

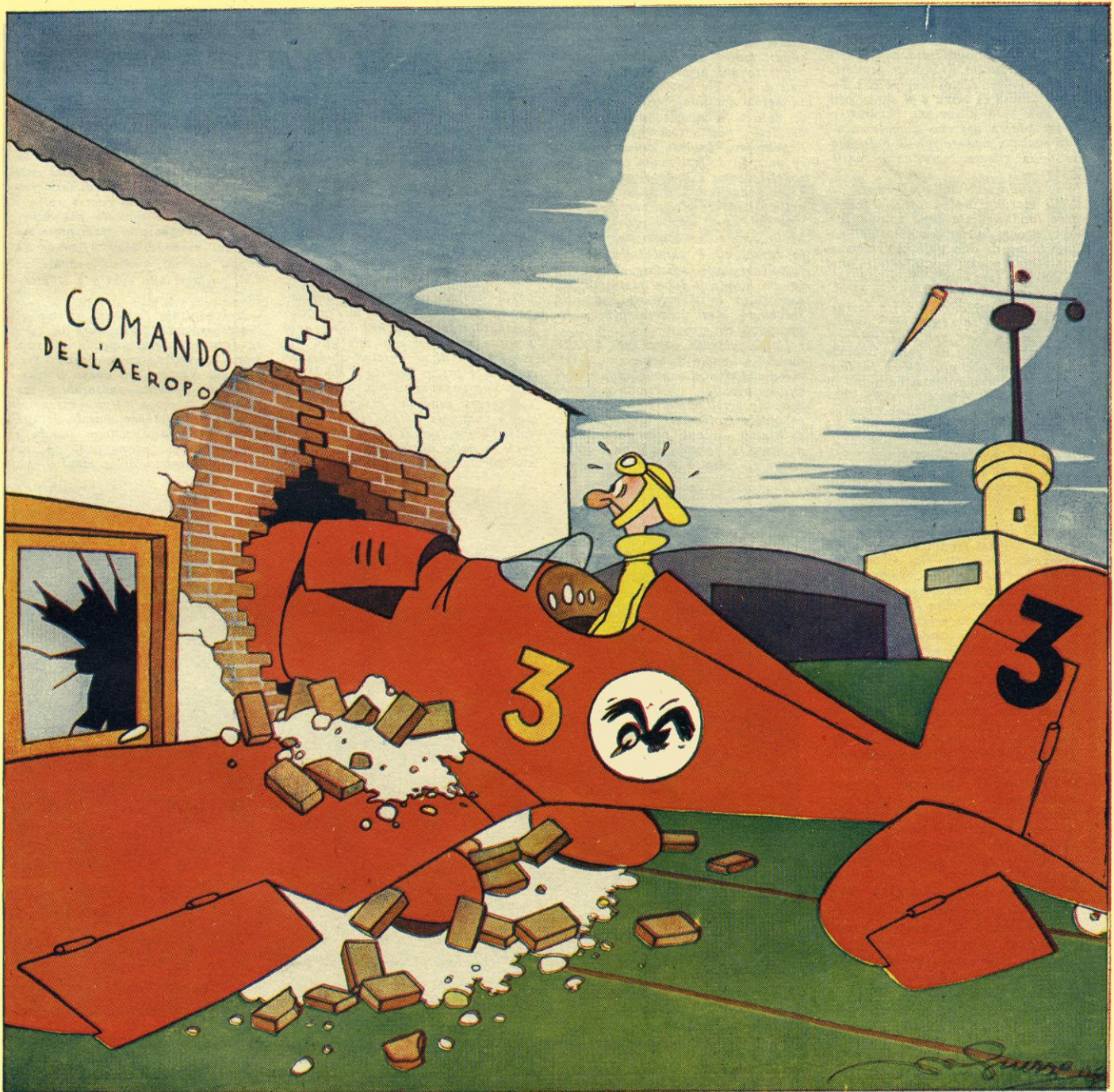
# L'AQUILONE

*settimanale per i giovani*

**Cm 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 Amministrazione e Pubblicità:  
ROMA — Via Libro e Moschetto  
UFF. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: "PENETRAZIONE",

# CIELO E MARE NOSTRI

— Nel conflitto terrestre e navale — conclude Douhet nello studio "Probabili aspetti della guerra futura" — poichè nessuna causa determinante dei caratteri della passata guerra è venuta a mancare, o a modificarsi sostanzialmente, poichè nulla di nuovo è sorto, si può logicamente dedurre che si presenteranno caratteri simili a quelli della passata guerra, dato che le medesime cause sono destinate a produrre gli stessi effetti. Ma così non avverrà perchè se pure nella terra e sul mare nessun fatto nuovo si è prodotto, se ne è invece prodotto uno nell'aria, fatto che, poichè l'aria sovrasta la terra e il mare, tende non solo a mutare i caratteri della guerra nel suo complesso — ma anche a mutare quelli particolari della guerra terrestre e marittima —.

A cominciare dai più remoti periodi storici fino al 1914, il carattere fondamentale delle competizioni trascorse fu rappresentato dall'antagonismo di due volontà, realizzata mediante movimenti, attriti, urti di linee di forza adagiate alla superficie; le quali linee avevano la duplice funzione: da una parte rompere le linee di forze nemiche, aprirsi un varco e giungere così sul proprio obiettivo, da parte opposta niente altro che proteggere le zone retrostanti. L'aeroplano consente di giungere sull'obiettivo senza che occorra infierire sulle linee di forza, e queste d'altra parte non sono più idonee a proteggere il territorio, giacente alle loro spalle. Tale territorio, senza limiti superficiali, può venire in ogni punto colpito dall'offesa aerea e quindi il campo di battaglia non è più circoscritto, come un tempo, alle zone che fiancheggiano il fronte, ma dal fronte si diparte per stendersi fino alle più eccentriche località, fino ai più riposti lembi della potenza interessata. In alcun luogo "sarà permesso di vivere e di lavorare con una relativa sicurezza e tranquillità: la banca sarà esposta come la trincea, forse più della trincea; e su tutto e su tutti incomberà il pericolo imminente".

La rivoluzione prodotta dall'Arma Aerea nelle conflagrazioni moderne è acuita dalle terribili possibilità degli aggressivi chimici apparsi, come agenti bellici, quasi contemporaneamente alla prima. Silenzioso, sovente invisibile, persistente, dilagante, penetrante, l'azione del veleno, in favorevoli circostanze ambientali, possiede un potere "distruttivo" sugli organismi, di gran lunga superiore al proiettile o alla bomba dirompente.

"Il velivolo — scrisse il maresciallo Foch anni or sono — fornisce il mezzo di spandere grandi quantità di materiali veleniferi, di raggiungere le armate e di rendere inabitabili regioni intere. La guerra chimica trova nell'aeroplano il mezzo per produrre effetti spaventevoli su superfici estesissime". E fu pure scritto in proposito, aggiunge

Douhet, che con un centinaio di tonnellate di aggressivo chimico, quanto cioè potrebbero caricarne una settantina, e anche meno, di moderni aeroplani da bombardamento, è possibile avvelenare l'atmosfera di grandi metropoli come Parigi, Londra, Berlino.

La guerra mondiale non ci fornisce che una scarsa esperienza sullo impiego degli aeroplani e dei gas: erano ancora armi infantili, ma oggi se pur non conosciamo che imperfettamente le possibilità dei secondi, molte precisazioni possiamo avanzare sui primi. Secondo i calcoli di un ufficiale inglese, una flotta aerea normale, "può gettare in un solo volo un peso di bombe superiore a quello che gettò tutta la Aeronautica Inglese durante l'intero periodo della Grande Guerra, peso che venne calcolato pari a ottocento tonnellate". E le ottanta tonnellate lanciate globalmente su Treviso dal '15 al '18, si sganciano oggi in una sola incursione eseguita in forza, ed è chiaro che se ciò fosse avvenuto appunto, allora, in un unico volo, i danni materiali, ma soprattutto le ripercussioni morali, sarebbero stati immensamente superiori.

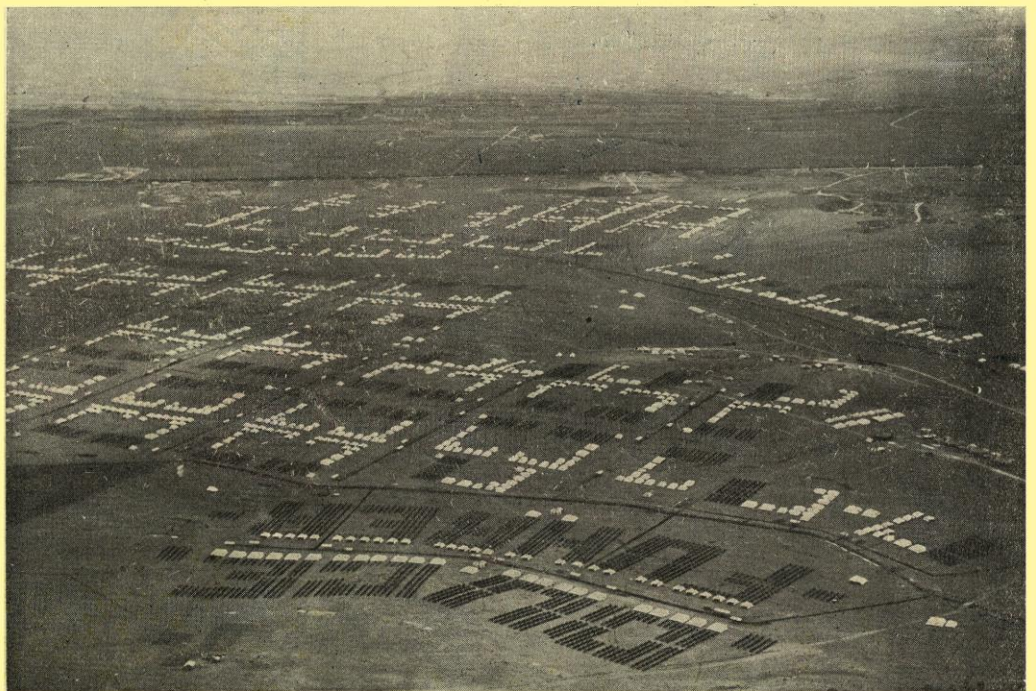
Le formidabili possibilità dell'Arma dello Spazio disorientano, e talvolta addirittura capovolgono determinate posizioni un tempo geograficamente privilegiate. L'insularità, lo splendido isolamento inglese — caso tipico — può considerarsi tramontato, e nessuna Marina, potente che sia, riuscirà più a proteggere

dalle azioni di bombardamento, la capitale, cervello del Regno Unito e ogni altro centro demografico e industriale, senza limiti di ubicazione, i porti mercantili, e le basi navali che fino a ieri vantavano una superba e indiscussa inviolabilità. E' in questa possibilità di colpire direttamente, efficacemente, rapidamente, la parte più delicata e vulnerabile, dell'organismo avversario, la sorgente prima delle sue risorse, che conferisce all'Arma Aerea un vantaggio indiscutibile sull'Esercito, "organo di logoramento indiretto delle resistenze nazionali nemiche, e sulla Marina mezzo per accelerare o ritardare tale logoramento". Non basta accontentarsi di distruggere una batteria, vole a dire un organismo "moralmente sano e disciplinato e materialmente creato e previsto per ricevere cannonate e per rispondere a cannonate; poichè oggi è possibile di distruggere l'officina nella quale si costruiscono i cannoni, ossia un organismo vulnerabile moralmente e materialmente, e incapace comunque di reagire". E se una batteria conserva la sua compagine morale e parte della sua capacità di fuoco sotto un intenso bombardamento, anche dopo aver perduto metà dei suoi effettivi, "le maestranze di un'officina si dissolvono alle prime perdite". Ne la difesa contro-aerea attiva, nonostante i progressi raggiunti in questo campo, a cominciare dagli aeroplani da interdizione fino al fuoco delle batterie e delle mitragliatrici, sminuisce queste realtà basate sulle mede-

sime essenziali caratteristiche del mezzo aereo vale a dire l'estrema mobilità, l'attitudine eminentemente offensiva, la possibilità di concentrare nel tempo e nello spazio, rapidamente, a volontà, le forze disponibili. Non esiste quindi che un mezzo valido per difendersi: "conquistare il dominio dell'aria, cioè mettersi nelle condizioni di impedire all'avversario di volare, conservando a se stessi tale facoltà", il che significa distruggere i mezzi di volo nemici, in aria, a terra, nei campi, nelle basi, nei depositi, nei magazzini, nelle officine ecc., concetto questo che non emerse durante la Guerra Mondiale inquantochè l'aviazione non fu mai lanciata alla conquista di un'assoluta vittoria aerea, bensì di sola aerea preponderanza, e l'aviazione stessa ebbe, com'è noto, nel quadro generale del conflitto, soltanto un impiego ausiliario, marginale e integrante. Possedere il dominio dell'aria significa sottoporre il territorio e il mare nemico, con tutte le sue basi, le sue linee di comunicazione, le sue riserve, i suoi rifornimenti in potenza e in atto, giacenti a tergo delle grandi unità di linea, all'offesa aerea, e sottrarsi nel contempo all'offesa aerea avversaria, e assicurare, infine, l'appoggio e il concorso aereo all'Esercito e alla Marina propria.

Qui giunto il Douhet invita decisamente a "provvedersi di un'Arma Aerea idonea alla guerra aerea, e che sia la più potente possibile", il che si adegua perfettamente a noi Italiani essendo essa "l'Arma dei popoli giovani, geniali, ardenti, arditissimi, anelanti allo spazio e all'altezza".

Nel capitolo finale il Nostro all'interrogativo: "Che sarà la guerra futura?", riassume le affermazioni conclusive come segue: Sarà lotta di Nazioni, un corpo a corpo integrale, violento, inesorabile, terrificante, inteso a colpire essenzialmente le resistenze morali del nemico; lotta a decisione rapida e materialmente economica, le cui sorti passeranno nelle mani di chi



La suggestiva visione aerea del « Campo Roma », che ospita cinquantamila organizzati della C.I.L.

giungerà a possedere per il primo il dominio dell'aria; lotta infine che sarà decisa da tutte le forze, (cioè inteso nel significato più estensivo), pronte e presenti all'atto delle ostilità. Da tali principi assiomatici ne conseguono naturalmente alcune fondamentali esigenze militari, prima fra tutte la costituzione di un'Armata Aerea idonea alla conquista del dominio dell'aria la cui diuturna efficienza le permetta di entrare in azione in ogni momento; indi la modificazione dell'organizzazione degli Eserciti e delle Marine, e delle modalità del loro impiego, in modo da svincolare al massimo detti organismi dalle loro basi e linee di comunicazione, onde renderli idonei a sviluppare i loro mezzi di azione anche se costretti ad agire sotto il dominio dell'aria tenuto dall'avversario; poscia lo studio della cooperazione delle Forze Armate sotto il nuovo punto di vista; e per ultimo lo studio di tutte quelle provvidenze indispensabili per mettere la Nazione nelle condizioni di subire il minimo danno alle offese aeree nemiche. E qui tornano in mente le sagge parole del Capo pronunciate nel memorabile discorso al Senato: "Sin da questo momento io dico che tutti coloro i quali possono organizzare la loro esistenza nelle città minori, nei villaggi, nelle campagne, faranno bene a non attendere le ore dodici".

\* \* \*

Tale il pensiero di Douhet, esposto nei capitoli centrali della sua opera immortale. Pensiero già noto, ma che non sarà mai abbastanza riassunto, chiosato e illustrato, sia per rendere devoto, il più devoto e profondo omaggio alla memoria del precursore, sia per tener ben presente allo spirito una geniale dottrina che invita alla più severa e attenta meditazione. Mi si passi un'ultima citazione, di cui in vero ho abusato, che è un limpido, commovente, sereno testamento di fede: "Questa è la mia tesi, che viene chiamata estremista, mentre non è che in contrasto col mezzo termine, la peggiore soluzione sempre, la pessima in guerra; la tesi per la quale, proprio in questo periodo di tempo, combatto con valorosi oppositori. Ma sento che vincerò questa battaglia".

Menka

(La prima parte di quest'articolo è stata pubblicata nel numero 16 del 17 aprile 1938-XVII).

## CRONACA BREVE

LA COMPAGNIA Avio Linee Italiane (A. L. I.) il 1° maggio aprirà al traffico la linea aerea Torino-Milano-Venezia-Zagabria-Beograd-Bucarest, che verrà esercitata durante la stagione estiva con frequenza trisettimanale.

SONO giunti in Addis Abeba, dopo un brillantissimo volo Roma-Tobruk-Cairo-Kartum-Asmara, tre «S. 79» destinati a costituire la pattuglia del Vice Re.

UN UFFICIALE dell'aviazione egiziana ha battuto il primato del giro della morte con un azzardo compiendo 147 giri uno di seguito all'altro; egli si è fatto rimorchiare ad una altezza di 5000 metri da un apparecchio a bordo del quale si trovavano due osservatori in rappresentanza del Reale Aereo Club Egiziano per controllare il numero dei giri della morte. Il precedente primato era stato stabilito dal tedesco Hiehl nel 1934, con 125 giri.

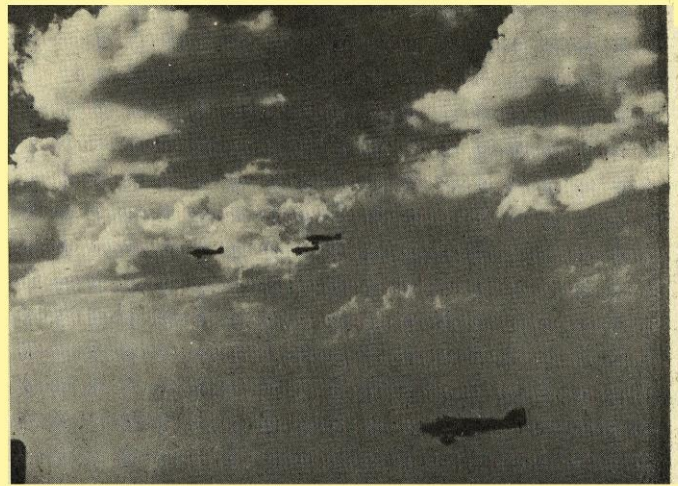
NEL PERIODO COMPRESO TRA IL 21 E 29 MAGGIO si terrà a Berna il Congresso annuale dell'ISTUS. In tale occasione si svolgeranno gare di volo a vela e di aeromodelli veleggiatori. Durante il congresso

si terranno conferenze riguardanti tutti i problemi aventi attinenza con il volo a vela, meteorologia, tecnica costruttiva, ricerche sperimentali e teoriche svolte durante l'anno in tutti gli Stati europei più progrediti nel campo del volo a vela.

IN LIBIA si sono svolte recentemente alcune prove di lancio col paracadute di interi battaglioni di fanteria, in completo assetto militare. Gli esperimenti, riusciti, portano l'attenzione dei tecnici di tutto il mondo a considerare ancora una volta il problema del trasporto di soldati per via aerea, come una cosa di grande importanza per una futura guerra.

UN RADIOAMATORE DEGLI STATI UNITI dice di avere captato con il proprio apparecchio ad onde corte un segnale che sarebbe partito dall'apparecchio di Amelia Earhardt, scomparsa nel Pacifico, come è noto, parecchi mesi or sono. Il radiomessaggio, a detta del radioamatore, sarebbe stato composto del nominativo del velivolo, più il segnale di soccorso S. O. S.

IN UN RECENTE COMBATTIMENTO aereo svoltosi sul fronte cino-giapponese, sono stati abbattuti dai caccia giapponesi ben cinquantquattro velivoli della repubblica cinese. Gli aerei nipponici scortavano uno stormo da bombardamento diretto verso ope-



Trimotori legionari in volo notturno verso il nemico.

re fortificate della costa, quando vennero assaliti da soverchianti forze aeree cinesi. Il combattimento impegnatosi tra le due forze è considerato come il più notevole sinora svoltosi nel cielo della repubblica ci-

nese. Esso è durato poco meno di un'ora, con i risultati suddetti. Durante la lotta tra i caccia dei due partiti, gli apparecchi da bombardamento nipponici poterono raggiungere gli obiettivi stabiliti, distruggendoli.

# VOLO VELEGGIATO A SEZZE

Ospite del magg. Todini, ispettore dell'attività volovelistica della R.U.N.A., ho potuto giorni fa compiere una visita alla Scuola di Volo Veleggiato istituita dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica a Sezze Littoria.

Gli ottanta chilometri che dividono Roma da Sezze, (che non è certo fuori porta, quantunque una volta si chiamasse Sezze Romano), si coprono velocemente, allietati dalla visione ricreatrice del rigoglioso Agro Pontino.

Ad un certo punto della via Appia, infiliamo una traversa che porta al paese di Sezze, ma ci arrestiamo qualche chilometro prima in un vasto campo, davanti ad una spaziosissima aviorimessa e ad un capannone. E' qui che si svolge l'attività intensa degli aquilotti silenziosi sotto la direzione della R.U.N.A. Il profumo che venisse a Sezze, richiamato dagli annunzi, che ogni tanto appaiono sui giornali, dei voli-primato che qui vengono conseguiti, con l'idea di ammirare eleganti costruzioni in mu-

ratura, con uffici per l'amministrazione, per il reparto tecnico, per il direttore della scuola dall'aspetto professorale, rimarrebbe profondamente deluso. Chi viene a Sezze, bisogna che abbia bene in mente che l'aviazione, e quindi anche il volo a vela, non vive negli uffici, ma ha bisogno di aria, di cielo, perché il volo è movimento per eccellenza; e se domani la scuola dovesse, per qualsiasi ragione, essere trasferita altrove, sarebbero sufficienti pochi giorni per smontare e ricostruire l'aviorimessa e il capannone. Quello che occorre è che vi siano gli uomini e le macchine; gli uffici basta averli in città.

Oggi non è tempo di voli. Tuttavia poco dopo il nostro arrivo, i giovani allievi scendono con un torpedone al campo, provenienti dal paese, dove per ora alloggiavano, in attesa che la costruzione di una seconda aviorimessa renda disponibile il capannone, che è stato costruito con materiale isolante, per adibirlo ad alloggio.

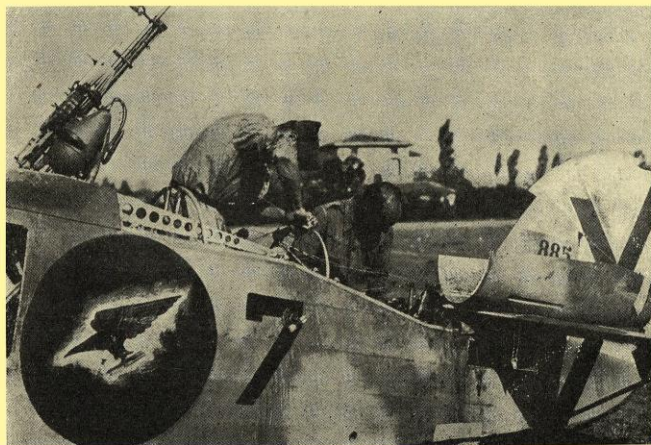
Gli allievi si mettono subito al lavoro, insieme a due o tre operai, attorno all'«Asiago», che giace su due cavalletti con la budella fuori, come su un letto operatorio, da quando un troppo irruento allievo lo costrinse ad atterrare in malo modo fuori campo. Intanto il sottotenente Padova, direttore e istruttore della scuola, ci dà gentilmente alcune delucidazioni.

Il campo, di cui gli allievi usufruiscono, è da tempo campo di fortuna e misura 850 metri di lunghezza per 450 di larghezza. E' delimitato ad est da una collina preappenninica di 600-700 metri, la quale consente voli di «costone», grazie al vento che soffia costantemente dal mare, ma che viene usata solamente quando il tempo non è favorevole, poiché normalmente i migliori risultati si ottengono al Monte Trevi, più a sud. Sull'Agro Pontino poi si fa del volo «termico», e i laboriosi contadini veneti, — ci dichiara il sottotenente Padova, — sono abituati ormai a veder scendere sui loro campi gli aquilotti silenziosi, e non se la prendono nemmeno se si reca loro qualche danno. E tutto questo, io penso, è una gran fortuna....

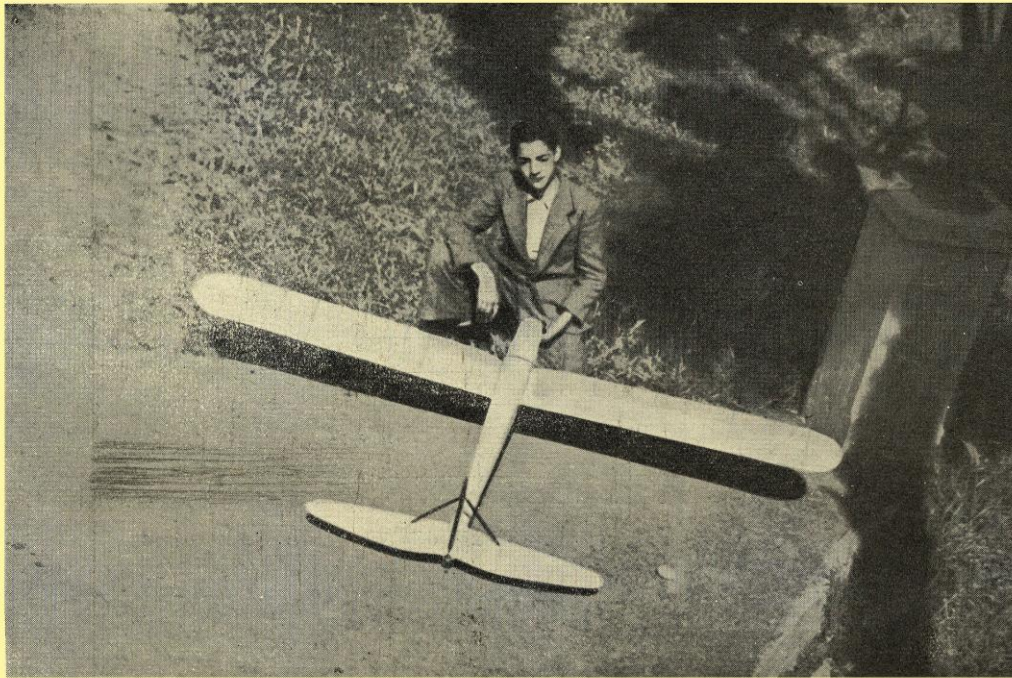
Che l'ubicazione del campo sia felice dal lato meteorologico, lo stanno a provare i risultati ottenuti dagli allievi in questi pochi mesi di funzionamento della scuola. Per i voli di durata si constatano netti miglioramenti nei confronti dei risultati conseguiti l'anno scorso ad Asiago; segno che a Sezze i venti non sono meno favorevoli che ad Asiago, tenuto pur conto del maggiore rendimento degli apparecchi che quest'anno sono a disposizione degli allievi. Ormai i voli di 5 ore, che l'anno scorso potevano rappresentare una misura da primato, sono all'ordine del giorno; tre piloti, del resto, hanno già superato le sei ore.

Questa prova comincia ad appassionare di meno gli allievi, perché, in condizioni atmosferiche favorevoli, si riduce ad un collaudo della pazienza e della resistenza fisica.

Le altre due prove, invece di altezza e di distanza, attraggono maggiormente,



Revisione di un apparecchio della ricognizione legionaria, su un campo nazionale del fronte di Teruel.



L'aeromodellista Gizzi e il suo bel modello. Questa fotografia è una delle sei con le quali il romano Attilio Obino ha vinto il primo premio del Concorso fotografico per i partecipanti ai raduni aviatorii del 1937.

per le loro difficoltà, l'interesse degli allievi. Per la prima, i migliori risultati sono stati ottenuti dall'istruttore Padova con m. 1450 e dal pilota Vaghi con m. 1350, al di sopra del punto di lancio; ma quasi tutti ormai gli allievi sono riusciti a superare i 1000 metri. La terza prova, di distanza, presenta ben comprensibili ostacoli, ed è quella per la quale l'Italia si presenta meno adatta, a causa delle sue catene montagnose. Tuttavia l'istruttore Padova, con un magnifico volo durato un'ora e venti minuti, durante il quale raggiungeva la quota di 2100 metri, superando i monti Lepini, collegava Sezze con Aquino, distante in linea d'aria km. 56,300.

Dopo averci dato queste preziose informazioni, l'istruttore della scuola ci illustra le caratteristiche degli apparecchi, che riposano nell'hangar. Oltre ai due « Caproncini » per il rimorchio aereo oltre al biplano « Bonomi B. S. 14 », « Astore », e al « Borea » del Ministero dell'Aeronautica, ci sono tre nuovi veleggiatori di completa ideazione e fabbricazione italiana, grazie alla collaborazione del Centro Studi ed Esperienze per il volo a vela del R. Politecnico con il G. U. F. di Milano, e alla operosità dell'Aeronautica Lombarda. Essi sono l'« Asiafio G. P. 2 », apparecchio da allenamento per il volo termico, che ora, come abbiamo detto, è in riparazione; l'« Alcione B. S. 28 », veleggiatore di transizione per l'alto volo veleggiato, e infine il « Pinguino », veleggiatore da primato, col quale gli universitari milanesi parteciperanno alle gare della prossima stagione.

Ma ora voi mi domanderete: « Chi sono questi allievi della Scuola di Volo Veleggiato di Sezze? ». Sono fascisti universitari e giovani fascisti, che hanno già conseguito l'attestato « B », presso una delle scuole di volo a vela del P. N. F. Pagando L. 125 di iscrizione, hanno diritto per un periodo più o meno lungo, al vitto e all'alloggio, offerti dalla R.U.N.A. Ma l'attività di questa scuola, come di quella di Asiago, non si limita alla istruzione di allievi isolati, ma dà la possibilità ai gruppi di volo a vela di venire qui con i loro apparec-

chi per usufruire dell'attrezzatura tecnica, che consente risultati migliori. Così, ad esempio, in seguito ad un accordo tra il G. U. F. di Milano e la Presidenza della R.U.N.A., dal 27 febbraio al 9 marzo, è stato ospite un gruppo di universitari milanesi, alcuni dei quali sono ancora a Sezze, il che dimostra quanto perfetta e proficua sia la collaborazione esistente tra l'Ente coordinatore della nostra aviazione civile e i vari gruppi di volo a vela, collaborazione che non mancherà di far progredire in Italia questa interessante branca dell'aviazione, la cui maturità si

rivelerà pienamente attraverso i risultati che si conseguiranno nel « II Raduno Nazionale di Volo Veleggiato », il quale si terrà ad Asiago dal 4 al 14 agosto.

La nostra visita ormai è terminata. Quando prendiamo la via del ritorno, gli appassionati volovelisti stanno lavorando ancora attorno all'invalido « Asiafio », aiutati ora anche da un noto dirigente dell'acromodellismo con una barba da eremita, il quale ci ha dichiarato che se la taglierà solamente al suo ritorno non precisabile nella Città Eterna.

Olindo

## COSE DEL CIELO

Ho ricevuto oggi una cartolina da *L'aquilone*: « ...io e tutta la redazione siamo ansiosi di conoscerti; ti attendiamo a braccia aperte. Auguri per la tua promozione a Capo Centuria. Saluti cordiali da Zio Falcone ».

E così, attendo il momento buono per capitare in redazione, a stringer mani e a distribuire innumerevoli sorrisi. Intanto studio e sto allegro. A me e Cassinelli, la malinconia viene di rado, e quando viene, bene o male, la facciamo scappare. Quando c'è un po' di riposo, leggo *L'aquilone* e cerco di buttar giù qualche soggetto.

Qui, dall'alto di macchia Madama, si scorge nitido, di fronte a noi, l'aeroporto del Littorio; tutto il giorno è un andare e venire di apparecchi civili e militari. E noi cantiamo: « ... Per tutto il cielo è un volo di bandiere e la pace nel mondo oggi è latina... ». Le bandiere mie son loro, le aquile d'acciaio sicure e forti, che portano nel mondo tutto, i colori della mia Patria.

Sì. Siete voi la mia stella, la mia bandiera.

A parte gli scherzi, Cassinelli è davvero un bel tipo. E' diventato matto per cercare una bustina bianca che gli vada bene, ma né ad Alessandria, né a Roma l'ha trovata. Allora ne prende una della misura massima in vendita, tira giù il bordo e cerca di accoccolarla sulla onorevole sua testa. Ma siccome esteticamente non fila, sopra di

questa specie di papalina cardinalizia, mette il cappello grigio verde, all'alpina. Se fossi in lui, glielo ho già detto, andrei in San Pietro a celebrar messa; lo prenderebbero per un arcivescovo o qualcosa di simile...

Oggi, allo stadio olimpionico, assistiamo ad un esercizio ginnico eseguito, ci dicono, da cinquecento Giovani Italiani!! Quando già sono allo stadio, un professore mi dice che sono le allieve del Corso per capi centuria di Orvieto. Solo adesso mi ricordo che fra queste dovrebbe trovarsi una mia camerata di Castelnuovo. Ma si fanno aspettare le signorine. Ed ecco che scendono inquadrate per la scalinata di travertino. Ma la scalinata, esse, sembra non la tocchino. Sembrano sorvolarla lievi lievi come un mazzo di aquiloni. Sì, aquiloni. E mi sorgono davanti le mie camerate bianche e nere. Io e Cassinelli cerchiamo la compagnia nostra. Ma, non c'è?

— Eccola — mi dice Claudio, — eccola lì! Solenne ed eretta, vera accademista. Ed anche lei, sulla pista rossa, cammina leggera, come un angelo. Anche lei, come le altre, è un aquilone, e da un momento all'altro mi sembra debba volar via, lassù verso il sole. E mi ricordo le parole sante del Pascoli nostro: una poesia aerea, parole fatte per me: « S'innalza; e ruba il filo dalla mano — come un fiore che fugga

sullo stelo, — esile, e vada a rifiorir lontano ».

Si sono allontanate, verso il centro dello stadio.

A noi, ha fatto tanto piacere, vedere tra tanti visi estranei, una camerata. Io e Cassinelli abbiamo forse sentito l'aria del nostro paese:

— Sì... sì!... — dice il mio amico Claudio e ride sommessamente profilando l'ombra gigantesca del suo naso sulle gradinate bianche, pervase di sole. Ora, le Giovani eseguiscono l'esercizio di ginnastica ritmica. Sembra a me che esse danzano una musica che non so. Sì, danzano. E per l'orchestra, rombano nel cielo (gli aviatori del Campo Littorio non ci lasciano mai in pace) tre panciuti « S. 81 » da bombardamento. Sì, danzano le camerate nostre quella musica di motori, e son lievi e leggere, come un mazzo di aquilotti attaccati tutti ad un filo solo. Quello che li fa muovere leggere e graziose, bianche e nere sul candore dei marmi che fan lo sfondo. Nel loro esercizio, s'innalzano come ninfe verso il cielo, sulla punta dei piedi. E, ancora la poesia aerea del Pascoli, mi canta in me: « ... S'innalza; e i piedi trepidi e l'anelo petto del bimbo, e l'avidio pupillo, e il viso e il cuore porta tutto in cielo... ».

Sfilano in parata le fanciulle d'Italia. Rivedo ancora Liliana Gatti, la camerata nostra. E lei, forse, non ci vede. Il capo alto, guarda avanti a sé, verso le bandiere del campo, ove la sentinella, il moschetto in spalla, marcia su e giù, tra un vessillo e l'altro.

Il mazzo di aquiloni bianchi e neri, s'avvia verso la Foresteria nuova. Arrivederci, arrivederci, fanciulle d'Italia. Noi rientriamo nella tenda.

Nel capo non ci sono che aquiloni. Quello di zio Falcone, quello del Pascoli, ed i miei bianchi e neri. Di modo che ci pianto un pasticcio da non capirci più nulla. La colpa è degli aeroplani, degli aviatori, delle cose del cielo, che non mi lasciano quieto un minuto.

Cassinelli si leva da papalina, le scarpe lunghe mezzo metro, e si caccia sotto le coperte. Però il silenzio non è ancora suonato. Ad ogni modo buonanotte.

Ed io mi siedo fuori della tenda al chiaro di luna. Spoglio la mia corrispondenza.

Ora la radio del campo suona l'ultima canzone. Ma insomma, a che gioco giochiamo?... Anche questa ce l'ha col cielo, gli aviatori, gli apparecchi.

Ora che le novelle aeronautiche mi lasciano in pace, non sento intorno che parlare di aeroplani, cielo blu, e aquiloni di tutte le specie. Cassinelli ride, e dalla tenda mi dice: « ... tirati un colpo... ».

Ma la canzone non era l'ultima. No. Ora ne è incominciata un'altra, bella e pura, che mi fa abbassare il capo verso la terra. Non la dimentico più: « ... E guarderà ognuno la sua stella... Ti chiameremo tanto, o Serenella... ».

Sì. Anch'io guardo nell'alto, quella che dovrà essere la mia stella; una presa a caso, nel sorriso di tante stelle, la mia... eccola, eccola... là. Ma, mi gira la testa? No, no; il mio astro cammina, s'abbassa, e, non ve lo dicevo io? Anche le stelle, stanotte, mi prendono a gabbo, anche le stelle. Che quella non è altro che il fanale di posizione di un apparecchio.

La stellina mia laggiù cammina, cammina: « ... E guarderà ognuno la sua stella, ti chiameremo tanto, o Serenella... ».

Le ali d'acciaio non son le mie stelle e le mie bandiere?... Suona il silenzio, limpido e triste. A nanna. Sognerà forse le cose del cielo; le stelle; i motori; le bandiere e gli aquiloni.

A. F. Sampietro

# ALI ARMATE

## SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

### PARTE SECONDA

#### I "bombardatori",

#### IV

#### Perduti nella nebbia

(Continuazione dal numero precedente)

Così, a stima, si calcola di essere sull'obiettivo.

L'osservatore si spenzola, si sforza di vedere, ed infine segnala "qualche cosa" sulla manca.

L'apparecchio gira pesantemente mentre nell'atmosfera, nelle sue immediate vicinanze, come in un parossismo di furore, si sgranano numerosissime le granate.

Sì, è l'hangar designato.

A cenni l'osservatore ed i piloti prendono gli accordi, poi la macchina si dirige decisamente sul bersaglio.

Le batterie contraeree sparano pazzamente, conscie di quello che si prepara al di là della bruma, ma non colgono il bersaglio.

Ancora un secondo... due... Via!

Al moto brusco della leva le bombe lasciano la carlinga e si affondano silenziose nella bruma.

L'apparecchio prosegue mentre a bordo tutti fremono di ansia, e dopo qualche secondo le vampe degli scoppi si lasciano intravedere attraverso il grigiore della nebbia.

I bombardieri sorridono, soddisfatti. La missione è compiuta: si può tornare indietro!...

Più leggero e più alto il Caproni esegue una nuova virata, e prende la via del ritorno. Le batterie anti-aeree lo inseguono ancora, con lo stesso accanimento, ed il pericolo permane immutato.

I due motori che, soli, reggono la macchina funzionano bene. La speranza sorride ai volatori.

D'un tratto una botta, la seconda.

Di colpo tutte le lampadine di bordo si spengono: una scheggia, capitata chissà dove, ha fracassato qualche organo vitale dell'impianto elettrico, ed ora si vola al buio.

Bah, poteva capitare di peggio!...

Fra la sinfonia ininterrotta degli spari si vola rapidamente verso la terra d'Italia. Il cuore è leggero, la gioia è viva.

Ecco la striscia chiara che vuol dire Tagliamento. Al di là i "grigio-verdi", l'hangar, la stufa, e la "storia" da raccontare. Due schegge: un buon argomento!...

Il Caproni sobbalza sulla zona di atmosfera che sovrasta il fiume e che è più fredda. Dopo un minuto è su terra italiana.

Ed ecco, formidabile, inattesa furibonda, l'artiglieria anti-aerea italiana aprire un fuoco violentissimo.

I bombardieri impallidiscono. Esser presi a cannonate dai compatriotti!...

Si guardano: che cosa c'è da fare? Tutte le luci di bordo spente, non si possono fare i segnali di riconoscimento. Che fare?

Mentre i secondi passano, angoscianti, su quella domanda, il fuoco rugge ed avvolge la macchina in una ridda di mortali ghirlande ignee.

Il tenente Sortino si ricorda di avere in tasca una lampadina elettrica: la impugna, si sporge, si libra

acrobaticamente nello spazio ed abbassandosi quanto più può cerca di fare i segnali.

La luce della lampadina è debolissima e la spessa nebbia l'acceca completamente. Dal basso non vedono nulla.

Il tenente rientra nella carlinga, deluso. Da terra valanghe di proiettili vengono scagliati, con un crescendo pauroso: non si fanno economie, in guerra.

I bombardieri si consultano: che diamine fare?

Incerti i piloti virano, volteggiano di qua e di là cercano sfuggire al cerchio di fuoco che li stringe, ma è tutto vano. Tanto dalla riva italiana quanto da quella austriaca si spara pazzamente contro quel volteggiatore del cielo che d'ambo le parti si giudica nemico.

Respinti da tutti i lati i disgraziati volatori non sanno più che fare. Ma c'è di peggio: con i giri disordinati che hanno compiuto non sanno più in che posto si trovano. Le lampadine spente non permettono di controllare la bussola, sicché si naviga nell'ignoranza completa del luogo dove ci si libra.

La situazione è divenuta rapidamente drammatica.

Gli uomini si consigliano costernati, a gesti, per trovare una soluzione al problema tragico.

La soluzione più semplice, l'atterrare ove si sia, non si affaccia neppure ai loro spiriti; quella più difficile viene adottata: volare.

Volare fino a che resti una goccia di benzina; volare fino a che dalla nebbia sorga la terra amica; volare perché non cada nelle mani del nemico la macchina formidabile, strumento di morte e di potenza.

Ed il vagare senza mèta incomincia, tragico, angoscioso, infinito.

Intorno è l'immensità sconfinata della nebbia, del banco brumoso che si allarga e pare che attinga i limiti dell'infinito. L'artiglieria qua e là rugge, a scatti, fra lunghe tregue, ed interviene sempre, vigile, a tagliare la strada all'aquila stanca che cerca affannosamente il suo nido.

Per fortuna i motori battono regolarmente, e la struttura vibra lievemente, dimostrando la sua piena efficienza. Si potrà durare, purché duri la benzina.

Nella carlinga gli uomini sono intirizziti. Il freddo, l'umidità, il vento diaccio, penetrano fin sotto le pesanti vesti di lana e mordono le membra.

Un martirio.

Ma le mani violacee sotto i grossi guantoni restano aggrappate ai volanti, e "tirano" senza tregua mantenendo l'apparecchio alto, il più alto possibile.

Il tempo scorre lentissimo.

Ed i motori battono regolarmente, bruciando l'alimento prezioso della loro vita.

Quanto durerà?

Le tenebre sono fittissime, e la notte pare si prolunghi indefinitamente, così come lo spazio che la nebbia domina e soffoca.

I piloti si tengono sulla striscia chiara segnata dal Tagliamento, e governano lungo il fiume nella speranza che verso il mare la nebbia sia più rada.

Nulla. Tenebre e nebbia non si diradano. E di tratto in tratto una raffica di granate o di *shrapnells* lacera la bruma e scoppia lontano, a dire la vigile minaccia dell'artiglieria.

Il tempo scorre lentissimo.

Gli occhi dei bombardatori dolgono tanto intenso e prolungato è lo sforzo che fanno per vedere, ma non scorgono nulla. Tenebre e nebbia sono sotto di loro, sopra, intorno a loro.

E quest'alba che non spunta?

Il volo si prolunga già da almeno tre ore, e nessun indizio ne indica la fine. La tortura dell'attesa è sot-

tilissima. L'immobilità, il freddo, l'incertezza si accaniscono contro la decisione ferrea di non cedere, ma non riescono ad abbattearla.

Atterrare? Come? Dove?

Cinquanta probabilità su cento, ci sono, di finire su terra nemica. Se fosse solo una contro novantanove i bombardatori rifiuterebbero lo stesso.

No, non atterreranno se non saranno sicuri, prima, di essere su terreno italiano.

Ed il tempo continua a scorrere, lentissimo.

Ogni tanto un infuriare di cannonate scuote quegli uomini: è l'unico diversivo in quel paradossale vagare fra le nubi.

Coi nervi spasmodicamente tesi gli uomini calcolano il tempo che li separa dall'alba, ed invocano con fervidissima fede che l'aria si rischiarisca e la nebbia si disperda.

No: la natura è impassibile e crudele. Ogni cosa permane come prima, immutabile.

Quella non è più una macchina umana che naviga in un mare di nebbia; è un ordigno fantastico che viaggia nell'eternità verso il Destino senza nome.

La mente è atannagliata da allucinazioni, così come i muscoli sono scossi da crampi.

Il tempo scorre lentissimo.

Forse, se si dura un'ora, l'alba li sorprenderà in cielo.

Ma chi può dire se si durerà ancora?

I motori pulsano ritmicamente, ma quanta benzina è ancora nei loro serbatoi? Anche questo, le lampade fredde e oscure non permettono di vedere.

La situazione resta immutata, ed è illogica, mostruosa, paradossale. Quando finirà? Dove finirà? Come finirà?

Il pensiero della fine, sia pure catastrofica, comincia ad essere considerato come una liberazione. Si resiste ormai meccanicamente, i muscoli astretti dalla volontà irrigiditi anch'essa, come paralizzata dal freddo.

19 - (Continua) Armando Silvestri



Al moto brusco della leva le bombe lasciano la carlinga e si affondano silenziose nella bruma.

# SPIGOLATURE

## Nerone

Tutti sappiamo che Nerone albergò nel suo animo oltre alla fantasia di un estro innegabilmente geniale e bramoso di sempre nuove conquiste, un entusiasmo che raggiungeva i limiti della follia per le arti belle e specialmente per la poesia, la letteratura e la musica. Secondo Svetonio, «il suo poema su Troia e i suoi epigrammi satirici non piacquero soltanto ai contemporanei ma durarono più secoli e furono perfino citati ancora da Luciano e Servio. Proclive alla poesia, egli scrisse (armi con piacere e senza sforzo, che ancora ai tempi di Adriano erano notissimi».

Infine Nerone fu un sincero ammiratore di Ovidio e degli eroi ch'egli cantò in quella raccolta di favole aeronautiche intitolata «Metamorphoseon». La corsa aerea di Fetonte, le avventure dell'eroe Perseo che mediante i calzari alati dell'aligero Mercurio uccise l'orrida Gorgone e liberò la vergine Andromeda, i voli della miliardaria Medea e infine il mito di Dedalo e Icaro, non mancarono di colpire l'immaginazione di «Enobarbo» e lo indussero a pensare alla possibilità di un suo futuro realizzarsi. La passione del volo, interessò dunque Nerone fin dall'adolescenza e a poco a poco questo suo amore ingigantì tanto nel suo animo debole e vanitoso, da fargli concepire che lì fosse la sua vera missione, ed anzi la vera missione dell'imperatore. A ciò non fu certamente estranea l'ascensione che il famoso Simone di Giton (Samaria) detto il Mago, eseguì secondo alcuni sul Via Salaria e secondo altri a Campo Marzio.

Negli «Atti degli Apostoli» si narra dell'

fuocemente la storia di questo personaggio, che si era dedicato alle arti magiche. Quando seppe che per mano degli Apostoli veniva impartito il dono dello Spirito Santo, pensò di sfruttare la possibilità di operare anche lui dei miracoli, abbracciando il cristianesimo e offrendo a S. Pietro una cospicua somma di denaro. Ma il Principe dopo di avergli detto «Vadano i tuoi denari teo in perdizione, poichè hai potuto credere che tal dono di Dio si acquisti con denaro», lo scacciò dalla sua presenza e da quella degli altri Apostoli. Simone allora giurò di vendicare l'affronto ricevuto e a quest'uopo seguì gli Apostoli Pietro e Paolo a Roma, dove decise davanti a Nerone di misurarsi con essi a mezzo di prodigi. E infatti, appena che i due apostoli riuscirono a far rivivere il cadavere di un fanciullo, egli annunciò all'imperatore che avrebbe offerto prova della sua abilità come mago, volando nell'aria a guisa degli uccelli. Ma mentre che da un'altissima torre eretta in Campo Marzio, Simone Mago spiccò il volo, «con un ordigno — secondo il Beyerlinck — costituito da due grandi ali attaccate alle braccia e mosse da queste», si dirigeva verso la via Appia, Pietro elevò a Dio l'invocazione di interrompere quel sortilegio e di punire in maniera esemplare l'audace mistificatore. La caduta di Simone Mago ricorda come il «miracolo di San Pietro» è narrata diffusamente negli Atti degli Apostoli e nessuna testimonianza più efficace si potrebbe desiderare contro la tesi di coloro, che vorrebbero negare il prodigio, di quelle offerteci da Cirillo Gerosolimitano in



Quando una bomba di aeroplano scoppia, gli impennaggi si staccano interi e volano via, lanciati dalla forza dell'esplosione. Questi due ragazzi osservano gli impennaggi di una bomba da 250 chili.

un commento sopra la lettera di San Paolo ai Romani, da S. Ambrogio nel libro IV del suo Esamerone, da S. Massimo di Torino nell'Omelia quinta nel natale degli Apostoli Pietro e Paolo, da Teodoro, da Massimo, da Sulpicio Severo, insomma da tutti i primi Padri che ne fecero menzione nelle loro opere e lo trasmisero agli scrittori posteriori.

Quello che si può considerare certo è

che nel primo breve periodo del suo regno che fece tanto felicemente sperare in lui, Nerone pensò di tradurre in realtà il sogno di Dedalo, facendo nel suo palazzo che si elevava nel Foro, esercitare segretamente per imparare il modo di calarsi a poco a poco a terra, un «petaminarius», che significa «uomo che vola». E' Svetonio nel suo «Nero Cl. 12», che ci informa dell'esistenza di questo Icaro neroniano, il quale dopo aver raggiunto una certa abilità, fissò alle sue braccia due ali che venivano manovrate mediante la forza muscolare e si s'ancò, dalla sommità del Palazzo, nel vuoto.

Il tentativo, però, ebbe il risultato più funesto e a questo proposito Svetonio scrisse: «Icaro nei suoi primi sforzi precipitò presso la loggia di Nerone spruzzandolo del suo sangue».

Un altro autore invece, Dione Crisostomo, parla nella sua «Orazione 20» di questa imperiale predilezione nei seguenti termini: «Niente era impossibile di quanto ordinava, come anche se ordinava a uno di volare e glielo prometteva e questi per un bel pezzo veniva allevato dentro presso di lui nella reggia come se dovesse volare».

Anche Domiziano e Traiano ebbero delle concezioni aeronautiche che tentarono di attuare mediante qualche esperimento mal riuscito.

Il primo caso è descritto da Marziale in una raccolta di epigrammi intitolata «De Spectaculis».

In quanto a Traiano, Giovenale nelle sue Satire (III vv. 77-79) fa menzione, dopo di aver inveito contro gli impostori del volo umano, nei seguenti termini di un ateniese che volle davanti all'imperatore esibirsi:

«Graecolus esuriens in coelum, inusseris, ibit.  
Ad summam non Mouris erat, neque eque  
[Sarmata, nec Thrax.  
Qui sumpsit pennas, melius sed natus  
[Athenis».

E' fuor di dubbio perciò che il desiderio d'imitar Icaro accendesse anche tra i primi Cesari qualche fervida fantasia al punto di far eseguire dei tentativi, i quali, oltre ad aver attinenza col problema del volo, meritano di non essere da coloro che s'interessano d'aeronautica, ignorati.



In Inghilterra la «modellomania» è una pericolosa forma epidemica, che, come dimostra questa fotografia, non risparmia i giovanissimi. Abbiamo già pubblicato un'altra volta la documentazione fotografica di questa attività della gioventù britannica. Ecco ora un altro ragazzo che, non trovando troppo divertente costruire soltanto modelli di velivoli, dopo averne messi al mondo una ventina, ha costruito un intero aeroporto in miniatura, con autocisterne, carri, automobili, passeggeri, piloti, maestranze, eccetera.

# Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

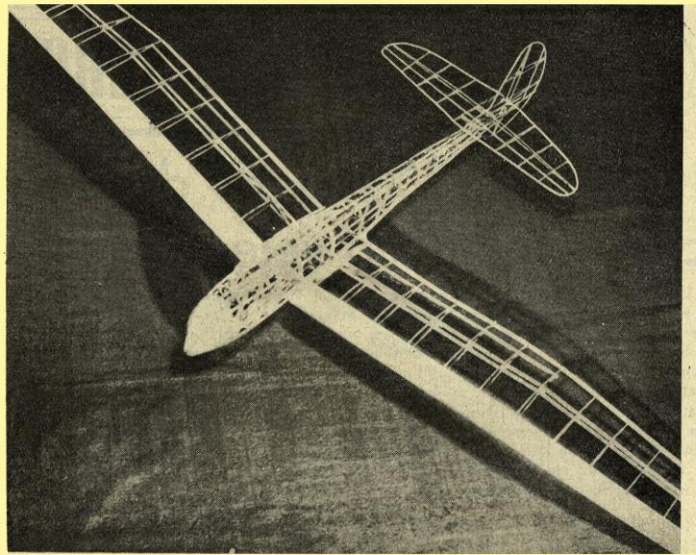
(Continuazione dal numero 18)

«Francia - Giappone - Francia» della campionessa Marisa Hütz con un motorista, su Farman-190 da gran turismo (1°-7 aprile: Parigi - Hanoi nell'Indocina in 7 tappe di complessivi km. 11.050 nel tempo-primato di 5 giorni, 20 ore, 13 primi; 13-16 aprile: Hanoi - Tokio in 3 tappe; 23 aprile-15 maggio: Tokio - Hanoi - Parigi in 13 tappe. Totale km. 30.570); Australia - Inghilterra - Australia - Nuova Zelanda dell'australiano Ulm, sul trimotore Avro «Faith in Australia» (24 giugno-10 luglio: km. 19.900 da Sidney a Londra in 11 tappe, co Allen e Taylor; 12-19 ottobre: km. 16.200 da Londra a Derby nell'Australia di nord-ovest, in 9 tappe e nel tempo-primato di 6 giorni; 17 ore, 45 primi, con Allen, Taylor ed Edwards; 27-28 ottobre: da Derby a Sidney; 2 dicembre: da Sidney a New Plymouth nella Nuova Zelanda, con Allen e due passeggeri. Totale km. 40.200); «Berlino - Mosca - Pechino - Sciaghai» del tedesco Gesterkorp, su trimotore Junkers pesta e (4-8 settembre: km. 10.000 in 4 giorni); «Algeria - Belucistan - Francia» degli atlantici Assolan e Léfevre, sul Bernard 82-Hispano «Oiseau Canari II» (4-5 ottobre: km. 650 senza scalo da Orano a Caraci in ore 37.45; 6-10 ottobre: da Caraci a Parigi in 3 tappe. Totale km. 13.020); «Inghilterra - Australia» del noto transvolatore australiano Kingsford Smith, su Pelcva «Gull» da turismo (4-11 ottobre: km. 16.800 da Londra a Wyndam nell'Australia di nord-ovest in 7 tappe e nel tempo-primato di 7 giorni, 4 ore, 44 primi; 13-15 ottobre: da Wyndham a Melbourne e Sidney. Totale km. 19.930); «Francia - Africa occidentale ed equatoriale francese - Francia» di 50 monomotori terrestri «Potez-Lorraine» comandati dal Gen. Vu'lem'in (8-20 novembre: da Istres a Saint Louis di Senegal in 11 tappe; 23 novembre-2 dicembre: da Saint

Louis a Bangui sul Congo in 8 tappe; 5-24 dicembre: da Bangui a Tunisi-Ageri ed Istres in 14 tappe; 7-15 gennaio 1934: da Istres a Parigi in 2 tappe. Totale km. 25.000); «Olanda - Giava - Olanda» a tempo di primato, dei piloti Smirnoff e Soer con due altri uomini d'equipaggio, sul trimotore civile Fokker «Pelikaan» (18-22 dicembre: Amsterdam - Batavia di km. 14.345 in 17 tappe, 4 giorni, 4 ore, 35 primi; 26-30 dicembre: Batavia - Amsterdam di km. 14.069 in 12 tappe, 4 giorni, 4 ore, 34 primi. Totale km. 28.414 in ore 160.20).

Per la conquista del primato sul percorso «Inghilterra - Australia» si era pure cimentato il campione italiano Leon da Rebbiano, su «Breda-33» da turismo; ma l'audace tentativo, dopo un promettente inizio (8-13 aprile: da Londra a Calcutta in 7 tappe), si concludeva tragicamente il 14 aprile con la scomparsa del valoroso pilota al largo dell'isola Sandip nel Golfo del Bengala.

Altre imprese considerevoli per sviluppo ed elevate velocità furono i voli: «Zurigo - Tunisi - Roma - Zurigo» del campione svizzero Mittelholzer, su Lockheed «Orion» (20 maggio: km. 2.600 in ore 8.35', alla media di km. 310); San Diego di California - Nuova York del velocista Cap. Frank Hawks, sul Northrop Gamma «Sky Chief» - Wright «Cyclone» (3 giugno: km. 3975 in ore 13.27', alla media di km. 295); «Stati Uniti - Antille - Stati Uniti» degli atlantici Boyd, Lyon e Davis, su Bellanca-Wright (11-13 giugno: Nuova York - Haiti di km. 2620 in 24 ore di volo effettivo; 5-6 luglio: Haiti - Washington di km. 2380 in 23 ore. Totale km. 5000 in 2 tappe); «Nuova York - Los Angeles» a tempo di primato del velicista Col. Roscoe Turner, sul Wedell Williams «Ring Free» - Pratt e Whitney «Wasp» (1° luglio: km. 3980 senza scalo



Il noto aeromodelista milanese «Falchettaccio» ha eseguito questa riproduzione del veleggiatore «Pinguino».

in ore 11.30', alla media di km. 346); «Los Angeles - Newark (Nuova Jersey)» dell'atlantica America Earhardt-utman, su Lockheed Vega-Pr. e Wh. «Wasp» (8 luglio: km. 3939 in ore 17.7.30', alla media di primato femminile sul percorso di km. 231); «Vancouver - Kingston - Quebec» di Frank Hawks, su Northrop Gamma-Wright (25 agosto: km. 3850 in ore 15.15', alla media di km. 320); «Virginia - Panamá - California» di sei idrobimotori militari americani Consolidated-Wright «Cyclone», comandati dal Commodoro Carpeter e montati da 36 fra ufficiali e uomini d'equipaggio (7-8 settem-

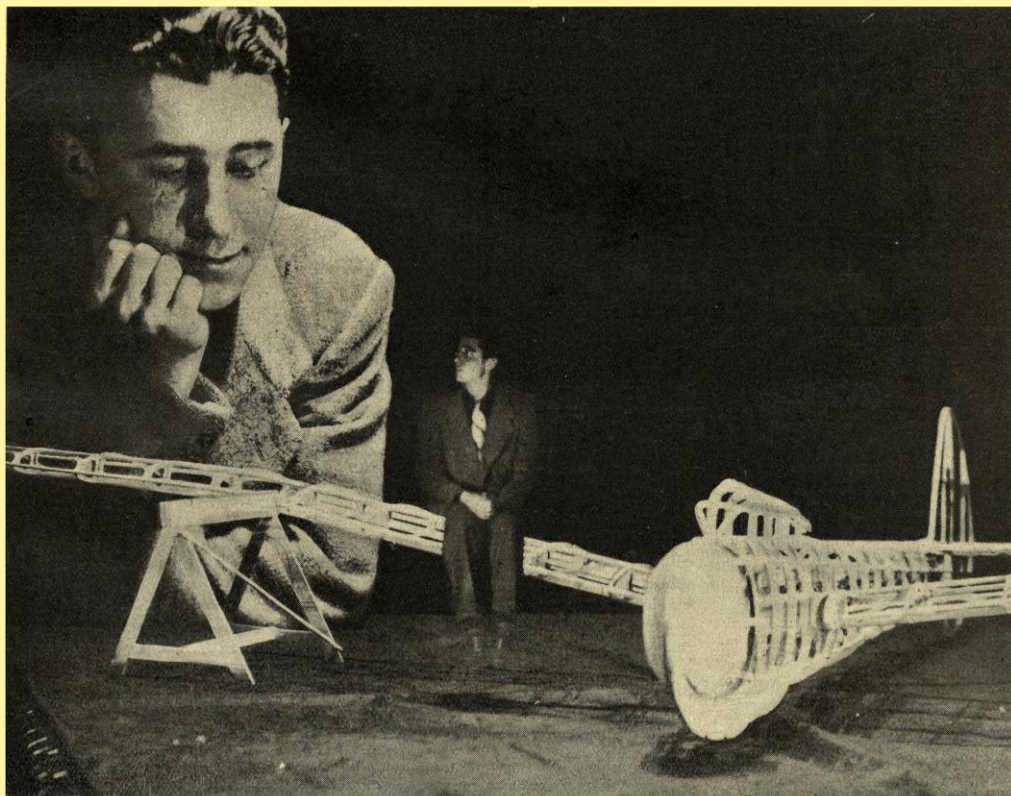
bre: km. 3295 senza scalo da Norfolk a Coco Solo, in ore 25.29' = massimo mondiale della distanza per idrovoltanti; 12-13 ottobre: Coco Solo - Acapulco - San Diego, km. 5010 in ore 32.21'. Totale km. 8305 in 2 tappe); «Los Angeles - Nuova York» a tempo di primato, del Col. Turner, su Wedell Williams-Wasp (25 settembre: km. 3980 con tappe ad Albuquerque - Wichita - Indianapolis, in ore 10.5.30', alla media di km. 395); «Nuova York - Miami (Florida)» a tempo di primato, del velicista James Wedell, su Wedell Williams-Wasp (19 novembre: km. 1840 in ore 5.1', alla media di km. 366).

Velocità assai elevate si raggiunsero anche nel corso delle seguenti competizioni: «Coppa Deutsch de La Meurthe» (29 maggio: corsa di km. 2000 in circuito, vinta a Etampes dal francese Détré, su Potez 250 c. v., alla media di km. 322,800); «National Air Races» di Los Angeles (1°-4 luglio: otto gare per apparecchi di varie categorie e su diversi percorsi, nelle quali si distinsero i velicisti Turner, Wedell e Roy Minor, alle rispettive medie orarie di km. 346 sulla «Nuova York - Los Angeles» e 450 su tre chilometri — 382 su km. 160 di circuito — 387 su tre chilometri) e «Corse internazionali aeree» di Chicago (1°-4 settembre: otto gare simili a quelle svoltesi in luglio a Los Angeles, nelle quali si segnalò il campione velocista James Wedell, che, su Wedell Williams-Pr. e W. «Wasp» 900 c. v., viase una corsa su km. 160 di circuito alla media di km. 395,6 e batté il massimo mondiale di velocità per aeroplani terrestri alla media di km. 490,80).

Oltre ai già ricordati massimi mondiali (Velocità assoluta idrovoltanti: italiano Agello, alla media di km. 682,403; Velocità assoluta aeroplani terrestri: americano Wedell, alla media di km. 490,80; Distanza aeroplani: inglesi Gayford e Nicholls con km. 8544 e francesi Rossi e Codos con km. 9104,700; Distanza idrovoltanti: Squadriglia americana del Col. Carpenter, con km. 3295) vennero migliorati anche i seguenti: Altezza assoluta per sferici (30 settembre: russi Prokofef, Birnbaum e Godounof, su sferico di 25 m/la metri cubi, con m. 17.200; 20 novembre: americani Settle e Fordney, su sferico di 14 mila metri cubi, con m. 18.665); Altezza assoluta aeroplani (28 settembre: francese Lemoine, su Potez-Gnome Rhône, con m. 13.661); Distanza veleggiatori (7 giugno: tedesco Riedel, su «Fafnir», col volo Darmstadt-Vogel di km. 245); Durata veleggiatori (4-5 agosto: tedesco Schmidt, su «Grünan-Baby», con ore 36.35').

(Continua)

Piero Botto



Ecco un bel campione della straordinaria attività dei due noti aquilotti milanesi «Falchettaccio» e «Vultur». La fotografia riproduce la fase principale della prova statica del «Pinguino» costruito da Falchettaccio. Tale prova, come l'originale fotografia vuol dimostrare con la complicità di un ingegnere e ben riuscito trucco, viene eseguita caricando le ali del velivolo, anziché dei comuni sacchetti di rena, di uomini veri e propri, ridotti a minime proporzioni mediante un processo fisico inventato da «Falchettaccio» e battezzato «macrandrometamicromorfofi».

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## 1 ora 6' 13" 1/5 di durata con un modello veleggiatore

Il giorno 6 marzo u. s. l'aeromodelista Ennio Morandi di Parma ha effettuato un lancio del proprio modello volante veleggiatore « E. M. 24 » ottenendo la durata, dal momento del distacco a quello nel quale il modello è stato perduto di vista, di 1 ora 6', 13", 1/5. La prova è stata controllata, a norma delle disposizioni della F.A.I. relativa ai primati della classe « modelli volanti », da una commissione sportiva e da

La Commissione Sportiva Centrale della R.U.N.A. ha omologato la prova come primato nazionale di durata e di distanza, per la classe « modelli volanti » categoria « veleggiatori »; gli incartamenti relativi sono stati trasmessi, essendo risultati esatti, alla Federazione Aeronautica Internazionale per l'omologazione come primato internazionale.

L'importanza di questa prova risulta tanto più evidente se si considera che il primato internazionale di durata, per modelli volanti veleggiatori, regolarmente omologato, era finora di 3', 38", 2/5. Questo tempo inoltre era stato ottenuto, il giorno 15 agosto 1936, dal francese Robert Poulain, sui campi de La Ban-

ne d'Ordanche, che sono fra i migliori per il volo a vela d'Europa, mentre la prova italiana è stata eseguita nell'Aeroporto di Parma, in perfetta pianura e con lo sfruttamento esclusivamente di correnti ascendenti termiche. Data anche la differenza di stagione, a tutto scapito del Morandi rispetto al francese, il risultato è tanto più ammirevole, e meritato da questo giovane che fin dal Concorso Nazionale svoltosi a Roma nel mese di ottobre scorso si è affermato come uno dei migliori costruttori italiani.

Questa lusinghiera affermazione, che segna una nuova tappa nell'aeromodelismo nazionale, non mancherà di suscitare vivo interesse negli ambienti aeronautici di tutta Italia, così come l'ha suscitato nella cittadinanza parmense che già annovera nell'Arma Azzurra numerosi ed arditi piloti, molti dei quali sono venuti dalla Scuola di Aeromodelismo della R.U.N.A.



Il biplano « F. 33 bis » in volo. (vedi articolo a pag. 10)

la rappresentazione grafica del ciclo a due tempi. Chi ha seguito « Le lezioni sul motore », ricorderà lo studio del ciclo a quattro tempi; analogamente procederemo per il ciclo a due tempi. La miscela, durante i suoi movimenti e trasformazioni esercita una pressione sulle pareti del cilindro e sul pistone. Per rappresentare in modo pratico e semplice l'andamento di queste pressioni durante i due movimenti del pistone o, che è lo stesso, avere la rappresentazione grafica del ciclo, facciamo uso di un diagramma. In questo diagramma su un asse orizzontale (ascissa), riportiamo in una certa scala, gli spostamenti del pistone (in altra scala tali spostamenti staranno a rappresentare anche i volumi generati dal pistone poiché sono ad essi proporzionali), in corrispondenza di questi spostamenti, nel senso verticale riportiamo dei segmenti (ordinate) che con la loro lunghezza rappresentino le pressioni che si hanno nel cilindro per quelle particolari posizioni. Riunendo tutti gli estremi di questi segmenti si otterrà una linea chiusa che è appunto la rappresentazione grafica del ciclo.

Per iniziare il nostro studio partiamo dalla posizione del pistone nella sua corsa di ritorno e nell'istante in cui è stata chiusa la luce di travaso e di scarico. Supposto che il

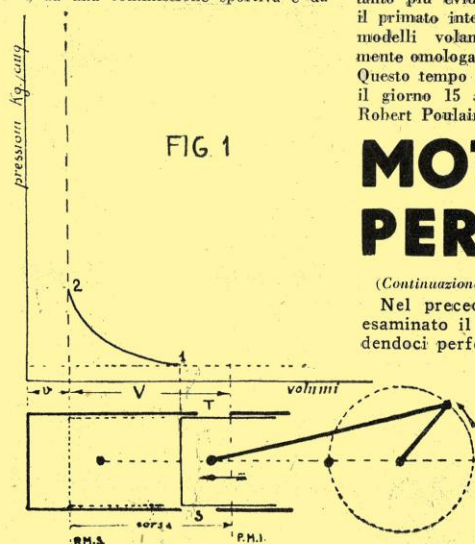


Fig. 1 - T - luce di travaso; S - luce di scarico; P.M.S. - punto morto superiore; P.M.I. - punto morto inferiore; v - volume della camera di scoppio; V - volume del cilindro. Il pistone comprime la miscela nel cilindro e i valori della pressione sono rappresentati dalla curva 1-2 del diagramma volumi, pressioni.

un cronometrista a ciò delegati. Il modello è stato ritrovato, dopo l'atterraggio, in località distante m. 2125 dal punto di lancio.

verso l'albero motore che si costruisce cavo e dove si è praticata una luce. In corrispondenza di tale luce di ammissione, il supporto dell'al-

(Continuazione del numero precedente)  
Nel precedente articolo abbiamo esaminato il ciclo a due tempi rendendoci perfettamente conto dei vari moti e trasformazioni che la miscela esplosiva esegue durante i due tempi del pistone. A, completamente di quanto è stato detto, accenneremo soltanto che la luce di ammissione, in alcuni tipi di motorini può mancare nel cilindro; in essi l'ammissione della miscela nel basamento avviene attri-

verso l'albero motore che si costruisce cavo e dove si è praticata una luce. In corrispondenza di tale luce di ammissione, il supporto dell'al-

bero viene forato e messo in comunicazione col carburatore; in tal modo, durante la rotazione dell'albero la luce di ammissione, rimane alternativamente chiusa e aperta sul carburatore. Facendo corrispondere, con opportuni accorgimenti, l'istante di apertura nel momento in cui nel carter vi è la depressione creata dal moto ascendente del pistone, la miscela di aria e benzina penetra nel carter medesimo attraverso il foro del supporto, la luce di ammissione e la cavità dell'albero. Per il rimanente, il motore si comporta come quello già esaminato; la miscela del carter passa attraverso il condotto di passaggio e la luce di travaso, nel cilindro dove avvengono le note trasformazioni.

Dato che il nostro scopo è quello di arrivare alla costruzione del motorino, la semplice conoscenza schematica del suo funzionamento, così come l'abbiamo rappresentato, non è sufficiente. Occorre procedere ad una analisi più accurata dei fenomeni. E' lecito fare quei buchi nel cilindro, che abbiamo chiamato luci, così, a caso? No certamente. Dove allora dovremo fissare la punta del trapano per forare il cilindro? Come faremo per stabilire le esatte proporzioni tra dimensioni delle luci, corsa altezza del pistone, ecc.? Per poter rispondere a tutte queste domande occorre intanto procedere al-



Un bel monopiano: l'« A. S. 6 » costruito a Parma. (vedi art. a pag. 10)

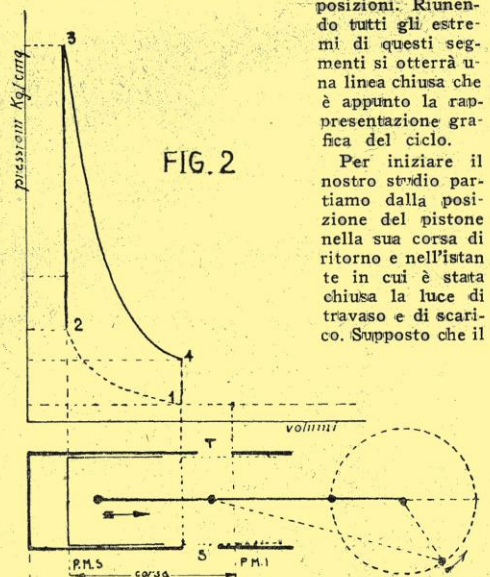


Fig. 2 - Scoppio ed espansione della miscela. Nel diagramma queste fasi sono indicate dai tratti 2-3 e 3-4. L'espansione si arresta al punto 4 ossia all'inizio della apertura dello scarico.

cilindro sia stato già preventivamente riempito di miscela, per quella posizione si ha in corrispondenza nel cilindro la pressione atmosferica ossia 1 Kg/cm<sup>2</sup>, circa. A mano a mano che il pistone si sposta verso sinistra la pressione aumenta, come già abbiamo detto, perché la miscela viene compressa in volumi sempre più piccoli fino ad occupare la camera di scoppio in corrispondenza

del punto morto superiore. In fig. 1 l'andamento della pressione è rappresentato dal tratto di curva 1-2.

In questo istante avviene l'accensione della miscela mediante la scintilla elettrica (in realtà come diremo in seguito, l'istante a accensione viene un poco anticipato); la pressione sale istantaneamente ad un valore che dipende dallo stato di compressione iniziale delle miscele ossia dal valore del rapporto di compressione. Questo rapporto è ottenuto dividendo la somma del volu-

voro utile. Il valore del rapporto di compressione nei motorini a scoppio varia, in genere, da 4 a 6.

Dal punto morto superiore il pistone è spinto dai gas verso il punto morto inferiore; durante la corsa, la pressione dal valore che aveva nel momento dell'esplosione decresce descrivendo una curva. La figura 2 indica nei tratti 2-3 e 3-4 rispettivamente il subitaneo aumento di pressione dovuto all'esplosione e la successiva espansione. Iniziatasi l'apertura della luce di scarico la pressione scende rapidamente uguagliandosi a quella atmosferica. Proseguendo la sua corsa di andata dall'inizio dell'apertura dello scarico al punto morto inferiore e nel corrispondente tratto di ritorno dal punto morto inferiore fino alla totale chiusura della luce di scarico, la pressione si mantiene teoricamente costante e uguale alla pressione atmosferica.

In questo tratto ricordiamo che avviene l'introduzione della miscela nel cilindro attraverso il condotto di passaggio e la luce di travaso T, e lo scarico dei gas bruciati attraverso la luce di scarico S. Vedi fig. 3 in cui tratto 4-5 si ha la brusca diminuzione di pressione, nel tratto 5-6 lo scarico solo, nel tratto 6-7 introduzione della miscela e scarico simultaneo, nel tratto 7-6 proseguimento di immissione del lo scarico. Questa fase viene anche chiamata *fase di lavaggio*. Riunendo delle linee

delle figure si ottiene il ciclo teorico del motore a due tempi 1-2-3-4-5-6-7-1.

Il ciclo che abbiamo descritto è stato ottenuto in via assolutamente teorica avendo supposto che la miscela si comportasse come un gas ideale, che l'accensione avvenisse esattamente al punto morto superiore del pistone, che non vi fosse perdita di calore attraverso le pareti del cilindro. Ora in pratica i fatti supposti non si verificano e

il ciclo teorico subisce alcune modificazioni.

Le modifiche che possono osservarsi nella fig. 4 sono dovute: 1) al fatto che la miscela non è un gas ideale ma possiede una certa inerzia; 2) al fatto che la miscela non si incendia istantaneamente ma impiega un certo tempo che, pur essendo brevissimo, deve essere preso in considerazione anticipando l'accensione; 3) al fatto che le pareti del cilindro irradiano calore e che quindi le pressioni non raggiungono i valori teorici.

In particolare la pressione che si ha alla fine della espansione (punto 4) non si abbassa istantaneamente all'inizio dell'apertura della luce di scarico ma segue l'andamento indicato in fig. 4 (curva 4-5-6). Ciò significa che all'atto dell'apertura della luce di travaso T, la miscela fresca proveniente dal carter non trova nel cilindro la pressione atmosferica ma una pressione più alta corrispondente al punto 5 della figura, pressione che deve vincere per poter penetrare nel cilindro stesso. Ecco perchè è assolutamente necessario che il pistone nella sua corsa discendente comprima ad una conveniente pressione la miscela fresca nel carter che dovrà risultare superiore a quella che regna in quell'istante nel cilindro.

La precompressione nel carter dovrà risultare di 1,2 o 1,5 Kg/cmq. In pratica per ottenere questo risul-



Il volo del veleggiatore «Rostro» costruito da Simoncini di Palermo.

tato si riducono convenientemente le dimensioni interne del carter in modo che il suo volume risulti minimo.

Nelle figure 1, 2 e 3 insieme ai diagrammi delle pressioni abbiamo riportato le relative posizioni della manovella motrice. Come vedremo, la regolazione della distribuzione viene appunto riferita sempre alla rotazione della manovella i cui angoli di rotazione indicheranno gli istanti di apertura e chiusura delle varie luci.

(Continua)

Ing. Luccardi

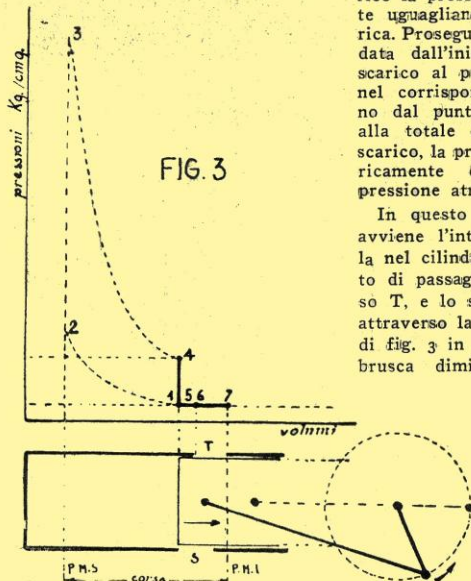
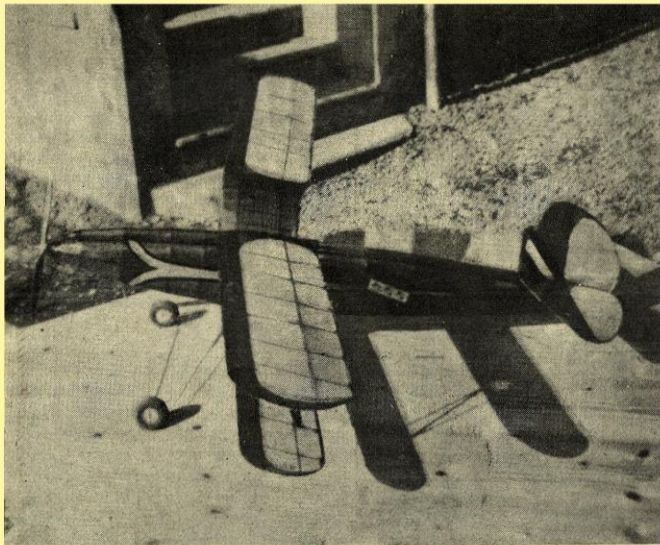


Fig. 3 - Il diagramma indica, nel tratto di andata: 4-5 la caduta di pressione per effetto dello scarico; 5-6 solo scarico; 6-7 scarico e immissione della miscela da T; nel tratto di ritorno: 7-6 scarico e immissione; 6-1 solo scarico.

me della camera di scoppio e del volume generato dal pistone nella sua corsa, per il volume della camera di scoppio

$$\text{rapporto di compressione} = \frac{\text{volume camera a scoppio} + \text{volume cilindro}}{\text{volume camera scoppio}}$$

Aumentando tale rapporto aumenta in corrispondenza il rendimento termico del ciclo ossia il numero delle calorie (contenute nella miscela) che vengono trasformate in la-



Il biplano «F. 55 bis» costruito a Parma, è stato mandato all'Esposizione internazionale di Bruxelles.

## Aeromodelli radiocomandati

Molti aeromodellisti che vogliono dedicarsi alla costruzione di modelli volanti radiocomandati, ci scrivono chiedendo se è necessario chiedere un permesso per poter usare stazioni radio trasmettenti, e dove e come si può averlo. Questi aeromodellisti non si preoccupano di ciò: prima costruiscono l'aeromodello capace di volare con a bordo il peso dell'apparato ricevente, e impiantano la trasmittente e la ricevente che funzionino alla perfezione, sia pure a pochi metri di distanza. Noi, poi, e la R.U.N.A. ci occuperemo di richiedere il permesso, secondo le leggi vigenti in materia, e con tutte le limitazioni di potenza che saranno richieste.

(Continuazione dal numero precedente)

### PARTE QUINTA

Ricezione di un unico canale AF. con diverse frequenze di modulazione.

Se si considera una trasmittente (una semplice valvola oscillatrice, della quale diamo un semplice schema di principio in fig. 7), applichiamo ad essa una modulazione di griglia a mezzo di una resistenza, convenientemente schuntata da un condensatore inserito nel circuito di griglia della oscillatrice stessa: la frequenza di modulazione delle oscillazioni di alta frequenza dipenderà dal valore di questa resistenza di griglia e si può quindi regolare, scegliendo il valore adatto di R.

Se noi quindi inseriamo, a mezzo dei relativi contatti, una delle tre diverse resistenze R<sub>1</sub> o R<sub>2</sub> o R<sub>3</sub> di cui a fig. 7, genereremo a volontà un impulso sempre di una determinata lunghezza d'onda, ma di frequenza di modulazione uno diverso dall'altro.

Nel ricevitore, anzi più esattamente nel circuito di placca della valvola finale (che dovrà essere polarizzata nor-

malmente) abbiamo (vedi fig. 8) tre relais 1, 2 e 3, ciascuno inserito in un filtro di bassa frequenza che permette il passaggio di una sola delle tre frequenze con cui abbiamo supposto possa essere modulato il trasmettitore.

Quindi mettendo in funzione il trasmettitore si ottiene la emissione di un'onda non modulata, ma se abbassiamo il relativo contatto e mettiamo in circuito p. e. R<sub>1</sub>, moduleremo l'emissione con una frequenza che chiameremo «frequenza 1». Tale segnale così modulato andrà ad agire sui filtri di

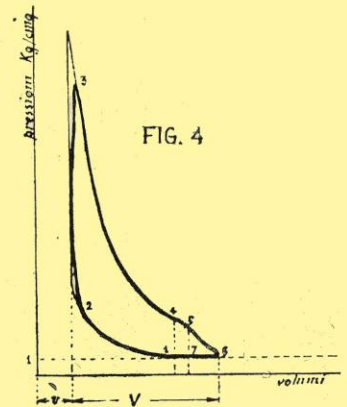


Fig. 4 - Ciclo pratico del motore a due tempi.

bassa frequenza delle tre valvole finali del radiorecettore, ma esso potrà giungere solamente alla griglia di VR 1, perchè soltanto questa permette il passaggio della «frequenza 1» mentre i filtri di VR 2 e di VR 3 lasciano passare soltanto frequenze diverse (rispettivamente quelle relative a R<sub>2</sub> e a R<sub>3</sub> di fig. 7).

Ecco quindi che possiamo ottenere la chiusura del relais 1 di fig. 8, e nello stesso modo potremo ottenere il comando del relais 2 o 3 a nostra scelta.

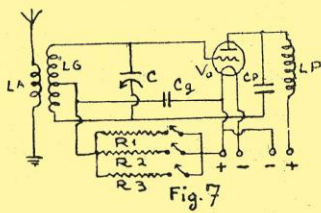


Fig. 7

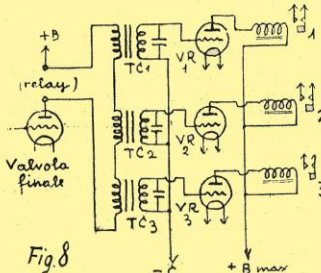


Fig. 8

Bisogna tenere presente che le fig. 7 e 8 sono schematiche e incomplete nei particolari radioelettrici, e quindi non si deve basare su di esse per eseguire dei montaggi anche di semplice prova... La frequenza di modulazione può ot-

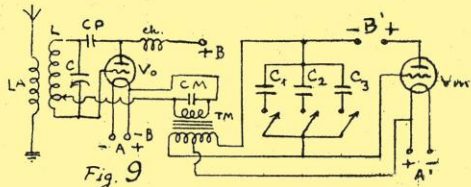


Fig. 9

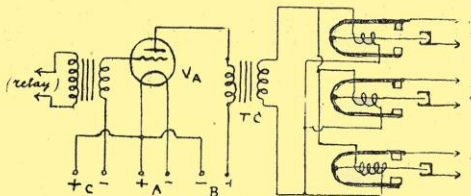


Fig. 10

tenersi anche mediante un oscillatore modulato di bassa frequenza, come in fig. 9, anche questa schematiche: molta

cura comunque è necessaria nella scelta sia delle resistenze  $R_1, R_2$  e  $R_3$  (fig. 7) o delle capacità  $C_1, C_2, C_3$  di cui a fig. 9; e questo per avere in ognuno dei due casi tre frequenze di modulazione ben diverse tra di loro. Ciò perché i filtri di bassa frequenza non sono molto selettivi.

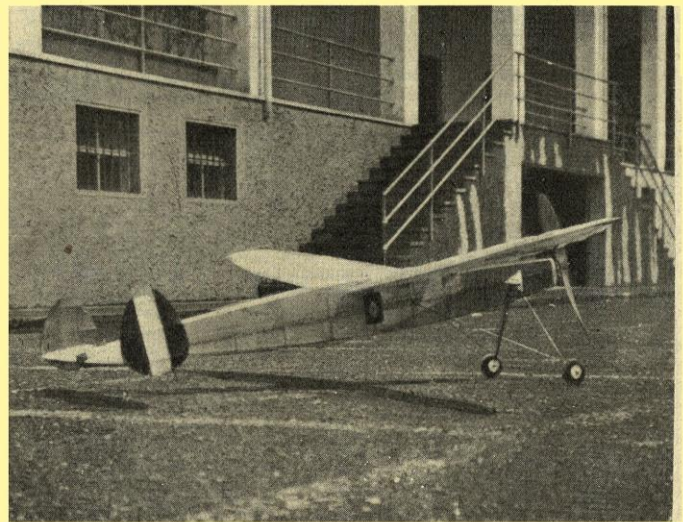
**Soccorritori «Standard».** — In luogo di usare un apposito filtro con relativa valvola per ogni frequenza di modulazione, si può ricorrere ai relais «Standard» i quali semplificherebbero assai, ma assai la faccenda. Questi relais selettivi sono sensibili solo a determinate frequenze e funzionano anche con deboli correnti alternative o pulsanti, in una gamma regolabile di frequenza dai 300 ai 9000 per. per. secondo.

Costano di un campo magnetico permanente, nel quale può oscillare una lamina calibrata e tarata per una data frequenza, eccitata da un campo elettromagnetico che viene collegato al circuito di placca della amplificatrice finale.

Quando questa lamina oscilla, (dato il campo elettromagnetico, crea una frequenza uguale alla sua frequenza base), essa può chiudere un circuito elettrico esterno, come un relais di altro tipo.

Torniamo quindi nel caso precedentemente analizzato, e cioè, p. e., con tre relais selettivi di frequenza 1, 2 e 3, inseriti nel circuito di placca della valvola finale di un radiorecettore come in fig. 10, otterremo a volontà il funzionamento di uno di essi a seconda se la trasmittente emetterà una modulazione di determinata frequenza 1 o 2 o 3.

Questi relais selettivi sono usati nella tecnica telefonica per i comandi automatici sulle linee interurbane: non so se possano essere reperibili con facilità sul nostro mercato.



Il modello «A. S. 4» presentato al Concorso Nazionale 1937.

In ogni modo il radioamatore aeromodellista può pensare anche ad usare convenientemente gli elettrodipason, sempre con tutte quelle benedette ri-

serve circa il peso, l'ingombro, ecc. ecc., che ci stanno fisse in mente come un incubo...

(Continua).

A. Obino

## Una visita alla Scuola di Aeromodellismo di Parma

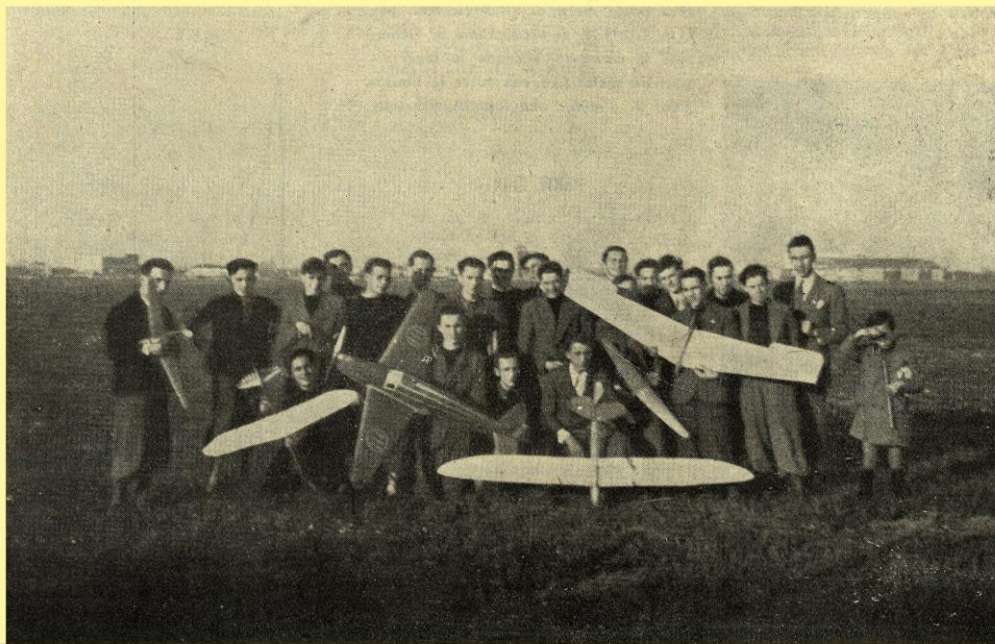
Quando entro, inatteso, alle dieci di sera, nella Scuola Modelli Volanti della R.U.N.A. di Parma, il corso teorico per gli allievi più giovani è in pieno funzionamento. L'istruttore Ferrarini sta riempiendo le due facce della lavagna mobile di numeri e di diagrammi, e i piccoli allievi, ciascuno con la sua squadrata, carta millimetrata e lapis, ricavano attentamente un profilo di centina, che servirà per il prossimo modello.

La Scuola di Parma si è fatta recentemente onore con il bel primato di durata per veleggiatori conquistato da Morandi. I suoi model-

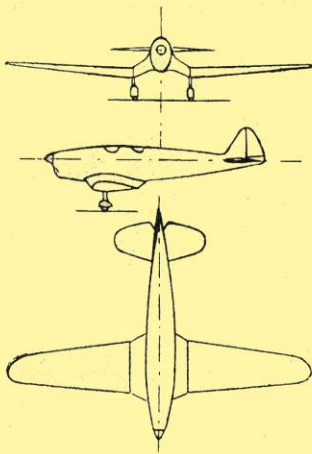
li hanno avuto l'onore di rappresentare l'aeromodellismo italiano a Bruxelles, la sua attività si è rivelata con successo alle gare provinciali e nazionali. Desideravo vedere più d'avvicino questa fortunata organizzazione ed ho ricavato dalla mia visita questo convincimento: gli aeromodellisti parmensi ricevono regolarmente i frutti di una sistemata e appassionata fatica. La fortuna non c'entra, i risultati non sono dei casi isolati, tutta l'organizzazione potrebbe essere riprodotta da qualsiasi altra scuola, purché, e qui sta il segreto, la passione e lo entusiasmo dei vecchi e dei giovani trovassero, come qui, la guida e il coordinamento che soltanto un gruppo di capi energici e perseveranti possono dare.

Tre volte la settimana l'istruttore fa lezione ai ragazzi nell'aula, bassa e piccola che i sotterranei del palazzo della G.I.L. hanno riservato alla scuola. Pochi banchi di legno greggio, una lavagna, un tavolo. Ma alle pareti sono i molti cartelli, diagrammi e schizzi preparati per la bella mostra provinciale dell'anno scorso. Ma nel cassetto del tavolo è il programma completo del corso teorico, più esteso ancora e profondo nelle sue razionali suddivisione, di quanto non sia richiesto dal programma generale emanato dalla R.U.N.A. E in un angolo è esposto il programma delle manifestazioni dell'annata, scrupolosamente seguito.

In fondo all'aula c'è una porta e da questa si passa nel laboratorio. E' una vera orgia di fusoliere, ali, piani di coda, ruote, carrelli, eliche ed altri ingredienti aeromodellistici. Qui lavorano "i grandi", qui si montano i grandi modelli da primato, i veleggiatori dalle ali lunghissime e sottili. Non crediate che sia un salone principesco. Il soffitto è così basso che un veleggiatore montato non può essere alzato di fianco.



La prima riunione di vecchi aeromodellisti sul campo di Reggio Emilia, per la riapertura dei corsi della scuola.



Gli schemi dell'apparecchio «Koolhoven» che è stato riprodotto come modello a elastico «A. P. 11».

Qui si vede però un altro grande segreto del successo di questa scuola: l'unità di metodo costruttivo.

Tutti i modelli, da qualsiasi allevato costruiti, hanno tutti un'impronta caratteristica di scuola. Le fusoliere dei modelli ad elastico sono senza tubo di impiallacciatura, ma coperte con una carta oleata leggera e resistente, assai ben tesa, che evita la necessità di verniciature. Gli scheletri di fusoliera, ad ordinata assai vuotate, ad anello, portano lateralmente, nella linea di trazione, o nei veleggiatori, di riferimento, due strisce di legno longitudinali più grosse, che costituiscono nello stesso tempo scalo di montaggio. E' escluso l'impiego di parti acquistate, già pronte. I più piccoli allievi fanno da sé anche le ruote, senza tornio, pazientemente a mano. Le eliche, di diametro e passo ricavato dai grafici del «Costruttore di Aeromodelli», sono tracciate scrupolosamente in pianta e fianco secondo il grafico teorico del passo e scolpite in cirmolo o pero con la massima cura, tenendo il debito conto dei profili delle pale.

Un interessante studio, per modelli pesanti, è stato fatto per l'im-

piego di strutture metalliche, in stecche d'acciaio da ombrelli. Questo materiale, economico e robustissimo, è anche leggero se razionalmente impiegato. Le giunture sono eseguite con saldature a stagno.

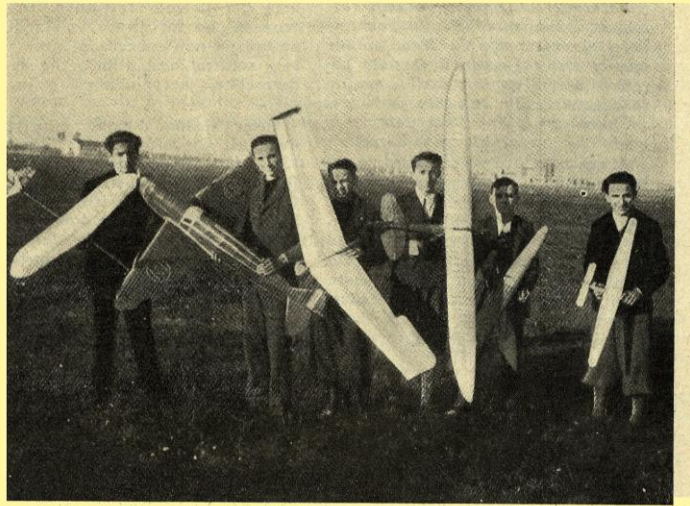
Nessuna difficoltà di profilo o sviluppo arretra la costruzione delle ali più ardite. In alcuni modelli di veleggiatori, di grande apertura, i profili evolvono da un biconvesso simmetrico presso la fusoliera ad uno assai curvo verso il gomito dell'ala a gabbiano, per tornare al biconvesso dissimmetrico verso l'estremità. Il tracciato è fatto pazientemente col metodo grafico, come recentemente spiegato da Preti nell'«Aquilone». Il montaggio rigoroso, sul longherone unico centrale di compensato spesso, assicura calettamento dei profili e simmetria laterale.

La carta, ben tesa, tiene la torsione. L'innesto ala-fusoliera è fatto da tutti, a baionetta. Due ordinate di fusoliera sono doppie, in compensato spesso, e fra i due strati è un distanziale di compensato che lascia libero un canale piatto trasversale. In questo si innestano, da ambo le parti, le sporgenze del longherone principale e del longheroncino ausiliario.

Due viti verticali nello spessore dell'ordinata, scendono a mordere la sporgenza del longherone che così non può sfilarsi in volo. L'innesto è del resto così esatto che resiste, senza fermo, alle sollecitazioni normali. E' facile allora realizzare ali a sbalzo attraversanti e bei raccordi, fissi alla fusoliera.

Un bel modello di veleggiatore, quello del primato, ha la fusoliera interamente in legno. La parte anteriore è rivestita in doghe in pioppo sottile ed è perfettamente liscia e arrotondata. La parte posteriore a listelli di taglio, ha i pannelli riempiti con balsa e poi liscciati a spessore. Un insieme ben rigido e solido.

Un bel modello ad elastico è pronto al volo. L'istruttore lo fa caricare e lo porta in cortile, per un volo di prova. E' quasi mezzanotte, e la luna piena illumina a giorno i fabbricati della G.I.L., la piscina e le palestre. Il modello decolla agil-



Aeromodellisti di Reggio Emilia.

mente, gira sul piazzale e atterra regolarmente presso di noi. I ragazzi riuniscono quaderni e arnesi. La scuola si chiude. Nel silenzio e nel buio della loro piccola officina i

lunghe veleggiatori e i nervosi modelli a elastico si raccontano forse le glorie passate e... chi sa... i propositi per l'avvenire.

Fidia Piattelli



## ABOLIAMO GLI AEROPORTI!

Certo, aboliamo gli aeroporti! Questo è il grido che si impone dopo la geniale invenzione del nostro amico Antonio Cesare di Roma. Infatti a che serviranno gli aeroporti quando sarà realizzata l'idea del nostro inventore? Niente altro che a farci razzolare le galline o a coltivar barbabietole. Tutte quelle sterminate distese pianose, costose per l'impianto e la manutenzione non serviranno più. Gli ae-

roplani partiranno ed atterreranno verticalmente. Si appenderanno al cielo fermandosi a rimirare il panorama sottostante e, quando saranno stanchi di star fermi riprenderanno il loro veloce volo.

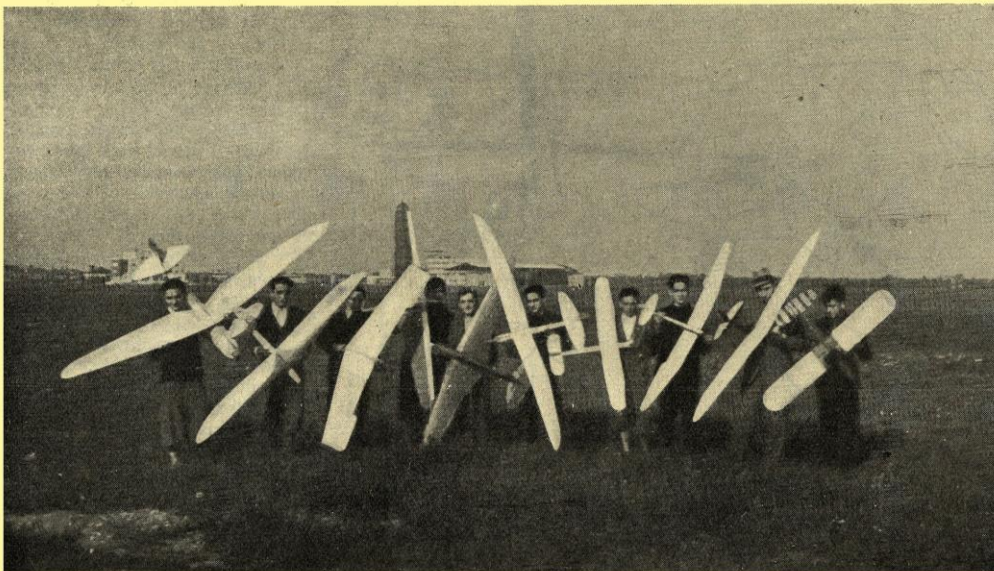
No, non si tratta di autogiri, di elicotteri o simili altre astruse macchine. Qui si tratta di un vero e proprio aeroplano modificato genialmente dal nostro inventore. E la modifica sapete in che consiste? Una sciocchezza: basta applicare una cerniera al centro dell'attacco dell'ala e tutto è pronto.

Ma non voglio più tenervi in ansia. Sentite di che si tratta attraverso la descrizione del suo inventore:

«Poichè l'atterraggio e il decollo degli aeroplani richiede l'uso di spaziosi aeroporti da ricavare da campi i quali sono molto rari, io ho pensato di eliminare questo inconveniente nel seguente modo. In un normale apparecchio si applicano le ali in modo che girino su un perno collocato al centro dell'attacco con la ala. Ad un comando del pilota l'ala con i relativi motori gira verso l'alto. Le eliche dovrebbero essere molto lunghe e molto larghe in modo da servire come quelle dell'autogiro (?!?). Ora trovandosi l'apparecchio in posizione regolare, girando le ali con i motori rivolti verso l'alto si trasformerebbe in autogiro potendo salire e scendere verticalmente. Il cambiamento della posizione dell'ala in volo dovrebbe essere effettuato lentamente al fine di evitare sobbalzi bruschi.

Giunto ad una certa altezza l'aereo rimette l'ala al suo posto e l'avanzamento funzionerebbe regolarmente. Gli alettoni regolerebbero la posizione di salita dell'apparecchio.

Questo metodo sarebbe anche utilissimo per il decollo degli apparec-



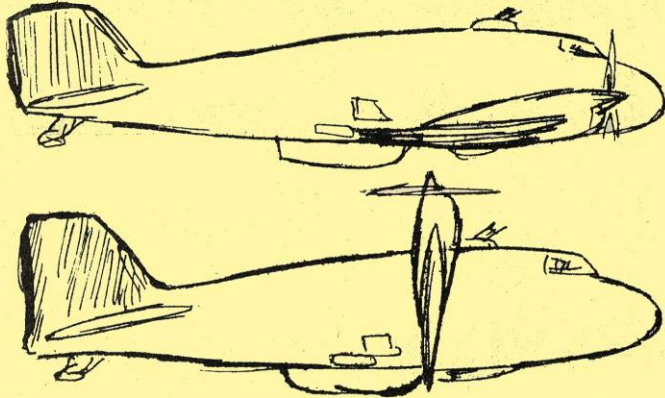
Un gruppo di concorrenti alla gara tenutasi a Reggio Emilia il 18 aprile. Da sinistra a destra si vede un «P. H. 3», un «A. P. 1», un «senza-coda», due «A. P. 6», un «A. P. 1» modificato, un veleggiatore tedesco, un «Minimoa», un «A. P. 1» ed un veleggiatore realizzato su progetto del costruttore stesso.

chi da bombardamento caricati fortemente. Inoltre le ali funzionerebbero egregiamente da freni aerodinamici e in tal modo il carrello potrebbe essere applicato alla fusoliera. L'apparecchio potrebbe però avere pure una parte fissa dell'ala in modo che questa alloggi il carrello".

A questo punto spero vi sarete accorti quante incongruenze ci sono nella esposizione del nostro amico. Innanzi tutto egli confonde l'elicottero con l'autogiro. Ritengo utile dire a lui e a chi non lo sapesse che mentre nell'elicottero le pale sostenitrici rivolte in senso orizzontale vengono azionate dal motore, nello autogiro il rotore sostenitore è a-

zate per il volo rettilineo. Inoltre trovate che far girare un'ala di un aeroplano non succeda niente? Pensate a tutto lo squilibrio che ne deriverebbe, aerodinamico e meccanico.

Idea balzana, dunque, e priva di qualsiasi concetto tecnico. Ma, *dulcis in fundo*, non è ancora finita con l'invenzione del nostro amico. Egli infatti, in un poscritto, mi dice: "Se poi questo metodo non fosse accettabile, si potrebbe considerare anche quest'altro: il campo di atterraggio tappezzato di gomma antisdrucciolevole". E a questa nuova strabiliante trovata fa seguito un disegno esplicativo.



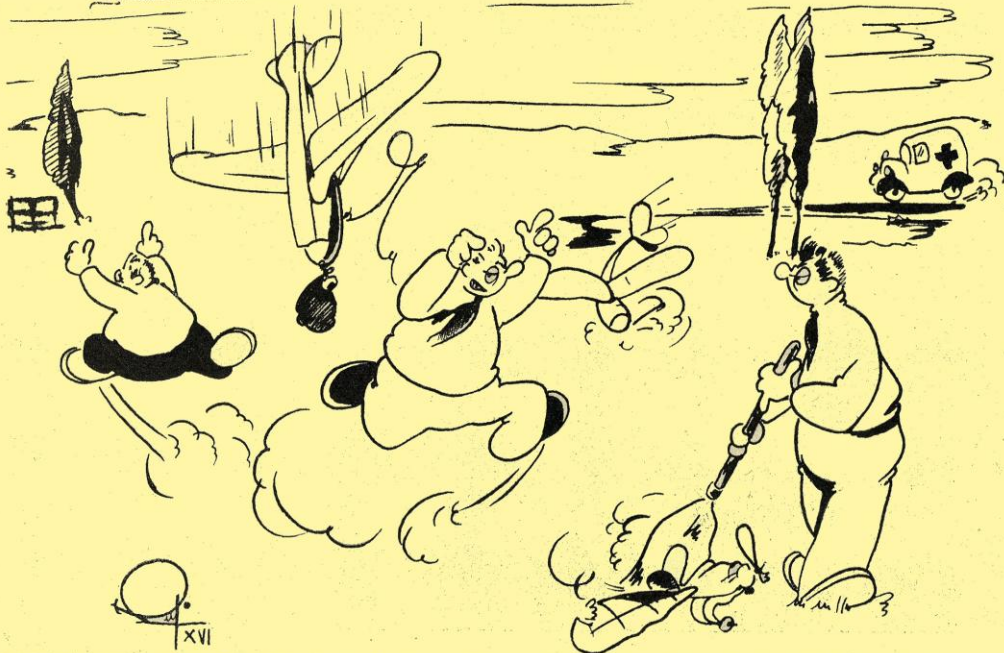
L'aeroplano ad ala mobile che fa a meno degli aeroporti.

zionato solo dalla corrente aerea che si crea per il moto di traslazione dell'apparecchio. Le pale del rotore sono infatti messe con una incidenza tale che sono costrette a girare e quindi a sostenere l'intero apparecchio.

Messa a punto questa principale questione se ne presentano molte altre, quali ad esempio, l'impossibilità di far alzare l'apparecchio a mezzo delle eliche che, oltre a dover essere mosse da potentissimi motori, dovrebbero avere un diametro ed un passo tali da non poter essere utiliz-

Beh! Va bene prendere in giro il prossimo, ma ora mi pare che questo passi i limiti della correttezza. E perchè non cospargiamo, allora, gli aeroporti di colla liquida, e muniamo gli aeroplani di una superficie piatta sotto la fusoliera per farli attaccare immediatamente al suolo? Sarebbe, credo, un'altra ottima idea che non mi spiego perchè non sia venuta in mente al nostro amico. Credo che egli non abbia mai visto come si acchiappano le mosche.

Ingegnere Sofistico



L'aeromodellista Enzo Pandolfi ci manda questo disegno dal vero riprodotto nella fase culminante della giornata aeromodellistica degli anconetani a Falconara.



Conoscete la favola della principessa e del pisello?

Sicuramente no. Voi siete ragazzi seri e pratici che sdegnate le fiabe e vi pascate avidamente di diagrammi statistici e di teoremi di trigonometria. Bè, lasciamo andare... Dunque, vogliate o no, questa fiaba ve la racconterò io in pochissime righe e ne trarrò la doverosa morale aeronautica.

Dovete sapere che uno dei tanti Principi Azzurri delle favole, fece bandire un concorso (mi esprimo nel vostro linguaggio moderno) fra le più belle ragazze della regione. Premio: la sua mano di sposo. Condizioni: le aspiranti dovevano pernottare una volta nell'appartamento della Regina e fare le loro osservazioni sulla bontà del letto.

Ne sfilarono a centinaia e dovettero andarsene deluse la mattina seguente con un asciutto: "Non siete voi la sposa per mio figlio".

Eppure erano belle, simpatiche, virtuose ragazze che avevano magnificato in termini eloquentissimi e commossi la bontà e la morbidezza del letto. Un letto strano, quello, fatto di molle sensibilissime, sulle quali erano distesi l'una sopra l'altro, sette materassi di lana e sette di piume di cigno. Bisognava ricorrere alla scala per salirvi.

Ma finalmente una mattina, la Regina, ripetendo la solita domanda "Come avete dormito?" a un aspirante insolitamente brutta e dall'aria nevrastenica e scontrosa, si sentì rispondere: "Scusate, Maestà, ma quando non si può offrire un letto comodo, non s'invita la gente a dormire! C'era qualcosa, come un sassolino fra i materassi che mi ha impedito di chiudere occhio tutta la notte!" La Regina non fece chiamare il Gran Carnefice perchè moz-

zasse il capo all'insolente pettegola; no! L'abbracciò invece piangendo e disse: "Figlia mia! Sei tu quella che il Principe cercava!". E, demolita la catasta dei materassi, le mostrò un pisello, mezzo schiacciato, che si trovava proprio sotto l'ultimo.

Perchè poi il Principe Azzurro cercasse una moglie così sensibile di pelle da avvertire un pisello attraverso quattordici materassi, è un mistero che centinaia di storici in secoli di studio non hanno ancora svelato.

Quello che invece vi apparirà immediatamente chiaro, (attenzione: ecco la morale aeronautica!) è la necessità che le eliche degli aeroplani siano fenomenalmente equilibrate. Sia in Italia che all'estero vi sono strumenti sensibilissimi per controllarne il grado d'equilibrio. Per esempio, recentemente, i tecnici inglesi si son divertiti, dopo la prova ufficiale con gli strumenti, a collaudare il perfetto equilibrio di una delle gigantesche eliche dell'idro Cambria. Si tratta di *aggeggi* del diametro di quattro metri e pesanti oltre 150 kg. Ebbene, i presenti alla prova assicurano che è bastato appoggiare delicatamente una cartina per sigarette su una delle pale, per mettere in moto l'elica e farla rotare avanti e indietro fino a che la pala, così pesantemente caricata, s'arrestò in basso.

Evidentemente la moglie del Principe Azzurro è battuta per diverse lunghezze, in fatto di sensibilità!

\*\*\*

Attenzione, ragazzi! Se i vostri genitori vi presenteranno a pranzo, a cena o a colazione la solita carne, le solite uova, il solito latte, pane o magari dolci, cioccolato, confetti, eccetera; protestate, battete i piedi, respingete tutto in blocco! Si tratta di un odioso, insidiosissimo atto di sabotaggio per diminuire le vostre probabilità d'essere un giorno piloti. Infatti, l'illustre signor Arnold D. Tuttle, direttore sanitario della compagnia americana *United Air Lines*, ha recentemente tenuto una lunghissima conferenza all'Accademia delle Scienze Aeronautiche di Indianapolis per dimostrare che il cibo prevalente dei piloti aviatori deve consistere in carote e spinaci. E perchè mai?

Perchè, siccome pel funzionamento degli organi della vista pare che sia indispensabile la Vitamina A, e poichè spinaci e carote ne contengono molta... Capite la sottigliezza del ragionamento?

Però, però... Per essere piloti, immagino che sia utile anche trovarsi in vita. Un pilota morto non serve a gran che. Ora, dico io, non morirebbero di malinconia i piloti che domani fossero obbligati a ingozzarsi di carote e spinaci?

O, almeno; non preferirebbero di disertare in massa i campi d'aviazione per cercarsi un posticino, magari, di carrettiere o di conducente di muli, invece che di aeroplani? (Mi viene un dubbio malvagio e insidioso: che l'egregio dottor Tuttle commerci, sottomano, in carote e spinaci e abbia lanciato la sua teoria per far qualche soldo?).

L'imbonitore

# Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO  
UMORISTICO  
DI ENZO JEMMA

(Continuazione dal numero precedente)

— Ma il pilota, il meccanico, dove sono?

— Dovrebbero essere qui, al ballo, in qualche parte del palazzo, al bar o cose so io... rateli cercare, generale, ve ne prego.

Don Osmundo si lanciò per dare ordini, quando due o tre ufficiali sopraggiunsero di corsa.

— Signor generale! — gridò uno; — Sua eccellenza il presidente vi vuol subito! Hanno trovato il ministro delle finanze non so se morto o ferito, nel gabinetto da lavoro...

— Voi, capitano, — urlò schiumante don Osmundo — riunite all'istante la guardia e disponete sentinelle intorno al Palazzo. Che nessuno entri e nessuno esca. Capito? Via! Voi altri due restate qui a tener compagnia a questi signori, fino a mio ordine. Scorta d'onore, beninteso!

— Ohè, generale! — scattò il ministro americano — Che storia è questa? Non vi sognerete mica di farci arrestare, noi, cittadini della libera America? Ricordatevi che io qui rappresento il Governo degli Stati Uniti.

— Mille scuse, eccellenza! — replicò don Osmundo con la bocca contorta in un falso sorriso — Purtroppo necessità non ha legge. D'altronde è una formalità, e appena accettato chi possa essere il ladro degli smeraldi, il nostro prezioso tesoro nazionale...

— Come? — gridò Teddy March

— Hanno rubato gli smeraldi?

— Precisamente, signori, i famosi smeraldi.

— Quand'è così, — disse il ministro americano con un tono di voce divenuto di colpo sorprendentemente calmo e conciliante — giustifico fin d'ora ogni provvedimento. Siamo a vostra disposizione, generale.

— Grazie, mille grazie. Ero sicuro della vostra ragionevolezza.

— Non val la pena di parlarne... Solo che vi pregherei di togliermi una piccola curiosità.

— Dite pure!

— Come fate a sapere che sono stati rubati gli smeraldi? Nessuno ne ha parlato se non voi.

— Come! — esclamò don Osmundo, arrossendo e impallidendo — Lo ha detto quell'ufficiale, quel capitano che era qui poc'anzi...

— No, no, generale! Il capitano ha solo annunziato l'infortunio toccato al povero ministro delle finanze, e questo è tutto...

— Proprio così! Precisamente! — confermarono Teddy March e John Boom, mentre gli ufficiali huastecani accennavano di sì col capo.

— Oh, bè! Ci vuol poco a indovinarlo, del resto! — proruppe il generale, che sudava abbondantemente — Per che cosa volete che si agredisca un ministro delle finanze? Forse per levargli il fazzoletto di tasca? No di certo. Dunque deve trattarsi di un colpo importante... E quale preda poteva attirare un ladro più dei nostri smeraldi?

— Capisco, capisco... — annuì Samuele Neverheard fissando il suo sguardo acuto in quello torbido del generale.

— Rimane piuttosto da spiegare — continuò questi alzando la voce — la strana coincidenza del furto con la partenza non autorizzata, secondo quanto dite, del vostro aeroplano... Oh, ma scopriremo il ladro, non dubitate, signori. E allora...

— Ottimamente, generale. Vi auguro che l'arresto del ladro possa far tanto piacere a voi quanto ne farà a noi.

— Non dubitate, signori. Vogliamo rientrare, ora? Su, Pelaya, appoggiate al mio braccio. Che hai, ti senti male?

— Io? — balbettò questa — Che idea! Sto benissimo, io... — e svenne tra le braccia del fratello.

## In cui una sciabola cade e fa rumore

Fu don Osmundo in persona che, alla presenza di don Tobias e di don Filomeno Yaveràs, capo della polizia, interrogò l'infelice ministro delle finanze, fatto rinvenire a furia di energici eccitanti.

Don Pepito, disteso sul letto, riaperse due occhi imbambolati e girò intorno uno sguardo assolutamente idiota, ma che subito s'animò e di-

ventò pieno d'ansia e di sdegno quando si fu posato sui piedi. Aydemis volle saltar giù, ma ricadde emettendo un lungo gemito.

— Mariquita! — chiamò con una vocina flebile e stizzosa — Guadalupe! Pilar! Dove siete, disgraziate?! Chi mi ha messo sul letto senza levarmi le scarpe? Tutta la coperta mi fate rovinare. Una coperta da 25 pesos! Pilar, Mariquita, mi sentite o no?

— Lasciamo andare queste sciocchezze — interloquì brutalmente Osmundo — e rispondeteci!

— Sciocchezze? Sciocchezze? E che sono per voi, allora, le cose serie? Giusto, generale, perchè non vi siete pulite le vostre scarpe terrose prima di entrare? Mi sciupate tutto il pavimento. Ah, ma ci siete anche voi, eccellenza? — soggiunse, accorgendosi finalmente della presenza di don Tobias — E pure voi, don Filomeno? Ma che è successo?

— Noi lo domandiamo a voi, caro amico. — disse questi — Cercate di aiutarci a ricostruire i fatti...

— Ma quali fatti? — piagnucolò Aydemis stringendosi le tempie — Ah, che mal di capo! Mi scoppia la testa, mi scoppia!

— Non v'agitare, amico mio! — disse don Tobias — aiuteremo noi la vostra memoria. Vediamo: vi rammentate della riunione che abbiamo avuta con quegli americani?

— La riunione? Ah, sì, per gli smeraldi... Non cedete, eccellenza, tenete duro! Quella gente finirà col darci almeno diciotto milioni...

— Purtroppo, amico mio, — sospirò don Tobias — non saranno nè

diciotto milioni nè diciotto soldi... Gli smeraldi sono stati rubati...

— No! — urlò don Pepito, con un tale scoppio di voce che rimase per sempre un mistero per tutti da dove avesse potuto tirarlo fuori — No, non è possibile! La cassetta ce l'ho io; la devo avere io...

Don Filomeno dovette usargli amichevole violenza per costringerlo a non saltare dal letto.

— Buono, buono! Lasciateci spiegare... Voi eravate col signor presidente e gli americani; è vero?

— Sì — rantolò il meschino — ma poi...

— Un momento. Al termine della discussione, gli altri sono discesi nel salone e voi siete rimasto solo. Che avete fatto allora?

— Io? Ho preso la cassetta delle pietre, mi sono accostato alla porta, ho spento la luce e... Ecco, ora non ricordo più nulla... Anzi, no, mi son sentito mettere sotto il naso qualcosa di umido, uno straccio, forse, che puzzava in modo disgustoso... Poi, davvero che non so più nulla...

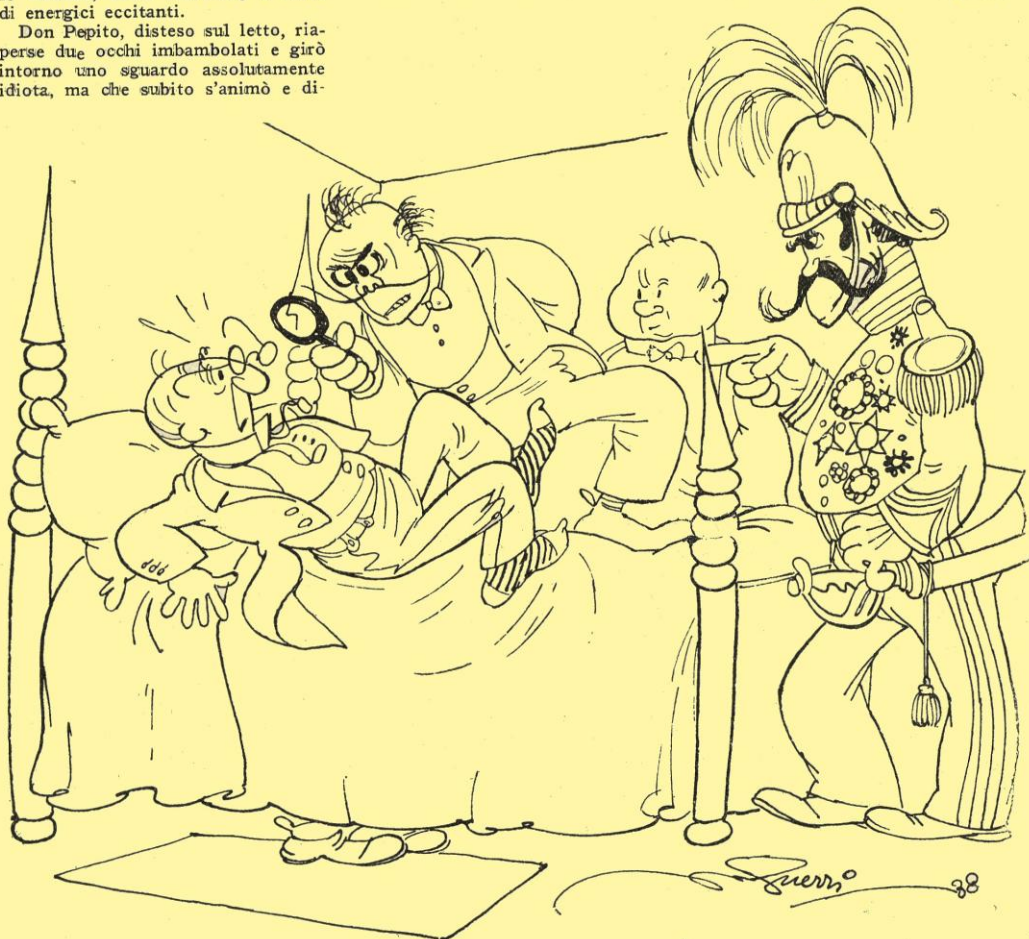
— Il resto — riprese don Osmundo — ve lo possiamo dir noi. Siete stato trovato disteso vicino alla porta del vostro studio, con quell'asciugamano annodato intorno alla testa. — e additò uno straccio gettato in un angolo — Era imbevuto di cloroformio.

— Oh, san Venustiano, aiutami! E gli smeraldi? Gli smeraldi dove sono?

— Se lo sapessi, don Pepito, — fece il presidente crollando mestamente il capo — gli saremmo già corsi dietro.

(Continua)

Enzo Jemma



— Il resto — riprese don Osmundo — ve lo possiamo dir noi...



## AQUILOTTI E RONDINI DI VIGENZA

Aquila Bianca e Giaguaro Bianco vi invitano a radunarvi domenica 15 maggio alle ore 10, in piazza dei Signori. Alla riunione possono partecipare abbonati, lettori e simpatizzanti de «L'Aquilone». Segno di riconoscimento: una copia de «L'Aquilone» in mano. Chiedere di Aquila Bianca e Giaguaro Bianco.

TULLIO BERTAZZONI - Milano — Circa i fatti della svista, delle lettere cestinate e de'la «lentezza», non ho capito granchè. Pregoti ripetere faccenda. I numeri che chiedi sono esauriti, e non posso quindi soddisfare il tuo desiderio.

GIUSEPPE MAZZAMUTO - Scordia — Mi stupisce che tu non ti sia accorto che attualmente «L'Aquilone» sta pubblicando una serie di articoli sul motore a scoppio per aeromodelli. Evidentemente, il giornale lo guardi abbastanza distrattamente, poichè almeno il titolo degli articoli, che chiarisce subito l'argomento, ti avrebbe dovuto colpire. Beh, sappi che se continuerai ad essere così distratto, non ti accorgerai, tra qualche settimana, che su «L'Aquilone» avranno fatto comparsa gli schemi costruttivi di un motorino progettato apposta per «L'Aquilone» e non ti accorgerai neppure che i redattori de «L'Aquilone» avranno tentato di tutto per soddisfare quello che è attualmente il tuo più ardente desiderio. Già, ma forse la tua distrazione non ti permetterà di accorgerti neppure di ciò che tu desideri.

ALBERTO MARCACCIOLO - Perugia — L'abbonamento annuo a «L'Aquilone» (sta scritto proprio su'la testata del giornale!) costa quattordici lire. A Perugia esiste una scuola di modelli volanti bene attrezzata, dove potrai facilmente imparare a costruire aeromodelli. Per l'iscrizione rivolgiti all'R.U.N.A. della tua città, in piazza V. Emanuele, 1. Noi non vendiamo cataloghi di materiali adatti per la costruzione di mo-

delli volanti: chiedi alle ditte specializzate.

PASQUALE CISULLO (?) — Nella tua missiva manca il tuo indirizzo. Quante volte devo ripetere che occorre che firmiate chiaramente, facendo seguire il nome e cognome dall'indirizzo? Avverto insieme a te tutti gli altri membri della nipoteria, che non risponderò a chi non unirà alla lettera, o alla cartolina, il proprio indirizzo.

LUIGI BAIONI - Monza — Ho provveduto a farti spedire un bel libro come premio per aver fornito l'idea per la copertina del n. 16. Le altre idee che hai inviate non sono state così fortunate come la prima: il cestino ti ringrazia.

ALDO CARBONE - Milano — Non sai che le domande di carattere tecnico vanno indirizzate a Giarella, uomo fatto di centine e di compensato, e che manda uggjoli di bramosia ogni volta che gli viene consegnata una lettera che tratti di modelli volanti? Questa volta ho pensato io ad accomodare la cosa, passando la lettera al collega, ma un'altra volta pensaci tu. La fotografia che ti ritrae con il modello M. 8 è buona e verrà pubblicata. Non altrettanto favorevole è stata la sorte della tua idea per la copertina, finita nelle fauci del cestino.

BALENA VOLANTE - Frascati — Il Barbutto Censore m'incarica di farti sapere che il tuo racconto «La morte del Corsaro» non può andare, perchè di aeronautica, nel tuo racconto, non c'è nemmeno l'ombra. E poi, perchè tanti ammazamenti?

Cannonate a destra, cannonate a sinistra, mucchi di cadaveri, esplosioni una dietro l'altra! Togliendo le catastrofi dal tuo racconto, non resta che il titolo. Un po' di pausa ogni tanto, che d'amine! In tre o quattro giorni — il periodo durante il quale dovrebbero avvenire i fatti narrati da te — i tuoi protagonisti non fanno altro che tirare cannonate; ma non mangiavano mai?

SORCIO - Roma — Credi proprio che sia tanto facile ottenere ciò che mi chiedi così



Un aeromodello veleggiatore costruito da un ungherese.

semplicemente? Se lo fosse, quarantanove milioni di italiani si troverebbero, il giorno delle manovre aeree in onore di Hitler, all'aeroporto di Furbara. No, caro mio: non posso accontentarti. Temo che dovrai accontentarti dei nostri resoconti giornalistici.

AMLETO RENZI - Ancona — La tua idea non può venire realizzata, perchè troppo simile ad un'altra già sfruttata (quella del paracadutista distratto). Per scrivere a Giarella devi indirizzare: Giarella, redazione de «L'Aquilone», via Libro e Moschetto, Roma. Già, perchè adesso siamo in via Libro e Moschetto, e non più al viale dell'Università.

FILIPPO BRIGHENTI - Ferrara — Ci è tornata indietro la busta contenente la tessera che ti avevamo spedito, con sopra scritto di mano del postino: Sconosciuto al portaletere. Che significa questa faccenda? Il giornale ti viene spedito allo stesso indirizzo, senza venire respinto. Le probabilità sono due: o l'indirizzo è sbagliato, e il giornale viene trattenuto dalla portiera o da qualche altro, o tu, colto da deprevo'e aberrazione, hai rifiutato la tessera di abbonato. Non po-

tendo credere a quest'ultima probabilità, penso che la prima sia vera, e l'Amministrazione, concorde con me, ha deciso di sospenderti l'invio del giornale sino a che tu non ci abbia comunicato il tuo nuovo indirizzo. Questa storia della tessera che torna indietro si è già ripetuta, e già diverse tessere, più o meno commentate dai portalettere con timbri, firma, frecce e annotazioni in rosso, si sono ritrovate al posto donde erano partite. Per tutti questi casi, la Amministrazione ha deciso di sospendere la spedizione del giornale ai destinatari, sino a che non le vengano resi noti gli indirizzi giusti, o, comunque, la causa dell'ingiustificato ritorno.

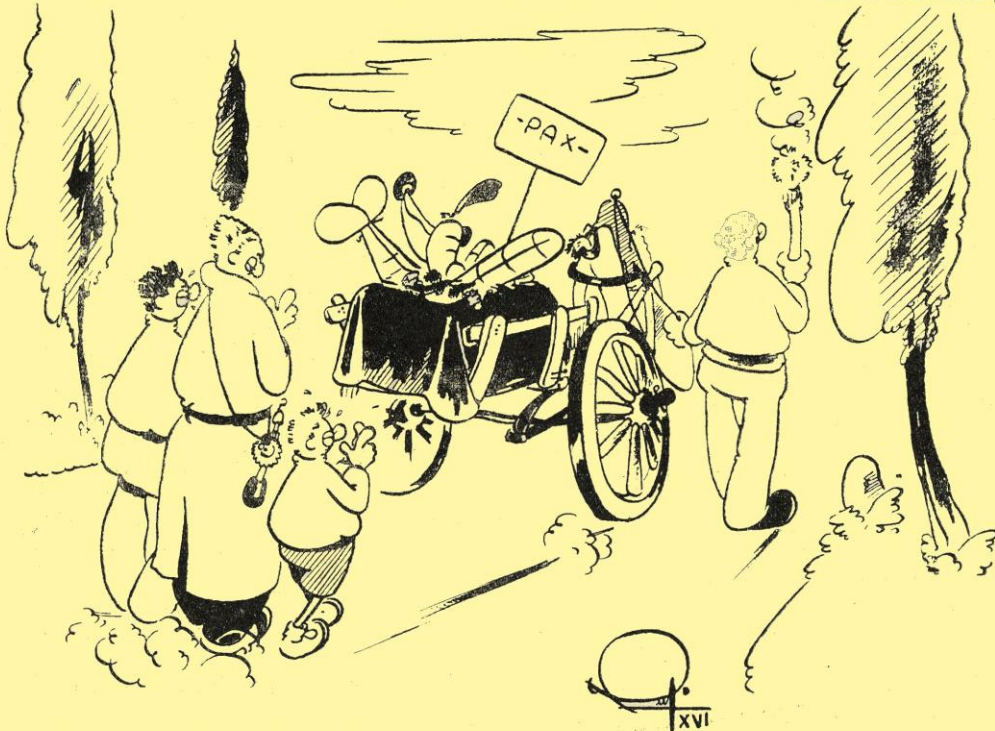
MARCELLA VANNUTELLI DESPUJOLS - Roma — Su centoventidue (122) parole, la tua lettera stenografata conteneva quarantacinque (45) grossi errori, che hanno regalato cinque minuti di alarità agli stenografi della redazione. Ho provveduto a farti spedire il distintivo non appena letta la tua lettera. L'hai ricevuto? Fammelo sapere. La tua straordinaria missiva oltre i tanti sbagli, conteneva una buona notizia: ti prepari a saltare il quinto! Ma brava! Non so veramente di che quinto si tratti, perchè tu scrivi «poter saltare il quinto...» senza meglio specificare, ma penso che si tratti di un anno di scuola, perciò mi affretto a farti i miei migliori auguri. Fa sapere alla tua compagna Lino! che contraccambio il suo autocarro di saluti con altrettanta quantità della stessa merce, franco di porto.

ARISTIDE CAPPELLETTI - Como — Contraccambio gli auguri (un po' in ritardo!). Fammì sapere qualcosa sull'attività della vostra scuola. All'inizio dei corsi mi avete investito con una valanga di relazioni, di articoli, di saluti collettivi, di promesse... poi, il più impenetrabile silenzio si è posto tra voi,tri e L'Aquilone. Come mai?

XY2 - Milano — Per avere il distintivo di abbonato non devi fare altro che mandarci due lire, allegando la fascetta con la quale ti giunge il giornale. La spedizione delle tessere si è già iniziata da un mese e perciò presto riceverai la tua. (Se già non ti è pervenuta). Zio Falcone

## ATTENZIONE!

Dal primo maggio gli uffici dell'Editoriale Aeronautica sono stati trasferiti da viale dell'Università a via Libro e Moschetto, di fronte alla Città Universitaria. Indirizzate perciò la vostra corrispondenza a «L'Aquilone», in via Libro e Moschetto - Roma.



Ecco il secondo ed ultimo capitolo del romanzo vissuto a Falconara dagli aeromodellisti anconetani: il ritorno dalle prove, i cui risultati si possono facilmente immaginare osservando l'allegria della scena. (dis. di E. Pandolfi)

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

## MISSIONE SEGRETA

Roberto Baldi rilesse ancora una volta il foglio del quotidiano riguardante le offerte d'impiego.

Giunto da poco a Parigi, egli si trovava in una triste condizione e senza lavoro. Aveva comperato un giornale per vedere se trovava negli avvisi d'impiego un'occupazione.

« Possibile che non vi sia nulla — mormorò fra sé — Hoh, guarda, che cosa è questo? » Durante il soliloquio gli sguardi di Roberto si erano fermati sulla seguente inserzione. — « Cercasi giovane, preferibilmente allenato a sporti atletici, munito brevetto pilota - Trovarsi il giorno 17 alle ore 18,30 davanti Teatro dell'Opera e attendere colà ». — « Caspita questo fa per me, vediamo. Il giorno 17 è domani, benissimo ».

Poco prima dell'ora stabilita, Baldi giunse in piazza dell'Opera. Gettò subito uno sguardo verso il luogo dell'appuntamento e non vide nessuno in attesa.

Giunto, sostò e si mise a leggere il giornale. Ad un certo momento si sentì toccare un braccio. Alzati gli occhi, vide un signore dall'aspetto distinto che lo guardò bene e gli domandò.

— Siete venuto per l'annuncio?  
In quelle poche parole Roberto sentì che il suo accento aveva un'inflessione straniera.

— Sì, appunto son venuto per quello. Ed anzi vi spiegherò. Lo sconosciuto l'interuppe.

« Non qui, — disse — Venite, parleremo più al sicuro. »

Il giovanotto, stupito, lo seguì. Giunsero ad un autoparco; il signore si accostò ad una lussuosa auto ed aprì lo sportello facendogli cenno di entrare. Roberto con un senso di curiosità esaminò la marca della vettura. Era una « Hispano Suiza » a dodici cilindri. Perbacco — mormorò tra sé — è una auto da principe ».

Attraversarono l'immensa metropoli senza che il guidatore gli rivolgesse una parola. Finalmente, fuori dai sobborghi la macchina si arrestò. Baldi guardò fuori: nessuno. Solo campagna. Inquieto, si tenne pronto a ogni evenienza. Non era armato, ma confidava nei suoi pugni e nella sua agilità. Dopo alcuni minuti di silenzio, durante i quali pareva che il suo enigmatico compagno riflettesse, finalmente si volse verso il giovane e lo esaminò con particolare attenzione e gli disse.

— Mi sembrate deciso e fermo di carattere, ma non siete francese benché parliate questa lingua molto bene.

— Sono italiano — rispose il giovane — ho ventiquattro anni, provengo dalla R Aeronautica col grado di sergente e possiedo il brevetto di pilota.

— Bene, ho piacere che siate italiano e quindi simpatizzante per la mia Patria, perché la missione che vi affiderò esige coraggio e scrupolosità, doti che a voi non mancano, e sono felice che il destino abbia mandato voi al posto di tanti avventurieri che pullulano in questa metropoli.

Cessò un istante di parlare e stette un momento in riflessione, poi riprese:

— Vi sono da guadagnare ventimila franchi.

— Ventimila franchi! — esclamò Roberto — è una fortuna. Ma ciò che mi promette è almeno onesto?

— Scrupolosamente onesto, patriottico, ma pericolosissimo — e sillabò quest'ultima parola — La mia Patria è insanguinata, e percorsa da una follia devastatrice, una guerra civile la strazia mettendo di fronte in odio feroci dei fratelli. Come avrete capito, essa è la Spagna.

Fecce nuovamente una pausa come raccogliesse dei pensieri, poi proseguì. — Sono il rappresentante del Governo nazionalista, quindi sono sorvegliato da membri del Governo rosso di Valencia che osservano ogni mia mossa.

— Che dovrò fare — interruppe Baldi.

— Ecco qua — proseguì l'interlocutore abbassando la voce — Si tratta di portare un plico a San Sebastiano, al generale Alonzo de Ercilla Zuniga. Siccome sono carte riservatissime, il nemico ha molto interesse a conoscerne il contenuto. Appena esse siano giunte al destinatario, vi saranno con-

segnati i ventimila franchi. Accettate?

— Accetto — rispose semplicemente Roberto.

Un lampo di soddisfazione brillò nello sguardo del console, che fissò con compiacimento il giovane.

— Non mi resta che darvi le ultime istruzioni. All'aeroporto del Bourget, nell'ultimo capannone a sinistra, troverete lo apparecchio già pronto; terrete la rotta che più vi parrà opportuna. Ora dirigetevi subito verso il campo perché è quasi notte. Ricordatevi che prima dell'alba le carte devono essere al sicuro — mormorò come un soffio — Prendete — e gli consegnò un pacchetto avvolto in tela e coperto da bolli di ceralacca. — Buona fortuna! — Così dicendo, aprì lo sportello della macchina e Baldi discese.

Si trovò un po' sbalordito in mezzo alla strada. Senza il pacchetto che girava e rigirava fra le mani e senza l'automobile che filava verso la città, avrebbe potuto credere di avere sognato.

« Mi sono cacciato in un bel pasticcio — mormorò fra sé — Missione segreta: c'è pericolo di arrischiare la pelle, ma dopo tutto le avventure mi sono sempre piaciute, e le sognavo tanto da piccolo; ora eccomi accontentato ».

Così monologando, camminava dirigendosi verso l'aeroporto, non accorgendosi di essere pedinato a qualche metro di distanza da un individuo.

Arrivò al Bourget. Vi penetrò indisturbato, confuso con la folla. Era un po' stordito dal via vai che vi regnava; apparecchi che partivano ed atterravano, viaggiatori che trasbordavano da un velivolo all'altro. Nella modernissima aerostazione vi regnava il perfetto dinamismo moderno.

Baldi non aveva mai visto un traffico simile ed era stupefatto: gli pareva una visione del duemila. Ma ritornò ben presto alla realtà; il dovere s'imponeva.

Avvistato il capannone, si diresse colà. Il misterioso pedinatore, dopo aver osservato ove si dirigeva il giovane, si era eclissato.

L'apparecchio che Roberto doveva pilotare era un « Caudron 250 HP », a cabina, veloce; da conoscitore, giudicò che doveva raggiungere i trecento Km all'ora.

Poiché era sul limitare della rimessa e le porte erano ampie per poter passare, decise di partire così senza trascinarlo fuori. Qualche minuto dopo, tra un sordo rissar d'elica ed il borbottio del motore, il velivolo elegantemente decollava e si immergeva nell'oscurità del cielo.

Il motore rombava alla perfezione, tutto procedeva con regolarità. Ma ad un tratto un corpo freddo che gli toccò la nuca, lo sconvolse. Girò la testa quel tanto che gli permetteva di vedere. Un individuo ghignante puntava su di lui una rivoltella di rispettabili dimensioni. Rinunciando per il momento ad intavolare discussione, anche per il fracasso del motore, si occupò solo dei comandi.

Non trascorse molto tempo che sentì nuovamente la canna fredda toccargli la nuca, mentre un biglietto passava davanti ai suoi occhi. Conteneva poche parole: « Rotta a sud-est verso il golfo di Guascoagna ».

Non vi era altro che ubbidire. Col cuore pieno di rabbia, deviò dalla rotta. Cosa valeva ribellarsi? Vi sarebbe stata una vittima e nulla più. La canna della rivoltella era pericolosamente vicina, il pilota sarebbe stato perduto per sempre, meglio per il momento ubbidire.

Il volo procedeva regolare nella notte. Verso l'una sorvolavano la costa; il mare si distingueva nell'oscurità, segnato dalla schiuma biancastra delle onde che si frangevano contro terra.

Il passeggero misterioso, che era sempre stato impassibile, fece cenno di puntare al largo. Roberto lo guardò; l'altro per risposta gli sfiorò la nuca con la bocca della rivoltella. Bisognava ubbidire.

Dopo qualche tempo di volo sul mare, gli venne fatto cenno d'abbassarsi. Il passeggero ora scrutava con attenzione verso il basso, come se cercasse qualche cosa. Dovette certamente trovare, perché agitò tre volte una lampadina rossa, poi fece segno al giovane di abbassarsi ancora.

Ormai erano ad una cinquantina di metri dal livello dell'acqua.

— Bisogna scendere là sopra — scrisse sul taccuino il passeggero.

Roberto guardò sotto e vide un grosso incrociatore che batteva bandiera ribelle.

— Atterrare là! Ma siete pazzo! — urlò il povero giovane — Si vede che non siete pratico; andiamo ai trecento all'ora.

— Fate come vi dico, c'è spazio sufficiente — scrisse di nuovo lo sconosciuto.

Roberto strinse i denti, pensò che una volta nelle mani di quelli là, il suo destino sarebbe segnato. Spense il motore e si calò in volo librato cercando di portarsi al centro del ponte, scese un po' spanciando, scivolando un po' a destra un po' a sinistra per diminuire la velocità. La coperta era sgombra; forse erano già aspettati. Posate le ruote sul ponte, mise in azione i freni, ma questi non attenuarono troppo lo slancio, l'apparecchio urtò contro la torretta prodiera e si sfasciò. Baldi sentì un grande urto e perdette i sensi.

Quando rinvenne, era caricato in un locale della nave. Curvi su un tavolo due uomini esaminavano attentamente qualche cosa. Si toccò in tasca: il plico non c'era più. Finse di essere svenuto.

— E' proprio il plico che cercavamo — mormorò uno di essi — Ci è costato delle fatiche per averlo, senza contare che Ramirez ha le gambe spezzate.

« Se lo merita » — pensò il giovane.

I due continuarono ad esaminare le carte. Roberto si chiedeva la ragione di quella discesa su di una nave con tanti campi terrestri su cui il rischio era minore. Mentre faceva queste riflessioni, un brutto ceffo comparve sulla soglia e gridò ai compagni: — Una nave nazionale — Nel contempo echeggiò una cannonata. Tutti corsero via. Alle parole « nave nazionale ».

una folla di idee e di progetti passarono per la mente del giovane.

Balzò sulle carte abbandonate, afferrò le salive di corsa la scaletta, sbucare sul ponte, scavare il bastingaggio, tuffarsi nell'acqua e raggiungere la nave che aveva scorto appena sul ponte fu come un sogno.

Per buona ventura era stato scorto e fu subito issato a bordo, mentre la nave avversaria si allontanava a tutto vapore.

Roberto, narrate le sue peripezie e consegnate le carte preziose al comandante, si addormentò sfinito dalle emozioni, ma contento di avere contribuito da buon italiano e perfetto fascista a favore dei nazionali, contro la barbarie bolscevica.

Alberto Fenoglio

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

È l'unico "manua" 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.

È un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 150 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

## AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

## OFFICINE MONCENISIO

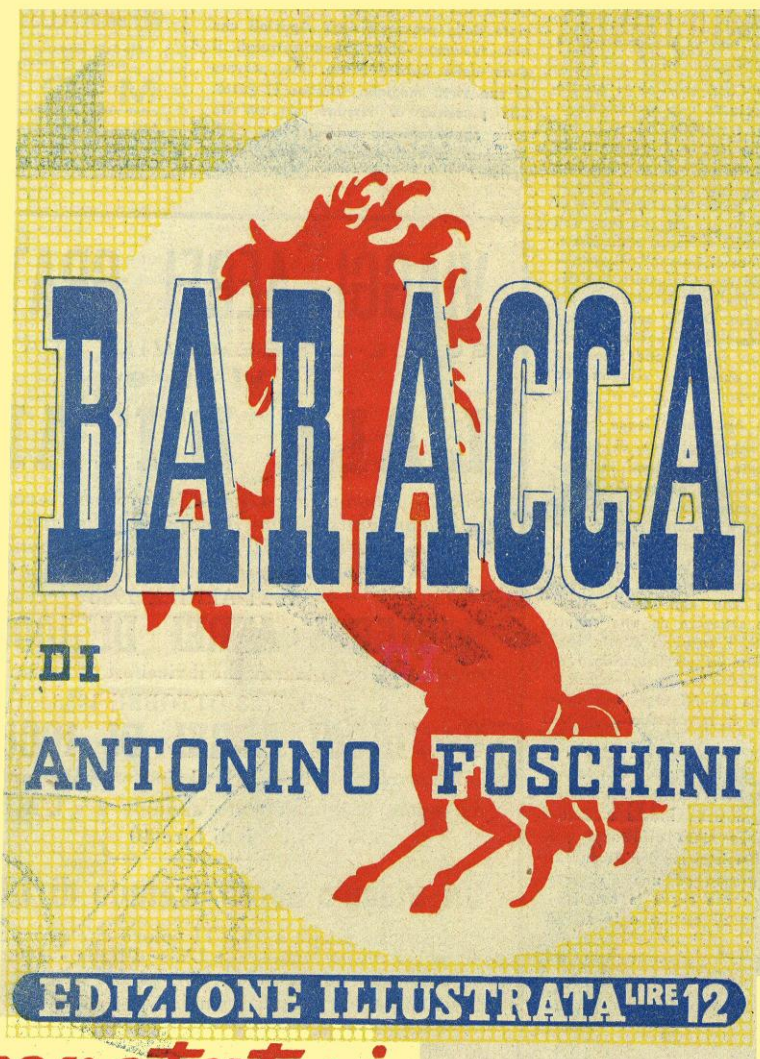
GIÀ AN. BAUCHIERO

Soc. An. Capitale versato L. 14.000.000

Sede in Torino - Stabilimento in Condove

Trasformazione e riparazione di aeromobili  
Costruzione di parti di ricambio per detti  
Materiale bellico per aviazione

*imminente*



*prenotatevi*

**ECCO**



IL VOSTRO DISTINTIVO



In vendita agli abbonati per L. 2  
ai non abbonati . . . " " 4  
(Dimensioni: m/m 16 di diametro)

*Eseguite i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1-24718 intestato all'Editoriale Aeronautica - Roma*