

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

C^m 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



NEL 3000 - GEROLAMO, NON PASSIAMO PIÙ DA QUESTE PARTI: SONO PIENE DI MISERABILI
CHE VANNO IN AEROPLANO...!

GLI SPECIALIZZATI NELLA GUERRA DI SPAGNA

Quando dalla sommità di un osservatorio spagnolo si scorge all'orizzonte una completa formazione di squadriglia o di gruppo che avanza e puntualmente arriva sull'obiettivo avversario, e dopo venti azioni consecutive, la medesima formazione riorna ancora puntuale sul nemico, sempre con lo stesso numero di unità; ciò, esaminato attraverso le lenti di un binocolo, sembra un normalissimo e direi fatale avvenimento di guerra. Non è così. Chi ha lungamente vissuto sui campi dell'Aviazione Legionaria ritiene, invece, tale continuativa e integrale efficienza dei mezzi di volo come un risultato di eccezionale pregio. La perfezione delle macchine, l'organizzazione dei servizi a terra, l'intelligenza e il valore dei comandi non bastano. Volontaria fatica ci vuole, e privazioni, e resistenza, e intelligente iniziativa e inesausto ardore di specialisti. Son questi gli addendi che l'un l'altro sommati permettono, in guerra, di conseguire un così felice bilancio.

Avemmo modo di valutare appieno le qualità dei nostri uomini — tutti vergini ai rischi e alle difficol-

tà della guerra — durante il soggiorno alla "Cascajera", nelle campagne sivigliane, in attesa delle operazioni militari di Malaga. Tolto qualche motorista, armiere, montatore e radiotelegrafista anziano, il grosso dei "brigada" era costituito da ragazzotti poco più che ventenni. "Bisogna stimolarli e sorvegliarli — si diceva — son giovani".

Il 28 gennaio, dopo un mese di pioggia insistente, un funesto ciclone oceanico con vento di duecento chilometri orari si abbattè sulle pianure andaluse. Divelti i robusti ancoraggi alari, abbattuti i monti di sacchi di terra addossati alle ruote e alle code, alcune apparecchi da bombardamento della "Cascajera", furono preda del vento. I nostri uomini, già sfibrati da un mese di continuo lavoro operato sotto il più inclemente dei cieli, centuplicarono gli sforzi. Sulla breccia fin dalle prime luci dell'alba, incuranti del freddo, taluni con semplici combinazioni di tela, scalzi, fradici, squassati dall'acqua e dal vento, eccoli là, agguantare all'unisono un aeroplano che rincula e inchiodarlo di nuovo a terra, arrampicarsi svelti sui motori per fermare una cappa

che sbatte, trasportare all'asciutto, a spalla, il materiale più vulnerabile, ruzzolare e sollevare bombe di un quintale, stringere gli ancoraggi allentati, asciugare e tamponare le armi; agguantare al volo una tenda già preda del vento, fuggire allegramente il bestiame brado che, impaurito, sconfina nel campo. Quando il fradiciume e la stanchezza ha loro fiaccato le ossa, si rifugiano nella povera capanna di terra impagliata che sorge all'ingresso del campo. Si denudano in cucina, asciugano le combinazioni che il mandriano, padrone di casa, offre loro insieme a una broda nera che ha sapore di asfalto: eppoi si ricacciano a testa bassa sotto l'impeto furioso della pioggia. Basta. I danni patiti dalle macchine avrebbero disarmato le più volitive creature. Otto giorni dopo, quegli stessi apparecchi, tutti, senza esclusione alcuna, lucidi, freschi, efficienti, bombardarono, in vista di Malaga, le difese nemiche.

Un'incuria qualunque, pur d'insignificante apparenza, una riparazione male eseguita, una sorveglianza superficiale compromettono o vietano l'uso del mezzo, quando non e-

spongono cinque giovinezze e una macchina preziosa a irrimediabile fine. In guerra le difficoltà di ordinare i minuti lavori quotidiani, sostituire un organo lesa, compiere una veloce riparazione, talvolta senza disporre di materiale adeguato, rifornire di olio e di essenza, caricare e scaricare bombe, e via dicendo, sono, pur disponendo, ripeto, di una predisposta perfetta attrezzatura, veramente enormi. Campi sopraelevati oltre i mille metri di quota, terreni motosi che ingoiano le gomme degli autocarri e dei velivoli; i velivoli stessi dislocati molte centinaia di metri lontani l'uno dall'altro e costantemente all'addiaccio esposti al gelo notturno, alle piogge, ai venti, alle nevi che il cielo di Spagna, dal parallelo di Madrid in su, regala per nove mesi dell'anno, costituiscono il crudo anfiteatro ove si svolge la vita dei legionari alati. Non basta. Quando il motorista, l'armiere, il radiotelegrafista da bombardamento ha compiuto le sue fatiche a terra, monta in fusoliera e, a differenza delle altre specialità, vola e combatte, e appena l'apparecchio è rientrato in sede, riprende con svelta prontezza la sua inesauribile attività per l'azione successiva. Nei periodi in cui le truppe rosse o amiche sono in fase offensiva, le azioni stesse si susseguono, di giorno e di notte, senza soluzione di continuità. Ma i nostri ragazzi non si lamentano né si disarmano mai. Il freddo che taglia la faccia e rattrappisce le dita, gli strapazzi continui, l'insonnia, le difficoltà, il rischio, agiscono sui loro muscoli e sui loro nervi come uno stimolo vivificante. Nei momenti peggiori sanno cavare ancora, dalla radice di loro stessi, nuove fiamme di energia e di entusiasmo. Stupendi.

Lavori improbi, come la sostituzione dei quarantadue motori di un gruppo da B. T., che in un aeroporto di pace, disponendo di assistenza, attrezzatura, ricovero (in guerra necessariamente negati), impegnerebbero almeno un mese di tempo, vennero portati a compimento, con turni di squadre diurne e notturne, in una settimana precisa. Sanno lavorare. E sanno combattere. E sanno morire. In una tragica notte nelle corsie dell'ospedale di Soria ho veduto morire quattro di questi semplici soldati, feriti da un bombardamento aereo nemico. Morire con serenità, con quella fiera serenità di chi ha compiuto il dovere di soldato.

Roberto Mannelli

(da «Aviazione Legionaria», numero unico edito dall'Editoriale Aeronautica in vendita presso tutte le edicole a lire una).

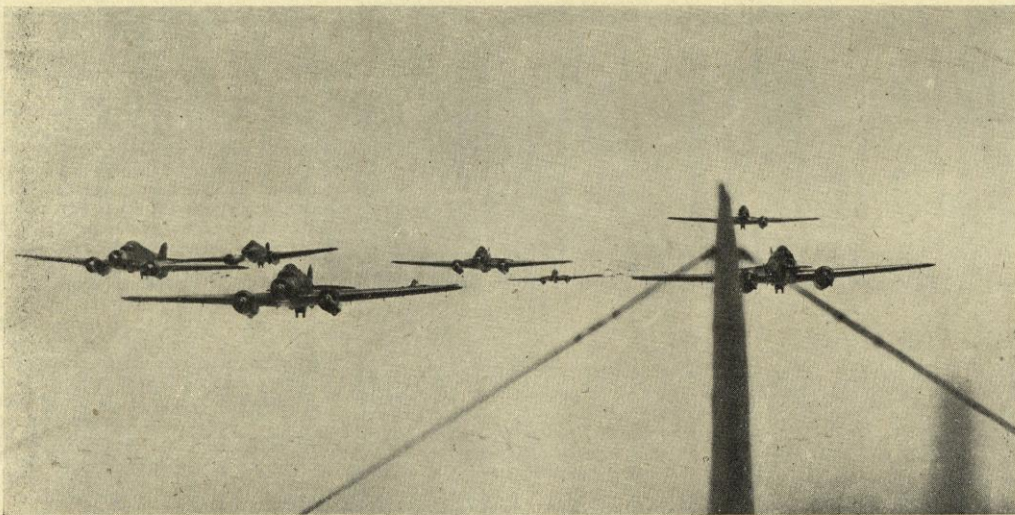
Il "Collier Trophy" della navigazione aerea

Il «Collier Trophy» la più alta istituzione americana per i voli compiuti dagli aeroplani commerciali, è stato assegnato per l'anno 1937 alla Compagnia «Panamerican Airways». Alla Casa Bianca il Presidente degli Stati Uniti ha consegnato la magnifica Coppa nelle mani del Presidente della Società aerea americana. È la prima volta che il trofeo viene a premiare questa Compagnia aerea che ha effettuato un vero lavoro da pionieri in vista del traffico aereo transatlantico e che ha aperto nuove vie alla organizzazione dei trasporti aerei di lunga distanza.

Non è fuori di luogo ricordare che la Panamerican, dopo l'apertura del servizio aereo transpacifico, ha compiuto centoventicinque volte il viaggio in questione con passeggeri fra San Francisco e Manila con la più grande regolarità e senza alcun incidente.



Posizioni rosse a Passo dell'Escudo bombardate dall'aviazione legionaria



Una originale fotografia di una squadriglia di veloci « S. 79 » mentre si dirigono sul bersaglio.

un aereo fascio littorio, che sorvola altissimo e si perde ad oriente, nella gloria del sole di maggio.

E' terminata la prima fase delle esercitazioni aeree. Ma non v'è sosta: un nuovo rombo empie il cielo per un istante abbandonato dalle ali tricolori. Sono i « Ro. 37 » che vengono a compiere la loro missione di ricognizione ed attacco al disopra della città industriale supposta intorno alle rive dell'insenatura. Sul terreno sono tracciate in bianco le piante degli edifici più importanti: officine, serbatoi, gazometri, un bacino di carenaggio con due navi. Dalla riva, un arco di cerchio di centoventi boe indica il molo, presso il quale galleggiano due autentici piroscafi: vecchie navi che tra pochi minuti serviranno di obiettivo ai puntatori degli stormi da bombardamento.

Prima che i « Ro 37 » siano giunti sulla zona industriale, una formazione di apparecchi « A. P. 1 » d'assalto e combattimento gli è sopra. Grappoli di bombe antiaeree, lanciati da questi ultimi, piovono sul nemico circondandolo di una miriade di esplosioni. La formazione di « Ro 37 » è sconvolta, e sgombra il cielo che resta punteggiato di nuvolette brune.

Ma il pericolo non è cessato per la città che è simulata davanti all'azzurro calmo del Tirreno: ecco sorgere all'improvviso, già vicinissimi, gruppi compatti di « Breda 65 ». Gli aerei scendono dove è supposta la presenza di truppe accampate. Le mitragliatrici sgranano il loro rosario di colpi empinando l'aria di un frastuono che nasconde l'urlo dei motori: i monopiani sono già sul campo, e lo sorvolano spezzonandolo per tutta la sua estensione.

Il terreno viene nascosto da una cortina di fumo: le esplosioni echeggiano dovunque a decine, a centinaia... lampeggiano tra il fumo bianco e denso che aumenta di volume, che si alza in una grande quantità di zampilli.

Dal vicino campo una squadriglia di caccia adibita alla difesa della città si alza in volo, e fuga in breve l'avversario con il suo attacco deciso e rapidissimo.

Siamo alla fase culminante della manifestazione: il bombardamento del porto e della città. Si disegnano, alti sull'orizzonte, gli stormi che vengono a bombardare. Sono gli « S. 81 » del 3° Stormo, i primi a giungere. Tutti i visi sono alzati verso i veloci trimotori: tutti gli sguardi sono fissi nel cielo nell'attesa di scorgere le bombe staccarsi dai velivoli che volano a 2000 metri di altezza.

Ecco! Al disotto della prima squadriglia è apparsa una quantità di puntini neri che scendono ondeggiando.

Le bombe compiono una traiettoria che le porta fatalmente sugli obiettivi. La prima salve è centrata splendidamente: intorno ai due piroscafi l'acqua si solleva in una cortina altissima di spruzzi; la terra si scuote sotto l'urto poderoso delle esplosioni delle quali si intravedono i lampi balenare attraverso il velo di fumo. In ritardo per la distanza, ci giungono le detonazioni fortissime.

E ancora le salve piovono sull'obiettivo. I puntatori meritano tutto l'elogio dei comandanti: la rosa di tiro, di cui le navi costituiscono il centro, è strettissima. Poche decine di metri, entro le quali è un inferno di esplosioni. Si vede distintamente una bomba colpire la poppa della nave più vicina, che si solleva sui vortici di schiuma che la circondano, per poi ricadere con le sovra-

strutture squarciate. Anche l'altra nave è colpita, e si sbanda sulla destra sino ad immergere il ponte.

Le bombe piovono ancora d'intorno, sconvolgendo il basso fondale che si alza in vulcani di sabbia. Le due navi sono completamente nascoste ai nostri sguardi da una cortina di pulviscolo acqueo e di fumo nerastro. Ora questo si dissipa, e lascia scorgere i due piroscafi, ambedue appoppati e sbandati sulla destra, e che ormai poggiano sul fondo della rada le carene aperte dalle esplosioni.

Uno stormo di « S. 81 » si dirige verso il bacino disegnato a terra, e nel quale è supposta la presenza di altre due navi.

L'occhio accompagna le bombe nella loro parabola discendente, sino al bersaglio anche questa volta colpito in pieno. Il suolo riprende a sussultare violentemente, mentre laggiù, dove sono gli obiettivi, le esplosioni squarciano

la terra. Una nube di fumo nero si solleva e stagna nell'aria. Nuvolette di pietrisco sorgono intorno alle esplosioni, si spandono. Come un brivido bianco di luce percorre la spessa nuvolaglia: sono tanti cerchi luminosi che si agitano, si incrociano, svaniscono sul fondo nero che aumenta. I lampi rossi degli scoppi appaiono dovunque, senza pausa. Tutta l'aria è piena del rombo delle esplosioni, la terra non cessa di scuotersi sotto la forza che la dilania a poche centinaia di metri di distanza dal noi.

Ancora una volta le navi alla fonda vengono prese di mira.

E' il 5° Stormo di « S. 81 », che si dirige verso la piccola rada già devastata dalle salve precedenti.

Ecco di nuovo l'acqua sollevarsi in un turbine bianco di schiuma intorno alle fiancate lacerate dagli urti. Le navi compaiono e scompaiono alla nostra vista attraverso le nuvole di fumo che si vengono formando e che dileguano lentamente, lasciando nel cielo una nebbia grigiastra.

Le navi sono nuovamente colpite in pieno. Un'esplosione divampa improvvisa sul ponte della prima, squarciandolo ancora. Il battello si agita sotto le sferzate violente, e cozza contro la nave che le sta accanto.

Il 6° Stormo di « S. 81 » punta sopra il bacino di carenaggio, che già reca i segni del tiro del 4° Stormo che lo ha preceduto pochi minuti prima.

Ancora una volta il tiro è esattissimo.

Le esplosioni delle bombe di grosso calibro irradiano intorno lunghi tentacoli di fumo nero: pietre e zolle si sollevano e solcano l'aria squassata dalla forza immensa delle tonnellate di esplosivo che deflagrano simultaneamente coprendo il suolo di vampe accecanti.

