

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



Giordano  
38

*Le due età*

**L'AQUILONE**

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 33

14 agosto 1938-XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25  
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO  
E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

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



EDITORIALE AERONAUTICA  
ROMA

Publicazioni associate

**LE VIE DELL'ARIA**

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

**L'ALA D'ITALIA**

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

**RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO**

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

**RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA**

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

**RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA**

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

**ATTI DI GUIDONIA**

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

**BARACCONI DELLE MARAVIGLIE**



I fatti meravigliosi, eccezionali che avvengono nell'aviazione sono quasi tutti degni di essere raccontati. Sarà forse per il fatto che la stessa aviazione, come sapete bene, è un bel fatto, è un meraviglioso fatto. Ve ne

voglio raccontare una avvenuta nel cielo d'Italia, sulla linea Roma-Venezia, quindici giorni fa. Si tratta di questo. Vive a Roma un giovane pittore molto noto e molto bravo, che si chiama Giordano. Questo giovane pittore una mattina si sveglia con una idea ben piantata nella zucca; si sveglia, cioè, col desiderio irrefrenabile di andare a visitare la Biennale di Venezia, che, come sapete, è la massima Esposizione Mondiale di Pittura. Senza pensarci sopra più di una volta, con una decisione irremovibile, Giordano si attacca al telefono e dallo stesso suo studio si mette in comunicazione con l'Ala Littoria. Con lo spazzolino dei denti piantato di traverso in bocca, il microfono poggiato fra la spalla e l'orecchio, lavandosi febbrilmente le mani, fissa un posto sull'aereo Roma-Venezia. Perché questa decisione improvvisa? chiederete. Ve lo dico subito. Pare che Giordano si decidesse a tanto perché la notte, in un sogno agitatissimo, aveva visto il vecchio Augusto Renoir (che è uno dei più grandi pittori del secolo scorso) che, piantato in mezzo al suo studio ingombro, colle gambe aperte e il braccio teso a gusca di minaccia, gli gridava:

— Giordano, o vai a Venezia a vedere le mie trenta tele, vai subito! — Dunque, fissato il posto nell'aereo che parte da Roma alle 11,10 e arriva a Venezia alle 13,05, Giordano mette assieme una piccola valigetta da viaggio, ammucciando alla rinfusa, secondo il costume dei pittori, camicie, cravatte, fazzoletti, colori e pennelli, si avvia all'aeroporto.

Roma vibra sotto il sole bianco, accecante. Giordano infila la porta, uno dietro l'altro, di cinque o sei bar: orzate, tamarindi o caffè gelati sono avidamente tracannati. La testa lucida e pelata del giovane pittore luccica come una sfera di metallo. Questa luce diffusa e vibrante gli ricorda ancora maggiormente il grande francese che nel sonno l'aveva tanto perentoriamente chiamato presso di sé. Fra qualche ora sarà di fronte alle tele, a quelle tele, che tanto amorosamente aveva guardate, scovandole nelle collezioni dei vecchi conti o dei giovani banchieri parigini. Questa volta, vivaddò, le vedrà, in Italia, nella luce italiana!

L'aereo, preciso come un cronometro, si stacca leggero e perfetto dal campo. In breve Roma è una enorme macchia bianca adagiata nel verde della campagna. Giordano finge di leggere, di interessarsi a qualche cosa, magari ai compagni di viaggio, ma è impaziente, nervoso. Si alza, poi si siede al nuovo. Sfoglia giornali e riviste, ma niente, in realtà, lo interessa. Finalmente Venezia è in vista. Quasi con un moto istintivo, meccanicamente, Giordano si avvia verso la toilette. La bella cabina bianca e lucente dell'apparecchio, invita a rimettere un poco in ordine i capelli. Ma, come voi sapete, Giordano non ha capelli. In compenso, però, ha, nella tasca della giacca dove si pone il portafogli, un pettinetto di avorio col quale si lascia ogni tanto i baffetti biondi. Non già perché, tenendoci bene, Giordano sia un vanitoso; ma perché, come anche vi ho detto, quella mattina era particolarmente nervoso e faceva queste cose macchinamente. Tirando, però, fuori il pettinetto, — e qui viene il bello della storiella — i denti di questo si impiglia in nelle pieghe del portafogli che in un attimo scompare nella buca; cioè in quella buca che tutti gli aeroplani hanno spalancata nel vuoto e che voi, giovani amici, avete capito già che cosa è. Il pittore è disperato: il portafogli conteneva, oltre al danaro, do-

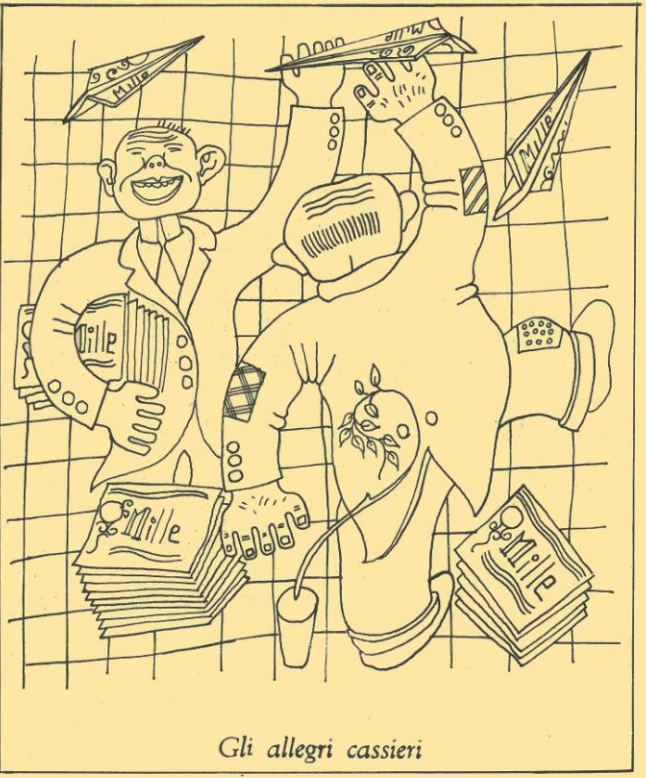
cumenti, lettere, e per di più il biglietto dell'aereo che avrebbe dovuto consegnare all'atterraggio a Venezia. Giordano è disperato: questa è una avventura fuori programma, esclama fra sé, che non ci voleva! Questo mi guasta tutto! Avvilito, soocciatissimo, ritorna nella cabina e continua ancora più nervosamente a sfogliare riviste e giornali senza nessun interesse. Intanto si sforzava a trovare dentro di sé, senza trovarla, una soluzione logica a questa avventura.

Qualche minuto dopo l'apparecchio, altrettanto preciso e leggero come era partito, atterra. La solita piccola folla intorno all'apparecchio. Giordano è trepidante. Cerca cogli occhi qualcuno a cui raccontare la sua avventura e giustificare così la mancanza del regolare biglietto. Mentre pensa queste cose e il suo cuore è in tumulto, una voce grida dal gruppetto di folla: — chi di voi è il pittore Eduardo Giordano venga alla Direzione dell'aeroporto a ritirare il suo portafoglio perduto nel cielo del Lido! — Giordano è esterefatto, muto, meravigliatissimo. Balza, però, giù dall'apparecchio, si avvicina a questo signore e gli dice di essere lui il pittore Giordano e lo ringrazia tanto vivamente. Ma, esclama, vorrei almeno sapere come si è potuto realizzare questa specie di miracolo! La cosa è presto detta e chiarita nella Direzione dell'aeroporto. Infatti, lì si vede Giordano col'orecchio destro quasi sulla bocca del giovanotto che racconta la strana avventura, (poiché Giordano, per chi non lo sappia, è leggermente sordo...) annuire e sorridere.

Era avvenuto esattamente questo: sotto l'apparecchio dell'Ala Littoria, al momento in cui era caduto il portafogli, viaggiava nello stesso senso un apparecchio aperto di un turista della R.U.N.A. di Venezia che effettuava un breve volo di allenamento. Il portafogli, seguendo una traiettoria che a volerla fare apposta sarebbe stato impossibile realizzare, era andato a cadere precisamente sulle ginocchia del turista veneto. La prima preoccupazione fu quella di atterrare immediatamente, precedendo perciò l'arrivo dell'apparecchio di linea. Appena consegnato alla Direzione dell'aeroporto lo strano dono caduto dal cielo, fu spiegato l'incidente ed accertata la proprietà.

Non è meravigliosa, forse?

L'IMBONITORE



Gli allegri cassieri

# Certi Vecchi

In tutti i tempi, da che mondo è mondo, i giovani hanno proclamato che i vecchi (i loro padri e i loro nonni) non capiscono il progresso. Probabilmente anche padre Adamo avrà brontolato perché i figli suoi si mettevano delle cortecce d'albero sotto la pianta dei piedi, per non sbucciarsi correndo. Ma quelle cortecce, con l'andar degli anni, sono diventate scarpe, e comode ed eleganti, qualche volta. (Quelle delle donne sono strumenti di tortura. Ma tutti sanno che le donne sono degli esseri stravaganti e illogici).

Ora, dire che i giovani hanno tutte le ragioni e che i vecchi hanno torto marcio, sempre, può essere azzardato, e pericoloso (anche per via di certi scappellotti che la gente di una certa età può mollare impunemente all'indirizzo degli sbarbatelli). Ma è un fatto che il mondo va avanti e progredisce perché ci sono i giovani e, sopra tutto, anziani che mantengono vivo un ben agguerrito e volitivo spirito giovanile.

Guardiamo, per esempio, come si veste la gente. Ci sono uomini che in pieno 1938 seguitano a portare colletti duri, ben duri e non sempre puliti, uose ai piedi e ombrello. Da come si veste un uomo possiamo capire che pensieri mulinano nel suo capo. Parlare d'aviazione con costoro è come parlare del miracolo di San Gennaro. Sanno che avviene, ma non saprebbero spiegarsi perché. Del resto non se lo chiedono nemmeno.

La gente, in genere, è ignorante più del tollerabile, ma in fatto d'aviazione è addirittura incosciente. Provate a chiedere al primo che incontrate che cosa è il volo a vela. Rimarrà semplicemente sbalordito. Sorriderà con espressione alquanto ebete e vi risponderà titubante le cose più strampalate. Vi assicuro che potreste anche imbattervi in qualche strano essere convinto che esistano aeroplani che vanno a vela. Questo tipo ameno, naturalmente, non si è mai preoccupato di chiedersi perché non ha mai veduto un simile fenomeno di velivolo.

