

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



MAITROJANNI
ALBERTO

- Lo vedi? Ha bucato!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 31

31 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 DOPIO

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.

BARACCONTI DELLE MARAVIGLIE



Credenze, superstizioni, usi e abusi dei popoli primitivi o barbari, hanno, spesso, il carattere di invenzioni immaginate dalla più bislacca fantasia. I Daiachi, ad esempio, oltre che alla caccia di teste umane, vanno... a pesca della loro anima, tutte le volte che la smarriscono. Smarrir l'anima, per un Daiaco (vi dico subito che è un individuo di razza malesa) è la cosa più facile di questo mondo; basta che sogni di cadere in mare o in un fiume. Il sogno è un avvertimento, direi anzi una segnalazione precisa che suona press'a poco così: attenzione! Tu credi che la tua anima sia ancora al suo posto, invece è uscita dal tuo corpo e sta vagando per l'isola di Borneo.

Al mattino, il Daiaco si precipita dal più accreditato stregone del luogo, lo conduce davanti a un baule pieno di acqua, gli mette fra le mani una rudimentale canna da pesca e lo costringe a rimanere immobile fino a quando non ritiene che la sua anima sia stata ripescata. Ma dato che siamo in tema di strane pesche e di ancor più strane fantasie e abitudini, posso dirvi di un'altra fantasiosa maniera di pescare; così arzigogolata che ricorda quelle macchine complicate e immense destinate a rompere le uova, che si rompono poi, tanto più semplicemente, nell'orlo di un piatto.

Voglio alludere alla pesca con l'aquilone; e badate che non intendo parlarvi di una «pesca di beneficenza» a beneficio del vostro giornale; ma di una autentica, collaudatissima maniera di pescare praticata dagli abitanti della Malesia, la località più vagheggiata dai ragazzi di tutto il mondo in virtù dei famosi pirati di produzione locale.

I malesi, dunque, per pescare, si servono di un aquilone, di una cordicella e di una pallottolina di tela di ragno! Eppoi si dice che i pescatori sono gente stupida, capace di restare immobile per ore ed ore in attesa di un pesce tanto sciocco da abboccare all'amo! Chi ha immaginato la pesca all'aquilone ha dimostrato di possedere una tale base di fantasia, che rasenta la genialità.

In primo luogo doveva essere un appassionato del volo, e naturalmente, passò la sua infanzia costruendo aquiloni; possedeva, poi, un acuto spunto di osservazione ed una certa dose di senso pratico, perchè dopo essersi reso conto che le tele di ragno sono impermeabili, vischiose ed appiccaticciose, ne fece delle pallottoline che adoperò come esca.

Elaborati i risultati delle sue ricerche, il pescatore malese inventò la pesca all'aquilone. Ed ecco come fece.

Prese delle larghe e leggerissime foglie di palma, le tagliò in strisce sottilissime e le adottò su una armatura di forma rettangolare. Racimolata poi una larga provvista di tele di ragno (che nelle foreste vergini hanno quasi la

dimensione di un lenzuolo) ne fece delle pallottoline che attaccò in fondo ad un filo penzolante dal centro dell'aquilone, al quale aveva in precedenza assicurato un altro lungo filo necessario al lancio; dopo di che, portata la sua barchetta al largo, fece innalzare il cervo volante, regolandone la guida in modo che il filo al quale era attaccata l'esca restasse non troppo teso in modo da consentire al pesce, che avesse abbocato, qualche movimento.

Appena la vittima, attratta dall'argenteo luccichio della pallottolina, abbocca, la tela di ragno, aderendo alle pareti della cavità orale, trattiene il pesce, che guizza e si dimena in cerca di scampo, e allora, il pescatore, sentendo tirare il filo che trattiene l'aquilone, si avvicina con un colpo di remo e afferra la preda pescata dal cielo, grazie al leggero e candido aquilone che oscilla lento come una farfalla marina.

Una impresa che diverrà leggendaria è quella che hanno compiuto il 18 luglio aviatori giapponesi in uno dei maggiori aeroporti della Cina repubblicana, quello di Nauchang. Un gruppo di piloti giapponesi ha atterrato nel campo di Nauchang e si è diretto di gran corsa verso le macchine cinesi allineate sul campo. Prima che il personale cinese di guardia si rendesse conto della situazione, gli aviatori nipponici, con lame affilatissime, hanno stracciato le tele delle ali degli apparecchi cinesi, e con bottiglie di benzina hanno appiccato ad essi il fuoco. Quindi sono ripartiti, raggiungendo incolumi la loro base.

L'IMBONITORE

AUTO DA FE'



Come Eduardo Giordano immagina le scandalizzate meraviglie di un ragazzo che, acquistando la prima copia de «L'aquilone» nella nuova veste, vede per la prima volta una copertina di Eduardo Giordano celebre pittore.

Intervista con il pastorello

Dovete sapere — e se non lo sapete è una bella vergogna — che in Italia c'è una stupenda regione che si chiama Abruzzo, che in Abruzzo c'è un insieme di monti, vallate e boschi meravigliosamente belli che si chiamano Parco Nazionale, che in questo Parco, e nel posto più ridente c'è una casetta solitaria nominata « Rifugio del Diavolo » e che in questo rifugio da un paio di settimane risiedo io.

Mi sono compagni la brezza frizzante (siamo a 1500 metri), i prati, gli alberi, le nuvole, i pastori, le vacche, le pecore, i lupi e, gli orsi che non si vedono ma si sentono e certi enormi, ferocissimi cani quasi selvaggi che si sentono e si vedono e con i quali ho legato una stretta amicizia. Con loro e con i pastori, specie con Pasquale, personaggio di ben dodici anni il quale è signore incontrastato d'un centinaio di pecore che governa a furia di strilli e di sassate, e di tre vacche che, a turno, si lasciano mansuetamente cavalcare da lui quando è l'ora di andare all'abbeveratoio.

Pasqualino è un ometto molto vissuto che non si stupisce mai di nulla. Egli si è spinto una o due volte in vita sua fino a Pescasseroli, importante metropoli di quasi tremila anime che sorge a nove chilometri dalla sua capanna, e conosce un pastore anziano che ha fatto il soldato e che gli ha parlato del treno e del mare.

Con tutta questa esperienza, Pasqualino non si stupisce, come ho detto, più di niente; motivo per cui, quando l'altra mattina verso le dieci un aeroplano, soletto e spaurito come un uccello sperduto, sorvolò Monte Turchio e il Morrone del Diavolo, rimpicciolendo in direzione dell'Adriatico, mi feci animo e, dopo essermelo propiziato con offerte di pane e prosciutto, cominciai cautamente a intervistar Pasquale.

— Bello, eh? — dissi, accennando alla direzione presa dall'aeroplano.

— Sì, bel tempo! — consentì, distratamente, a bocca piena.

— Ma io non dicevo del tempo — ripresi, un po' impermalito — dicevo dell'aeroplano.

— Ah, sì; carino — concesse, indolente, mandando giù un boccone grosso come una mela.

Pensai che i pionieri, morti o vivi, avrebbero potuto fremere di felicità se avessero udito Pasqualino definire « carina » la loro conquista.

— Non ti pare curioso che le persone volino? — soggiunsi.

— Anche gli uccelli volano. Perché dev'essere curioso?

— Già, ma gli uccelli nascono con le ali...

— E va bbè! E gli uomini se le fanno.

Ammutolii per l'ammirazione. Quel piccolo pastore aveva trovato una espressione che costituiva la chiave di volta di tutto il progresso umano: « ...e gli uomini se lo fanno! ». Giustissimo! Gli animali nascono o molto più forti, o più veloci o più resistenti dell'uomo. Alcuni vanno sott'acqua, altri sopra le nuvole, altri ancora scavano gallerie, e ve ne sono certi che si portano la casa sulla groppa. L'uomo non ha nessuna di queste comodità già pronte, ma appena gli salta in mente che una di queste gli sarebbe utile, riflette un momento (più o meno lungo) e se la fa. E così è riuscito a correre più veloce del cavallo, a volare più a lungo delle cicogne e più alto di qualsiasi creatura alata, ad andare sott'acqua come i pesci, a scavar gallerie meglio delle talpe e ad aver case più comode e solide di quelle delle lumache.

— Bravo Pasqualino! — feci, con sincero entusiasmo, al termine delle mie riflessioni —. Hai ragione; quando

uno non ha una cosa se la fa. Questo è parlar da uomo. E, dimmi un po': hai mai visto un aeroplano?

— Sì, che l'ho visto: stava su un giornale che mi lasciò un signore che una volta si fermò con l'automobile proprio lì, alla fontana.

— Ho capito. Una fotografia?

— Già.

— E come credi che facciano a volare gli aeroplani?

— E' tutta una macchina. C'è una

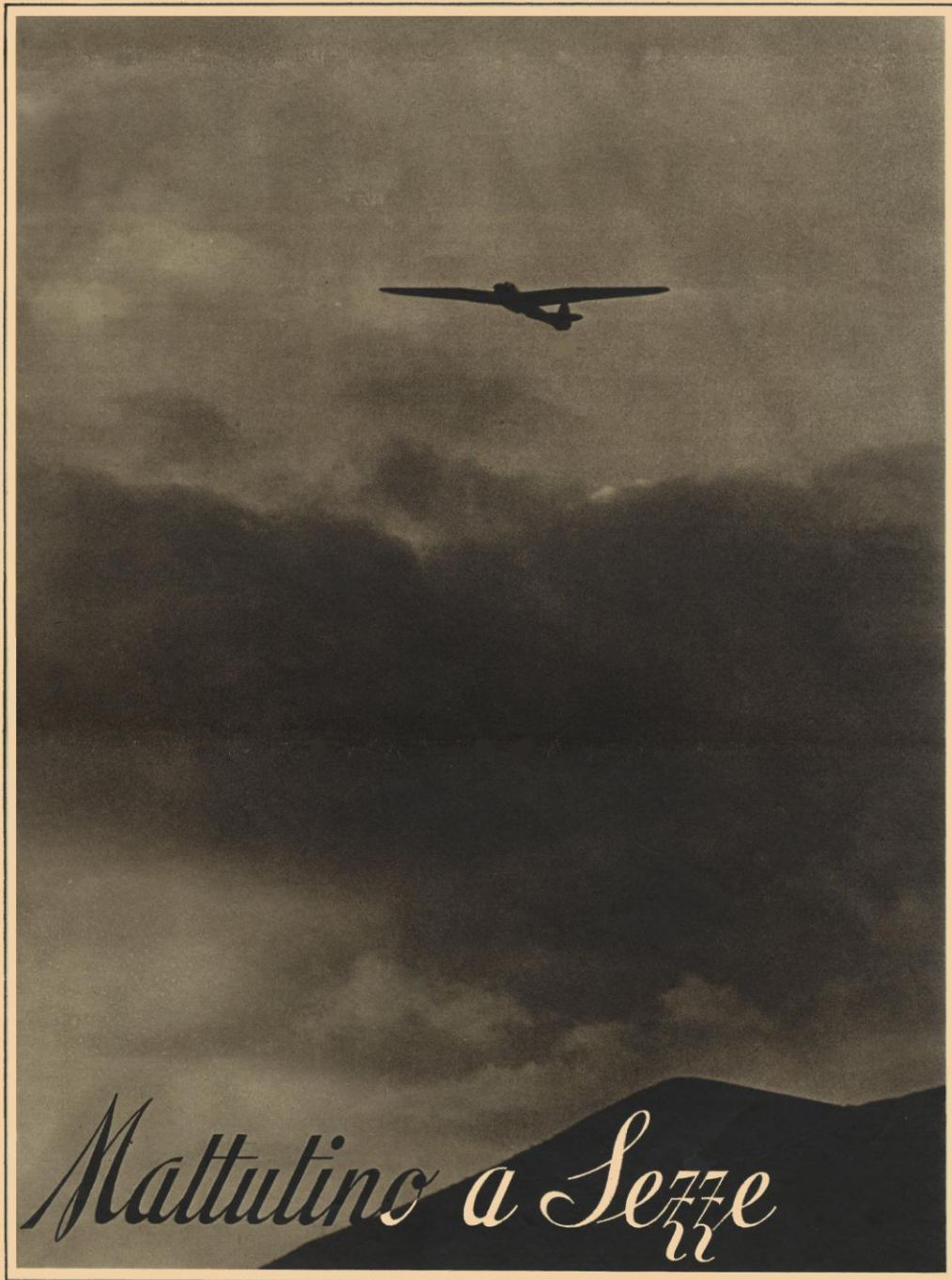
roletta, poi un'altra, poi tante altre... Quando gira una girano tutte, come succede per l'automobile; e si capisce che va su. E' questione del motore.

— Sicuro! Però, un momento: anche l'automobile, il treno, il molino che macina il grano e perfino l'orologio sono pieni di ruote e di rotelle; eppure non vanno su.

— Sfido io! Non hanno mica le ali, quelli! — e così dicendo, Pasqualino ebbe un piccolo sorriso di scherno: ma

subito il suo sguardo si fece immobile e minaccioso, fisso contro qualcosa che si trovava alle mie spalle. Con urla orrende e minacce sanguinose il piccolo grand'uomo si levò d'un balzo e, raccolto il bastone, si lanciò stibondo di strage contro due pecore che s'erano avventurate a pascolare in un campo di grano ancora verde, grande come un lenzuolo.

ENZO JEMMA



Mattutino a Sezze

Note sul terzo RADUNO DEL LITTORIO

Il « III Raduno del Littorio » si è concluso da qualche giorno.

La grande famiglia, che ha vissuto per più di una settimana una vita di vero sport aeronautico, si è sciolta, ed i componenti di essa sono ritornati alle rispettive residenze, chi più chi meno contento e soddisfatto, ma tutti conservando di questa bella e cavalleresca contesa il più gradito ricordo, il quale alimenterà in essi — e specialmente negli stranieri — il desiderio di ritornare nel prossimo anno a ripetere, in sedi che speriamo diverse da quelle che finora hanno ospitato i « Raduni » del 1935 e 1937 — questa gara che ogni anno si perfeziona sempre più ed eleva continuamente la qualità della partecipazione, col rivolgersi sempre più specificatamente agli apparecchi che veramente rispondono ai requisiti della macchina da turismo.

Come è noto, la maggior parte della competizione e cioè le prove di ammissione, di controllo e tecniche di volo si sono svolte a Rimini, mentre la gara finale di velocità ha avuto come teatro il circuito del Lido di Venezia. Non intendiamo ora spiegare in che cosa consistono le varie prove del « Raduno », né tanto meno fare una cronaca di quello che è accaduto; in quanto non avrebbe ragione il presentare una gara che si è già conclusa, come la periodicità di questo giornale non consente di fare della cronaca che sia veramente di attualità.

Accenneremo solamente ad alcuni aspetti della competizione.

I 250 metri di spazio che erano stati concessi ai concorrenti per il decollo, e il raggiungimento della quota di almeno 12 metri dopo 750 metri dal punto di partenza, sono risultati limiti di facile conseguimento da parte degli apparecchi concorrenti, i quali, se caricati normalmente, e non in modo esagerato, hanno chiaramente mostrato di poter decollare in uno spazio molto più breve.

La prova di salita, che è seguita a quella di decollo, consisteva, com'è noto, in una salita per trenta minuti, e l'altezza raggiunta veniva registrata da due barografi sigillati. Questa prova, che naturalmente ha favorito gli apparecchi più potenti, ha permesso a Mario De Bernardi e a Pancera di farci conoscere le doti di « scalatore » del cielo, come si dice in gergo sportivo, dei loro « Saiman 202 » azionati dal motore Alfa 110 di soli 120 cavalli, apparecchi che si sono permessi il lusso di arrivare più in alto dei « Sai 2 S » da 185 cavalli, dei « Messerschmidt » tedeschi con 240 cavalli.

