

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

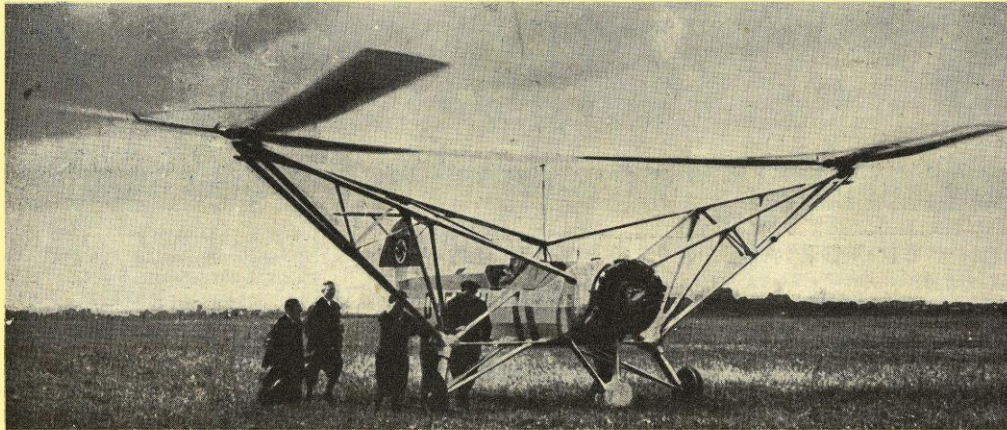
EDITORIALE AERONAUTICA
LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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



GUARDA QUEGLI INSENSATI: IO NON ARRISCHIEREI MAI LA MIA VITA COSÌ!...

VOLO VERTICALE



L'«elicottero», più propriamente «giroplano» F. W. 61, della Focke Wulf, detentore attuale di tutti i primati della categoria

Da quando è nata l'aviazione, una delle preoccupazioni basilari degli studiosi è stata quella della realizzazione del cosiddetto « volo verticale », con conseguente realizzazione del « volo a punto fisso ». Le due cose si possono in verità definire come le « idee fisse » di quelli decisi a fare a tutti i costi il « pioniere », trascurando completamente tutti i successi e le conquiste degli aeroplani normali ad ali rigide. Lungi da noi, tuttavia l'intenzione di porre in ridicolo questi tentativi e coloro che hanno perseverato in essi; perchè l'avvenire dell'aeronautica ci è ignoto, e non possiamo davvero, oggi, dire quale delle tante soluzioni escogitate — o da escogitare — trionferà definitivamente.

Ma veniamo al sodo: cosa è il « volo verticale », e cosa il « volo a punto fisso »? E' presto detto, perchè la spiegazione è implicita nelle parole stesse che definiscono il problema: volo verticale è quella specie di volo che astrae, per creare la sua forza sustentatrice, dalla necessità di una velocità orizzontale. In altre parole quel volo realizzato con la creazione diretta di una forza sustentatrice destinata ad equilibrare, od a sollevare, il peso (negli aeroplani consueti la creazione della forza sustentatrice è indiretta, perchè nasce dal trascinamento orizzontale delle superfici portanti).

E' naturale che una volta realizzato un volo di questa fatta è implicitamente realizzato il « volo al punto fisso » che, nonostante la strana definizione, significa semplicemente la possibilità di starsene immobili nell'aria, occupando « un punto fisso » nello spazio.

Come si possono realizzare queste belle cose? Non certo con le ali che siamo soliti vedere agli aeroplani; ed infatti tutti sappiamo che quanto più moderni, più « fini », più veloci sono gli aeroplani, tanto maggiore è la velocità orizzontale che richiedono per fabbricarsi la necessaria forza sustentatrice che li tiene in aria. Dunque bisogna pensare ad altro.

Questa conseguenza lapalissiana è stata, veramente, la premessa dei « pionieri », e la preoccupazione dei moderni inventori. I pionieri hanno effettivamente pensato prima d'ogni

altra cosa al « volo verticale ». Leonardo da Vinci ha progettato degli « elicotteri » e delle macchine ad « ali battenti », esattamente nell'intento di realizzare il « volo verticale »; ma una cosa che potrà stupire i miei lettori è la seguente: il primo volo meccanico realizzato (senza persone a bordo, ma solo da un modello innalzatosi mediante la potenza installata al suo bordo) con un apparecchio « più pesante » dell'aria, è stato eseguito con un elicottero, che ha compiuto un « volo verticale ». Intendiamo ricordare il volo del modello di elicottero Forlanini, mosso da un motore a vapore, compiuto a Milano, nei Giardini Pubblici, nel 1877.

Dopo, con l'avvento dei dirigibili prima, degli aeroplani poi, e con l'enorme sviluppo di questi ultimi per effetto della Grande Guerra, i tentativi di realizzare il « volo verti-

cale » sono stati un po' trascurati. Non vennero però abbandonati, e numerosi inventori, definiti per lo più « illusi », continuarono a studiarci intorno.

Ricordiamo anzi, a proposito, che in Austria, durante la guerra, erano stati condotti degli studi e delle esperienze per costruire elicotteri che avrebbero dovuto sostituire i palloni frenati da osservazione; le sorti della guerra travolsero però questi tentativi, che conosciamo solo vagamente, e di cui ignoriamo il valore vero.

Nel dopoguerra numerose sono state le esperienze, e innumerevoli gli studi; ci limiteremo qui a ricordare solo la realizzazione dell'ingegnere italiano D'Ascanio unicamente perchè il suo elicottero per la prima volta compì dei voli che sono stati regolarmente omologati dalla F.A.I.

E adesso passiamo al campo con-

creto, cioè al punto in cui stiamo oggi sulla questione del « volo verticale ». Tre tipi di apparecchio si battono su questo terreno per ottenere un primato: l'elicottero, l'autogiro, il giroplano. Cosa sono? Eccone le definizioni, speriamo, chiare.

L'elicottero rappresenta la forma tradizionale del tentativo di realizzazione del volo verticale: tutta la potenza motrice disponibile a bordo viene trasformata in esso in forza sustentatrice, e questo nel modo più semplice, cioè portandola a muovere grandi eliche ad asse verticale che, invece di « tirare » verso l'avanti l'aereo, lo « tirano » verso l'alto. Naturalmente si tratta di eliche di ben altra dimensione e forma di quelle che siamo abituati a vedere sui velivoli, ma sono tuttavia eliche rigidamente collegate al motore. E qui sta la tragedia dell'elicottero, perchè, mancando il motore, le eliche si fermano, la forza sustentatrice scompare, e l'apparecchio, che non ha altri mezzi per sostenersi in aria, precipita.

L'autogiro, inventato dallo spagnolo Juan de La Cierva, è venuto in certo modo ad incrementare il movimento moderno intorno al « volo verticale »; esso rappresenta comunque un'idea originalissima, la più originale, forse, dopo l'invenzione dell'ala fissa e dell'elica. L'autogiro non ha superficie portante fissa, ma solo una superficie portante mobile, esattamente rotante; ma la rotazione di questa superficie non è comandata dal motore, bensì intrinsecamente automaticamente dal movimento di traslazione dell'aeromobile; in breve si tratta di una superficie autorotante. Con ciò, se in volo manca il motore (il quale muove una normale elica propultrice ad asse orizzontale), essendo le pale del rotore (la specie di elica ad asse verticale e a grande raggio che costituisce la superficie sustentatrice mobile) in rotazione indipendente, continuano a girare e l'autogiro non cade, ma scende. L'autorotazione ha costituito un grandissimo progresso; essa è stata oggetto di notevoli perfezionamenti che consentono sia di



Un autogiro « Lióé et Olivier » di costruzione francese, in servizio nell'Armata della Francia



Gara di velocità a... 60 Km. l'ora tra motoveleggiatori inglesi

avviare a terra da fermo (con un innesto sull'asse motore) il rotore, sia di innalzarsi subito verticalmente, con un salto, senza speciale manovra, ma col solo disinnesto del rotore, grazie ad un dispositivo di cambiamento automatico di incidenza delle sue pale. Inconveniente principale dell'autogiro è però la dispersione di energia, perchè la potenza del motore viene spesa attraverso un'elica normale e recuperata dal rotore, per mantenere la sua autorotazione, attraverso l'aria. Esso tuttavia è stato adottato da molte aeronautiche, fra cui quelle francese, inglese e americana, pare con buoni risultati.

Il giroplano rappresenta una soluzione razionale che unisce i pregi delle due macchine sopra descritte: è un apparecchio munito soltanto di superfici sustentatrici mobili, cioè eliche a pale rotanti; queste superfici sono comandate direttamente dal motore, quindi funzionano come nel caso dell'elicottero; però possono essere staccate dal motore e quindi funzionare, come nell'autogiro, da superfici autorotanti. Con ciò si hanno i vantaggi dell'elicottero per la spesa di potenza, e quelli dell'autogiro nel caso della mancata di motore.

Apostolo del giroplano si può considerare il vecchio costruttore francese Bréguet (il nome anzi l'ha inventato proprio lui), ma su questa via si sono messi anche altri costruttori raggiungendo ottimi risultati. Il giroplano Bréguet, nel suo tipo sperimentale, ha infatti battuto tutti i primati stabiliti dall'elicottero D'Ascanio (tranne uno: la distanza percorsa), ma successivamente il giroplano Focke Wulf (che viene chiamato "elicottero" benchè la sganciabilità delle superfici rotanti dal motore lo renda un vero e proprio giroplano) ha superato con grandissimo scarto tutti i risultati ottenuti, dimostrandosi macchina veramente completa e messa a punto in ogni particolare.

Coi giroplani Bréguet e Focke Wulf il problema del "volo verticale" si può considerare risolto in principio; diremo anzi che il Focke Wulf ha praticamente realizzato il volo "a punto fisso" sostenendosi per qualche minuto immobile nell'aria; ciò che resta da fare è dare

velocità, potenza, capacità di sollevamento a questi apparecchi.

Francesi e Tedeschi sono convinti di raggiungere presto anche questi obiettivi. Può darsi. Anche in Italia, del resto, non si dorme, e forse qual-

che nostro studioso non mancherà, uno di questi giorni, di saltare alla riscossa. La strada da percorrere è però dura, ed i risultati forse ancora lontani.

Siculus

LE ASSOCIAZIONI AERONAUTICHE IN INGHILTERRA

Il lettore che sfoglia una delle numerose riviste aeronautiche inglesi, viene subito colpito dal fatto che nelle dense colonne delle non troppo numerose pagine di testo, (chè molte di queste vengono volentieri riservate alla pubblicità), non si riesce a trovare un accenno sull'attività aviatoria dei giovani, e in ge-

nera sui problemi inerenti alla preparazione della gioventù in questo campo. Ci sono, è vero, alcuni periodici specializzati che trattano diffusamente della costruzione dei modelli volanti; ma ciò non toglie che da parte del Governo non vi siano iniziative, almeno per quanto riguarda l'aeromodellismo, me-

aiuti di alcun genere, come certamente avete letto nelle dichiarazioni di un aeromodellista inglese, riportate sul numero 7 del nostro giornale.

Insomma tutto l'interesse e l'attenzione dell'ambiente aviatorio inglese sono immersi nel sempre maggiore potenziamento dell'aviazione commerciale e, in modo sensibilmente accentuato in questi ultimi anni, nel rafforzamento dell'armata aerea, senza che vengano portati sul piano della discussione i problemi della preparazione aeronautica dei giovani, alla risoluzione dei quali è subordinata l'efficienza futura della «Royal Air Force», argomento quest'ultimo che sembra dare molte preoccupazioni alla Inghilterra di oggi.

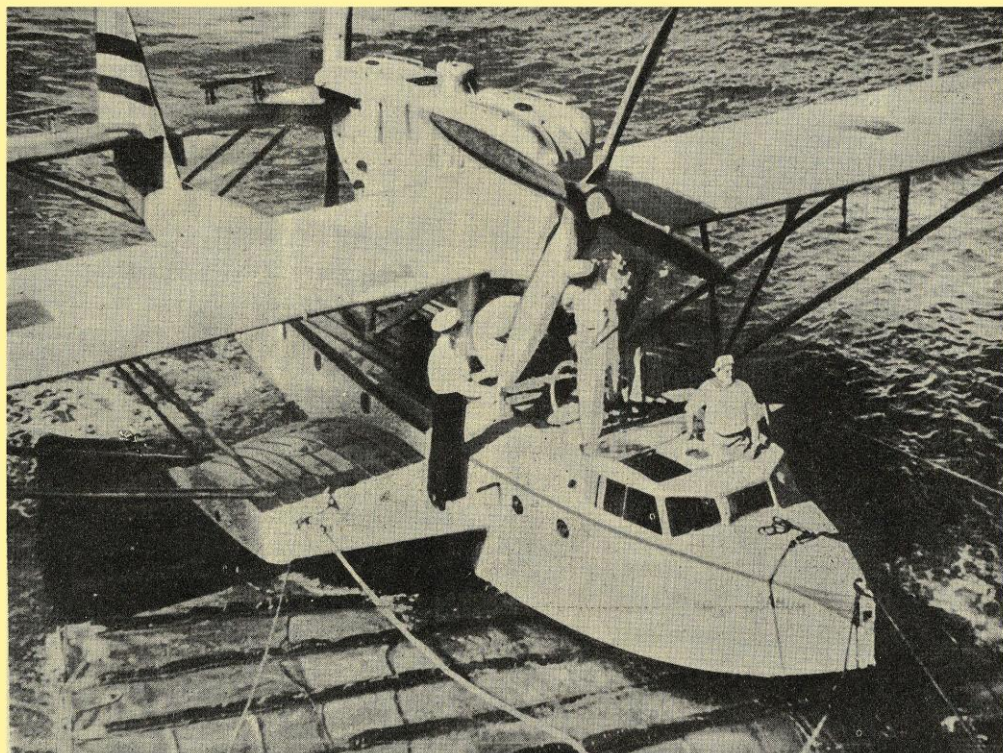
In base a questa premessa, si deduce che se qualche cosa si sta attuando nel campo aviatorio giovanile, tutto ciò lo si deve all'iniziativa privata, eccettuato il settore del volo a vela nel quale sembra, come vedremo, che il Ministero competente cominci a manifestare il suo interesse.

È risultato perciò dell'iniziativa privata sono le molte associazioni aeronautiche, tra le quali le principali sono: «The Society of Model Aeronautical Engineers», «The British Gliding Association», «The Associated Light Aeroplane Clubs», tutti aventi legami ufficiali con il Reale Aero Club, e infine «The Air League of the British Empire». Quantunque vi siano dispersioni di forze per il mancato coordinamento delle attività di queste associazioni, la loro influenza educativa non può essere messa in dubbio, ma la loro sfera d'azione specializzata non raggiunge la massa, la quale, invece, è attratta dalla «Air League of the British Empire».

Cercheremo perciò di parlare brevemente delle organizzazioni sopra elencate.

The Society of Model Aeronautical Engineers

Questa associazione, per accordi con il Reale Aero Club, si interessa dei modelli volanti in Inghilterra. Alla



L'equipaggio e l'idrovolante «Dornier» della «Lufthansa» mediante l'intervento del quale Stoppani poté essere salvato dall'incendio dell'«I-LAMA»

«Society» sono affiliati qualche decina di clubs che praticano questa attività e che accolgono più di 5000 soci. I progressi nell'anno 1937 sono stati sensibili poiché la passione e l'interesse dei giovani non mancano; ma in questo settore non si attende, per una più completa diffusione, che l'intervento finanziario del Ministero.