Dunque non meravigliatevi se il 99 per cento del prossimo nostro non sa a che cosa serva, in definitiva, il volo a vela; e che cosa sia, e che utilità pratica abbia, l'aeromodellismo.

Noi che leggiamo molti giornali e molte riviste e che parliamo spesso con giornalisti e scrittori, scopriamo ogni giorno spaventosi abissi di ignoranza. Non avete un'idea, per esempio, dell'enorme numero di giornalisti e di scrittori che confondono candidamente l'aliante col modello volante. Dal giorno in cui Wilbur Wright ha compiuto il primo salto in aria alla maniera della locusta, si è sentito parlare di biplano e di monoplano. Il triplano e il sesquiplano hanno più tardi confuso un po' le idee, ma la gente dal colletto duro è rimasta ferma, imperterrita, sulle sue posizioni, cioè sulle sue formidabili cognizioni: il monoplano con un'ala a destra ed una a sinistra della «carlinga» (non fusoliera), detta in principio anche semplicemente coda; il biplano con doppia ala da una parte e dall'altra. Qualche «competente» fra i colletti duri ha aggiunto successivamente alle sue conquiste la conoscenza più o meno vaga dei seguenti vocaboli: bimotore, trimotore. Tutto ciò, aggiunto alla certezza che gli aeroplani vanno a benzina, ha riempito e colma tuttora di orgoglio non pochi colti ed egregi cittadini.

Con tale formidabile base culturale si discute dunque nei caffè e nelle seconde classi dei treni. Vi potete quindi fare un'idea delle bestialità che si

dicono a proposito di questo o di quel volo, di questa o di quell'impresa aviatoria. Che un apparecchio da bombardamento pesante «è sceso a pochi metri dal suolo a mitragliare le truppe nelle trincee o in fuga» è il meno che si possa sostenere in queste condizioni. Di conseguenza, credere che Douglas Corrigan (il pazzo volante numero due) abbia realmente attraversato l'Atlantico senza bussola non è soltanto ammissibile, ma obbligatorio.

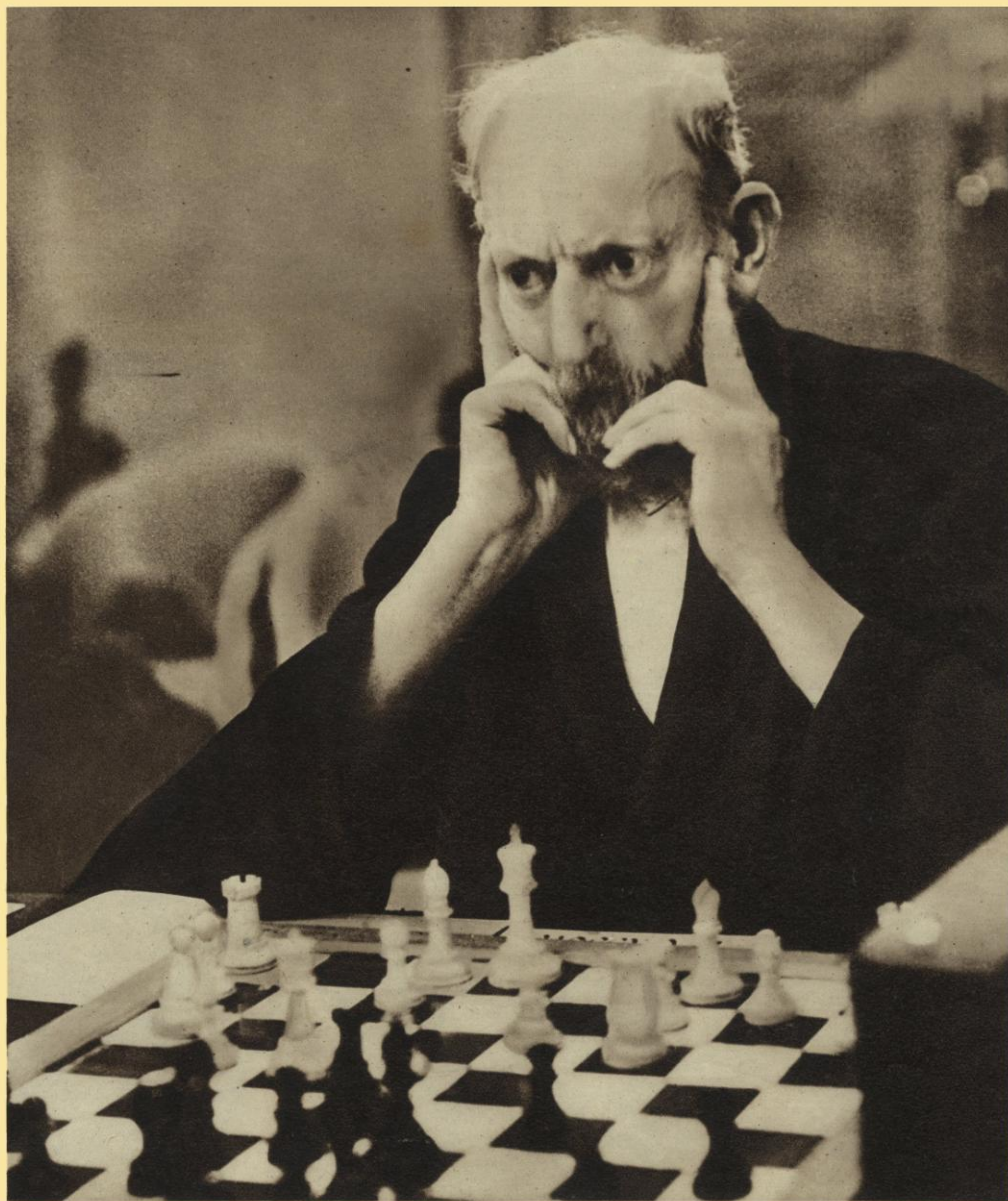
Avete mai pensato al numero enorme di persone che sanno chi sono e dove sono noti Clarke Gable, Mirna Loy, Adolfo Menjou, Roberto Taylor, Elsa Merlini e Vittorio De Sica, persone che discutono di corti e lunghi metrag-

gi, di passi ridotti, di ripresa col rallentatore, di dissolvenze, di campi lunghi, di panoramiche, di carrellate e di primi piani. In materia di cinematografo (e il cinematografo è nato con l'aviazione, ed è un miracolo meno stupefacente del volo) tutti sanno tutto. In materia d'aviazione la gente è rimasta, come dicevamo, al biplano e al trimotore: parole vaghe e generiche. Voi vi chiederete perché insistiamo su questo fatto. Insistiamo perché siamo convinti che non si può amare una cosa che non si conosce, o che si giudica in base a concezioni e convinzioni errate.

Naturalmente, per quella famosa legge che ha le sue origini da Adamo, a

rimanere indietro, a non voler accettare il progresso, a fare i difficili e i tradizionalisti per partito preso, sono le persone posate, tranquille, che aborrono le novità e i rischi, la radio e i tacchi bassi dei sandali sahariani. Questi «vecchi», che giudicano il periodo degli scacchi l'unico passatempo intellettuale e le parole incrociate il parossismo della modernità, non hanno dai quaranta ai cento anni: hanno tutte le età. E' gente chiusa, tarda, dannosa, gretta. Guardatevene. Guardatevi, insomma, da tutte le persone (dai 18 ai 100 anni) che giudicano l'aviazione un miracolo e i volatori dei pazzi.

G. M.





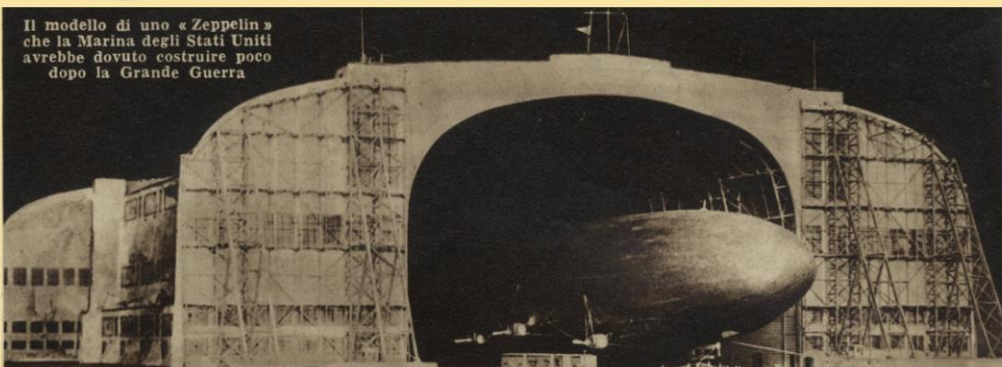
# I CENTO ANNI DEL Conte Zeppelin

Ricorre quest'anno il centenario della nascita di Ferdinando von Zeppelin, il grande pioniere tedesco dell'aeronavigazione. L'opera compiuta da questa fervida mente e da questo mirabile esempio di fede e di volontà tenace non ha bisogno di essere qui analizzata e vagliata per ciò che di essa è rimasto nel vertiginoso sviluppo dell'aviazione. Per apprezzare tutti i valori spirituali e materiali espressi con ampio respiro da quest'anima di lottatore e di lavoratore, vale meglio guardare attraverso un'idea sola: la conquista dell'aria.