Indubbiamente tra le prove preliminari, quella che ha interessato maggiormente il pubblico, che ogni giorno accorreva numerosissimo al campo di Miramare, è stata la prova di atterraggio, la quale ha permesso a molti piloti di metter in mostra il proprio valore e ad alcuni carrelli dall'apparenza fragile, di rivelare inaspettate doti di robustezza.

I virtuosismi di cui è stato capace l'asso De Bernardi hanno dato a questa prova una popolarità imprevista tale da fare accorrere al campo una folla più numerosa che negli altri giorni. Tuttavia vi sarebbe da dire qualche cosa sull'importanza che è stata data al fattore « vento contrario » in questa prova. Bisogna sapere che le distanze con cui i concorrenti atterravano, calcolate dalla verticale dell'ostacolo al punto di primo contatto dell'apparecchio col terreno, venivano opportunamente modificate per mezzo di una formula, che esprimeva la distanza entro la quale l'apparecchio avrebbe atterrato nel caso che non vi fosse stato vento favorevole, ossia contrario. Ora noi crediamo che tale importanza attribuita al fattore vento sia leggermente esagerata; e ci sembra che la dimostrazione di ciò l'abbia data De Bernardi. Infatti egli nel secondo tentativo di atterraggio, ha atterrato in 49 metri



Il bimotore « Siebel » del vincitore Dietrich

invece che nei 51 del primo tentativo; mentre nella prima prova egli aveva ottenuto i 51 metri con un vento contro, e quindi in favore, della velocità di m. 3,5 al secondo, per il quale la sua distanza di atterraggio era stata portata dalla formula a metri 60, formula, come abbiamo detto, intesa ad annullare gli effetti favorevoli del vento in arrivo; la seconda volta egli ha effettuato una prova migliore, quantunque non spirasse assolutamente vento. Indubbiamente tale prova, e non è la sola, in quanto che tutti i concorrenti che hanno effettuato l'atterraggio senza vento si sono poi trovati avvantaggiati nel punteggio corrispondente, ha dimostrato come la correzione dell'influsso favorevole del vento, calcolata dalla formula, fosse un poco esagerata.

Nella mattinata in cui si sono iniziate le prove di atterraggio, De Bernardi ha tenuto in allegria, con il suo eterno e schietto buonumore, le giurie i concorrenti e i giornalisti che si affollavano intorno agli ombrelloni dei commissari. De Bernardi si apprestava a compiere la prova, fiducioso, oltre che in se stesso, anche nella macchi-

na. Prima di lui gli atterraggi avvenivano in distanze varianti dagli 85 ai 100 e più metri. Ad un certo momento il bimotore tedesco « Siebel » di Dietrich, riesce a atterrare, o meglio a posarsi sul terreno dopo soli 75 metri dall'ostacolo. Tutti si congratulano con i tedeschi, che già da quel momento si pongono nel ruolo dei favoritissimi, e De Bernardi con i suoi modi semplici e schietti, dopo aver attentamente considerato l'ostacolo, seguendo immaginariamente con l'occhio la traiettoria che avrebbe dovuto compiere, si lascia scappar detto: « Ma quell'atterraggio si può fare in quaranta metri ». I presenti e gli amici credono che dica per cella, e un poco lo cominciano a prendere in giro e lo consigliano di non « scassare » il carrello. Ma egli sale sorridente in carlinga, fa qualche gesto canzonatore, e si innalza a pieno motore. Quando riduce sull'ostacolo il regime del motore per superarlo, sembra rompere col carrello la cordicina di bandierine multicolori, ma arrivati proprio sotto, dà una « tiratina », e l'aeroplano, docile come un cavallo da concorso ippico, sfiora l'ostacolo; picchiando quindi decisamente verso il

terreno, dove il « bum » non è indifferente, riesce ad arrestarsi in 51 metri, fra l'entusiasmo dei presenti, i quali non immaginavano che fosse possibile effettuare un atterraggio tipo autogiro, con un apparecchio abbastanza caricato come il « Saiman 202 ».

Per tutta quella mattina la sola presenza di De Bernardi, irrequieto e giovinile come un ragazzo, creò un ambiente di simpatia verso questo nostro popolare pilota.

Ma le nostre note su De Bernardi non sono terminate. La sera del 20 luglio, verso il tramonto, i concorrenti che intendevano effettuare la partenza e l'atterraggio notturno, stavano per partire in direzione di Ravenna. Cinque minuti prima del tempo di partenza assegnato a De Bernardi, arriva un altro concorrente « pignolo », il quale, dirigendosi verso il direttore della gara, denuncia la mancanza sull'apparecchio di De Bernardi del fanalino prescritto per il volo notturno. Mancano pochi minuti, ma il nostro asso non si perde d'animo, adocchia una signorina che ha una bella bicicletta con altrettanto bel fanale, e le dice che di questo ha assolutamente bisogno. La signorina risponde che a lei il fanale costa cinquanta lire. De Bernardi gli attribuisce un valore minore e comincia a contrattare, e alla fine riesce anche questa volta vittorioso e porta tutto trionfante il fanale con relative pile sull'apparecchio, dove si provvede a fissarlo con un po' di corda. Il concorrente pignolo, che sicuramente andava da tempo maturando la « grana » per farla scoppiare al momento buono, rimane scornato, e De Bernardi può partire fra le acclamazioni della folla che ha assistito alla umoristica scena. Vi è poi qualcuno il quale giura che all'arrivo sul campo interamente illuminato come a giorno, il fanalino dell'apparecchio di De Bernardi, non faceva duce...

Altri aspetti particolari e singolari del « III Raduno del Littorio » ci tornano alla mente. Ad esempio la prova di economia di trasporto e di autonomia invece di definire veramente il costo del trasporto di ogni singolo apparecchio, ha fornito delle cifre che, ad essere ottimisti, si devono prendere con le molle in quanto è stato possibile a qualche concorrente di far risultare un consumo di carburante minore di quello reale. Il consumo del carburante è stato veramente un mistero nel quale nemmeno i più esperti tecnici avrebbero potuto cavare qualcosa. Infatti, se si scorre il punteggio riportato da alcuni apparecchi dello stesso tipo, si notano delle differenze sensibili, che assolutamente non si possono spiegare. Andando al limite sembra che un motore di 200 cavalli abbia consumato meno di una « Topolino ». Com'è possibile? Ai lettori l'ardua soluzione.

Un'altra nota simpatica del « III Raduno del Littorio » è stata la continua



Gli apparecchi ancora riposano sotto alle coperte impermeabili e già i giovani si presentano curiosi sul campo di Miramare.



Entusiasmo giovanile... contenuto dietro una rete.

minore attività agonistica del «Raduno», della pattuglia acrobatica dei cacciatori di Miramare, comandati dal capitano Degli Esposti, la quale si preparava per la grande festa aviatoria che la R.U.N.A. locale ha organizzato per la giornata di domenica 24.

Così, mentre a Venezia sul circuito del Lido, si concludeva con la vittoria di Dietrich su «Siebel», una grande manifestazione aerea, che quest'anno ha veramente interessato le folle, a Rimini, sul vasto aeroporto di Miramare, i cacciatori acrobati, degni emuli dei «folli» di Campoformido e di Mirafiori, contribuivano con la loro dimostrazione di sicurezza e di potenza ad avvicinare sempre più la massa all'aviazione e ad aver fiducia nei suoi piloti magnifici.

LANDO NUGOLI

CRONACA BREVE

IL GENERALE VALLE ha conferito il sedici corrente la medaglia al valore aeronautico all'equipaggio della Lufthansa che il due febbraio trasse in salvo il comandante Stoppani dall'incendio dell'idrovolante «Lama».

IL MILIONARIO VOLANTE, Howard Hughes, ha consegnato all'ammiraglio Cantù, Commissario Generale d'Italia per l'Esposizione internazionale di New York, un invito ufficiale all'Aeronautica Italiana perché partecipi alla grandiosa manifestazione che avrà luogo a New York nel prossimo anno.

IL MERCURY, staccatosi lo sera dei venti luglio, al largo di Foynes (Irlanda) dal dorso del «Maya», ha traversato l'Atlantico raggiungendo Montreal, nel Canada. Dopo aver fatto rifornimento il quadrimotore è ripartito alla volta di New York, giungendo nella metropoli americana dopo un perfectissimo volo durato due ore e nove minuti.

IL GOVERNO RUMENO ha ordinato alla società di costruzioni aeronautiche «Lokhed» quattro apparecchi identici a quello che è servito a Howard Hughes per il suo periplo intorno all'emisfero boreale.

UN MERAVIGLIOSO VELIVOLO capace di decollare e atterrare verticalmente e di fermarsi in aria sarebbe stato inventato secondo la stampa brasiliana da un tale Alfonso Leopoldo Bargmann. Tale macchina verrebbe munita di sei motori ad olio pesante.

IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI ha deciso di assegnare per l'anno corrente la medaglia d'oro dell'Esercito all'aviatore Howard Hughes.

760 CHILOMETRI ORARI dovrebbero essere raggiunti senza alcuna fatica da un aeroplano progettato dall'ing. svedese Sven Lindquist, il quale mantiene intorno alla sua invenzione il più rigoroso riserbo. La misteriosa macchina possederebbe un motore a dodici cilindri di 900 C. V. Il maggior segreto della costruzione consisterebbe in un sistema che regola la compressione dell'aria secondo l'altezza raggiunta.

DEL III RADUNO DEL LITTORIO i quotidiani italiani hanno parlato con grande simpatia. Il *Giornale d'Italia* scrive che «l'organizzazione della settimana aviatoria turistica conclusasi a Venezia domenica 24 luglio è stata perfetta, vuoi sportivamente, che per l'ospitalità squisita ai partecipanti alle gare». Adone Novari, inviato speciale del *Giornale d'Italia*, scrive sempre a proposito del III Raduno del Littorio: «riteniamo che nell'avvenire la gara di velocità debba essere impostata in altro modo. Bisognerà costituire la categoria degli apparecchi e lanciarli allo sbaraglio nella bella battaglia pacifica con due o tre corse di cento o duecento chilometri l'una. Che sia possibile la cosa non so; certo è che questo andicappamento a rovescio favorisce solo chi va più forte e chi va meno forte viene messo K. O. prima del cimento. Ne deriva che lo spirito agonistico non c'è più e manca lo spettacolo».

PER MANCANZA DI PASSEGGERI la linea aerea civile Mosca-Riga-Stoccolma, di recente inaugurata, viene adibita dal Governo sovietico per il trasporto all'estero di oro, platino e diamanti. In uno di questi ultimi giorni, ad esempio, il normale apparecchio postale trasportava, oltre ai piloti, la scorta di un carico di diamanti del valore di oltre dieci milioni di sterline a destinazione di Brusselle.

UN AVIORADUNO INTERNAZIONALE dell'anno commemorativo di Santo Stefano, il Re Santo degli ungheresi, si svolgerà a Budapest dal 7 al 14 agosto prossimo. E' questa, una manifestazione sportiva che merita un particolare interesse per l'originalità della sua organizzazione, e vorrà anche essere una espressione di omaggio che gli sportivi aviatori d'Europa tributeranno alla memoria di quel Re la cui visione dell'avvenire della propria Patria aveva di gran lunga superato gli orizzonti dell'epoca.

Al convegno, che è organizzato dalla Società Aeronautica Ungherese in accordo con l'Ufficio nazionale ungherese per il turismo, è stato anche assicurato la partecipazione dell'aviazione italiana.

IL MINISTRO INGLESE DELL'ARIA, ha annunciato la formazione di una nuova organizzazione che sarà chiamata «Guardia civile dell'aria» allo scopo evidente di costituire una grande riserva di personale per le forze aeree militari. Tale organizzazione comprende qualsiasi suddito britannico di qualunque sesso dall'età di 18 ai 50 anni. I membri verranno istruiti al pilotaggio con la spesa di 12 lire italiane l'ora delle 90 come era finora la tariffa pagata. A capo dell'organizzazione è stato nominato l'ex-Ministro dell'Aviazione Lord Londonderry. Però si dice che questo servizio è puramente volontario e che in caso di guerra la guardia civile dell'aria non sarà automaticamente assorbita dalle forze aeree regolari.

UNA COMPOSIZIONE CHIMICA SPECIALE stanno esaminando i tecnici del Ministero dell'Aria inglese. La caratteristica di questa composizione chimica sarebbe quella di essere trasparente e di avere una resistenza tale da poter essere adoperata nella costruzione degli aeroplani. Il nuovo preparato ha l'apparenza del vetro e come il vetro può esser fuso e ridotto ad ogni forma per mezzo di un processo speciale. Si crede che sarebbe il più forte materiale adoperato finora nella costruzione degli aeroplani.

LE SOCIETA' AMERICANE di trasporti aerei American Airlines, United Air Lines e T. V. A. hanno introdotto i mezzi biglietti per i bambini da 2 a 12 anni. I bambini di età inferiore a due anni, accompagnati da adulti, non pagheranno nulla.



I LEGIONARI AZZURRI

E' la mattina del 4 agosto 1936. Da tre settimane il cannone tuona nella Spagna. Il moto nazionale è stato soffocato nel Valenciano, in Catalogna, nella Murcia. Sangue generoso è stato sparso: le schiere dei nazionali si assottigliano sempre più e le truppe fedeli che dovrebbero concorrere all'insurrezione si trovano nel Marocco, nelle Canarie, nei presidi sperduti di Rio de Oro...

Le «banderas» del Tercio, ed i «tabor», dei «regulares», sono pronti alla lotta, ma il mare li separa dalla patria in pericolo e la flotta rossa vigila impedendo il passaggio.

Come riuscire nell'intento, se una corazzata, due incrociatori, sette cacciatorpediniere ed otto sommergibili, sbarrano la via? Come allontanare le navi rosse appostate nello stretto di Gibilterra, tra Tangeri ed Algeiras?

Ci pensano gli aviatori legionari, i nuovi volontari azzurri del Tercio.

Il 6 agosto 4000 uomini, devoti alla causa di Franco, s'imbarcano a Ceuta, su cinque piroscafi e prendono il largo diretti ad Algeiras.

Sopra, gli «S. 81» vigilano.

Gli osservatori, a bordo dei velivoli, scrutano attentamente le acque azzurre che s'estendono come un fantastico tappeto solcato da candide scie delle navi in corsa.

Là, a sinistra, immersi e nascosti alla vista dei marinai, ma ben visibili a quella degli aviatori, due sommergibili rossi attendono in agguato. I legionari del cielo intervengono prontamente: una pioggia di bombe si rovescia sugli squali d'acciaio. Uno dei sommergibili, centrato in pieno, si inabissa nei flutti. Il secondo attacca, vista la mala parata, s'immerge prontamente, riuscendo a sfuggire alla tragica sorte con una rapida fuga.

La metà però è ancora lontana ed i rossi tentano a tutti i costi d'impedire lo sbarco delle truppe franchiste.

Un cacciatorpediniere, partito da Tangeri, piomba improvvisamente sul convegno, sbarrando la via. I cannoni, però, già puntati contro le navi nazionali, devono alzare le nere bocche verso il cielo solcato dai trimotori che accorrono decisi. Breve è la lotta e, dopo poche scariche, il nuovo nemico deve cercare disperatamente la fuga.

Gli aviatori italiani ligitano sempre e due altre unità rosse, accorse in aiuto dei compagni, trovano calorosa accoglienza.

Gli aerei, che hanno avvistate altre navi si tuffano sopra il nemico. Un cacciatorpediniere, colpito a poppa, si ritira, cercando scampo all'offesa aerea implacabile.

Ormai nessuno osa più molestare il convegno ed i trasporti possono finalmente toccare Algeiras, sbarcando i «regulares» e le «banderas», angosciosamente attesi.

