

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Sono incantato della mia nuova vetturina: senti il motore che rimbombava pieno e possente che ha!...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 30

24 luglio 1938 - XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma
viale Libro e Moschetto, 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù, 6

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Eseguite i versamenti sul conto
corrente postale Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12,50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista mensile di circa cento pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa 5 lire. Abbonamento annuo L. 40, estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine. Organo dell'Istituto Internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

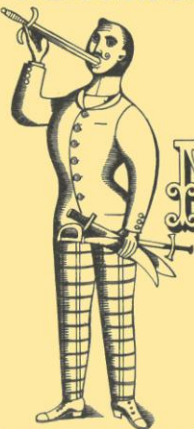
RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 28, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.

BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Un micio realmente avventuroso, quasi quanto il celeberrimo Mio-Mao, è Fluffy, quadrupede di buona famiglia bipede, nonché scozzese.

Bisogna sapere che l'onesto Archibald Mac Kimey fece trent'anni or sono una robusta fortuna in Australia, allevando buoi e trucidando conigli. Ebbe un figliolo che, quando raggiunse i quindici anni, mandò ad istruirsi in Inghilterra affidandolo a una vecchia e rispettabile zia, grande allevatrice, lei, di gatti, cagnolini di razza stravagante, pappagalli d'ogni colore e dimensione, scimmiette di quattro continenti, cavalli nani e topi giganti. Allevamento, beninteso, non commerciale, ma per esclusivo, personale diletto. L'esemplare Roderick — alludo al giovane studente — si comportò a meraviglia. Superò regolarmente e puntualmente tutti gli esami, distribuì regolarmente le sue ore tra i libri, lo sport e gli svaghi e, non meno regolarmente si fidanzò e a ventun'anni sposò la cugina Eleanor, con il regolare consenso della zia-suocera vicina e dei genitori lontani. (Ancora un momento e spunterà la morale aeronautica).

Ai ventitré anni abbondanti l'esemplare Roderick aveva già una bella pupa di quasi due anni, Lizzy, e un bel giorno, cedendo alle insistenze dei genitori d'Australia, con la moglie, la bambina e le benedizioni della suocera-zia, s'imbarcò per l'Australia.

Tutto andò d'incanto fino ad Aden, quando, durante la traversata nell'Oceano Indiano, la piccola

Lizzy si ammalò. I medici di bordo fecero il possibile per salvarla, ma finirono col sospirare e scuotere lugubramente la testa affermando che, se la bambina non si fosse riavuta dall'abbattimento morale provocando una salutare reazione nel fisico, non ci sarebbe stato più nulla da fare. E la piccina si struggeva come una candelina, di quelle rosee da albero di Natale, e, nel delirio, invocava continuamente Fluffy, il suo micino prediletto lasciato nella nebbiosa Scozia. Con una suprema speranza in cuore, i genitori trasmisero un messaggio al marconista di servizio, un appello disperato alla lontana zia; e questo appello fece sì che il nominato Fluffy, viaggiando opulentemente a bordo d'un transaereo delle linee regolari con l'Australia, incrociasse pochissimi giorni dopo la rotta del piroscalo e, lanciato con le più meticolose precauzioni in paracadute, si trovasse in breve fra le braccia febbricitanti della piccola amica e provocasse quella crisi violenta e benefica che la fece rapidamente guarire.

E questa non è delle meno belle imprese di cui capace un aeroplano.

L'IMBONITORE

Scrivetemi
e vi risponderò immediatamente.

Ringraziamento a Quirino Biddi (Firenze) per una sua graditissima lettera.

Carissimo Quirino,

Grazie. La tua lettera m'ha fatto per un momento rivivere le belle ore — purtroppo tanto lontane — di quando frequentavo anch'io le scuole elementari e potevo — senza presunzione — definirmi un precursore dell'aviazione.

Puntavo i piedi contro il banco davanti e, sollevando in tal modo il mio, mi pareva di essere in aeroplano: una penna, confitta nel piano del banco, era la leva di comando; la tavoletta a cerniera, sollevata, era la difesa contro immaginarie mitragliatrici nemiche; guardavo il pavimento e mi figuravo fosse il paesaggio sottostante; e sul pavimento gettavo gomme, matite, quaderni e mi pareva di bombardare un accampamento nemico.

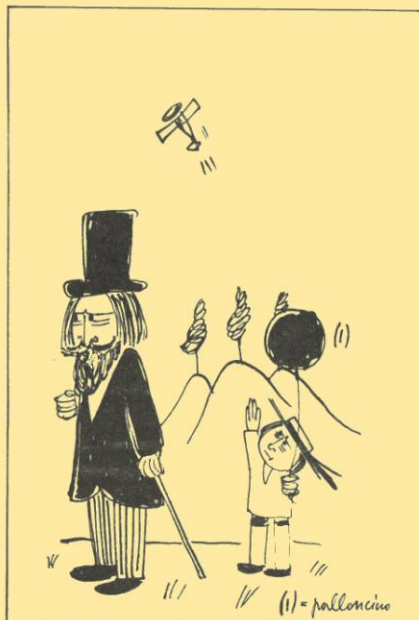
Quanto alla mitragliatrice, facevo ta-ta-ta-ta con la bocca, e mi dimenticavo — tanto può la immaginazione nei ragazzi — di essere in un banco: ero convinto di librarmi nel cielo, tra l'azzurro e le nuvole, vicino al sole, e in breve la mia infatuazione si comunicava ai compagni i quali tutti facevano del banco un aeroplano, e ci pareva di far parte di un poderoso stormo che volasse in perfetta, meravigliosa formazione. Ma, ahimè, improvvisamente il maestro pronunciava forte il mio nome, mi costringeva ad atterrare, e, per quanto coraggioso ero stato nel cielo, altrettanto impaurito m'appressavo alla cattedra, matematicamente sicuro che ne sarei tornato col solito quattro in storia e geografia.

Ma lo sconforto era breve: tornato al mio posto, riprendevo a librarmi nell'azzurro, e il maestro, visto dalle nuvole, non mi faceva più paura.

Apprendo dalla tua lettera che anche tu e i tuoi compagni trasformate — come me e i miei antichi compagni — i banchi in aeroplani. Bravi.

Ma voglio sperare che, a differenza di me e dei miei antichi compagni, non prendiate quattro in storia e geografia.

MOSCA



— Nonno, un aeroplano!
— Guardalo pure, ma non lo toccare...

Mentre si svolge il 3.^o RADUNO DEL LITTORIO

(dal nostro inviato speciale)

RIMINI, luglio.

Da qualche giorno una insolita agitazione regna in questa cittadina di mare: la quale fino all'arrivo dei concorrenti al « III Raduno del Littorio », non offriva ai numerosi villeggianti altro che quegli svaghi e divertimenti a base di danze e di orchestre, che sono le note caratteristiche e comuni di tutte le stazioni balneari. Da pochi giorni invece, e precisamente dal giorno 16, all'aeroporto di Rimini è un accorrere di bagnanti a tutte le ore, che giungono con tutti i mezzi, dai paesi marini vicini, per assistere alle varie e spesso emozionanti prove che i piloti partecipanti al « Raduno » compiono sul vastissimo aeroporto di Miramare, cui donano una nota di gaiezza e di allegria le innumerevoli bandierine multicolori che adornano le palazzine dell'aeroporto e i grandi tabelloni dei risultati, che tengono continuamente al corrente il pubblico delle misure e dei tempi impiegati dai vari concorrenti.

Il lungo rettilineo che unisce la spiaggia di Rimini all'aeroporto è incessantemente percorso da veicoli di ogni sorta: automobili, motociclette, biciclette (quest'anno riscuotono molta simpatia nei luoghi di mare), i quali recano a Miramare sempre nuovi bagnanti, attirati dallo spettacolo non comune offerto dalle tre dozzine di apparecchi.

Ma è di sera che maggiormente il « Raduno » fa sentire la sua presenza, ed è una presenza che si manifesta con il rombo distinto e continuo degli apparecchi che effettuano le partenze e gli atterraggi notturni; rombo che si sovrappone al brusio indistinto della tarda sera, e risveglia con la sua vera sinfonia gli spiriti un poco assenti.

Il richiamo, diremo, notturno del « III Raduno » non è perciò meno sentito ed efficace di quello diurno; anzi, se di giorno le bellezze del mare fanno indugiare più a lungo i bagnanti, di notte l'invito degli aeroplani che vagano con i piccoli lumi alle estremità delle ali, trova tutti liberi dalle cure prettamente marine, e fa sì che l'aeroporto, illuminato in ogni sua parte a giorno, sia gremito di pubblico gaio e spensierato.

L'interesse perciò che Rimini dimostra in questi giorni al « Raduno del Littorio », viene a smentire completamente il pessimismo di coloro che ritenevano le prove preliminari dovessero interessare solamente i tecnici e le formule, e non il pubblico. Gli spettatori infatti si sono appassionati un mondo, fra le altre, alle prove di atterraggio con il superamento dell'ostacolo e alle prove di salita in cui per trenta minuti i piloti davano a tutto gas la scalata al cielo, impicciolendosi sempre più in seguito dagli occhi e dai binocoli dei presenti.

L'assoluta necessità e l'utilità di queste prove, cui abbiamo accennato in un precedente scritto, appare chiara se si pensa che esse hanno lo scopo di tener conto delle differenti e sostanziali caratteristiche dei vari apparecchi, la diversa cilindrata, motori o bi-motori, a cabina o senza, con posti in tandem o affiancati, in modo da premiare quelle che più si avvicinano all'aeroplano da turismo ideale.

Non sarebbe assolutamente possibile procedere nel campo aviatorio come, ad esempio, nelle gare atletiche o ciclistiche, perchè mentre in quelle tantissime e mutevoli sono i fattori che influiscono sul risultato, in queste il solo e decisivo è l'elemento uomo; epperò gli atleti e i ciclisti possono partire insieme, fare insomma una gara senza vantaggi, distinzioni di categorie; ma appena ci si trasporta nel campo mo-

toristico in genere, ossia dove entra in gioco un altro fattore, quello meccanico, ecco che troviamo le suddivisioni in classi secondo la cilindrata, secondo che vi sia o no il compressore, ossia si considerano delle distinzioni di capacità e di possibilità, similmente a quanto appunto si intende fare nel « III Raduno del Littorio », con le prove preliminari.

Quest'anno abbiamo in gara apparecchi da turismo, in buona parte a cabina con posti di pilotaggio affiancati, muniti delle più moderne installazioni per la navigazione aerea, apparecchi insomma che consentono ai fortunati proprietari viaggi di considerevole autonomia a velocità varianti dai 200 ai 270 chilometri orari. Tra i più veloci e forse anche tra i più moderni in fatto di comodità e installazioni, vanno senz'altro considerati i « Messerschmitt », con i quali sono venuti tra di noi i concorrenti tedeschi, apparecchi che già si affermarono in questa stessa competizione l'anno scorso. Da parte nostra in fatto di velocità possiamo opporre i nuovi « Nardi », tipo perfezionato di un apparecchio già affermato nell'aviazione turistica.

Ma non si creda, perchè abbiamo ricordati per primi i « Messerschmitt » e i « Nardi », che la vittoria debba andare per forza ai velivoli più veloci, quali appunto si possono considerare questi due; la competizione, è vero, si risolve in una gara finale di velocità, ma a costituire la graduatoria di partenza concorrono molti fattori, che verranno stabiliti nelle prove preliminari di Rimini.

Le sorprese quest'anno saranno a ripetizione — almeno ciò appare dall'andamento delle prove finora svoltesi — e tutti i pronostici possibili saranno sconvolti, con piena soddisfazione del partecipante al concorso pronostici che ha speso un patrimonio a comprare « littoriali » e « gazzette » contenenti il tagliando da riempire, e che perciò è avvantaggiato dal maggior numero di tagliandi, compilati a casaccio, e con rammarico del partecipante... scientifico, che prima di inviare i pronostici ci pensa, da buon matematico, volte, dopo essersi torturato il cervello a calcolare, tenendo d'occhio il regolamento, che per lui è troppo semplice, le probabilità a meno di un infinitesimo, di vittoria di questo o di quell'altro pilota.

Infatti la preponderanza assoluta

che è venuta ad assumere il fattore pilota, com'era prevedibile, rispetto al fattore macchina, e che sarà decisiva agli effetti della classifica, si è pienamente rivelata nelle prove preliminari finora svoltesi, e non mancherà di farsi notare anche a Venezia nella prova finale di velocità.

Perciò, ritornando a quanto abbiamo detto sopra in tema di favoriti, lungi l'idea che debba vincere il più veloce — e questo avvertimento valga specialmente per coloro che partecipano al concorso pronostici —; altri apparecchi, in particolar modo alcuni di media potenza, in quanto si trovano leggermente avvantaggiati nella prova di economia di trasporto, come i recentissimi « Saiman 202 » di De Bernardi e compagni, i « Sai 2 S. » di Bonzi e Guagnellini, di Colombo, di Aramu, hanno buone probabilità di successo. E chi sa cosa potranno fare i sei argentei bimotori « Ghibli » coloniali?

Sarà poi da seguire con interesse la gara dei « Sai 3 » dell'ing. Ambrosini, che quest'anno è intenzionato, a quel che sembra dal numero degli apparecchi iscritti, a cogliere una affermazione.

E quantunque minori probabilità abbiano, a parer nostro, gli stranieri, eccettuati i tedeschi, la gara appare a qualche giorno dal suo inizio, nella

più grande incertezza; e se è vero che la gara quanto più è incerta, tanto più avvince le folle, non si può dubitare che la terza edizione del « Raduno del Littorio », per il nuovo carattere spettacolare, che ha già dimostrato di possedere anche nelle prove preliminari, e grazie alla realizzazione di in dotate novità — e fra queste quella del totalizzatore — varrà meglio delle due edizioni precedenti a far conoscere alle masse le bellezze dell'aviazione.

LANDO NUGOLI

CRONACA BREVE

IL PRIMATO DI VELOCITÀ COMMERCIALE è stato battuto da un « Savoia M.S. 83 » in servizio sulle linee belghe, che ha coperto la distanza tra Bruxelles e Copenaghen in due ore, alla velocità media di circa quattrocento chilometri orari.

UN NUOVO PRIMATO è stato stabilito in Germania l'8 luglio dal pilota Luber con un apparecchio da turismo biposto « Arado A. 79 », con motore « Hirth » da 105 cavalli. Luber ha volato per mille chilometri alla media di 218,077 chilometri all'ora, battendo così il primato internazionale di velocità su mille chilometri per apparecchi da turismo di cilindrata non superiore ai quattro litri. Il precedente primato apparteneva al cecoslovacco Zacek con 114,174 km./ora.

Domenica 19 luglio si è svolta a Villacoublay la festa dell'aria francese. Durante la manifestazione si sono avuti finti attacchi aerei, ai quali hanno preso parte anche reparti di paracadutisti. La festa si è conclusa con alcune esibizioni offerte dalle forze della R. A. F. inglese partecipanti: quattro « Gloster » e dodici « Hawker Hurricane ».

IL « COMPOSITO MAYO » tenterà, nella seconda metà di questo mese, la traversata dell'Atlantico Nord. L'idrovolante « Mercury » si staccherà dal « Mayo » a Foynes Harbour, in Irlanda, e proseguirà il viaggio da solo.

IL MINISTERO DELL'ARIA BRITANNICA ha ordinato la costruzione di una flotta di aeroplani giganti capaci di effettuare un volo di 5600 chilometri trasportando un carico di 5 tonnellate alla velocità media di 360 chilometri orari.