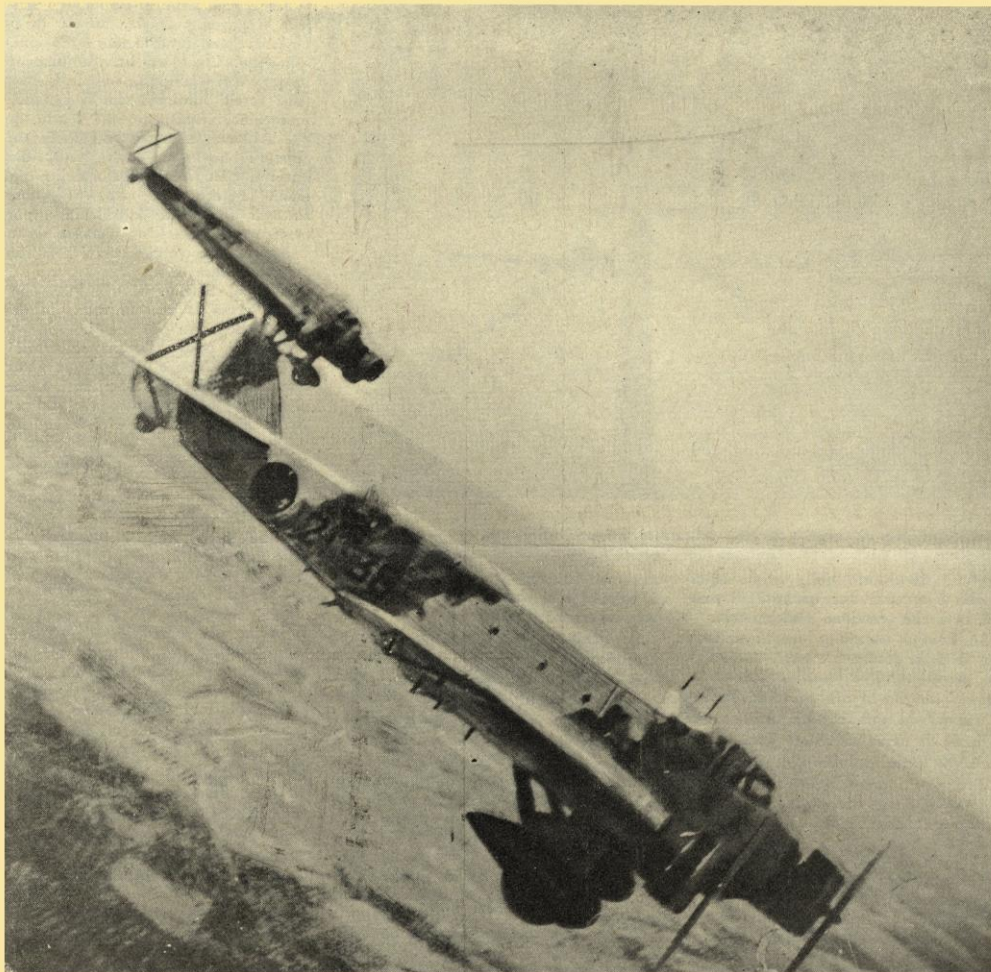
Ora il tiro si sposta verso la zona industriale.

Sono gli « S. 79 » del 1° Stormo, che rovesciano una pioggia di bombe sopra i supposti stabilimenti militari.

Alla nostra destra, un'altissima parete nera di fumo sbarra la vista. Si intravedono ancora i lampi degli scoppi balenare di continuo, e i brividi lunghi



L'« assalto » attacca di sorpresa il campo d'aviazione e il vicino accampamento mentre i piloti della « caccia » corrono ai loro apparecchi per lanciarsi a loro volta nel cielo.



Trimotori legionari che solcano il cielo della Spagna rossa verso gli obiettivi da bombardare.

(Esclusività Editoriale Aeronautica - Roma)

di luce bianca percorrere la spessa muraglia di fumo.

Quando quest'ultimo si è un po' diradato, il 2° Stormo, composto di velocissimi « Br. 20 », esegue un bombar-

damento con bombe nebbiogene a tempo. Giunti a cinquanta metri dal suolo, i pesanti fusi di acciaio esplodono tracciando scie di fumo che restano a lungo nell'aria.

Il rombo dei velivoli si allontana sempre più, svanisce verso Nord.

La manifestazione aerea è terminata.

Guer.

VOLO A VELA SUL CAMPO ROMA

Come per incanto in questi ultimi giorni il campo di Centocelle s'è trasformato in una immensa tendopoli dove decine di migliaia di giovani della G.I.L., venuti da ogni parte d'Italia, hanno vissuto giornate di febbrile attività che hanno avuto il loro coronamento con le manifestazioni davanti a S. M. il Re Imperatore, davanti al Duce ed al Führer. Circa quattrocentomila persone, che affollavano le vaste tribune, hanno ammirato ed applaudito a lungo questi giovanetti che, come veterani consumati all'esercizio delle armi, hanno rinnovato i fasti guerrieri delle grandi parate militari. Si è avuta la lucida impressione di vere e proprie azioni belliche, comandate con intelligente accortezza, eseguite con adamantina disciplina, con ordine perfetto.

Talvolta, ascoltando un pezzo di musica forte, in cui lo spirito si culla e si perde in ebbrezze indefinibili, in cui un brivido scuote tutti i nervi, si sente il bisogno dell'intermezzo dolcissimo che ridoni la calma, che riposi l'anima. Tale

è stata l'impressione di questo spettacolo di forza allorché gli alianti sono comparsi sul cielo del campo, sopra le migliaia di teste. È stato uno spettacolo grazioso che ha entusiasmato, che ha completato il quadro di questa meravigliosa manifestazione.

Primi a debuttare con manovre elementari e ben misurate sono gli alianti "Cantù" che dimostrano le prove di volo per il conseguimento degli attestati A e B. Sono stati lanciati con il verricello che è il sistema di lancio ormai adottato in tutte le scuole italiane e che ha eliminato il faticoso lancio coi cavi elastici e la necessità di scegliere zone collinose e spesso solitarie e prive di tutti i più indispensabili mezzi logistici per svolgere l'attività didattica. Ora, mediante l'impiego del verricello, il volo senza motore si fa su qualsiasi terreno piano ed in prossimità di centri abitati.

Gli apparecchi-scuola sono appena scomparsi che sul cielo compaiono ben cinque alianti "Grifo" rimor-

chiati da cinque "Caproncini". Se ne vanno tranquillamente in fila indiana, a perfetta distanza. Improvvisamente i "Caproncini" si allontanano, mentre i cinque apparecchi, quasi tenuti l'un all'altro da qualcosa di rigido e di invisibile, si sono sganciati con manovra impercettibile ed iniziano una ruota orizzontale che via via si avvicina al suolo. Silenziosi, tranquilli, sembrano cinque gabbiani che si tuffino nell'onda, che veleggino verso la cresta d'un flutto... Ma intanto qualcosa è comparso lassù e tutti gli sguardi si volgono nuovamente verso l'alto. Sembra impossibile, ma è proprio così: un unico apparecchio a motore rimorchiato con evidente fatica tre apparecchi piccolissimi, sembrano tre moscerini color noce: sono tre "Cat-20", il minuscolo veleggiatore acrobatico che è una prova della genialità dei nostri costruttori. Pur non avendo delle eccezionali doti di veleggiamento, il "Cat-20" è un apparecchio maneghevolicissimo, molto sensibile e permette qualsiasi manovra acrobatica. E' un

ottimo apparecchio d'addestramento che serve alla rifinitura del pilota già formato ed un po' è anche il diletto dei "manichi stagionati".

I tre moscerini si sono staccati conservando la perfetta formazione di pattuglia, fanno alcune virate e poi affondano, alzano le piccole prue verso l'alto, si capovolgono ed escono in picchiata dopo aver eseguito una perfetta gran volta alla contro ala, alla medesima distanza. Il pubblico è rimasto estatico a questa manovra eseguita con tanto sincronismo ed ha ammirato ed applaudito i tre giovani piloti, i tre bravi piloti che con maestria insuperabile, pur privi d'un motore che dia modo di variare la velocità, di frenare lo apparecchio, se così si può dire, hanno eseguito la non facile prova come se i tre apparecchi fossero stati comandati dalla stessa mano, diretti dallo stesso cervello. Si sbizzarriscono nel cielo ricamando ampie volute ed i gregari non mollano il capo-pattuglia, quasi alla partenza avessero giurato di mantenere tale consegna, e la mantengono finché i pattini d'atterraggio sfiorano l'erba del prato per ritornare a terra.

Nuovamente gli sguardi sono fissi lassù nel cielo grigio, dove un paio di candide ali, lunghe e sottili, spiccano sul colore plumbeo delle nubi. L'apparecchio è altissimo e con una virata improvvisa lascia andare il rimorchiatore e picchia vertiginosamente, e s'impenna verso l'alto, ricade sul dorso e si assesta con precisione in volo rovesciato. Fa un lunghissimo tratto così, si raddrizza con manovra delicata ed incomincia a disegnare nell'aria una serie interminabile di geroglifici incomprensibili e meravigliosi. Pare impossibile tanta audace bravura del pilota, ed impossibile sembra l'impeccabile perfezione dell'apparecchio stabilissimo, docile a tutti i comandi, a tutti i voleri del pilota. L'apparecchio, lo "Sparviero", è di recentissimo collaudo ed è uscito dalla scuola di Pavullo dove è nato attraverso un lavoro lungo e paziente, attraverso cure meticolosissime.

Il pilota ha preso gusto e lo fa evolvere come una foglia in balia di un vento irascibile e volubile, a volte sprofonda, a volte risale, quasi una forza invisibile, un potere taumaturgico lo liberasse dai tentacoli della gravità: ma non è un potere taumaturgico, è il miracolo della velocità che genera sul dorso e sul ventre delle ali agilissime quella forza dinamica che lo innalza, è il miracolo del suo peso stesso che genera la velocità... è il (paradosale) volo senza motore insomma, il volo naturale, il volo dei falchi.

Con un'ultima puntata sulla folla l'apparecchio scompare lasciando negli orecchi il sibilo della velatura schiaffeggiata dal vento e negli occhi la visione stupenda dei suoi ricami, simili a segni cabalistici, da poco svaniti sul cielo del campo.

Questa rassegna d'ali è stata la dimostrazione pratica e luminosa dei passi faticosamente compiuti dal volo senza motore in Italia, fatiche che durano da anni; ma la dimostrazione trionfale di oggi, l'avvento del verricello, del volo rimorchiato, l'organizzazione delle scuole in seno alla G.I.L., l'ottimo materiale di volo, e soprattutto l'entusiasmo e la passione che animano i pionieri, i fautori e le migliaia di seguaci, danno la sicurezza che il volo senza motore, fedele ai principi di impiego adottati in Italia, fornirà alla R. Aeronautica un continuo afflusso di fresche, entusiaste e capaci giovinezze. L. B.

PRIGIONIERO

L'apparecchio era stato colpito ancora una volta ed ora non rispondeva più ai comandi. Sentivamo che sarebbe precipitato fra breve. Ora ondeggiava paurosamente, cadeva, poi si sollevava come in uno sforzo delle grandi ali e dei motori feriti. Aveva degli scarti improvvisi, e minacciò di entrare in vite. Intorno a noi si accanivano le nuvolette bianche e rosa delle esplosioni, e decidemmo di saltare giù.

Un'occhiata istintiva al cinturone del paracadute ed un'altra al terreno distante un migliaio di metri. Provavo una sensazione strana che, ancora oggi, analizzandola, non riesco a definire. Era la prima volta che mi gettavo col paracadute e le circostanze non mi permettevano davvero di starci a pensar sopra. Ricordo solo che mi convinsi che il più era muovere quel passo che mi avrebbe fatto precipitare; il resto sarebbe venuto da sé.

Ricordo che, mentre il motorista spariva attraverso l'apertura, sentii la mano del comandante battermi le spalle.

Ero calmissimo quando misi il piede nel vuoto.

L'ultima sensazione che ebbi nel lasciare l'apparecchio fu un lampo accecante e un gran colpo; poi sentii mancarmi il respiro d'un tratto e lo stomaco sembrò urtarmi in gola. Vidi la terra e il cielo succedersi rapidissimi non so quante volte e pensai, con un gran gelo nel cuore, che avrei continuato a cadere così chissà per quanto tempo.

Uno strappo improvviso che sembrò riportarmi in alto arrestò la terra sotto di me; e vidi con soddisfazione il grande ombrello bianco del paracadute ondeggiarmi sopra la testa. Ora andavo giù calmo e con un dondolio monotono da pendolo. I miei compagni scendevano seminati nell'aria a breve distanza l'uno dall'altro.

Cercai l'apparecchio e provai un senso di sgomento fortissimo nel vederlo ormai distrutto contro terra. Caro amico instancabile che tante volte ci aveva portato per i cieli tra le raffiche dei proiettili nelle azioni di guerra più difficili; quante volte avevamo trasalito con lui sotto la mitragliatrice avversaria, che segnava la fusoliera e le belle ali di tanti rapidissimi fori; quante volte il cuore generoso dei suoi motori ci aveva scagliato contro il nemico. Ed era caduto: così come un soldato nel campo della battaglia; aveva dato tutto se stesso, fino all'ultimo; ed aveva ora lasciato i cieli tante volte solcati, avvolto nell'aureola fiammeggiante che lo glorificava.

Distavamo forse tre o quattrocento metri dalla terra.

Scorsi dei soldati correrci incontro e qualcuno fermarsi a far fuoco. Poi vidi uno di loro, forse un superiore, gesticolare e cessarono allora di sparare.

Il motorista toccò terra per primo e subito gli furono sopra in quattro o cinque; notai dei movimenti bruschi come di una breve colluttazione poi lo vidi trascinar via, mentre si voltava a guardarci.

Caddi rotolando a terra impigliato tra le funi del paracadute e mi sentii subito gravare sopra i corpi di cinque o sei di loro. Ricevetti un gran pugno in testa che mi tramortì; mi giungevano le parole monche e lontane tra un rombo continuo sordo e insistente. Mi sentii sollevare e spingere; il terreno era vischioso e inciampai più volte in paletti, sassi e altre cose che non capii. Sparavano nelle nostre vicinanze e c'era un gran fermento ovunque. Venni gettato, insieme ai miei compagni, dentro una trincea strettissima dove molti uomini erano appog-

giati contro il muro intenti a far fuoco ogni tanto. Erano coperti di fango da capo a piedi: qualcuno con elmetto, altri con una bustina di panno in testa. Quasi tutti avevano un cappotto grande e largo, incrostato di terra. Si voltavano a guardarci e qualcuno rideva e altri non mostravano che indifferenza; avevano la barba lunga e il volto stanco. Piegammo verso destra.

Ero nervosissimo e pensavo che sarebbe stato meglio cadere insieme al nostro apparecchio piuttosto che esser fatti prigionieri.

Giungemmo dinanzi ad una apertura scavata nella terra che metteva in un piccolo vano, basso, con delle casse da un lato. Ci spinsero dentro e nel frattempo alcuni soldati ci legarono le mani dietro la

schiena; poi rimasero con noi due uomini di guardia.

Rivolsi la parola al mio comandante, ma immediatamente uno di loro ci intimò, in cattivo spagnolo, di far silenzio.

Eravamo seduti in terra e aspettavamo di esser condotti dinanzi a qualche ufficiale. Il tempo scorreva monotono e cominciai ad aver fame.

Venne dato il cambio alle sentinelle.

D'un tratto, una mitragliatrice vicinissima cominciò a scandire i suoi colpi metallici in un ritmo affrettato, e poco dopo, più da lontano, ci giunsero i tuoni di una batteria da campagna. Anche il crepitare della fucileria aumentava. Sapevamo i nazionali molo vicini alle linee rosse e speravamo ora in un attacco. Il cielo si era oscurato e violente raffiche di vento spazzavano la trincea. Non so da quanto tempo eravamo lì quando cominciammo a percepire le nostre artiglierie. Una ondata di gioia ci invase e ci guardammo l'uno con l'altro con gli occhi lucidi e il volto ridente. Un ufficiale passò di corsa seguito da un gruppo di mitraglieri; poi un altro con altre mitragliatrici; udivamo le loro voci gridare rabbiose mentre il rombo delle artiglierie si faceva più forte.

Sopra la nostra testa passò un frullare d'ali gigantesche e dopo un



Una nave rossa che trasportava materiale bellico al porto di Sagunto è colpita dal tiro infallibile dell'aviazione legionaria. (Esclusività Editoriale Aeronautica - Roma)

attimo uno schianto ci mozzò il respiro. Una granata era esplosa sopra di noi, poco lontano.