Il blocco navale è stato infranto. In quel giorno 4 agosto s'è forse decisa la sorte della causa nazionale nella Spagna in armi. Ma gli aquilotti legionari schivano le accoglienze trionfali; si preparano alacremente a nuove imprese.

L'occasione non manca. Un giorno, all'aeroporto, giunge notizia che l'incrociatore rosso «Cervantes» s'avvicina alle foci del Guadalquivir, scortando due navi zavorrate e pronte per essere affondate all'ingresso del porto di Siviglia.

Un velivolo s'innalza, si spinge sopra il mare azzurro alla ricerca della squadra rossa e, finalmente, il pilota, Comandante Gino Valeri, avvista il «Cervantes».

Tutte le artiglierie dell'incrociatore fanno fuoco contro il bersaglio alato, formando uno sbarramento di scoppi, ma Gino Valeri osa l'inosabile: si getta a picco sopra la nave, tuffandosi fino a 400 metri. Le scaglie delle granate strappano brani d'ala, aprono varchi nella fusoliera, sfiorano l'aviatore, il quale imperterrito, sgancia le bombe e guizza via e quindi, con un nuovo arditissimo passaggio, ripete la manovra. Sei bombe da cento partono sibillane, raggiungono la coperta dell'incrociatore, esplodono. Una vampata rossastra, un fumo denso. Il «Cervantes», colpito gravemente, deve farsi rimorchiare in un rifugio della costa presso Malaga, mentre Gino Valeri riprende la via del ritorno.

Il tentativo rosso di bloccare il porto nazionale di Siviglia è fallito. Il «Cervantes», unità potente e bene armata, è posto fuori combattimento.

Il pericolo incombente della flotta rossa è quasi completamente scongiurato. Lo stretto di Gibilterra è libero alle navi battenti bandiera rossa e oro.

S. COZZI

La fotomitragliatrice

Tutti conoscono le prodezze dei nostri aviatori legionari in terra di Spagna. Ogni giorno si legge la narrazione di qualche combattimento aereo in cui un buon numero di apparecchi rossi «Rata» o «Curtiss» sono precipitati in fiamme, colpiti dal tiro infallibile delle mitragliatrici legionarie. La superiorità indiscussa dei nostri aviatori è dovuta a tre fattori principalissimi: ardimento, proprio del soldato italiano, alte qualità di pilotaggio e grande precisione di tiro.

Mentre è universalmente conosciuta l'abilità dei nostri piloti da caccia, i quali con le loro insuperabili acrobazie collettive meravigliano le folle di tutto il mondo, pochi, invece, sanno come essi riescano a raggiungere anche un perfetto addestramento nel tiro aereo.

Gli aerei sono muniti di armi di due tipi: le bombe (proiettili di caduta) e le mitragliatrici; la prevalenza nell'installazione e nell'impiego dell'uno o dell'altro tipo di arma varia a seconda della specialità (bombardamento, assalto, caccia, ricognizione). Con le prime viene effettuato il tiro di caduta, che consiste nello sganciare la bomba nell'istante opportuno, affinché essa vada a cadere sul bersaglio prestabilito. L'allenamento a tale tiro non offre eccessive difficoltà: su speciali poligoni di tiro vengono disegnati dei bersagli, i quali riproducono alcune volte la planimetria di case, attendamenti, depositi, porti, navi, ecc., sul quali il puntatore, con l'aiuto dei suoi strumenti, deve cercare di centrare le sue bombe. Il tiro con le mitragliatrici viene chiamato tiro di lancio, perché, contrariamente alle bombe che sono fatte cadere liberamente, i proiettili vengono lanciati dall'arma per effetto della carica esplosiva. Di questo tipo di tiro è opportuno illustrare brevemente i sistemi di addestramento.

Lo scopo che si prefigge il tiro di lancio è ovviamente quello di mettere fuori combattimento l'avversario prima che questi possa nuocere. Nel combattimento aereo il tiro con la mitragliatrice è reso particolarmente difficile per il fatto che sia l'arma che lancia il proiettile che il bersaglio sono mobili e, se si pensa che gli attuali apparecchi raggiungono velocità di 400 e 500 e anche più chilometri all'ora, si può comprendere quanto riesca difficile il puntamento. Di qui nasce la necessità di un accurato e disciplinato addestramento. Come si fa a riprodurre nel modo più fedele le fasi e le necessità del combattimento vero? Non è certo il caso di pensare che gli aviatori, al solo scopo di addestrarsi, simulando un combattimento, possano scricchiolare la propria mitragliatrice sopra un compagno!

In un primo tempo si è cercato di girare il problema allenando il personale nel tiro di lancio contro un bersaglio fisso rappresentato da un palloncino ancorato o dalla sagoma di un velivolo, oppure contro un bersaglio mobile trascinata da una nave o contro una manica rimorchiata da un velivolo. Questi sistemi, però, sono molto lontani dal riprodurre la realtà del combattimento e quindi, se possono servire per un primo e superficiale addestramento, non sono certamente sufficienti ad aviatori che debbono prepararsi per una guerra.

Si è allora ricorsi alla macchina fotografica, la quale può sostituire, nel modo che diremo in seguito, l'arma vera in tutti quei casi in cui è indispensabile avere un bersaglio mobile e reale manovrante a sua volta in offesa e in difesa, permettendo così un razionale allenamento e il controllo del grado di precisione raggiunto dal puntatore.

Il principio sul quale si basa il funzionamento della fotomitragliatrice è molto semplice: una macchina fotografica è piazzata sul velivolo come fosse un'arma. Il mitragliere o, nel caso si apparecchi da caccia, lo stesso pilota, deve cercare di fotografare il velivolo avversario. Dopo aver aggiustato la mira, quando ritiene che sia giunto il momento buono, scatta l'otturatore e se il velivolo rimane fissato sulla pellicola, vuol dire che il proiettile — in questo caso costituito da innocui raggi luminosi — lo ha colpito. Nell'applicazione pratica di questo semplicissimo concetto, occorre però tener presente particolari esigenze. Infatti, bisogna pensare che la mitragliatrice vera ha una sua forma speciale, un certo peso, può sparare un certo numero di colpi consecutivi ad una determinata cadenza, possiede particolari congegni di puntamento, ecc. Ora per ottenere una macchina che possa sostituire nell'allenamento la vera arma, occorre che essa possieda tutte o, almeno in parte, le proprietà accennate più sopra.

A seconda del tipo di velivolo sul quale



sono montate, le mitragliatrici possono essere fisse o mobili. Le prime vengono in genere installate sugli apparecchi da caccia e la mira si ottiene col puntamento dell'aereo stesso contro il bersaglio. Le seconde invece sono mobili su torrette, brandeggiabili dal puntatore che insegue, per così dire, il bersaglio con l'arma. Anche le fotomitragliatrici, come le armi vere, possono essere fisse o mobili a seconda che debbano sostituire l'uno o l'altro tipo, il loro peso e le loro dimensioni sono tali, da dare al puntatore l'impressione esatta di manovrare un'arma vera. Come la mitragliatrice, la fotomitragliatrice può «sparare» un certo numero di colpi, che in questo caso sono rappresentati da altrettante fotografie eseguite successivamente su una pellicola cinematografica. Essa infatti funziona come una piccola macchina da ripresa fotocinematografica, il cui numero di fotogrammi eseguiti in un secondo, corrispondono al numero di colpi sparati dalla mitragliatrice nello stesso tempo. Inoltre, sempre allo scopo di riprodurre per quanto è possibile le caratteristiche della mitragliatrice, su quella d'allenamento vengono montati i medesimi congegni di puntamento. Insomma agli effetti del puntamento e della precisione di tiro si può dire che le due armi, quella vera e quella di allenamento, si equivalgono: la differenza sostanziale dunque risiede nel fatto che mentre la prima lancia dei proiettili la seconda esegue delle fotografie.

Qualcuno a questo punto potrebbe fare alcune obiezioni. Il proiettile, uscendo dalla bocca da fuoco, segue una traiettoria un po' curva (parabola), mentre i raggi luminosi che partono dall'aeroplano colpito e vanno sulla pellicola della fotomitragliatrice sono perfettamente rettilinei. Inoltre il proiettile ha una velocità iniziale di appena 750 metri al secondo, mentre la luce viaggia alla velocità di ben 300.000.000 metri al secondo. Diamo subito ragione ai nostri lettori e contemporaneamente li tranquillizziamo su questi punti. Intanto le distanze a cui avvengono i combattimenti sono in genere così brevi

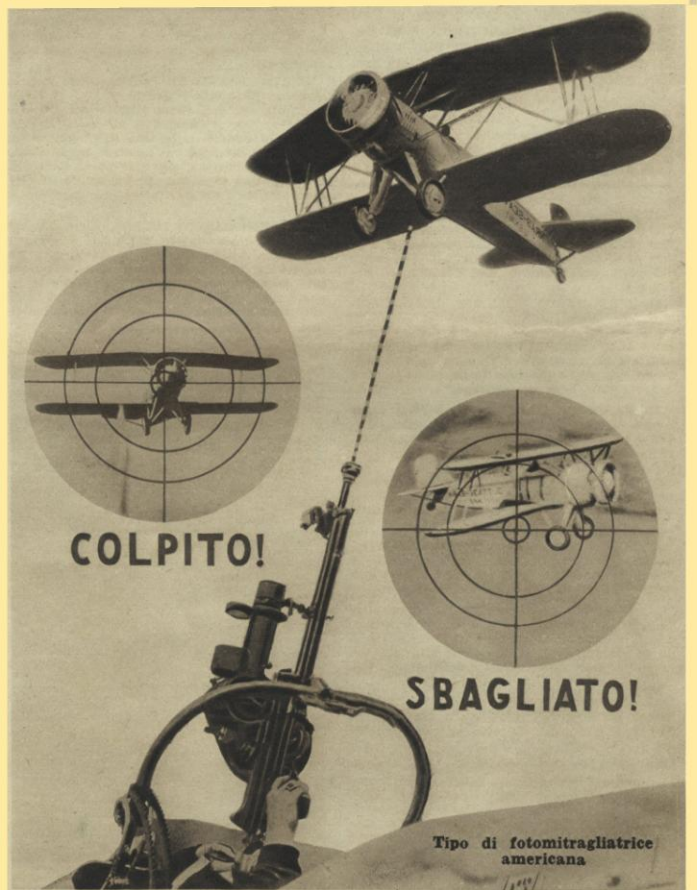
(50-300 metri), che la traiettoria dei proiettili si può supporre, con grande approssimazione, rettilinea, trovando così una corrispondenza nella rettilineità dei raggi luminosi. Per quanto riguarda la seconda obiezione, diremo che opportuni sistemi di ritardo allo scatto dell'otturatore, ritardo calcolato in base alla distanza media di combattimento, permettono di tener conto della maggiore velocità della luce.

Ed ecco sorgere un altro piccolo dubbio che presto si elimina. Quando due apparecchi in volo di allenamento cominciano a spararsi a vicenda delle belle fotografie con le loro fotomitragliatrici, come stabilire chi dei due ha colpito per primo? Come ricostruire le fasi del finto combattimento? A questo punto interviene il cronometro a mettere le cose a posto. Infatti sulla pellicola, munita di reticolo che ne stabilisce il centro, compare anche il quadrante di un cronometro che segna l'istante in cui è partito il colpo. Avendo avuto cura di mettere i vari cronometri alla stessa ora precisa prima del volo, la cronologia del combattimento è presto fatta. Inutile dire che i cronometri fanno parte integrante della fotomitragliatrice.

Tutti conoscono la macchina fotografica e sarà quindi sufficiente soltanto accennare che la fotomitragliatrice possiede, come quella, una camera fotografica, l'obiettivo, l'otturatore, i magazzini contenenti il materiale sensibile e gli organi di comando. Il meccanismo per lo scatto a ripetizione dell'otturatore e il movimento della pellicola può essere azionato da molle o da un motore elettrico alimentato da accumulatori, oppure da un mulinello aerodinamico. La capacità di alcune fotomitragliatrici impiegate dall'Aeronautica Italiana è di circa 30 metri di pellicola, che corrisponde a circa 1.600 fotogrammi. In alcune fotomitragliatrici mobili la forza motrice è data da un caricatore a molle sostituibile con rapida manovra in volo, il quale permette, a completa carica, lo svolgimento di 100 fotogrammi. Ciò è particolarmente utile, perché abita l'allenando alla manovra del cambio del caricatore come nell'arma vera, elemento psicologico importantissimo nel combattimento aereo, perché obbliga a tener conto della particolare condizione di inferiorità in cui viene a trovarsi il mitragliere quando, come nel caso di mitragliatrici in torretta, si dispone di limitato numero di cartucce per ogni caricatore.

L'allenamento razionalmente condotto con la fotomitragliatrice, la perfetta disciplina di volo fanno dei nostri bravi aviatori legionari il fiagello dell'aviazione rossa in Spagna. Probabilmente tra essi vi sarà qualche distratto, ditanteo fotografo, che credendosi ancora alle esercitazioni con la macchina fotografica, al momento dello scatto dirà al macchinista aviatore rosso: «Per favore, sorrida».

Ing. L. U.



nel mondo del volo silenzioso

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

(Continuaz. del num. precedente)

Come questione di principio, bisogna che la costruzione degli alianti si appoggi più di quanto è stato fatto finora ai risultati della aerodinamica teorica. Lo sviluppo di tipi notoriamente buoni porta certamente ad un miglioramento graduale, ma non servirà mai a scoprire nuove strade.

Non vogliamo qui discutere quello che ha detto l'ing. Lippisch; conosciamo tutti l'opera rivoluzionaria di que-

per l'atterraggio. Dato che la forma particolare del profilo non permette l'applicazione degli alettoni, ci si è serviti in un primo tempo di due diruttori posti all'estremità dell'ala; oltre alla perdita di portanza questi inducevano però un forte aumento di resistenza e con ciò un momento giratorio corrispondente. Perciò si è pensato di sostituirli con un paio di alette a incidenza variabile col movimento del volantino. Il risultato però non è ancora del tutto soddisfacente.

I voli, che hanno raggiunto una lunghezza massima di circa 900 m., sono stati eseguiti dal ciclista e volovelista Casco, il quale, all'Istituto del volo muscolare di Francoforte, ha dimostrato di essere superiore a tutti gli altri pedalatori esaminati. Gli studi sugli accumulatori di energia con cavi elastici non sono ancora terminati.

Tre conferenze, oltre a quella di Lippisch, hanno cercato di portare un po' di luce in quel complesso di problemi finora tanto male trattati e maltrattati delle caratteristiche di pilotaggio degli alianti. Il problema è stato riassunto in tutta la sua gravità e urgenza dal dott. Van der Maas, consulente tecnico della KLM e dell'Ufficio Aviazione del Ministero Olandese delle Acque:

«La misurazione delle caratteristiche di pilotaggio non ha finora raggiunto il livello di quella delle caratteristiche di volo; nella maggior parte dei casi si basa ancora sulle affermazioni tutt'altro che oggettive dei piloti specializzati nel volo a vela. Quali "caratteristiche di pilotaggio" si considerano: la stabilità e la manovrabilità. Dalle equazioni generali della meccanica razionale si può determinare la stabilità longitudinale (stabilità rispetto ai disturbi simmetrici) e la stabilità trasversale e direzionale (stabilità rispetto ai disturbi asimmetrici). In genere si fanno tutte queste considerazioni col presupposto dei timoni tenuti fermi dal pilota. Si considera poi più particolarmente il caso della stabilità longitudinale e si stabilisce che le forze applicate alla leva di comando devono crescere col crescere dell'angolo di barra. Che questa crescita sia lineare o logaritmica, non ha molta importanza: quello che più importa, è la posizione della leva, poiché essa dà al pilota la sensazione più immediata e anche poiché essa è la grandezza meglio misurabile. Si menziona l'influenza dello spostamento del

baricentro, nonché l'importanza di ottenere non solo la stabilità statica ma pure quella dinamica. Particolare attenzione viene rivolta alla stabilità del rullo, di direzione e di spiramento, cioè alla tendenza di un alante stabile di passare da una derapata dritta ad una virata corretta oppure al volo dritto corretto, nonché il ritorno nel volo dritto da una virata iniziata involontariamente.

La manovrabilità è determinata dalla maneggevolezza e dalle forze di barra; queste ultime però hanno pochissima importanza sull'alante. La maneggevolezza può essere distinta quale maneggevolezza iniziale e maneggevolezza stazionaria o di manovra. Ora mentre la maneggevolezza stazionaria è suscettibile alla misurazione con una certa facilità, quella iniziale non è ancora stata misurata bene. Le misurazioni cinematiche dell'accelerazione sono state iniziate poco fa in Olanda su delle figure semplici di volo, ad es. la virata corretta. Ora si tratta di perfezionare il metodo di registrazione cinematografica, nonché tutti gli strumenti accessori di misurazione.

Un'animata discussione si accende alla fine della conferenza del dott. Van der Maas, il che dimostra che siamo proprio nel vivo di un problema che sta a cuore a tutti.

(Continua)

M. GARBELL

L'ala silenziosa in...

TUNISIA. — L'Associazione tunisina per il volo a vela ha realizzato, dal 15 maggio al 15 giugno u. s. il brevetto C, tre prove di durata di più di 5 ore e un volo di 31 km. Uno degli allievi, il sig. Lavie, dopo aver compiuto felicemente il suo brevetto C, è ripartito subito dopo ed ha superato così nella stessa giornata anche le prove di durata e quota del C d'argento. I volovelisti tunisini si preparano ora ad effettuare pure i voli di distanza necessari per ottenere il C d'argento.

STATI UNITI D'AMERICA. — Il pilota tedesco Peter Riedel si trova attualmente ad Elmira (Stato di Nuova York). Il 30 giugno egli volò da quel campo fino a Wilmington sulla Baia di Delaware. Sono stati coperti 285 km. in 6 ore 39', con una quota massima di 2465 m. Alcuni giorni dopo egli portò un biposto «Kranich» da Elmira alla capitale Washington. Questo volo con destinazione prefissata misura in totale 366 km. di lunghezza e costituisce perciò un nuovo primato in tale genere di voli.



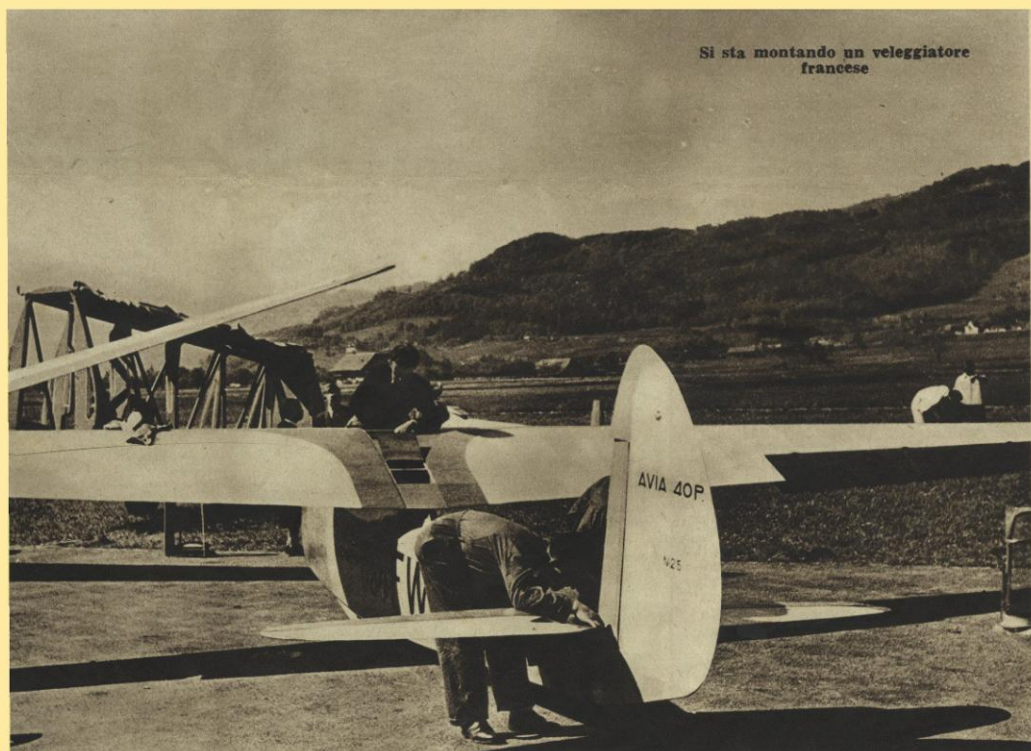
Due «acrobati»: l'«Habicht» e lo «Sparviero».

sto geniale aerodinamico e progettista: il «Fainit», il «São Paulo», gli apparecchi senza coda, ecc. Seguiremo attentamente in avvenire i risultati di una tecnica che oggi pare che rovesci tutto quello che si è fatto finora.

L'unico contributo riguardante il volo muscolare è stato offerto dalla conferenza dell'ing. Silva, Cantù, che non ha fatto nuove rivelazioni sensazionali, ma ha mostrato quanto e quale metodico e puntiglioso lavoro ha dovuto essere compiuto per arrivare al punto in cui ci troviamo oggi. Dopo un omaggio ai lavori del «Rhönvater», o Padre della Rhön, Ursinus, l'ing. Silva ha detto:

«Gli studi sul volo muscolare hanno trovato il loro sviluppo in Germania e in Italia. Bisogna scendere bene volo a vela e volo muscolare. Gli alianti odierni, fini ma pesanti, non sono adatti al volo muscolare. Non c'è da illudersi.

Il sig. Bossi aveva messo a punto un'elica speciale, colla quale egli aveva trascinato con una bicicletta un alante normale. Assieme al sig. Bonomi egli realizzò un apparecchio chiamato «Pedaliante». Si scelse il profilo Naca 0012 F1. Dati del Pedaliante (ala alta): apertura alare 17 m., superficie 21,6 mq., allungamento 13,4. Ala a monolongherone a scatola in tre pezzi, di cui la centrale porta le due eliche, controventata con due tiranti profilanti. L'ala pesa 45 kg., cioè 2 kg/mq. Fusoliera ovoidale, intelata, che pesa 36 kg, compresi tutti i meccanismi, comandi, ecc. Azionamento di tutti e tre i comandi mediante una leva a volantino. Il pilota gira una pedaliera da bicicletta, la quale muove le due eliche mediante ingranaggi conici. Il pilota è seduto sotto l'ala; il centraggio si ottiene mediante l'applicazione di un profilo Naca M. 6 alla coda e un certo calettamento positivo. Una monoruota centrale serve



Si sta montando un veleggiatore francese

MICRO AEROMODELLISMO

Voi tutti sapete che sono stati costruiti e si costruiscono apparecchi del peso totale, in ordine di marcia, di 40-50 tonnellate. Sono questi i « pesi massimi » dell'arengo aereo. Intendiamoci, però: « pesi massimi » di oggi, perchè il rapido incessante progresso della tecnica aerea fa prevedere tonnellaggi ancora più grandi. Si parla di 75 tonnellate, di 100, di 300...; e chissà fin dove arriveremo. Per non compromettere la fantasia, che in fatto d'aviazione è stata spesso battuta dalla realtà, arrestiamo prudentemente le nostre previsioni.

Dal lato opposto dei « pesi massimi » troviamo i « minimi », rappresentati da apparecchi che voi costruite con tanta pazienza ed altrettanto entusiasmo.

rezza. Naturalmente non può volare che in locali chiusi, ove l'aria sia ben calma.

Quando l'apparecchio volta, è proibito soffiarsi il naso, o starnutire. Uno starnuto per simile micromodello equivale ad una tromba d'aria.

Sembra che in America siano stati realizzati voli di 13 ed anche di 45 minuti con micromodelli di « grosso tonnellaggio » aventi un'apertura alare di un metro ed un peso di ben 4 (dico quattro) grammi).

Ed ora, a voi!
Pensate ai vantaggi dei micromodelli. Per costruirli occorre, evidentemente, assai poco materiale (qualche grammo di balsa la potete dunque importare tranquillamente, senza tema di danneggiare troppo la bilancia commerciale con l'estero). Supponete che un mo-



Riproduzione di una fotografia apparsa su « Le Matin »

I vostri modelli volanti pesano, più o meno, tonnellate 0.000100.... Una bella differenza. Vi pare? Eppure anche questo è un peso rispettabile. Potremmo quasi dire che è, nella categoria modelli volanti, un peso medio, un peso che può ancora essere diviso per cinquanta.

Scommetto che incominciate a diventare nervosi.

Qualcuno di voi si affretta a rileggere questo complicato preambolo, riduce le tonnellate 0.000100 in grammi e ne ricava esattamente grammi 100. Divide per cinquanta ed ottiene: gr. 2.

Un modello volante del peso di 2 grammi?

Non pretendo affatto che siate presi dalla meraviglia e vi concedo la più ampia incredulità. Ciononostante sono costretto a dirvi che il peso di 2 grammi è ancora troppo grande. Sicuro. Il « peso piuma » dei modelli volanti è ancora più leggero e, poiché non voglio farvi soffrire di più, ve lo dico senz'altro: è di gr. 1,37. Adesso che ve l'ho detto, sento anche il dovere di dimostrarvelo.

Le dimensioni di tale modello sono le seguenti:

- apertura d'ala cm. 35,5
- lunghezza fuori tutto > 33
- I pesi delle varie parti sono:
- elica gr. 0,1425
- ala > 0,0855
- fusoliere > 0,1140
- coda e timoni > 0,0285
- motore > 1

Peso totale gr. 1,3705

Come è stato realizzato un simile primato di leggerezza?

In un modo semplicissimo. Usando il leggerissimo legno di balsa (la cui densità è 0,12) e rivestendo le ali e gli impennaggi di una pellicola di collodio (o, meglio, una miscela di collodio, d'acetato d'amile e di olio di banane) tesa su membrature filiformi.

Il motore è costituito dal solito elastico.

Questo capolavoro di pazienza, sarebbe stato costruito da un aeromodelista francese e sembra che riesca a tenere l'aria per vari minuti. Nessuna meraviglia, data la sua estrema legge-

dello di due grammi venga a costarvi, tra materia prima e lavoro, venti lire. Potrete dire, senza tema di esagerare, che vale tanto oro quanto pesa.

I micromodelli, infine, possono volare in casa senza tema di sfondare vetri o mettere in pericolo i lampadari o i sonni tranquilli del nonno. Cosa vo-

lete che faccia un micromodello del peso di un grammo e 37 lanciato contro la canizia del sonnecchiante vecchietto? Lo sveglierà, al più, inducendolo ad armarsi di un qualsiasi oggetto scaccia mosche.

GIBBI

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodelismo

Per il rivestimento delle diverse strutture (ali, piani di coda, fusoliere, ecc.) il materiale più usato è la carta mentre la stoffa è da riservare per le costruzioni più perfette e che giustifichino la maggiore spesa.

Fra le carte vi è quella chiamata « carta seta giapponese » che è assai leggera, di fibra compatta, ed economica. Questa carta trovasi in commercio in diversi colori e pesa circa 20 grammi per metro quadrato: non è molto resistente ed è poco impermeabile, perciò occorre sia verniciata con una vernice impermeabilizzante all'aria e che ne aumenti la resistenza.

Più adatta è la carta « pergamina », che ha una maggiore compattezza ed è molto più resistente. Pesa circa 30 grammi per metro quadrato: si tende bene, ed è venduta in fogli di colori diversi; verniciata con vernice appositamente trasparente, lucida, impermeabile e molto elastica.

Altri diversi tipi di carta, adatti si trovano comunemente in commercio, e perciò l'aeromodelista ha modo di fare la propria scelta, ricorrendo a quel tipo che gli parrà più appropriato secondo i casi.

Fra le stoffe la più usata è la seta

« battista » naturale che è la più leggera: si tende bene e deve sempre essere resa impermeabile all'aria con apposita vernice.

Anche la tela battista sia di lino che di cotone può essere usata, ma l'uso delle stoffe per il ricoprimento delle strutture degli aeromodelli non è da consigliarsi, salvo per costruzioni speciali: dato l'elevato costo del materiale e la difficoltà di montaggio, per il quale si richiede pazienza e pratica non indifferente.

Gli aeromodelli poi per loro natura sono soggetti a facili avarie che sono riparabili molto più presto e molto più facilmente se la copertura è di carta: questo è importante specialmente durante le prove di centrimento. Quando il modello ha dimostrato di essere ottimo, allora si potrà, tolta la carta, fare la copertura di stoffa.

Il ricoprimento in stoffa rende i modelli assai più pesanti, sia per il maggior quantitativo di vernice occorrente per impermeabilizzare il tessuto, sia per il peso proprio di questo. Si può concludere che questo sistema sia da riservare piuttosto per tipi di modelli nei quali non importi o addirittura non sia necessario, un carico alare più elevato: quindi veleggiatori, in generale, e particolarmente veleggiatori destinati a lanci su pendio.

Vernici. — Vi sono molte vernici, buone e non buone, costose e non costose; la « lacca » e la « coppale » possono servire tanto che per la carta che per le stoffe; ma non sono consigliabili perchè di lento essiccamento e assai pesanti. Una vernice molto usata per la carta è la « lacca a spirito » o vernice trasparente; questa vernice non aumenta di molto il peso delle strutture, si tende bene, asciuga in brevissimo tempo e rende la carta trasparente, lucida, impermeabile ed elastica.

Altra buona vernice consigliabile è la « Cellon » costituita da cellulosa sciolta in un dissolvente a base di acetone. Serve tanto per la carta che per la stoffa. E' infiammabilissima ed occorre servirsi con cautela. Occorre spalmarla con un pennello piatto e molto soffice e tenerla con celerità perchè a contatto dell'aria si trasforma in gelatina in breve tempo. Asciuga quasi subito e mantiene tesa la carta e la seta senza aumentare di molto il peso delle velature.

Altre vernici (emallite ecc.) usate per gli aeroplani veri non sono consigliabili per gli aeromodelli, perchè lasciano strati molto spessi e perciò pesanti in proporzione alle piccole strutture degli aeromodelli.

Gomma elastica o caoutchouc. — Peso specifico Kg. 1 per dm³. E' il succo di una pianta tropicale; per l'uso industriale viene vulcanizzata con zolfo. Negli aeromodelli è molto usata sotto forma di fettuccia, che nella maggior parte dei casi costituisce il motore per far azionare l'elica di trazione. Del-la gomma elastica usata come motore parleremo molto ampiamente più oltre.

(continua)



Un aeromodelista della Gioventù Hitleriana davanti al monumento ai pionieri del volo umano.

ABBONATI! IL VOSTRO
DISTINTIVO
costa soltanto Lire 2
•
Per i non abbonati il
DISTINTIVO
è in vendita a L. 4
•
Inviare importo a mezzo C. C. P. N.
1-24718 intestato all'Editoriale Aeronautica, o in francobolli.

Consigli utili

Modo di turare i pori del sughero

Per la sua leggerezza e facilità di lavorazione il sughero viene largamente usato nella costruzione di parti sagomate, quali nasi di fusoliere, carenature di raccordi fra superfici, estremità di ali, ecc.

E' però un legno molto poroso tanto che, anche lavorato con carta vetrata di grana fine, non presenta mai a lavoro ultimato una superficie perfettamente liscia e ciò danneggia sia l'estetica sia la finezza del modello.

Non è conveniente chiudere i pori con stucco od altri materiali simili perchè si viene ad aggiungere peso e non si raggiunge lo scopo in quanto dopo i primi bruschi urti lo stucco salta via e con esso la vernice.

Vi insegniamo qui invece un sistema praticissimo di chiudere i pori.

Durante le operazioni di sagomatura del sughero si avrà cura di serbare i residui che si ottengono nel lavoro con la raspa e la carta vetrata.

Finito il pezzo si chiudono i pori più grandi con pezzetti di sughero bagnati di caseina. Si lascia asciugare, si tolgono le parti eccedenti e poi, formato un impasto di caseina e di limatura di sughero, si procede ad otturare i pori più piccoli strofinando con forza l'impasto sul pezzo di sughero in modo da farlo penetrare nelle cavità della superficie. Dopo ben asciugata la colla si liscia con carta vetrata « 2 zeri ».

E' un'operazione più lunga a descrivere che a fare.

Avrete la soddisfazione di ottenere delle superfici che dopo verniciate si presenteranno perfettamente lisce e brillanti; ed inoltre il sughero avrà acquistato una maggiore durezza per effetto della colla che, penetrando per un millimetro circa, avrà prodotto una forte crosta.

CRONACHE TORINESI



L'istruttore Giolitto fra i suoi allievi dopo la gara

Tralascero la descrizione delle prove di centraggio, della messa a punto dei modelli, e delle inevitabili « scassature » inerenti a tutte le prove di modelli nuovi, costruiti da giovani la cui età si aggira dagli 11 ai 15 anni. Così ritornati alla sera a scuola con la metà circa dei modelli in condizione di sopportare la gara, ebbi la cattiva notizia che la gara non si sarebbe effettuata più. La mattina successiva, invece, si sarebbe disputata una gara eliminatoria tra gli allievi della scuola stessa presente una Commissione giudicatrice composta dai professori, dal delegato modellistico torinese cav. Dianati e dal Commissario sportivo signor Casana. L'appuntamento era per le ore 10 della domenica successiva.

Puntualmente alle 10 eravamo sul campo della Aeronautica d'Italia e trovammo che già da qualche ora si erano radunati i modellisti e già si erano allenati nel lancio dei modelli e delle definitive prove di centraggio. Gli istruttori Giolitto e Riccardi avevano compiuto la loro benemerita opera in modo veramente amirevole, specialmente per quanto riguarda la costruzione e l'ardore modellistico che hanno saputo infondere nell'animo di quelli che saranno domani i protagonisti delle gare più salienti e che riusciranno ad emulare il primato di Rodorigo all'Esfero. Frattanto era arrivato il cav. Dianati e il signor Casana ed erano pure arrivati i fotografi che con le loro diaboliche macchine riuscirono a fotografare (i maligni!) più le scassate che i bei voli. Avvicinatosi al cav. Dianati gli chiesi: « Sono già in gara questi signori? » « No: questi ragazzi stanno facendo una eliminatoria tra di loro per vedere quali tra essi siano i migliori e chi dovrà partecipare alle prossime gare provinciali ». Chiamato il prof. Alessandro, lo pregai di dare il segnale della partenza ed i modelli, che erano già pronti, partirono uno per uno compiendo ognuno un volo superiore ai 30 secondi; è da notare il vincitore di questa amichevole competizione che totalizzò un tempo di 48 primi. Naturalmente anche qui, come in tutte le gare, il fervore agonistico non mancò; anzi, tale fu l'ardore, che moltissime matasse saltarono e qualche modello, nella foga lanciato troppo alla svelta, cadde e si ruppe.

Mentre la gara era nel suo pieno svolgimento, mi voltai verso i capannoni e vidi in una radura erbosa del campo nuovo, una selva di modelli e tutto all'intorno parecchia carta verniciata e a brandelli. Intorno ai modelli si affacciavano alcuni modellisti; mi avvicinai e, come prevedevo, trovai che quello non era altro che « il cimitero dei modelli ». Da una parte si poteva distinguere anche una specie di « infermeria » e vicino ad un modello un bambino che, con la testa china, cercava una soluzione qualsiasi alle ferite del suo apparecchio. « E' grave », gli chiesi. Scosse la testa in segno tra l'affermativo e il negativo. « Hai fatto la gara? » Non rispose; allora mi chinai e guardai l'apparecchio. La scassatura era grave. Non si poteva far niente. Allora guardai il volto di quel bambino e vidi che era solcato da alcune grosse lacrime. Mi commossi e pensai che bisognava in qualsiasi modo aiutare tanta passione per il volo.

Li vicino vi era un modello cui mancava l'elica, ma che nel resto era sanissimo. Guardai meglio il modello ferito: aveva l'ala rotta a metà ed i piani di coda per metà scassati. Sostituire i piani di coda e l'ala era l'unica soluzione. Battei una mano sulla spalla del ragazzo e con fare allegro, gli dissi: « Coraggio! Tu farai la gara! ». Mi guardò dal basso verso l'alto con un sorriso di sfiducia: poi prese le due mezze ali e flettendole dove erano rotte, me le mostrò con gesto significativo. « Non importa — gli dissi — l'ala di quel modello lì vicino, con i relativi piani di coda possono essere sostituiti ai tuoi e tu puoi correre ».

Con un balzo, in meno di un minuto, aveva già sostituito ala e timoni. Mi presentò il modello e mi pregò di centrarglielo. Lo provammo sull'erba che era più alta di

un metro e quando mi parve a posto, glielo presentai: « Scappa, altrimenti non arriverai a tempo! ».

Arrivò a tempo, anzi per fare più presto attraversò l'erba alta tenendo sollevato il modello: era piccolo, il modellista, e l'erba alta lo sommerse. Si vedeva soltanto sparire a tratti e ricomparire un soldato dalle ali rosse, ondeggiante sulla cresta del verde prato.

FRANCO MUSCARIELLO



STORIA DELL'ENIMMISTICA

Gli antichi conoscevano già una grande parte dei giochi che ancora oggi ci diletano: scherzi numerici, combinazioni di parole, che gli antichi indicavano genericamente col vocabolo « quæstimulæ » (questionelle, piccoli quesiti).

Fra i latini era anzi vivissimo il gusto per lo scherzo enigmistico, il quale non fu disdegnato neppure da uomini sommi quali Virgilio, Cicerone, Quintiliano, Petronio, Apuleio, Ausonio.

Si attribuisce a un tale Sinjono una interessante raccolta di cento celebri indovinelli scritti in latino e composti di tre versi ciascuno. Cito fra i tanti quello che vuol significare il sogno e che suona press'a poco così: « Mi presento spontaneamente sotto i più strani aspetti, desto vani timori senza affatto curarmi della verità, ma non riesco a vedermi se non colui che tiene gli occhi chiusi ».

(Continua)

PAROLE CON INCASTRO

Se in ciascuna parola, costituita dalle sillabe contenute nelle colonne I e III (definizioni A), introdurrete una sillaba, ne otterrete altre il cui significato è dato dalle definizioni B). Se le parole sono esatte, la colonna centrale II, letta dall'alto in basso, vi darà un termine assai usato in aeronautica.

Definizioni A

1. Piccoli canal che reca sangue al cuore
2. Di sacrifici un di
3. Fel pesciolini astu-
4. Dell'uomo il pro-

Definizioni B

1. Mercè vi mostra di più o men valore
2. Il più santo e genti-
3. Minime particelle di materia
4. Il fondo delle navi;

	I	II	III
1			
2			
3			
4			

ANAGRAMMA (6)

L'AVIAZIONE

E' coraggio ed è prodezza camminare a tale altezza.

SCIARADA INCATENATA

E I A

Cammina nell'aria e par che v'insista alzando con gioia il grido fascista.

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 30 verrà pubblicata nel fascicolo del 7 agosto; quella del presente nel n. del 14 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 al cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI DEL N. 29

1. Enigma: l'orologio.
2. Robus a frase: Treno popolare.
3. Le città celesti: Messina, Ancona, Civitavecchia, Genova, Bari.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di una lettrice, che firma in modo illeggibile. Per lei si è proceduto ad una nuova estrazione che ha favorito Valentino Sivero di Napoli, via Principessa Margherita, 11. Al Sivero viene inviato un libro.

DUE SIMPATICONI



Gli ineffabili sorrisi di Toscani e Consensi della R.U.N.A. di Piacenza

PILOTI



— Probabilmente non si doveva partire — pensa il Comandante Pardo mentre pilota l'idromotore che si trova tra il cielo e il mare, grigi, cupi, ostili: due infiniti che hanno adesso una limitazione minacciosa.

A Zara i bollettini erano appena possibili e per i piloti, rimanere a terra per cattive condizioni atmosferiche sembra una menomazione; ma avevano la bora in agguato perchè dopo un certo tempo, insieme al nevischio, s'è data a soffiare, fiato gigantesco che si vuol divertire con un fuscillo meccanico.

Lui, Pardo, è stato particolarmente felice di partire, per quel bimbo di sei anni che è a bordo e va a Venezia a farsi operare di appendicite. Ad Ancona anche lui ha un figlio di sei anni con quegli occhi intelligenti che interrogano.

Era felice al momento di salire in apparecchio il piccolo passeggero, tanto felice che certo non pensava al suo male nè alla clinica. Guardò il pilota in modo struggente, come si guarda una immagine divina: l'uomo che avrebbe guidato il velivolo facendolo camminare in cielo!

Ma il pilota non è un Dio, è da qualche minuto un uomo inquieto, terribilmente attento sul quale pesa un incarico grave: le condizioni del tempo sono cambiate con un crescendo spaventoso. L'apparecchio balla maledettamente, il seggiolino sembra che scappi di sotto preso dai rusucchi. Bora tormenta e neve. Egli stringe nervosamente il volante come fosse la sua arma di lotta e sta in agguato con tutti i sensi svegli come antenne.

Sente che il secondo pilota lo guarda e allora si volta e gli dice fuggevolmente con gli occhi: — Eh, lo so, Bertan, ghiaccio sulle ali, che vuoi farci? Cerchiamo di arrangiarci... — e pensa al bambino che dentro lo scafo cercherà di guardare oltre il finestrino e non vedrà niente perchè i vetri devono essere appannati dal gelo; quel bimbo che si è abbandonato a lui con tanta fiducia, come si abbandonerebbe Giulietto, suo figlio.

Ad un tratto, mentre navigano a 800 m., ha proprio la sensazione angosciata che il velivolo si faccia più pesante: è inutile, lo conosce come il proprio corpo ed è sicuro che comincia a perdere quota. In quel secondo vorrebbe che tutta la sua esperienza di anni fosse sbagliata: guarda il variometro, segna proprio velocità di discesa. Cerca di governare, ma la presa degli strumenti giroscopici e dell'indicatore di velocità si sono rapidamente coperti di ghiaccio cosicchè nessuna indicazione gli dà più l'esatta posizione dell'apparecchio nello spazio. Lo spazio, l'immenso spazio? E' una volta buia, angusta, che si sfarina in mulinelli di aghi gelati.

Bertan, il secondo, gli è quasi addosso ansioso.

— I passeggeri — pensa Pardo mentre segue la bussola con un'attrazione allucinata — si spaventeranno per il ballo e per gli schianti; e invece il

pericolo è in questo peso che aumenta, che aumenta... — la sua attenzione è sfruttata al massimo, il suo cuore scandisce i colpi come un motore.

Cercando sempre di governare accosta decisamente verso terra per avere un posto di riposo; ma l'accostata lo porta a entrare in un banco di nuvole spesse che aggravano la condizione di volo.

«Non c'era nulla di meglio da fare» — scrive Bertan su un foglietto.

«Sì, grazie, Bertan — dicono gli occhi offuscati di Pardo — proprio niente di meglio, credimi». — La sua volontà è una corda che si tende con un dominio sovrumano.

Il marconista si affaccia alla carlinga per prendere i messaggi dal secondo. Anche lui ha lo sguardo dei suoi due compagni, è il terzo che sa esattamente come stiano le cose. Ora radiotelegrafa al mondo che l'apparecchio è in posizione critica: i suoi occhi allarmati si dominano per questo precipuo dovere: dare l'esatta posizione dell'apparecchio in pericolo.

Pardo vorrebbe quasi domandare che cosa fa il bambino nello scafo: si annoia, ma non ha paura, vero? I bambini non hanno mai paura. Anche Giulietto non ne avrebbe se non sapesse però suo padre in pericolo... Lui? Ci sono quattordici creature prima di lui. — Ci vuole ispirazione, non solo abilità, bimbo mio — pensa; guarda l'altimetro e impallidisce; l'apparecchio è sceso parecchie centinaia di metri.

Bertan guarda anche lui e scrive il messaggio supremo: S. O. S. precipitiamo... Il marconista lo prende con mano tremante, ma con la volontà di non perdere un secondo.

Secondi, sì, nei quali quattordici persone non sanno che la loro esistenza è sospesa a un filo, nei quali tre, fermi al loro posto di dovere, vedono al di là dell'istinto di conservazione.

Allora il pilota cabra con sforzo il velivolo che alza il suo muso verso il cielo ostile. Quindi aumenta il gas e cerca di mantenere la costanza della direzione affidandosi alla bussola.

La foschia è aumentata, l'apparecchio scende, scende inesorabilmente senza che il pilota abbia la sensazione della velocità di discesa perchè tutto s'è stesso, materia e spirito, è sulla lancetta dell'altimetro che si abbassa. Per un attimo guarda il compagno: «L'ispirazione l'ho avuta, l'apparecchio scende di coda, ho fatto quanto ho potuto... Bertan il materiale è buono e io non sono una schiappa, speriamo...».

Il nulla, poi un urto: l'acqua. Ma ha ammarrato di coda, non s'è infilato, buon Dio!

L'apparecchio fa delle piastrelle, ma con una manovra da padrone violento, Pardo lo siede, lo fa flottare, spegne il motore. Ora teme, per la forza dell'urto, di aver perduto uno scafo. Un pugno sul cuore; ma no, gli scafi eccoli lì tutt' e due, il bimbo c'è, ci sono tutti e son salvi.

Sente le mani del secondo sulle sue spalle. Si guardano: è forse la terza espressione della giornata, un altro di quei momenti di alta tensione nei quali sembrano bruciarsi le valvole dei nervi. Si affaccia il marconista: ha due occhi allegri e stupiti, pieni di chiarezza. La radio è scassata. Bene, comandante, un capolavoro di salvataggio.

Pardo cede il suo posto a Bertan e scende per la scaletta nello scafo di destra. Due passeggeri sono in piedi: uno ha il viso angolare teso come una chiglia, è cadaverico e giallo intorno agli occhi come se avesse l'itterizia; l'altro è tondo, grosso, con le orecchie paonazze: sembra un canonico che abbia perduto la pazienza. Guardano il comandante tratteneendo il respiro.

— Calma, signori — dice Pardo — nulla di grave, una piccola avaria...

— Glielo dicevo io... — grida trionfante la faccia di canonico all'altro — Panne di motore, l'ho capito dal cambiamento di ritmo. E' questione di orecchio. Non avevo alcun timore, un trimotore, un «S 66», che diamine...

— Ma avariate tutt' e tre i motori allora? — piagnoleggia l'uomo livido — Perchè con due motori, altrimenti, si cammina lo stesso. Credo invece che si sia scheggiata l'elica con quella buriana... Era facile perdere anche le ali con quegli schianti... — a stento frena il battito dei denti, il panico deve avergli soffiato dentro come la bora. L'altro gli volta le spalle, fa le corna e accompagna il gesto con uno sguardo di compatimento; e come Pardo li guarda nuovamente egli fa una smorfia con la quale vorrebbe dire che il suo compagno di viaggio è un disfattista o un jettatore o tutt' e due.