Una branca, invece, nella quale gli ambienti governativi hanno apportato un reale contributo è quella del volo a vela, attività svolta dalla «British Gliding Association», che fu riorganizzata nel 1936, quando il Ministero dell'Aria stabilì una sovvenzione annuale di lire 4,5 mila per un periodo di 5 anni. L'associazione ha attualmente nove attivi clubs, ognuno dei quali ha già ricevuto aiuti finanziari. Esistono cinque amministratori del fondo destinato alla sovvenzione, i quali esigono che un club accolga un certo controllo della associazione, e cioè possieda o abbia in affitto un campo di volo a vela. Mediante le sovvenzioni concesse, i clubs possono incassare fino al 70 % del costo degli edifici fatti costruire nei loro campi di volo, e fino al 70 % del costo degli alianti da essi acquistati. Questo ultimo rimborso però è basato sulla attività del club nell'allenamento di nuovi piloti e sul numero degli alianti acquistati; altrimenti solamente il 50 % del costo degli alianti viene rimborsato. Ugualmente per il prezzo del contratto di affitto o di compera del luogo di volo i clubs possono ricevere fino al 70 % del suo ammontare.

Dunstable è il principale campo per il volo a vela inglese. E' convenientemente vicino a Londra ed ha una spaziosa palazzina dell'Aero Club così bene sistemata, che il primo piano può essere utilizzato per il ricovero degli alianti. Grazie al piano delle sovvenzioni di cui dicemmo, altri centri stanno attrezzandosi per una maggiore diffusione di questa branca sportiva, che fin ad oggi ha dato poco più di un migliaio di brevetti.

Il volo su apparecchi a motore è sfera d'azione dei «Light Airplane Clubs», i quali erano 63 nel 1934, numero che probabilmente non ha subito variazioni da quel tempo. Si ritiene che i soci aderenti a questi clubs siano circa diecimila, dei quali quasi 2000 hanno il brevetto di pilota.

All'aeroporto di Hatfield ha la sua sede il «London Flying Club», uno dei più vecchi, che possiede una ventina di apparecchi e raduna circa 1000 soci, di cui 150 sono piloti. L'affitto degli apparecchi ai soci dei clubs è basato sulla potenza dell'aeroplano e può variare da un minimo di circa L. 120 per ora ad un massimo di 500 lire per un bimotore. I soci pagano una tassa annuale di circa 300 lire. Ogni club poi ottiene la somma netta di 25 sterline per ogni brevetto conseguito da un suo affiliato, e questo premio, pagato direttamente dal Ministero dell'Aria, è la forma di sussidio più in voga per incoraggiare l'aviazione privata.

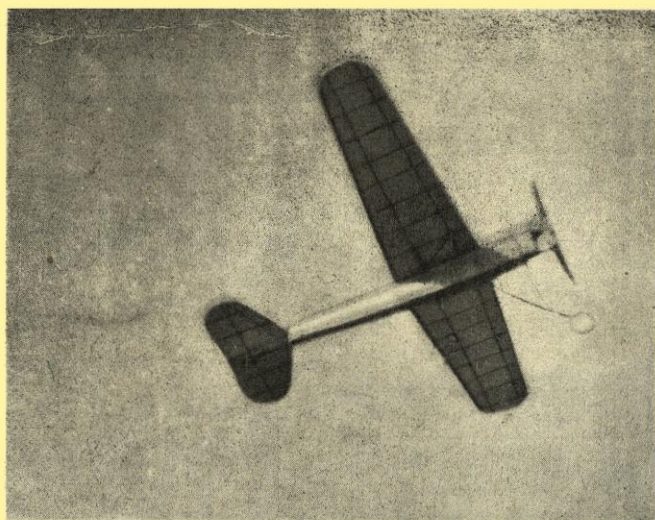
The Air League of the British Empire

Ultimo, ma non minore per importanza, in questa nostra lista delle organizzazioni aeronautiche in Inghilterra, è la «Air League of the British Empire», che ha il carattere corrispondente alla «National Aeronautic Association» negli Stati Uniti, se noi togliamo la speciale attività sportiva aviatoria praticata da quest'ultima. La «Air League», che di anno in anno sta allargando la sua attività, dato che sopporta il maggior onere per la diffusione di una coscienza nazionale dell'aeroplano nella vita odierna, ha circa 5000 soci che pagano una quota annuale pressappoco di una sterlina. La Lega organizza l'«Empire Air Day», nel quale giorno gli aeroporti di tutto il Paese tengono le porte aperte al pubblico, e molti organizzano esibizioni e dimostrazioni. Nell'«Empire Air Day» del 1937 la Lega ricevette quasi 1 milione 400 mila lire, delle quali 200 mila furono versate all'assistenza della «Royal Air Force».

Una attività di cui la Lega va orgogliosa è quella per la quale 200 giovani hanno già avuto la possibilità di imparare a pilotare l'aeroplano.

Un aspirante che voglia approfittare di questa offerta della Lega, la quale chiede il pagamento di metà di 35 sterline, quota per il corso di pilotaggio, deve fare un deposito di 7 sterline prima che la sua domanda venga accolta, e quando il suo deposito raggiunge quella cifra (17 sterline e mezzo), la Lega vi unisce un eguale quota che permetterà all'aspirante di iniziare i corsi.

La conclusione che il lettore può trarre da queste nostre brevi indagini delle



Il bel modello del palermitano Giuseppe Mione in volo

associazioni aeronautiche inglesi, è semplice: dato che i clubs di volo a motore possono vivere indipendenti, e del resto non mancano sussidi governativi, come non mancano al rinvigorito movimento volovelista, non rimane altro che il Governo si decida a venire incontro

ai desideri degli aeromodellisti, considerevolmente aumentati in questi ultimi anni, i quali costituiscono «in potenza» una preziosa fonte di energie umane, di cui forse più di ogni altra Nazione ha bisogno l'Inghilterra.

Vittorio Nugoli

L'insetto che è più veloce dell'uomo

Oggi che la febbre della velocità domina il mondo, è interessante osservare come l'uomo, malgrado sia riuscito a sorpassare di gran lunga alcuni esseri viventi, sia nel volo in altezza che in capacità di trasporto, è battuto in fatto di velocità da una semplice mosca del Sud America, conosciuta col nome di «cephenomya».

Sembra strano, eppure è un fatto accertato, che sono appunto gli animali più piccoli quelli che hanno maggior forza. A questa conclusione si è potuti giungere, calcolando che l'uomo può trascinare infatti una massa che corrisponde a 86 centesimi del suo peso, mentre il più piccolo insetto rinchioda senza difficoltà, dieci, venti e tren-

ta volte il proprio peso. Di conseguenza, nessuno deve stupirsi se l'insetto studiato dal professor Townsend nel suo laboratorio ad Staquaqueoctube nel Brasile, può percorrere in volo venti chilometri al minuto.

La «cephenomya», che è considerata la creatura più veloce del mondo, vive di preferenza nella vasta zona dei «pantanal» di Corumba e di Gyabà. In questa regione, inoltre, crescono moltiplicandosi nel chiuso dominio della foresta vergine, enormi rettili, uccelli meravigliosi, pesci originali e insetti di vistosa bellezza e d'insidioso pericolo.

La conservazione della «cephenomya» è però un fatto estremamente raro. L'esploratore R. Hatt, nel racconto dei viaggi compiuti nella regione del Rio delle Amazzoni, ci narra che poco dopo la fortuita cattura dell'insetto, malgrado ogni tentativo per mantenerlo in vita, esso moriva. Riuscì il professor Townsend a scoprire il principio di volo di questa mosca, in modo di creare poi un meccanismo capace di raggiungere altissime velocità? È noto che la velocità massima ottenuta da una rondine è di quattro chilometri al minuto, velocità che è stata superata da Francesco Agello, il quale è riuscito a percorrere in un minuto circa dodici chilometri.

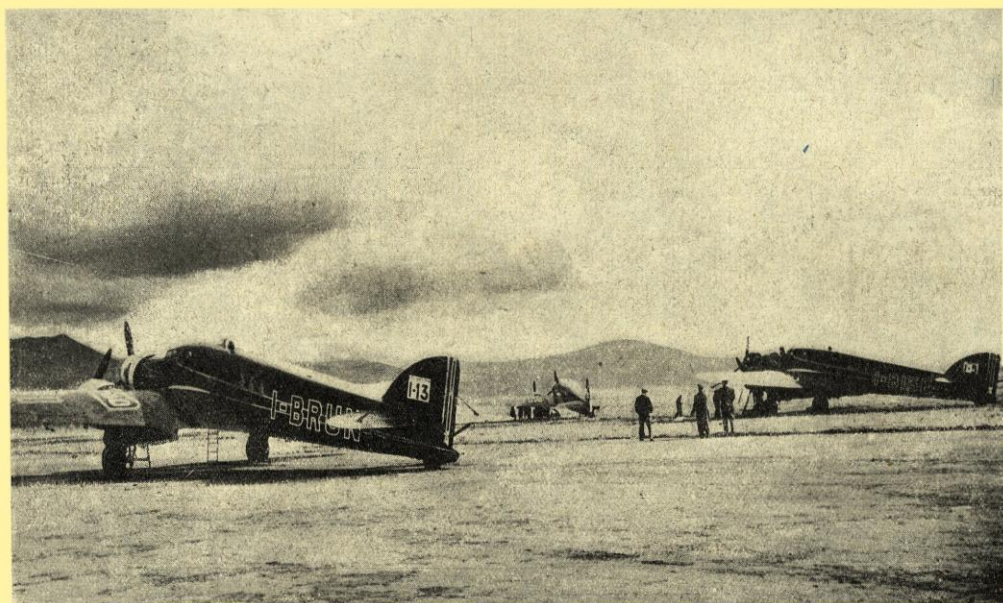
Supposta possibile la realizzazione di un velivolo capace di raggiungere la velocità della «cephenomya», esso potrebbe comodamente compiere il giro del mondo dall'alba alla sera, ossia in diciassette ore!

E quando si pensi che la comune mosca domestica batte le ali trecento volte in un minuto, questo primato della natura, anziché impressionarci, dovrebbe farci considerare abbastanza miserevoli i prodigi di forza solamente possibili grazie alle gigantesche macchine costruite dall'uomo!

Antonio Brunori

NEO - ABBONATI

L'Amministrazione prega coloro che si abbonano di indicare nel vaglia postale il giorno dal quale desiderano che l'abbonamento abbia decorrenza, e questo per evitare dei dispiaceri ai nostri nuovi amici.



Visioni della trionfale crociera Roma-Rio de Janeiro. La gloriosa squadriglia dei «Sorci Verdi» a Guidonia

ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE PRIMA

"Gli esploratori",

V.

Lotta impari

Il 29 novembre 1917 un biplano *Saml* prende l'aria per un volo di ricognizione sulle linee austriache.

Sono i giorni che hanno segnato le ore più tragiche per l'Italia; sono i giorni in cui tutta la Nazione, irrigidita dietro la barriera liquida del Piave, vive il tormento della ripresa, ed unisce tutti i suoi sforzi per ricacciare l'invasore.

Il *Saml*, pilotato dal sergente Montesi, reca a bordo il tenente osservatore Lioy, già esperto nella difficile missione dell'esploratore del cielo.

Con un tempo perfetto l'apparecchio dirige sul Piave, lo sorpassa e si inoltra sul terreno nemico.

L'artiglieria antiaerea lo fa subito segno ai suoi colpi, ma il fuoco non è molto intenso e non disturba affatto i volatori.

Il *Saml* procede verso il Tagliamento, ed in breve è sulla zona assegnatagli dal Comando per esplorare la sua missione.

Subito la macchina fotografica entra in azione, e mentre il pilota fa roteare l'apparecchio, le lastre si impressionano una dopo l'altra.

Attorno al biplano i colpi dell'artiglieria, radi e lontani, fanno sbocciare bianchi globi di fumo.

La missione è rapidamente compiuta.

Il tenente osservatore fa segno al pilota che si può tornare, e, docile, il *Saml* descrive un ampio cerchio nel cielo e punta ancora verso l'Italia.

L'atmosfera è apparentemente degnata, ed il ritorno si annuncia ugualmente facile e tranquillo dell'andata. Solo qualche "caccia", lontanissimo, non accenna ad assalire, e pattuglia indifferente.

La via del cielo è sgombra.

Il *Saml* manovra sicuro e vola, con rotta perfettamente rettilinea, verso il terreno italiano per la via più breve.

Ma l'insidia è nel cielo, ed il nemico si appresta a piombare sullo apparecchio italiano.

Difatti, improvvisamente, un rumore di motori invade l'aria e sovrasta la voce del *Saml*.

I due volatori si guardano intorno e non possono trattenerne un fremito.

Tre agilissimi "caccia" austriaci, del nuovo tipo *D. III* armato di due mitragliatrici e dotato di una maneggevolezza meravigliosa, sono sbucati misteriosamente dalle profondità azzurre e si precipitano sul *Saml*.

Gli Italiani comprendono che i raggi del sole, che hanno in faccia, hanno loro impedito di vedere i nemici, ed hanno la precisa sensazione della loro inferiorità, della fine che li minaccia.

Non pensano, ugualmente, ad abbandonare la lotta e, procurando di manovrare pur difendendosi con la mitragliatrice posteriore, forzano la loro andatura per raggiungere le linee italiane.

Ma sono soltanto sulle foci della Livenza, in pieno territorio nemico, e l'impresa è disperata.

I *D. III* assalgono insieme, sfruttando la loro superiorità nella manovra e nell'armamento, e mentre due si stringono ai fianchi del *Saml* il terzo si mette in coda all'esploratore italiano e lo investe con raffiche nutrite ed insistenti.

Il tenente Lioy cerca tener testa alla meglio, con la sua mitragliatrice, al contemporaneo assalto degli Austriaci, e dirige il fuoco or sull'uno or sull'altro costringendoli ad allargarsi. Ma le raffiche nemiche sono ben centrate, ed il parabrezza di celluloido dell'osservatore salta sotto le prime.



... un biplano «Saml» prende l'aria per un volo di ricognizione...

A 3700 metri di quota la battaglia, che si era iniziata a circa 4000 metri, ferve accanitissima.

Le pallottole sibilano in ogni senso e s'abbattono a decine e decine sul *Saml*.

Sotto gli occhi del pilota gli strumenti di bordo saltano, colpiti dalle pallottole. Le crociere spezzate staffilano l'aria, e la tela, stracciata dalle raffiche, lascia vedere le cerniere delle ali.

Attorno ai due volatori la morte sibila e si contorce con le traiettorie fumiganti dei proiettili incendiari; ma essi non pensano a desistere dal combattimento.

L'arma del tenente osservatore si inceppa a più riprese, e mentre egli è intento a disincepparla, il pilota cerca di evitare l'assalto dei "cacciatori" spiraleggiando. L'apparecchio perde, in queste manovre, tempo e quota, e le possibilità di sal-

vezza appaiono sempre minori. Il fuoco, quando riprende, riesce a tenere abbastanza distanti gli assalitori, e gli Italiani sperano ancora di cavarsela.

Ma è una speranza che dilegua ben presto.

Difatti una nuova raffica raggiunge il *Saml* e ne investe il motore.

Il palpito possente della macchina si spezza, diventa irregolare, si arresta, riprende...

L'acqua bollente sfugge dalle camicie dei cilindri ed investe i due uomini. Un puzzo di olio bruciato li prende alle nari. Il motore susulta e vibra.

Solo allora comincia la vera tragedia.

Il *Saml* deve scendere.

Il territorio nemico è sotto di esso, ed i "cacciatori" lo incalzano per impedirgli di prolungare la sua discesa verso l'Italia, continuando a mitragliarlo.

Ora la battaglia è un gioco di destrezza.

Con l'elica che gira irregolarmente, Montesi cerca di mettere in pratica tutti gli accorgimenti che la sua lunga carriera di aquila gli ha insegnato.

Pur perdendo continuamente quota, cerca di non allontanarsi dalla rotta che conduce in Italia, e distreggiandosi fra le tre accanitissime ali crociate punta sempre, con viva speranza, quasi con spasimo, verso la terra italiana.