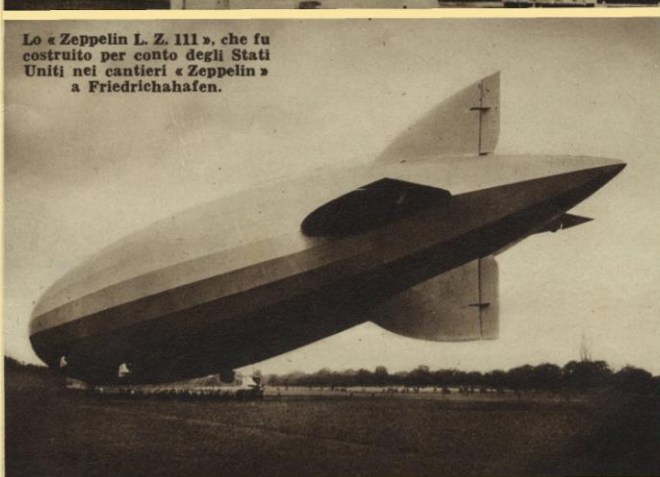
Nato l'8 luglio 1838 dal conte Federico, maresciallo di corte dei principi di Hohenzollern e dalla contessa Amelia Macaire d'Hogguer, Ferdinando von Zeppelin, dopo l'adolescenza trascorsa nel feudo familiare di Girsberg, in Svizzera, iniziò, come tanti altri suoi contemporanei appartenenti all'aristocrazia, la carriera militare che, peraltro, non si svolse per lui nel senso tradizionale di un secolo fa, perché non gli impedì di frequentare l'Università di Tubinga, dove studiò economia politica, costruendo il suo spirito fortemente incline alle nuove espressioni della scienza. Scoppiata in America la guerra di secessione il giovane Zeppelin ottenne di seguirvi nel 1863 come osservatore e ciò gli dette modo di sviluppare ancora di più le sue cognizioni sulla tecnica militare. In tale occasione compì la sua prima ascensione in pallone frenato, e fu il suo battesimo dell'aria.

A cinquantadue anni, quando, col grado di maggiore generale, il conte Zeppelin prese congedo dalla vita militare dopo aver partecipato brillantemente a tutte le guerre intraprese dal proprio Paese, ebbe inizio per lui il periodo che fu l'essenza di tutta la sua vita, il periodo della creazione, della lotta, della fede, del trionfo.

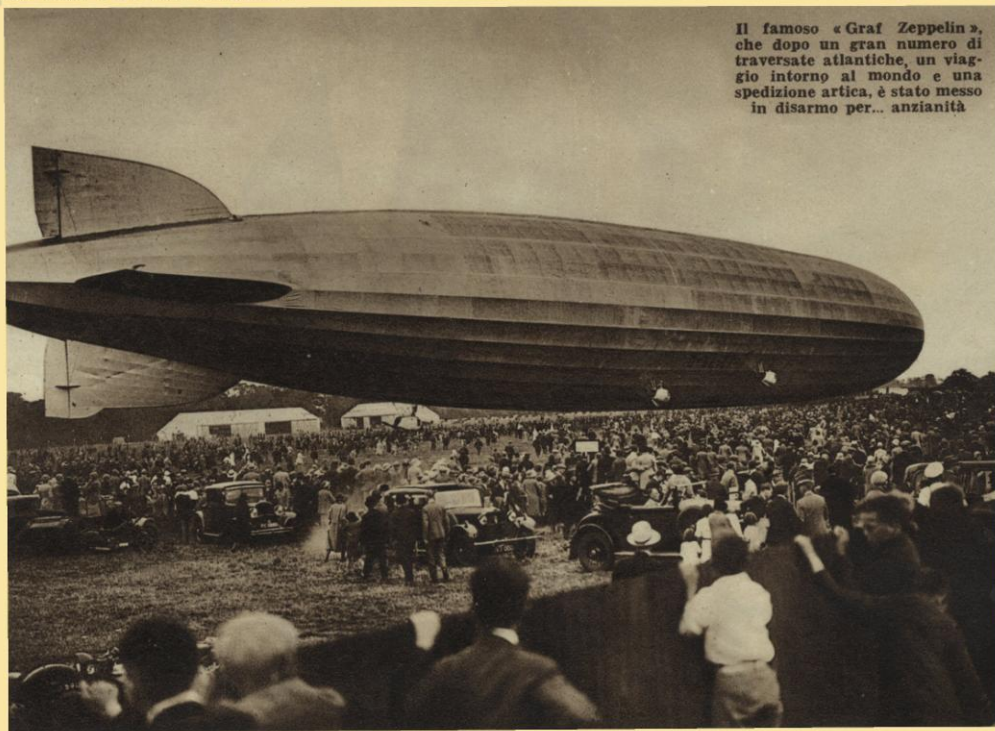
Il modello di uno « Zeppelin » che la Marina degli Stati Uniti avrebbe dovuto costruire poco dopo la Grande Guerra



Lo « Zeppelin L. Z. III », che fu costruito per conto degli Stati Uniti nei cantieri « Zeppelin » a Friedrichshafen.



Il famoso « Graf Zeppelin », che dopo un gran numero di traversate atlantiche, un viaggio intorno al mondo e una spedizione artica, è stato messo in disarmo per... anzianità



Cercare, creare. Forse non ne ebbe bisogno: forse la sua grande idea maturava già da lungo tempo, magari solo inconsciamente, nel suo spirito. Quando e come questa idea sia sorta non è facile stabilire. I vari scrittori che in questo periodo di celebrazione centenaria hanno compiuto minuziose indagini biografiche, non sono tutti d'accordo su questo punto. Taluni risalgono alla prima lontana ascensione compiuta in America, altri si riferiscono alle parole di Enrico von Stephan, direttore generale delle poste germaniche, il quale nel 1874 tenne una conferenza in cui illustrò l'enorme importanza che per il trasporto della corrispondenza e dei pacchi postali avrebbe avuto lo sviluppo della navigazione aerea. Zeppelin, presente anch'egli alla conferenza, ne avrebbe riportato una impressione decisiva. I concetti esposti dallo Stephan infiammarono il suo spirito di una luce che non doveva più spegnersi. Egli doveva creare questo mezzo di comunicazione aerea, ad onta dei falliti tentativi di altri inventori. Zeppelin lo credeva con la forza e la convinzione di un asceta.

Fino allora i costruttori avevano tentato di rendere dirigibile il classico, vecchio pallone aerostato, la cosiddetta mongolfiera. L'idea di comandare un aerostato oblungo era già esposta nel XVIII secolo dall'ingegnere Mesner, ma Zeppelin, abbandonando le concezioni dei suoi predecessori, volle seguire fin dall'inizio nuove vie. Egli progettò un gigantesco scheletro rigido in metallo leggero rivestito di seta e suddiviso in una serie di compartimenti stagni per il gas. A questo corpo dovevano essere sospese alcune gondole portanti i motori; inoltre un sistema nuovo di impennaggi doveva assicurare la direzione dell'aeronave. Tali furono i suoi principi che sono rimasti fino ad oggi fondamentalmente invariati nella costruzione dei dirigibili.

Nonostante le critiche degli avversari ed i pareri sfavorevoli delle commissioni tecniche, il 2 luglio 1900 il primo dirigibile « Zeppelin » si staccava dal suolo e volava, ubbidendo docilmente ai timoni di comando. Tuttavia i pareri contrari rimasero, a causa di taluni inconvenienti che inevitabilmente si manifestarono per l'imperfezioni di certe soluzioni tecniche.

Intanto le esperienze avevano completamente assorbito i mezzi finanziari della « Società per lo sviluppo della navigazione aerea » fondata dallo stesso inventore con un forte contributo di capitale proprio. E fu appunto allora che ebbe inizio l'eroismo del conte Zeppelin. Con la penna, con la parola, con il sacrificio di ogni suo avere e della propria salute egli combatté strenuamente per la realizzazione della grande idea. Una tempesta danneggiò il capannone e distrusse un'aeronave appena costruita. Tutti se ne disinteressarono, i nemici lo attaccarono

sdegnosamente e lo denigrarono ritenendolo un pazzo; ma Zeppelin, con i pochi affezionati collaboratori, seppe resistere alle ondate del suo tempestoso destino, aggrappandosi con tutte le forze dello spirito alla grande fede che non l'abbandonò mai. Trascorsero anni di dure lotte che minacciarono di distruggere l'opera nascente a cui Zeppelin aveva dedicato la vita. Ma il 31 settembre 1907, la stampa tedesca comunicò laconicamente che l'ultimo tipo di aeronave « Zeppelin » aveva eseguito un volo di oltre otto ore. Un fatto inaudito per quei tempi. Allora il Reich promise l'ordinazione di altri dirigibili, qualora il conte Zeppelin fosse riuscito a raggiungere una autonomia di 24 ore. Il compito era immenso, ma la posta, specialmente considerata come una affermazione, valeva qualunque sacrificio. Fu messa in cantiere un'aeronave più grande e potente: 15.000 metri cubi di gas e 250 cavalli di forza motrice. I tecnici ritenevano che fosse necessario un lungo periodo di tempo per la costruzione e per le prove preliminari; invece il 1. luglio 1908 lo « Z. 4 » apparve nel cielo di Zurigo. Il giubilo delle folle presenti fu indescrivibile e da ogni parte giunsero al vecchio costruttore le più entusiastiche felicitazioni. Da quel giorno Ferdinando von Zeppelin fu celebre in tutto il mondo. Sembrava che il suo destino si svolgesse oramai con ritmo veloce verso il trionfo, ma il fato avverso e temerario osò ancora una volta di attentare alla grande opera che stava per compiersi. Alla vigilia delle prove stabilite dal governo del Reich, un violento temporale, scatenatosi improvvisamente, strappò l'aeronave dal pilone d'ormeggio presso Echterdingen e la incendiò. Pochi minuti bastarono per annientare il lavoro di molti mesi. Il conte Zeppelin, percosso egli stesso dalla violenza che aveva incenerito la sua creatura, fissava le ultime scintille senza pronunciare una parola. Ed allorché i suoi collaboratori gli domandarono: « Eccellenza, che cosa ci rimane oramai da fare? — egli rispose semplicemente: « Ricominciamo ».

La disgrazia suscitò un'ondata di commiserazione, di simpatia e di solidarietà verso quella volontà sovrumana. Con rapidità fulminea, una sottoscrizione nazionale per ricostruire il dirigibile superò i sei milioni di marchi oro. Mai nessun altro costruttore ebbe la gioia di assistere ad un simile plebiscito di affetto.



Il più grande degli « Zeppelin », l'« Hindenburg », in volo sopra i grattacieli di Manhattan.

I cantieri di Friedrichshafen poterono così essere ampliati e la loro attività fu moltiplicata. Aeronavi sempre più perfezionate uscirono da quei cantieri divenuti famosi, ed i nuovi tipi vennero adottati dall'esercito e dalla marina. Se ne costruirono anche per la Società di Navigazione aerea Delag (Deutsche Luftschiffahrts-A. G.). Una superba serie di voli eseguiti sotto il comando del dottor Ugo Eckener fu il preludio di una vasta rete aerea per i dirigibili. Nel 1910 la « Delag » eseguì 41 viaggi con passeggeri e nel 1913

il numero salì a 737 con oltre 110 ore di volo complessive.