— Stiano tranquilli, signori — ripete Pardo paternamente dal posto dove sta la madre del bambino con questi in grembo. — Siedano, per favore, l'apparecchio non deve aver scosse. Il materiale è buono, dà affidamento: del resto s'è visto. Si tratta di un po' di pazienza...

I due siedono agitatissimi e discutono. Pardo guarda il bimbo. La signora è pallida e lo scruta con ansia. La impressiona il fatto di trovarsi lì, incidentati, in mezzo al mare, ma del pericolo passato non ha avuto sentore: era assorbita dal figlio.

— Arriveremo presto ad Ancona, non tema... — rassicura il pilota.

— Il bambino non ha febbre per fortuna... — risponde lei timidamente occultando per rispetto i suoi timori.

Il bimbo lo guarda con gli occhi curiosi di Giulietto: — E' più bello salire che discendere... — dice.

— E' stato un po' brusco? — domanda umilmente il pilota — un'altra volta non sarà così. — Intanto si affretta a controllare le avarie; poi grida a Bertani: — Accenda i motori, siamo alla cappa...

— Scusi... — domanda la faccia di canonico — perchè...

— Per non farci scarrocciare dal vento...

Ma... — il passeggero funereo domanda qualche cosa che il rumore dei motori disperde...

Allora i due ricominciano a scriverti biglietti polemici come durante la navigazione.

Pardo risale in carlinga. I suoi polsi tremano ancora per lo sforzo. E non è finita, come ha fatto credere. Bisogna mettere i motori, già a rilento, a turno perchè non brucino. Poi mentre si lotta col vento che scarroccia e con le onde che incappellano gli scafi come lingue di una bocca pronta a inghiottire, si cammina lentamente, flottando verso la costa: uno stitillicio. L'idrovolante sembra uno strano uccello acquatico, elegante e stilizzato sbrucato dalla poderosa bufera. E' lì con la sua vitalità meccanica che vuol prepotere sulle forze naturali scatenate; e intanto cammina come può, fremendo, oppresso da quella riduzione d'impulso che lo trattiene.

Il pilota si sente limare i nervi mentre aspetta che l'incubo finisca, che avvenga qualche cosa: quei motori trattenuti potrebbero bruciare come potrebbe bruciare la sua resistenza interna la quale è più calda nel vero pericolo che nella contrarietà. Non è andato dai passeggeri dello scafo di sinistra: non può veder nessuno finchè tutto sia finito.

Si cammina su una strada d'acqua che morde innocuamente il velivolo lasciandolo andare per i fatti suoi mentre scioglie il ghiaccio dalle ali con una bonomia indulgente. Pare un gigante che rimproveri a un ragazzo la sua spavalderia senza puntirlo.

Finalmente ecco ancora lontana una paranza che galleggia dolcemente come se laggiù il mare si fosse placato. Allora Pardo e Bertan alzano insieme gli occhi al cielo. Davvero, se ne erano dimenticati; il cielo è meno cupo, le nuvole corrono togliendo strati di piombo e il grigio si fa rapidamente più chiaro, si avvia a diventar trasparente. I due uomini si fanno con la testa un segno di assenso senza sorridere. Sono un po' invecchiati, hanno gli occhi stanchi. Sono passate parecchie ore.

— Meno male che il bambino non ha febbre, l'operazione non è urgente... pensa Pardo. E questo placa tutta la responsabilità che egli ingiustamente si addebita.

Quando Dio vuole, Bertan che è pronto con la braga di rimorchio, riceve la cima dalla paranza. Il velivolo è agganciato, Pardo lo governa guardando il cielo che s'è rasserenato ad un tratto come una scena liberata da un sipario.

Si potrebbe continuare così fino ad Ancona, pensa il pilota: l'idrovolante arriverebbe passo passo alla mèta come un ferito. Ma improvvisamente qualche cosa arde l'animo intorpidito di lui. Cede di nuovo il posto al secondo e con un balzo va giù controlla di nuovo le avarie e poi ritorna al suo posto. Scrive una parola su un pezzo di carta: Decoliamo...

Pochi metri ancora e la cima viene ributtata, i motori tornano alla carica con un rombo trionfale, l'idrovolante piglia la sua rincorsa e si alza, riprende il suo posto alto nel cielo. Il viso di Pardo è illuminato da un pallido raggio di sole, ma certo lo illumina di più la soddisfazione di essere tornato nella sua atmosfera.

L'ammarraggio ad Ancona è un ammaraggio dei soliti, ben fatto, di stile, ma per lui è qualche cosa di più. E' una vittoria che si ricollega al tempo della guerra quando atterrava dopo aver abbattuto un apparecchio nemico.

A terra è una confusione di saluti, domande, strette di mano; un orrore per il suo animo rude. Credevano l'apparecchio perduto, un rimorchiatore e diverse imbarcazioni sono corsi all'ultimo punto dato dalla radio.

I passeggeri scendono storditi con facce da resuscitati. — Sei ore di ritardo... — controlla il bilioso mettendo i piedi sul barcarizzo e tutti si allontanano frettolosi, egoisticamente soddisfatti, indifferenti, piantando bene i piedi in terra.

Per ultimo scende il bambino in braccio a un marinaio. Vuole andare dal comandante. Gli dà la mano, gli dice: — Grazie, mi è piaciuto molto! — A Pardo basta questo per parte di tutti i passeggeri che ha portato in salvo e pensa a Giulietto che Dio, l'apparecchio ben costruito e, dica pure, la sua modesta perizia, gli han permesso di rivedere.

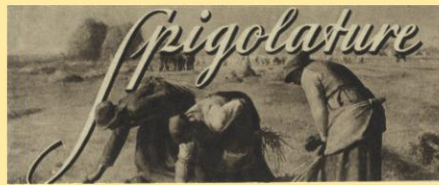
Poi prende a braccio Bertan e tutt'e due si avviano in tuta al bar dell'aeroporto.

— Bisogna far ripassare bene l'apparecchio... — dice Pardo.

— Disposto, tutto fatto. Che tempo ci sarà domani?

La domanda è buttata lì per dire qualche cosa. Domani? Domani si ricomincia, tutto il resto è indifferente.

ROSA CLAUDIA STORTI



I VOLI DEL COMPOSITO "MAYO"

Com'è noto, l'Inghilterra sta da tempo lavorando attivamente per realizzare la linea aerea sull'Atlantico del Nord, in concorrenza con altre Nazioni. Dopo i voli sperimentali compiuti lo scorso anno con i grossi idrovolanti quadrimotori per il trasporto dei passeggeri, è stata effettuata, in questi giorni, la prova di volo celere postale con l'apparecchio composito «Mayo». Si tratta di due idrovolanti accoppiati: uno di grandi dimensioni e di grande potenza che porta sulla groppa un altro apparecchio più piccolo per jargli prendere quota con una quantità di carburante necessario per la traversata, quantità che non avrebbe permesso il decollo del piccolo apparecchio postale. Raggiunta una quota di sostentamento sufficiente (sei o settecento metri) avviene lo sganciamento mediante una subitanea affondata del grosso idrovolante portante, di modo che l'altro apparecchio rimane in aria, naturalmente con i motori già in azione, per proseguire il suo volo. In parole povere, immaginatevi un uomo assai robusto che aiuti a caricare un forte peso sulle spalle di un individuo normale che non avrebbe potuto caricarselo da sé. Nel caso del composito «Mayo» il carico è costituito, come si è detto, dalla grande quantità di carburante necessario per la traversata. Il sistema sembra che abbia dato i risultati più soddisfacenti e rappresenta, senza dubbio, un commovente esempio di solidarietà fra gli aeroplani.

Alle ore 20 del giorno 20 corrente, dalla nuova grande stazione di idrovolanti di Foynes, sulle coste dell'Atlantico nello Stato di Eyre (Irlanda), il «Mayo» ha spiccato il volo verso gli Stati Uniti con un carico rilevante di giornali e di film cinematografici. A 500 metri di quota è avvenuto il distacco. Il «Mercury» (questo è il nome del-

l'apparecchio portato) è giunto con grande puntualità a Botwood nel Canada alle ore 16.20 del giorno seguente ed alle ore 17 è ripartito per New York dove è giunto alle ore 21. La trasvolata si è svolta senza incidenti ad una velocità media di circa 150 miglia orarie. Dall'aeroporto irlandese di Foynes fino a Botwood l'idrovolante ha impiegato esattamente 20 ore e 7 minuti. Questi voli sperimentali si ripeteranno durante il mese di agosto fino alla prima metà di settembre. In tutto si prevedono altre quattordici traversate.

Oggi queste trasvolate non rappresentano più nulla di sensazionale, ma costituiscono lo sforzo tenace con cui l'aviazione civile mira ad abbreviare sempre di più le distanze tra i continenti. Basti pensare che gli americani, grazie al «Mayo» hanno potuto vedere il film delle cerimonie svoltesi a Parigi il giorno prima in occasione dell'arrivo dei Reali inglesi.

L'AVIAZIONE AGRICOLA NEGLI STATI UNITI

Negli Stati Uniti l'aviazione rende preziosi servizi ai coltivatori. Per molti piloti è ora una professione quella di spruzzare lo zolfo sulle viti ed altre sostanze chimiche sulle piantagioni per proteggerle dai pericoli dei parassiti. Specialmente in California l'aeroplano è assai utilizzato per effettuare la semina del grano sulle grandi distese di terreno. Queste operazioni si compiono con una tale rapidità e con una tale precisione in confronto degli usuali metodi che l'economia di mano d'opera economizzata è considerevolissima. Basti pensare che in meno di otto ore di sorvolo un aviatore può seminare 120 quintali di frumento mentre con i mezzi comuni in una giornata di semina si arriva difficilmente a seminare otto quintali. Anche per la difesa delle coltivazioni dai parassiti l'aviatore rende molto di più del contadino. In quattro ore di irrorazione dall'aereo si ottiene il risultato di trenta giorni di lavoro di due operai azionanti le pompe a mano. Ogni aeroplano è provvisto di un dispositivo automatico che ripartisce i vari prodotti chimici e le sementi sugli spazi di terreno indicati nella carta topografica che il pilota riceve dall'agricoltore. Per i lavori di zolfatura vengono prese le necessarie precauzioni allo scopo di evitare che la polvere s'infiammi per l'effetto dell'elettricità atmosferica prodottasi in determinate condizioni. Inoltre, affinché le differenti operazioni siano veramente efficaci, l'aviatore deve sempre volare a bassissima quota ed a grande velocità (più di 200 chilometri all'ora). Ciò richiede da parte dei piloti una grande abilità.

UNA NUOVA ASCENSIONE STRATOSFERICA

L'aviatore polacco Burayski ha dichiarato che tra il 10 settembre e il 10 ottobre si propone di battere il primato di volo stratosferico superando di cinquemila metri quello attuale detenuto dall'aviatore Stevens. Egli dovrebbe perciò raggiungere i 27 chilometri di altezza. Il pallone sarà di 2700 metri cubi e sarà avvolto da una copertura di seta anziché di caucciù. La navicella sarà di alluminio e potrà contenere tre uomini. Però non si sa ancora se gli Stati Uniti consentiranno a fornire l'elio necessario per gonfiare il pallone.

L'ESPERIMENTO DI UN NUOVO PARACADUTE

Alla inaugurazione del nuovo aeroporto di Luton è stato sperimentato un nuovo paracadute inventato dal viennese M. Eschener. La prova è stata eseguita da un tale Siemens che già in Austria ha effettuato 200 discese con lo stesso apparecchio. Sembra che la superiorità del nuovo tipo, che pesa solo otto chili, consista nell'estrema semplicità del ripiegamento dopo l'uso. Non ha involucro e si avvolge facilmente sulla schiena del paracadutista senza richiedere l'opera di uno specializzato come è necessario per i paracadute fino ad oggi costruiti.

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.

È uscito:

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di ENZO JEMMA

Edizione di lusso - 300 pagine, 30 disegni - L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell'«Editoriale Aeronautica» L. 18 - Per i versamenti servirsi del C. C. P. n. 1/24718.



Per ultimo scende il bambino in braccio a un marinaio

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA CUCCAGNA

Eroismo di legionario

(Il presente racconto è vero, e mi fu narrato da un testimone dell'eroico fatto; sono solo stati cambiati il nome ed il grado del protagonista).

Da qualche tempo un apparecchio dei rossi compiva quotidianamente incursioni su Saragozza, e seminava bombe sulla città facendo vittime fra la popolazione inerme che esecrava l'infame pirata aereo.

Nel locale campo d'aviazione, ove risiedeva una valorosa squadriglia legionaria italiana, si era impegnata una gara d'emulazione tra i piloti per acciuffare il « pappagallo », come era stato denominato il velivolo avversario.

Fra i legionari si distingueva il tenente Italo Gennari; era questi un bravo ragazzo di carattere taciturno, dallo sguardo sognatore e melanconico. Arruolatosi volontario, era corso in Spagna a portare il suo contributo di fede fascista contro la barbarie bolscevica. Egli aveva giurato di abbattere l'apparecchio avversario a qualunque costo.

Nelle ore di caccia libera si portava al di sopra delle nubi e scrutava alla ricerca dell'avversario, e di lassù, piccola cosa nell'immensità dello spazio, la sua anima assetata di poesia si librava in fantastici sogni.

Quando i cacciatori erano di scorta ai bombardieri, l'aeroplano rosso in agguato sbucava altissimo dalle nubi e con una picchiata si portava sulla disgraziata città e nonostante la reazione

contraerea che costellava il cielo di un'aureola di fuoco, lasciava cadere il suo carico di distruzione e morte facendo passare ai poveri cittadini ore d'incubo.

Il tenente Gennari era più che mai deciso di finirlo con quell'inafferrabile corsaro aereo.

Un mattino, partito solo, si portò alla quota di circa quattromila metri. Dopo qualche ora di paziente attesa alla ricerca della selvaggina rossa, il cacciatore si stancò; la riserva di benzina era soltanto sufficiente per il ritorno. Nello scendere fra quelle montagne di soffici nuvole, il suo sguardo fu attratto da qualche cosa che si muoveva più basso; continuando la discesa, si portò più indietro per meglio osservare. A Gennari il cuore diede un tuffo: era lui, l'odiato nemico. Potè osservarlo bene. Era un « Martin Bombers », ossia un cerchio, una stella rossa, la falce ed il martello, un fucile ed un'elica incrociati ed una mascherina per il gas. Era bolscevico.

Gennari manovrò in maniera da avere il sole dietro le spalle, poi attaccò. Le mitragliatrici fecero sentire la loro voce, mentre i proiettili fumogeni tracciavano lunghe scie per l'aria. Il nemico, sorpreso, fece un rapido dietro-front e grazie alla sua velocità superiore a quella del caccia, parve riuscisse a sfuggire. Sfruttando tutta la sua velocità, il velivolo legionario cercava di avvicinarsi. Il pilota, l'occhio fisso al collimatore, non lo perdeva di mira. Le sue mani fremmenti accarezzavano il fedele apparecchio, quasi per trasfondergli la sua impazienza, per incitarlo ad essere più veloce. La distanza diminuiva. Dall'aereo fuggitivo le mitragliatrici posteriori presero a sparare. L'inseguitore vedeva le scie luminose dei proiettili incrociarsi attorno a lui, ma non se ne curava: il suo dovere era di raggiungere il fuggitivo a qualunque costo.

Ad un tratto sentì al petto una percossa violenta. Un pallido sorriso increspò le sue labbra; era ferito, ma neanche questo poteva farlo desistere dall'inseguimento.

Sentiva che le forze lo abbandonavano, mentre una nebbia gli occultava la vista. No, non doveva lasciar fuggire il pirata, apportatore di nuove distruzioni.

Un piano folle quanto audace si formò nel suo spirito.

Avrebbe sacrificato la sua vita, offerta l'anima in olocausto all'amata Patria.

Sfruttando al massimo la velocità, e valendosi del vantaggio di trovarsi più in quota, con una picchiata si diresse incontro al nemico.

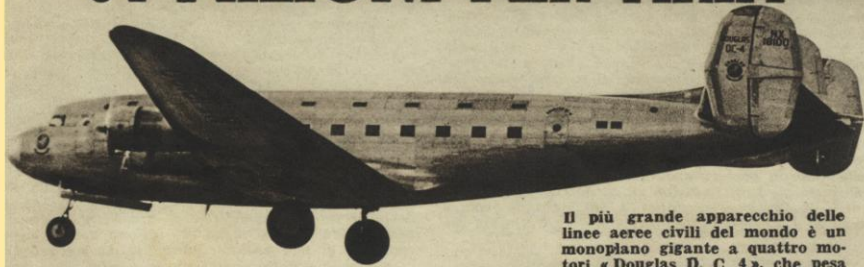
In quei brevi istanti che lo separavano dal fatale scontro, rivide, come su uno schermo, il volto adorato della madre: un grande urto, poi più nulla.

Il caccia legionario era piombato come un dardo vendicatore sul bolscevico, ed entrambi caddero in un informe groviglio di rottami.

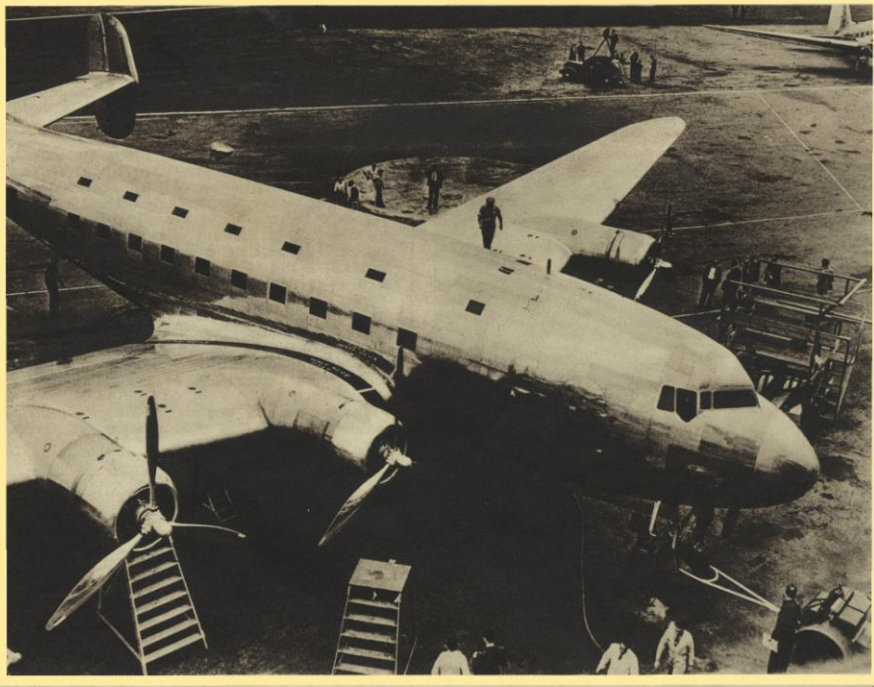
Ancora una volta avevano trionfato il valore e l'abnegazione di un italiano.

ALBERTO FENOGLIO

34 MILIONI PER ARIA



Il più grande apparecchio delle linee aeree civili del mondo è un monoplano gigante a quattro motori « Douglas D. C. 4 », che pesa 32 tonnellate, e può trasportare 42 passeggeri e 5 uomini di equipaggio. Il costo di questo apparecchio si aggira attorno a un milione e settecento mila dollari. L'apparecchio ha un'apertura alare di 46 metri e una lunghezza di circa 32 metri. Velocità di crociera 320 km. orari



AEROMODELLISTI

acquistate le

TAVOLE COSTRUTTIVE

dei modelli seguenti:

- Modello AP II, veleggiatore, riprod. apparecchio « Pirby Kite », L. 10.
- Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio « Bellanca Folgore », L. 10.
- Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio « Nardi 305 », L. 10.
- Modello AP IV, veleggiatore, L. 10.
- Modello AP V, a elastico, riprod. « Koolhoven F. K. 55 », L. 10.
- Modello AP VIII, a elastico, riprod. « Fokker G. I. », L. 12.
- Modello AP IX, veleggiatore, riprod. « Rheinland », L. 12.
- Modello AP X, veleggiatore, riprod. « Minimo », L. 12.
- Modello AP XI, a elastico, riprod. « Klemm K. L. 35 », L. 12.

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

Oltre che presso tutti i comuni giornali:

« L'Aquilone », - « L'Ala d'Italia », - « Le vie dell'aria », - la « Rivista di Meteorologia Aeronautica », - la « Rivista di Diritto Aeronautico », e la « Rivista di Medicina Aeronautica ».

sono in vendita nei chioschi-librerie dell'Editoriale Aeronautica a:

ROMA - Piazza delle Terme e Via Cola di Rienzo
 ENOVA - Piazza Corvetto
 MILANO - Piazzale Oberdan

POSTA *aerea*

Franco Pirazzini - Bologna. — Ti ringrazio per il gradito «che Dio ti dia lunga vita» e ti avverto di aver passato a Giarella la domanda relativa alla costruzione di modelli volanti. Ti prego di dirmi perché hai cambiato le sigle «V. T. 3» in «B. C. 1», e che cosa significa quel B. C. incrociato, per il quale tu hai tanta simpatia.

Colibri. — Questo è il tuo nome. Ti ho fatto spedire alcune copie che serviranno per la diffusione a Capodistria. Visto che i tuoi compagni apprezzano tanto il giornale, perché non vi mettete insieme e, così uniti, non sferrate una vera e propria offensiva contro le «turbe che ignorano l'esistenza di cotanto portentoso editoriale»? Conto sulla tua intelligente collaborazione. Ti saluto Giarella e Giarellino.

Fiat G. 50 - Torino. — Una ramanzina a me perché non ti giunge ancora il giornale, a cui ti sei abbonato tramite la R.U.N.A. Si capisce a volo che sei un novello aeromodello! Ma forse hai voglia di scherzare. L'indirizzo di Giuseppe de Pieri è San Lazzaro di Treviso, via Nascimben, 2.

Mario Ghiringhelli - Monza. — Ti ringrazio per gli elogi tributati alla nuova edizione del nostro giornale. Credo anch'io, modestia a parte, che *L'Aquilone* sia all'avanguardia di tutte le pubblicazioni per i giovani. Ma forse sarebbe opportuno variare il giudizio come segue: *L'Aquilone* è un giornale per la gioventù, mentre la maggior parte di quelli che passano per tali sono pubblicazioni contro la gioventù. Non sei del mio parere?

Aquila Bianca - Caserta. — Perché dovrei mandare i tuoi saluti a Giaguaro Bianco e a Mio Mao Aviatore a mezzo della mia *Posta Aerea*? Non capisco. Starei fresco se dovessi fare questo servizio a tutti. (Ahi, ah! Mi accorgo di averli acccontentato senza volerlo). Ti ho fatto spedire i numeri arretrati e le copie per gli «ignoranti» (coloro che ignorano l'esistenza di *L'Aquilone*, giornale stupefacente per i giovani, ecc. ecc.).

Demonieta - Livorno. — Ti ho fatto spedire i numeri arretrati. Attendo il tuo parere sul nuovo giornale. Salutami la gattina, cioè, scusa, la Ninetta bella, e non dimenticare che a Livorno le rondini sono poche. Mi dispiace che gli esami siano finiti male a causa della malattia all'occhio. Non ti rattristare, ad ogni modo. Riguarda i tempi perduto il prossimo anno, o durante le vacanze.

Franco Pirazzini - Bologna. — No, no, no, amico mio, non sono i miei pittori che hanno i gusti difficili, ma voi che vi siete fissati tutti, tutti, tutti, sulla medesima

idea (la quale, per giunta, è già stata sfruttata, sfruttatissima). In pochi mesi sono giunti in redazione centinaia di disegni raffiguranti aviatori (oppure semplici mortali) con bernoccoli sul capo ed altre svariate ammaccature a cagnone di cadute o di legnate buscate in atterraggio, passeggiando per il campo, a casa, in letto, all'osteria. E' una fissazione, la vostra. E' un vero spreco di fantasia. Prendete una parola — picchiata — e tutti vi mettete a menar botte sulle spalle del povero aviatore. E questo voi lo chiamate spirito. Si

LA PENNA AL SEGRETARIO

Vando Pertici - Cascina. — Non c'era davvero bisogno che tu facessi una raccomandata! Tu dici: «Così sono sicuro che ti arriva, e non mi potrai dire come a tanti altri...». Beh, come astuzia, non c'è male. Ma sappi che tanto lo che zio Falcone ci sforziamo sempre di rispondere a tutte le lettere che ci arrivano, e se qualche volta un aquilotto rimane a bocca asciutta, questo accade certamente per una delle seguenti ragioni: o detto aquilotto si era dimenticato (o aveva trascurato) di unire nome, cognome e indirizzo alla missiva, o la lettera conteneva cose interessanti alla nostra Amministrazione, e era perciò finita in quell'ammirevole tempio delle somme e delle molteplici, o, infine, la summatina corrispondeva, per cause estranee alla nostra volontà, è stata smarrita. (Zio Falcone attribuisce a tali «cause estranee alla nostra volontà» alcuni rapporti con la mia favolosa distrazione, ma to nego nella maniera più assoluta l'esistenza di un tale legame). E veniamo finalmente a noi. Le due fotografie che mi hai inviate sono molto nitide, ma non costituiscono certo due ammirabili capolavori dell'obblitativo. Comunque, credo che verranno pubblicate. In quanto alle battute umoristiche per la copertina de *L'Aquilone*, penso che esse, prima di venire pubblicate dalla «Domenica del Corriere», debbano aver compiuto addirittura un raid attraverso le pagine umoristiche di tutti i periodici editi nel mondo. Intendiamoci, tre di esse erano evidentemente tue, tutte tue ma... ebbene è meglio che rimangano tali.

Nella tua prossima parlami della villeggiatura che stai trascorrendo, e della tua attività aeromodellistica. Dopo l'M3, quale altro veleggiatore hai stabilito di costruire? Non riposare sugli allori, e fatti vedere al prossimo Concorso con un aeromodellone capace di battere il primato di Hughes.

Walfredo Annette - Firenze. — Caro amico, comprendo benissimo il tuo dolore per il risultato negativo della visita medica con la quale tu speravi di venire introdotto tra le file dei soldati dell'aria, ma non posso aiutarti proprio in nulla. Se, come hanno riscontrato, hai la vista insufficiente, occor-

rebbe che, ragionando su questa base, trovaste che lo spirito dei grandi (vedi caso Giordano, pittore consacrato da Blenhai, Quadriennali, premi in medaglioni e biglietti da mille, onde per cui s'è comperato recentemente una lussuosa automobile con un motore d'aeroplano) è di patata. Ed ora scusa la sfuriata, che non è rivolta a te solo. Devi credere che noi cerchiamo di coltivare i giovani alle opere artistiche e al buon gusto. Attendo i risultati del tuo lavoro di aeromodellista.

ZIO FALCONE

re che tu riponga ormai la speranza tanto tempo accarezzata. Tu dici che il desiderio di divenire pilota ti deriva da un grande patriottismo. Bene, di questo sono contento; ma credi forse che si sia patriotti soltanto quando si vola? La sai la storia del bidone di benzina? Anche il fante, caro amico, serve la Patria, e anche l'umile scritturale di amministrazione, e anche il calzolaio che fa lo scarpo ai soldati. In quanto al concorso per i sergenti piloti, non so dirti nulla; ma non appena ne verrà emanato il bando ci affretteremo a pubblicarlo su *L'Aquilone*. Le scuole di paracadutisti alle quali alludi non esistono ancora se non in forma sperimentale, e quindi è perfettamente inutile che ti rivolga ad una di esse per cercare di venire iscritto. Ho provveduto a farti rimandare la tessera con la data di scadenza restituita.

Aquilotto Intrepido - Asti. — Un triplice evviva per l'ottima propaganda che stai svolgendo tra i tuoi amici, e mille auguri per i risultati della medesima, che spero non tarderanno a rendersi noti. Mi dispiace doverti dare una triste notizia relativa alle idee per la copertina che avevi inviate con tanta speranza: esse, ahimè, non sono state dovutamente apprezzate dal consiglio di redazione, e giacciono adesso nel fondo del cestino.

Vittorio Antonelli - Forlì. — Sì, amico mio: con il certificato che possiedi puoi benissimo partecipare ad un concorso per sottufficiali piloti. Però, farti rimandare proprio in storia e geografia, le materie più semplici... Beh, non voglio commentare il triste avvenimento, perché penso che lo avranno già commentato abbastanza i tuoi parenti. Ti faccio invece i miei migliori auguri, perché tu possa essere promosso a settembre, e con lode. In quanto alla strana richiesta che mi fai riguardo la tua propaganda, sappi che gli schemi del modello «Cirito» non appartengono a noi, ma a una ditta bolognese presso la quale li puoi richiedere.

Luciano Gatti - Belluno. — Dopo avere esposto l'idea germinata nel tuo ammirabile cervello, aggiungi: «...non rispondermi che la mia idea è stata destinata, altrimenti

mi viene un colpo apoplettico...». Beh, caro amico, siccome a me la salute del componente l'aeromodello di zio Falcone preme moltissimo, mi guarderò bene dal comunicarti la fine della tua idea.

Frecce d'acciaio (Treviso) e Falco Cadornino (Belluno). — Luciano Gatti, il vostro amico di Belluno, m'incarica di recapitarvi i suoi migliori saluti, cosa che io mi affretto a fare, domandandomi però perché mai Luciano Gatti non sbrighi queste faccende da solo, dato che conosce i vostri indirizzi.

Renzo Ulivi - Pistoia. — Certo, a quest'ora, avrai già ricevuto, e da un pezzo, il primo numero de *L'Aquilone* nella nuova veste. Cosa ne pensi? Io e zio Falcone attendiamo con ansia malcelata una tua prontissima comunicazione in merito.

GRIVELLO



Il francobollo aereo d'Italia

Della serie sopra accennata, nel 1927, furono sovrastampati due valori: il 60 centesimi grigio e la lira oltremare, rispettivamente con 50 cent. e 80 cent.

Del 50 cent. su 60 cent. esiste una varietà abbastanza rara: sovrastampa incompleta, cancellata l'antico valore ma senza il nuovo CENT. 50. Il valore commerciale di questa varietà - in esemplare nuovo - si aggira

sulle 200 lire (150 volte il valore del prezzo normale).

Dal 1930 al 1932 viene emessa la cosiddetta «Serie Imperiale»; quella ancora oggi in corso, formata da otto valori, dentellati 14, filigrana Corona:

- 1) 25 cent. verde cupo
- 2) 50 cent. bruno
- 3) 75 cent. bruno rosso
- 4) 80 cent. rosso
- 5) 1 lira violetto
- 6) 2 lire azzurro
- 7) 5 lire verde
- 8) 10 lire rosa carico.

Le vignette rappresentano: *Ali battenti* (fig. 1), *Pegasa* (fig. 2), *Vittoria Alata* (fig. 3) e *Frecce* (fig. 4).



Dal 1930 in poi, vengono emesse numerose serie commemorative, comprensive di francobolli di posta aerea. E, bisogna dirlo subito, tali francobolli sono sempre bellissimi, sia per quanto riguarda il disegno, sia per quanto riguarda i colori.

Nel 1930, in occasione del IV Centenario della morte di Francesco Ferrucci, viene emessa una serie di 8 valori, dentellati 14, filigrana Corona, di cui 3, di eguale vignetta (fig. 5) per posta aerea:

- 50 cent. violetto
- 1 lira bruno
- 5 lire+2 lire violetto bruno

Nello stesso 1930, a commemorazione del secondo millenario Virgiliano, viene emessa una serie di 13 francobolli, dentellati 14, di cui 4, di eguale vignetta per posta aerea:

- 1) 50 cent. bruno
- 2) 1 lira arancio
- 3) 7,70+1,30 l. lilla cupo
- 4) 9+2 lire azzurro cupo

Di questi quattro valori, l'1) e il 2) hanno la filigrana Corona; il 3) e il 4), stampati in calcolografia, sono senza filigrana.



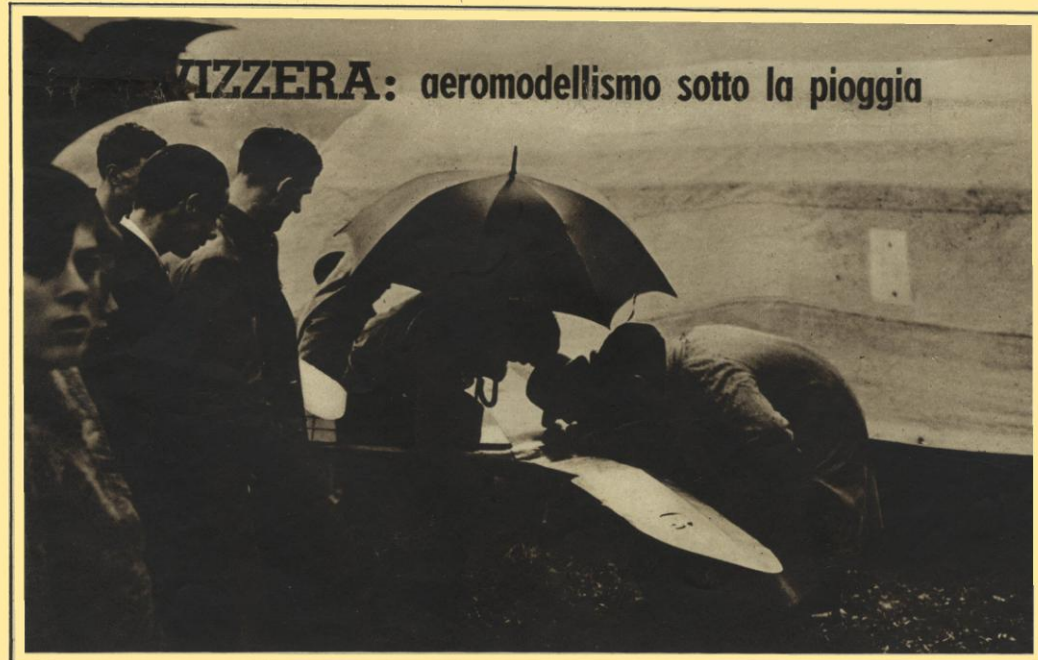
MAURITIUS POSTOFFICE

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO

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



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(continuazione del numero precedente)

— Non importa, non importa... — protestò Gervais.

— Insomma, — intervenne Paul — se non c'è altro, riempiamo i serbatoi e andiamocene — e, afferrata una latta di benzina, si diresse verso l'aeroplano con cui era arrivato.

— Un momento! — disse Rodrigo, decidendosi a uscire dal suo mutismo. — Lasciate quello e riprendetevi il vostro aeroplano che abbiamo avuto la gentilezza di portarvi fin qua.

— Ma... — replicò Paul, arrendendosi. — Ormai, — Ormai niente, — ribatté Rodrigo — Non vi abbiamo trovato addosso gli smeraldi, e va bene. Ma l'aeroplano, perbacco, l'avete rubato. E' quello della missione americana. Dunque, poche storie; ripigliatevi il vostro, se pure è vostro, e levatevi dai piedi.

Durante quel battibecco, Vico e Gervais erano rimasti silenziosi. Pareva che, immersi in profonde riflessioni, si studiassero a vicenda. Fu il francese a parlare per primo.

— Sentite, Zùgoli: — disse con voce malferma — Paul ed io ci siamo affezionati a questo aeroplano. Vola bene ed è rapido e sicuro. Ci sono bastate poche ore per giudicarlo. Vorremmo tenerlo per noi. Voi direte, immagino, che non volete rendervi complice d'un furto. Giusto scrupolo; niente da dire. Avete mille ragioni. E allora vi propongo un affare conveniente per tutti. L'apparecchio potrà valere, al più e nuovo, settemila dollari. Io ve ne pago qui, sul momento, quindicimila in contanti.

— Ma Gervais, sei ubriaco? — scattò Paul.

— Voi, tornando a Pesadumbre, — continuò Gervais senza badare al compagno, — potrete dire e fare quel che volete. Rimborsare gli americani del prezzo dell'aeroplano e tenervi la differenza per voi, o pur dire che è andato distrutto... Insomma, quel che più vi piace. Senza contare poi che vi rimane il nostro apparecchio che non è davvero da disprezzare. Accettate?

— Eh, mattacchione! — esclamò allegramente Vico battendo un colpettino sulla pancia di Gervais che, dal dispetto, si morse le labbra — Non fo il mercante né l'affarista, io. Rimontate sul vostro aeroplano e sguagliatevi, prima che cambi idea e vi arresti.

— Come volete. Dopo tutto con la cifra che vi offro, posso acquistare anche tre nuovissimi apparecchi appena sfornati dalla fabbrica.

— E allora perchè tenete tanto a questo? — Un capriccio come un altro. Non avete mai capricci voi? — replicò il francese e, con un'alzata di spalle, andò a dare una mano a Paul che si accingeva a riempire il serbatoio. Anche Zùgoli e Ximenes si dedicarono al proprio aeroplano.

I primi ad essere pronti furono i francesi. Avviarono il motore e decollarono senza un saluto, mettendo la prua a nord.

— Come mai li avete lasciati andare? — chiese Rodrigo — Per lo meno l'aeroplano l'avevano rubato.

— E che cosa volevate farvene di due cialtroni simili? Una spesa di più, il mantenerli, pel magro bilancio di Huasteca. Non pensate a quanto avrebbe piagnucolato don Pepito Aydemis? In fine dei conti l'aeroplano è stato recuperato e forse anche gli smeraldi.

— Gli smeraldi? — ripeté Rodrigo, sorpreso.

— Non avete sentito quando Gervais mi ha offerto 15.000 dollari per questo fervecchio che ne vale, al più, tremila? Non vi fa pensare che quegli smeraldi che non abbiamo trovato loro addosso possano essere nascosti in qualche parte di questa macchina? — chiese Vico guardando acutamente Ximenes.

— Chissà! — rispose questi — E adesso che facciamo.

— E' semplice. Torniamo a Pesadumbre e facciamo smontare in tutti i suoi pezzi l'apparecchio finché non s'è trovato il tesoro.

— Ma, — insisté Rodrigo che sembrava agitato — non possiamo lasciare che i ladri se ne vadano impuniti.

— Uhm! Ormai non potremmo più arrestarli prima d'essere sul territorio degli Stati Uniti. Cosa complicata perchè siamo in casa d'altri. D'altra parte ci sono i telegrammi spediti dal ministro Neverhear e a qualcosa dovranno pure servire...

— Sì, sì; no dico di no, — rispose Rodrigo accalorandosi — ma mi sembra inutile tornare a Pesadumbre ora.

— Come! Adesso che quasi certamente abbiamo gli smeraldi con noi? Forse anche staranno qui, sott'occhio e non li abbiamo notati.

— No, ho già guardato io mentre parlavate con Gervais, — disse frettolosamente Rodrigo — In quanto a me non credo che si trovino su questo aeroplano. Voi stesso mi avete parlato dell'abilità di quei due che certo non sono stupidi. Ora, riflettete a questo. Se gli smeraldi fossero precisamente qui come voi dite, evidentemente Gervais lo sapeva perchè ce li aveva nascosti lui stesso. E non vi sembra stupida, infantile la sua proposta di offrirvi una grossa somma per questo aeroplano usato? Doveva ben pensare che non poteva essere preso sul serio e che avrebbe suscitato sospetti. Tuttavia il suo intento l'ha ottenuto.

— E quale sarebbe, secondo voi, quest'intento? — Quello di farvi credere che questo aeroplano contenesse gli smeraldi e di partirsene con l'altro che li contiene veramente.

— Pensate questo, Ma perchè, allora, sarebbero scappati su questo aeroplano, se ce li hanno nascosti a Pesadumbre? O se no, quando ce li hanno messi, se fino a cinque minuti fa lo abbiamo tenuto noi?

— Le cose potrebbero essere andate così — disse Rodrigo dopo un momento di riflessione — Appena rubati gli smeraldi i due sono scappati all'aeroporto e li hanno ficcati a bordo del loro aeroplano, in qualche nascondiglio che ci è sfuggito. Poi, presi dal panico, per qualche rumore sentito e per l'impossibilità di tirar da soli l'aeroplano fuori dell'hangar sono montati su questo degli americani e sono fuggiti.

— E gli smeraldi? — Probabilmente, nella fretta, ciascuno avrà creduto che se ne fosse occupato l'altro e soltanto in volo si saranno accorti d'essere rimasti a mani vuote. Alle volte succede.

— Bah! Mi sembra molto tortuosa l'ipotesi. — Può darsi; ma a mio avviso val la pena di tentar d'inseguirli. In un aeroporto degli Stati Uniti ci sarà ancor più facile smontar l'aeroplano che non a Pesadumbre dove siamo poco attrezzati. Inoltre avremmo il vantaggio di raggiungerli quando ormai non ci aspettano e di sorprenderli con la refurtiva addosso. Se invece torniamo a Pesadumbre subito, li perdiamo di vista e buona notte.

— Sì... è abbastanza ragionevole quello che dite — rispose con un bonario sorriso Vico —. Su, avviamo i motori e portatemi dove vorrete. Dopo tutto una passeggiata verso il nord non mi dispiace. Fa troppo caldo di questa stagione a Pesadumbre.

Erano già da un'ora in volo a tutto motore verso l'aeroporto americano di Beagle-Field, dove erano sicuri di ritrovare i francesi, quando Zùgoli si mise a ridacchiare tutto solo.

— Che c'è? — domandò Rodrigo.

— C'è che la vostra è una bellissima spiegazione dei fatti. Ci vedo un solo ma, piccolo piccolo, eppure fastidioso... Quella fodera verde che tenete in tasca, e che avete trovata in un posto dove non doveva stare.

XII

E QUI SI ARRESTANO I GALANTUOMINI

Mentre volavano alla volta di Beagle-Field, Paul e Gervais sfogavano la loro bile ingiuriandosi a vicenda nel modo più pittoresco e complicato che si possa immaginare.

— Vorrei avere uno specchio per sputarmi in faccia per una ora di seguito — ringhiava ferocemente Paul.

— Se posso esserti utile... — si offerse con amara ironia Gervais.

— Non far lo spiritoso! Sei più sciocco d'una rapa lessata senza sale. Mi mangerei il fegato!

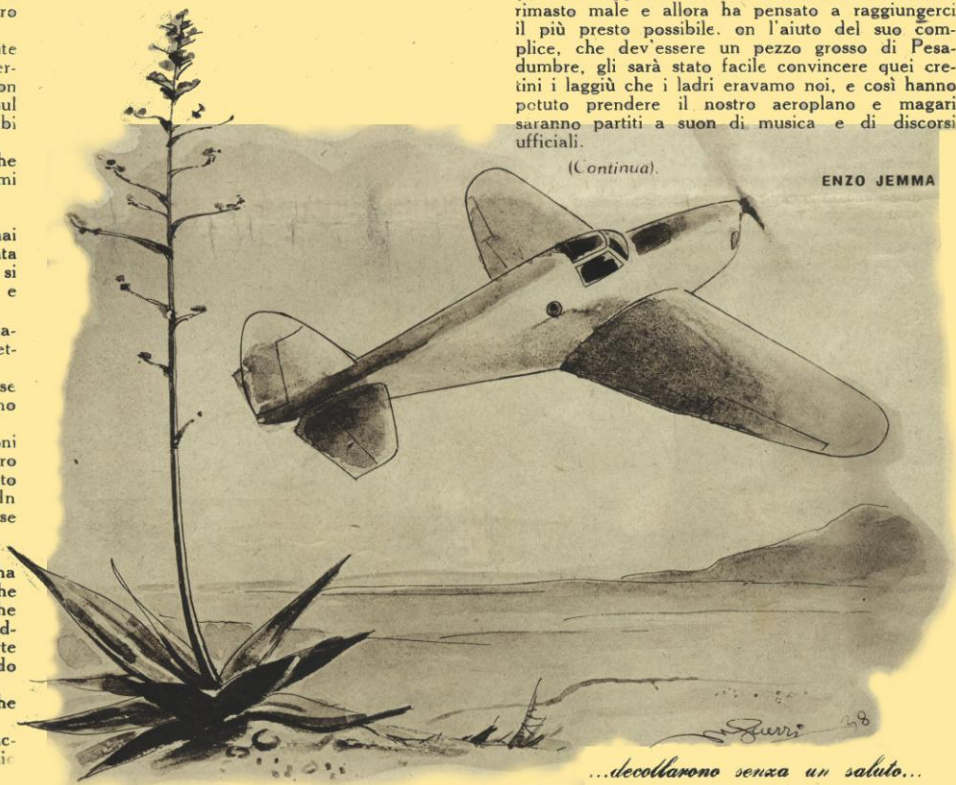
— E io la milza. E pensare che per quasi una giornata abbiamo avuto gli smeraldi a portata delle nostre manine, proprio sotto il naso e ce li siamo lasciati portar via come babbè.

— Ma ne sei proprio sicuro? — chiese Paul che sentiva un residuo di dubbio.

— Bisogna essere ciechi, chiusi in cantina in una notte senza luna e con un materasso nero sugli occhi per non veder chiaro nella faccenda. Zùgoli e quell'altro hanno rubato gli smeraldi e li hanno nascosti sull'aeroplano degli americani, poi si sono allontanati per un motivo qualsiasi, forse per prendere altra benzina. In quel frattempo siamo arrivati noi e come conigli spauriti siamo scappati sul primo apparecchio che abbiamo trovato. Quando Zùgoli non ha trovato più nè apparecchio, nè smeraldi, dev'essere rimasto male e allora ha pensato a raggiungerci il più presto possibile, on l'aiuto del suo complice, che dev'essere un pezzo grosso di Pesadumbre, gli sarà stato facile convincere quei cretini i laggù che i ladri eravamo noi, e così hanno potuto prendere il nostro aeroplano e magari saranno partiti a suon di musica e di discorsi ufficiali.

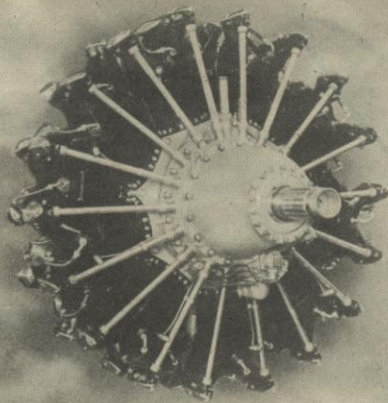
(Continua.)

ENZO JEMMA



...decolarono senza un saluto...

FIAT



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - **8 primati internazionali di velocità per idrovolanti**

(Apparecchio «CANT. Z 509»)

Sui 2000 Km.

velocità media Km/ora 399,644

Sui 1000 Km.

velocità media Km/ora 403,424

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

MILANO - Via Borgospesso N. 18

Catalogo illustrato inviando Lire 1

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 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 Gottinga (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).

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

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



**COSTRUZIONI
AERONAUTICHE**

SOCIETA' ITALIANA ERNESTO BREDA

MILANO



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

- Se andiamo avanti di questo passo, chi sa dove andremo a finire!