Non mi ero mai trovato a terra durante un'azione di artiglierie e ne ero stordito e emozionato. Questo duello di cannoni che, distanti, non si vedono né vedono l'avversario, e cercano e frugano e saggiano il terreno con le unghiate potenti dei loro proiettili, mi dava uno strano senso di eccitamento. Erano nell'aria odori strani e mille suoni cupi e stridenti, fortissimi e lievi come un soffio; i tonfi delle esplosioni si succedevano ininterrottamente ed ormai l'urlo degli scoppi era talmente forte da coprire ogni altro rumore; la terra tremava e sembrava che anche l'aria ne sentisse le ventate. Parea che un martello enorme volesse frantumare tutto e si accanisse metodico contro ogni sasso e contro ogni uomo.

Un soldato con una guancia sanguinante venne a chiamare uno di quelli che erano di guardia, e si allontanarono entrambi gridando

qualcosa di incomprensibile. Passavano uomini con casse di munizioni e mortai da trincea; avevano il volto teso e parlavano tra loro.

Un gran colpo, che sembrò vuotarci i visceri, ci fece istintivamente chiudere gli occhi; sentimmo il fischio delle schegge e il grandinare dei sassi e della terra vicinissimi; poi un altro subito dopo.

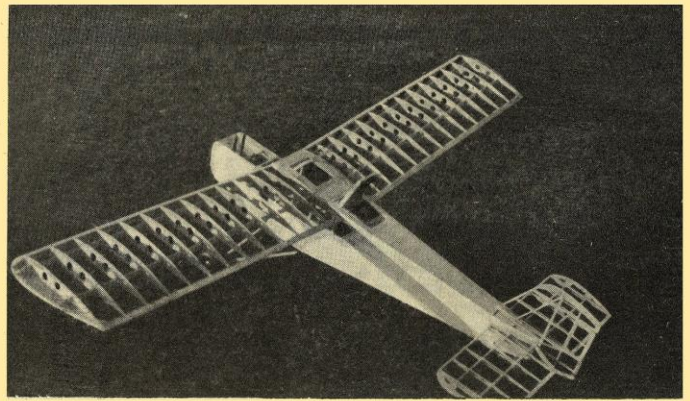
La nostra sentinella entrò con noi sotto il ridottino di terra e si accucciò con il fucile tra le gambe.

L'aria sembrava scossa da mani invisibili gigantesche e percorsa da brividi lunghi. In una pausa udimmo il tamburellare di una mitragliatrice lontana; poi una vampa enorme ci accecò e fummo gettati l'uno contro l'altro mentre sentii rovinarmi addosso una massa pesante che mi fece perdere i sensi.

Mi svegliai con una borraccia tra i denti mentre una voce diceva in italiano:

"Va là, bevi che è buono!..."

Agi



A. M. Villa, che gli aeromodellisti ricorderanno come uno dei loro più attivi compagni, e che attualmente risiede nell'America del Sud, ha costruito questo modello «Curtiss Robin», al quale applicherà un motore a scoppio Sincro Ace da 1/5 di cavallo.

operato con moglie e figli poteva vivere con 15 soldi al giorno, i parigini devastarono il 27 aprile 1789 i suoi laboratori che fiancheggiavano il parco dove il signor Montgolfier aveva eseguito nell'ottobre 1785, una esperienza col suo pallone aerostatico.

Il signor Réveillon riuscì a trovar scampo dalla furia della moltitudine che reclamava la sua testa, rifugiandosi nella Bastiglia dove rimase col consenso del ministro, nascosto per un intero mese. Da questo luogo egli dopo aver ricordato le sue benemerenze in fatto di fornitura di materiale per la costruzione dei globi volanti, si giustificò dicendo: «Io ignoro e non posso dire precisamente quale bocca impura abbia gettato l'ira e la rabbia nel cuore di tutti costei sciagurati».

Ma i palloni aerostatici non attiravano l'attenzione dei parigini che era assorbita, in questo periodo, da avvenimenti politici della massima importanza. Infatti, nel marzo 1789 un ingegnere, certo Ruggeri, avendo annunciato l'ascensione, a profitto dei poveri, di un pallone ad aria infiammabile della capacità di 450 piedi cubi, munito di un paracadute, il Giorno di Parigi fece a questo proposito il seguente commento: «Una esperienza aerostatica pare troppo usata per sperare ormai di cavarne grande profitto».

Infine Ippolito Gautier scrisse descrivendo gli avvenimenti dell'anno 1789:

«I palloni aerostatici! Noi siamo un po'

scettici su questo argomento. Ne abbiamo visti tanti! E da tanti anni! Essi hanno cominciato nel 1783. L'impressione è stata così profonda dapprima, l'entusiasmo così cieco! Tutto ciò non poteva durare. E quindi con la stanchezza, una delusione. Si attendeva ben altro: essi sono diventati monotoni alla fine questi palloni! A malgrado dei molti tentativi, degli accidenti celebri, a malgrado l'arditezza del paracadute, essi non hanno sufficientemente rincarato sul drammatico effetto della prima giornata. Essi non hanno dato quello che se ne era ripromesso: questa navigazione regolare, organizzata sulle ali del vento, questo popolamento delle vie celesti, queste battaglie dell'aria, questo volo del commercio attraverso il regno delle aquile, questo varo di un battello aereo che gli armatori dovevano munire di vele, di remi, di timone e d'equipaggio: tutto questo era stato progettato, tentato anche, ma che era diventato? Si parla bene ancora di dirigere questa meravigliosa vettura magica, che ha il dono di sollevarsi dalla terra e di librarsi nello spazio. Il 2 gennaio 1789 il barone Scott, capitano dei dragoni, uomo che nulla può scocertare, ha presentato a Luigi XVI un bel volume in 8° promettendo col suo titolo un «Aerostato dirigibile a volontà» e dicendo: «Coll'aiuto di questa macchina, i viaggi per lunghi che siano, saranno tutti felicemente compiuti». Nessuno però vi bada. Si è ormai persuasi che, su questo punto, qualche cosa per un pezzo ancora rimarrà oscuro all'uomo. Infine la caricatura se n'è occupata, e chi può resistere alla caricatura? Essa ci ha dato: la posta aerea o il mezzo di dirigere i palloni... coi cavalli, gli uccelli-pallone, gli uomini-uccelli, gli asini volanti: essa ha distribuito delle fischiate pel duca d'Orléans, disceso un po' precipitosamente e delle staffilate all'abate Miolan che non aveva potuto salire, ed al quale un pubblico canzonatore e furioso nel medesimo tempo distruggeva tutti gli attrezzi». Nulla si sa di preciso intorno alla sorte del signor Réveillon. Probabilmente egli si sarà rifugiato con la moglie che era riuscita a sottrarsi all'ira popolare nascondendosi nella casa d'un prete, in provincia e colà, cambiato nome, avrà assistito al crollo della Monarchia e allo sterminio di quella razza che era stata il veleno della nazione».

Aeronautica terapeutica

Un'iniziativa degna di appoggio, resa possibile dallo sviluppo dell'aviazione, è quella di adoperare il velivolo come sistema curativo per i malati di petto, per coloro che sono affetti di ipocondria e gli incatarrati delle vie bronchiali.

L'applicazione del volo per trasporti di malati, soccorsi d'urgenza e viaggi di medici da una nazione all'altra è da molti anni largamente usata in tutte le parti del mondo, di conseguenza l'iniziativa messa in pratica dalla Compagnia Aerea France-

SPIGOLATURE

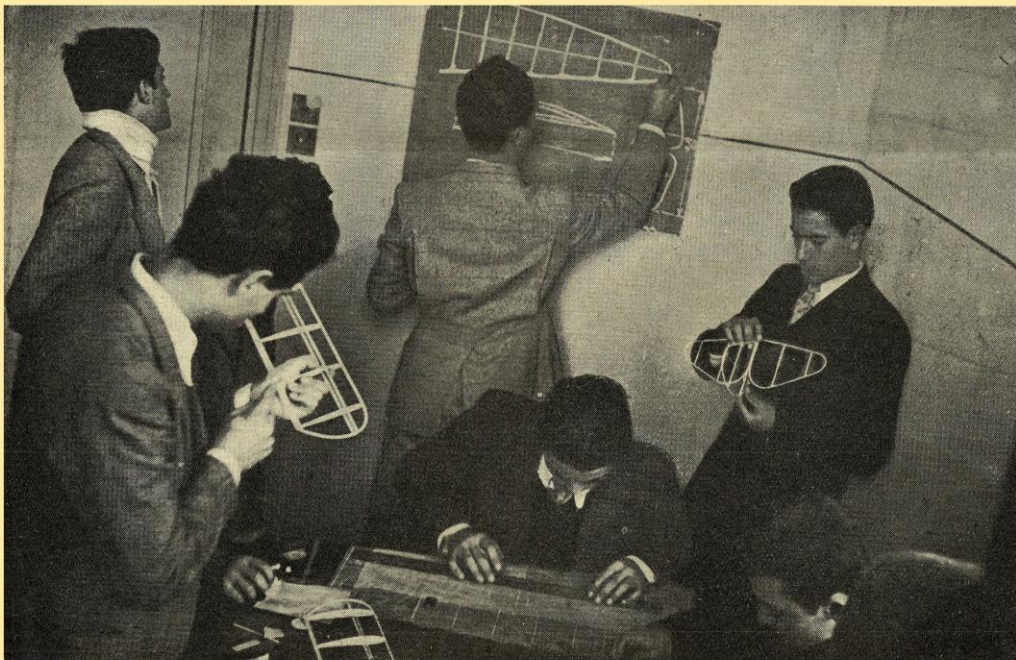
Il signor Réveillon

Sul cupo orizzonte del fatale anno 1789, si profila fra le vittime delle sommosse popolari, la figura del signor Réveillon uno dei primi commercianti che abbiano fabbricato in Francia della carta tinta alla moda inglese.

La storia non ha saputo ancora pronunciarsi in modo definitivo su questo personaggio che s'interessò d'aeronautica al punto d'introdurre nella confezione del tessuto che rivestiva gli aerostati delle importanti innovazioni e modifiche. Infatti, è accertato che fu la qualità dei suoi prodotti di carta velina e di carta vellutata che fu resa impermeabile spalmandola di una densa vernice, a permettere a Montgolfier, a

Charles e a Pilâtre de Rozier, d'innalzarsi a bordo delle loro mongolfiere e a far ottenere, nel 1785 al signor Réveillon una medaglia, premio istituito da Necker, quale incoraggiamento alle arti utili.

La sua manifattura poi, situata nel sobborgo di Saint-Antoine e conosciuta sotto il nome di Follia Titon, oltre ad essere autorizzata a fregiarsi del titolo di Reale, rivaleggiava nei metodi ingegnosi di fabbricazione, con le altre ditte concorrenti che certamente non vedevano di buon occhio il grado di prosperità raggiunto dal signor Réveillon. Per questa ragione unita alla diceria sparsa ad arte fra il popolo che il commerciante avesse sostenuto, nell'Assemblea elettorale di Santa Margherita che un



Un angolo del laboratorio aeromodellistico del Liceo Italiano di Tunisi mentre vi ferve il lavoro.

se di far eseguire, su prescrizione medica, voli ad alta quota sul mare, sui monti e sulle campagne, oltre ad essere ottima sotto molti punti di vista, permette d'eliminare il ricovero presso le case di cura che è di scarsa efficacia e richiede spesso un soggiorno lungo e costoso.

Inoltre, poichè un breve periodo di buona respirazione può neutralizzare molti mesi di respirazione urbanistica, questa prescrizione è consigliabile non soltanto ai malati delle vie respiratorie ma anche a coloro che soffrono di depressione nervosa.

E' ormai provato che un essere umano in un anno respira cento grammi di polvere fra minerali e organiche, le quali s'insinuano nei tessuti polmonari e possono provocare m'nuosole zone infiammabili dove è pronto ad insediarsi e a svilupparsi il bacillo della tubercolosi.

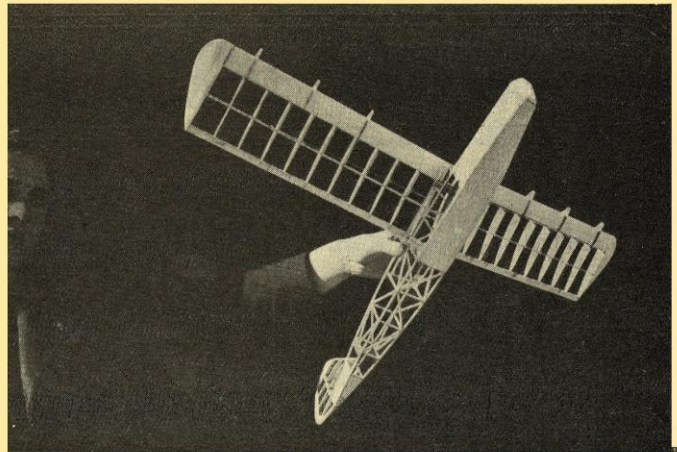
Per ovviare a tale inconveniente, per depurare i polmoni dall'effetto insidioso di queste polveri e offrire un autentico ristoro all'organismo umano, occorre quindi godere, ad intervalli, un certo periodo di purità assoluta d'aria che si può ottenere soltanto con il volo oltre i mille metri. Naturalmente il medico che conosce le condizioni del paziente, deve stabilire oltre la durata del volo, la sua direzione e la sua velocità.

Questo sistema, poichè è accertato che l'alta montagna o il mare non mantengono costantemente un'aria assolutamente pura, ha infine il vantaggio di essere accessibile a tutte le borse e di essere praticato non soltanto nei mesi estivi ma in qualunque stagione dell'anno.

Profeti aeronautici

Il signor De Sègur nelle sue memorie, in questa maniera descrive l'emozione che provarono i parigini, dopo la prima ascensione eseguita da Charles e Robert, dal centro del giardino delle Tuileries:

« I giorni susseguenti, in tutti i salotti di Parigi, si raccontava tutto quanto l'immaginazione poteva aggiungere alla verità. Si teneva già per sicuro il mezzo di dirigere i palloni, si vedevano numerose flotte attraversare gli spazi celesti: una discesa in Inghilterra non era che un giuoco; ben presto in mezzo ai lampi, nel regno delle folgori le nostre squadre e quelle dei nostri nemici si darebbero battaglia; alcune gentili donnine cominciavano a temere di sentirsi qualche giorno rapire nel bel mezzo dei nostri giardini da aeronauti turchi o barbareschi; i contrabbandieri si consolavano, i doganieri temevano forte la perdita della loro posizione... »



Lo scheletro di un bel modello in balsa costruito a Tunisi dagli aeromodellisti italiani delle Scuole Medie.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

In campo dirigibile si registrano: otto viaggi « Germania-Brasile-Germania » ed uno « Germania-Brasile-Stati Uniti-Spagna-Germania » comportanti 18 traversate oceaniche, dell'anziana aeronave tedesca « Graf Zeppelin » per un totale di km. 212.253 percorsi in ore 2101,26, ed il catastrofico naufragio del rigido americano di tipo Zeppe l'in « Akron » (il più grande dirigibile del mondo, denominato « incrociatore aereo »), affondato durante un uragano al largo della California, con 73 fra ufficiali e uomini d'equipaggio (2 aprile).

La notevole lunghezza dell'esposta rassegna, che pur fu limitata ai successi maggiori, costituisce, unitamente a quanto in precedenza già esposto sull'attività italiana nel Decennale, un'innegabile prova della straordinaria importanza attribuita nella storia del progresso aeronautico mondiale al 1933, il più denso di successi fra quanti lo precedettero e lo seguirono sino ad oggi.