L'osservatore cerca di coadiuvare in tutti i modi la manovra del suo compagno, e dirigendo un fuoco ben nutrito sugli Austriaci procura di allontanarli dalla loro rotta, per aprire la strada al *Saml* irrimediabilmente ferito.

Il proposito degli Italiani è troppo lineare perchè non sia subito compreso dagli avversari, e così il loro assalto si fa più serrato, la pioggia di pallottole più terribile.

Le strutture del biplano, percosse furiosamente in ogni parte dai proiettili, vibrano gemono e si schiantano con un rumore spaventoso che domina il rauco ansare del motore.



Il «Saml», protagonista di questa avventura

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero 7)

Il 5 effettuava il primo balzo atlantico, sino a Reykjavik in Islanda (chilometri 1500 in ore 6,10, media: chilometri 245); il 12, dopo una settimana di sosta provocata dal maltempo, valicava le nebbiose solitudini atlantiche dell'Islanda alla baia di Cartwright nel Labrador (Km. 2400 in ore 12, media: Km. 200); il 13 discendeva lungo la costa atlantica canadese, sino a Shediac, nella Nuova Brunswick (Km. 1200 in ore 6, media: Km. 200), il 14 si portava alle metropoli canadesi di Montreal (Km. 800 in ore 4, media: Km. 200); il 15 ammarava con maestosa manovra all'estremità meridionale del lago Michigan, di fronte alla grande cit-

tà americana di Chicago (Km. 1400 in ore 7; media: Km. 200); il 19, infine, si portava a Nuova York (Km. 1600 in ore 7, media: chilometri 228), ivi concludendo la prima parte della crociera.

Il ritorno in Patria aveva inizio il 25 luglio col volo Nuova York-Shediac (Km. 1200 in ore 5,30, media: Km. 226), il giorno seguente la Squadra Atlantica si portava a Shoal Harbour, sulla costa orientale di Terranova (Km. 900 in ore 4,15, media: Km. 219), dove il maltempo la costrinse ad attendere per dodici giorni condizioni favorevoli di partenza. Esclusa la rotta Terranova-Islanda, la Squadra compiva il terzo balzo atlantico nella giornata dell'8 agosto, volando sino alle

Azzorre (Km. 2700 in ore 12, media: Km. 221); il 9 effettuava l'ultimo balzo oceanico da Ponta Delgada a Lisbona (Km. 1500 in ore 7, media: Km. 214); finalmente, il giovedì, 10 agosto, concludeva trionfalmente la magnifica impresa ammarando all'idroscafo di Ostia, ov'erano in attesa il Duce, le più alte Gerarchie dello Stato ed una moltitudine di popolo delirante (Km. 2200 in ore 11, media: Km. 200). Dalla partenza da Orbetello all'arrivo ad Ostia erano stati percorsi Km. 19.800 in ore 93,20' alla media oraria di Km. 212 (da Orbetello a Nuova York: Km. 11.300 in ore 53,35', alla media oraria di Km. 211, da Nuova York ad Ostia Km. 8500 in ore 39,45', alla media di chilometri 215).

Il successo della spettacolosa crociera poté definirsi totalitario per regolarità di vo-

lo e per magnifico comportamento degli equipaggi e degli apparecchi, due soli dei quali subirono incidenti, che provocarono il decesso del serg. motor. Ugo Quintavalle (capottamento dell'«I.Bini» in ammaraggio ad Amsterdam) e del ten. pilota Enrico Squaglia (capottamento dell'«L-Raini» al decollo da Ponta Delgada), il cui sacrificio fece maggiormente riflettere il carattere eroico della leggendaria impresa.

Non è il caso mi soffermi a rievocare le solenni onoranze tributate ai vittoriosi equipaggi nei vari luoghi di tappa, specialmente durante il loro trionfale soggiorno a Chicago e a Nuova York, né l'apoteosi romana attraverso l'Urbe osannante, né il Gran Rapporto del Duce agli Atlantici, sul Palatino, ed il conferimento delle ricompense al Ministro Balbo, promosso Maresciallo dell'Aria ed ai suoi gloriosi compagni. Sono ricordi tuttora vivi nella mente degli Italiani tutti, in patria e all'estero, avevano vissuto la epopea eroica di quei giorni, fremendo d'entusiasmo e di passione ardente d'è gesta dei valorosi rappresentanti della potenza aviatoria dell'Italia fascista.

A degno coronamento di questo successo senza precedenti, che sbalordì il mondo civile e fece ammutolire i denigratori ed i nemici, l'annata del Decennale diede all'Ala Fascista altre vittorie ed altri successi, confermandosi a loro volta il diritto dell'Italia alla supremazia aerea mondiale.

Furono primati significativi nel campo dell'alta velocità, dell'aviazione leggera e dell'aerobazia. Tra i primi il massimo di velocità su circuito di Km. 100 per ogni tipo d'aereo e la vittoria per «Trofeo Blériot» da aggiudicarsi alla più alta media realizzata in mezz'ora di volo, conquistati rispettivamente sul noto idrocorsa Macchi-Castoldi «M. C. 72» Fiat dal tenente col. Cassinelli (8 ottobre: Km. 100 sul circuito «Pesaro-Falconara» alla media di chilometri 629,370) e dal cap. Scupinelli (21 ottobre: mezz'ora di volo sul circuito «Porto Corsini-Recanati» alla media di Km. 619,374). Tra i secondi: 5 primati internazionali per apparecchi multiposti ultraleggeri (3. categoria), sul Nuvoli «N. 5» - Sobjoy 75. c. v., ossia: distanza in linea retta (24 aprile: magg. Sebastiano Bedendo e cap. Nuvoli, volo «Milano-Brindisi» di Km. 886,676), velocità su circuito di Km. 100 e 500 (17 giugno: Bedendo e Boncompagni Ludovisi, alla media di Km. 196,936 e 189,573), altezza (2 ottobre e 2 dicembre: cap. Zappetta metri 6475 con Curti e m. 6951 con Ragusa); e 2 di altezza per monoposti leggeri (2. categoria) delle classi idrovolanti (6 novembre: metri 8411) ed aeroplani (24 dicembre: m. 10.000, battuti entrambi dall'ing. Niclot, su tipo Eta «C.N.A.» - mot. «C. 7» 160 c. v. idrovolante e terrestre. Fra gli ultimi: il caratteristico primato di durata in volo rovesciato, battuto successivamente dal cap. Colacicchi (12 gennaio: 41 primi e 12 secondi) e dal ten. Bacola (14 maggio: ore 1,575"), entrambi a Roma, su «Breda 19», poi due volte dal ten. Falconi, su «Caproni-113», nei cieli d'America, ov'era stato inviato per partecipare alle manifestazioni d'Alta Aerobazia di Chicago e di Los Angeles (14 agosto: ore 2,854") a Chicago; 28 agosto: volo da Saint Louis a Chicago, di chilometri 420 in ore 3,639"). Furono per i voli veloci «Milano-Roma» di Monti, su Breda-27, in ore 1,30' (10 luglio: media Km. 335); «Milano-Mosca» senza scalo, di De Bernardi e Marazzani con 4 persone, su «Caproni 111» (18 luglio: Km. 2600 in ore 13,53', alla media di Km. 232); «Periplo d'Italia» ore 14, del col. Gelmetti, su Breda 39 (19 agosto: Roma-Catania-Taranto-Uline-Torino-Roma, di Km. 3000, alla media di Km. 215); «Roma-Bucarest» per il trofeo «Coppa Bibesco», del cap. Baldi e Buffa, su Fiat «C. R. 30» (26 settembre: Km. 1140 in ore 3,12', alla media di Km. 356; nuovo primato). Infine i voli turistici «Italia-Mesopotamia-Italia» (ma o-aprile: Km. 8000) e «Italia-Libia-Egitto-Etrea-Somalia-Sudan-Egitto-Libia e Italia» (1 ottobre-14 novembre: Km. 18.000), del giornalista milanese Vittorio Beonio-Brocchieri, su «Caproni-100»; «Italia-Persia-Italia» del conte Leonardo Bonzi, con 4 compagni e 3 uomini d'equipaggio, su motore «Caproni-111» (26 luglio-10 settembre: Km. 10.000).

(Continua)

Piero Botto



E' stato costruito in Germania un tipo di apparecchio popolare biposto a basso costo e a basso consumo, alla portata dei piloti da turismo, e che è stato chiamato «Student». La leggerezza dell'apparecchio è dimostrata dalla facilità con la quale questo ragazzo sostiene la coda. Con un motore da 55, che gli assicura una velocità di crociera di 160 chilometri l'ora, questo apparecchio consuma meno di una comune automobile: 7 litri ogni cento chilometri!

SPIGOLATURE

L'astronomia, che anticamente si chiamava astrologia, è, come tutti sapete, quella scienza che si occupa del cielo e di tutte le sue parti, dello studio dei corpi celesti e delle leggi che li governano.

Sin dai tempi più lontani molti popoli si occuparono di questa scienza, e se non si conosce con precisione presso quale Nazione sorgesse, si sa che nell'antica Caldea ebbe il suo massimo sviluppo ed i romani chiamarono caldei gli astrologhi, ed arte caldea la scienza loro.

L'astrologia era soprattutto un'arte divinatoria, e solo molto, molto più tardi assunse carattere strettamente scientifico, per merito specialmente dell'avvento glorioso del metodo galileano.

Ma, niente paura; non ci si vuole occupare qui della misteriosa scienza divinatoria e, tanto meno, abbiamo intenzione di inoltrarci in quel fantastico mondo irto di milioni di zeri e di decine di «anni luce» che solo gli astronomi riescono a capire.

Ci contenteremo di un rapido viaggio per le vie stellate, alla ricerca di alcuni curiosi nomi e di alcuni scopritori di stelle e comete.

Nella più lucente delle notti stellate, armati di un potente telescopio, ci avventuriamo nel formicolante mondo di pianeti e di astri alla ricerca di un nome che siamo soliti cercare nelle carte geografiche:

Proprio così! Questa Roma celeste è nata da soli pochi anni, e fu un certo Max Wolff che per primo la scoprì nel 1901. Si tratta di un pianetino che fa la spola attorno al sole e che si trova fra due grossi pianeti che portano il nome di due dèi cari ai romani: Giove e Marte.

Da Roma ci sarà facile fare un salto a Cremona, un altro piantino scoperto un anno dopo, nel 1902. Sapete da chi? Da Carnera! Un Carnera che preferì vedere le stelle invece che farle vedere al prossimo.

Nel 1900, poi, Boccardi mise il nome della bella Torino ad un piccolo pianeta da lui scoperto. In soli tre anni, il cielo si ornò dei nomi di tre città d'Italia. E per finire, con i pianetini dai nomi... terrestri, bisogna pur ricordare Campania, scoperta da Charlois nel 1893.

Non crediate ora che, con questi quattro nomi vi abbia presentato tutta la numerosa famiglia degli asteroidi. Sino ad oggi se ne sono contati circa un migliaio. Fu proprio il nostro Giuseppe Piazzi che, nel 1801, scoprì il primo componente di questo esercito e gli mise nome Cerere Ferdinanda.

Passiamo adesso alle stelle, a questi corpi celesti che splendono di luce propria e che sono l'ornamento superbo delle cupe notti, questi luminosi astri, così lontani dalla terra e la cui distanza da noi e fra loro si calcola in «anni luce». Ce ne sono tante specie: stelle doppie, triple, quaduple, stelle periodiche, temporanee, variabili e stelle cadenti.

Oggi si preparano le gradi carte geografiche del cielo, e numerosi sono i cataloghi delle stelle compilati osservandole senza e con cannocchiale. Il più ricco catalogo eseguito da un solo osservatorio, è quello di Giuseppe Piazzi, fatto a Palermo nel 1814 e contenente 7646 stelle.

Fu anche un italiano, il domenicano Giordano Bruno, che divinò per primo il moto proprio delle stelle, e la prima stella doppia, Mizar e Signa, dell'Orsa maggiore, fu osservata al telescopio dal Riccioli nel 1650.

Quelle stelle cadenti, che specialmente in agosto si vedono fendere vertiginosamente con una scia luminosa la volta del cielo, furono, in modo particolare, studiate dallo Schiaparelli, che fissò su basi scientifiche la teoria delle stelle cadenti determinando, con precisione, il corso di varie comete, mentre il primo ad affermare che il moto de...



Passano le ali bolsceviche nel cielo di Spagna: un convento distrutto dalle esplosioni, mentre la furia rossa si allontana

(Proprietà esclusiva dell'«Editoriale Aeronautica»).

comete si compie in orbite ellittiche molto allungate e vicinissime alle parabole, fu il matematico napoletano Alfonso Borelli, nel 1665, 15 anni circa prima di Newton.

In quanto poi alle comete, a questi strani astri a forma di nebulosità rotonde od ellittiche senza determinati contorni, che descrivono parabole attorno al nostro sole ed ad altre stelle con velocità considerevole, e che sono formate da una testa e da una lunghissima coda, furono osservate con criteri scientifici, per la prima volta, dal fiorentino Paolo dal Pozzo Toscanelli, vissuto nel XV secolo.

E, per finire, un ringraziamento a Padre Zucchi che, nel 1616, ebbe per primo l'idea di applicare una lente oculare all'osservazione dell'immagine degli astri, ottenuta per riflessione di uno specchio metallico concavo, e un milione di grazie al grande Galileo che, perfezionato il telescopio, fece le prime osservazioni sulla faccia della luna e, alla via lattea, scoprì gli ignorati satelliti di Giove, iniziando così quelle ricerche che,

via via, perfezionandosi gli strumenti e creandone dei nuovi, han dato modo di sondare tanti misteri e di conoscere tanti mondi, pianeti e stelle.

Oggi, poi, con la fotografia, la quale è più sensibile dei nostri occhi armati di telescopio, tanto che esponendo una lastra sensibilissima per soli cinque minuti, in una notte senza luna, si ottiene l'immagine delle stelle dalla 1^a alla 2^a grandezza, che sommano circa a tre milioni. Presto, avremo una completa carta fotografica di tutto il mondo celeste.

L. F.

Il volo a vela nei giochi olimpici

La Commissione del volo senza motore della Federazione Aeronautica Internazionale ha deciso di chiedere ufficialmente al Comitato

Olimpico Internazionale di ammettere il volo senza motore nel programma dei giochi olimpici.

Un regolamento per la competizione olimpionica è stato elaborato dalla commissione ed in esso verrebbero considerate due prove di volo: una per il veleggiamento ed una per le manovre acrobatiche.

Le prove verranno disputate da tutti i concorrenti — che, per conformarsi al regolamento olimpionico dovranno essere dei dilettanti — sullo stesso tipo di apparecchio. E' stato deciso che l'aliante da scegliere per le Olimpiadi del 1940 sarà di tipo presentato dalla delegazione tedesca. Una licenza di costruzione gratuita verrà rilasciata a tutti i Paesi che faranno domanda di disputare le prove olimpioniche.

La Palestra dell'aeromodellista

IL VELEGGIATORE « A. P. 9 »

L'Aeromodello veleggiatore « A. P. 9 » riproduce esattamente in scala le forme esterne del veleggiatore tedesco « Rheinland », progettato e costruito dal Gruppo Aerotecnico di Aachen per le gare del 1937. L'apparecchio originale ha un'apertura di metri 16.

Il nostro modello, con un'apertura m. 2,40 risulta abbastanza piccolo e maneggevole a causa del suo facile smontaggio, pur presentando un forte allungamento e ottime doti di volo. Il « Rheinland » è stato appositamente studiato per ottenere un vasto campo di velocità, una forte velocità di crociera e un'ottima manovrabilità, qualità necessarie al volo a vela moderno, per lo sfruttamento di correnti termiche ascendenti e di situazioni meteorologiche adatte ai voli di durata e di distanza. Si richiedeva inoltre che l'apparecchio potesse essere rapidamente smontato, in modo che al termine di ogni volo la perdita di tempo per il ricupero risultasse minima. Il « Rheinland » infatti può essere scomposto o rimontato da tre uomini in cinque minuti, senza alcun aiuto esterno. Questa semplicità di

montaggio è stata riprodotta nel nostro modello, come si vedrà in seguito.