Questo fiorente servizio di comunicazioni aeree in Germania, fu colpito dalla grande guerra durante la quale, peraltro, furono affidati ai dirigibili importanti compiti. Tra l'altro, i bombardamenti di Londra furono opera degli « Zeppelin ».

Naturalmente, il grande sviluppo dell'aviazione neutralizzò il valore bellico dei dirigibili. Il più pesante dell'aria si dimostrò di migliore impiego in tutte le esigenze della guerra, di minore

vulnerabilità nei combattimenti e conquistò il campo. Ciò costò per il conte Zeppelin un primo momento di comprensibile dubbio; ma poi, da uomo generoso ed intelligente quale era, non esitò più a riconoscerne l'evidenza. Egli stesso, difatti, in pieno conflitto, fu convinto assertore per la costruzione di aeroplani a grandi dimensioni. Le officine di Staaken, della Compagnia Zeppelin, fabbricarono dal 1917 potenti biplani la cui apertura alare misurava 48 metri e con un apparato propulsore di oltre 1000 HP. Fra gli ingegneri, collaboratori di Zeppelin, fu Claudio Dornier il grande costruttore di idrovolanti, scomparso da poco tempo. Il vecchio conte sperava di vedere la fine della guerra e festeggiare la prima transvolata di un dirigibile oltre l'Atlantico, ma l'8 marzo 1917 la morte troncò la sua fervida e preziosa vita.

La sua fede indefettibile si è tramandata ai collaboratori che nel periodo del dopoguerra seppero vincere le amarezze e le difficoltà in cui versava l'aviazione tedesca, riprendendo la costruzione delle grandi aeronavi. Nell'ottobre 1924 il primo dirigibile attraversò l'Atlantico ed in seguito, un regolare servizio aereo è stato effettuato dall'Europa all'America con le potenti aeronavi « Zeppelin » e « Hindenburg ».

Quello che era il grande sogno del genialissimo costruttore è stato compiuto nel suo nome, nel segno del progresso e della civiltà.

E l'Italia, che ha vissuto anch'essa intensamente il glorioso periodo del più leggero dell'aria, sente di partecipare in spirito alla commemorazione del grande pioniere tedesco.



Questo eccezionale documento fotografico riproduce l'esplosione dello « Zeppelin L. Z. 129 Hindenburg » sul campo di Lakenhurst.



# AEROMODELLONI

Pubblichiamo integralmente l'articolo di Siculus, ma facciamo delle riserve sugli argomenti in esso esposti.

Prima di tutto: che cosa è l'aeromodello, o modello volante che dir si voglia?

Il regolamento sui primati definisce come aeromodello ogni macchina volante per effetto dinamico non capace di sollevare un essere umano.

Basterebbe questo per dimostrare che gli aeromodelloni dell'articolo non sono aeromodelli, né grandi né piccoli, e che non hanno nulla che vedere con i modelli volanti degli aeromodellisti. Si tratta di tutt'altra cosa, che serve ad esperienze dalle quali, in base a certe leggi chiamate di similitudine meccanica, si ricavano le caratteristiche di una macchina dal funzionamento del modello.

Vorremmo anche dire che Siculus non ha inteso cosa sia, veramente, il lavoro degli aeromodellisti. Si tratta di uno studio in continuo sviluppo, poiché ormai è risultato chiaro che il modello volante è una macchina a sé, non la riproduzione di un aeroplano, di caratteristiche e doti ben differenti. L'aeromodellista, oggi, studia il proprio modello senza ispirarsi, come qualche anno addietro, a schizzi e fotografie. Probabilmente i profili migliori per i veri apparecchi fra poco tempo risulteranno non adatti ai modelli, per i quali si sta già pensando di eseguire al tunnel delle esperienze sui profili, ma basate sulle necessità particolari dei modelli.

Si tratterà dunque di una vera scienza.

In quanto alle misure, è vero che i modelli veleggiatori di oggi sono di rispettabili dimensioni, ma anche questo è frutto di esperienza, che ha dimostrato la maggiore efficienza di un modello grande in paragone ad uno piccolo. In più diremo che l'aumento delle dimensioni è frutto di studio delle strutture che si sono via via perfezionate. Del resto dopo pochi esempi di veleggiatori di 350 o 400 cm. di apertura, la misura si è ridotta, normalmente, dai 250 ai 300 cm.

In quanto poi ai modelli a motore (sia ad elastico che a scoppio) le misure sono di molto inferiori.

Dato che gli aeromodelloni del nostro valoroso collaboratore sono a motore, si dimostra ancora una volta che non hanno nulla a che vedere con i nostri aeromodelli.

Ad ogni modo, e beninteso, l'articolo di Siculus, oltre che divertente è interessante: poiché rivela e fa conoscere una nuova tendenza ad esperienze di volo vero e proprio, per il quale il tunnel non dice nulla.

(N. d. R.).

Il famoso proverbio che dice «l'appetito vien mangiando» può essere tirato fuori e riverniciato per fare da introduzione al nostro argomento. Quello di cui ci accingiamo a parlare è, difatti, un fenomeno di gonfiamento progressivo che pare giustificare la espressione di quel «grano di sapienza dei popoli».

Gli aeromodelli vennero costruiti in principio per divertimento; si trovò subito, naturalmente, quello che per darsi delle arie proclamò che il modello volante non è affatto un divertimento, ma una cosa estremamente seria, e questa affermazione venne trovata specialmente buona da quei tipi con baffoni che all'inizio di questo secolo si vergognavano spaventosamente a farsi vedere in giro con dei modelli volanti in mano dato che nessuno credeva all'aviazione. Ma nonostante la dichiarazione autorevole della loro serietà, e gli studi che effettivamente riuscivano ad imbastirci intorno quelli che se ne occupavano, gli aeromodelli restarono aeromodelli; cioè cosette modeste, microscopiche, di dimensioni ridotte e riproduttori non sempre in scala esatta le macchine alle quali eventualmente si ispiravano.

Dopo la Grande Guerra l'aeromodellismo venne abbandonato dai tipi con baffoni — i quali frattanto avevano rinunciato ai baffoni — che avevano cominciato a divertirsi molto di più



Sul lago di Sartrouville questo idrovolante fornito di sei motori Train da 45 C. V. ha dimostrato le possibilità del «Potez 161» di cui è un modello di... grosso calibro.

con aeroplani più grossetti, forniti di motori di qualche centinaio di cavalli, e se ne impossessarono i giovani. Anche in questo nuovo periodo della storia dell'aeromodellismo sorse il conflitto fra quelli che lo proclamavano «cosa seria» — ed erano i suoi cultori, naturalmente — e quelli che insistevano nel considerarlo un «giochetto» buono per far perdere il tempo — e questi in genere erano appartenenti alla benemerita categoria «genitori».

Fra zuffe — spesso degeneranti in violente spedizioni punitive con epilogo di scapaccioni — ed esaltazioni, l'aeromodellismo prosperò. Ci si accorse che insegnava molte cose ai ragazzi, e quindi venne preso sotto la protezione di seri ed importanti organismi. Allora gli aeromodelli si fecero coraggio, abbandonarono le modeste dimensioni che avevano tenuto fino allora, e cominciarono ad ingrandire. Gli aeromodelli con apertura alare di un metro e mezzo erano stati sempre ritenuti giganteschi; passarono nella categoria pignoni, i due metri vennero raggiunti, poi superati.

Intanto la meccanica si immischiava della cosa. L'elastico era stato, per gran tempo, l'unico fornitore di potenza motrice, ma venne detronizzato dai motorini ad aria compressa; a loro volta questi dovettero subire il sorgere e l'affermarsi dei motorini a benzina, e mancarono applicazioni di motorini elettrici a pila. La radio e la fotografia si immischiarono in questo progresso, e vennero costruiti aeromodelli radiocomandati, ed altri aventi a bordo piccole macchine fotografiche automatiche per «ripresae aeree».

Era facile pronosticare che, procedendo su questa strada, si sarebbe finito col costruire aeromodelli così grossi, perfezionati e completi che... avrebbero potuto trasportare in aria il loro costruttore; e magari qualche suo amico...

Chi ride, a questo punto, prendendo la nostra affermazione come una freddura, mostra di essere spaventosamente arretrato rispetto ai progressi della tecnica, e niente affatto aggiornato con l'attualità aeronautica. Difatti questi aeromodelloni non solo esistono, ma tendono a diventare una consuetudine.

Cerchiamo di capirci. Ai primordi dell'aviazione, quando non si sapevano ancora costruire aeroplani, si cominciarono a costruire piccoli aeromodelli; su essi si impararono i primi rudimenti delle scienze aerodinamiche, ed allora si piantò lì lo strumento della ricerca per passare a realizzazioni più importanti. Quando gli aeroplani ormai vivevano di vita propria, e sempre più notevole, la passione del volo prese a propagarsi; allora si verificò il fenomeno inverso a quello sopra indicato, cioè gli aeromodellisti copiarono, per le loro macchinette, quello che gli ingegneri creavano nelle loro macchine. Ora siamo ad un terzo periodo: le macchine che si progettano sono enormemente grosse, pesano fino a 60 tonnellate a pieno carico, e se ne progettano da 100; il loro costo di costruzione è enorme, aggirandosi attorno ai 30-40 milioni di lire; se, nonostante le prove al tunnel, i calcoli, le prove parziali, la macchina dopo costruita non va per un qualsiasi difetto imprevedibile, si tratta di una perdita alquanto notevole. Allora si è detto: costruiamo un aeromodello che riproduca fedel-

mente il vero apparecchio da fabbricare in futuro, e fabbrichiamolo tanto grosso da poterlo provare materialmente in volo; un tale aeromodello, con motore e tutto potrà costare intorno ai 2-3 milioni, cioè si arrischia sì e no il 10 per cento della somma precedente; l'operazione è conveniente. Ed ecco nascere l'era degli aeromodelloni che è effettivamente un momento importante della storia dell'aeromodellismo, ed anche di quello dell'aviazione. E' anzi, possiamo dire, un momento nel quale, ancora, l'aeromodellismo e l'aviazione tornano a fondersi in una unica ed importante disciplina.

A chi è nata per primo l'idea degli aeromodelloni? E' difficile stabilirlo; siamo certi che salteranno fuori una diecina di «precursori» da tutte le parti, ma noi ci attaccheremo a pochi esempi probanti. Il primo è quello dell'elicottero Focke-Wulf, che è stato costruito prima in una edizione ridotta e, dopo le prove soddisfacenti di questa, venne prodotto in vera grandezza. Detto modello, che era veramente un modello, cioè una piccola riproduzione e funzionante senza nessuno a bordo, ora si trova al Museo della Tecnica di Berlino, se non erriamo, grazioso omaggio del dott. Focke.

Altro esempio più vistoso è quello dello Short Scion. Qualche anno fa; difatti, venne presentato al pubblico inglese un quadrimotore da turismo, ad ala alta e discretamente panzuto, che destò una notevole meraviglia perché aveva un totale di 360 cavalli, montando quattro Pobjoy da 90 cavalli ciascuno; poteva essere «fornito come terrestre o come idro» agli eventuali compratori. Non sappiamo se questi furono molti; è certo però che lo Short Scion non era che un modello in scala metà degli idrovolanti Short del tipo Empire. Di detti idrovolanti, dopo le prove conclusive di questo aeromodellone, se ne sono costruiti una dozzina circa, che funzionano sulle famose «linee imperiali» inglesi con varia fortuna.

Ultimo esempio nel tempo è quello dell'aeromodellone del Potez 161, uno dei grossi idrovolanti transatlantici che l'industria francese va studiando da un bel po' per conquistare le linee del nord Atlantico. Questo grosso apparecchio, non è, come lo Short, un velivolo utilizzabile a scopo commerciale, ma è un vero e proprio grosso modello, capace di volare, navigare ed evolvere come il vero; è stato costruito nella scala di un terzo dal vero, con sei motori Train da 40 cavalli ciascuno, totale 240 cavalli, ed ha fatto le sue brave prove a Sartrouville, pilotato dallo stesso ingegnere Hurel, progettista dell'idrovolante.

Ecco l'aeromodello assunto a dimensioni sub-aviatriche (ci permettete di usare questa espressione?) cosa della quale tutti gli aeromodellisti saranno fieri. Ma il cielo ci guardi dalle loro capacità imitative... se no uno di questi giorni vedremo decollare da tutti i prati della periferia, dai terrazzi, dalle soffitte e dalle cantine che di solito sono i cantieri... sonanti di furiosi litigi scientifici... degli aeromodellisti sfegatati, stormi e stormi di aeromodelloni starnazzanti, rombanti attraverso i numerosi motori, e minaccianti seriamente la compagine dei fili telefonici e telegrafici...

SICULUS

Lo «Short Scion Senior», con quattro «Pobjoy Niagara» da 90 C. V., capace di più passeggeri, che ha servito di modello per sperimentare le caratteristiche dello «Short Empire», oggi in servizio sulle linee imperiali inglesi



Lo «Short Empire» in volo su Londra

# nel mondo del volo silenzioso

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

(continuazione dal num. precedente)

Lo studio dell'ing. Olenski è notevole specialmente per le considerazioni sulle alette di ipersostentamento che egli ne trae, e siamo convinti che tali considerazioni saranno presto tradotte in pratica, purché si riesca a realizzare le alette con il minimo di complicazione costruttiva e senza compromettere la massima efficienza dell'aliante.

«Il problema dell'affondata limite coll'aliante» è stato lo spunto di una conferenza dell'ing. Krzywoblocki, pure egli di Varsavia. Questo problema, prima assolutamente trascurabile, ha assunto un'importanza sempre crescente coll'aumentare della finezza dei veleggiatori e con ciò della velocità limite. Ecco l'esposizione dell'ing. Krzywoblocki:

«L'affondata rappresenta per l'aliante una sollecitazione assai gravosa. Da una parte l'apparecchio non può essere infinitamente resistente, poiché vi sono limiti di peso da rispettare, dall'altra le velocità limiti dei moderni veleggiatori sono enormemente elevate (oltre 6000 km/h.). La «capacità di affondata» di un aliante è data dalla pressione dinamica limite vicino al suolo, onde si può determinare la pressione dinamica come funzione della durata e della lunghezza dell'affondata stessa. Vengono dimostrate alcune formule col cui aiuto si può determinare, quale funzione della rigidità torsionale dell'ala e delle caratteristiche aerodinamiche dell'apparecchio, quella velocità (critica) alla quale l'ala cede per torsione. Da calcoli comparativi, eseguiti su alianti già costruiti e notoria-

mente ben riusciti, risulta che un rapporto di 1,35:1 tra la velocità critica e quella ammissibile corrisponde assai bene alle condizioni reali del volo. È molto notevole che altri studiosi sono arrivati alla stessa conclusione attraverso ragionamenti differenti, cioè parlando dalla considerazione delle vibrazioni. Bisogna tener conto inoltre dell'angolo torsionale all'estremità dell'ala, poiché questo può modificare radicalmente le caratteristiche aerodinamiche dell'ala.

Infine viene spiegato un metodo di calcolo per evitare l'effetto di inversione del timone di direzione in alcune fasi dell'affondata. Viene proposto inoltre l'azionamento automatico dei freni aerodinamici ad una certa velocità prestabilita».

Come tutte le conferenze tenute all'ISTUS, anche quella dell'ing. Krzywoblocki riveste un carattere di massima attualità. Tanto è vero che nel regolamento statico per l'aliante olimpionico (che vedremo in un prossimo articolo) è stato introdotto come obbligatorio un freno aerodinamico che non permette di superare i 190 km/h.

Due conferenze su temi costruttivi conclusero il voluminoso capitolo dell'aerodinamica e della teoria e pratica delle costruzioni: «Considerazioni sulla rigidità delle strutture aeronautiche» del prof. Amstutz di Berna e «Teoria e pratica degli attacchi principali delle ali» dell'ing. Pieler di Darmstadt. Il prof. Amstutz diede le seguenti considerazioni generali:

«Il progettista di aeroplani non è del tutto libero nella scelta delle forme degli elementi resistenti, ma esso deve



Il «vecchietto», il popolare istruttore di volo a vela italiano

adattarsi spesso alle sagome imposte da considerazioni aerodinamiche. Ora queste sagome rendono assai difficile il conciliare la massima resistenza e rigidità col minimo peso. Chi ci perde è di solito il punto di vista del peso, e si cerca poi di equilibrare l'aumento di peso con miglioramenti aerodinamici. Resta però sempre l'inconveniente delle deformazioni relativamente grandi. In genere possiamo trascurare l'inflessione anche forte delle ali, ma quello che non può essere tollerato è una forte torsione dell'ala».

L'importanza di queste considerazioni non può essere sottolineata abbastanza, perché molti non hanno ancora compreso che nei moderni veleggiatori la sollecitazione più gravosa non è quella della prima ipotesi (richiamata brusca), ma piuttosto quella della

massima velocità e quella derivante dalle raffiche, cioè quelle implicanti un tormento torsionale dell'ala.

Nella sua conferenza sugli attacchi principali delle ali, l'ing. Pieler spiegò come, con opportuni innesti di legno duro e con altri espedienti, si può aumentare la resistenza alla pressione labiale e come si può migliorare senza aumento di peso la distribuzione delle tensioni evitando la concentrazione degli sforzi.

Quest'ultima conferenza ci sembra di tale interesse, che la pubblicheremo per esteso in uno dei prossimi numeri.

Alcune considerazioni di carattere generale sul futuro sviluppo del volo a vela sono state date dal dott. Schütte. Segretario dell'Istituto di Darm-

stadt. Il dott. Schütte mette nella massima evidenza il fatto che non bastano le condizioni meteorologiche buone per fare del volo a vela, ma che vi sono numerosi presupposti che devono essere soddisfatti affinché si arrivi veramente ad un livello tecnicamente interessante dei voli. Anzitutto le condizioni dei trasporti devono essere tali, da permettere rapidi recuperi dopo i voli di distanza. Poi lo sviluppo del volo a vela nei singoli paesi dipenderà più che altro dalle capacità organizzative della popolazione relativa, dalla facilità di comprenderne l'alto valore umano e tecnico e dallo spirito di sacrificio personale e collettivo necessario per superare vittoriosamente la prima fase di avviamento del volo senza motore. Tanto è vero che il volo a vela non ha avuto la sua massima diffusione nei paesi tropicali, dove pure le condizioni meteorologiche sono ideali, ma nei paesi della zona temperata europea ed americana, centro di ogni iniziativa tecnica ed organizzativa. In tutti i continenti il dottor Schütte prevede delle grandi possibilità, sia per il volo di quota che per quello di distanza.

(Continua)

M. GARBELL

## L'ala silenziosa in...

INGHILTERRA. — Nella scorsa primavera l'attività volovelistica inglese ha avuto un nuovo vigoroso impulso. Nel solo mese di aprile sono stati sommati 3300 km. di voli di distanza. Tra questi voli cinque superano l'antico primato britannico che era di 169 km. Il 17 aprile il pilota C. Nicholson, su «Rhönspërber», percorse 192,5 chilometri in 3 ore, 19'. Lo stesso giorno P. A. Wills (che abbiamo visto anche alla Rhön dell'anno scorso) copri col suo nuovo «Minimoa» 177 km. L'indomani I. S. Fox, su «Rhönadler» percorse 231,5 km. in oltre 6 ore, raggiungendo una massima quota di 2135 m. Il medesimo giorno Wills raggiunse 190 km. e P. M. Thomas, su Kirby Kite, 160,9 km. Il giorno 30 infine, Wills si rifece con un volo di 331,8 km. Decollato a rimorchio e sganciato sopra l'aeroporto londinese di Heston, egli atterrò a St. Austell, cioè nell'estremo angolo sud-occidentale di Cornovaglia. In totale, 22 voli di distanza valevoli per il C d'argento sono stati fatti nel mese di aprile.

GERMANIA. — Il pilota Flinsch del gruppo di Darmstadt ha eseguito sul nuovissimo veleggiatore «D 30» un volo da Brema a Lubecca e ritorno (314 km.) senza atterraggio intermedio. Il vecchio primato apparteneva alla Hanna Reitsch ed era di 250 km.

Lo «sparvier» in volo nella vallata di Belpberg presso Berna



# Domani brevetto

— Signorisi!

Nella improvvisa, rigida posizione dell'attenti. L'allievo non ha trovato altre parole. Quella però è l'unica adatta, l'espressione migliore di ciò che vorrebbe ma non può dire, perchè la commozione e la disciplina non gli permettono di più.

Ma gli occhi brillano, la persona è

sua gioia non è terrena ed aspetta pazientemente un altro bagno di luce e di azzurro.

\*\*\*

La mente corre ai primi giorni al campo, inizio di quella nuova vita fatta di disciplina, di obbedienza, di lezioni teoriche e di adunate di corsa, di sveglie alle prime luci del giorno un



Aeromodelisti romani sotto il sole di luglio. Il modello e il veleggiatore « R. 23 » di Edolo Ricchi.

fieramente eretta, nell'orgoglio e nella gioia della prossima agognata vittoria. La giornata è chiusa, inaspettata, vigilia che per quanto impazientemente attesa e prevista, è ugualmente inaspettata. Nella abituale espressione incisiva il comandante gli ha detto solennemente: — Domani « farai » il brevetto. — Tutto qui, ma è tutto. E un leggero tremito ha invaso il suo corpo, una apprensione indefinibile lo ha colto e lo stringe perchè... Ma perchè? E' un interrogativo senza risposta. Più tardi nell'adorosità (non ha potuto sottrarsi) davanti agli apparecchi, eterni silenziosi, è rapito dal silenzio stesso che lo circonda; giungono solo delle voci, degli orologi, un ritornello cantato da una voce nota, ma tutto si nasconde e si perde per lui tra le pieghe delle ombre della sera e tra quelle all'immote, che ama e che ormai sa vitificare.

La mano si posa istintivamente sulla leva, che muove con meccanica familiarità e che, come sempre, risponde ai richiami; quello è l'aliante col quale ha volato poco fa; sarà forse lo stesso di domani? Potrebbe anche darsi, ma non importa quale sia, importa solo volare, perchè volare è bello.

Ormai i giorni delle « strisciate » sembrano lontani, più lontani di quello che siano in realtà; sotto la guida continua degli istruttori, egli ha raggiunto gradualmente la padronanza del velivolo, ed oggi è in grado di volare sicuro.

Gli sembra quasi di sentirsi ancora a bordo, strisciare sulla terra aumentando di velocità, sollevarsi, puntare verso il cielo, verso quella nuvoletta bianca, lucidissima, con nelle orecchie il rombo del motore del « verricello » che dal basso tira, tira, finché tace; l'aliante si è liberato del cavetto d'acciaio che lo ha sollevato ed egli si sente solo, immerso in quella beata solitudine, che sovrasta uomini e cose. Sotto di lui il campo è rimpicciolito e più di esso i compagni, gli istruttori, che dal basso lo seguono con lo sguardo; la bandiera mossa da un leggero soffio lo saluta dal sommo dell'asta con la vivacità dei colori; una macchina corre veloce come appiattita sull'asfalto nero della strada che rasenta il campo e supera un carro che avanza lento, quasi a fatica.

Lassù il suo aliante mormora chissà mai quale musica, certo una bella musica e tanto più allegra quanto più è veloce, fino a quando non si è posato di nuovo sulla terra; allora ritorna muto e malinconico, perchè la

po' dolorose ma, strano davvero, accettate, anzi attese con entusiasmo, di impazienze per i turni di volo, di canti, di soddisfazioni e di emozioni, di vita sana all'aperto.

E i « cicchetti »? Anche quelli ricorda, con piacere però, specie ora che è al termine di questo lieto periodo, quanta pazienza quegli istruttori e quanta fatica! — Non « picchiare » troppo — Non « sostenere », per non entrare in perdita di velocità — Non « scabarare » troppo in salita per non « spanciare » — Non inclinare troppo nella virata — mi raccomandando, attenzione all'atterraggio — Non poggarsi alle ali o ai piani di coda — e poi ancora a mensa non si alza la voce, le adunate vanno fatte in silenzio e rapidamente, i posti di camerata vanno tenuti in ordine, disciplina e serietà in libera uscita, rispetto ai compagni, tranquillità dopo il silenzio, niente lancio di cuscini e magari di mater-

si, niente brande che si aprono nel più bello del sonno).

Quante cose si imparano, oltre al volo! Si impara a diventare uomini e quasi quasi si cominciano ad avvertire il senso e il peso della responsabilità.

Ed ora lasciar tutto questo è lieto per il brevetto conseguito, ma è anche tanto triste!

Certo ricorderà sempre con sottile nostalgia questi giorni, queste scene, anche quando gli anni trascorsi gli avranno cancellato dalla mente tanti altri ricordi.

Lo squillo della tromba lo richiama bruscamente alla realtà: adesso basta coi sogni e via di corsa all'adunata per l'ammaina bandiera.

\*\*\*

L'indomani l'alba, rossa come tutte quelle che precedono i giorni sereni, ma pur tanto diversa dalle altre, lo trova pronto alla prova.

Un volo, due, tre, cinque voli sicuri

e decisi, intercalati ancora dai « ritocchi » dell'istruttore sono seguiti dalla rituale « doccia » sul posto, tradizione della scuola, fra i frizzi augurali dei compagni i quali, insieme col comandante e gli istruttori, si congratulano col nuovo pilota.

Il giovane, pochi giorni prima ancora incerto nelle manovre e nelle idee, è diventato un sicuro elemento destinato a riprendere più tardi altre esercitazioni che lo trarranno in altri campi, insieme ad altri amici, in altri lembi di cielo, che conosceranno la sua sete instinguibile di emozioni e di gioie.

La scuola sarà un'altra, le macchine saranno rumorose e più veloci, le prove più ardue, l'uniforme diversa, ma la coscienza, allora più evoluta e più vasta, avrà sempre il suo fondo in quella acquisita nella scuola dalle ali silenziose, che gli hanno dato per prime l'educazione e la gioia serena del volo.

ARMANDO CAPOGROSSI

## TENTATIVI PER UN PRIMATO

Il giorno 9 luglio un modello con motore a scoppio, costruito dall'ing. Valerio Ciampolini di Bologna, ha volato dal campo di Bologna fino a Baricella, coprendo una distanza di circa 23 km. Questa magnifica prova, frutto di lavoro seriamente svolto durante molti anni, è superiore all'attuale primato di distanza in linea retta per la classe « modelli volanti », categoria « aeroplani con motore meccanico », detenuto dal russo Mikhail Zozrine, fin dall'8 maggio 1938, con km. 21,857.

Non si può ancora affermare che la prova di Ciampolini sia valida come primato, poiché deve superare del 5 per cento il primato precedente. In ogni modo c'è da augurarsi.

Da quando un sibilino annunzio su L'Aquilone aveva avvertito del generoso dono di S. E. Valle per il primo aeromodelista che fosse riuscito a far tenere l'aria a un suo apparecchio per più di un'ora, Ciampolini si era messo all'opera per modificare il modello che a Roma all'ultimo concorso aveva riportato una bella vittoria, e uniformarlo alle dimensioni imposte dal nuovo regolamento internazionale. Fu così che la « O. S. A. M. » per un periodo di tempo abbastanza lungo eseguì prove di consumo, prove di diverse qualità di pile, e verifiche di ogni genere per assicurare al modello glorioso un nuovo alloro. Per chi non lo sapesse la « O. S. A. M. » non è affatto la sigla di qualche organizzazione spionistica o misteriosa, ma il nome che pomposamente Ciampolini si compiace di dare, tra le sostituzioni di quando lo infondono, all'« Officina Sperimentale Apparechi a Motore » che è una specie di organismo industriale in cui direttore, capitalista, progettista, maestranze, è l'ing. Valerio Ciampolini, meglio conosciuto forse come « il noto aeromodelista Ciampolini » o come « il toscano-emiliano Ciampolini » coadiuvato nel suo lavoro da due entusiasti e bravi ragazzi: Jaures Garofali (capotecnico e maestranze) e Corrado Bertuzzi (amministratore e maestranze, nonché impianto refrigerante per le sue freddure fulminanti).

Uscito il regolamento e presi gli accordi con la R. U. N. A., sabato 9 luglio ebbe luogo la grande prova.

Con una lunga e appassionata arringa che presentava in ogni suo aspetto l'eccezionale importanza dell'avvenimento, io ottenni dalla autorità paterna di poter usare l'automobile familiare per trasportare il modello all'aeroporto, e quando fu giunta l'ora, con essa mi avviai verso la vicina officina di Ciampolini.

In rare occasioni questa officinetta vide maggiore fervore di gente che andava e veniva in ogni senso, cercando inutilmente di essere utile a qualche cosa, tra continue raccomandazioni di calma, che benché tanto invocata non era certo la più visibile personalità della comitiva. Quando dopo la ennesima verifica furono caricate in macchina le tre valigette di accessori, la batteria ausiliaria di accumulatori e il modello, con timoni, motore e carrello montati, fu legato sul tetto della macchina, rotto il cerchio di ammiratori e di critici che erano penetrati nel cortile tra la disperazione del portinaio, ci mettemmo finalmente in moto verso l'abitazione del cronometrista ufficiale. Il nostro breve tragitto attraverso la città fu molto sensazionale. La calma, di solito olimpica, della tranquilla popolazione bolognese fu grandemente colpita dalla nostra macchina che procedeva nel traffico, portando sul tetto quella strana appendice. Si vedeva



Ciampolini cambia le pile pochi minuti prima del decollo per il lungo volo.



La corsa pazza di Luigi Martinenghi

attraverso lo specchio retrovisivo una discreta fila di ragazzini in bicicletta che cercava di capirci qualcosa, mentre dai finestrini laterali si vedevano pedoni, ciclisti, automobilisti, come incantati dallo spettacolo insolito, procedere con gli occhi su di noi incuranti delle rispettive traiettorie, e dei segnali di vigili e semafori. Particolarmente animata e controversa fu la discussione di alcuni autisti di taxi, che ci avevano circondati durante la nostra fermata davanti all'abitazione del cronometrista.

All'arrivo al campo ci ricongiungemmo alla restante parte della comitiva che dall'officina aveva raggiunto l'aeroporto in bicicletta. Subito Garofali con l'aiuto di Bertuzzi (il geniale creatore del famoso «Brustolino») e di Ciampolini, si pose al lavoro nella complicata opera di montaggio e abbastanza in breve, nonostante l'aiuto di parecchi entusiasti, si riuscì a vedere il modello pronto per il grande agone. Le solite operazioni di centraggio e di motore e poi una prova molto temuta: il tentativo di decollo dal prato data l'assenza di una pista liscia. Si assiste così alla corsa disperata di Ciampolini, dietro al modello che, presa velocità a terra riesce a staccarsi, mentre il suo costruttore, soddisfatto, con uno strappo alla pallina dell'interruttore, legata alla corda con cui teneva al guinzaglio l'apparecchio ne provoca la discesa. Ultime verifiche, ultimi dubbi, altre fotografie, finalmente il momento atteso e temuto è giunto. La Commissione è avvertita. Il motore canta allegramente con il suo rombo in sessantaquattresimo. Vinto l'ultimo scrupolo, Ciampolini, con una gran stretta al cuore, lascia la coda del modello. L'apparecchio comincia gradualmente ad accelerare il suo rullaggio, si stacca dal prato, scatta un obiettivo, un gran colpo di vento fa impennare il rosso velivolo che minaccia una catastrofe, ma il vecchio e pur generoso motorino supera le aspettative di tutti; il modello si rimette in linea di volo e spinto dal forte vento cerca disperatamente di virare.

Un A. S. I parte con a bordo il cronometrista, ma durante la manovra di decollo, il pilota e il suo passeggero perdono di vista il modello, e, tra il nostro raccapriccio, si avviano in direzione diversa da quella in cui noi, che non lo abbiamo perso di vista, vediamo l'apparecchio sempre più piccolo, sempre più alto che il sole talvolta fa luccicare. Inutilmente speriamo che l'A. S. I molto più basso sull'orizzonte sia riuscito a vedere il modello, che si dirige ora verso una nube, e stia manovrando per prendere la quota del modello che malgrado le dimensioni e l'incredulità degli astanti piloti da turismo, sale molto più in fretta dell'anziano macchinino.

Dopo poco atterra l'A. S. I e il pilota, l'istruttore della scuola di Bologna, per accontentare il deluso Ciampolini lo fa salire e parte con lui in direzione della nube in cui è sparito il modello per una ulteriore disperata ricerca. Al ritorno il viso di Ciampolini non è più tanto scuro: benché il suo modello sia perduto, egli ha potuto di nuovo, dal tempo in cui conseguì il brevetto, pilotare un velivolo, e questo in parte lo ripaga della sua amarezza. Poi chi sa che qualcuno non trovi il modello e non legga l'avviso che preventivamente vi era stato incollato? Il sole sta quasi per tramontare; arriva il postale da Roma: si guardano gli orologi. Il modello è partito da un'ora e venti minuti; la benzina deve cominciare a mancare e forse in questo momento si inizia il volo librato verso uno di quei fecondi campi su cui restano ancora le vestigia del nobile sforzo che questa terra ha testé

finito di compiere: dare al popolo italiano il suo dorato contributo di grano.

Abbastanza mesti si sale in macchina; ma la tristezza non è cosa che duri a lungo in noi giovani. Ci si comincia a rallegrare di non dovere fare legature per tenere sul tetto il modello, e di non dovere usare in fatto di velocità, quelle precauzioni che dovevano dare all'apparecchio la incolmabilità. Scorrono veloci ai lati le siepi; ecco sorpassiamo Giarella che procede velocemente in motocicletta verso la meritata cena; i nostri spiriti si vanno risolvendo, sembra che il motore partecipi a questo richiamo della nostra giovinezza; e accelera la sua canzone. «In fin dei conti» si discute dentro la macchina, «verso Ferrara la pianura padana non è il Sahara». Le speranze rinascono. In cielo i cirri si vanno colorando di rosa. Domani, dicono i vecchi proverbi, sarà una bella giornata.

Nel primo pomeriggio di lunedì, con un collega aeromodelista vado a casa di Ciampolini per sentire le novità. Infatti lo troviamo semiseppolto sotto una valanga di carte del Touring che sta facendo calcoli di distanze. Era stato avvertito che il modello aveva atterrato a Baricella, un paese che dista per strada una trentina di chilometri da Bologna. Si organizza subito una carovana, con l'aiuto paterna posta immediatamente a disposizione, dato il crescente interessamento suscitato in famiglia dall'avventura del modello scapestrato e latitante. Il telefono avverte Giarella che saremo a prelevarlo all'uscita dall'ufficio.

Si sospende la pubblicazione dell'avviso sui giornali che annunciava la scomparsa del modello e chiedeva eventuali notizie. Alle 17,30 carichiamo Giarella che usciva dall'ufficio di gran carriera ansioso di conoscere la storia del ritrovamento. Passiamo a caricare l'operaio che ci farà da guida e ci facciamo raccontare con precisione il fatto. Il buon uomo era andato a passare la domenica presso dei parenti che abitano nelle vicinanze del luogo dell'atterraggio. A suo giungere al mattino si faceva

un gran dire di un aeroplano senza pilota che la sera prima aveva atterrato in un campo di stoppie. Incredulo e incuriosito, era andato anche lui, come tanti altri, ad ammirare il portento, ed avendo letto l'indirizzo di Ciampolini, il mattino successivo nel tornare dal lavoro lo aveva avvertito.

Si sentiva dal racconto della nostra guida che il fatto aveva suscitato scalpore fra la popolazione della zona. All'arrivo a Baricella passammo alla stazione dei Reali Carabinieri, che sapevano essere stati avvertiti dai contadini, per avvisare che se nulla si opponeva, volevamo recuperare il modello. Dalla faccia che fecero il carabiniere e l'appuntato che ci aprirono la porta della caserma, al sentire parlare di modello volante, si poteva indovinare senza paura di sbagliare che i nostri interlocutori non erano certo lettori de *L'aquilone*. Ci introdussero dal maresciallo che sorprendevo mentre stava innaffiando i fiori del giardino con amorosa cura, e che fu molto felice di sospendere la sua occupazione per chiederci di portarlo con noi a vedere l'apparecchio di cui tutto il paese parlava. Ci avviammo per i vottoli che attraverso vaste risaie e campi di canapa conducevano alla fattoria dove era stato ricuperato il modello, commentando il discernimento dimostrato dal minuscolo apparecchio nello scegliere il campo di stoppie per atterrare, invece di posarsi sull'acqua o nelle inestricabili distese di canapa che in questa stagione è già molto alta. Il fattore, al nostro arrivo, ci mise al corrente di come si era svolto il fatto. Sul calare della sera l'attenzione sua e dei contadini che attendevano ai loro lavori nei campi fu attirata da un aeroplano che evolva sopra di loro e che a un certo punto scese in un campo di stoppie. Fu solo quando si avvicinarono che si avvidero che si trattava di un piccolo aeroplano senza piloti, e non di un normale velivolo come avevano fino ad allora creduto. Visto che la popolarità del modello andava crescendo in modo preoccupante per la sua incolmabilità (in tutta l'avventura non si era prodotto il minimo danno), il fattore ordinò che fosse portato in un magazzino, ed ivi rinchiuso lasciando la finestra aperta in modo che i visitatori fossero costretti a mettere in pratica la nota regola del guardare e non toccare.

Il calare della notte non portò la quiete nella fattoria, perché dai paesi vicini, in cui si era sparsa la voce, si erano formati pellegrinaggi che volevano vedere l'aeroplano misterioso.

Fuono avvisati i carabinieri, e lo stesso podestà di Baricella volle incaricarsi di avvertire telefonicamente non sa chi a Bologna dell'avervenuto ritrovamento.

Il fattore, uomo meticoloso, si era fatto premura di verificare l'ora dell'atterraggio, e, orgoglioso della precisione del suo orologio, affermava che il modello aveva preso terra alle 19 in punto. Essendo partito alle 17,48 il modello aveva volato per ore una e dodici minuti, percorrendo una distanza di 25 km.

Alla fine del suo dire il fattore ci portò a vedere la rimessa-hangar, dove leggermente coperto di polvere, si pavoneggiava il modello, intatto, se si toglie un buchetto

nella copertura dell'ala, la cui carta era stata lacerata da un novello San Tommaso. Intanto Giarella e il maresciallo si incaricarono di compilare un verbale in piena regola, fra il timore dei contadini, che davanti all'autorità costituita dal maresciallo dei carabinieri, avevano perso un po' della loro fiera di essere stati i testimoni oculari della fine dell'avventura. Mentre si segnavano i nomi di questi testimoni, Ciampolini cercava di spiegarsi il perché dell'atterraggio prima della fine della benzina, e dall'irregolare comportamento nel periodo precedente all'atterraggio argui che doveva trattarsi di un difetto di alimentazione.

Il buon Giarella intanto conduceva una inchiesta per conto proprio, cercando di sapere come stavano le quaglie e l'altra selvaggina che attendono con timore l'avvicinarsi della data in cui l'inesorabile doppietta dell'apparentemente mite Giarella, seminerà tra di essi lutti e sgomento.

I contadini, viste esaurirsi le inchieste, andavano rinfanciandosi, e parlavano del continuo pellegrinaggio di domenica. «Se avessimo fatto pagare un biglietto di ingresso» assicurava un saggio contadino tenendo fede all'antico detto che accomuna la misura delle scarpe alle doti intellettuali, «avremmo fatto un bell'incasso». Finalmente tutto è carico, si lascia ai contadini una piccola somma che sarà devoluta in brindisi alle fortune future dell'apparecchio e del costruttore, e si torna in paese.

Nel bar centrale del paese ci si congeda con un aperitivo dal gentilissimo maresciallo della Benemerita, e dobbiamo poi fendere una innumerevole calca che si addensa intorno alla nostra auto in ammirati commenti, ostacolando un bel po' nel tentativo di raggiungerci i nostri posti nell'interno del nostro veicolo. Ci dirigiamo a velocità ridotta verso Bologna, tra l'ammirazione delle genti, che stupisce ancora una volta alla vista dell'oggetto che ha dato il tono alle loro discussioni domenicali, cercando di far passare in secondo ordine quelle del giro di Francia. Ci fermiamo, per proseguire l'inchiesta venatoria di Giarella in una borgata a una quindicina di chilometri dall'epicentro del movimento di curiosità, e qui già si parla di un pastore che fugge temendo una picchiata dell'apparecchio sul capo. Tornano in mente le descrizioni classiche della fama, che anche nel caso attuale «crescit eundo». Verrà forse il tempo in cui le nonne di quaggiù racconteranno ai loro nipotini meravigliose avventure di un aeroplano fantasma che appare agli stupefatti contadini seminando fra di loro il terrore.

Guardiamo ancora una volta sulla carta il luogo dell'atterraggio. Il nome di Prato Grande ricorda a Ciampolini il «Rio Grande» delle sue avventurose letture giovanili; in preda a giustificato ottimismo, comincia a sostenere tra le nostre sfottute che il volo del suo modello, fatte le debite proporzioni, è equiparabile a una traversata atlantica. Messo in eccitazione dai nostri «bum», egli attacca una focosa canzone di guerra che si spegne solo al nostro giungere in Bologna con le prime ombre della sera.

A. CARRETTO



Il volo di un modello veleggiatore durante l'avio raduno del 3 luglio

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## Corso d'aeromodellismo

Anche il colpo di lima deve essere regolare, e la lima deve scorrere sul pezzo e tagliare in piano, e perciò occorre abituarci a limare con un colpo secco e regolare, senza far dondolare in su o in giù la lima.

La limatura del legno è presto imparata; maggior esercizio occorre per i metalli.

Con la lima si fanno anche i tagli di incastro e la maggior parte degli aggiustaggi necessari.

Per finire si fa anche uso di carta vetrata, che deve essere quasi sempre di grana fina: la carta vetrata non è consigliabile per sgrassare, perché difficilmente con essa si può fare un lavoro regolare.

Quando si adopera la carta vetrata, è bene tenerla tesa con un blocchetto di legno e allora si potrà ottenere un lavoro molto migliore.

Non è il caso ora di dilungarci nell'insegnare come il legno si lavora con il sistema comune, cioè segatura, pialatura, ecc., perché è a cognizione un po' di tutti, anche senza averne una grande pratica. Nella costruzione dei modelli inoltre se ne fa poco uso, salvo nei casi che si voglia preparare da sé piccoli pezzi e regoli; la buona volontà e l'intelligenza suppliranno alle manchevolezze della pratica.

Nelle strutture che si faranno, l'uso dei chiodi deve essere ridotto al minimo ed è consigliabile, prima di piantarli, iniziare per ognuno l'introduzione con una sottile puntina da traforo.

Il chiodo piantato diritto ha meno resistenza di quelli piantati per traverso. I chiodini di ottone devono essere preferiti a quelli di ferro perché non arrugginiscono.

Per piantare i chiodi si deve sempre usare un piccolo martello adatto, evitando di produrre ammaccature sui pezzi che rimarrebbero a dimostrazione di negligenza nella esecuzione del lavoro.

Nelle giunture di una certa importanza si possono adoperare piccole viti, che devono essere preferibilmente di ottone: anche per queste si dovranno fare con il trapano i fori di introduzione.

Quando si fanno pezzi incastrati occorre sempre controllare la precisione degli incastri, con montaggi preventivi di prova, accertandosi che nessun incastro sia forzato e provochi sverglature dannose all'insieme della costruzione.

Le incollature devono essere fatte con speciale diligenza: le parti che devono essere unite fra loro devono essere ben pulite, se si vuole che la colla agisca bene e faccia buona presa. Non occorre esagerare nello spalmare di colla le parti, evitando inutili colature che poi richiedono perdita di tempo e di lavoro per le puliture di finitura.

Tralasciamo di parlare del lavoro di intaglio riservandoci di farne cenno al momento opportuno, cioè quando tratteremo della costruzione delle eliche. Omettiamo pure di accennare alla tornitura del legno, perché per far ciò occorre anzitutto possedere od avere a disposizione un tornio. I pezzi torniti, poi, nelle nostre costruzioni si riducono a poco, e perciò è molto più sbrigativo e conveniente farli costruire ad operai del mestiere.

Nell'elenco dei materiali abbiamo ricordato anche il bambù, per fare dei listelli che si ottengono sezionando longitudinalmente la canna con un coltello tagliente, e facendo attenzione di non deviare in prossimità dei nodi, cosa assai facile, per non guastare parte del materiale. Sezionata la canna, si procede ad assottigliare gli ingrossamenti dei nodi servendosi di una lima, poi si dà ai singoli listelli la sezione desiderata.

I listelli di canna di bambù, come anche quelli di bosso e di altre qualità di legno, si possono piegare e raddrizzare a caldo o a vapore: dopo il

raffreddamento conservano la forma loro data.

Per la lavorazione dei metalli non ci dilungheremo tanto, perché non interessa molto il costruttore aeromodellista.

Fra i metalli l'ottone è indubbiamente il più usato, ancora più dell'alluminio, perché di solito viene adoperato in sottile lastra, e soprattutto per il vantaggio di poter essere facilmente saldato.

Dopo l'ottone viene l'acciaio, che nella maggior parte dei casi si usa in forma di filo: con filo d'acciaio si fabbricano moltissime parti dei modelli: carrelli, pattini, contorni ecc. Per la lavorazione del filo di acciaio si usano le pinze a punte tonde se si vogliono eseguire tratti curvi, o a punte piatte se si vogliono fare piegature ad angolo o raddrizzare parti curve. Spesse volte in punti difficili, e per non spezzare il filo, bisogna arroventarlo.

Una cosa importante che l'aeromodellista deve saper fare è la saldatura a stagno.

Per saldare a stagno occorre un saldatore di rame, dello stagno in verga e l'acido apposito, oppure la pasta speciale. L'operazione di saldatura a stagno non è così semplice come può apparire a prima vista. Le parti da unire devono sempre essere perfettamente raschiate e pulite: il saldatore deve essere sempre ben caldo (non rovente però) e pulito; lo stagno deve essere reso ben liquido, da poter agevolmente scorrere sulla parte da saldare, che deve preventivamente essere bagnata con l'acido o spalmata con la pasta da saldare. Nella saldatura si dovrà aver cura di adoperare la minor quantità possibile di stagno, ossia il quantitativo strettamente necessario per non aumentare inutilmente il peso delle strutture e anche per non dover troppo limare dopo per asportare quanto è stato messo in più.

Molte volte necessita saldare in prossimità di una parte di legno già fissa al suo posto; perciò si dovrà far bene attenzione di non bruciarla con il saldatore caldo.

La saldatura a stagno è consigliabile in ambiente aperto, perché il contatto dell'acido che si usa ed i vapori emanati dall'effetto del saldatore caldo intaccano e fanno arrugginire gli altri utensili ed accessori metallici vicini.

Ogni saldatura, dopo eseguita, deve essere ben lavata in acqua corrente per togliere tutti i residui d'acido e di pasta, che continuerebbero ad intaccare il metallo.

(continua)

## LA POSTALIA DELL'AEROMODELLISTA

ANGELO GATTI - Faenza — La posizione dell'ala nei confronti della fusoliera può essere stabilita fin dall'inizio del progetto.

A costruzione ultimata, per ottenere l'equilibrio è quasi sempre necessario aggiungere del peso nella parte anteriore del modello. L'equilibrio in questo modo è molto facile da ottenere, però è consigliabile fare un carrello più pesante ed in conseguenza più robusto. L'incidenza a zero gradi dei piani alari è spesso la più indicata per il miglior rendimento dei modelli.

MAZZOLINO - Rovereto — Se sei ancora in tempo ti consiglio di fare la superficie alare di almeno 30 dm<sup>2</sup>, allungando ed allargando un po' l'ala. Le altre dimensioni le trovo proporzionate e la forma del tuo velleggiatore mi piace. Me ne manderai una fotografia quando l'avrai ultimato.

MAGGIOLINO - Rovereto — L'elica falla bippala: l'ala bassa potrà apportarti delle noie al momento del centraggio. Per la sezione tieni buona quella che hai segnato con S1. Le dimensioni del modello e il resto vanno bene.

GIAR.



## STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

Anche in Italia lo scherso enimmistico godeva in quell'epoca di larga popolarità; basta dire che neppure Dante ne rimase immune, ed è appunto con un arguto indovinello (documentato in una edizione delle opere minori) che egli si diverte a «bollore» un critico insolente.

È, a proposito del divino poeta, se ci indugiato un po' sui Canti della «Commedia», possiamo constatare come anche qui egli si compiaccia qua e là di adombrare situazioni e personaggi con una tecnica che può senz'altro definirsi enimmistica. Nel canto XXXIII del Purgatorio, ad esempio, quando profetizza l'avvento di colui che libererà l'Italia e la Chiesa dal giogo dei tristi governanti e dei tiranni vizii, volendo ammantare l'atteso personaggio sotto il velo del mistero, dice:

nel quale un cinquecento diece e cinque  
Messo di Dio accenderà la furia...

Quell'un Cinquecento diece e cinque è tradotto i cifre romane darebbe la soluzione dell'ingrigo. Infatti si avrebbe: **IDXV**, che alcuni commentatori interpreterebbero come «Imperator Dominus Xristi Vicarius»; mentre altri, limitandosi a considerare soltanto «Cinquecento Diece e Cinque», e invertendo i numeri, assicurano, e sono i più, che Dante ha voluto significare un «DUX», cioè un condottiero. Profezia questa che dopo oltre sei secoli sembra trovare la più brillante conferma!

(continua)

## CRUCIVERBA

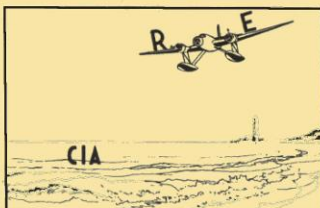
Orizzontali:

1. Gareggiano con l'augel sull'alliatiche;
2. Non fa rumor s'è sola dentro un sacco;
3. Tra Albione e Francia, parte d'indumento;
4. Estensione di pian tra monte e monte;
5. Il giornalin che tanto vi diletta.

Verticali:

1. È l'incanto di fate e negromanti;
2. I castigliani nostri buoni amici;
3. Il nobile animal da tiro e sella;
4. In generale è lui che fa la musica;
5. Il velo delle capre e delle pecore;
6. