito insaziabile cestino. Ti è arrivato il libro-premio per la prima idea?

CORRADO SANTINI - Parma. — Le tavole dell'« A. P. 7 » costano dodici lire. Nel libro « Come si diventa aviatori », che puoi avere indirizzando al Conto Corrente Postale intestato all'Editoriale Aeronautica (N. L-24718) un vaglia di tre lire, sono raccolte tutte le notizie inerenti all'Accademia Aeronautica, e, naturalmente, anche i titoli e le doti occorrenti per entrarvi.

ZALA-MORT. — Per poter prendere parte a un corso di pilotaggio civile occorre avere un'età minima di diciassette anni. Per l'iscrizione ad uno di questi corsi ti devi rivolgere alla sede della R.U.N.A. della tua città, in via Foscolo 3. All'atto della chiamata alle armi il possessore del brevetto di pilotaggio civile viene sottoposto all'esame per il brevetto militare, e quindi, se ritenuto idoneo, assegnato ai reparti di complemento, con il grado di ufficiale o di sottufficiale a seconda dei titoli di studio in suo possesso. Se durante la sua permanenza nella R. Aeronautica avrà dato prova di avere speciali attitudini al volo, può venire, dietro sua domanda, confermato in servizio permanente effettivo. Sei soddisfatto di tutta questa tiritera? Vedi ancora sicuro in qualche punto di tutto il meccanismo concernente quest'argomento? Con la speranza di averti ormai reso edotto della faccenda, passo alla seconda questione. Come ti viene in mente di dire che in Italia non si pensa a costruire monopiani da caccia? Ci si pensa, invece, e come! Possediamo, per esempio, il Fiat G. 50, ottimo anche per l'intercettazione, e il RO 51, del quale parleremo presto sul giornale.

FÉJÚ JÉNIS (?) — Non appena ho scorto la tua lettera tra il mucchio della corrispondenza giornaliera, un urlo tremendo, che nulla aveva di umano, è echeggiato nella stanza. La tua spaventosa grafia! Infine, radunati intorno a me i più incalliti agenti segreti, formidabili risolutori dei più complicati enigmi, gente per la quale i più arditi cifrari e codici segreti non sono che ingenui corbellerie, ho potuto avere la traduzione in italiano della tua micidiale lettera. Ancora in questo momento, quando penso al tuo terrificante modo di scrivere la vocale « a » e la consonante « p », alle tue spaventose « r », ai tuoi paurosi « q », simili a scoppi di granate dirimpenti, un sudore gelido mi scende giù lungo la schiena. In ogni modo, ti ripeto, con



I migliori aeromodellisti di Crema con i loro migliori aeromodelli

L'aiuto di molti miei amici sono riuscito a decifrare il tuo scritto, e a sapere così che una rondinella, che si nasconde sotto un pseudonimo incomprensibile, ha avuto la bella idea di scrivere una lunga lettera al sottoscritto, in calligrafia assolutamente micidiale, senza aver niente, proprio niente, da dirgli. A quale scopo? Un proverbio esquimese dice: *Accioppitalla gebedda pic*, che in italiano si traduce così: « il perché di certe nostre azioni rimarrà per noi stessi sempre avvolto nel mistero, come la vetta del Fujiyama rimarrà sempre avvolta nelle nubi e come la chioma della serva Carolina, che è romagnola, rimarrà sempre avvolta nel fazzolettone ».

AQUILOTTO ETRUSCO - Volterra. — Tomo di cui riguarda l'Accademia Aeronautica di Caserta, comprese le materie di studio, è raccolto nel volumetto « *Come si diventa aviatori* », in vendita presso l'Editoriale Aeronautica a lire tre. Se lo vuoi avere, invia la somma per mezzo del nostro C. C. P. N. 1-24718, specificando il motivo della richiesta. Del motorino a scoppio parleremo in un prossimo numero assai diffusamente, e pubblicheremo anche degli schemi per costruirne uno. Però, che voglia di motorini a scoppio che avete tutti! Voglio vedere ai prossimi Campionati Nazionali, quanti ne veleranno...