La struttura è quella classica della tecnica tedesca, con le innovazioni di dettaglio suggerite dalla pratica. L'ala, con il caratteristico gomito a due quinti circa della semi-apertura, è a longherone unico a doppio T con bordo d'attacco resistente a torsione e rivestito in compensato. Molte parti, specialmente sollecitate, sono rinforzate con applicazioni di legno trattato, materiale assai resistente e più duro e omogeneo del compensato. Presso il gomito dalla parte superiore dell'ala, sono sistemati i diruttori, che servono a diminuire l'efficienza e pertanto aumentare la velocità di caduta a volontà del pilota. Gli alettoni sono assai lunghi ed efficienti.

La fusoliera, a guscio di compensato, ha la parte anteriore completamente carenata senza risalto per il posto di pilotaggio, e presenta di fianco un profilo analogo a quello di una centina alare. L'attraversamento alare è subito dietro il posto di pilotaggio, mentre l'impennaggio orizzontale è sovrapposto alla fusoliera e fissato con tre bulloni

dall'esterno. L'impennaggio verticale, di grandi dimensioni, è fissato alla fusoliera. Dietro al pilota trova posto un carrellino retrattile monoruota, utile per il decollo a rimorchio. La ruota viene fatta rientrare in volo con un dispositivo meccanico a comando del pilota.

Il nostro modello, per semplicità di costruzione, ha l'ala a due longheroni con intralacciatura doppia in filo. Le centine, ricavate al solito dal compensato, sono della serie NACA 23012 modificato e sono sistemate in modo da avere i longheroni uguali. Questo semplifica molto la costruzione e il montaggio, potendosi costruire i quattro semilongheroni su un unico piano di montaggio, direttamente sul disegno dato nella tavola. È sufficiente eseguire il ricoprimento dei longheroni con impiallacciatura da una parte sola, avendosi così una sezione a C abbastanza resistente. La robustezza nel piano alare è anche assicurata dal bordo d'attacco e da quello d'uscita, del solito tipo. Per la torsione è necessario provvedere col traliccio in filo, indicato sul disegno, da eseguirsi sopra e sotto. Il filo sarà assicurato ad ogni incrocio, dopo il controllo della tensione, con una goccia di colla.

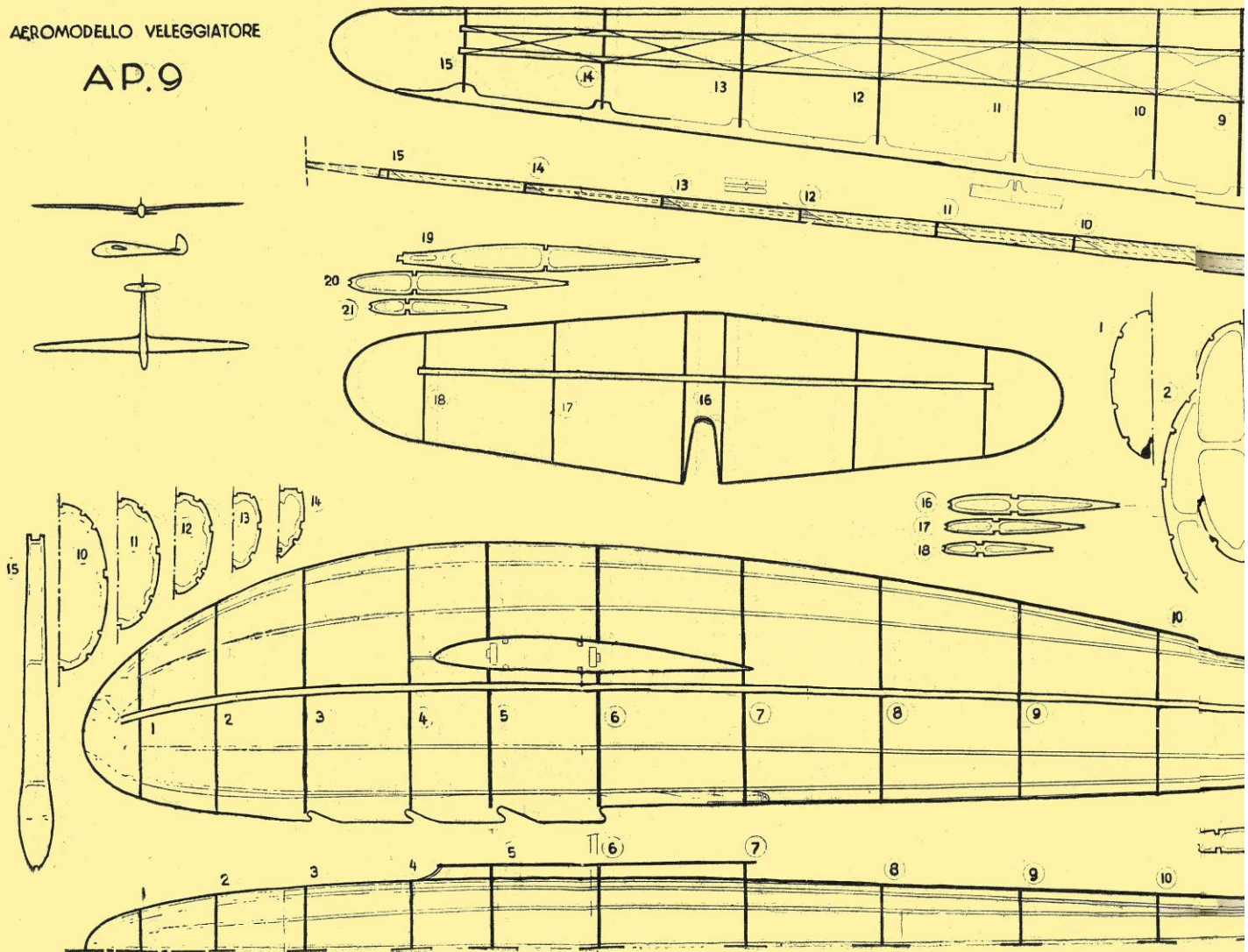
La prima centina porta delle scanalature per il montaggio, nelle quali si devono infilare i perni uscenti dalla fusoliera. Questi sono attaccati alle ordinate 5 e 6 e debbono essere ben lisci e di giusta misura, per non dar luogo a giochi o, a inceppamenti. Le altre ordinate della fusoliera sono del tipo consueto ad anello rinforzato con diagonali, e debbono venir montate con apposito scaletto, come è stato già descritto parlando del montaggio del modello A. P. 1. È necessario che la fusoliera sia ben dritta e simmetrica, e si provvederà perciò a montare per primi i quattro listelli principali in tiglio, che assicurano la robustezza dell'insieme, provvedendo poi a mettere a posto gli altri in pioppo, che servono a dare la forma esterna.

L'impennaggio orizzontale è di tipo leggerissimo e viene assicurato sopra alla fusoliera con una legatura di elastico. Per regolarne l'incidenza è sufficiente preparare un cuneo di legno balsa o di sughero, che verrà adattato durante le prove fino a che si sia ottenuta la posizione migliore.

Un altro elastico viene utilizzato all'attacco dell'ala con la fusoliera, per impedire che le semiali si sfilino in volo dai perni. Per questo scopo sulla centina di base dell'ala e su quella uguale attaccata alla fusoliera sono previsti dei chiodini di attacco. Il musone del-

AEROMODELLO VELEGGIATORE

AP.9



Pubblichiamo per intero la tavola del modello « A. P. 9 », avvertendo che a ca della

L'apparecchio è fornito del solito tappo in sughero con alloggiamento per il piombo di centramento. Come si vedrà anche dai disegni, questo modello è di costruzione leggerissima e pertanto, se realizzato con cura, richiederà pochissimo piombo e risulterà molto poco caricato, con vantaggio dell'attitudine a veleggiare specialmente in ascendenze termiche. E' necessario mettere grande cura però nella copertura dell'ala, che deve essere fatta in carta pergamina sottile come per la fusoliera e gl'impenaggi, perchè il più piccolo svergolamento, con una così grande apertura, può dar luogo a instabilità di rotta e a tendenza a virare eccessivamente.

Ing. Fidia Piattelli

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

Enzo Bianchi - Parma. — La notizia che mi hai data è la miglior riprova dell'utilità di cominciare l'insegnamento con gli aeromodelli veleggiatori. Infatti nelle Scuole della R.U.N.A. si comincia con un semplicissimo ed ottimo (se ben costruito) modello veleggiatore. Ti parlo delle scuole della R.U.N.A. perchè a Parma la scuola funziona alla perfezione: tanto da figurare molto onorevolmente, dopo appena un anno di vita, all'ultimo Concorso Nazionale. Il miglior consiglio che posso darti è quello di associarti alla R.U.N.A. (Via G. Mameli) e di frequentare la scuola. Come tipo di ap-

parecchio, in ogni modo, ti consiglio il « Roma », la cui descrizione è stata pubblicata su *L'Aquilone* cominciando dal n. 1 dell'anno 1937.

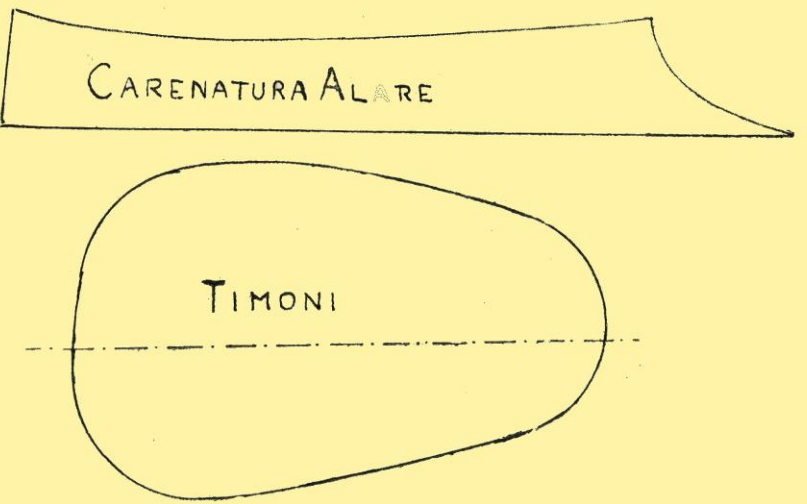
FARO - Bergamo. — Il tuo dispositivo è stato tentato molte volte, sempre con esito negativo. Perché? Gli attriti, caro mio, che sono i guastafeste di ogni migliore idea, senza contare che anche il movimento dei timoni richiede uno sforzo che difficilmente può esser vinto dal piccolo peso di un pendolo. Ricordati che il modello deve essere stabile per ragioni di costruzione, e che quando un modello ben centrato caba e picchia, anche un vero aeroplano, in quelle condizioni, farebbe lo stesso.

Elio Incerti - Reggio Emilia. — Per costruire il « Libellula » devi chiedere i disegni alla Ditta « Aeromodelli ed Accessori », via Riva Reno 118 Bologna, mandando L. 450.

Mario Luisi. — La costruzione di un idromodello è molto difficile, ti avverto. Soamente alcuni aeromodellisti esperti sono riusciti nell'intento. In quanto ai dati che mi hai mandato sono insufficienti per poterti dare un parere.

CARENATURA ALARE

TIMONI

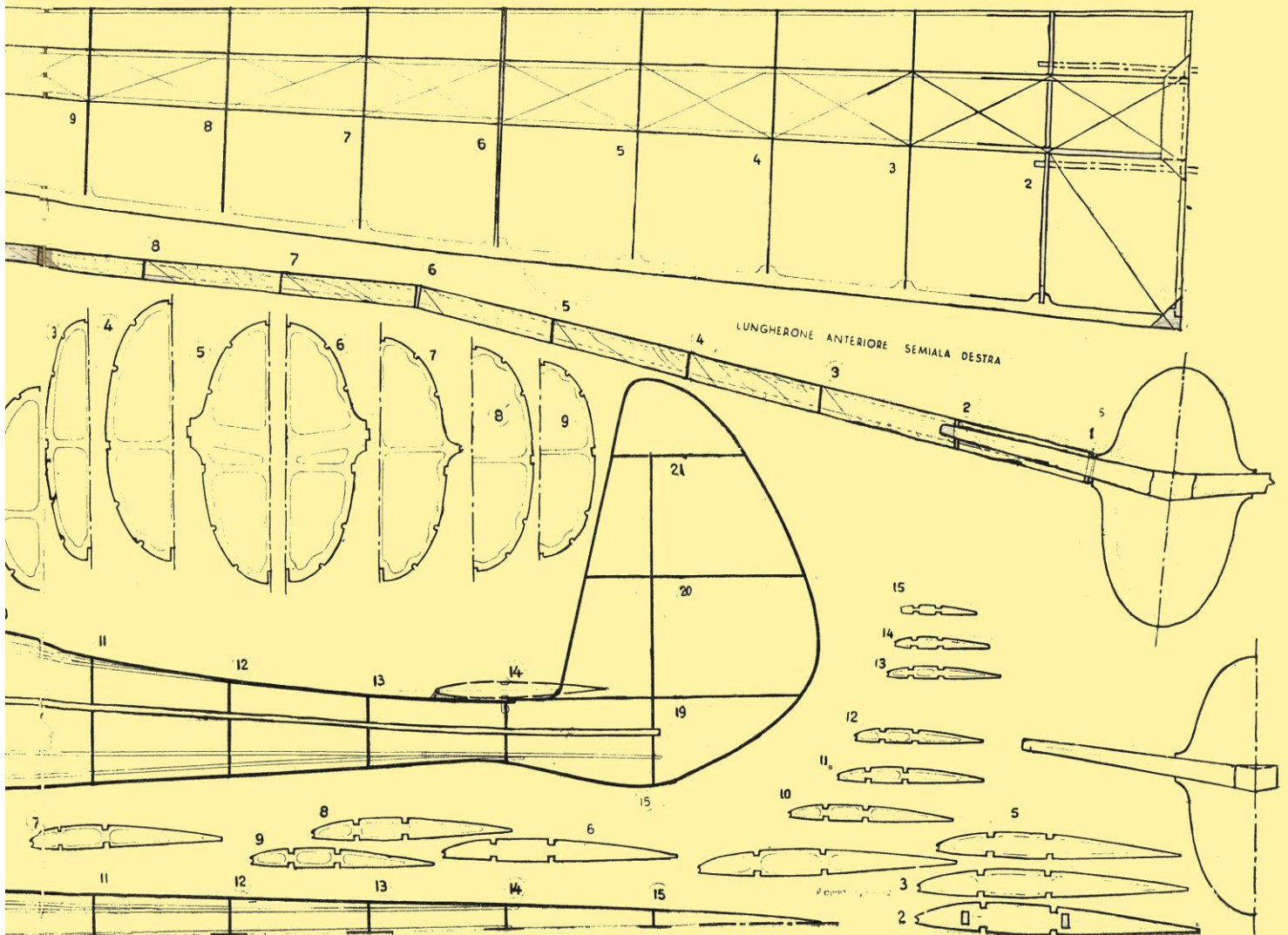


Il disegno dei timoni e della carenatura alare del veleggiatore « V. T. 2 » del quale abbiamo parlato nel numero scorso. Le dimensioni sono in grandezza naturale

I-Stria - Stradella. — Il centro di pressione del profilo « NACA 0015 » cade, praticamente ad ogni incidenza, al 25% della corda. Del resto, per tutti i profili biconvessi simmetrici per il centro di pressione si può assumere senz'altro il 25%. Tutte le

informazioni inerenti all'Accademia di Caserta sono raccolte nel volume « Come si diventa aviatori », che puoi avere dalla nostra Amministrazione inviando la somma di tre lire.