I piloti tedeschi dei « B. F. W. Me. 108 Taifun » partecipanti al Raduno



L'apparecchio italiano « S. A. I. Ambrosini 2 S. »





100 MILIONI DI DOLLARI intorno al mondo

Il volo che l'americano Hughes ha compiuto in questi giorni è uno di quei avvenimenti che segnano una data dell'aviazione. Perché volare intorno al mondo, per circa 25 mila chilometri ad una velocità di 333 chilometri ora, con un apparecchio ben equipaggiato, in cinque persone, è indice di un progresso, di una netta affermazione delle possibilità che offre oggi l'aeroplano.

Ma non è di questo che vi voglio parlare. La cronaca del volo l'avrete letta su tutti i giornali. I quali, chi più chi meno, hanno riportato, inventandoli, molti episodi del volo, drammatizzando senza necessità. Quello che conta in questa bella avventura è il protagonista. Le possibilità del suo apparecchio erano conosciute; il bimotore veloce usato dall'Hughes è stato sperimentato dalle aviolinee americane già da qualche anno. Nell'impiego si è rivelato un ottimo aeroplano.

Hughes è il tipo di americano che amiamo noi: coraggioso, generoso, ottimista, ed è un vero sportivo. E' il giovane ideale che molti invidiano e pochi riescono ad emulare.

Nato a Los Angeles nel 1908 da genitori milionari, Howard Hughes avrebbe potuto fare il figlio di papà. Invece, fin da fanciullo Hughes si sente attratto dal fascino dell'avventura e delle macchine che permettono all'uomo tanti prodigi. Lo prende una smania di conoscere profondamente i problemi della meccanica. Ed eccolo, infatti, occuparsi, a soli tredici anni, di apparecchi radio. Un mistero, la radio! Ma un mistero da svelare. Dopo essersi reso conto del fenomeno, il giovinetto costruisce da sé un apparecchio con il quale riesce a captare le prime emissioni delle stazioni radio. Dopo essersi occupato di altri svariati problemi nei quali la sua smania di ricerca viene messa a dura prova, a quindici anni costruisce un nuovo tipo di barca a motore che ha la particolarità di non essere rovesciata dalle onde dell'oceano. Questa originale imbarcazione, chissà perché, faceva molto ridere i ricchi giganti frequentatori delle spiagge alla moda americana; ma non rideva il quindicenne Howard che ad essa aveva dedicato tutte le sue ore disponibili.

Allorché muore il padre, Hughes entra in possesso di una grande fortuna:

un centinaio di milioni. Riaffiorano allora nello spirito del giovane milionario le vecchie passioni. Gli anni, ormai, hanno concretizzato, nel suo stesso spirito, il desiderio e la ricerca del nuovo: quest'ansia di ricerca ha, dunque, due nomi: aviazione e cinema. Cinema significa, naturalmente, Hollywood: e Hughes va ad Hollywood dove, fondendo le sue due massime aspirazioni, gira un film sull'aviazione intitolato: « Hell's Ange » (Angeli infernali). Anche in questa sua nuova attività — la sua prima attività seria di « uomo » — Hughes porta originalità di vedute ed acutezza: in realtà vuol fare di sua testa senza ascoltare consigli da nessuno, anche se questi consigli vengono, a metà paterni e a metà ironici, dai vecchi produttori e dai vecchi registi della Mecca del Cinema. Costoro, come si comprende bene, sorridevano alle idee originali del giovanissimo milionario, improvvisato produttore cinematografico, sorridevano soprattutto per il fatto che questo giovane ricco ed audace non ascoltava, come si è detto, consigli di nessuno. In realtà era vero: Hughes, in possesso di un temperamento e di una grande volontà, voleva fare tutto di testa sua; e quando, per esempio, una scena di carattere aviatore non gli andava, eccolo montare su di un apparecchio e mostrare concretamente come vorrebbe quella tale evoluzione. « Angeli Infernali », come si sa, non riuscì un capolavoro; ma diede modo ad Hughes se non d'imparare per lo meno di ingolfarsi a fondo nel mestiere del cinema. In seguito, infatti, accumulata ancora altre esperienze, realizzò due capolavori: « La pattuglia dell'alba » — un film che glorifica il lato disinteressato ed eroico dell'aviazione — e « Scarface ».

Dopo la parentesi cinematografica — anzi dopo la parentesi cinema-aviatoria — Hughes viene nuovamente attratto dalla sua autentica passione: quella specifica dell'aviazione. Anche in questa sua nuova attività — che è poi quella a cui lui maggiormente tiene — Hughes intende fare come ha fatto per il cinema: di sua testa, in una parola. Non vuole tipi di apparecchi già pensati e costruiti da altri; Hughes vuole fare da sé. Si barriera, infatti, in un capannone e con l'aiuto di tecnici e meccanici si costruisce un monoplano. E' veramente, in questo periodo, un uomo in preda al « sacro fuoco » dell'ispirazione. Dopo molto lavoro e molte critiche degli immancabili tecnici che credono di saperla lunga, Hughes, nel settembre del '33, cioè a soli 25 anni, tira finalmente fuori da

gli ermetici capannoni il suo bolide. Pochi voli di prova gli bastano per battere il record che maggiormente, a quell'epoca, era a cuore agli americani: la traversata del continente dalla costa del Pacifico a quella dell'Atlantico. Con questo eccezionale volo Hughes sbalordisce tutti: infatti, con un volo di 4000 chilometri da Los Angeles a New York, Hughes raggiunge i 525 chilometri all'ora, battendo tutti i primati. Naturalmente, dato il suo temperamento Hughes non è ancora contento: ancora due anni di lavoro serrato e segreto — durante i quali vince parecchie gare di velocità in manifestazioni aeree — ed eccolo battere il primato mondiale di velocità per aereo piano. Per questo primato Hughes volò a 567 chilometri all'ora su di un velocissimo bolide munito di motore stellare. E' il primo terrestre da primato con carrello retrattile. I giornali americani a proposito di questo volo, ci dissero che il pilota è nuovo « recordman » mondiale aveva rischiato di finire tragicamente il suo volo. Era avvenuto questo: dopo aver terminato i quattro passaggi regolamentari sulla base, il motore di Hughes aveva cessato di funzionare. Atterrare senza motore con un terrestre significava catastrofe sicura; Hughes, però, non si perde d'animo: invece di mettere giù le ruote atterra con tutto il carrello rientrato, strisciando sulla fusoliera.

Eccolo, ora, protagonista di questo magnifico volo che lo ha portato, nel giro di tre giorni, a sorvolare tre continenti e due oceani. Ai giornalisti che

ansiosi di novità e di notizie intorno al suo meraviglioso volo, lo interrogano, con una modestia da sbalordire, Hughes risponde: — Non ho tempo da perdere! Le sue uniche fotografie che

Americanate francesi

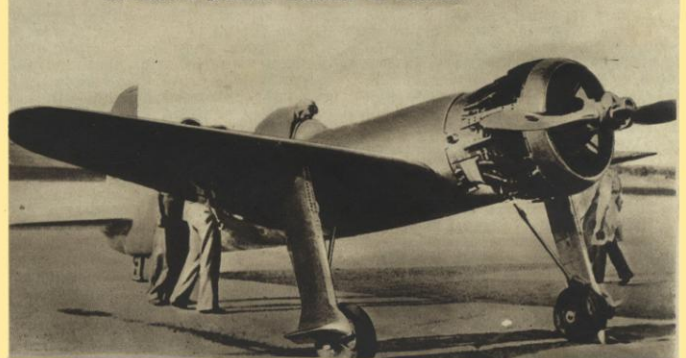
Alla festa dell'Avia francese che si è svolta nel corrente mese a Villacoublay, verrà presentato un «revue di danza» il programma della manifestazione reca, fra l'altro, questo numero: « Acrobazie aeree su un tema musicale ». Ecco di che cosa si tratta: un biplano d'allenamento è stato affidato ad un asso dell'acrobazia mentre da terra alcuni organi elettrici riempivano l'aria di ritmi — i quali l'aeroplano si è armonizzato per compiere, a tempo di musica, delle acrobazie.

Chissà se nelle future feste aviatorie un pilota potrà dire ad una gentile pilotessa che le passerà accanto: — Signorina, quest'altro « giro della morte » è per me? — Mi rincresco, ma sono già impegnato in un combattimento!

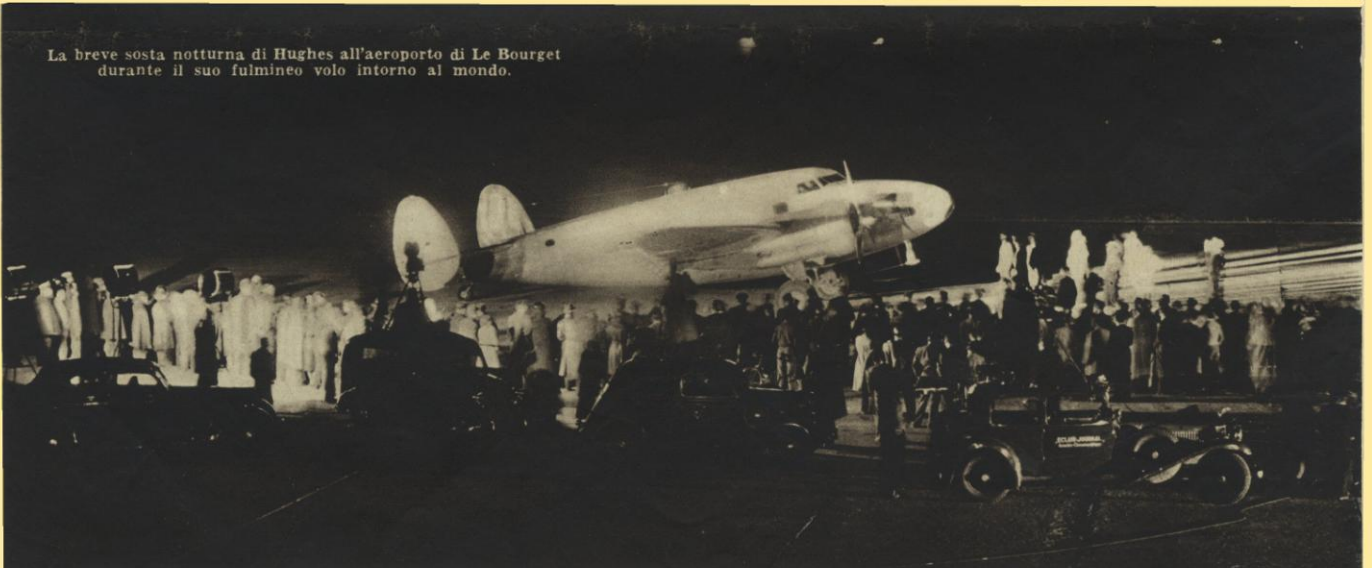
finora ci sono pervenute sono quelle di un giovanotto che si affrettava ad uscire dagli uffici dell'aeroporto per tornare nel « suo » apparecchio. Sono le fotografie di un giovanotto serio.

M. M. P.

Il monoplano col quale Hughes ha battuto, nel settembre del 1933, il primato mondiale di velocità.



La breve sosta notturna di Hughes all'aeroporto di Le Bourget durante il suo fulmineo volo intorno al mondo.



Memorie

di un pilota da noleggio

CHI SONO?

Chi sono? Un modestissimo pilota aviatore che si guadagna la vita affittando il suo aeroplano e la propria esperienza aeronautica a chi lo paga. Chiunque può dirmi e in qualsiasi momento: «Ehi, giovanotto, in Cina e per la più breve!» o magari: «Svelto! In Venezuela e senza perdere un minuto!».

Il mio biglietto da visita dice: «Fritz Vogel, pilota aviatore con 6000 ore di volo diurno e notturno. Affitta a prezzi ragionevoli il proprio aeroplano a cabina. Tre comodi posti. Velocità di marcia 250 chilometri orari. Pronto in qualsiasi istante a partire per dovunque. Importante: non si fanno domande indiscrete quando si paga anticipato».

Il mio bel monoplano è di marca italiana, tutto scintillante di argento e vernice a smalto azzurra. Gli ho messo nome «Dimentichiamo!», appellativo abbastanza bizzarro che mi vale un nugolo di fastidiose domande alle quali rispondo quel che mi salta in mente.

Ed ora che ho presentato l'apparecchio, cercherò di presentare un po' meglio il pilota, ossia me stesso.

Dimostro trentacinque anni, circa (quanti ne ho realmente non può interessarvi), sono alto, asciutto, abbronzato e qua e là ho la pelle segnata da pittoresche cicatrici. Parlo diverse lingue correttamente e so usare con una certa disinvoltura le posate d'oro dei pranzi di gala, la pistola, la stilografica, il laccio messicano e il cacciavite del meccanico.

La mia patria è, o era, in qualche punto dell'Europa, lungo il corso del

dolce Danubio, e il mio nome è, come vi ho detto, Fritz Vogel, sebbene ci siano due o tre persone al mondo, matte certamente o in malafede, le quali giurano che si tratta d'un nome falso destinato a nascondere la vera identità dell'ultimo discendente di non so che casa principesca sul punto di estinguersi.

Bugie! Come pure è bugia un'altra assurda voce fatta circolare da non so chi, ossia che tanti anni fa la mia destra impugnasse saldamente non già la barra d'un aeroplano ma una pesante sciabola di cavalleria mentre precedevo al galoppo sfrenato per le lande galiziane uno sfavillante e sanguinoso reggimento di lancieri.

Dove risiedo? Dove mi si può trovare? Dovunque alla sorte piaccia di gettarmi. Se in questo momento, metti, sorbisco un pessimo caffè in un bar di Marsiglia, una brusca telefonata può far sì che domani mi trovi nel Senegal, e dopodomani in volo per Brasile o per Addis Abeba.

Vado dove vuole il cliente che il destino mi manda e, una volta arrivato alla mèta attendo che un nuovo cliente, che non manca mai, mi ordini di metter la prua su un punto qualsiasi del pianeta, lontano o vicino, selvaggio o civile. Non ha importanza per me, che non ho nè famiglia nè amici, il posto dove poserò. Ho vissuto abbastanza per cavarmi d'impaccio dovunque e ormai mi sono assuefatto talmente a questa mia esistenza così piena di strani casi e d'imprevisto, che ogni altra mi parrebbe insipida e senza colore.

Ho visitato ogni angolo di continente e trasvolato gli oceani in ogni senso. Ho portato a bordo i più bizzarri o pericolosi clienti che si possano im-

maginare; quasi tutta gente ansiosa di far presto, terribilmente presto, preda d'un'ansia che solo risente chi è inseguito o chi insegue. Naturalmente non voglio con questo affermare di aver trasportato solo criminali o poliziotti, dal momento che si può inseguire anche una persona cara, o un affare importante, o un sogno e si può fuggire da un luogo anche senza un movente disonorevole: per fastidio, per motivi di salute, per dimenticare...

Come fu il caso di quello strano vecchietto che mi sborsò diecimila dollari per esser deposto e abbandonato su uno scoglio dell'oceano...
E. J.

Leggete, nella prossima puntata: Il vecchietto sullo scoglio.



L'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

La rivista francese di aviazione L'air pubblica nel n. 448 del 1° luglio una completa rassegna dell'aviazione civile italiana, corredandola con numerosissime fotografie. L'articolista definisce i nostri apparecchi in uso sulle linee aeree gli apparecchi «dei confort e dei records».

IL CINTURONE DI FERRO

Il Col. Ugo Fischetti ha scritto per il numero di giugno de L'ala d'Italia un interessantissimo articolo nel quale compie una dettagliata descrizione dell'opera svolta dall'aviazione legionaria e da quella nazionale spagnuola durante l'assedio di Bilbao, e particolarmente durante i combattimenti intorno al famoso «Cinturone di ferro». Il Col. Fischetti definisce in maniera esatta il valore della collaborazione delle forze aeree in quella che resterà nella storia della guerra civile spagnuola come una delle più grandi battaglie, e termina dimostrando come la conquista di tutto il territorio rosso a Nord della Spagna da parte dei nazionali sarebbe stato impossibile senza l'intervento di tutte le specialità dell'aviazione. L'articolo è illustrato da moltissime fotografie.