ASSO DI BASTONI - Venezia. — Lo pseudonimo da te prescelto era libero, e, come vedi, l'ho già messo in tuo completo possesso. L'idea che mi hai inviata non è mai stata, come temevi, sfruttata, ma, in compenso, è così fiacca che non lo verrà mai. Il Barbuto Censore, Guerri e l'ing. Sofistico ringraziano e contraccambiano vivamente commossi.

MISS AERETTA. — Finalmente una voce in favore della puntualità con cui viene spedito il giornale. Grazie, rondinella, di questo spontaneo riconoscimento di cui, assalito da ogni parte da mille reclami, sentivano proprio bisogno. E veniamo a noi. Puntuata, anzitutto, nella mia grande famiglia. Certo che potrei divenire un'assidua corrispondente del sottoscritto! Che credevi, che si dovesse pagare il biglietto? Non devi far altro che scrivere spesso. E cerca, intanto, di far molta propaganda: per ogni nuova rondinella che mi avrai procurata, ti farò avere un regalissimo.

IMPREVISTO. — Quei « numeretti » stampati in alto sulla fascetta indicano la data di scadenza dell'abbonamento, e servono a rinfrescare la memoria di tanti aeronipoti, che poi, un bel giorno, mi scrivono lamentandosi che non ricevono più *L'aquilone*, e che non sanno spiegarci come questo avvenisse! Ma lasciamo un argomento così triste. Le tessere verranno tra pochi giorni inviate agli abbonati, ma il distintivo no: chi lo vorrà avere, lo dovrà pagare. Ma non ti spaventare: si tratterà di qualcosa come due lire. I numeri che non ti erano pervenuti sono già partiti verso il tuo domicilio, con la fermissima intenzione di arrivarvi.

VITTORIO BARBESIO - Messina. — Il numero richiesto è già partito a tutto gas verso il tuo riverito domicilio. Le battute che hai inviato con la speranza che strappassero grida di giubilo dal petto dei nostri pittori sono finite nelle fauci del più che famigerato cestino. La ditta milanese alla quale hai inutilmente scritto non ha niente a che fare con noi, e perciò non posso aiutarti. Non saprei proprio dirti perché il tuo aeromodello faccia simili scherzi, ma credo che dipenda dal centraggio. Scrivi, più dettagliatamente però, a Giarella, e da lui avrai la diagnosi sicura.

RAFFAELLO PISINI - Arezzo. — Se ti fossi rivolto alla R.U.N.A. della tua città — che si trova in via Cesalpino N. 2 — avresti avuto le notizie che domandi a noi, e cioè, che per associarsi alla R. U. N. A. i balilla pagano 8 lire e gli avanguardisti 15 lire col diritto di ricevere *L'aquilone*, ma con decorrenza dal 28 ottobre di ogni anno. Col tuo titolo di studio non puoi partecipare ad un concorso per allievi ufficiali piloti, ma ad un concorso per allievi sergenti piloti.

FRATELLI COLASANTI - Roma. — Avete mandato i soldi per l'abbonamento, ma avete dimenticato l'indirizzo! Credete forse che basti mettere « *Fratelli Colasanti, Roma* » perché il postino sappia trovare la strada? Cercate di rimediare a tutta velocità.

GIULIO BARCOVICH - Fiume. — Se le tue idee per la scoperlina fossero state così originali come il modo inventato da te per presentarmele, a quest'ora non solo vivrebbero in ottima salute, ma sarebbero certamente in procinto di assaporare le gioie della zincografia. Disgraziatamente, invece... beh, che ci vuoi fare, la vita è un patibolo, come dice un mio amico.