Giar



a causa della forte riduzione di scala mancano molti particolari e tutte le indicazioni costruttive

IN TEMA DI AEROMODELLI RADIOCOMANDATI

L'aeromodello d'assalto e da intercettazione

Tra le più sbalorditive preconizzazioni relative all'aviazione futura annoveriamo oggi la notevole opinione di Salvator Rosa, niente affatto pittore napoletano del periodo barocco, ma appassionato aquilotto romano, abitante nella romanissima via Ripetta e costruttore sfegatato, oltre che di aeromodelli paralitici, di castelli in aria di stupefacente grandiosità.

Quando gli occhi di questo personaggio si posarono, qualche settimana fa, sull'articolo "Aeromodelli con motore a scoppio comandati per radio", comparso su "L'aquilone" N. 2, il suo cervello sobbalzò nell'interno della scatola cranica producendo favilloni, e la sua mano destra, stretta nel pugno, vibrò un colpo terribile sul giornale steso aperto sul tavolo.

— No!

— No, — egli ripeté richiamando l'attenzione dei vicini di casa — questo è falso!... E presa penna, calamaio e carta, si pose a scrivere celermente un vigorosissimo contro-articolo, che non riportiamo intero per pure ragioni di misura di lunghezza.

Riferendosi all'accenno fatto dal sottoscritto (poiché l'articolo incriminato era mio) circa l'impiego che potrebbero avere gli aeromodelli radiocomandati in una futura guerra, egli dice: "l'autore lasciava intravedere le possibilità, per ora limitate, che potrà avere tale tipo di aeromodello e affermava che tale tipo di velivolo può disimpegnare mansioni di portamessaggi e compiere rilievi fotografici, ma, a parer mio, all'aeromodello comandato per radio, quando esso sarà perfezionato, saranno per l'avvenire affidati

più alti incarichi che cercherò di tratteggiare...".

E da questo punto, Salvator Rosa tratteggia quello che dovrebbe essere e quello che dovrebbe fare il modello volante previsto da lui.

Trascurando il fatto che, secondo lui, un aeromodello con un motore di un cv. e mezzo (!) non può pesare più di dieci chili, può trasportare un carico utile di 5 e può raggiungere velocità intorno ai 100 Km. orari, avendo un carico alare di 10 Kg. per m², passiamo subito a giudicare il lato profetico della faccenda.

Il modello volante di Salvator Rosa porta a bordo 3 Kg. di benzina e 2 Kg. di esplosivo ad alto potenziale, racchiuso in una regolare splotta con relativo percussore.

L'amico suppone adesso che la nostra Nazione sia in guerra con la Nazione X. Supponiamolo anche noi. Nel caso, dice Salvator Rosa, che i bombardieri nemici compaiano sul nostro territorio oltre i 3000 metri, il compito della difesa verrà affidato ai caccia; nel caso contrario... agli aeromodelli. Gli aeromodelli radiocomandati e muniti di bomba partono infatti in formazione dagli aeroporti, guidati da un solo uomo che se ne sta in terra. (Ah, il superbo cachinno con il quale il progettista avrà a questo punto reso omaggio alla propria astuzia!). Ed ecco la sintesi dell'intera diabolica trama tratteggiata dall'amico: "il radioguidatore fa entrare gli aeromodelli in collisione con essi (i bombardieri nemici) e nell'urto l'esplosivo scoppierà distruggendo il velivolo...".

Cosa è più facile, infatti, che guidare un aeromodello per radio

in maniera da vincere in acrobazia un aeroplano e colpirlo, facendolo saltare in aria? Cosa proprio di una facilità superlativa, l'uovo di Colombo.

Ma ecco che nel cervello dell'inventore si è fatto avanti a questo punto un piccolo interrogativo: come farà l'aeromodello a vincere in velocità il bombardiere?

Già, si deve esser detto, ammettendo che i miei aeromodelli vadano a 100 Km. l'ora, non potrò mai raggiungere i bombardieri, che filano a 400 orari e più... Ed ecco quindi il secondo sprazzo di luce sfavillare nella sua mente: La picchiata!

Gli aeromodelli piomberanno in picchiata sul nemico, dall'alto, ad una velocità formidabile. Le mitragliatrici non potranno nulla contro un bersaglio così piccolo, e la collisione avverrà, tremenda e cruenta, e unirà in un'unica vampa di ruti-

lante splendore amico e nemico.

"Alla fine della battaglia i modelli superstiti potranno ritornare di nuovo al campo per essere utilizzati un'altra volta".

Così, senza bisogno dei caccia costosi e complicati, e che richiedono inoltre il pilota, Salvator Rosa stermina il nemico e protegge la Nazione.

Quali conseguenze troverà nel futuro l'audace progetto del nostro amico?

Vuole indicare esso la prossima fine dell'aviazione profetizzando la nascita dell'aeromodellismo militare?

Chissà!?

Può essere che io stesso, tra qualche anno, invece di andarmene tutte le mattine al Ministero dell'Aeronautica per il quotidiano lavoro, me ne andrò al Ministero dell'Aeromodello-nautica...
Guer.

IL CAROSELLO ATTORNO AL FARO

In cui si discutono i primi problemi...

Il mio vecchissimo e venerando amico Mino Ferretti da Pisa, Presidente dell'Arci-Accademia di Paleografia Monolitica, Archimandrita degli Xeropotami e membro onorario di 831 fra accademie e società scientifiche nazionali ed estere, mi scrive manifestando la sua volontà di partecipare al Carosello attorno al Faro e me ne chiede il Regolamento.

Per lo stesso motivo mi hanno scritto Sonia e Sergio Resemini da Genova, Paolo Chierici da Pescara, Piero Leofreddi da Roma, Jim Simpson da San Francisco di California, Ibrahim Mohamed Hullà da Haifa e Wan Stiller da Amburgo.

Giudico dunque maturi i tempi e passerei senz'altro a stendere il Re-

golamento della formidabile gara, se non si affacciassero immediatamente problemi giganteschi che dovette aiutarmi a risolvere.

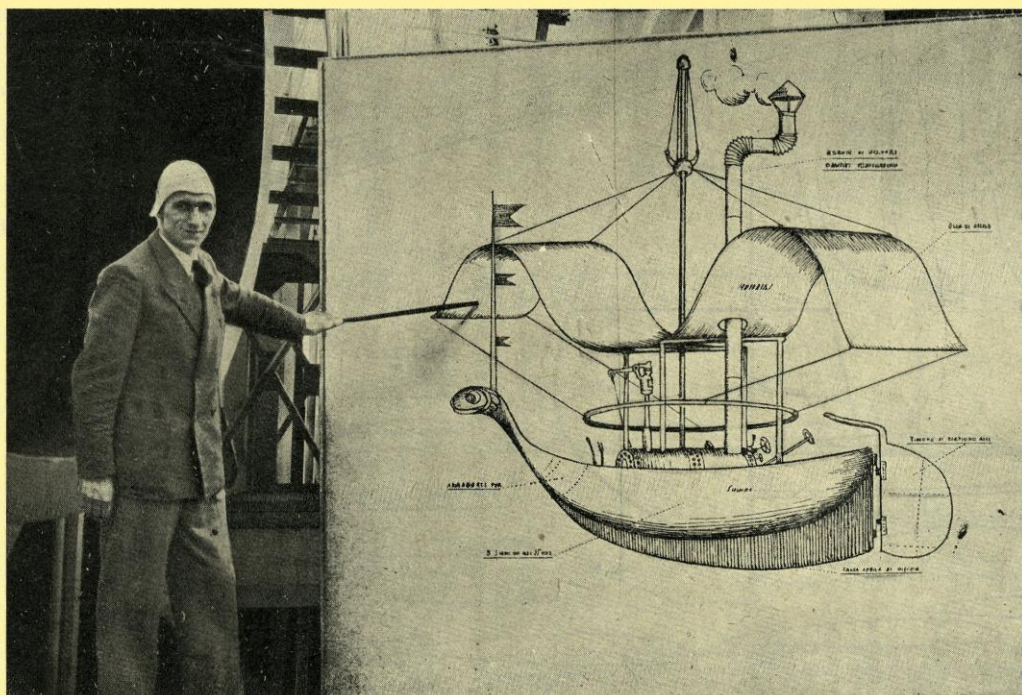
Almeno quattro sono gli elementi essenziali del Carosello: il Faro, le macchine, i concorrenti, i premi. Mancando uno solo di questi elementi, la gara non può aver luogo. Forse, trattandosi di soli concorrenti italiani, si potrebbero abolire i premi, ma siccome vogliamo che partecipino anche gli stranieri perchè non dicano che facciamo le cose in famiglia, così vi saranno anche i premi.

Il Faro. Cari amici, dovete aiutarmi e sceglierlo. Dovete suggerirmi voi, che vivete sparpagliati ai quattro angoli del mondo, quale potrebbe essere il più conveniente alla gara.

Quali requisiti dovrebbe avere? Questi: possedere un fascio della lunghezza d'oltre cento chilometri e spazio sgombro attorno per almeno altrettanto. Voi capite il perchè, è vero? Siccome il fascio di luce, girando, rasenta l'orizzonte e siccome gli aeromobili dovranno correre allineati lungo il fascio, tutto va bene finchè siamo in mare aperto o in pianura, ma se il faro sorgesse lungo una costa accidentata o montuosa, addio! I concorrenti, dopo il mezzo giro sul mare, o andrebbero a sbattere contro le alture o sarebbero costretti a sollevarsi, uscendo così dall'allineamento. E allora, me ne dispiace tanto, ma siamo costretti a escludere la Lanterna di Genova, il Faro della Vittoria di Trieste e tanti altri scagliati lungo il litorale italiano; perchè dovunque, se non sbagliamo, ci si trova a ridosso di colline o di montagne.

Riepilogando: cento e più chilometri di fascio di luce e altrettanto di spazio sgombro. Quindi, mare libero o deserto.

Secondo punto: le macchine. Naturalmente ogni iscritto alla gara deve procurarsi la propria. Massima libertà d'invenzione e di scelta. Chi vuole, può partecipare a bordo di un palloncino di gomma, di quelli che regalano nei negozi, purchè il palloncino abbia sufficiente forza ascensionale per sostenerlo. Se qualche altro riuscirà a farsi prestare



Il giovane Paolo Chierici da Pescara vicino al progetto della macchina aerea funzionante a fumo di sigaretta con la quale intende partecipare al «Carosello intorno al Faro»

l'idrocorsa di Agello, sia il benvenuto anche lui. E benvenuti saranno anche tutti quelli che, sdegnando le cose già note e dalle solite caratteristiche, vorranno iscriversi con macchine insolite, di loro invenzione. Ricordatevi che gli aerei più veloci saranno, nello schieramento della partenza, situati più lontano dal faro e i più lenti, più vicino. Un altro requisito che sarebbe utilissimo, ma non è strettamente indispensabile è che le macchine volanti si possano reggere immobili in aria quel certo numero di secondi indispensabile perchè il *moosiere* si accerti che tutte siano allineate, prima di dare il via. Se, proprio, questo non si potrà ottenere, vuol dire che si arriverà lo stesso, a furia di tentativi, a ottenere l'allineamento in corsa, e solo dall'istante in cui sarà raggiunto avrà inizio la gara.

Terzo punto: i concorrenti. Qui siamo più rigorosi. Il limite massimo dell'età dei concorrenti lo fissiamo a quindici anni. La ragione c'è. Dopo i quindici anni e qualche volta, purtroppo, anche prima, l'uomo crede di dar prova d'intelligenza atteggiandosi a scettico, a critico. Son certo che fra i vostri amici troverete qualcuno che non piglierà sul serio il Carosello, dicendo che è impossibile, assurdo, strampalato, eccetera. Non lo ascoltate! Essi discendono in linea retta dai vetturelli di diligenza che ai primi del secolo scorso giuravano che era stravagante ogni idea di trasferirsi alla svelta da un paese ad un altro senza buoni cavalli.

Io, Castellano dell'Aria, vi giuro che il Carosello attorno al Faro è possibilissimo. E' tutta questione di tempo; e basta! Ed ora sbrigatevi a mandar progetti di macchine e magari critiche e proposte. Non avrete a pentirvene!

Il Castellano dell'Aria

CRONACA BREVE

IL PROSSIMO mese di marzo la Sardegna sarà collegata anche al nord d'Italia con la nuova linea aerea Cagliari-Sassari-Genova che sarà inaugurata il 22 marzo.

E' STATA inaugurata la linea aerea bi-settimanale Asmara-Dessie-Addis Abeba: andata, il giovedì e la domenica; ritorno, il venerdì e il lunedì.

UN CAPO abissino, nostro fedelissimo gregario, a cui si attribuisce la tarda età di 105 anni, è stato trasportato in volo da Avosa ad Addis Abeba per essere ricoverato in un ospedale; egli si è dimostrato entusiasta e felice del volo con queste parole: «E' bello viaggiare sulla macchina che vola più rapida del falco».

E' STATO inaugurato in Roma un Corso di perfezionamento tecnico professionale per «pilota di linea aerea civile», che si svolge per iniziativa ed a cura del Ministero dell'Aeronautica presso l'Istituto Industriale.

IL MARRIORE polacco Offier ki, comandante la Scuola di volo a vela di Kattowice, ha conquistato il primato mondiale di altezza per alianti, raggiungendo i 5680 metri, superando di molto il precedente primato detenuto dal tedesco Offermand con 2972 metri.

L'AVIATRICE tedesca Anna Reitsch, salita a bordo di un modernissimo autogiro germanico, ha decollato dal centro della grande «Deutschland Halle» di Berlino, ha volato a pochi centimetri dal soffitto, permettendosi anche qualche modesta acrobazia, ed ha atterrato nel punto esatto dal quale aveva decollato, compiendo così una meravigliosa impresa in un ambiente chiuso.

Simile volo è stato compiuto per la prima volta nell'ottobre del 1930 dall'elicottero di Corradino D'Ascanio, che effettuò ripetute evoluzioni dentro l'hangar di Ciampino Nord a Roma, rimanendo anche fermo in aria ed atterrando nel punto da cui era partito.

I NOSTRI APPARECCHI IL CACCIA "RO 51,"

L'aumento delle velocità sviluppate dagli apparecchi da bombardamento, che raggiungono ormai agevolmente i 400 chilometri di crociera, ha richiamato i costruttori a produrre aeroplani da caccia che possano, senza nulla perdere delle loro caratteristiche di manovrabilità e di armamento, superare queste velocità per imporre il combattimento. Naturalmente per quanto sedicente sia per la sua robustezza e manovrabilità, la formula biplana è stata abbandonata, per la eccessiva resistenza aerodinamica rappresentata dai montanti e dalla interferenza dei piani alari.

Così anche i caccia sono ormai tutti monoplani. Per avere la minima inerzia nel movimento trasversale, in questi apparecchi si ha la superficie portante con un allungamento il più basso possibile; un forte carico alare, per diminuire la resistenza all'avanzamento, e una potenza esuberante in modo che il volo dell'apparecchio, compatibilmente con la sicurezza e con la velocità d'atterraggio, sia assicurato prevalentemente dalla potenza motrice.

Si hanno così apparecchi da caccia dal carico alare superiore ai 200 chili per ogni metro quadro e con un carico per cavallo al disotto dei 4 chili. Naturalmente questi bolidi sono muniti di dispositivi di ipersostentazione e di alette a fessura in modo da permettere atterraggi ad una velocità non esageratamente

alta, tale da consentire la manovra anche a piloti non eccezionali.

L'aviazione italiana possiede oggi uno dei migliori caccia del mondo che nei cieli di Spagna è diventato lo spauracchio di tutti gli aviatori rossi i quali, pur montando macchine modernissime e velocissime, preferiscono far *dietro front* quando vedono all'orizzonte la sagoma del mastino *Cr. 32*. Ma il progresso della velocità impone oggi l'impiego del caccia monoplano per le ragioni che abbiamo sopra accennate. Il monoplano *Ro. 51* costruito dalle Industrie Aeronautiche Meridionali, e che fu esposto al Salone Aeronautico Internazionale tenutosi a Milano nell'ottobre scorso, è stato progettato secondo gli ultimi suggerimenti della tecnica moderna. Monoplano ad ala bassa a sbalzo, con motore a raffreddamento ad aria e con carrello fisso.

Può sembrare che tanto il motore stellare quanto il carrello fisso non siano i più indicati ad essere montati su un apparecchio che deve sviluppare una forte velocità, ma considerazioni di impiego militare consigliano questa adozione.

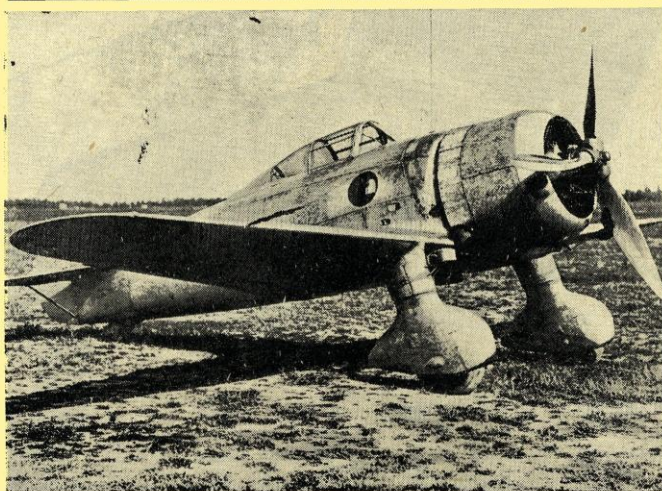
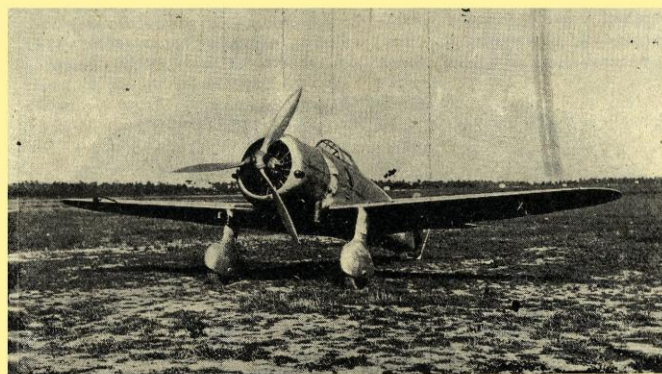
Infatti il motore a raffreddamento ad aria non presenta l'inconveniente del radiatore e della complicata circolazione dell'acqua per il raffreddamento. Basta una pallottola di mitragliatrice che fori il

radiatore o una delle camicie dei cilindri per costringere il pilota all'atterraggio immediato. Nel motore raffreddato ad aria, invece, anche se il motore viene colpito ad un cilindro, se proprio non si verifica una rottura o un inceppamento del pistone, il motore, bene o male, può funzionare fino a permettere il rientro nelle proprie linee all'apparecchio colpito. Altra complicazione, per la manovra, è il carrello retrattile. La maggior penetrazione aerodinamica dell'apparecchio che vola con il carrello retratto è pagata cara dal complicato congegno necessario all'occultamento del carrello, ciò che comporta anche un aumento di peso. Inoltre la robustezza dei carrelli retrattili è minore di quelli fissi e basta un atterraggio male effettuato per mettere fuori uso l'apparecchio. Quando un pilota da caccia atterra dopo un lungo volo di crociera e magari dopo aver sostenuto un duro combattimento, non è certamente nelle migliori condizioni per calcolare alla perfezione l'atterraggio e molte volte, specie con apparecchi con velocità di atterraggio rilevante e che vengono portati al contatto col suolo con i dispositivi di ipersostentazione, l'apparecchio, se non è manovrato alla perfezione, "casca" da qualche metro di altezza urtando al suolo. Ora se l'urto viene preso con un carrello robusto, questo resiste al colpo, ma se il carrello non è capace di resistere, allora può accadere che qualche gamba di forza si pieghi o si spezzi, facendo compiere all'apparecchio qualche brutta piroetta.

Altro inconveniente del carrello retrattile, sugli apparecchi militari, è quello rappresentato dal pericolo della non uscita del congegno di atterraggio dovuta a qualche offesa ricevuta dal nemico. Basta che una pallottolina di "srhaphnel" o una pallottola di mitragliatrice ingobbi una lamiera o danneggi qualche ingranaggio, perchè una delle ruote non esca più dal suo alloggiamento. Ed allora... non resta che augurare un buon atterraggio con la pancia della fusoliera. Atterraggio che certamente, anche se riesce nel miglior modo possibile, danneggia l'apparecchio.

Pertanto, esaminati tutti questi inconvenienti, si è preferito costruire il *Ro. 51* con carrello fisso e con motore stellare. Il motore è un Fiat A. 74 R. C. 38, della potenza di 840 cavalli alla quota di utilizzazione di 3800 metri, che aziona un'elica metallica tripala a passo variabile in volo. L'ala è costruita in legno con copertura in compensato; la fusoliera è in tubi di acciaio saldati. L'apparecchio ha un'apertura alare di m. 9,80, una lunghezza di m. 7,46 ed una altezza di m. 2,75. Le caratteristiche aerodinamiche di questo aeroplano sono tuttora riservate ma sia la velocità in quota sia la velocità ascensionale sono rilevanti e permettono il suo impiego sia come caccia da crociera che come caccia da intercettazione, capace, cioè, di salire rapidamente in quota su allarme per incontrare gli eventuali aggressori.

A. M.



Due aspetti del monoplano da caccia «RO 51»

BATTESIMO DELL'ARIA

II.

Il compromesso fra le mie numerose sporgenze ossee e la piatta uniformità del tavolaccio delle celle era stato raggiunto a tutto scapito della forma originaria del mio scheletro. Infatti, dopo numerose permanenze nelle prigioni dell'Accademia (tante quante le mancanze disciplinari commesse), mi svegliai un giorno con la sensazione che mi fossero stati piattati le scapole, le rotule, i gomiti e tutti gli altri ossicini di una certa consistenza. Le stellette rappresentavano, dunque, una realtà indiscutibile con riflessi prevalentemente anatomici.

Nella mia qualità di assiduo del sole a scacchi, godevo, ormai, di alcune prerogative degli iniziati: il maresciallo che fugeva da capocarriere mi trattava addirittura come una vecchia conoscenza; quando mi vedeva comparire al suo cospetto, col pacco dei libri sotto braccio, si limitava ad alzare gli occhi dal giornale con un "Ah!" che era tutto un programma e, senza prendersi il disturbo di accompagnarmi a destinazione, diceva ad alta voce il numero della cella riservata alla mia persona. Vantaggi della popolarità!

Malgrado ciò, l'abitudine alle severe regole della vita accademica, aveva finito col rendermi quasi piacevole la costrizione che, per la prima volta nella mia esistenza, imponeva limiti ben determinati alle mie esuberanze qualche volta eccessive.

Nelle istituzioni militari, anche le più viete, c'è una base logica indistruttibile ch'è giocoforza rispettare per salvare l'essenza stessa della disciplina. Il suono della tromba che accompagna qualsiasi operazione giornaliera, è un comando impersonale, un'autorità astratta che ordina solo in virtù del principio dell'obbedienza ed ormai le mie ribellioni non erano che episodi sporadici del tutto spiegabili con l'età.

Solo una cosa mi andava di traverso: io avevo abbracciato la carriera aviatoria per volare. Avevo sognato gloria, aeroplani, aquile sul petto, ma, dopo sei mesi di clausura, di aeroplani neppure l'ombra (in quell'epoca i corsi di pilotaggio si cominciavano dopo l'Accademia). Ciò aveva finito per rendere, a me ed ai miei compagni, infinitamente pesante la mole dei libri scolastici da digerire, e addirittura insopportabili le lunghe ore da passare sui banchi delle aule e dello studio.

"Oggi non si vola, ma domani sì" era la frase che i nostri ufficiali trovavano scritta immancabilmente su tutte le lavagne, e in quel "domani sì", c'era tutta la nostra disperata sete di azzurro.

Gli anziani, quelli del corso precedente al nostro, ci sfottevano con sorrisetti di sufficienza, e noi, poveri pinguini, subivamo in silenzio, sognando rivincite clamorose, ma chissà quanto lontane...

*Tutto sale, tutto vola:
vola questo, vola quello,
vola il seme nell'aiuola,
volò il fumo dal fornello,
volan uomini e aeroplani,
volan l'uomo e la parola,
volan presto le vacanze.*

*volan gli anni della scuola,
e le mosche nelle stanze,
vola l'ape nel giardino,
ma non vola mai il pinguino.*

Questa, a un dipresso, la tiritera che un bel giorno pervenne al comandante del Corso, scritta in bella calligrafia e firmata dalla generalità. La quale tiritera ci fruttò in primo luogo una punizione collettiva di consegna e, in secondo luogo, il ritardo di una settimana nella già programmata cerimonia del nostro battesimo dell'aria.

E, come Dio volle, in un certo pomeriggio primaverile, ci ritrovammo tutti nell'Aeroporto di San Giusto, a Pisa, irrequieti, chiososi, con le narici spalancate e intente a braccare quell'arietta di libertà che spirava dall'immensa distesa verde. Ci sentivamo un po' tutti la febbre terzana.

Davanti all'aviorimessa faceva pompa di sé una lunga fila di A. 300-4, apparecchi che rappresentavano, allora, l'ultimo grido in fatto di ricognizione aerea, e che oggi potrebbero servire, sì e no, come carrette da battaglia. Naturalmente ci precipitammo in blocco verso i velivoli per guardarli da vicino, per toccare le macchine che fra poco ci avrebbero portato per i regni del nostro sogno. Poco lontano, intanto, alcuni sottufficiali piloti, già equipaggiati per il volo, fumavano, chiacchieravano e si davano un sacco d'arie.

Poi cominciarono i turni. I primi fortunati presero posto a bordo preoccupandosi, soprattutto, di sembrare naturalissimi, e decollarono

impressioni vive dell'avvenimento. Egli, dopo un'enfatica scrollata agli orecchi, dopo essersi tolto lentamente il casco, gli occhiali, il caschetto, il pellicciotto, dopo avere acceso una sigaretta ed aspirata la prima boccata, dopo aver lanciato uno sguardo circolare a noi, miserabili mortali pendenti dalle sue labbra, si decise, infine, ad aprir bocca:

— Be', che volete?

— ???

— Ih, fesserie! — e fattosi largo con una bracciata, si allontanò senza degnarsi di altre spiegazioni, lasciandoci lì, a bocca aperta e orecchie tese, come autentici scimuniti.

Finalmente toccò a me. Mi precipitai verso il "mio" apparecchio, con un grande affanno per il casco che non si agganciava bene sotto il mento, per gli occhiali appannati, per il pellicciotto troppo abbondante, per i pantaloni che avevano una deplorabile tendenza a scivolare in basso. Poiché indugiavo cercando di mettermi in ordine, un imperioso cenno del pilota mi consigliò a salire in fretta per non correre il pericolo di restare a terra. Mi issai sulla fusoliera con l'agilità di un orso intento ad esercizi di equilibrio e finalmente potei sedere sopra uno sgabello, in fondo. La mia mente era occupatissima a divinare quali sarebbero state le prime impressioni del distacco dalla terra, mentre le mie mani erano altrettanto occupate ad aggiustare tutte le cose fuori posto. Quando fui finalmente in ordine, mi alzai in piedi per godere lo spettacolo del decollo. Infatti, l'apparecchio era già... a 200 metri di quota.

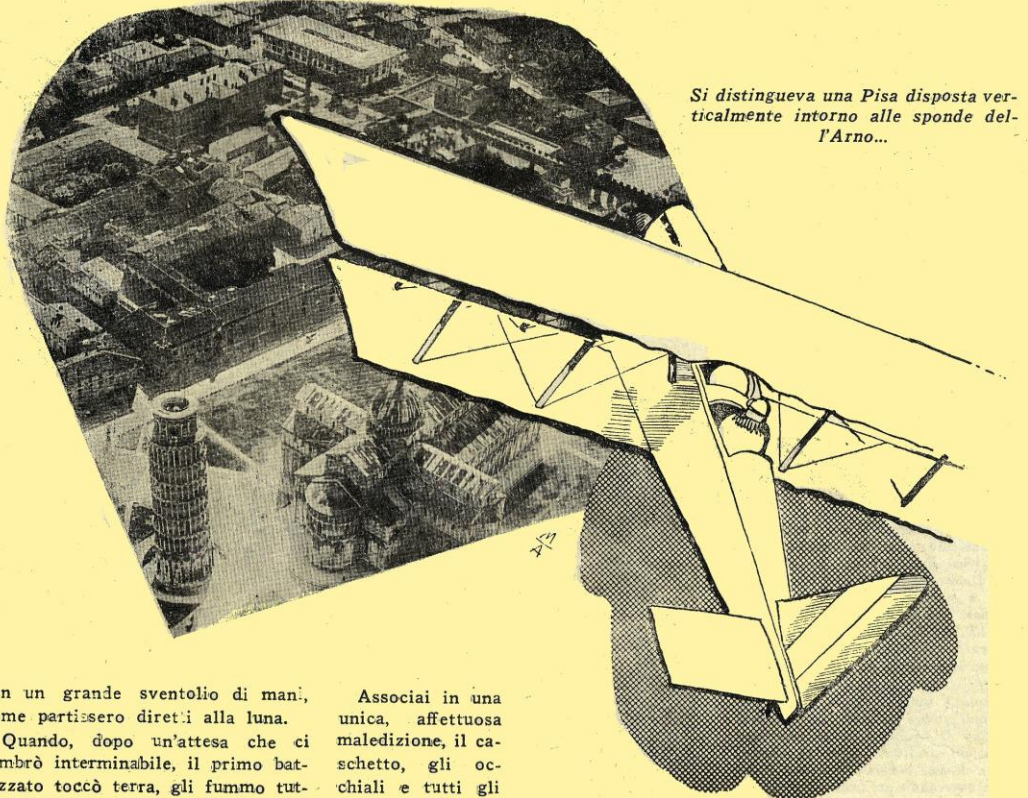
posi ad esaminare il panorama. Un panorama tutto a sghimbescio, forse per effetto di una virata stretta, in cui si distingueva una Pisa disposta verticalmente intorno alle sponde dell'Arno, con un campanile pendente di oltre 100 gradi su quella che avrebbe dovuto essere verticale. Miracoli dell'areoarchitettura! In complesso, però, la sola sensazione di guardare di traverso una cartolina panoramica. La cosa, invece, che m'impressionò moltissimo, fu la schiena del pilota. Solido, massiccio, tranquillo, l'uomo se ne stava inchiodato al suo posto, disinvolto come si trattasse di un altro. Una mano posata negligenzemente sul bordo della fusoliera mi dette la sensazione di una sicurezza impressionante.

Intanto l'apparecchio virava con grande eleganza, sciorinando, sotto le ali, la ricchezza dei molteplici aspetti della terra. Improvvisamente, silenzio: si planava. Una certa sensazione di vuoto allo stomaco mi rammentava l'altalena. Infine, una retta, un colpo, una rullata, un rombo di motore ed anch'io avevo avuto la mia gloriotta.

Scesi sgraziatamente dall'apparecchio preparandomi a fare sfoggio di eleganze parlamentari, e guardai: oh, rabbia! nessuno mi veniva incontro, nessuno m'interrogava, nessuno voleva saper niente. Per rifarmi in qualche modo, cercai di darmi un contegno: scrollai energicamente gli orecchi, come avevo visto fare al primo sceso, mi tolsi il casco, gli occhiali, il caschetto, il pellicciotto, accesi una sigaretta e dopo avere aspirato la prima boccata mormorai anch'io "fesserie!" col tono di un veterano dei battesimi.

Soltanto un cane, poco lontano, dimenò energicamente la coda in segno di manifesta disapprovazione.

bruno



Si distingueva una Pisa disposta verticalmente intorno alle sponde dell'Arno...

con un grande sventolio di mani, come partissero diretti alla luna.

Quando, dopo un'attesa che ci sembrò interminabile, il primo battezzato toccò terra, gli fummo tutti intorno ansiosi di conoscere le

Associai in una unica, affettuosa maledizione, il caschetto, gli occhiali e tutti gli altri oggetti e mi



(Continuazione dal numero precedente)

Cap. IV.

Nicanor se ne va

Come si vede, Ibrahim aveva mantenuta la parola data a Marino di guidarlo ai "nidi" degli aeroplani, com'egli diceva, e la conseguenza era stata di farlo giungere in tempo per strappare Enzo al masacro.

Non appena il ragazzo fu rinvenuto, abbracciò piangendo il fratello, ma subito, rendendosi conto che il pericolo non era affatto cessato, e sebbene avesse gran voglia di udire e di raccontare i casi strani e pericolosi che noi già sappiamo, dopo aver cordialmente stretto le mani che Zurriaga e Nicanor gli porgevano, disse:

— Marino, prendi tu il comando di tutti noi e dicci quel che dobbiamo fare.

Il giovane rifletté un momento.

— Penso che la cosa migliore — soggiunse — sia di sgombrar subito, prima che arrivino rinforzi agli abissini. Ibrahim, in marcia!

Ma il buon negro, aveva la faccia più oscura di come glieia aveva fatta madre natura.

— Essere troppo tardi, padrone. — brontolò crollando il capo — Guardare laggiù! — e accennò un punto all'altro lato del campo.

Marino li per li non vide nulla, ma poi, di dietro una roccia vide spuntare una faccia nera, e subito udì un sibilo intermittente e rabbioso sul capo, seguito da un rullio regolare di colpi.

— A terra tutti! — comandò Marino — La mitragliatrice!

— C'è gente nel bosco! — gridò Nicanor che vigilava alle spalle.

— Anch'io avere visto, padrone. — confermò Ibrahim — Essere tre uomini del campo e avere portato altra mitragliatrice con sé. Avere anche veduto soldato partire galoppo da quella parte dove sicuro trovare altri soldati.

— Siamo assediati! — mormorò Marino, impensierito.

— Perché non proviamo ad andarcene lo stesso? — propose il fratello. — In questo momento siamo i più forti.

— Il guaio è, mio caro, che c'è una mitragliatrice di fronte e una imboscata chissà dove là dietro e che può massacrarci dal primo all'ultimo prima ancora che l'abbiamo scoperta.

— Ah, se Jim potesse ritrovarci! — sospirò Enzo e approfittò di quella pausa di tranquillità per mettere i suoi compagni al corrente di quanto ancora ignoravano.

— Sì, certo — fece Marino quando l'altro ebbe terminato — non mancherà di cercarci dappertutto e, forse, passerà in vista di qui. L'unica è di trincerarci alla meglio, in attesa di un'occasione favorevole. Abbiamo per lo meno un'ora davanti a noi! Ibrahim!

— Padrone!

— Fa' riparare al sicuro le bestie e falle coricare a terra. Quanto tempo potranno bastarci le munizioni e i viveri?

— Viveri tre giorni, poi avere bestie per mangiare. Munizioni avere non moltissime, ma potere bastare per buona giornata battaglia. Acqua essere poca, padrone; forse due giorni.

La prospettiva non era ridente, ma non si poteva far nulla per migliorarla. Anche se con una sortita fortunata fossero riusciti a sterminare i pochi uomini rimasti al campo, sarebbero stati raggiunti nella foresta dai rinforzi che dovevano arrivare da un momento all'altro. Non c'era neanche il tempo per tentare un colpo di mano contro una delle mitragliatrici.

Marino stabilì i turni di guardia e dispose le vedette nei punti opportuni. Poi tornò sulla vetta e, lasciando che Enzo si riposasse un po' i nervi chiacchierando con Zurriaga e Nicanor, ben al riparo, si mise a contemplare malinconicamente il *Nuova Roma* ritrovato finalmente, ma più inaccessibile che mai. Vide Ibrahim vicino a lui e si ricordò d'una cosa.

— Amico mio — gli disse — tu sei stato buono e fedele con me. Ora che mi hai guidato fino al mio aeroplano, sei libero: va' pure se ci riesci, e prendi questo per mio ricordo. — e gli porse un rotolo di biglietti di banca francesi. — Li

potrai spendere a Gibuti. Va', presto, un uomo solo potrà forse passare...

— Sì, padrone! No, padrone! — mormorò Ibrahim, evidentemente distratto e con gli occhi assorti lontano — Non volere tuo denaro... Tu dire io potere andare? Grazie, padrone... addio padrone... — e il bravo giovane si lasciò ruzzolare giù per il pendio scosceso e scomparve fra i cespugli prima che lo sbalordito Marino potesse rifiatare. Dagli abissini partì qualche colpo isolato, poi tornò il silenzio.

— Che accade, Santelmo? — chiese Zurriaga — Mi pare che uno dei nostri sia scappato. Un disertore?

— No, nessun disertore. E' Ibrahim che, secondo i patti, ho rimesso in libertà ora che ho ritrovato l'aeroplano. Strano giovanotto! Non ha voluto accettare nemmeno un soldo e s'è deciso ad andarsene con una precipitazione per lo meno bizzarra! — e Marino sospirò con una certa amarezza, perchè in fondo al cuore aveva sperato in un gesto d'eroica abnegazione da parte di Ibrahim. — Era nel suo diritto! — concluse. — Toh! Ha lasciato il suo moschetto. Prendilo tu, Enzo, che sei senza...

Scorsero alcuni minuti in un silenzio pesante, poi, dalle capanne degli abissini sbucò o corsa pazza un cavallo montato da un cavaliere che, tutto curvo sul collo, lo frustava spietatamente con un ramo.

Con alte grida alcuni abissini saltarono fuori dai ripari per tentare un vano inseguimento; ma gli uomini di Marino approfittarono dell'occasione e fecero fuoco stendendone un paio a terra. Gli altri si affrettarono a rintanarsi, il cavallo scomparve nella macchia, e tutto tornò come prima.

— Bravo Ibrahim! — esclamò Marino, tutto eccitato — Voglio provare a imitarlo. Se posso arrivare incolume sul mio aeroplano, lo metto in moto e volo via a chieder soccorsi.

— Assolutamente non va! — osservò Zurriaga, scuotendo il capo —

Prima che siate sceso, montato e abbiate decollato, quelli della mitragliatrice vi avranno irreparabilmente danneggiato l'apparecchio.

— Senza contare, — aggiunse Enzo — che c'è rimasta pochissima benzina a bordo. Me ne ricordo benissimo, e poi...

Un lugubre suono di corni giunse dal bosco, i cespugli oscillarono per largo tratto e gli abissini delle mitragliatrici emiser selvagge urla di giubilo.

— Che succede? — chiese Enzo saltando in piedi, ma subito ricadde tirato giù da uno strattone di Nicanor. Contemporaneamente una nutrita scarica di fucileria investì in pieno la cima del monticello, scheggiando i massi e schiantando i rami...

Erano i rinforzi abissini che arrivavano.

Precipitosamente i difensori, aprirono il fuoco su una catena d'un centinaio di uomini che si stendevano lungo il margine del campo.

Per cinque minuti la fucileria tempestò rabbiosa, poi subentrò una sosta. Evidentemente, cessata la prima sfuriata, gli abissini dovevano aver capito che, limitandosi a sparare da lontano, non avrebbero mai fatto capitolare quel pugno di disperati ben trincerato fra i macigni.

— Credo che qualcuno ne abbiamo buttato giù! — esclamò Marino, asciugandosi la faccia — Un sorso d'acqua ce lo siamo meritato; è vero, vero, professore? Chi ha la borraccia?

— Ce l'ha Nicanor! Ohè, Nicanor, dove sei?

— Son qui, professore! — fece il giovane, con una voce stranamente mutata e debole.

— Qui dove? Vieni qua!

— Qui... dietro l'albero... Scusatemi signore, ma non posso venire...

— E perchè?

— Perchè muoio...

Con un grido Zurriaga, Enzo, e Marino accorsero precipitosamente senza curarsi dei proiettili che ancora fiocavano.

(Continua)

Enzo Jemma



— A terra tutti! — comandò Marino. — La mitragliatrice!



NOTIZIE STUPEFACENTI

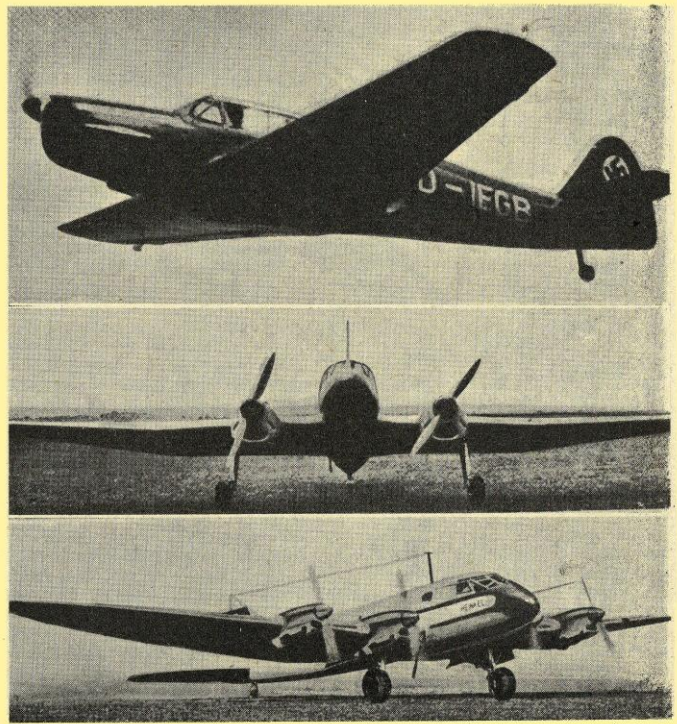
Un giorno ho scoperto che un'aeronipote che scrive molte lettere a «zio Falcone arcierissimo, eccetera», non era nemmeno abbonata. Allora ho scritto che questa aeronipote è «fasulla». Adesso ricevo un rapporto confidenziale da un mio agente segreto, il quale pone in rilievo che una rondine che si fa chiamare «il caporale» va in giro per le vie di Milano senza calze; con le scarpe, ma senza calze. La poverina, con la tramontana, con la nebbia, col gelo, cammina imperterrita agitando le gambette paozaze. Molti si chiedono perchè una ragazzina di buona famiglia vada in giro a quella maniera e nessuno sa che «il caporale» ha sacrificato le calze per abbonarsi «L'Aquilone».

IL CAPORALE - Milano. — Ho scoperto che sei un eroe, caro caporale. E perciò ti ho schiaffato nelle notizie stupefacenti, che è quanto dire nell'albo d'onore dell'allegria. Se tu credi di vendicarti raccontando in giro per Milano che io ho i baffi (o mustacchi) uniti col sego, ti sbagli. Prima di tutto la vendetta fa d'uomo ladro e i cocci sono suoi, in secondo luogo è bene sapere che i miei baffi sono di filo d'acciaio verniciato alla nitrocellulosa. Il Barbutto Censore ha letto il tuo... come posso chiamarlo? Insomma quel cosa scritto con zampe di gallina. Gli è piaciuto così così. Allora l'ho letto anch'io. Io ho il cuore più tenero. A me è piaciuto un po' di più. Alquanto ingenuetto, no? Altini, Benvisia, Bonetti. Sei proprio spiritoso, vaporale! State consegnate e sorvegliate la pulizia del cortile della caserma. Andate!

DARDO ROSSO E VERDE - Torre del Greco. — Lo pseudonimo proposto era ancora in cerca di un padrone, e così te lo do volentieri.

Non riesco a capire perchè quello di scrivere a me tu lo ritenga un problema di tanto difficile soluzione. Mi dici che, nonostante già da un anno tu legga la «Posta Aerea», e nonostante abbia sempre sentito pungentissimo il desio di scrivere a Zio Falcone, ti ci è voluto tutto questo tempo per deciderti, poichè eri combattuto dall'anelito quesito: scrivere o non scrivere? E, infine, deciso a scrivermi, ecco che un nuovo punto interrogativo si affaccia nelle latèbre del tuo cervello: potrà dargli del tu? Si offenderà? Sarà questo il procedimento giusto? Ma tu, caro Dardo Rosso e Verde, quando scrivi a uno zio, o, comunque, a un parente, fai prima domanda in carta da bollo da lire quattro, allegando i certificati di nascita, di residenza e di buona condotta civile e politica? Sospendo su quest'interrogazione l'argomento, e passo ad un altro. Le tue entusiastiche frasi all'indirizzo de «L'Aquilone» hanno enormemente commosso i redattori, i quali hanno deciso all'unanimità di creare un numero speciale in tuo onore. La data fissata per questa grandiosa celebrazione è il 30 febbraio. «Ma febbraio ha soltanto ventinove giorni!» esclamerai tu impallidendo. Beh, che ci possiamo fare noi? Mica possiamo riformare il calendario. Le idee che hai allegate alla lettera con tante belle speranze, hanno fatto ciò che fece un mio amico nel giorno più fortunato della sua vita: un bellissimo fiasco. Quel mio amico è soffiatore di vetro, e fece questo il primo giorno della sua assunzione in servizio. Debolina, vero?

ALDO FRANCHI - Parma. — Ho l'impressione che tu sia un bravissimo aquilote. Tiemmi informato circa la tua attività aeromodellistica. Fai benissimo a costruire una seconda volta il *Galliera*: se tutti quelli



I tedeschi al Terzo Raduno Sahariano. Dall'alto: il veloce «Messerschmidt 108 Taifun», l'«Ago Kurier» e il quadrimotore «Heinkel 116»

che pretendono di cominciare a fare dell'aeromodellismo costruendo l'«A. P. 3» o qualcosa di simile facessero come fai tu, otterrebbero migliori risultati e imparerebbero molto di più. Sono sicuro che questa volta il buon veleggiatore di Giarella ti riuscirà ottimamente: io te l'auguro.

FAZIO ROSARIO - Sampierdarena. — L'amico Aldo Franchi mi prega di farti avere a mezzo della *Posta Aerea* i suoi più calorosi saluti.

IAFET - Padova. — Alla tua prima domanda: se io volessi al posto de «L'Aquilone» ricevere le «Vie dell'Aria», potresti accontentarmi? rispondo di sì. Alla seconda: se io al posto dei numeri che mancano alla scadenza del mio abbonamento desiderassi un corrispondente numero di copie arretrate potresti accontentarmi? rispondo ugualmente di sì. Alla terza: Ha C. C. P. la R.U.N.A.? rispondo di no. Infine, alla quarta: Volendo diventar socio della R.U.N.A. cosa dovrei scrivere nello spazio per la corrispondenza? rispondo: Ma tu che abiti a Padova, perchè non vai direttamente alla sede, in via Eremitani 6? Mentre nel mio animo si accende la speranza di averti completamente soddisfatto, sento l'imperiosa necessità di informarti che nella tua città esiste un'ottima scuola di modelli volanti, frequentando la quale tu potrai assimilare tutte quelle nozioni di cui lamenti l'assenza nel tuo già vasto scibile. Ti saluto, augurandoti di riuscire tra breve a costruire aeromodelli un po' meno paralitici di quelli fatti sinora.