AVIAZIONE TEDESCA

Il numero 1570 del periodico francese L'aero pubblica, dedicandogli una intera pagina, un'interessante esposizione sullo stato attuale dell'aviazione militare tedesca. Paul Auroch, l'autore dell'articolo, confessa però in principio che le cifre nelle quali egli suddivide la potenza del III Reich non sono che frutto di supposizioni, forse molto vicine alla realtà, non avendo mai fatto il Governo tedesco dichiarazioni ufficiali in proposito. Secondo l'articolista, il totale delle forze aeree tedesche ammonterebbe a circa 200 squadriglie. L'articolo di P. Auroch comprende anche una particolareggiata descrizione di tutti i tipi d'aerei in dotazione presso i reparti. L'autore si sofferma inoltre a considerare il potenziale industriale tedesco, traendone come risultato la possibilità che la Germania possieda, tra soli tre anni, ben 5000 apparecchi da guerra.



Aeroplani con ogni conforto moderno...



potrebbero definirsi i nuovi giganti che vengono costruiti nei cantieri aeronautici di tutto il mondo. Comodissime cabine trasformabili in cabine letto assicurano ai viaggiatori ogni... mollezza. Una delle nostre fotografie mostra l'aspetto «diurno» di un angolo dello «Junkers 90», il noto gigante tedesco — monoplano ala bassa, quadrimotore, carrello retrattile — mentre l'altra mostra le belle forme del «Boeing 314» — monoplano a scafo, ala alta, quadrimotore con pinne di equilibramento — che ormai è finito e fa i voli di prova in America, in attesa di sorvolare l'Atlantico. Gli aeroplani sono ormai sprofondati nel paese di Gulliver, e gli uomini sempre più rapidamente svaniscono in quello di Lilliput...

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE SECONDA

I bombardatori..

VI

Contro gli alberi

(Continuazione dal numero precedente)

La terra bruna è risalita rapidamente dalla profondità incommensurabile dove pareva dimenticata. Il colore quasi uniforme, l'aspetto piatto, le forme incerte si sono rapidamente modificati. Man mano che la discesa continua i particolari si fanno più numerosi e più distinti. Strade sconvolte, case diroccate, trincee, crateri di granate reticolati, emergono dal quadro confuso prendendo la propria individualità.

Ecco una fila di fossi. Subito dopo una serie di fori di granate che pare si addensino attorno a poche bianche rovine. Più avanti alcuni pali...

La discesa, accompagnata da quelle mille, sommesse voci deste dal vento stesso della caduta, continua, tanto diversa dal volo possente che ha ad indivisibile compagno la voce sonora dei motori.

Tutti gli sguardi ora sono fissi su un filare d'alberi. Là, fra i rami più alti o, peggio, fra le folte chiome o contro i tronchi, si arresterà la discesa.

Un secondo dopo nessun dubbio è più possibile: lì si schianterà il «Ca 426».

Gli uomini si guardano. Involontariamente gli sguardi scivolano sul cadavere del sergente Porrino che sta ancora dove è stato adagiato, ed un unico pensiero si fissa nei tre cervelli: «Egli non ci ha che preceduti».

Lo schianto è inevitabile, e sarà mortale.

D'un tratto il Comandante ha una intuizione. Se un uomo si trovasse a poppa della carlinga al momento dell'urto, che certo provocherà un ribaltamento, verrebbe proiettato fuori dell'apparecchio e, forse, si salverebbe. Chi dovrà approfittare di questo catapultamento salvatore?

Il Comandante esita, ed il suo sguardo trascorre dal compagno stretto alle leve di comando accanto a lui, al capitano Graziani, immobile dietro la mitragliatrice di prua. Poi decide, e con voce recisa, violenta, ordina al capitano di recarsi a poppa.

L'uomo guarda stupito, ma l'ordine è ripetuto con violenza e lo decide a muoversi. Rapidamente raggiunge la poppa della carlinga.

I piloti, immobili, concentrano la loro attenzione sul filare di alberi che ormai è loro davanti, si approssima, ingigantisce, minaccia...

Gli occhi sbarrati notano tutti i particolari: i tronchi, i rami, le foglie... là un nido, forse vuoto... più oltre il segno lasciato da una scheggia su un tronco... e ancora...

Lo schianto!

Quando la prua stava per toccare la barriera vegetale, il capitano Matricardi ha gravato furiosamente sui comandi. Il muso del Caproni si è abbassato, e nello stesso tempo, ha evitato di picchiare in pieno contro un tronco.

Con uno scroscio indicibile le ali si

impigliano fra le fronde, sono artigliate dai rami, si piegano, scricchiolano, si spezzano... La coda s'alza con violenza verso il cielo, mentre la carlinga s'incunea fra due tronchi e, quasi verticale, penzola dalle ali mutilate alle quali è legato ancora da pochi rottami...

Un corpo ha volato, è piombato fra i rami, è caduto, è scivolato, è arrivato in terra. Il catapultamento è riuscito.

Dopo silenzio.

Allo schianto è seguito un raccoglimento quasi solenne.

Ma l'uomo ch'è stato lanciato lontano si alza penosamente, grida, invoca. Degli uomini accorrono tra gli alberi, delle mani fraterne frugano tra i rottami, e tre corpi vengono adagiati sull'erba.

Tre morti?

No. L'ultimo disperato sforzo ha conservato due aquile alla Patria: Matricardi e Coppola sono soltanto svenuti.

VII

Aquile prigioniere

I

Nel 1916 il presidio dei cieli è commesso agli apparecchi Voisin, grotteschi trampolini volanti che non superano i 110 chilometri orari di velocità, possono sollevare al massimo cinque bombe, ed hanno, per unica arma da offesa e difesa, un moschetto «mod. '91»!

Su questi grotteschi trampolini, che farebbero una figura infelice accanto al più «scassato» degli apparecchi moderni, saldi cuori e ferrigne volon-

tà hanno saputo scrivere le prime pagine di gloria nel cielo.

Sull'opposta sponda dell'Adriatico nostro, a Vallona, alcune aquile sono state distaccate a guardia del cielo straniero, a minaccia onnipresente del nemico.

La squadriglia dispone di Voisin, che servono per la ricognizione ed il bombardamento.

Voisin sono gli apparecchi che in una mattinata fredda di marzo si alzano dal campo stabilito presso Durazzo, ed appuntano le prore su Durazzo, la roccaforte austriaca d'Albania. Tutti portano il carico normale di cinque bombe, tranne uno che ha soltanto tre bombe, ed al posto delle altre una mitragliatrice Fiat-Ravelli. Esso rappresenta la «scorta» di tutti gli altri!

Il viaggio si svolge abbastanza regolarmente. Fra Vallona e Durazzo vi sono soltanto novanta chilometri in linea d'aria, quindi in due ore ogni cosa sarà sbrigata.

Gli apparecchi volano scalati nel cielo, ma in breve si nota che uno fra essi tende a restare indietro.

Esso è montato dal sergente Landucci, pilota, e dal tenente Novelli, osservatore.

Sorpassate di solo 20 chilometri le linee austriache, segnate sul terreno brullo dell'Albania scosciosa da un zigzagare di fossi vivamente chiaroscurati dal sole ancor basso, il motore del Voisin comincia a funzionare male. Ad intermittezza qualche colpo manca, il riscaldamento è anormale, ed i giri «vanno giù».

E' per questa ragione che il Voisin è costretto a volare a soli 1600 metri di quota, violando i regolamenti che prescrivono almeno 2000 metri, e,

quel che è peggio, esponendosi ad un tiro ben aggiustato dell'artiglieria austriaca.

Con questo i due volatori non pensano a tornare indietro ed interrompere la spedizione. Gli altri li precedono verso la mèta: anch'essi compiranno il proprio dovere, costi quel che costi!...

Quando il Voisin asmatice perviene nel cielo di Durazzo, già gli altri hanno assolto la loro missione, lanciato le bombe e scatenato l'inferno della difesa antiaerea. Mentre il ritardatario s'immerge nell'atmosfera da mortale tregenda che crea al disopra della città l'artiglieria austriaca, gli altri colleghi ne escono, ormai vittoriosi.

Intrepidamente il Voisin penetra fra i rosari di scoppi che allargano corone di globi fumosi nel cielo, ed abbassandosi fino a 1200 metri fa un giro sulla città.

Ad una ad una le cinque mortali bombe balzano nel vuoto, e cinque subitaneamente fiammate sprizzano là dove esse toccano il suolo.

L'apparecchio, alleggerito e reso più agile, riprende quota volgendosi verso il sud, in cerca della via di scampo, delle linee amiche, del nido appena lasciato.

Ma il cielo è popolato oltre che dagli scoppi innumerevoli delle granate e degli *shrapnells* ora anche da due idrocaccia austriaci. Dalla base di Durazzo, munitissima, i due apparecchi dalle ali nero-crociate si sono sollevati e corrono all'attacco, alla vendetta.

I due Italiani si guardano con sgomento. E' bastata un'occhiata per dir loro che gli avversari sono ben superiori a loro per qualità d'apparecchi ed armamenti. L'esito del combattimento si delinea subito, fin dal primo momento, nettamente sfavorevole.

Unico espediente: la fuga.

Ma come fuggire, con quella carcassa sbuffante che a stento tocca i cento chilometri orari, avendo in coda due saette che faranno almeno il doppio?

Non resta che morire.

A bordo del Voisin i due uomini non parlano, non si dicono niente, non hanno niente da dirsi. Sono pronti: ecco tutto.

ARMANDO SILVESTRI

(Continua)



Allo schianto è seguito un raccoglimento quasi solenne.

nel mondo del volo silenzioso

IL SESTO CONGRESSO DELL'I.S.T.U.S.

(Continuaz. del num. precedente)

In attesa di ulteriori studi più precisi, raccomandando però agli allievi di Asiago e di Sezze di non cercare di « tagliare » le termiche, ma di accontentarsi di quelle già esistenti per ragioni naturali...

Ancora sullo studio delle correnti alpine ha riferito il dott. Nicola di Lossanna. Egli ha insistito sull'importanza di una migliore conoscenza dell'aerologia e meteorologia alpina, non solo nell'interesse del volo a vela e dell'aviazione in genere, ma anche per l'idrologia, l'agricoltura alpina e per la meteorologia turistica (alpinismo, ecc.). Tali studi si possono, secondo il dott. Nicola, fare nel migliore dei modi organizzando dei campeggi meteorologici con degli esploratori. Così, ad esempio, nel campeggio sui Rochers-de-Naye 200 ragazzi hanno lavorato con una passione ed un entusiasmo che ben esprime l'interesse che una migliore conoscenza dei problemi meteorologici trova presso la gioventù odierna. Durante il campeggio del 1937, furono eseguiti moltissimi lanci con palloncini piloti per trovare l'ordine di grandezza delle correnti ascendenti. I risultati di questi lanci hanno dimostrato la possibilità di raggiungere sopra le Alpi delle quote assai superiori di quelle finora raggiunte. Alla fine della conferenza il dott. Nicola mostrò un bellissimo film a carattere propagandistico sull'attività degli esploratori Rochers-de-Naye. Tra l'altro gli spettatori potevano convincersi *de visu* che esistono delle ascendenze che fanno veleggiare perfino... i sassi.

La sorpresa della giornata meteorologica fu l'ultima conferenza, quella del dott. Kochanski dell'Istituto di Leopoli (Polonia). Il dott. Kochanski è un veterano dell'ISTUS ed ha già dato numerosi contributi alla scienza del volo a vela. Il lavoro presentato quest'anno fu nientemeno che la carta volovistica della Polonia, cioè una carta che dà al pilota la possibilità di orientarsi, prima del volo, sulle condizioni tecniche, termiche e geografiche delle regioni da sorvolare. Questa carta, basata sulle esperienze dei 6 mesi estivi di quattro anni, non ha certamente la pretesa di essere perfetta, ma coll'esperienza dei prossimi anni la carta stessa è destinata a dare un aiuto preziosissimo ai piloti. Le basi della carta sono di natura statistica: da una parte il dott. Kochanski ha contato il numero dei giorni dell'anno durante i quali in una data località si erano osservati cumuli e cumulo-nembi (e di tali località ne aveva considerate parecchie centinaia), e dall'altra parte questi dati erano stati confrontati colle carte dei voli di distanza finora riusciti. Interessantissima era la coincidenza di questi due tipi di carte: immancabilmente gli atterraggi si ammucchiano in quelle regioni che segnano un minimo di attività di cumuli, mentre le regioni ricche di cumuli sono quasi sempre attraversate dalle linee rappresentanti i voli.

II. Aerodinamica e costruzioni

L'ing. Shenstone (Netly Abbaye, Inghilterra) inizia questa serie con una conferenza sul tema: « Veleggiatori ed aeroplani a motore ». Anzitutto egli afferma che i compiti del veleggiatore e del velivolo a motore sono profondamente diversi, ma che vi sono parecchi punti di contatto sia dal punto di vista aerodinamico che da quello costruttivo. Ognuno di essi ha quella for-

ma ideale che è richiesta dai rispettivi compiti, ma si può pronosticare, senza tema di essere smentiti dai fatti, che il velivolo a motore si avvicinerà certamente al veleggiatore, piuttosto che questo a quello. La tendenza dei velivoli verso la grande autonomia costrinse i costruttori ad aumentare sempre più l'allungamento ed a migliorare il lato costruttivo del progetto. Anche i carichi alari sempre crescenti mostrano la stessa tendenza. Secondo l'ingegnere Shenstone l'aeroplano dell'avvenire si può immaginare ad ala centrale e con elica propulsiva, eventualmente senza coda e con un carico alare assai elevato. Nelle linee generali un tale velivolo non differirà molto da un moderno veleggiatore.

La conferenza dell'ing. Shenstone e un'altra conferma della tesi per la quale continuiamo a combattere da anni e che finalmente sta guadagnando terreno in tutto il mondo: il volo a vela è una galleria aerodinamica con diametro infinito, esso è cioè il più grande laboratorio aerodinamico che si possa immaginare, e come tale esso ha dato, dà e darà immensi frutti all'aviazione a motore.

L'ing. Alexander Lippisch, di Darmstadt, ha parlato indi su un problema molto scabroso e cioè: « L'efficienza degli alettoni del veleggiatore », formulando alcune teorie che in un certo senso sono rivoluzionarie. Eccone un breve riassunto:

« Lo scopo di ogni progetto di aliante è in primo luogo un miglioramento della sua prestazione, il che si può conseguire sia dal lato costruttivo che da quello aerodinamico. Ma non si può sfruttare in pieno la bontà aerodinamica dell'apparecchio (rapporto di piana e velocità di discesa) se a tale miglioramento aerodinamico non fa riscontro un adeguato miglioramento del-

le caratteristiche di volo. La forma tipica del veleggiatore colla sua grande apertura alare ha come immediata conseguenza una influenza assai sensibile del momento degli alettoni attorno all'asse verticale del velivolo (momento d'imbardata), il che non avviene sensibilmente sull'aeroplano a motore. La fusoliera molto corta rispetto alla apertura alare non può dare che una minima stabilità, mentre il momento d'imbardata cresce in funzione dell'aumento dell'apertura alare. E' assolutamente necessario trovare il modo di neutralizzare questi effetti parassiti degli alettoni. Partendo da considerazioni basate sulla teoria di Prandtl si possono eseguire dei calcoli comparativi sull'efficienza di vari tipi di alettoni. Lavori precedenti hanno dimostrato che i risultati di tali calcoli vengono largamente confermati dalla pratica. Se scegliamo come dato di riferimento il rapporto tra il momento d'imbardata e quello trasversale (quello utile e quello parassita) degli alettoni, accetteremo quale migliore quel tipo di alettoni che ci darà un valore positivo massimo di tale coefficiente. S'intende che in tutti i casi si adopera un comando differenziale degli alettoni.