XXXVIII

Aeroavvenimenti stranieri nel bilancio 1934-35

A differenza di quanto si era verificato sino al 1933 l'attività aeronautica mondiale di questi ultimi quattr'anni fu assorbita in gran parte dal febbrile intensificarsi degli armamenti aerei e dall'istituzione di avio-linee commerciali attraverso le zone oceaniche dei due Atlantici e del Pacifico. Non mancarono tuttavia imprese agonistiche ed individuali a carattere sportivo e turistico, svoltesi anzi in gran numero, e neppure successi di valore considerevole; questi e quelle, però, non destarono più interesse e meraviglia eccessive e vennero considerati avvenimenti pressochè comuni. Valutazioni queste conseguenti alle spettacolose affermazioni del progresso aeronautico nel glorioso anno del Decennale, che chiuse il periodo delle imprese sensazionali eroico-sportive per aprire quello delle pratiche realizzazioni commerciali e civili fra tutti i continenti.

Ognuno dei quattro anni intercorrenti dal 1933 al presente, pur non registrando successi sbalorditivi, contribuì sensibilmente al rapido estendersi del dominio aeronautico sulle più estreme regioni del globo, i cui cieli sono ormai quasi tutti percorsi normalmente dai velocissimi, sicuri e comodi aeromobili dell'oggi.

Gli avvenimenti più importanti del 1934 possono classificarsi come segue:

1) Attuazione del regolare servizio aeropostale tedesco « Germania-Sud America-Germania » (Dal 3 febbraio all'agosto: servizi quindicinali; dall'agosto in poi: servizi settimanali. Percorso di km. 13.855 suddiviso in tre parti: « Berlino-Siviglia-Las Palmas-Bathurst » con Heinkel terrestri; « Bathurst-Natal » con idro Dornier catapultati nei due sensi dalle navi appoggio « Westphalen » e « Schwabenland » dislocate nelle due basi; « Natal Rio de Janeiro-Buenos Ayres » con Junkers terrestri).

2) Voli sperimentali transatlantici francesi di posta aerea sul percorso « Senegal-Brasile-Senegal » (Dal 3 gennaio al 20 settembre: tre viaggi dell'idroquadrimotore Latécoère 300 « Croix-du-Sud » del Com. Bonnot; dal 25 maggio al 24 ottobre: tre viaggi del trimotore terrestre Couzinet 70 « Arc-en-Ciel » dell'atlantico Mermoz; dal 27 novembre al 18 dicembre: due viaggi dell'idroquadrimotore B'èr'ot Zappata 5190 « Santos Dumont » dei piloti Bossoutrot e Givon. Totale 16 transvolate del Sud Atlantico).

3) Voli transoceanici: « California-isole Hawaii-California » di sei idrobimotori americani Consolidated, dei Com. Hellers e McGinnis (11-13 gennaio: « San Francisco-Honolulu » in ore 24,38'; 8-9 marzo: percorso inverso, in ore 24,45'. Totale km. 7720); « Parigi-New York » dei francesi Rossi e Codos, sul Blériot Zappata da primato « Joseph Le Brix » (27-28 maggio: km. 5984 in ore 38,27); « New York-Moy (Irlanda) » dell'italiano Sabelli con l'Americano Pond, sul Be'lanca « Leonardo da Vinci » (14-15 maggio: km. 5000 in ore 32); « Harbour Grace (Terranova)-Flers de l'Orne (Francia) » dei fratelli polacchi Beniamino e Giuseppe Adamowicz, sul Be'lanca « Warszawa » 28-29 giugno: km. 5000 in 26 ore); « Inghilterra-Orcadi-Faroer-Islanda - Groenlandia Canada-Stati Uniti » dell'inglese Grierson, su idro'eggere D. H. « Puss Moth » (25 luglio: 12 settembre: km. 6500 in 8 tappe) e percorso inverso, degli americani Leight e Wilson, su idro Be'lanca (15 agosto: 8 settembre); « Wassega (Toronto)-Heston (Londra) » dei canadesi Cap. Reid e Ten. Ayling, sul bimotore leggero D. H. Dragon « Trail of Caribu » (8-9 agosto: km. 5800 in ore 30,50'); « Brisbane (Australia)-isole Fiji e Hawaii-Oakland (California) del noto transvolatore australiano Kingsford Smith ed navigatore Taylor, sul Lokheed Altair « Miss Southern Cross » (21 ottobre: 4 novembre: km. 11.634 in 2 tappe); « Olanda-Gujana e Antille olandesi » dei piloti Hondong e Van Ba'kom, con due sub'alterni, sul trimotore Fokker « Snip » (15 17 dicembre: da Amsterdam alle isole del Capo Verde in 3 tappe; 19-29 dicembre: transvolata atlantica di km. 3600 in 16 ore da Porta Praja a Paramaribo nella Gujana olandese; 21 dicembre: conclusione volo all'isola di Curacao. Totale km 11 mila in 5 tappe).

4) Corsa internazionale « Inghilterra-Australia » di km. 19.160 (Londra-Bagdad-Alahabad-Singapore-Porto Darwin-Charleville-Melbourne) per la « Coppo Mc' Robertson », disputata il 20 ottobre e giorni seguenti da venti equipaggi di varie nazionalità e ultimata dai nove seguenti: inglese Scott e Campbell Black, su bimotore leggero D.H. « Comet » (tempo primato assoluto di 2 giorni e 23 ore); olandesi Parmentier e Mell, su bimotore civile Douglas « C2 » (giorni 3 ed ore 18,17); americani Turner e Panzborn, su bimotore veloce Boeing « 247 D » (giorni 3 ed ore 21,45'); inglesi Catchart Jones e Waller, su « D. H. « Comet » (giorni 4 ed ore 22,20); neozelandesi Mc' Gregor e Walker, su « Miles-Hawks » (giorni 7 ed ore 10,19'); inglesi cugini Stodart, su « Airspeed-Courier » (giorni 8 ed ore 20,15'); australiano Mebrose, su D.H. « Puss-Moth » (giorni 9 ed ore 8,20'); danesi Hansen e Jensen, su « De-soutter-Mark II » (giorni 11 ed ore 17); neozelandesi Hewett e Kay, su D.H. « Dragon » (giorni 13 ed ore 18,30).

(Continua)

Piero Botto



Ancora un aspetto del bel monoplano, di cui pubblichiamo un'altra fotografia nella pagina precedente. Costruttore: A. M. Villa. Materiale: balsa.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

I PRIMATI DELLA CLASSE "MODELLI VOLANTI,"

Il recente primato di Enrico Morandi per modelli veleggiatori, di durata e distanza, è stato omologato come primato internazionale dalla F.A.I. che ne ha dato comunicazione alla R.U.N.A. in data 28 aprile.

E' già stato detto, nel comunicato pubblicato nel numero scorso, che il primato precedente era tenuto dal francese Robert Poulain con 3' 38" 2/5.

E' utile dare l'elenco dei primati fino ad ora stabiliti, secondo l'elenco trasmesso dalla F.A.I.

Per la categoria « aeroplani », con motore a matassa elastica, partenza a mano si ha:

Durata

M. Bequignat, Poligono di Vincennes, 31 maggio 1936: 1' 2".

M. Fargeas, Poligono di Vincennes, 31 maggio 1936: 1' 58".

M. Vincere, Poligono di Vincennes, 9 agosto 1936: 2' 21" 2/5.

M. Gabriel Robert, La Beynes-Thierval, 13 settembre 1936: 7' 36" 4/5.

Con partenza da terra si ha:

Durata

M. Fargeas, Poligono di Vincennes, 31 maggio 1936: 1' 43".

M. Georges Dubois, la Banne d'Ordanche, 15 agosto 1936: 8' 25".

M. Desnoes, Essillard, 13 giugno 1937: 14' 30" 4/5.

Per la categoria « idrovolanti », con motore a matassa elastica, si ha:

Durata

M. Vincere, Viry Châtillon, 26 luglio 1936: 49".

Per la categoria « veleggiatori » si ha:

Durata

M. Robert Poulain, la Banne d'Ordanche, 15 agosto 1936: 3' 38" 2/5.

Ennio Morandi, Parma, 6 marzo 1938: 1 h. 6' 13" 1/5.

Distanza

Ennio Morandi, Parma, 6 marzo 1938: m. 2125.

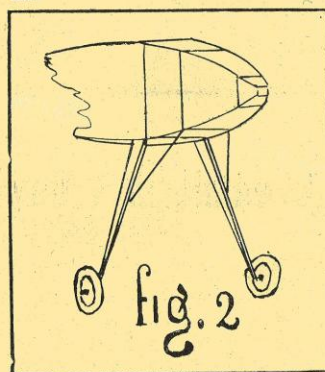
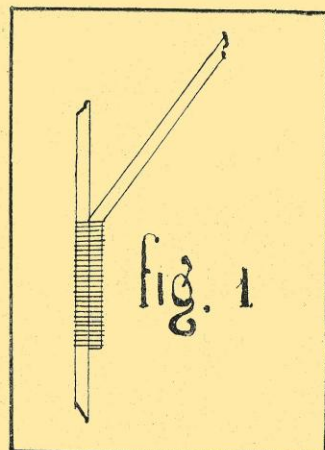
Si è dunque iniziata la lotta per i primati. Non deve fare meraviglia se in un primo periodo figurano tutti detenuti da francesi: l'Aero Club di Francia, a stretto contatto con la F.A.I., ha potuto occuparsi dell'omologazione.

In quanto ai primati dei modelli con motore a matassa elastica, i tempi sono veramente notevoli, ed occorre che anche in Italia gli aeromodellisti si occupino del problema, seguendo le tendenze che hanno permesso di ottenere i 14' e mezzo di Desnoes, con partenza da terra.

Occorre che il modello abbia buone caratteristiche di veleggiatore, e l'elica non deve avere altra funzione che quella di *tirarlo su*, a quota notevole, come normalmente si lancia il modello con il filo. Terminata la carica l'elica deve essere folle per dare la minima resistenza all'avanzamento possibile. Naturalmente è anche necessario aumentare la sezione della matassa, sia pure a scapito della durata di scarica, ma per ottenere la potenza occorrente a trasportare il modello verso gli 80-100 metri di quota: per ottenere questo possono essere sufficienti 15-20-30 secondi al massimo. Il resto è ottenuto con il volo veleggiato.

In quanto alle buone caratteristiche di veleggiatore, si incontra l'ostacolo della sezione maestra, che è notevole per un veleggiatore. Bisogna dunque rimediare accorciando la fusoliera, in maniera che la sezione maestra risultante abbia un valore di circa 1/35 od 1/40 della superficie alare.

Ed ecco, in conseguenza, che occorre studiare l'ala in modo da eliminare per quanto è possibile l'instabilità propria, dato che l'impennaggio orizzontale viene a trovarsi notevolmente avvicinato. Le indicazioni generali saranno queste: ala a freccia, estremità a profilo biconvesso calcolato negativamente rispetto al centro, impennaggio orizzontale di grande



superficie, spostato verso l'alto per essere sottratto alla scia dell'ala, centramento con baricentro molto avanzato e calettamento fortemente negativo dell'impennaggio orizzontale rispetto alla corda alare.

Infine, accurato studio della posizione dell'asse dell'elica per ottenere il centramento tanto sotto l'azione di questa che a scarica ultimata.

Sono problemi abbastanza seri, che devono essere studiati e sperimentati. Vedremo al prossimo Concorso Nazionale qualche tentativo del genere? Sarebbe una bella cosa, perchè sarebbe indizio che anche qualche primato con motore a matassa elastica verrebbe all'Italia.

Ingegnere Bi.

PROBLEMI COSTRUTTIVI Il carrello d'atterraggio.

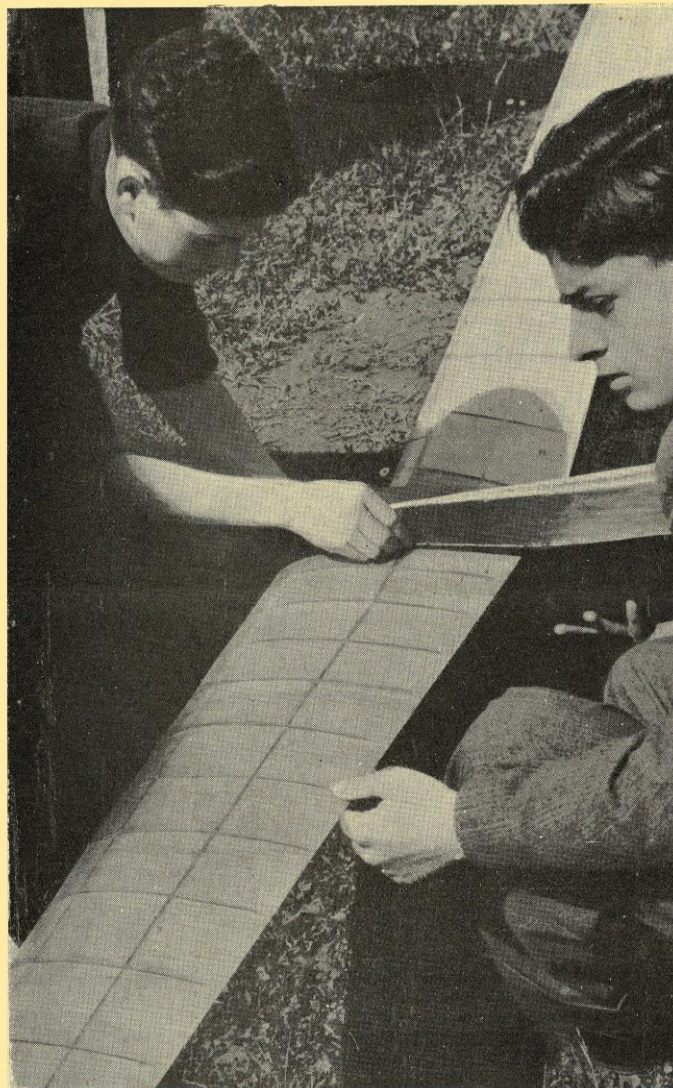
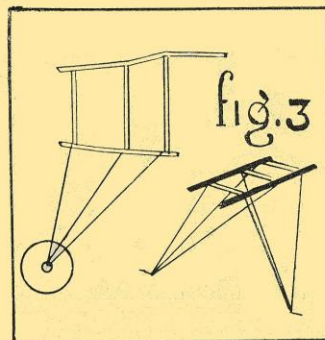
Il carrello è l'organo che permette il decollo dal suolo ed il regolare atterraggio dell'apparecchio.

Nei vecchi modelli a tubo che si lanciavano sempre a mano, il carrello veniva montato immediatamente dietro il supporto dell'elica e questa pertanto rimaneva efficacemente protetta dagli urti contro il suolo.

Una posizione così avanzata del carrello, se impedisce all'apparecchio di copotare anche in un atterraggio su terreno cosparso di stoppie e con erba alta, sarebbe tuttavia di ostacolo ad un pronto decollo e ne conseguirebbe pertanto un notevole spreco di energia motrice.

Tenuto conto che una capottata su terreno molto erboso non ha alcuna conseguenza per le strutture di un modello ben costruito e che usando un carrello di tipo aperto cioè senza assale trasversale, le probabilità di capottata sono molto

ridotte, risulta conveniente piazzare il carrello stesso sempre abbastanza avanti al baricentro dell'apparecchio ma non in posizione estremamente avanzata. Il distacco dal suolo resterà pertanto molto facilitato ed il rullaggio assai più corto, cosa questa di grande importanza.



Il montaggio delle semi-ali dell'ultimo modello di Mario Rodorigo di Roma.

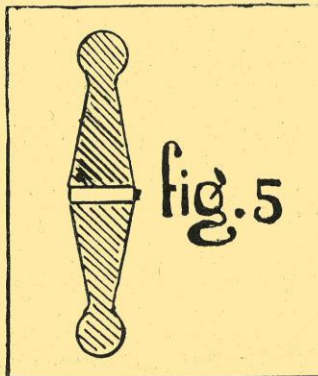
Infatti facendo decollare il modello in giornate ventose, occorre che esso stacchi le ruote dal terreno nel minore tempo possibile onde risultino diminuite le probabilità di raffiche laterali le quali potrebbero compromettere il decollo, poichè, anche con vento non troppo forte, se l'apparecchio sbandando urta il suolo con l'estremità di un'ala, la capottata è inevitabile.