NERONE PILOTA - Ferrara. — A prescindere dal fatto che i versi della tua poesia zoppicano più del Presidente dell'Associazione Internazionale dei Claudicanti, ti dirò che non la potremo pubblicare perchè lo stesso argomento è stato già trattato da Manrico il Trovatore, in un sonetto che apparirà presto sulle pagine de *L'Aquilone*. Ho preso nota del gesto dell'amico Ovidio Fabbri, al quale invierò la giusta merce, sotto forma della rituale fotografia aerea.

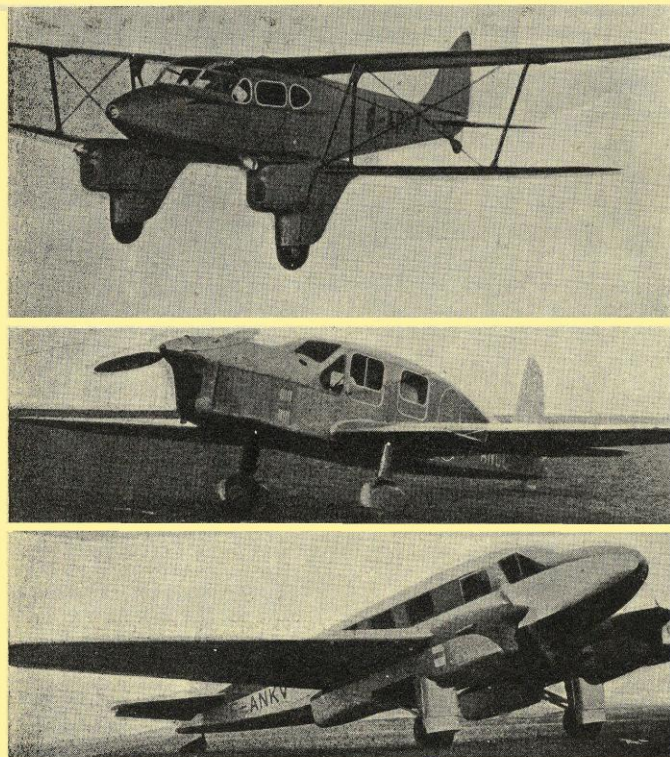
ANTONIO DE MARIA - Triggiano. — Per avere un catalogo di aeromodelli non ti devi rivolgere a noi, ma ad una ditta specializzata. Tutte le nozioni necessarie per

poter costruire modelli volanti le troverai, unitamente alle informazioni relative ai diversi materiali da costruzione, che desideri avere, nel libro «Il costruttore di aeromodelli», in vendita nelle librerie a venticinque lire, e che puoi avere dalla nostra Amministrazione inviando la somma di lire ventidue e cinquanta, se sei abbonato. La battuta inviata per la copertina, dopo aver provocato una seduta plenaria dei nostri pittori, è stata consegnata, con simpatica cerimonia, al cestino di redazione.

ENRICO GENNARI - Terni. — La redazione ti invia un applauso collettivo per la bella propaganda svolta, ed io ti mando qualche milionetto di copie perchè tu possa continuare a svolgerla ancora con uguale intensità. E adesso, una triste notizia: le tue battute per la copertina del giornale sono tragicamente finite nel cestino. Tu certamente rabbrividerai di orrore, mentre una smorfia dolorosa contrarrà il tuo volto... Dopo frasi tanto belle, una simile nuova non può certo non apparire come qualcosa di più nero del fondo di una mimiera di carbone durante una notte senza luna. Così è la vita, amico mio: in cauda venenum, come dicevano i nostri antenati.

FALCHETTACCIO - Milano. — Cosa dobbiamo fare dei disegni che hai mandato, senza dare più notizie nè spiegazioni di nessun genere?

CORR. 456 - Montagnana. — Fai più che bene a darmi del tu, per il semplice fatto che a sentirmi dare cerimoniosamente del lei da un mio nipote, mi offenderei terribilmente. Quello che hai fatto di male, è l'aver scelto per scrivermi un inchiostro di uno spaventoso color rosso. Per leggere la tua lettera ho dovuto ricorrere ad un espediente consigliatomi dalla fisica: ho adoperato degli occhiali verdi, che mi hanno fatto apparire l'inchiostro assolutamente nero. Garantiti così i miei occhi contro una fine immatura, ho potuto sapere attraverso le tue parole che a Montagnana, paese padovano, *L'Aquilone* fa furore, e che una bella percentuale di giovani Montagnanesi (si dice così?) si sono messi a fare aeromodelli a tutto gas. Bene, perbacco! Innalzo idealmente un mo-



Concorrenti stranieri al Terzo Raduno Sahariano. Dall'alto verso il basso: il biplano inglese «D. H. Dragonfly», il «Caudron» francese a cabina e il bimotore francese da trasporto «Caudron Goeland»

namento in balsa a tutti i montagnanesi, e ti invio i migliori auguri, affinché la propaganda da te iniziata con tanto successo prosegue sempre con la stessa efficacia.

ZELINO ROSSI - Pontedera. — Le fotografie inviatemi poco tempo fa dai tuoi compagni sono le stesse che mi hai mandate tu. Di buono, c'è soltanto quella del gruppo, che, vedrai riprodotta nel prossimo numero. Le altre due sono terribilmente scure, e perciò irripetibili. Il tuo «R. 4» mi sembra un bell'aeromodello; perché non tenti di fotografarlo (o di farlo fotografare) nuovamente? Aspetto le altre spettacolose notizie sopra la vostra spettacolosa attività.

ANTONIO MANCINI - Lanciano. — Non possediamo schemi di aeromodelli anfibi. (Ma come ti viene in mente di voler fare un

aeromodello anfibio?). Ti ho fatto spedire numerose tonnellate di copie, per alimentare la propaganda che con tanti buoni risultati hai sferrato per tutta la regione che ha l'onore di ospitarti. Le tue idee per la copertina hanno tragicamente chiuso la loro giovane esistenza nell'implacabile cestino.

RENZO PINNA - Lanusei (?) — La sede della R.U.N.A. più vicina a te è quella di Nuoro, presso l'Ispettorato Agrario di quella città. Il primato internazionale di velocità detenuto dall'italiano Agello è sempre detenuto dall'italiano Agello, e mai francesi e russi sono riusciti a toglierglielo, alla barba di quel tuo amico che va in giro strombazzando simili fandonie. L'abbonamento annuale a *Le vie dell'Aria* costa dodici lire e cinquanta. Tra primato mondiale e internazionale non vi è nessunissima differenza, e

penso che non occorra sottoporre il proprio cervello a sforzi incredibili per riuscire a capirlo! Mandami presto una fotografia del tuo aeromodello.

VINCIO HACKER - Trieste. — Non conosco nessun libro sugli elicotteri e gli autogiri; ma troverai in questo stesso numero un articolo che tratta in maniera abbastanza informativa l'argomento. A questo articolo ne seguirà presto un altro, che si metterà bene d'accordo con il precedente per colmare la lacuna esistente nel tuo scibile riguardo questa forma di aviazione. Infine sappi che presto l'Editoriale Aeronautica inizierà la pubblicazione di una collana di opuscoli economici di divulgazione. Nel programma c'è anche un opuscolo sugli elicotteri e sugli autogiri.

I-TERNI - Terni. — Nella tua città esiste una sede autonoma della R.U.N.A., in via Venturini. L'indirizzo è presso il col. pil. Nino Chiappero. So che a Terni ci sono molti bravi aquilotti animati da serissime intenzioni riguardo all'aeromodellismo; so anche che vi è scarsità di materiale adatto, ma non posso assolutamente farvi nulla. Prova, o, meglio, provate, a scrivere alla Sede Centrale della R.U.N.A., in Roma, via Lepanto 6, esponendo il problema che tanto vi addolora. E' probabile che otteniate qualcosa.

AQUILOTTO ACQUESE. — Certo, che gli aeroplani hanno i fanali! E di notte, altrimenti, come farebbero? Oltre che dei fanali di posizione, che servono ad evitare eventuali collisioni tra apparecchi in volo e a render nota la presenza di un velivolo da terra, alcuni aeroplani (per lo più in servizio su lunghe linee commerciali) sono muniti anche di grossi fari che servono a rischiare il terreno durante l'atterraggio. Le battute che tu hai inviato, sicuro che sarebbero finite nel cestino, non hanno affatto deluso la tua certezza. Auguri per le costruzioni aeromodellistiche, e grazie per avermi scritto in una tanto splendida calligrafia lapidaria.

DUE AEROMODELLISTI DI MONFALCONE. — Quanto avete scritto deve essere firmato con tanto di nome e cognome. Se no dove po-

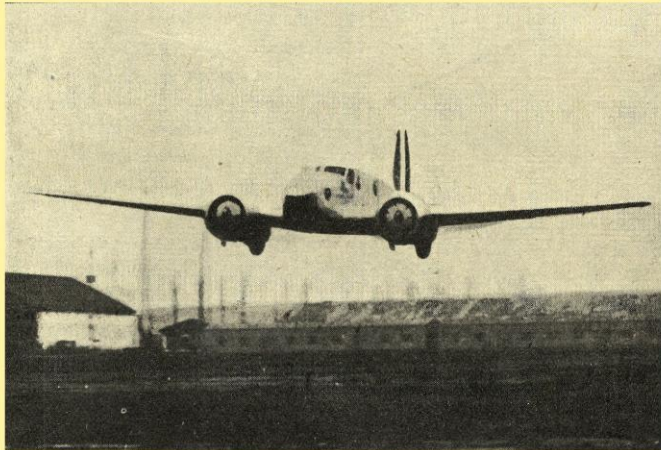
tremmo andare a finire? Se non avete il coraggio di dire chi siete, potrei pensare che... Il seguito mettercelo voi, che per me è troppo brutto da dirvi. Dunque aspetto notizie, e poi vi assicuro che il Delegato Centrale all'Aeromodellismo sa come regolarsi.

FRECCIA D'ACCIAIO - Treviso. — La triste faccenda è già stata risolta, e da adesso in poi riceverai *«L'Aquilone»* al posto de *«Le vie dell'Aria»*. Il primato di distanza senza scalo per aeroplani terrestri appartiene alla Russia. Tra primato mondiale e primato internazionale passa la stessa differenza che c'è tra *Freccia d'Acciaio* o Luigi Lucca. Tutti i numeri arretrati che hai elencato ci sono, meno il N. 25 del 1934. Per averli devi mandare venti lire, rielencandoli daccapo.

DEMONIETTA - Livorno. — Ti ho fatto spedire la copia di *«Aviazione Legionaria»* che avevi richiesto. Le tessere sono già protette, e abbiamo cominciato a spedirle. Il distintivo prestissimo vedrà la luce, e daremo sul giornale notizia del lieto evento. Non ti affaticare troppo per costruire aeromodelli. Se senti che l'applicarti nuoce alla tua vista, smetti! Sai come si dice a Roma? *La pelle è al numero uno*. Quell'indirizzo non posso fartelo avere.

I. N. A. V. - Parma. — Io penso che per principianti sia più adatto il *«Cirillo»* dell'«A. P. 4», ma... *de gustibus non est disputandum*, come diceva un mio lontano antenato. Le tavole dell'aeromodello che vuoi costruire, contenenti il disegno in grandezza naturale di ogni singola parte del modello, costano dieci lire.

Zio Falcone



Velivoli italiani al Raduno Sahariano. Dall'alto: L'apparecchio de «Le vie dell'Aria», un bimotore Caproni 310 «Libeccio» in volo, e il «Nardi 305» della marchesa Carina Negrone



AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto

Agl'abbonati de "L'Aquilone", che lo chiederanno direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

NOVELLA X

Frate Alberto dà a vedere ai frati d'essere l'Agnolo Gabriello e lunghi voli compiendo al di sopra dell'orto della badia concioni tiene, ma riconosciuto, e da' suoi frati preso, è bastonato.

La Reina, con un sol cenno mostrando il suo desio, impose alla Fiammetta di cominciare, la qual tutta ridente rispose: « Madonna, volentieri », e cominciò:

« Fu adunque in Toscana una badia, et ancora è, posta in luogo non troppo frequentato dagli uomini, nella quale era monaco Frate Alberto, allegrissimo et burlone grandissimo, che già in vita di laico burle et beffe faceva spassosissime a sollazzo di amici et congiunti che pur beffati con esso lui ridevano et scherzavano. Nella badia Frate Alberto addetto era al servizio della cerca et ogni giorno all'alba usciva et a notte rientrava a compagno avendo l'asino con le bisacce per porvi li doni che li buoni uomini lui facevano. Era nei pressi della badia una collinella che elevasi forse un cento metri al di sopra della badia e su quella spesso Frate Alberto sostava per riposare le stanche membra e per sognare ad occhi aperti nuove burle e beffe con le quali far poi ridere li frati a danno dell'abate che grandemente adiravasi. Or dovete sapere che proprio in quelli tempi un tale Cecco di Siena aveva dopo molti et attenti studi inventato un apparecchio infernale che nomato avea aliante, lo quale lanciato nell'aere poteva silenziosamente librarsi et rimanere alcun tempo sospeso senza che alcun pericolo ne venisse a chi sovra vi stava che poteva a suo bell'agio indirizzarlo et onorevolmente comandarlo seguendo, per un esempio citare, una via opposta a quella di partenza. Essendo Frate Alberto a conoscenza venuto che un mercatante per un paese prossimo di passaggio vendea di tali alianti et desideroso di uno possederne coi quale una sollazevolissima burla giocare alli frati, in quel paese prossimo recossi avendo nella bisaccia quattro fiorini d'oro con li quali l'aliante per sé prendere. Preso che ebbe l'aliante con esso in somma alla collina recos-

Il Decamerone

giornata III



si et con un pennello et un barattolo di tinta che pure nel paese comperato avea, tutto l'aliante in azzurro tinse a simiglianza di cielo e quando i raggi cocenti del sole asciugato lo ebbero, li ammaestramenti del mercatante seguendo nell'aria, librossi et come giunto sulla badia fue, così in alto tono a dire incominciò: « Fratelli della badia, la parola dell'Agnolo Gabriello udite: de li peccata pentitevi et il petto battetevi per voi e per li mortali tutti, et preci al cielo inalzate per le celesti grazie ingraziarvi et digiuni fate et le regole seguite, frati della badia ». Li frati che nell'orto raggruppati eransi con il viso in terra le parole dell'Agnolo Gabriello ascoltarono battendosi il petto e lo sguardo solo alzarno in tempo per vedere il grande uccello che con grandi ruote verso l'occaso dirigevasi. Nella cappella il padre abate li frati radunoe e solenni preci innalzarono al cielo con cantiche et novene et tutto dissero a Frate Alberto al suo ritorno dala cerca et egli altamente meravigliosi et in sé medesimo ridendo della beffa e della credulità delli frati, finzione fece di alti ringraziamenti al cielo. Nelli seguenti giorni ancora alli frati l'Agnolo Gabriello apparve sempre belle cose dicendo et gravi sacrifici corporali imponendo alli frati et essi nello tempo medesimo felici et noiati eransi fintantochè un giorno un frate dalla badia uscito et giunto alla collina vide con meraviglia di Frate Alberto la malizia et tosto currendo currendo alla badia tornossi et radunati li frati e l'Abate loro narroe la cosa et essi tutti, mentre nel cielo Frate Alberto fingea d'essere l'Agnolo Gabrèllo, di gran corsa sulla collina andorno et quando l'aliante atterroe, Frate Alberto presero et tante sulla testa et sul corpo legnate diederongli che egli per otto di in letto stette con sul capo molte pozze bagnate et a pane e acqua.

Giovanni Boccaccio

e p. c. c.

Manrico, il Trovatore

MAS TRUANI
ALBERTO