Così sono stati calcolati diversi tipi di alettoni su un'ala ellittica di allungamento medio 16. I calcoli hanno dato il notevole risultato che un momento stabile di virata si può ottenere disponendo all'estremità delle ali degli alettoni corti e profondi, comandati in modo da avere l'escursione da una sola parte. Per equilibrare la variazione di portanza provocata dall'azionamento unilaterale degli alettoni, un'ala stretta disposta lungo tutto il bordo d'uscita deve effettuare una leggera corsa contraria. Questo tipo di alettoni non solo migliora le caratteristiche di volo, ma si guadagna un'ala di curvatura estendentesi lungo quasi tutta l'apertura alare e che aumenta efficacemente lo scarto di velocità.

(continua)

M. GARBELL

DIMENSIONAMENTO DI VELEGGIATORI

Attualmente si nota un certo disorientamento per quanto riguarda le caratteristiche d'ingombro dei veleggiatori. Piccolo apparecchio, direi quasi personale, o grande veleggiatore completo e dotato di accessori che qualche velivolo da turismo non sogna nemmeno di avere?

Naturalmente anche qui la soluzione migliore è un compromesso, comunque analizziamo il pro e il contro di ognuna di queste tendenze.

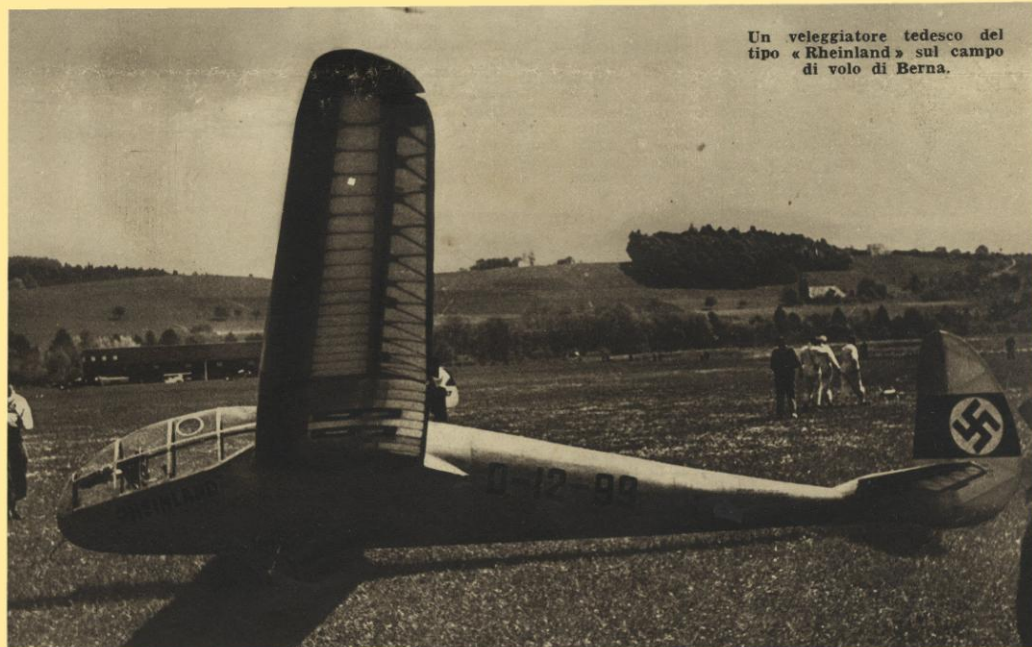
Esaminiamo prima il piccolo veleggiatore: grazioso, quasi un gingillo; il suo costo è limitato, la sua robustezza locale è soddisfacente, è leggero, maneggevole, trova posto nell'hangar anche quando è completamente stipato, due o tre persone lo trasportano facilmente, ma... ha dei gravi difetti d'origine insiti nella formula: la maneggevolezza trasversale è ottima pur con alettoni relativamente piccoli, data la limitata inerzia, ma appunto questa limitata inerzia gli gioca un brutto scherzo: in aria un po' mossa è balloso molto e richiede di essere continuamente manovrato e la sua velocità di discesa ne risente parecchio.

Inoltre finché si naviga attorno ai 50-60 km/h tutto va bene, ma quando si ha la malaugurata idea di aumentare la velocità per uno scopo qualunque allora un altro vizio d'origine si fa sentire: quello della sezione maestra troppo grande rispetto alla superficie dell'ala e anche in questo caso l'apparecchio affonda. Questo difetto si ripercuote sulla qualità di immagazzinamento di velocità utile per acrobazie o evoluzioni, talora necessarie; quando dopo una lunga picchiata ci si appresta a godere la soddisfazione della richiamata si resta stupiti di trovare nell'apparecchio la qualità di uno zogling.

Passiamo ora al grande apparecchio, comodissimo, nella fusoliera si trovano delle installazioni di conforto veramente notevoli, stabilità perfetta, velocità di discesa piccola anche a velocità notevoli, finezza elevata, e quello che da veramente soddisfazione è la generosità dell'aliante: uno spostamento impercettibile della leva basta a far raggiungere una velocità elevata che si conserva per lungo tempo, oppure permette evoluzioni o riguadagno di quota.

Come contropartita stanno il costo elevato, maneggevolezza, trasversale meno facilmente ottenibile, ingombro maggiore e maggior peso.

Bisogna però osservare per quanto riguarda il costo di produzione che esso non varia proporzionalmente alle dimensioni, giacché in un piccolo veleggiatore (parliamo naturalmente di quel-



Un veleggiatore tedesco del tipo « Rheinland » sul campo di volo di Berna.

li di rendimento) i sistemi di costruzione e i particolari costruttivi sono analoghi a quelli dei fratelli maggiori. Un altro fattore è da tener presente ed è precisamente la località in cui viene impiegato il veleggiatore e ciò per le condizioni di attrezzabilità e per la natura delle ascendenze.

Tutto quanto precede va infine messo in relazione con il problema dei profili e del carico alare, problema questo interessantissimo e oggi più che mai di attualità, ma di questo parleremo prossimamente; per ora possiamo concludere che un'apertura intorno ai quindici metri sia un buon compromesso per veleggiatori di discreto rendimento.

G. PRETI



Il francobollo aereo d'Italia

Un mese più tardi, il 28 giugno, ebbe luogo un secondo volo postale sperimentale: da Napoli a Palermo e da Palermo a Napoli, con idrovolante.

Per tale volo — tanto il viaggio di andata quanto quello di ritorno, furono compiuti nello stesso giorno — fu usato.



un francobollo per « Espresso urgente » — francobollo non emesso ma trasformato in comune espresso mediante sovrastampa — portante la dicitura:

IDROVOLANTE
NAPOLI-PALERMO-NAPOLI
25 Cent. 25

Il valore commerciale di questo pezzo è di L. 1,50 per esemplare nuovo e di L. 2, per esemplare usato.

Durante il periodo bellico non si pensa più, naturalmente, alla Posta Aerea. Nell'immediato dopoguerra i governi imbelle che si susseguirono parvero non solo obliare che in Italia era esistita una meravigliosa aviazione, ma compirono una vera opera di distruzione. Occorse l'avvento del Fascismo per ridare alle aquile. Capo del Governo Benito Mussolini, si ripresero gli esperimenti. I voli regolari si susseguirono e nel 1926 furono emessi i primi francobolli per uso esclusivo di posta aerea.

La serie, completata nel 1927 e 1928, consistè di 7 valori, tutti con la medesima vi-



gnetta, filigrana Corona, dentellati 14: ti 14:

- 50 cent. carminio
- 60 cent. grigio
- 80 cent. violetto e bruno rosso
- 1 lira oltremare
- L. 1,20 bruno
- L. 1,50 arancio-bruno
- 5 lire verde chiaro

(Aprò una parentesi per ricordare, dato che il volo si è effettuato nel 1927, un francobollo di Terra Nuova: il famoso « De Pinedo » considerato uno dei pezzi più rari di posta aerea. Questo francobollo — 60 cent. nero della serie giubilare del 1927, con la sovrastampa

AIR MAIL
DE PINEDO
1927

emesso in occasione della partenza di Francesco de Pinedo da Terra Nuova — vale oggi, nuovo, trentamila lire, usato settemila).

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

Ottone. — Peso specifico kg. 8,6 per dmc. L'ottone è una lega composta di rame, stagno e zinco. E' di facile lavorazione e per questo molto usato nella costruzione degli aeromodelli; con esso si fanno dischetti per cuscinetti a sfere, piccole ranelle, tubi sottili, serbatoi per apparecchi ad aria compressa e parti diverse per motorini. In forma di filo è anche usato per fare contorni di ali e timoni.

E' più pesante dell'acciaio; ma in confronto ad esso, ha il vantaggio della facilità di lavorazione e può essere saldato a stagno. Arroventandolo e raffreddandolo istantaneamente, diviene molto malleabile. E' adoperato anche per piccole viterie.

Stagno. — Peso specifico kg. 7,2 per dmc. E' un metallo malleabilissimo: serve solo per eseguire saldature, le quali dovranno sempre essere fatte adoperando il minimo necessario di metallo per non creare un inutile aumento di peso.

Rame. — Peso kg. 9 per dmc. Il rame è un metallo molto malleabile, specialmente a caldo; negli aeromodelli è raramente usato.

Alluminio. — Peso specifico kg. 2,7 per dmc. E' un metallo leggero, assai malleabile ed anche di elevata resistenza. Per la sua leggerezza ha un largo impiego anche nella costruzione degli aeromodelli. E' adoperato molto comunemente sotto forma di lastra e di filo: è saldabile soltanto a mezzo di saldatura autogena od elettrica. Con alluminio ed altri metalli si formano leghe leggere ed ultra-leggere: il Duraluminio, l'Alferum, l'Alugir, l'Alpax, il Kolochoong, il Lautal, lo Scleron, l'Aeron, il Costrucral, il Silumin, ecc. Queste leghe sono poco o nulla usate nella costruzione degli aeromodelli, perchè sono difficili a trovare ed inoltre, essendo la differenza di peso minima in confronto all'alluminio, possono senz'altro essere sostituite con questo.

Magnesio. — Peso specifico kg. 1,74 per dmc. E' un metallo ultraleggero e presenta quasi le stesse caratteristiche dell'alluminio; però in confronto all'alluminio ha un carico di rottura un po' superiore.

Dov-metal. — Peso specifico kg. 1,8 per dmc. E' una lega di alluminio e magnesio.

Elektron. — Peso specifico kg. 1,8 per dmc. E' una lega di magnesio, zinco e ferro: è l'elemento che predomina nelle costruzioni aeronautiche. Per le costruzioni degli aeromodelli è però poco usato perchè, come le leghe di alluminio, è difficile procurarsene. Anch'esso può essere sostituito con alluminio, con spesa minore e con differenza minima sul peso totale della costruzione.

COLLE - CARTE E STOFFE PER RICOPRIMENTO - VERNICI E GOMMA

Nella costruzione degli aeromodelli le colle che più comunemente vengono usate sono le seguenti: la colla animale, la colla alla caseina, o colla a freddo, e la gomma vegetale molto comunemente chiamata gomma arabica.

Colla animale. — E' la colla forte da falegname: trovasi in commercio in forma di tavolette; si prepara mettendola prima a bagno in acqua fredda, ove si lascia per alcune ore, e poi si fa bollire lentamente preferibilmente a bagno-maria, fino a completo scioglimento. E' una colla molto resistente, però assai sensibile alle variazioni di temperatura.

Si usa molto liquida e sempre caldissima.

In generale per il costruttore di aeromodelli non è troppo comoda.

Colla alla caseina. — E' un prodotto del latte mescolato con sostanze

alcaline (ammoniaca, soda e calce). E' un'ottima colla forte ed è poco sensibile all'umidità ed alle variazioni atmosferiche.

La sua preparazione si fa mescolando volta per volta il quantitativo necessario in due parti circa di acqua fredda. Una volta ben impastata, si lascia ferma per un quarto d'ora cir-

ca fin tanto che per reazione non sia diventata ben liquida.

Si usa a freddo ed è perciò comunemente chiamata colla a freddo; asciuga in circa dieci ore e sia per le sue buone qualità che la sua comodità di uso, deve essere la preferita dall'aeromodellista.

Colla vegetale o gomma arabica. — Si trova in commercio in forma di polvere bianca; si scioglie in acqua tiepida in quantitativo proporzionato per ottenere la densità più opportuna. Non è adatta per incollare parti di strutture; ma si presta molto per attaccare la carta o la stoffa di ricoprimento. E' trasparente e non macchia. Si conserva facilmente e a lungo.

Altre colle sono sconsigliabili perchè o più o meno non sono adatte per il lavoro dell'aeromodellista.

(Continua).



FILIPPO FRASCHERELLI - Roma — Perché non ti rivolgi alla scuola di modelli volanti della R.U.N.A.? Sai che anche i migliori aeromodellisti continuano a chiedere, alle scuole, consigli e insegnamenti?

CAMILLO DAMENO - Magenta — Innanzi tutto avresti dovuto correggere la virata, più che con il timone svergolando un po' la semiala sinistra portandola ad un'incidenza maggiore. Altro errore è stato quello di tirare più forte: non hai dato il tempo al modello di sganciarsi e di rimettersi più o meno bene, e si può dire che tu stesso l'hai tirato a terra, dandogli velocità maggiore. Ripara dunque la semiala e sforzati di farla andare diritto, poi lo lancerai con il filo.

ANGELO BUIZZA - Iseo — Il permesso governativo è proprio l'osso duro della faccenda. Temo gravemente che sarebbe cosa molto lunga e difficile da ottenere. Innanzi tutto, per fare qualche passo, occorre che il modello voli perfettamente. Quando ci sia la sicurezza di questo, si può tentare di chiedere. Dunque, prima il volo sicuro e le testimonianze relative, poi si potrà studiare quanto si può fare.

GIAR.

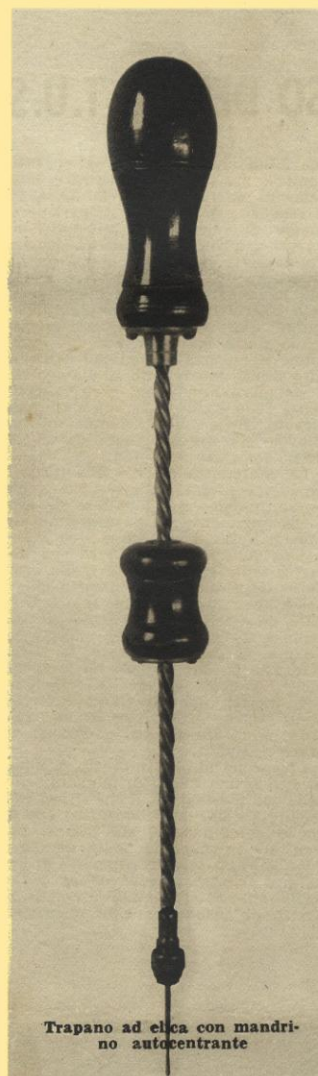
AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

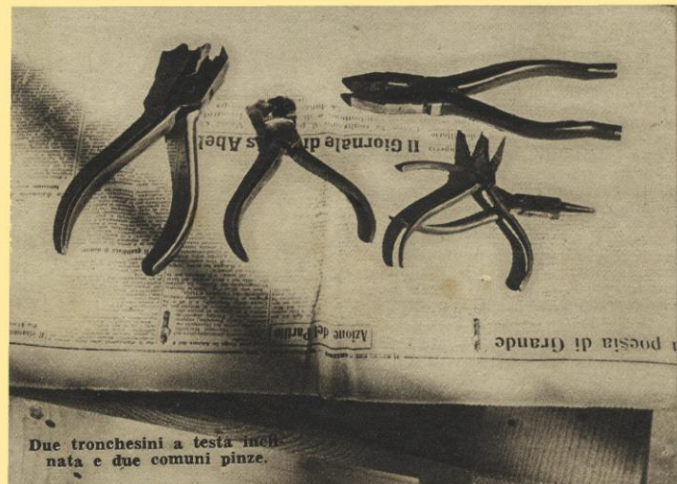
M O V O

MILANO - Via Borgospesso N. 118

Catalogo illustrato inviando Lire 1

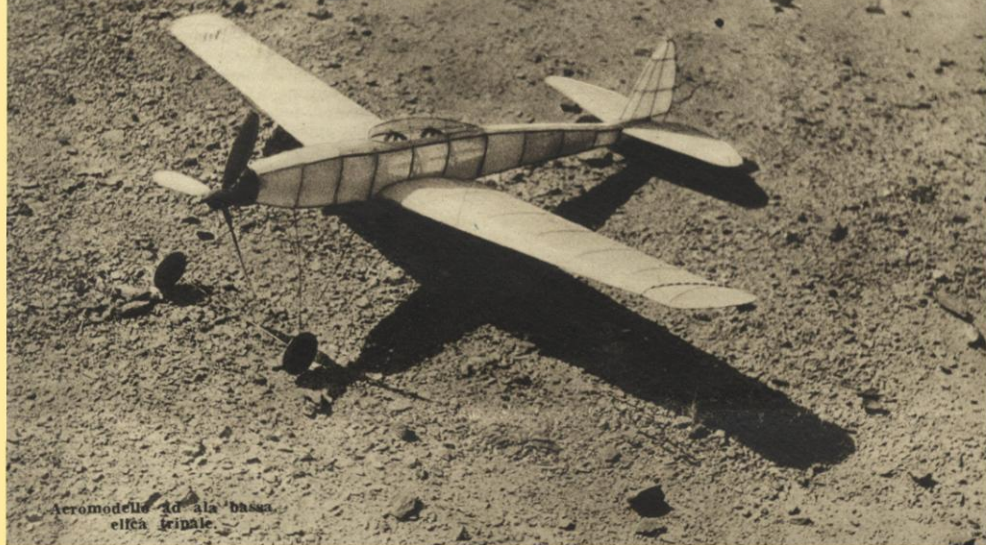


Trapano ad elica con mandri-
no autocentrante



Due tronchesini a testa in-
nata e due comuni pinze.

A GENOVA



L'AEROMODELLO A ELASTICO "A. P. 12,"

Tandem - SchehaK



L'aeromodello a elastico «A. P. 12» è stato studiato per orientare l'aeromodellista verso ricerche di carattere sperimentale, atte a chiarire praticamente i principi fondamentali di aerodinamica e di stabilità degli aerei, ricorrendo contemporaneamente ad un tipo di costruzione semplice ed economico. L'apparecchio preso a modello è un biplano in tandem, tipo di combinazione più volte ripresa e studiata, specialmente per la costruzione di piccoli aeroplani da turismo, essendo capace di offrire doti di stabilità e di ipersostentazione assai vantaggiose alla sicurezza del volo e della manovra.

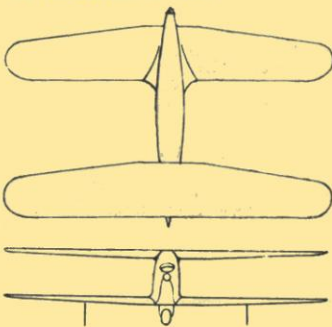
A questo schema si sono infatti ispirati non soltanto Miguet, col suo «Pou du Ciel», ma anche Mauboussin, Peyret ed altri, mentre una ben nutrita schiera di cultori del volo a vela ha fatto esperienze con veleggiatori ad ali in tandem fin dall'inizio delle ricerche sul volo.

Il prototipo preso a modello per l'«A. P. 12» è di recente progettazione ed è dovuto agli studi di Schedak un appassionato costruttore ed aeromodellista. Per determinare sperimentalmente le caratteristiche di stabilità del futuro aeroplano, un monoposto da turismo con un piccolo motore ed elica trattiva, il progettista ha costruito una serie di modelli, di circa un metro e mezzo di apertura, provando tutte le combinazioni di ali che sembravano adatte allo scopo. Quella riprodotta nell'«A. P. 12» è risultata la migliore. L'ala anteriore, ad incidenza leggermente maggiore di quella posteriore, che è eguale, si trova al di sotto della fusoliera, e assai in avanti. L'ala posteriore invece è poggiata su una specie di cresta che termina in coda la fusoliera stessa, partendo dal poggiatista del pilota. Si ha in questo modo un forte scialamento negativo, che per tutti gli assetti di volo mantiene le due ali nelle migliori condizioni di incidenza e mutua interferenza.

La posizione del pilota è baricentrica, circostanza assai favorevole per sopportare il volo in aria agitata. La visibilità è buona, perché si può vedere liberamente di fianco in basso e in dietro, e liberamente in avanti. L'ala bassa anteriore

non toglie molto la visibilità in basso avanti. Per il carrello il progettista ha adottato una soluzione originale, consistente nell'impiego di una ruota sola centrale sotto la fusoliera, eventualmente retrattile. Durante i primi metri di corsa al decollo l'apparecchio si sostiene poggiando di fianco su un'ala, e a tale scopo l'ala anteriore porta dei pattini di sostegno.

Il nostro aeromodello riproduce molto fedelmente le linee dell'originale ed è di costruzione solida, in listelli e compensato, con rivestimento in carta.



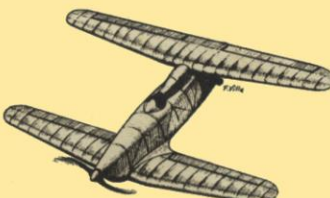
La fusoliera, di caratteristica forma appiattita, ha anteriormente un musone in legno alleggerito, portante i supporti dell'elica e l'alloggiamento per gli eventuali pesi di centramento. I listelli di forza sono in tiglio e le giunture dei punti più importanti sono rinforzate con fazzoletti triangolari in compensato finissimo, impiallacciatura o anche carta da disegno bene incollata. Nella parte centrale è la ruota, attaccata a cerniera con le sue gambe di forza in filo di acciaio, in modo da esser libera di ruotare. Questa rotazione, che in un modello particolarmente fine potrebbe essere sfruttata per far rientrare la ruota nell'interno della fusoliera, è qui utilizzata per il molleggio. Un elastico ben teso mantiene infatti la forcella in posizione verticale, assorbendo però gli urti al decollo e all'atterraggio. La matusca elastica resta chiusa nell'interno della fusoliera, che non ha tubo centrale di rinforzo e sopporta la compressione con i suoi listelli di contorno e la torsione col rivestimento in carta oleata, che dovrà essere perciò ben teso e incollato.

Le due ali sono praticamente identiche fra loro e costruite ciascuna in un solo pezzo. La struttura è a due longheroni, con

intralacciatura in filo ben teso. I longheroni sono però privi di anima. In complesso si può considerare l'ala come una struttura a guscio di carta, con quattro listelli longitudinali di rinforzo. Il bordo d'attacco è di tondino e il bordo d'uscita è di listello triangolare alleggerito. Sotto l'ala anteriore vengono applicati i piccoli pattini di sostegno. Ambedue le ali si fissano alla fusoliera con legature di elastico. In questo modo il modello si scompone rapidamente in tre parti, di cui due eguali (le ali) e l'altra (la fusoliera) di dimensioni ancor più modeste. Il trasporto è perciò facile e comodo.

L'elica indicata sul disegno è del tipo a passo variabile a terra, con dispositivo di scatto libero. Per semplicità, può essere sostituita con una del tipo americano di diametro corrispondente. Non bighèrnerà però esagerare in questo caso nella larghezza della pala.

Grande attenzione deve essere posta durante i primi voli di questo modello, per ottenerne rapidamente buoni risultati. Mentre nei modelli normali a piani di coda mobili è consigliabile centrare prima il modello determinando la posizione del baricentro e poi orientare la coda in modo da ottenere il miglior angolo di planata o la più bassa velocità di discesa, con questo modello è assai più indicato fissare definitivamente le due ali nelle posizioni indicate ed agire soltanto nella po-



sizione del baricentro con l'aggiunta di pesi anteriormente o posteriormente. Il rapporto degli angoli e la distanza fra le superfici di sostegno sono ottimi e basterà perciò ripartire convenientemente il carico fra esse, per ottenere l'assetto di volo desiderato.

Quando, con numerose planate ad elica folle, si sarà verificato l'equilibrio desiderato, si potrà procedere ai voli con elastico e regolare il passo dell'elica.

Ing. FIDIA PIATTELLI



STORIA DELL'ENIMMISTICA

Nell'antica Grecia troviamo, ad ogni pie' sospinto, cenni relativi ad aneddoti, profezie e scherzi che hanno attinenza con l'enimmistica.

Gli oracoli si esprimono per enigmi. In tal modo la interpretazione della profezia è lasciata al devoto, il quale è libero di trarre dalle oscure parole del divinatore il senso che più gli garba.

Narra Plutarco che Omero morì in seguito alla grave delusione patita per non aver saputo risolvere un indovinello proposto da alcuni pescatori. Vi sembra grossa? Eppure la guerra Plutarco... Aristotele, invece, doveva possedere una più spiccata disposizione per l'enimmistica se, essendogli stato richiesto: «Qual'è la cosa che prima di tutti invecchia» rispose: «La Riconoscenza». E disse giusto.

«Non mettete la lampada sotto il moggio» dice Pitagora, e vuol significare: «Non nascondete la verità, e non cercate di soffocarla».

Esopo, il celebre narratore di fiabe, che fu prima schiavo e poi libero e che risse alle Corti di Lidia e di Babilonia, fu enigmista di grande valore.

Il famoso detto: «Le lingue di Esopo» si riconnette appunto ad uno scherzo allegorico di cui egli fu autore. Avendogli il suo padrone ordinato di acquistare «quanto di meglio il mercato offrissi» per imbandire un pranzo di notevole importanza, Esopo compì soltanto della lingua e la fece cucinare in tutte le salse. E agli invitati che se ne meravigliavano spiegò: «Che vi è dunque di meglio della lingua? Essa è il legame della vita civile, la chiave della scienza, l'organo della verità e della ragione, con essa si insegna, si persuade, si regna, si lodano gli dei». «E qual'è allora la cosa peggiore?» gli fu richiesto. Ed egli ancora: «La lingua, perché è l'origine di ogni discordia, è madre di ogni rovina, è l'organo della calunnia, dell'infamia, della bestemmia».

E ancora egli diceva: «Esiste un grande tempio poggiato su di una colonna, circondato da città, ogni città ha tanti puntelli e vi sono, presso ognuno di questi, due donne, l'una bianca e l'altra nera». E voleva con ciò simboleggiare il mondo, l'anno, i mesi, i giorni, la giornata e la notte.

(continua)

INDOVIMELLO

Cosa è mal, caro indovino, questo braccio così strano che di notte è moncherino e di giorno è con la mano?

FALSO DIMINUTIVO

Ma dategli una sedia, poveraccio, egli ha bisogno di riposo urgente! O piccolo lombardo, hai cura iterica, ma sei sì buono, tenero, piacente!

ANAGRAMMA

IL CENTRO DELLA VITA
Fu nel tempo assai lontano
questo cuore d'aeroplano.

SCIARADA

Tra i quindici e i trenta...
ti reca qualcosa...
Dell'età diventa
nell'epoca aiosa.

BIFRONTE

ETEREA?

Quattro vocali ed una consonante
o moglie della macchina volante.

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 29 verrà pubblicata nel fascicolo del 31 luglio, quella del presente nel n. del 3 agosto.

Fra i nomi dei solutori di tutti i giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro 7 giorni dalla data del presente fascicolo la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pinarella, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI DEL N. 27-28

1. Formazione errata: cori diversi = I sorci verdi.
 2. Rebus a frase: S alto con l'A sto = Salto con l'asta.
 3. Cambio di lettera: Parmigiano = partigiano.
 4. Domanda: L'ala.
 5. Sciarada: moto-re.
 6. Indovinello: La rondine.
- Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Mario Minervini, via Neve s. Materdei, n. 77, Napoli. Al Minervini è stato inviato un libro.

La novella gialla

LA PRIMA AVVENTURA DEL POLIZIOTTO volante



Ralph Forte, lo sportivo italo-americano, è oggi considerato dal Procuratore Distrettuale di Nuova York il miglior collaboratore della Polizia. Pilota, automobilista, pugilatore, nuotatore, Ralph aveva, nella sua carriera di sportivo al cento per cento, conseguito moltissimi primati ed il suo nome, di conseguenza, era notissimo sia a Nuova York, che in tutti gli Stati Uniti.

Ma la fama principale del giovane derivò dal suo furo poliziesco che lo portò a risolvere dei complicatissimi enigmi; enigmi ai quali la polizia ufficiale non era riuscita a dare alcuna soluzione. E il nomignolo di « poliziotto volante » che gli amici in un primo tempo gli avevano scherzosamente affibbiato, era divenuto in breve di dominio pubblico, creandogli un'aureola di infallibilità e di eroismo e facendolo divenire il beniamino delle folle e il terrore dei « gangsters ».

Il suo debutto nel campo delle investigazioni poliziesche risale al marzo 1931, quando egli, in sole ventiquattr'ore, offrì alla polizia i dati necessari per arrestare tutti i membri della « gang » di Jon Robinson, uno dei più temuti « kidnappers » (1) degli Stati Uniti.

Ecco come si svolsero i fatti.

Il 12 marzo di quell'anno tutti i giornali americani diedero la notizia che Charles Goldspshire, l'undicenne figlio del banchiere William Goldspshire, era stato rapito dai « gangsters » e che ai genitori era stata richiesta per il riscatto la somma di 100.000 dollari.

Per volontà del banchiere, le modalità del pagamento non furono rese note (e in effetti neppure la polizia ne era al corrente). William Goldspshire, conscio della impotenza della polizia nel combattere le grandi organizzazioni criminali, malgrado le insistenze del Procuratore Distrettuale e del capo dei « G. MAN », (2) aveva voluto pagare, nel giorno fissato e secondo le modalità fissategli, i 100.000 dollari: la vita di Charles gli premeva assai più dell'arresto dei banditi, della somma richiestagli — il cui sborso portava tuttavia un forte squilibrio nel suo bilancio — e di tutte le ragioni morali e sociali che le autorità gli avevano prospettate.

Il 17 marzo alle ore 19 sulla strada Nuova York-Boston, a circa 22 miglia da Brocklin, un'automobile privata raccolse un bimbo lacero, macilento ed affamato che a mala pena, alle domande rivoltegli, seppe rispondere di essere Charles Goldspshire.

Sotto enormi testate scritte a caratteri cubitali (« Charles Goldspshire ritorna a casa » - « Incassati i 100.000 dollari i gangsters restituiscono ai genitori il piccolo Charles » - ecc.) i giornali della sera riportavano ampi resoconti della terribile avventura.

Anche Ralph Forte lesse la interminabile serie delle interviste pubblicate, soffermandosi in modo particolare sulle semplici dichiarazioni fatte dal piccolo Charles.

Charles aveva detto di essere stato rapito alle tre del pomeriggio, mentre si trovava nel giardino di casa, da due uomini che lo avevano portato di peso in un'automobile ferma dinanzi al cancello e che, poi, a tendine abbassate, senza quindi che egli potesse vedere la direzione presa, aveva corso per ore ed ore ininterrottamente. Lo avevano infine fatto scendere, bendato, e lo avevano rinchiuso in una camera con una sola finestra alta, chiusa da una inferriata dalla quale scorgeva soltanto un pezzetto di cielo; il suo arrivo era avvenuto quasi al tramonto. Intorno alla casa il silenzio era sempre stato profondo, assoluto: non il rumore di un'automobile, di cavalli, solo il « chichirichi » di un gallo e i « coccodè » di qualche gallina rompevano il silenzio. Il piccolo aveva ancora sentito per quattro giorni su cinque, all'alba ed al tramonto, il rombo nitido di un aeroplano che si avvicinava e quindi si allontanava.

Questo era tutto. E da queste dichiarazioni il Procuratore Distrettuale e il Capo dei « G. Man » non sapevano quali elementi ricavare per giungere alla identificazione della località.

E tutto era ancora allo stato di punto interrogativo, quando la mattina del 19 marzo un espresso « urgente personale », portò al Procuratore Distrettuale la più strabiliante delle notizie:

« Signor Procuratore,

Mi permetto comunicarvi che la casa nella quale fu rinchiuso per cinque giorni il piccolo Charles Goldspshire è a 154 miglia da Nuova York, in direzione Philadelphia: Giunti al 152. miglio, una strada secondaria volge a sinistra. Seguendola per due miglia circa, si giunge ad una piccola fattoria: quella che voi cercate.

Resto a vostra disposizione, signor Procuratore, per tutti i chiarimenti possibili.

Vostro: Ralph Forte ».

Su queste precise indicazioni una squadra di « G. Man » poté la sera stessa acciuffare quattro dei sei membri della banda; gli altri due furono arrestati il giorno dopo a Nuova York in un albergo di quinto ordine.

Abbreviazione per Gouvernement des Etats Unis, scelta per la repressione dei gangsters.

Le spiegazioni che Ralph Forte diede il giorno dopo al Procuratore Distrettuale e al Capo dei « G. Man » furono delle più semplici.

(— Ma come abbiamo fatto a non pensarci! — si domandarono poi i due Capi della polizia.

— E' quello che mi chiedo anch'io! — rispose sorridendo Ralph).

« Gli elementi principali delle dichiarazioni fatte dal piccolo Charles erano tre: parecchie ore di automobile; silenzio intorno alla casa; rombo di aeroplano all'alba ed al tramonto. Quest'ultimo elemento doveva poi essere considerato sotto due punti di vista: il doppio passaggio per quattro giorni e il mancato passaggio per un giorno.

« Il tempo della corsa in automobile poteva dare una idea approssimativa della distanza; infatti calcolando la media oraria fra le 40 e le 60 miglia, la casa doveva trovarsi fra le 120 e le 180 miglia da Nuova York. Per tre ore, infatti, il fanciullo doveva essere stato in automobile, dato che era stato rapito alle tre ed era stato fatto scendere dall'automobile « che era quasi notte ». Le ricerche eventuali, mancando altri elementi, dovevano essere effettuate quindi in una zona circolare attorno a Nuova York fra la distanza di 120 e 180 miglia.

« Ma il secondo dato, « assoluto silenzio intorno alla casa », eliminava le zone di territorio immediatamente prossime a vie di grande traffico.

« Il terzo dato era quello più importante perché poteva dare la direttrice di marcia. Il piccolo Charles aveva dichiarato infatti che per quattro giorni su cinque egli aveva udito all'alba e al tramonto il rombo di un aeroplano. Questo dato mi fece pensare che dovesse trattarsi di una regolare linea aerea. Sarebbe stata infatti per lo meno strana una così straordinaria coincidenza di passaggi di apparecchi da turismo.

« Recatomi all'aeroporto, seppi che fra le cinque e le sei decollano gli apparecchi diretti a Boston, Philadelphia, Buffalo e Washington.

« C'era però un altro dato sul quale era necessario soffermarsi: la mancanza del passaggio dell'aereo in uno dei cinque giorni. Chiesi se per qualche ragione in questi ultimi giorni una delle quattro linee avesse dovuto sospendere il servizio e la risposta negativa mi fece in un primo tempo quasi perdere la speranza di poter risolvere il problema; ma dopo un poco, guardando per caso un calendario, ebbi in mano la chiave dell'enigma: il quindicesimo marzo era domenica e seppi che la sola linea Nuova York-Philadelphia non si effettua nei giorni festivi.

« Fattami dare una carta di volo, col mio apparecchio percorsi a bassissima quota, alla velocità commerciale di 120 miglia all'ora, — quella mantenuta abitualmente dagli aerei di linee civili — la zona indicatami dalla carta di volo, osservando minutissimamente il territorio compreso tra il 120. ed il 180. miglio. Fu così che all'altezza del 152. miglio vidi una strada secondaria diramarsi a sinistra e a due miglia dal bivio scorsi una casetta di campagna che forse non avrebbe attirata la mia attenzione se dietro ad essa, sotto un'ampia tettoia di lamiera, non avessi veduto una grossa, potente automobile.

« Ecco, signor Procuratore Distrettuale, come si sono svolte le cose.

« Come vedete, era di una semplicità lapalissiana.

« Ma non dovete ringraziare me. Il merito di poter mandare a Sing-Sing John Robison e i suoi complici spetta alla direzione delle linee aeree che hanno avuto la luminosissima idea di far passare l'aereo Nuova York-Philadelphia proprio su quella casetta ».

CORDOVANCE



(1) Rapitori di fanciulli.

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione del numero precedente)

— Oh, quanto la fate lunga! Volete che non abbiamo capito che avete preso gli smeraldi del tesoro nazionale? E se no, perchè sareste qui? E, soprattutto, perchè sul nostro aeroplano? Siete stati più furbi di noi, questo sì, e siete riusciti a levarci il piatto di sotto il naso: sia pure! Ma, almeno, in riconoscimento dell'aiuto, magari indiretto, che vi abbiamo prestato, potreste pure darci qualcosa, non vi pare? Non pretendiamo troppo. Un quinto, vi accomoda?

— E quale aiuto ci avreste dato, secondo voi? — domandò Vico che non sapeva se ridere o inquietarsi seriamente.

— Diamine! Quando è stato dato l'allarme per la scomparsa degli smeraldi, noi, come due bambocci alle prime armi, ci siamo lasciati prendere dal panico e siamo scappati sul primo aeroplano che abbiamo trovato sottomano. Naturalmente voi avete sfruttato questa circostanza per far passare noi altri per i ladri e così nessuno ha più pensato a voi e avete potuto svignarvela con tutto comodo e indisturbati.

— Ah, ma sono meravigliosi! — esclamò Rodrigo — Sicchè noi, proprio noi che v'inseguiamo, saremmo i ladri!?

— Ladri! — ripeté Gervais ariccando il naso — Che parola volgare. Dite, i nuovi proprietari degli smeraldi. Ah, ma ora che ci penso, siete davvero dei maestri! Vuoi scommettere, Paul, che son partiti da Pesadumbre addirittura in forma ufficiale e con gli auguri e i ringraziamenti delle autorità? Son certo che si saranno offerti volontari per andare alla ricerca dei cattivi ladri che saremmo noi. Un colpo magnifico, non c'è che dire!

— Insomma, — interruppe Vico, che sembrava più divertito che seccato — tutte queste chiacchiere per farci credere che non siete stati voi a rubare gli smeraldi e che siete puri come acqua di sorgente. E allora, come spiegate la vostra fuga precipitosa di stanotte?

— Ve l'ho già detto che siamo stati due cretini. Non vi nascondo, tanto l'avete già capito da voi, che gli smeraldi ci facevano gola, anzi che eravamo andati a Pesadumbre proprio per essi. Avvenuto il furto, abbiamo pensato che non c'era più nulla da fare a Huasteca e che restare poteva diventar pericoloso. Inchieste, interrogatori, fermi, indagini sul passato... Tutte cose antipaticissime per noi... Capite?

— Sicuro, sicuro. — assenti benignamente Vico — Voi negate e avete le vostre ragioni per farlo. Ammettete, però, che ce ne vuole di buona volontà da parte nostra o di chiunque per crederci estranei al furto degli smeraldi... State a sentire e correggetemi se sbaglio. Siete ladri professionisti; confessate d'esser venuti a Huasteca proprio per quegli smeraldi; accade il furto e voi scappate e con tanta fretta da pigliare l'aeroplano d'un altro per non perdere tempo a tirar fuori il vostro dall'hangar. Come se non bastasse, lasciate dietro di voi indizi compromettentissimi.

— Che indizi? — domandò bruscamente Paul, che, al pari del compagno, aveva ascoltato fin lì con aria rassegnata.

— Avete con voi Ximenes — chiese Zùgoli all'amico — quella foderina trovata sul campo dell'aeroporto?

— Sì... no, cioè, eccola... — rispose Rodrigo frugandosi con una certa riluttanza nelle tasche e tirando fuori la foderina di seta verde dello scrigno.

— Che cosa ne dite di questa? — chiese Zùgoli sventolandola sotto il naso dei due francesi.

— E che roba è? — domandarono questi con una meraviglia che sembrava sincera.

— Non fate gli ingenui, miei cari. Sapete meglio di me che rivestiva la cassetta d'acciaio degli smeraldi. E, se v'interessa, è stata trovata sul campo e proprio dov'era l'aeroplano su cui siete partiti. Che ne dite?

— Andiamo, Zùgoli; — ribatté ironicamente Gervais — inventate qualcosa di meglio. Quella foderina potrebbe benissimo essere la borsa dei numeri della tombola e poi niente mi prova che veramente sia stata trovata dove dite.

— L'ho raccolta io stesso — dichiarò Rodrigo. — Sarà! Ma questo non prova affatto che l'abbiamo perduta noi. Nessun giudice potrebbe condannare per una sciocchezza simile.

— Da solo questo indizio non basta; e sia pure — convenne Zùgoli — Ma con tutto il resto...

— Via, via... — rise Gervais — Si vede chiaro che non ci credete neppure voi. Dovreste ricordarvi quanto vi facemmo penare per scoprirli, laggiù in Italia. Come potete pensare ora che gente come noi sia diventata tanto scema da seminare tracce di questo genere? Se davvero questa foderina conteneva lo scrigno, è più verosimile che invece di smarrirla noi, l'abbia messa lì il vero ladro per comprometterci e allontanare da sé i sospetti.

— Volete insinuare con questo che sia io il ladro? — scattò Rodrigo con molto calore.

— Non ne so nulla io, — replicò Gervais, dopo averlo fissato un momento — Voi avete detto d'aver trovata la foderina, e sta bene; ma come potete affermare che ce l'abbiamo lasciata noi piuttosto che un altro?

Ximenes non rispose.

— Insomma, — brontolò Paul — stiamo perdendo in chiacchiere un mucchio di tempo. Concludiamo qualcosa. Voi ci credete i ladri, mentre noi siamo convinti che i ladri siete voi. Il fatto che per momento voi siete armati e noi no vi dà una certa

superiorità. Ma, domando: ci arrestate o ci lasciate liberi? Se non avete l'intenzione di tenerci, salutiamoci e buona notte. Ognuno riprende il suo cammino.

— E' troppo buio adesso. Io proporrei di andarcene invece in cerca d'una buona cena e d'un letto. — disse Zùgoli giovialmente; poi con tono fattoso e subito energico e quasi minaccioso, soggiunse: — Staremo tutti e quattro insieme, ma, intendiamoci, niente scherzi e ricordatevi che le armi le abbiamo noi. — Sappiate anche che questo mio amico — continuò accennando a Rodrigo — è un'alta autorità della repubblica. Basta un suo cenno per farvi rinchiudere in gattabuia. Lasciatemi dormire su; se starete buonini fino all'alba, c'è il caso che vi lasci andare pei fatti vostri. Ed ora in marcia e astenetevi da idioti tentativi di fuga. Siamo due ottimi tiratori, noi.

E così, sotto le stelle già numerose, i quattro si misero pacificamente in cammino attraverso i campi, in direzione d'un lumicino che, come nelle favole, splendeva lontano lontano.

XI

NEL QUALE SI LIBERANO I LADRI

Il giocondo sole del giorno dopo ritrovò i quattro ancora riuniti sul campo accanto agli aeroplani. In terra stavano parecchi bidoni di benzina e alcune latte d'olio. In distanza s'allontanava cantando, con le sue bestie, il mulattiere che le aveva portate.

— Allora, giovanotti — disse Zùgoli rivolgendosi ai francesi che lo guardavano con ansia — debbo confessarvi che sono contento di voi. Vi siete comportati in modo esemplare: motivo per cui vi lascio in piena libertà.

— Meno male! — borbottò Paul.

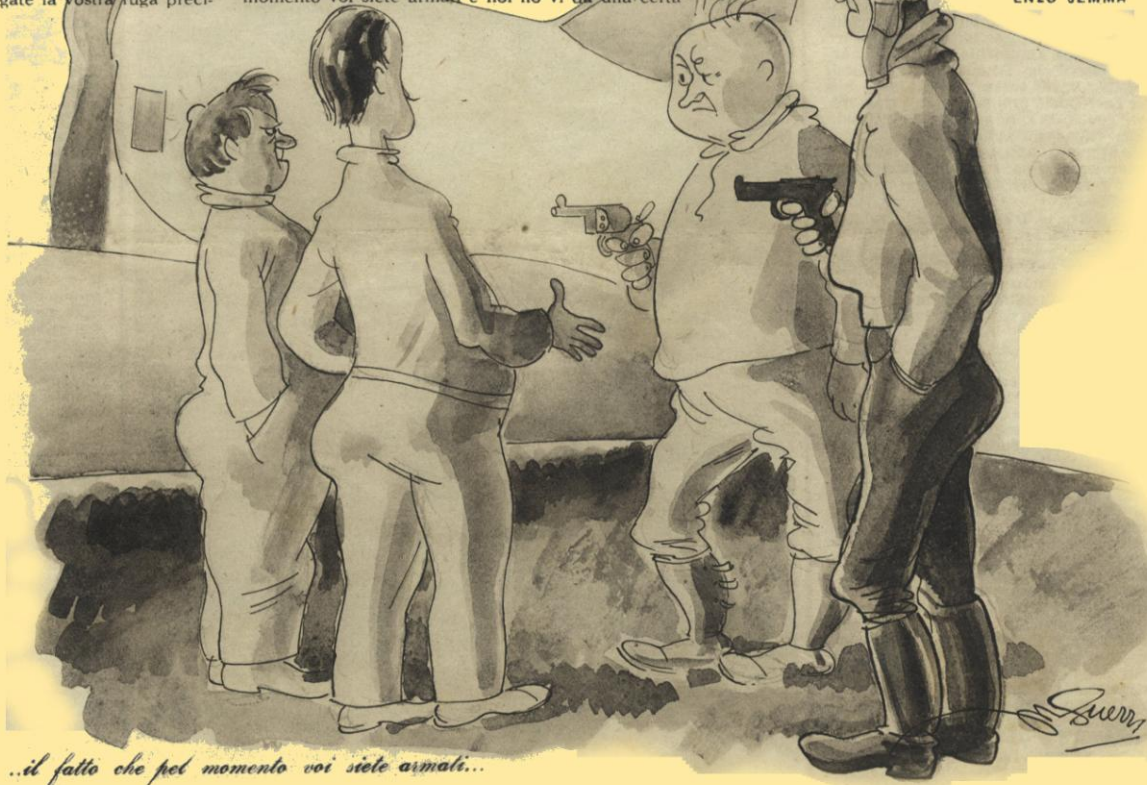
— Intendiamoci, — continuò Vico — non voglio affatto dire con questo che sia convinto della vostra innocenza, ma solo che non ho prove sufficienti per arrestarvi. D'altronde, gli smeraldi non li avete addosso e neppure credo che li abbiate inghiottiti, perchè da quando ci siamo ritrovati vi ho sempre tenuto d'occhio.

— E non potremmo averli inghiottiti prima del vostro arrivo? — domandò ironicamente Gervais.

— E perchè? Inghiottire una cinquantina di ciotoli non dev'essere piacevole per nessuno. E' la estrema risorsa di chi non ha altra scappatoia. Mentre voi altri, fino al mio intervento di ieri, non pensavate affatto d'essere in pericolo imminente. Dico bene? Però, se ci tenete, potremo aprirvi il pancino e dare un'occhiata dentro.

(Continua)

ENZO JEMMA



...il fatto che per momento voi siete armati...

il Pazzo N° 2

Sembra che la missione dell'Atlantico del Nord sia ormai quella di far diventare « pazzi » tutti gli aviatori che partano soli per attraversarlo con determinate forme esteriori. Ad undici anni di distanza dal primo « pazzo volante », Lindebergh, un altro caso di perturbazione aero-psichica, si è ripetuto in questi giorni con una quasi impressionante identità di fenomeni: lo stesso volo record da un capo all'altro degli Stati Uniti alla vigilia della traversata, il medesimo scetticismo dei tecnici.

Sentite, del resto, come si sono svolti i fatti.

All'alba del giorno 17 corrente, l'aviatore americano Douglas Corrigan, di 31 anni, partì improvvisamente dall'aeroporto Floyd Bennet di New York in direzione Est prendendo la via dell'Atlantico a bordo di un aeroplano tipo « Curtiss Robin » costruito otto anni fa. Il giorno seguente alle 14,30, atterrava felicemente all'aeroporto di Baldonnel, in Irlanda dopo un volo di 28 ore e un quarto.

Douglas Corrigan ha lavorato per alcuni anni come meccanico nelle officine aeronautiche Ryan, in California e fu uno degli addetti al montaggio dello storico aeroplano di Lindbergh. L'anno passato chiese il permesso di sorvolare l'Atlantico ma gli venne negato perché l'apparecchio, quello stesso impiegato oggi, non aveva i necessari requisiti di navigabilità per un volo transatlantico. Il 9 luglio scorso l'aviatore, che si trovava in California, spiccò il volo dall'aeroporto di Long Beach e dopo 27 ore e 57 minuti era a New York percorrendo senza scalo la distanza di 3300 miglia che separa il Pacifico dall'Atlantico.

L'aspetto straordinario di questo volo fu che il Corrigan si era servito di un apparecchio antiquato sprovvisto di radio e di qualunque strumento di rotta. Ciò meravigliò assai i dirigenti dell'aeroporto che peraltro divennero severissimi quando quella birba di Corrigan, sabato scorso chiese loro di autorizzare il ritorno in California. I giornali narcano che il sig. Douglas contrariatissimo, passeggiò tutta la notte su e giù per l'aeroporto pronunciando « frasi lrose e concitate ». Ed all'alba, approfittando della scarsa sorveglianza, tolse i ceppi all'antiquato apparecchio e salito a bordo come uno scoiattolo scomparso in direzione dell'Atlantico al chiaror dell'alba.

All'arrivo in Irlanda il pazzo volante N. 2 ha dichiarato che vi era giunto... per errore. « Ero partito da New York — ha detto esattamente Corrigan — con l'idea di ritornare a San Francisco ma, per un disgraziato errore ho messo la bussola, da me costruita, in direzione contraria e così, invece di volare ad ovest ho volato ad est. Quando poco dopo mi accorsi di avere acqua sotto di me anziché terra, fui convinto che mi stavo dirigendo verso l'Irlanda anziché verso la California. Mentre stavo facendo questi ragionamenti ho visto la terraferma all'orizzonte (ma guarda come passa il tempo!) l'ho raggiunta, ho atterrato ed ora voi mi dite che sono in Irlanda ».

I giornali aggiungono che questa traversata atlantica, compiuta in così eccezionali condizioni, ha enormemente sorpreso l'opinione pubblica americana tutta occupata ad acclamare l'altro trionfatore, Howard Hughes per il suo giro intorno al mondo. Ed il burbero direttore generale dell'aviazione civile americana signor Mulligan, commentando il volo effettuato in violazione delle leggi di navigazione aerea, ha sorriso sotto i baffi ed ha annunciato che Douglas Corrigan sarà « gentilmente punito » ad evitare che altri giovani seguano il suo temerario esempio.

Come vedete, si è voluto dare al pazzesco volo di Corrigan, che noi del resto ammiriamo, una tinta spettacola-

re che stona un po' con il colore sobrio e fondamentalmente vero di tutte le imprese rispettabilissime.

Il caso del « pazzo Lindbergh » è rimasto nella storia dell'aviazione quello che realmente vale: una pietra miliare nella conquista dell'aria, l'esempio di una volontà sovrumana e di una audacia cosciente ed eroica. Della « pazzia » non è rimasta alcuna traccia perché tutto si svolse nel segno della più limpida intelligenza, dopo una preparazione paziente e metodica.

Dal 1927 ad oggi la tecnica aereo-

nautica ha fatto dei progressi giganteschi: radiogoniometro, alte velocità, strumenti di rotta perfezionatissimi, che messi ad intelligente prova, come del resto ha dimostrato il recente bel volo di Hughes intorno al mondo, danno la possibilità di effettuare voli transcontinentali e transatlantici con relativa sicurezza.

Il pazzesco volo di Corrigan non ci dimostra nulla, invece, se non la temerarietà incosciente di un giovane che vuole a tutti i costi imporsi all'attenzione del mondo, anche a costo di

dimostrare con una sciagura, che l'aviazione è sempre più pericolosa. Valga il fatto, ad esempio, che il direttore dell'aeroporto di partenza ha dichiarato che l'aviatore non si è nemmeno curato di chiedere i bollettini meteorologici dell'Oceano (dato che egli voleva nascondere lo scopo della sua partenza) e che per due ore ha lavorato attorno al suo motore che non voleva saperne di andare!

Certamente Corrigan è stato favorito dalla sorte e speriamo, per la serietà dell'aviazione, che nessuna « testa calda » americana voglia emularlo.

Ciò che ci stupisce maggiormente è il fatto che sia i giornali, che certo pubblico, abbiano creduto alla pazzia messa in giro dal pilota, il quale per scusare la sua scappata e non incorrere nelle sanzioni per i « clandestini », ha voluto far credere di esser convinto di volare verso la California, e invece volava verso l'Europa! Sapete poi perché? Perché la bussola sarebbe stata montata al contrario... Dice il pazzo numero due.

I. V. M.



PER RITARDARE... L'APERTURA DEL PARACADUTE

E' certamente un indizio della perfezione ormai raggiunta dal paracadute se già si pensa alla maniera di farlo aprire in ritardo anziché prima che sia possibile. Ma questa volta, credetelo, non si tratta di virtuosismi o di esibizioni spettacolari. E' una vera e propria necessità bellica quella di ritardare l'apertura del paracadute. Difatti a giudizio degli americani, l'esperienza della guerra in Spagna ha dimostrato che l'istruzione dei paracadutisti deve essere radicalmente modificata. Si è notato che i combattimenti aerei hanno luogo normalmente fra i cinque e i sei metri di quota e allorché un aeroplano è colpito e il pilota si lancia con il paracadute che si apre automaticamente la distanza da terra è eccessiva e la caduta è troppo lenta. In molti casi l'aeroplano stesso è caduto sopra il pilota, oppure questo è stato facilmente mitragliato dal nemico. Ne viene di conseguenza la necessità di allenare i paracadutisti al lancio dalle grandi altezze con apertura ritardata, ma questo problema appare particolarmente difficile poiché, se il pilota cade a capofitto, a meno che non sia particolarmente allenato, può essere colpito da capogiro e non essere più in grado di far funzionare il meccanismo di apertura.

Ora, sembra che gli americani abbiano trovato una soluzione. A Mitchel Field sono stati effettuati degli esperimenti che avrebbero dimostrato la praticità di un dispositivo accessorio chiamato « Guida caduta ». E' nient'altro che un piccolo paracadute a forma di cappuccio che, aprendosi subito dopo il lancio, mantiene sollevata la testa del paracadutista in maniera che questi precipita in posizione normale. La velocità di caduta risulterebbe di poco inferiore a quella di caduta libera per effetto della resistenza del piccolo paracadute ma tuttavia sempre sufficiente ad evitare il tiro delle mitragliatrici avversarie. A poche centinaia di metri dal suolo il paracadutista potrà aprire il grande paracadute che gli permetterà di toccare terra agevolmente.

Il cannone meraviglia. — Giunge notizia da Londra che l'Inghilterra, dopo averne acquistato il brevetto da una fabbrica svedese, persegue la costruzione intensiva di un nuovissimo antiaereo chiamato « cannone meraviglia » del calibro di 9,4 centimetri che può sparare con la massima precisione 12 colpi al minuto ad un'altezza di 9000 metri. Gli esperimenti fatti dimostrano che qualsiasi aeroplano che venga a trovarsi in un raggio di cento metri dal punto dello scoppio del proiettile, precipita.

Un nuovo ricovero di protezione anti-aerea. — E' stato costruito a Berlino un ricovero di protezione anti-aerea di nuovo modello. Si tratta di una torre in cemento, di forma conica, misurante circa dodici metri di diametro alla base e ventiquattro metri di altezza. In caso di attacco aereo, trecento persone potranno trovar posto nell'interno di questa torre. La chiusura ermetica delle aperture e l'aerazione sono previsti per la protezione contro il gas. Il principale vantaggio di questa torre, che porta una colorazione mimetica, è costituito dal fatto di essere essa un punto difficile da individuare da parte degli aviatori, e un bersaglio altrettanto difficile da colpire con le bombe degli aeroplani, data la sua forma

L'Italia al Raduno del Littorio

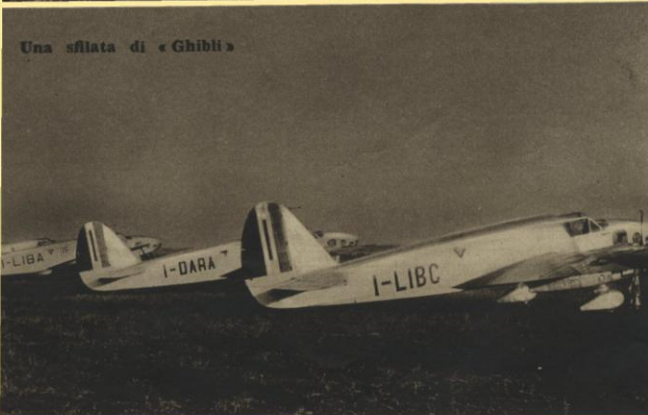
L'Asso De Bernardi, da sopra l'ala del suo « Saiman 202 bis », impartisce ordini con una certa vivacità.



Un « S.A.I. 3S » al posto di rifornimento.



Una sfilata di « Ghibli »



POSTA *aerea*

Ricevo da Torino questa commovente lettera che mi permetto di riprodurre integralmente. Credo che qualsiasi commento sarebbe inutile.

Caro Zio Falcone

Sono sicuro che questa lettera porterà nel tuo animo molta gioia. Pensa, caro zio Falcone, che da una quindicina di giorni non vivo più che per il mio radioso avvenire. Certo, radioso, poiché, essendomi iscritto alla Centuria del Volo a vela, ho passato la visita psico-fisiologica e sono stato fatto abile al volo con cento punti su cento. Per completare, sappi inoltre che una settimana fa ho sostenuto l'esame della scuola tecnica inferiore ed ho conseguito il diploma.

Dunque, se non mi capita qualche guaio prima della Leva Militare, ho novantatré probabilità su cento di divenire pilota. Pensa, zio: essere pilota! La più grande soddisfazione di una creatura umana, il più bel dono di Dio!

Tu non puoi immaginare, caro zio, la fierezza, la gioia, l'orgoglio che ho provati nel momento in cui ho letto sull'albo dei comunicati della Centuria il risultato della visita. Il primo pensiero l'ho elevato a Dio, al Quale ho rivolto una calda preghiera di ringraziamento per tanta gioia; il secondo l'ho dedicato alla Patria, al Re Imperatore, al Duce. Mi prese una voglia enorme di far qualcosa di bello, di audace, di pericoloso, per fare del bene all'Italia.

Essere pilota! Qual migliore gioia di quella di essere pilota? Nessuna, assolutamente nessuna. Questa gioia io l'auguro a tutti i miei aerocugini!

Caro zio Falcone, finora non l'ho detto a nessuno, ma lo dico a te perché so che con te mi posso confidare: appena giunto a casa, dissi ai miei genitori il risultato della mia visita (di ciò essi si mostrarono molto contenti), poi, andato nella mia stanzetta, mi chiusi dentro, e con il braccio teso nel saluto romano, rigido nella persona, gli occhi fissi nel ritratto del Duce, dissi:

«Nel nome di Dio e della Patria giuro di eseguire gli ordini del Duce e di servire con tutte le mie forze, e se è necessario con il mio sangue, la causa della Rivoluzione Fascista».

Perdonami, zio, se ho esagerato troppo in entusiasmo e se ti ho annoiato con la mia lettera, ma non potevo proprio fare a meno di scriverti. Ricevi un caldo e gioioso saluto dal tuo aeromonte e neo-aquilotto.

SORBI DANTE

Corso Stupinigi, 75 - Torino

Ti abbraccio con affetto, mio caro Dante. Scrivimi ancora, presto.

Cric e Cric. — Prima di tutto sappiate che io desidero non rispondere a coloro che non si firmano con nome e cognome, e non aggiungono l'indirizzo. Secondo: vi dico che non sono autorizzato a dire dove stiano e che cosa facciano gli ufficiali aviatori, e tanto meno quando si tratti della persona di Bruno Mussolini. Terzo: non riesco a capire che interesse abbiano, da un punto di vista visivo, gli allenamenti diurni di Bruno Mussolini. Un aeroplano da bombardamento, per aria, è un aeroplano che vola, e non un pilota. Non parliamo poi degli allenamenti notturni. A meno che voi non possediate un prodigioso canocchiale col quale vedere le persone di notte, a grande distanza e a traverso i corpi opachi.

Spirito Bonavia, Saluzzo. — Tu dici che nella tua «cittadina ridente sono sordi», sordi ai tuoi appelli di vecchio affezionato, ed entusiasta lettore de L'Aquilone. Non posso fare nessun apprezzamento sui tuoi concittadini, perché non li conosco. Posso soltanto — anzi devo — ringraziarti per il tuo zelo. Anche l'amministratore ti ringrazia, commosso.

Condor Nero, Roma. — Vedi, Giuliano, io non sono crudele come il mio segretario: io non ti scrivo «il vorace cestino», ecc., ecc.; io ti scrivo, invece, le idee che tieni per la copertina è bene che tu la tenga con cura, ben riparate dal sole e dal vento. Sono pianticelle, cioè idee, delicate, e potrebbero morire stecchite, come certi gerani della mia terrazza e mezza. Se tu avrai

cura di loro e le nutrirai amorosamente esse cresceranno e si irrobustiranno un poco. Tu sei un ragazzo molto simpatico (lo capisco dalla serietà con cui scrivi) e perciò sono mortificato di doverti dare un piccolo dispiacere. Scrivimi ancora.

D Napoletano, Terni. — Incredibile! Anche tu mi hai scambiato per Giarella. Ebbene: messe sulla bilancia la testa di Giarella e la mia, si è potuto stabilire che quella del re dell'aeromodellismo pesa esattamente un chilo e 956 grammi più di quella di zio Falcone. Dunque, del «sistema di copertura» ti scriverà Giarella nel

prossimo numero, inchiostro e spazio permettendo.

Gioacchino Puppone, Bra. — L'ho sempre pensato, io, che tu sei un ragazzo con i fiocchi. Naturalmente hai amici con fiocchi. Parlo di Renato Belli. Spinto dalla candida freschezza della vostra lettera, mi sono trascinato (è la parola: sono stanco massacrato), mi sono trascinato, dicevo, fino agli uffici dell'amministrazione per assicurarvi che la vostra preghiera fosse stata esaudita. Tutto procede bene. Una stretta di mano al neo-aquilotto.

ZIO FALCONE

Tedeschi e Cecoslovacchi

Il bimotore tedesco «Siebel»



I cinque «Messerschmidt» dei concorrenti tedeschi.



Lo «Zlin 12» dei Cecoslovacchi.



LA PENNA AL SEGRETARIO

Francesco Borghi. - Ferrara. — La tua lettera non mi ha annoiato affatto: anzi, mi ha divertito. Al contrario di quanto temevi, non mi è parsa per niente scema, ma intelligente come, penso, deve esser chi l'ha scritta. Se tutti gli aeromontisti scrivessero lettere simili, la redazione de L'Aquilone sarebbe il luogo più allegro di mondo, e Zio Falcone e il suo segretario gli esseri più felici. Ma veniamo ai fatti, come dissero quei due che, insultatisi a vicenda per tre quarti d'ora, si decisero infine a scambiarsi concrete manifestazioni dei propri sentimenti. Tu dici che non comprendi come una pur troppo notevole percentuale di ragazzi possa provar gusto a leggere certi giornaletti che «fanno venire il vomito prieto e la febbre gialla». Ora, caro Francesco, mi devi spiegare cosa è il vomito prieto, perché io non lo so. La febbre gialla so cos'è: è una infezione portata da un microcooco che si sviluppa in certi fenomeni putrefattivi e in specie nelle stive delle navi sudicie. Ha come sintomi il vomito, emorragie, febbre, debolezza e colorazione cutanea di un giallo più o meno brillante (il pittore Mastrojanni mi ha asserito trattarsi più precisamente di giallo cromo chiaro). Ma il vomito prieto, ripeto, ignoro il proprio che roba sia. Illuminami dunque su questa faccenda, ed io te ne sarò grato. Per rientrare in pista, ti dirò che neppure lo capisco che gusto si provi a leggere quei tali giornaletti che tu, abilmente, pur non nominando, identifichi in maniera perfetta. Io penso che, a prescindere dalla febbre gialla e dal vomito prieto, tali giornali suscitino nell'animo dei giovani istinti omicidi apprezzabilissimi da un gangster o da un kidnapper americano, ma non da un italiano. Ma vacci a capire qualcosa, in questo mondo! Beh, lasciamo perdere. Il fatto che tua sorella non apprezzi «L'Aquilone» come tu vorresti, mi ha vivamente impressionato. Certo, sono con te nel definire l'avvenimento come un grave sintomo. Sono curioso di sapere cosa ella penserà de L'Aquilone e nella sua nuova veste tipografica. Cerca di scoprirlo. Se si ributa ancora di esaminarlo, legala su di una sedia, imbavagliata con una striscia di garza (sistema umanitario di imbavagliamento che permette al paziente una respirazione normale) e mettile davanti «L'Aquilone». Quindi va a curarti le inevitabili ferite riportate nell'eroica lotta e torna poi ad osservare i risultati. Nel caso che tua sorella insista nel suo disprezzo verso il nostro giornale, non ti rimane che scegliere tra i due casi: o cambiare giornale, o cambiare sorella. Fammì sapere qualcosa.

Michele Talice. - Genova. — Giarella ignora quanto pesi l'aeromodella «A.P. 7» completamente montato. (A che ti serve saperlo?). Ci risulta che il giornale parte regolarmente al tuo indirizzo, non so però spiegarmi come ancora non ti sia pervenuto.

Ralph Anello. - Roma. — Non dovrei risponderti, come ho fatto sino ad oggi, avendo tu ancora una volta mancato ai regolamenti, e avendo per di più scritto in una maniera che puzza un po' troppo di insolenza, ma per definire una questione che si prolunga ormai da sei mesi e che sta assommando il carattere di un problema diplomatico, metto finalmente da parte le regole e ti spiego la faccenda. Tu hai cominciato a scrivermi frequentemente, sei mesi fa, chiedendo che ti fossero inviate delle copie arretrate, trascurando di unire alle tue missive il tuo indirizzo e firmandoti solamente «Ralph». Naturalmente, non abbiamo potuto accontentarti, non essendo tu ancora tanto noto in Roma da poterti fare pervenire un pacco indirizzandolo semplicemente a «Ralph». Ora tua e inizio dell'arrivo settimanale sul mio tavolo di cartoline firmate ancora soltanto «Ralph» e, per evidenti ragioni di rappresentanza, spedite senza affrancatura. L'ultima di questa serie, datata 20 giugno, reca inoltre alcune piacevoli insolenze, malamente nascoste sotto l'usbergo di un umorismo da due soldi. Vorrei, Ralph, che tu facessi un attento esame di coscienza. Appena fattolo, scrivimi mandandomene il risultato, unendo, questa volta, il tuo indirizzo.

Gerardo Salutini. - Vicopisano. — Ignoro le dimensioni dei veleggiatori «Sparviero» e «Alefione». Noi non vendiamo modelli volanti bell'e fatti, ma semplicemente le tavole contenenti il disegno in grandezza naturale di ogni parte del modello. Se il modello «AP 2» ti piace, perché non ne compri le tavole costruttrici (lire 10) e te lo fai? Credimi, a costruirsi un modello volante si prova enormemente più gusto che ad acquistarlo già fatto. Senza contare, poi, che è più economico.

Giovanni Quadri (città ignota). — Bene perbacco! Il desiderio di diventare un bravo aeromodellista è il migliore di quanti possano nascere nel cervello di un giovane. Ti auguro sin da adesso di meritarti tra pochi anni coppe d'oro, d'argento, di bronzo, di rame, di ferro, di zinco. Costruisci pure lo «Zanzara», ma sappi che da quel modello non potrai apprendere gran che di quanto serve a costituire il bagaglio di nozioni indispensabili per un buon aeromodellista. Io ti consiglio di costruire il veleggiatore «Roma» che ti potrà dare, oltre a tante belle soddisfazioni, utilissimi insegnamenti. Fammì sapere presto le tue decisioni. Ciao.

CRIVELLO

N. 72 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

ALBEDO (meteorologia) - Si dice albedo di una superficie il rapporto tra la radiazione riflessa e quella ricevuta. Albedo di una superficie coperta di neve è di 0,74, di ghiaccio 0,89.



ADRIANO BACULA

ATTINOMETRO - Strumento che misura la intensità della radiazione solare globale. Il tipo più semplice consta di due termometri le cui differenze di temperatura, dovute al differente assorbimento, danno la misura dell'intensità di radiazione.



S. E. BADOGLIO POCO DOPO AVER SUPERATO
LE PROVE DI BREVETTO

B

B - Classe a cui appartengono i dirigibili secondo la « suddivisione » degli aeromobili stabilita dalla Federazione Aeronautica Internazionale agli effetti dei primati internazionali.

BACULA ADRIANO - Nato a Napoli. Brevettato pilota, fece parte della squadriglia Baracca durante la Grande Guerra effettuando un grande numero di voli ed abbattendo un apparecchio nemico. Nel 1926 fece parte della Squadra Italiana che il 13 dicembre disputò la Coppa Schneider a Norfolk. Detentore di numerosi primati internazionali, nel 1938 decedeva in un incidente di volo. E' decorato di medaglia d'argento e di bronzo al valor militare.

BADOGLIO PIETRO - Marchese del Sabotino, Duca di Addis Abeba. Nato a Grassano Monferrato il 28 settembre 1871. Sottotenente di artiglieria nel 1890, partecipò alla campagna eritrea e libica. Durante questa ultima campagna fu uno dei sostenitori dell'idea di inviare una squadriglia di apparecchi a Tripoli. Durante la guerra mondiale effettuò numerosi voli. Ebbe sei promozioni per merito di guerra raggiungendo il grado di generale. Fu nel dopo guerra nominato Capo di Stato Maggiore e quindi Capo di Stato Maggiore Generale. Maresciallo d'Italia nel 1925. Nel 1936 Comandante generale delle forze armate italiane dislocate in A. O. per la conquista dell'Etiopia. Primo Viceré dell'Impero. Il 19 aprile 1934 conseguiva il brevetto di pilota militare.

BAFFO - Nel gergo aviatore si indica con baffi gli spruzzi d'acqua sollevati dallo scafo o dai galleggianti dell'idrovolante durante il decollo o l'ammarraggio.

BAFILE ANDREA - Medaglia d'oro. Nato a Monticchio (Aquila) nel 1878, caduto il 12 marzo 1918 nel Basso Piave. Guardia-

marina nel 1899. Durante la Guerra Mondiale fu in un primo tempo a bordo di una torpediniera, « Ardea », poi conseguì il brevetto di pilota nel 1917 organizzò e diresse una spedizione alle Bocche di Cattaro. Avendo riportato una lesione all'occhio destro fu nominato Comandante del Battaglione « Monfalcone » e quindi del Battaglione « Caorle ». La notte dell'11 marzo 1928 trovò morte gloriosa, dopo essere riuscito a varcare il Piave ed aver baciata la terra italiana contaminata dal nemico. Per questo atto di valore fu decorato di medaglia d'oro al valor militare.

BACINI E SCALI NAPOLETANI - Società Anonima italiana costruttrice di idrovolanti con sede in Napoli.

BAGLIO - Termine tratto dalla terminologia marinara col quale si indica un elemento di struttura trasversale dello scafo di un idrovolante.

BAILLO LUIGI - Nato a Rapallo il 31 agosto 1882. Fu uno dei pionieri dell'aeronautica italiana. Brevettatosi pilota militare nel 1911, partecipò alla guerra libica con le squadriglie aviatricie di Bengasi e di Tobruk. Nel 1912, fu istruttore a Torino, nel 1913 a Pordenone, nel 1914 a Vizzola Ticino. Nell'ottobre del 1915, durante la guerra mondiale, venne nominato Comandante di una squadriglia « Caproni ». Fu ucciso, il 18 febbraio 1916, insieme al Colonnello Barbieri sull'aeroplano pilotato dal Cap. Salomone, durante un'azione di bombardamento su Lubiana.

(Continua)

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via S. Michele 22 - Telefono 580-680

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE S. A.

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 2.400.000

Costruzione di aeroplani e idrovolanti
civili e militari in legno e metallo



IDROVOLANTE "M. F. 6,"

Tipo da caccia e ricognizione - Biplano ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile Kg. 820 - Autonomia in crociera Km. 1200 - Velocità massima 290 Km. ora a 2000 metri - Salita a 5000 m. in 12' - Motore Fiat A. 59 da 700 HP.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, e' l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta extralusso, robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

Lire 25 franco di porto

Edizione di lusso in tutta tela L. 30

Vaglia all'Editoriale Aeronautica, Roma.

Sono in vendita presso l'Amministrazione della Editoriale Aeronautica (Via. le Libro e Moschetto, 6) due volumi di **CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI**

In tali volumi sono raccolti i risultati di esperienze compiute nel Laboratorio Aerodinamico di Göttinga (vol. I) ed i risultati della galleria a densità variabile National Advisory Committee for Aeronautics (vol. II).

I due volumi, che contengono moltissimi grafici e tabelle, costano complessivamente L. 65 (un volume L. 30).

Eseguiti i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

SONO USCITE LE TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna

TELEFONIA SPECIALE

APPARECCHI DI MISURA

TUTTE LE APPLICAZIONI DELLE ELETTROCOMUNICAZIONI

RADIO SAFAR

RADIO

TELEVISIONE

ELETTROACUSTICA

MILANO - VIA BASSINI, 15

S. I. A. I.



AEROPLANI E IDROVOLANTI
SAVOIA MARCHETTI - SESTO CALENDE

COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo « Come si diventa aviatori » edito da « Le Vie dell'Aria ».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

Inviare vaglia postale all'Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

CAPRONI VIZZOLA S.p.A.




L'ULTIMO ALLORO CHE ANCO
RA MANCAVA AL TRIONFO
MONDIALE DEI MOTORI
ISOTTA FRASCHINI

1 ORA A Km. 89,737 ORA

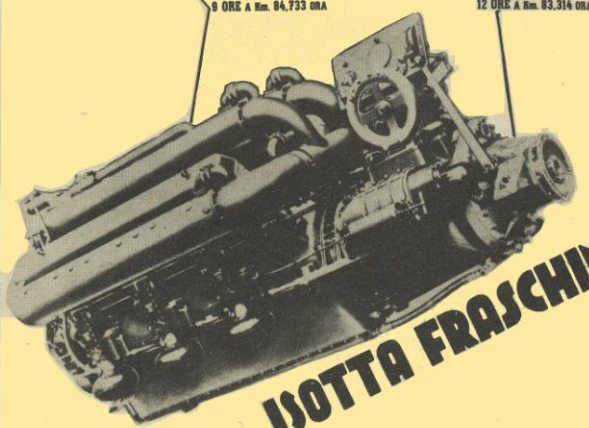
3 ORE A Km. 89,584 ORA

6 ORE A Km. 86,052 ORA

9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI



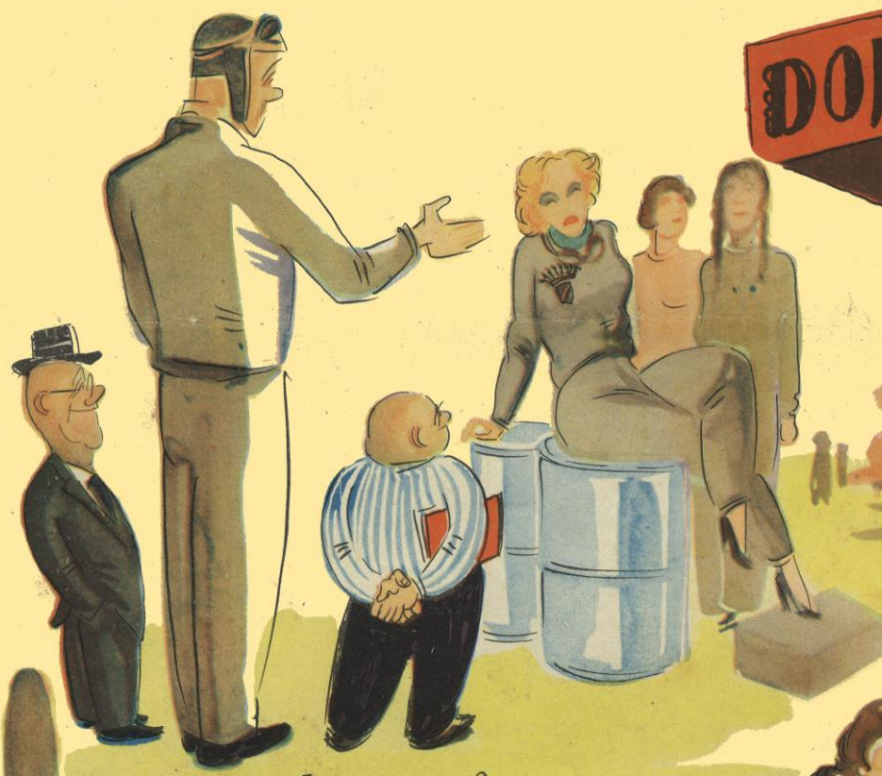
ISOTTA FRASCHINI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

MASTROIANNI
ALBERTO

DONNE... donne



- CONTESSA, CHE È MAI LA VITE?
- È L'OMBRA DI VN SOGNO FUGGENTE..



- A DESTRA C'È
IL MANOMETRO,
E A SINISTRA?
- IL PIEDOMETRO!



- HO CAPITO TUTTO
MENO VNA COSA. COME
S'INNESTA LA MARCIA INDIETRO.