GUGLIELMO RANIERI - Grottaglie. — Hai mandato alla nostra Amministrazione 8 lire in francobolli per un abbonamento « *annuale* »: ti sbagli, amico! L'abbonamento annuale costa 14 lire, e quello semestrale 7,50. Perciò l'Amministrazione ha creduto bene registrare l'abbonamento sotto questa qualifica. Circa la tua destinazione come ufficiale di complemento non posso fare proprio niente. L'unica cosa che posso fare per aiutarti è augurarti vivamente di vedere realizzati i tuoi desideri, sperando nel contempo che i miei auguri siano di un'efficacia senza pari.

ENRICO BATTIONI - Parma. — Gli schemi costruttivi dell'« A. P. 8 » costano dodici lire, ma ancora non li abbiamo. Tu puoi in ogni modo inviare la somma: vuol dire che li avrai freschi freschi, non appena giunti.

ANTONIO PASQUINI - Lanciano. — Ti ho fatto spedire le due fotografie che ti sei meritato con la propaganda svolta, ma, poiché non hai precisato quali fotografie preferivi, ne ho fatte prendere due qualsiasi, nel mucchio, sperando che il fato mi (o, meglio, ti) fosse propizio. Il racconto che mi hai mandato non è adatto per *L'aquilone*, e credo di non aver bisogno di spiegarti perché. Birbantello, ti pare che quella sia roba aviatoria? Mandala pure un altro racconto, ma che non tratti di Lisetta, di Maria e generi affini...

N.° 55 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Continuazione dal numero precedente)

(seguito della voce ATLANTICO)

Johannsen, Rody e Veiga su aeroplano Junkers W. 33 tentano la traversata dell'Atlantico nord partendo da Lisbona, ma sono costretti ad ammarare in Oceano dopo le Azzorre: raccolti da un piroscampo dopo 8 giorni di permanenza in mare.

26 novembre, Hinkler su aeroplano Puss Moth trasvola l'Atlantico sud da Porto Natal a Bathurst (Africa).

Anno 1932 — 19 maggio, Reichers su aeroplano Lockheed tenta la trasvolata dell'Atlantico nord partendo da Harbour Grace ma è costretto ad ammarare a 50 km. dalla costa irlandese. — 19 maggio, Miss Earhart su aeroplano Lockheed trasvola l'Atlantico nord da Harbour Grace a Londonderry (Inghilterra): prima trasvolata dell'Atlantico compiuta da una donna sola a bordo. — 3 giugno, Hausner su idrovolante Bellanca, tenta la trasvolata dell'Atlantico nord partendo da Terranova, ma è costretto ad ammarare in pieno Oceano: viene salvato dopo 8 giorni da un piroscampo. — 6 luglio, Mattern e Griffin su aeroplano Lockheed Vega trasvola l'Atlantico nord da Terranova a Berlino. — 22 luglio, Von Gronau, Roth, Hack e Albrecht su idrovolante Dornier Wal trasvolano l'Atlantico nord da List a Chicago. — 19 agosto, J. A. Mollison su aeroplano Puss Moth trasvola l'Atlantico nord da Por Martock (Irlanda) a Rennfeld Ridge (Stati Uniti). — 27 agosto, Hutchinson e famiglia, Raff, Redpath, Alley, Altsich su anfibio Sikorsky tentano la trasvolata dell'Atlantico nord partendo da Chicago ma sono costretti ad ammarare sulle coste dell'Islanda: apparecchio distrutto, passeggeri incolumi. — 13 settembre, Ulbricht, Pisculli, e Miss Newcomer su aeroplano Bellanca tentano la trasvolata dell'Atlantico nord partendo da Nuova York diretti a Roma: scomparsi in mare.

Anno 1933 — 16 gennaio, Mermoz, Mailloux, Carrettier, Manuel, Jousse e Couzinet su aeroplano Couzinet 70 trasvolano l'Atlantico sud da Thies (Dakar) a Porto Natal. — 7 maggio, Skarzynsky su aeroplano R. W. D. trasvola l'Atlantico sud da S. Luis (Senegal) a Macejo (Brasile). — 15 maggio, Mermoz, Carrettier, Mailloux, Manuel, Collonot, Couzinet e Bringuer su aeroplano Couzinet 70 trasvolano l'Atlantico sud da Porto Natal a Dakar. — 3 giugno, Mattern su aeroplano Lockheed Vega trasvola l'Atlantico nord da Nuova York all'Isola Jumfrue-

land (Norvegia). — 7 giugno, Von Studnitz con 3 uomini di equipaggio su idrovolante Dornier Wal trasvolano l'Atlantico sud da Bathurst (Africa) a Porto Natal. — 10 giugno, Barberan e Collar su aeroplano Breguet Bidon trasvolano l'Atlantico sud da Siviglia a Camaguey (Cuba). — 5-12 luglio, si svolge la tappa per la traversata dell'Atlantico nord compiuta in formazione da 24 idrovolanti « S. 55 X » al comando del Generale Balbo (V. Crociera Aerea del Decennale) sul percorso Londonderry - Cartwright (con scalo a Reykjavik). — 15 luglio, Post su aeroplano Lockheed Vega trasvola l'Atlantico nord durante il suo volo intorno al mondo da Nuova York a Berlino. — 15 luglio, Darius e Girenas su aeroplano Bellanca trasvolano l'Atlantico nord da Nuova York a Brandeburgo: l'apparecchio precipita in una foresta; aviatori deceduti. — 22 luglio, Amy Mollison e Jim Mollison su aeroplano De Havilland Dragon, trasvolano l'Atlantico nord da Pendine (Irlanda) a Bridge Port (Stati Uniti): apparecchio danneggiato in atterraggio di fortuna, aviatori feriti. — 5 agosto, Rossi e Codos su aeroplano Bleriot 110 trasvolano l'Atlantico nord nel volo Nuova York-Rayak (Siria).

(Continua)

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

SUPER LAZZARETTI

BIANCHI - DEI OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle migliori. Preferitele

Ditta ROMOLO LAZZARETTI

ROMA

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

LA DIVINA COMEDIA



Nel mezzo del cammin di nostra vita
mi ritrovai per uno cielo oscuro
chè la serena rotta era smarrita.

Ah, quanto a dir qual'era è cosa dura!
Questo cielo a piovaschi e a vento forte
nel cor mi rinnovella la paura.

Per miracol schivai crudele morte,
ma per parlar di ciò ch'io allor provai
usar dovrò parole nôve e accorte.

Dal campo di Fiorenza io m'inalzai
che il sol non era ancora all'orizzonte
e verso occaso tosto m'involaì.

Ma non avevo ancor raggiunto il monte
per cui i Pisan veder Lucca non ponno
che tutto nero il ciel ebbi di fronte.

Il capo forte mi dolea pel sonno
ch'alzato m'era a notte piena e fonda,
e stanco mi sentia come un gran nonno.

Le nubi m'assalian siccome l'onda
assole il molo e sovra vi si frange.
La pioggia ch'ogni cosa al mondo monda

m'asperse il viso sì ch'un uom che piange
io mi pareo. Le mani sul volano
teneo serrate (in petto il cor pur m'ange)

e sulla pedaliera il piede piano
dolcemente premea, perchè la rotta
non fosse errata. Ahimè che pur fu vano

lo sforzo enorme! Spesso nella lotta
contro natura io soggiacea! E allora
per non averne un'ala (o il capo...) rotta
volli dal nembo riuscirne fuora
e ripuntai sul punto di partenza
(la mia viltade ancor oggi m'accora!)

Quando rividi il suolo di Fiorenza
con le sue piazze e le sue torri belle
il cor si rallegrò. Planai, non senza
sei forti « bum » per cui vidi le stelle.

Dante

e p. c. c. Manrico il Trovatore

FIorenza

MASTROIANNI
ALBERTO