Ad ovviare in parte tale eventualità occorre che il carrello sia di carreggiata piuttosto larga e non troppo elastico, specialmente in senso laterale.

Comunque, l'eccessiva flessibilità, oltre ad essere dannosa durante il decollo, può provocare danni alle strutture del modello in un atterraggio brusco. Infatti la piccola reazione elastica del carrello non riuscirebbe ad ammortizzare del tutto l'urto, eppertanto l'apparecchio picchierebbe contro il terreno con il naso o con l'ala. Il carrello deve inoltre possedere i seguenti requisiti: solidità, semplicità e minima resistenza all'avanzamento.

La solidità si ottiene con l'impiego di filo di acciaio "armonico" per le gambe di forza del carrello e col porre la massima attenzione nell'eseguire le saldature. Esse non dovranno essere fatte con il solo stagno: i due pezzi di acciaio da unire dovranno essere dapprima legati l'un all'altro con del filo di rame sottile (fig. 1) di modo che lo stagno altra funzione non abbia che di fissare il tutto e non debba sopportare sforzi di strappamento. Occorre porre la massima attenzione perchè le parti da saldare siano ben pulite, altrimenti lo stagno non farà presa del tutto o comunque la saldatura resterà debole. Ad operazione effettuata è necessario lavare bene la parte con acqua per evitare che i residui dell'acido, usato per pulire le parti da saldare, possano corrodere il filo d'acciaio.

Il carrello deve essere quanto più semplice è possibile: due gambe di forza principali, senza tiranti tra-



sversali, oppure di forma a tripode (fig. 2 e 3 rispettivamente). Parleremo nel prossimo numero sulla costruzione di questi due tipi di carrelli e sul modo di fissarli alle strutture della fusoliera.

La resistenza all'avanzamento è in relazione sia al minimo ingombro frontale, sia alla buona sezione aerodinamica delle gambe di forza e delle ruote.

Alcuni aeromodellisti usano carenare le ruote similmente a quanto si fa per gli apparecchi veri. Ciò crea delle complicazioni dal punto di vista costruttivo ed importa un maggiore dispendio di tempo, mentre non è affatto necessario data la piccola velocità di traslazione dei modelli.

E' noto infatti che la resistenza all'avanzamento aumenta con il quadrato della velocità. Se quest'ultima è piccola, i valori della prima sono sempre contenuti in limiti modesti

per qualsiasi forma del corpo in movimento; ne consegue che alle piccole velocità tra la resistenza opposta da un corpo di forma piuttosto tozza e quella di un corpo di forma estremamente aerodinamica, la differenza è minima. Per questo motivo possiamo a ragione ritenere che sia meglio lasciare le ruote scoperte, pur dando ad esse la migliore forma possibile, cioè quella lenticolare (fig. 4).

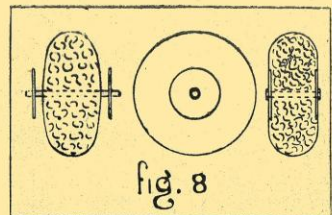
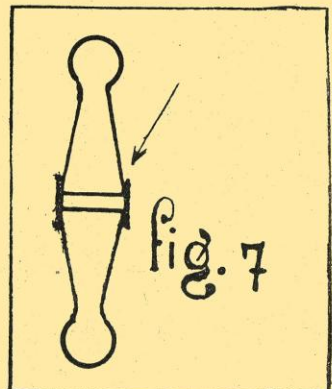
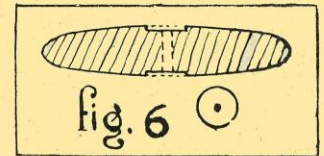
Vi è poi un altro fattore che milita a favore della nostra tesi: i modelli, il più delle volte atterrano sotto un angolo abbastanza accentuato ed allora la carenatura viene a contatto con il suolo, provocando la capottata. Se, per evitare ciò, si rimpicciolisce la carenatura i vantaggi che se ne potrebbero ottenere verrebbero ad essere annullati.

E' invece opportuno, specialmente se si usa filo d'acciaio di diametro abbastanza forte, sagomare opportunamente le gambe di forza principali del carrello (vedi fig. 2).

Si trovano in commercio ruote di diversi tipi e fabbricate con vari materiali: legno, alluminio e spugna di gomma.

Le ruote di legno sono ben conosciute e di esse pertanto non ci occuperemo in modo particolare, basterà dire che esse devono essere di sezione lenticolare e non a disco (fig. 5) perchè quest'ultime offrono una maggiore resistenza all'avanzamento e pertanto non le monteremo assolutamente sui modelli da gara, sebbene siano molto più estetiche.

L'asse delle ruote deve scorrere con il minimo attrito e non produrre slabbramenti del foro. S'introdurrà quindi, a forza, in quest'ultimo un tubetto di ottone del diametro interno adatto. Si può usare però un altro procedimento: da una lamierina di ottone di 5/10 di mm. di spessore si ricavano quattro dischetti e con un trapano si fa al centro di ognuno di essi un foro dello stesso diametro dell'asse; si pratica su ciascuna faccia delle



ruote, un incastro delle dimensioni dei dischetti. Quest'ultimi poi vengono trattenuti negli incastri con emmailite un poco densa (fig. 6). Si spalmerà con una mano abbondante di essa l'incastro e vi si farà aderire il dischetto poi, ad asciugatura avvenuta, si passerà un altro strato di emmailite sopra il tutto.

Le ruote in alluminio, a parte la forma a disco, hanno una breve durata per lo slabbramento delle due semi-conchiglie che le costituiscono, in corrispondenza del punto d'unione con il tubetto nel quale passa l'asse delle ruote (fig. 7). Ciò avviene perchè, essendo queste naturalmente rigide, tutti gli urti vanno a ripercuotersi in tale punto.

Si fabbricano anche ruote con disco in legno e con anello tubolare in gomma. Poichè però questo tubo non viene convenientemente gonfiato, l'elasticità è minima e non sufficiente ad assorbire gli urti. Anche in questo caso è pertanto necessario l'uso di un carrello molto ben molleggiato.

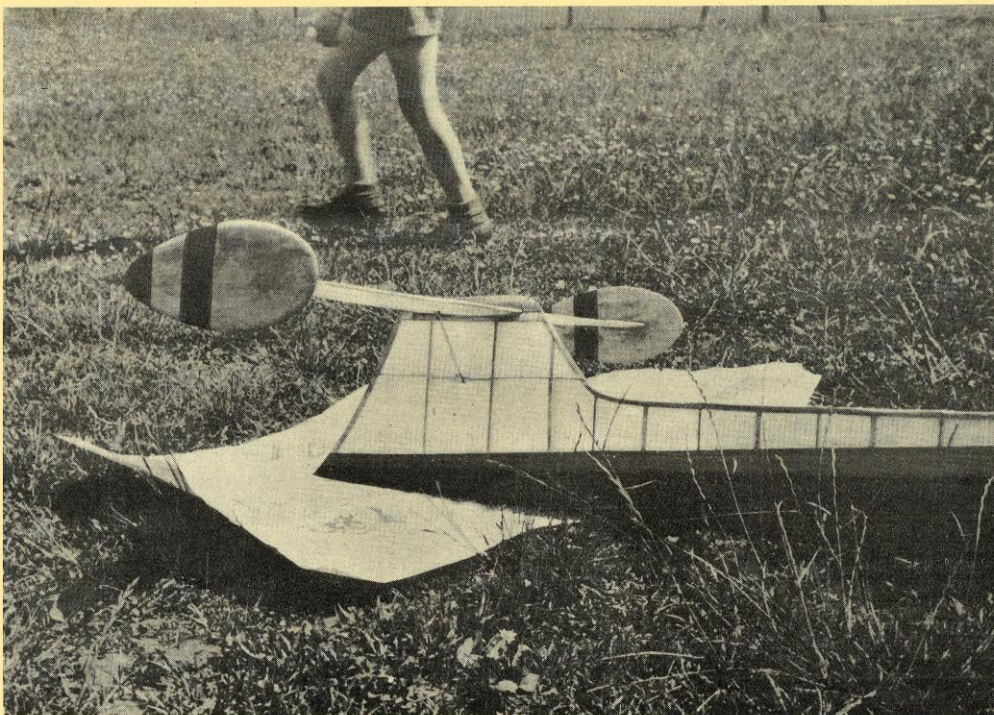
Le ruote in spugna di gomma rappresentano un'encomiabile innovazione, però il tipo attuale deve essere ancora modificato perchè il loro impiego risulti pienamente soddisfacente.

Esse sono costituite da un elissoide in spugna di gomma, compresso fra due dischi di alluminio tenuti fermi, a loro volta, dalle ribattiture del tubetto entro il quale scorre l'asse (fig. 8).

Queste ruote hanno il pregio di un'ottima elasticità, tanto che usando un carrello piuttosto rigido (a tripode) non vi è in nessun modo da trepidare per le strutture del modello anche durante atterraggi assai bruschi.

Gli inconvenienti che presentano le ruote in spugna di gomma del tipo attuale sono i seguenti:

1) La porosità dello strato esterno della gomma permette alla



Particolare dell'estremità posteriore della fusoliera e degli impennaggi del modello di Mario Rodorigo.

parte spugnosa di inzupparsi quando si fa decollare il modello o lo si fa atterrare su terreno bagnato. Ciò provoca lo spostamento del centro di gravità dell'apparecchio e ne consegue che se questo è centrato quando le ruote sono asciutte,

risulterà invece picchiato se esse si bagnano.

2) L'usura troppo rapida del tubetto — attualmente in alluminio — nel quale scorre l'asse; sarebbe pertanto opportuno che detto tubetto fosse in ottone. Carlo Tione

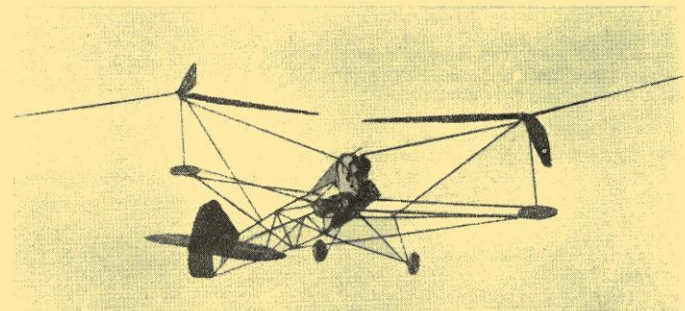
Eliche coassiali senza ingranaggi

La coppia di reazione, con tutti i suoi dannosi effetti, è ben nota ai nostri aeromodellisti, ai quali ha procurato non poche e sgradite scassature. Specialmente col motore ad elastico, che fornisce una coppia ampiamente e rapidamente variabile, gli inconvenienti sono maggiormente sentiti. Per ovviarli sono stati escogitati vari sistemi, tutti però poco pratici o difettosi. L'inclinazione laterale dell'asse di trazione, ad esempio, dà luogo a complicazioni costruttive ed è di difficile gradazione. La correzione con alettoni e timone di direzione è valida per un solo valore della coppia, e dà luogo perciò ad un cattivo regolazione del modello per tutti gli altri valori e per il volo planato. Il dispositivo che risolve radicalmente il problema, l'adozione di due

eliche coassiali, ha il grande svantaggio di richiedere gli ingranaggi ed un insieme di supporti e trasmissioni piuttosto complicato. Adottato fino dal 1933 da Fedeli per il modello che vinse la gara di velocità, è stato poi raramente riprodotto, soprattutto per la difficoltà di costruire la scatola di trasmissione con sufficiente esattezza.

Un ingegnere aeromodellista canadese, Jim Haffey, ha avuto la buona idea di eliminare completamente gli ingranaggi, con un dispositivo semplicissimo che aziona le due eliche coassiali con una matassa unica.

Se immaginiamo di avere uno dei soliti tubi di impiallacciatura, munito dei soliti tappi d'estremità e

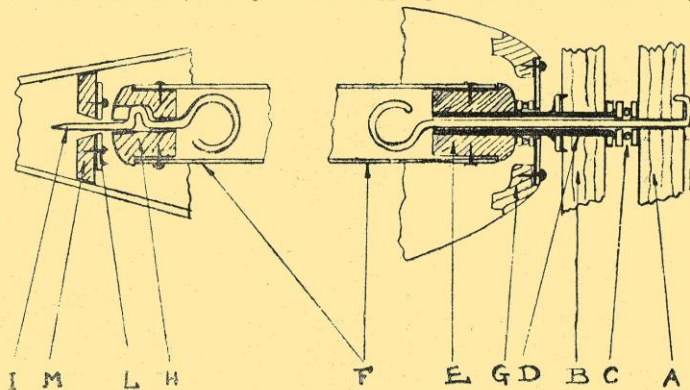


Il modello dell'elicottero Focke-Wulf in volo. Azionato da un motore a scoppio di 7/10 di C. V., ha raggiunto, durante le prove, la quota di 18 metri.

di un'elica normale è chiaro che, durante la scarica della matassa, mentre l'elica tende a girare in un senso, il tubo tende a girare nel senso opposto. Colleghiamo allora al tubo stesso, dalla stessa parte della prima elica, un'altra elica di passo opposto. Abbandonando il tutto a matassa carica avremo una specie di elicottero rudimentale, costituito dalle due eliche, che ruotano in senso inverso, all'una delle quali è attaccato il tubo, all'altra l'albero solito normale. Il problema sta ora nell'attaccare questo motore al modello. L'aeromodellista americano ha fatto il tubo di balsa e col mastice alla cellulosa (il *cement*) ha indurito e liscio due tratti del tubo stesso, in cima e in fondo. Ha incluso poi nel modello due piastrelle d'ottone, con un foro circolare del diametro del tubo, a bordo arrotondato e liscio, e in queste ha

solito alberino in filo d'acciaio, è separata dall'elica posteriore *B* per mezzo di un cuscinetto reggispinga *C* che sopporta tutto lo sforzo di compressione della matassa carica. L'elica posteriore è infatti montata e fissata su un tubetto di ottone *D*, poggiando su una rondella (eventualmente dentellata) saldata al tubetto stesso, e stretta con una rondella anteriore in cui il labbro del tubetto viene ribattuto. Il tubetto *D* si incastra fortemente nella parte posteriore al tappo in legno *E* che è fisso al tubo *F*. Tra il tappo e una piastrina anteriore metallica, fissata al musone *G* del modello, è un altro cuscinetto reggispinga, che sopporta la trazione del complesso.

Nella parte posteriore si tratta soltanto di reggere il tubo, permettendogli di ruotare liberamente. Il tappo posteriore *H*, fino al tubo,



infilato il tubo stesso, che è libero così di ruotare con la sua elica in un senso mentre l'altra elica ruota nell'altro. Infine, perchè sotto lo effetto della trazione delle due eliche il tubo non si sfilì dal modello, lo ha ancorato in fondo con uno snodo girevole.

L'inconveniente più grave di questo dispositivo è l'attrito. La grande superficie dei due supporti principali, che rapidamente si logorano nonostante la lubrificazione, e la praticità relativa dell'ancoraggio posteriore, rendono questo ingegnoso complesso di uso assai problematico per modelli di dimensioni non troppo piccole e con matasse di potenza ragionevole. Abbiamo pensato allora di perfezionarlo, e nella unita figura presentiamo una versione originale di tale dispositivo, che i nostri aquilotti troveranno certo interessante.

Il sistema si applica ad un comune modello a fusoliera, che può essere anche leggerissimo, dato che nessuno sforzo, tranne un po' di attrito, e la trazione, viene ad esso trasmesso dal motore.

L'elica anteriore *A*, munita del

porta perciò un gancio ad incastro *I* terminante a punta, che va ad infilarsi in una piastrina metallica *L* fissata all'ordinata posteriore *M*.

Come facilmente si vede, per caricare la matassa basta tenere ferma un'elica e girare l'altra. Durante la scarica il tubo girerà liberamente nell'interno della fusoliera, esercitando soltanto una trazione sul musone anteriore. Realizzando poi la piastrina anteriore ad incasso sul musone *G*, in modo da poterla facilmente togliere e fissare con nottolini o ganci, è possibile estrarre per la carica, che si farà allora dalla parte di dietro, tutto il tubo con le due eliche e i cuscinetti. Una finestrina aperta di celluloido faciliterà, nella parte posteriore, l'innesto del perno *I* nel foro *L*. Con quest'ultimo perfezionamento i pericoli di rottura del modello per strappamento della matassa sono completamente evitati ed il nostro gruppo moto-propulsore può essere comodamente provato, regolato e lubrificato ben lontano dalle parti fragili dell'apparecchio.

Fidia Piattelli



Il piano di coda del modello di Mario Rodorigo è fortemente sopraelevato rispetto all'ala, e porta gli impennaggi verticali alle estremità.

UN MODELLO VOLANTE CHE HA FATTO STRADA

L'importanza del modello volante come mezzo di indagine e di studio è stata più volte messa in luce e molti tecnici sono ora convinti dei grandi servizi che questo economico aiuto può rendere. E' di quest'anno l'istituzione in Francia di una società di tecnici aeronautici che si propongono di rinirarsi pe-

riodicamente per far volare dei modelli aerodinamicamente originali, cercando così di esplorare nuove vie, che risolvano il problema del volo in modo diverso dall'aeroplano normale.

Un grande aiuto a questa giusta tendenza è dato ora dal motorino a scoppio che consente non soltanto

di disporre di una discreta potenza per un tempo molto più lungo di quello permesso dal solito motore ad elastico, ma anche di riprodurre le ripartizioni di pesi fini e carico utile che si verificano nei vari apparecchi. Un esempio brillante di applicazione del modello allo studio dell'apparecchio è stato da-

to dal noto costruttore tedesco Focke-Wulf, che ha recentemente conquistato in Germania tutti i primati della sua categoria.

Gli studi per l'elicottero sono molto antichi, e molte prove sono state fatte sia con i tipi ad eliche sovrapposte, sia con i tipi ad eliche affiancate. Fra i primi, di gran lunga il più famoso è l'elicottero di D'Ascanio, che ha tenuto tutti i primati fino alla realizzazione del nuovo Focke-Wulf. Nell'elicottero italiano, (per la cui costruzione furono escogitati genialissimi particolari, quali la variazione periodica del passo delle eliche sostenatrici per annullare gli effetti della interferenza reciproca, l'adozione di un differenziale a coppia residua nulla nel meccanismo di trasmissione agli alberi principali e l'inclinazione dell'asse di portanza con mezzi dinamici per comandare la direzione della traiettoria in orizzontale), la potenza relativamente scarsa non consentì di ottenere risultati grandissimi. Creato invece con maggior larghezza di mezzi tecnici e finanziari, il Focke-Wulf, del tipo ad eliche affiancate, riunisce i pregi dell'elicottero con le caratteristiche di sicurezza dell'Autogiro e consente la più delicata libertà di manovra. Esso è stato infatti provato in volo anche nell'interno di una grande sala chiusa, mostrando di poter evolvere in tutti i sensi con la più grande facilità e precisione.

Dopo le prime prove alla galleria aerodinamica per determinare le caratteristiche delle eliche tripale adottate per la sustentazione, prove eseguite con un modello di elica mosso da un motore elettrico, il progettista costruì un modellino, munito di un motore da 0,7 C.V. del ben noto tipo per modelli volanti, e lo provò in volo. Più volte il modello andò in pezzi, per errato regaggio delle varie parti del meccanismo, ma sempre poté essere facilmente riparato e rimesso in ordine di volo. E quando si passò finalmente alla costruzione in piena scala apparvero chiari i vantaggi di aver adottato per le esperienze un così pratico ed economico mezzo di indagine, che sotto l'apparenza di un giocattolo aveva dimostrato di poter dare al progresso aeronautico un contributo veramente prezioso.

F. P.

Un lutto del collega Valli

Il fratello del nostro amico e collega Federigo Valli a cui siamo legati da diuturna colleganza di lavoro è deceduto all'Ospedale del Celio in seguito ad infermità riportata nella guerra di Spagna.

Partito volontario un anno fa con l'animo ardente di vecchio squadrista quale era, il sottotenente legionario dott. Leonida Valli si era comportato da valoroso in varie azioni di guerra e particolarmente nella conquista di Santander ove, combattendo nelle file di una Bandera spagnola, aveva guadagnato varie onorificenze spagnole di guerra. Era rimpatriato da un mese con la nave ospedale Gradisca.

Al collega Valli le nostre affettuose condoglianze.



Mario Rodorigo nell'atto di lanciare il suo ultimo veleggiatore. Uno identico a questo, costruito da Rodorigo l'estate scorsa, lanciato alla Torracchia sorvolò l'abitato di Centocelle e si perdettero dopo essere stato avvistato ad oltre 3 km. di distanza.

Gli strani casi di Artabano

VI

Mi richiamarono dalle svenimento le pronte ed affettuose cure di Artabano, che consistettero in ripetute e vigorose applicazioni della punta d'uno spillo nella carne del mio braccio.

— Si sente meglio, ora? — mi chiese.

— Sì, credo. Ma pensi, che sognavo che lei mi raccontava di creature che ci sono e non ci sono, si vedono e non si vedono e parlano e senza parlare...

— Non sognava; — replicò severamente — ero io che dicevo questo.

— Come? — balbettai, sgomento — Vuol sostenere davvero...

— Precisamente. — ribattè secco. — Qualcuno parlava vicino a me, a più di cento chilometri di altezza e, per quanto la voce sembrasse vicinissima, faticai molto per distinguere chi mi rivolgeva la parola...

— Era così piccolo forse, da non poterlo veder subito?

— Macchè! Era un pezzo d'uomo più grosso di me. Girava tutto affacciato attorno a un aeroplano di forma antiquatissima...

— Ma io... — insistetti.

— Vorebbe sapere come potevo vederlo e non vederlo? Glielo spiego subito. Ha preso mai, d'estate, una ghiacciata di qualcosa? Sì, certo. Bene, se i pezzi di ghiaccio sono di quelli cristallini, succede che si vedono e non si vedono. Ossia, sono trasparenti, ma, a guardar bene, si riesce a distinguerli dal liquido dove stanno immersi. Fu così, che quando la voce mi ripeté in francese: "Potete darmi una mano, per piacere?", scorsi a pochi passi una specie di aviatore di cristallo che si agitava attorno a un buffo biplano di vetro. Io sono gentile, per natura, caro amico, e non faccia smorfie di incredulità se no la piglio a schiaffi... Dunque, dicevo, io sono gentilissimo, e così risposi subito a quel tale che ero a sua disposizione, ma non potei fare a meno dal mettermi a ridere a squarciagola guardando il suo apparecchio. "Che c'è da ridere, signore?" mi domandò, quello, impermalito. "Scusate — gli feci — ma come potete arrischiarvi in volo con questo pezzo da museo? E' un trabiccolo dei tempi di Farman e di Delagrange... E' un miracolo che i pezzi si tengano ancora insieme". "Che intendete dire con queste parole, signore? — replicò indignato quel curioso tipo. — Trabiccolo? Museo? Tempi di Farman? E in quali tempi credete di essere, di grazia? Guardatemi! Io sono appunto Delagrange e quello laggiù che si accinge a valicare quel cumolo di nubi è Geo Chavez".

— Ma, Artabano; — esclamai — lei mi fa girare la testa! Mi sta parlando di pionieri; tutta bravissima gente, ma morta, ben morta da venti o trent'anni. Come poteva trovarsi ancora in aria a volare?

— E' proprio quello che dissi anch'io; macchè! Sono convinti d'essere ancora vivi, loro. "Voi siete un ignorante o un insolente! — mi gridò quello che si spacciava per Delagrange — Ehi, Chavez, Paulhan, Latham, venite qua!" chiamò; e, quando si fu riunita una discreta folla di quella specie di spettri, riprese: "Dice che siamo morti, questo buffone. Non so chi mi tenga..."

"Calma, calma! — lo esortò quello che gli altri chiamavano Chavez — Probabilmente questo signore ci crede morti in buona fede. Il fatto è che da un pezzo manchiamo dalla terra e comprendo come laggiù debbano stare un po' in pensiero. No, noi non siamo morti, camerata, siamo soltanto vittime di bizzarri capricci dei nostri apparecchi, capite? Non ci riesce più di scendere, di atterrare. Chi da più, chi da meno tempo, in conseguenza di qualche manovra sbagliata, ci siamo trovati da queste parti e, per quanto facciamo, non ci riesce di scendere, come vi ho detto. Un fenomeno veramente bizzarro, non vi pare? Prima abbiamo studiato e sperimentato per anni per sollevarci da terra e abbiamo dovuto lottare duramente con la forza di gravità che ci tirava sempre in giù; ora, chissà perchè, succede il contrario. Non possiamo far ritorno alla superficie. Questo è tutto. In quanto a voi, siete in grado di consigliarci? Venite dalla terra, per caso? Che si fa laggiù?"

Mi si stringevano tutti attorno tempestandomi di domande, e io non sapevo come accontentarli senza farli andare in bestia.

— Senta, Artabano — dissi con calma sinistra, tenendomi pronto a saltare oltre il bordo della navicella — lei mi ha detto che s'era sollevato da terra proiettato dalla forza centrifuga sviluppata dalla rotazione e moltiplicata in virtù dei pesi che s'era applicati alla cintura... Bè, vuol dirmi come diavolo faceva a conversare e a trattenermi in un posto senza perdere tutto lo impulso iniziale?

— Ma... ma io... — balbettò Artabano arrossendo — mi son dimenticato di dire che fin dalle prime parole di Delagrange m'ero sganciati i pesi e li avevo appoggiati su una nuvola.

— Ah sì, eh? — insistei spietato, con voce terribile — Delle due, una: o i pesi conservavano l'impulso iniziale e allora proseguivano da soli il cammino, o l'avevano perduto e dovevano in tal caso ricader sulla terra. E lei stesso doveva ricadere sulla terra... Sa che cosa comincia a credere? Lo sa?

— Che cosa? — mormorò Artabano, pallidissimo e col volto rigato di lacrime.

— Che lei mi racconti delle balles! — dichiarai risoluto e subito mi pentii. In fatti Artabano scoppiò in pianto dirottissimo rotolando sul fondo della navicella.

— Non mi crede! — singhiozzava, mordendosi le mani. — Egli non mi crede!

S'aperse l'uscio ed entrarono due infermieri.

— Ma caro signore — mi disse uno — l'avevamo avvertita di non contrariarlo per nessun motivo. Se ne vada, ora, e per un pezzo non si faccia più vedere.

— Su, su, signor Artabano — diceva l'altro, frattanto, scalando la navicella. — Su, il bagnetto è pronto. Con una buona doccia fredda sarà sistemato. L'abbiamo mandato via quel cattivone.

PERICOLI DELL'UBRIACHEZZA NEI PILOTI AVIATORI

L'applicazione d'un freno morale all'eccessivo uso delle bevande alcoliche tra gli ufficiali piloti delle Forze aeree britanniche è stata chiesta alla Camera dei Comuni dal deputato Garro-Jones, il quale ha deplorato il preoccupante sviluppo dell'alcolismo nei campi d'aviazione.

Il deputato ha detto che in questi ultimi tempi gravissimi casi di indisciplina e di inefficienza hanno richiamato l'attenzione del pubblico sulla deplorabile situazione. Un ufficiale, partito in volo con due passeggeri a bordo, fu colto da un accesso di alcolismo e si gettò col paracadute ab-

bandando i suoi compagni nella carlinga. Nessuno di questi era pratico di pilotaggio e fu un vero miracolo se essi non perirono quando l'apparecchio rimasto senza guida si sfasciò al suolo, in un disastroso atterraggio. Altri gravi episodi dovuti tutti alla ubriachezza dei piloti, sono stati segnalati ai vari Comandi delle Forze aeree britanniche.

Particolari pressioni dovrebbero essere esercitate, secondo il Garro-Jones, sugli elementi più giovani, i quali molte volte, influenzati dal cattivo esempio degli anziani, trascinano bevande infernali anche se per natura non sarebbero portati al vizio del bere. Il deputato ha detto infine che non basta rinnovare il materiale aeronautico se non si rinnovano anche le abitudini dei piloti, e tra le cattive abitudini che bisognerebbe cancellare l'alcolismo è, secondo lui, una delle più perniciose.

OPINIONI DI CERTI UOMINI

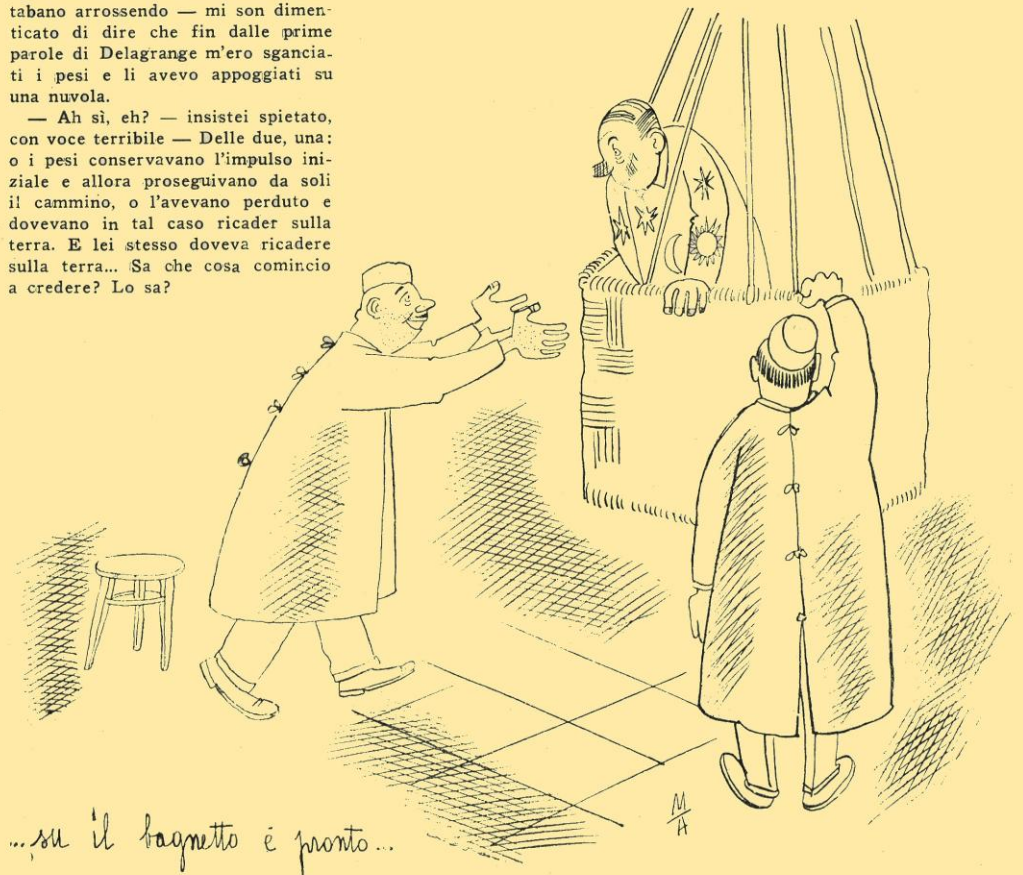
Nel 1907 Wright effettuava il suo primo volo in Francia. Al Ministero della Guerra vi fu qualcuno che sostenne l'idea di acquistare il miracoloso apparecchio. Ma, dando retta all'avviso di un certo colonnello del genio che, in seguito, passava generale e fin'va poi Ministro della Guerra, non se ne fece di nulla.

«Le macchine come quella di Wright — disse egli — sono puramente e semplicemente dei cervi volanti per persone grandi».

Un uomo politico, qualche anno più tardi divenuto presidente della Repubblica, cui si parlava dell'utilità che nell'avvenire l'aviazione avrebbe rappresentato sia nel campo commerciale che in quello militare, andò ancora più in là e rispose secco:

«Io non ho tempo da perdere con delle stupidaggini...».

V'è da augurarsi che i due personaggi abbiano avuto modo di riederersi.



...su il bagnetto è pronto...

Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

(Continuazione dal numero precedente)

Qualcuno bussò.

— Avanti! — gridò don Filomeno. Entrò un colonnello. Era il comandante della guardia presidenziale.

— Che c'è, Ximenes? — chiese, seccato, Osmundo.

— C'è, mio generale, che il ministro degli Stati Uniti dice che ha sonno e che lui e i suoi compagni vogliono andare a dormire.

— Lo sapevo io! — esclamò Osmundo — Questa gente deve entrarci in qualche cosa nel furto. Tutta questa fretta di andarsene è sospetta.

— Permettete, generale — interruppe il colonnello — Gli americani hanno detto solo di voler dormire, ma del resto sono disposti a rimanere a palazzo quanto sarà necessario. Chiedono solo che gli si diano tre stanze tranquille con buoni letti. Il Ministro chiede anche che si trasmetta questo cablogramma agli Stati Uniti...

— Vediamo, date qua! — fece di malumore il generale, allungando la mano.

— Ecco, eccellenza! — disse il colonnello. Avanzò di qualche passo e porse il foglio direttamente a don Tobias, schivando la mano di Osmundo. Il presidente prese la carta, mentre l'altro fissava sul colonnello uno sguardo fiammeggiante di minaccia che questi sostenne con perfetta indifferenza.

— Perbacco, perbacco! — borbottò preoccupatissimo don Tobias, mentre il capo della polizia tentava di leggere al disopra della spalla. — Questa è grossa davvero. Sentite un po', signori! "A. S. E. IL SEGRETARIO DI STATO PER GLI AFFARI ESTERI. WASHINGTON - Costretto interrompere ogni attività perchè trattenuto arresto insieme con missione commerciale sotto falsa, arbitraria imputazione grosso furto. Stop. Comunico scomparsa nostro aeroplano, partito con pilota sconosciuto per destinazione ignota. Stop. Qui sospettasi pilota missione Bob Idle resosi irreperibile. Stop. Urge provvedere imporre rispetto prestigio, bandiera Stati Uniti. Stop. Samuele Neverheard, ministro plenipotenziario presso Huasteca".

— Caramba! esclamò don Filomeno grattandosi un orecchio — La faccenda mi sembra bruttina davvero! Che facciamo?

— Che facciamo? E' semplicissimo: distruggiamo questo pezzo di carta e buona notte! — ringhiò il generale, tentando di strappare il foglio dalle mani del presidente — E lasciamo che quei gringos (1) strepitino a loro talento.

— Ma siete pazzo, Osmundo? — strillò don Tobias — Ma sapete che cosa sono gli Stati Uniti? Avete proprio gran voglia di vedere una cinquantina di corazzate ancorarsi nel porto coi cannoni puntati su Pe-

sadumbre e qualche centinaio di compagnie di fanteria di marina con armi e bagagli? Con che li respingiamo? Col vostro sciabolone di latta, forse?

Colonnello, riportate subito questo foglietto a sua eccellenza il Ministro degli Stati Uniti, pregandolo di accogliere le più sentite scuse del mio governo per l'increscioso, inesplicabile equivoco. Ditegli che lui e i suoi amici sono liberissimi di andare e venire come meglio credono e che se trovo l'imbecille che s'è preso, senza consultarmi, l'arbitrio di arrecare loro la minima molestia, lo punirò esemplarmente. Andate, colonnello, e alla svelta, e tornate a rassicurarmi.

L'ufficiale riprese il cablogramma, salutò rigidamente e s'avviò all'uscio; ma, giunto che fu sulla soglia, si volse verso Osmundo:

— Mio generale — disse — dopo quanto ha comandato sua eccellenza il signor presidente, debbo considerare revocato, immagino, il vostro ordine di trattenermi in palazzo, strettamente vigilati, il ministro americano e i suoi compagni.

— Ma naturalmente, colonnello,

noturalmente! — muggì, paonazzo in volto, don Osmundo — Un brillante ufficiale come voi dovrebbe capirle a volo certe cose... A volo, senza domandarle!

Appena la porta si fu richiusa, il presidente, assicuratosi con un'occhiata dell'appoggio morale del capo della polizia e di don Pepito il quale, rimessosi abbastanza, s'era drizzato a sedere sul letto, puntò l'indice contro il generale.

— Come avete potuto fare una sciocchezza simile, generale Tunancia? — esclamò con voce il più possibile severa — Lo sapete o no che avete rischiato di compromettere addirittura l'indipendenza della nostra patria?

— Sicuro! — rinforzò in falso don Pepito — Sapete bene che gli Stati Uniti hanno sempre fame di conquiste e che son felicissimi di qualsiasi appiglio che possa giustificare un intervento armato, o almeno il controllo dietro le quinte, negli altri paesi americani!

— Voi, generale — continuò don Tobias — col vostro stupidissimo gesto offrivate gratis al governo americano l'occasione che forse aspetta da anni.

Osmundo, schiumante di rabbia e di umiliazione, gridò:

— Ma io avevo motivi di sospetto verso quei gringos! Quell'aeroplano che ha preso il volo aveva certo a bordo il ladro con gli smeraldi; ed era il loro aeroplano, pensate! Che cosa dovevo fare? Lasciar fuggire anche i possibili complici che avrebbero potuto giovarci a ritrovare il ladro?

— E chi diavolo vi dice — squitti don Tobias — che gli americani sia-

no delinquenti solo perchè il presunto ladro è scappato nel loro aeroplano?

— E chi vi dice che non lo siano, allora? — ribatté impetuosamente Osmundo.

— Calma, calma! — esortò placidamente don Filomeno Yaveràs il quale, avendo letto oltre seimila romanzi polizieschi, s'era appropriata la gelida imperturbabilità dei grandi assi delle manette — Voglio per un istante concedervi, generale, — proseguì fissandolo con uno sguardo che in buona fede riteneva astutissimo e penetrante — che mister Neverheard e gli altri siano gli autori del furto; che il ladro se la sia filata con la refurtiva e che gli altri siano rimasti qui per dissipare i sospetti...

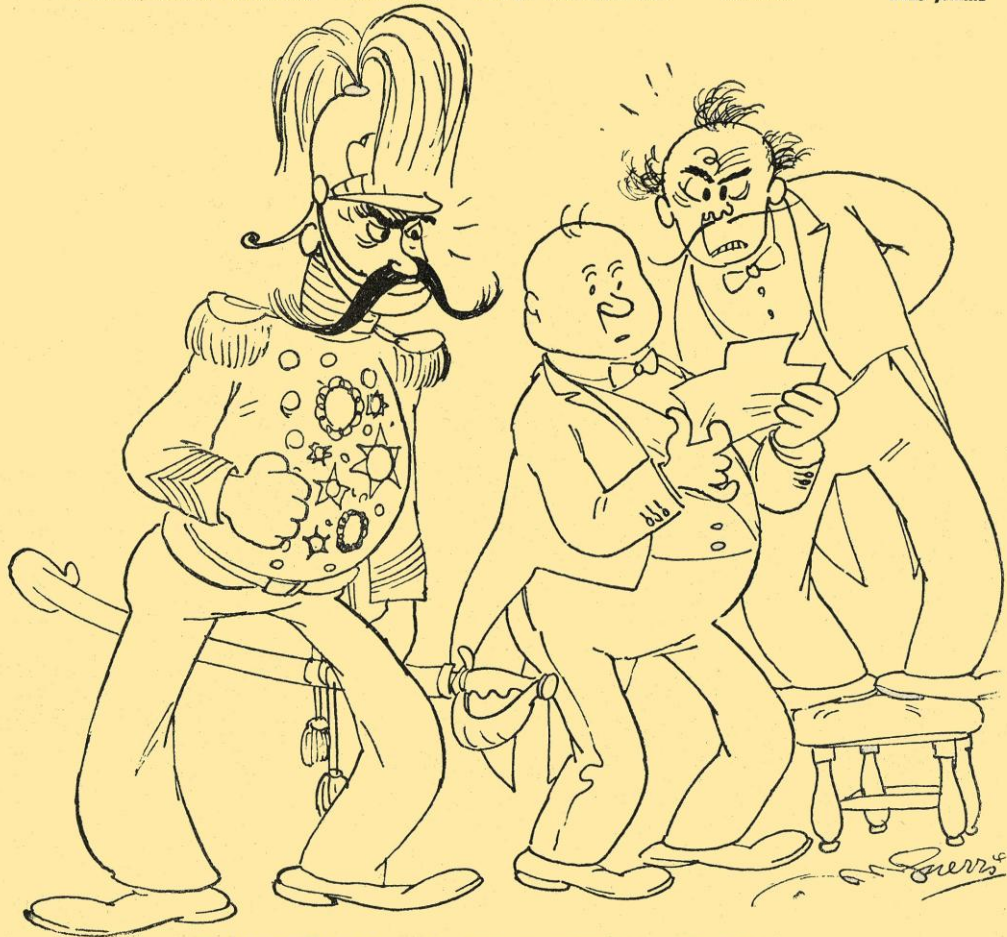
— Ma scusate, don Filomeno, — interruppe il ministro delle finanze — io so che lo scrignetto pesava, al più, due chili. Che cosa impediva agli americani di ripartire insieme come insieme erano venuti? Non era certo il carico eccessivo.

— Si vede che non siete del mestiere — replicò don Filomeno con un fine sorriso di superiorità — I delinquenti, sono a volte dei veri geni dotati di astuzia infernale. Ogni loro atto, apparentemente illogico e assurdo, cela chissà quale diabolica trappola...

— Ma mi sembra — obiettò don Tobias — che per i complici rimasti qui sarebbe maggiore il danno d'esser traditi dal loro compagno già lontano, che potrebbe tenersi tutto per sé, che non il vantaggio di non dare, come dite, sospetti rimanendo fra noi. Tanto più che qualcuno già sospetta lo stesso.

(Continua)

Enzo Jemma



Perbacco, perbacco! — borbottò preoccupatissimo don Tobias...

(1) Nomignolo dispregiativo col quale si designano i nord-americani nelle repubbliche del Sud e Centro America.



UCO STRATI - (Senza indirizzo!) — Tu sei uno di quei miei nipoti (pur troppo molti) che hanno l'abitudine di nascondere l'indirizzo. E' triste, sai, conoscere della gente così familiarmente come ci conosciamo noi, e non sapere nemmeno dove questa sta di casa! Mi fa venire in mente quei tali *non meglio identificati*, che vengono pescati di nottetempo dalla polizia, e messi dentro. Se non vuoi che il mio pensiero ti associ perciò a losche attività, è para a chiedere le tue lettere con nome, cognome, indirizzo, e tutto andrà bene. Mettici pure lo pseudonimo, se vuoi, ma il nome e l'indirizzo devono esserci *sempre*. Sappi adesso che la tua idea per la copertina, per motivi di... decenza, è stata affidata al nostro cestino. Quest'ultimo importantissimo personaggio ti ringrazia anche di quella tua brillante invenzione sulle bombe a pendolo, che ho creduto assolutamente inutile passare all'esame dell'Ingegnere Sofistico.

LUIGI FRASCAROLI - Sondrio — Ho scoperto, nella gran confusione di carte che è nata con il trasloco della redazione, la tua vecchia lettera di cinque mesi fa; l'inchiodo era scolorito e lo scritto sembrava quello di un papiro egiziano. Naturalmente, il mio primo sentimento è stato una gran pietà verso chi per tanto tempo ne ha atteso invano la risposta, e un ben deciso rancore verso la sorte malvagia che per cinque mesi doveva occultare la missiva ai miei sguardi. Tali sentimenti, però, sono di colpo scomparsi non appena ho iniziato la lettura della lettera; «Caro zio Falcone, scusami del tanto lungo silenzio; eccomi a te finalmente con un lungo... ecc.». A questo punto, come bene immaginerai, una sottopescia di cachino ha contorto le mie labbra. Ah, ah, mi son detto, ecco una volta che il destino si dimostra spiritoso! E così, per concludere, ho deciso che io scuserò te del ritardo con il qua' e mi hai scritto, a patto che tu scusi me del ritardo con il quale ti rispondo.

E adesso, infine, considero la prefazione chiusa e inizio la risposta. Caro nipote, quanto mi dicitte circa la diffusione de *L'aquilone* a Sondrio è bellissimo, e vorrei che ogni aquilotto ci scrivesse cose simili riguardo alle loro città. Abbiti per-

ciò i più sinceri applausi da parte di tutta la redazione, unitamente al grido di «Evviva Frascaroli!». E passiamo a quello che tu chiami il *secondo punto*. Ti confesso che di tutta la tua chiacchierata intorno a quella faccenda di articoli da pubblicare sul tuo giornale non ci ho capito un'acca. Quei benedetti articoli, chi li deve fare? Li devi fare tu? Li devo fare io? Devono essere presi da *L'aquilone* e pubblicati sul *Popolo Valtellinese*? Devono essere inviati direttamente al tuo giornale? Ripeti, per favore, l'intera faccenda, precisando un po' meglio il problema. E eccoci ora al terzo quesito. Tu fratello deve, se non vengono prima banditi dei concorsi, fare domanda di arruolamento nella R. A. al momento della leva militare. Ultima tappa: le fotografie. L'aeromodello fotografato è molto interessante, ma la maniera con la quale è stato ritratto è il più notevole scandalo del secolo corrente! In una delle due foto, sul dorso dell'apparecchio figura un bel ciuffo di capelvenere o roba affine, che sembra una vegetazione ideata dal costruttore del modello per decorare nobilmente il medesimo. E quei due mobili, che c'entrano? Non parliamo dell'altra foto, che sembra eseguita nel fondo di una miniera di carbone in una notte senza luna. Provatli nuovamente, ma va all'aperto, e sostituisci al tavolo il semplice terreno.

BOTTA ENRICO - Milano — Prendo atto del tuo rinnovo all'abbonamento e sarà provveduto all'invio regolare del giornale. Le poesie che m'invii dimostrano — come tu dici — la tua passione per l'aeronautica e che ami *L'aquilone*. Le ho gradite — le poesie — e le ho passate al cav. Pindarotto affinché desse il suo parere per la pubblicazione o meno. Il responso ti è stato avverso. Scrivimi, ma per ora lascia stare i versi: scrivimi in prosa.

M. C. 200 - Varese — Naturalmente, perché la R.U.N.A. apra una scuola di modelli volanti in una città, occorre che in quest'ultima vi siano molti aeromodellisti che costituiscano una buona promessa per la scuola stessa. Se, come mi scrivi, a Varese siete in molti a desiderare il corso di aeromodellismo, rivolgetevi al delegato della sede autonoma della vostra città, in piaz-



Gli alunni della scuola elementare di S. Nicolò di Montecarotto sono appassionati lettori de «L'aquilone». Questo almeno vorrebbero dimostrare con la fotografia che li ritrae insieme alla loro insegnante.

za Monte Grappa, e qualcosa otterrete certamente. Io nella faccenda non c'entro per niente: le scuole di modelli volanti dipendono dalla R.U.N.A. La tua tessera di abbonato ti verrà spedita tra breve.

FALCO AZZURRO - Milano — Circa la fotografia che mi hai inviato, non sono affatto d'accordo con te nel giudicarla artistica. Lo sarebbe, forse, se tu avessi cercato, nel momento in cui l'obiettivo immortalava la tua effigie, di assumere una espressione meno tonta (scusa, sai); se il trucco fosse stato un po' più originale e non avesse lasciato tante... disastrose tracce intorno a sé; lo sarebbe stato, infine, se l'intera fotografia, invece di essere intonata a quel colore da funerale di terza classe, fosse stata più chiara. Tu dirai che queste sono bazzecole, quisquiglie, ma sappi che in base a tali considerazioni la tua «artistica fotografia» è finita (ahimè!) nel cestino. In quest'ultimo luogo di riposo si è incontrata con le idee che mi avevi inviato, per mezzo della stessa missiva, perché venissero adoperate per la copertina. Credo che apprezzerai il mio pensiero gentile. Pensa come sarebbe stata male la tua fotografia nel cestino, so' a soletta! Guerri ti fa sapere che promette solennemente di non dimenticare più di mettere nei suoi

disegni l'uccelletto e l'albero *sbirolato* (ma che vuol dire?); e ti chiede scusa se in queste ultime copertine ha commesso sì grave mancanza. Ha detto che rimedierà all'incidente dipingendo apposta per te un paesaggio con un bosco di alberelli *sbirolati*, con tanti uccelletti in volo che gorgheggiano.

FRECCIA AZZURRA - Roma — Ti consiglio di costruire il modello veleggiatore «Roma» sulla cui costruzione *L'aquilone* ha pubblicato diciotto lezioni consecutive, nei primi diciotti numeri del scorso anno. Per avere tali numeri devi inviare alla nostra Amministrazione, tramite il nostro Conto Corrente Postale n. 1-24718, la somma di dieci lire e ottanta. Le domande di carattere tecnico (lo ripeto per la milionesima volta) vanno indirizzate a Giarella, e non a me. **Zio Falcone**

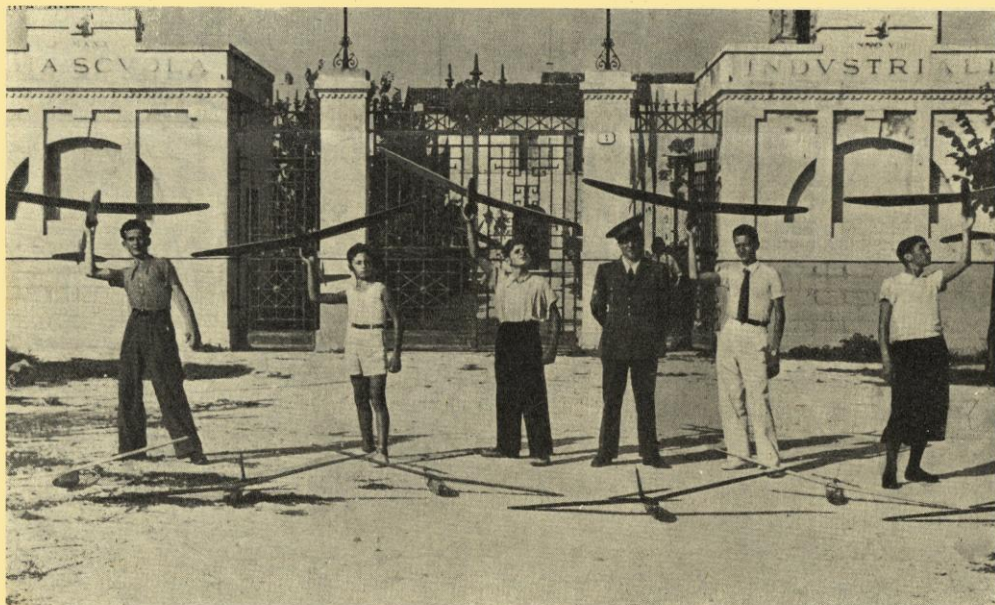
IMPORTANTE per i FUNZIONARI DEGLI AEROPORTI CIVILI

L'Editoriale Aeronautica pubblica:
ISTITUZIONI DI DIRITTO DOGANALE
del Dott. ENRICO BERTUCCI

edizione di circa 350 pag. L. 35 (per i funzionari del Ministero dell'Aeronautica e per gli abbonati alle pubblicazioni dell'Editoriale Aeronautica L. 31,50).

Si richiama l'attenzione su questa opera dei cultori di discipline economiche e finanziarie in particolare e anche di tutti coloro che per motivi di pratica utilità hanno interesse di conoscere quanto riguarda l'importante materia doganale pubblicata anche al servizio di trasporto a mezzo di aeromobili.

Le Istituzioni di Diritto Doganale del Bertucci, il quale è un alto e valente funzionario dello Stato ed uno studioso competentissimo della materia, colmano una lacuna, giacché le pubblicazioni attualmente esistenti in questo campo sono ristrette esclusivamente alla teoria, oppure riportano semplici riassunti di disposizioni di Diritto aeronautico non estese a tutte le istituzioni, che, direttamente od indirettamente, hanno collegamento di attinenza con la nostra materia doganale.

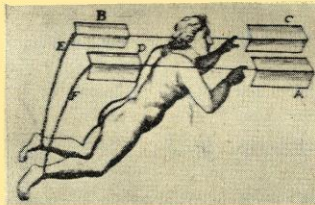


Ecco gli allievi che più si sono distinti al corso di modelli volanti della Scuola Tecnica Industriale di Foligno fotografati insieme al loro istruttore.

N.° 64 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

AVIAZIONE, STORIA (continuazione) — Il primo tentativo di dirigibilità degli aerostati risale al 1784, quando il 2 marzo di quell'anno Pietro Blanchard provò in Francia il suo aerostato munito di remi. Altre numerose idee sorsero per risolvere l'importante problema tra le quali quelle del naturalista Buillard e del fisico Greyot in Francia e in Italia quella dell'Amoretti, esposta nell'operetta « Macchine aerostatiche », quella di Vincenzo Lamberti comparsa nel suo saggio « Sulla direzione della barca volante ». Un altro dei primi progetti sulla dirigibilità proviene da Firenze apparso su « Le notizie del Mondo » del 20 febbraio 1784 attribuito a Serafino Serrati. Il pistoiese Henrion Francesco fu autore di un metodo per la direzione delle macchine aerostatiche e il conte Ignazio Morelli del Verde fece pubblicare un suo progetto in un opuscolo intitolato « Modo di dirigere il globo aerostatico ». Altri sistemi furono ideati ed adottati dal Zambecari e dai suoi imitatori Andreoli e Orlandi (v. dirigibili).

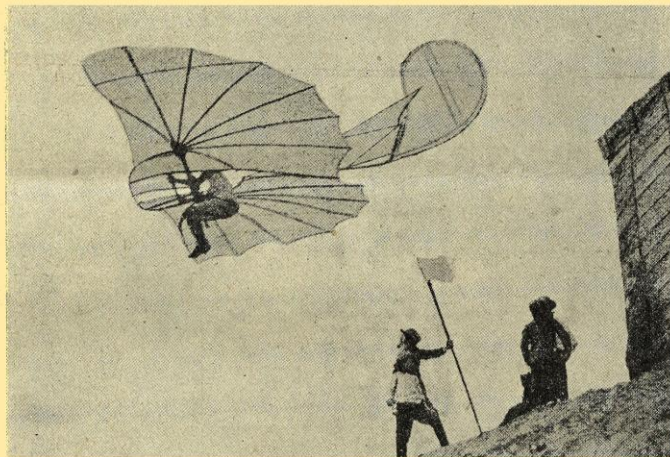
Uno degli elementi che ha più importanza nella storia dell'aviazione è l'elica il cui principio di funzionamento si ritrova già negli studi del grande Leonardo. Verso il 1840 Green fece qualche esperienza con un piccolo pallone ad elica propulsiva; dopo di lui, nel 1843, Monk-Mason costruì un modello che aveva un propulsore ad elica e nel 1848 Hugh Bell prese un bre-



L'uomo volante di Bésnier.

vetto per un pallone dirigibile che poi costruì senza peraltro riuscire a dirigerlo. Il 9 giugno 1849 il Dottor Le Berrier a Parigi sperimenta un modello di aerostato dirigibile munito di un motore a vapore. Attraverso questi studi e tentativi si giunse all'ascensione compiuta a Parigi il 24 settembre 1852 da Henry Giffard col suo dirigibile a vapore munito di elica propulsiva. Il motore a vapore è la prima macchina

dalla quale gli scienziati traevano la forza per dirigere gli aerostati; date però le sue caratteristiche di ingombro e di peso non poteva essere adoperata per trascinare in volo un mezzo più pesante dell'aria. In aviazione perciò il



Otto Lilienthal con il suo libratore.

motore a vapore doveva ben presto essere soppiantato dal motore a combustione interna o a scoppio costruito dal tedesco Otto (ciclo Otto) nel 1877.

Verso la fine del XIX secolo si iniziarono i primi tentativi per la realizzazione del volo col più pesante dell'aria. E' da notare peraltro che un italiano, il bolognese Vittorio Sarti, fin dal 1820 fece degli importantissimi studi su una macchina più pesante dell'aria che aveva denominato « aereo-veliero » e che traeva la forza propulsiva da una elica; la documentazione di tale studio si trova in attestati rilasciati al Sarti da valenti studiosi dell'epoca come il Prof. G. B. Magistrini. Nel 1890 il francese Clemente Ader (V.) costruisce una macchina più pesante dell'aria, munita di un motore a vapore, denominata « Eolo » colla quale sembra che abbia volato il 9 ottobre di quell'anno a Armainvilliers. Gli ultimi e sporadici tentativi per adoperare il motore a vapore su macchine aeree sono di Victor Tatin e Charles Richet e di Hiram Maxim.

Proseguono intanto gli studi della nuovissima scienza aerodinamica: tra i più notevoli vi sono quelli del tedesco Otto Lilienthal sul più pesante dell'aria e sul volo umano; dell'australiano Lawrence Hargrave sui cervi volanti; dell'americano Samuel Pierpont Langley; dell'italiano Enrico Forlanini sugli elicotteri, ecc. Importantissime sono le esperienze sulla dirigibilità dell'aerostato, condotte in Francia alla fine del secolo XIX dal brasiliano Santos-Dumont con i suoi piccoli dirigibili. Si può dire dunque che all'inizio del XX secolo si possedevano già le basi scientifiche e tecniche per l'introduzione del nuovo mez-

zo di locomozione nella vita degli uomini.

Il 17 dicembre 1903 è il grande giorno della storia dell'aviazione. I fratelli americani Orville e Wilbur Wright compiono successivamente quattro voli mediante il loro aeroplano munito di motore a scoppio. L'esperimento viene effettuato sulle dune di Kill Devil a Kitty Hawk tra Manteo e Norfolk nella Carolina del nord (Stati Uniti).

(Continua)

Sono uscite le

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI e ACCESSORI
via Riva Reno, 118 - Bologna

AEROMODELLISMO ANNO XVI°

Modelli volanti, disegni, materiali scatolette di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampate su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromobili 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", ROMA - Via Libro e Moschetto

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

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

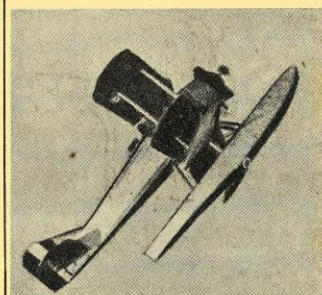
EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

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.

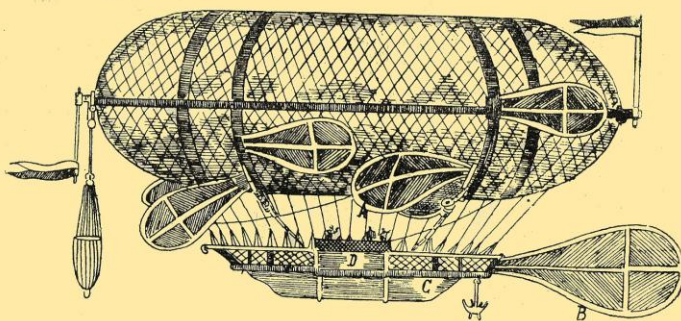
Costruzioni Meccaniche ed Aeronautiche - S. A.

CAPITALE int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISACostruzione di Aeroplani e Idrovolanti
Civili e Militari in Legno e in Metallo

IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

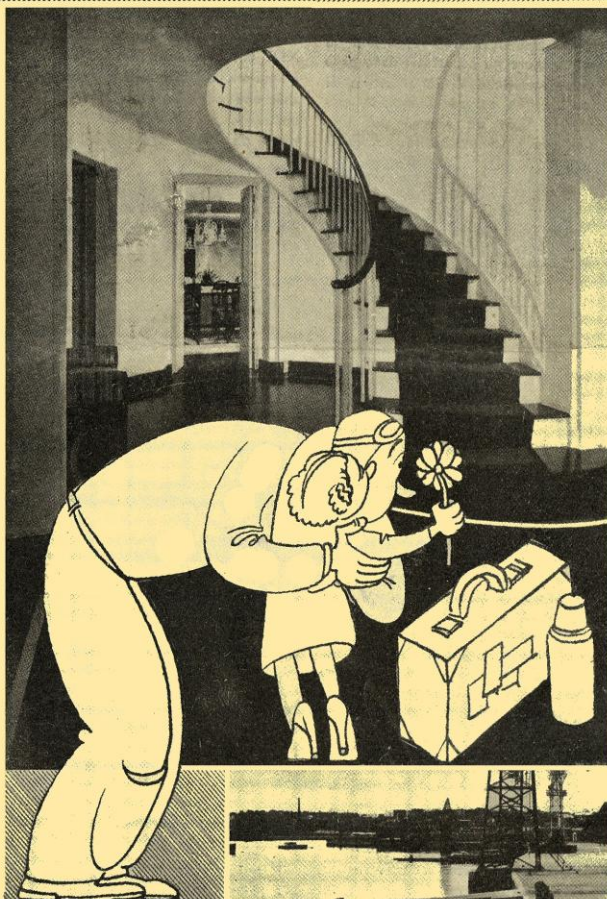
Tipo da caccia e ricognizione - Bilanciato ad ali pieghevoli
Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità mass. 290 km-ora a 2000 mt.
Salita 5000 metri in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.



Uno dei primi progetti di aerostato dirigibile.

il prode Vasco

Passa un giorno, passa l'altro
mai non torna il prode Vasco
perch'egli era molto scaltro
andò in volo e mise il casco.
Mise il casco sulla testa
per non farsi troppo mal,
e partì molto alla lesta
su di un vecchio "Dornier-Wal"
La sua bella che abbracciollo
gli diè un bacio e disse: Va!
Non restar, ti prego, a mollo.
Torna ed io t'aspetto qua.
Poi mostrandogli un anello,
sacro pegno di sua fè,
gli infilava nell'occhiello
un nontiscordardime.
Fu alle sette del mattino
che da Ostia, Vasco il bel,
per andarsene a Marino,
s'en partì come un uccel.
Non per vie ferrate andava,
non usava egli il vapor.
Per le vie del cielo andava,
con l'aiuto del motor.
La sua tuta era di seta
ed il casco era di foca.
Si credeva egli un atleta
ma non era altro che un'oca.
Il motor non fè che andare,
andar sempre, andare, andar.
Non sapendolo fermare
giunse Vasco in riva al mar.
Per mancanza di benzina
finalmente egli ammarò.
Si sedè su una panchina
e la pera si grattò.



Bisognava ad ogni costo
la benzina ritrovar,
per potere ad Ostia tosto
con un volo ritornar.
Volsè il guardo Vasco intorno
ed un tuffo ebbe nel cuor;
quasi a dargli un po' di scorno
ecco lì un distributor.
Non avendo nè bidone
nè lattina, il prode Vasco,
ei pensò da gran furbone
d'adoprarè il proprio casco.
Ma nel casco, il crederete?,
c'era in fondo un forellin,
e fu preso nella rete
di sè stesso quel meschin.
Senza accorgersi versava
il suo casco nel motor.
Ma una goccia non ci andava
ch'era vuoto il casco ognor.
E così per ore ed ore
a versare continuò
finchè preso da malore
dalla rabbia egli crepò.
Passa un giorno, passa l'altro
mai non torna il prode Vasco
perch'egli era molto scaltro
andò in volo e mise il casco.
Mise il casco sulla testa
ma sul fondo non guardò...
E così gli avvenne questa
che mai più non ritornò!

VISCONTI VENOSTA
e p.c.c.
MANRICO, il Trovatore

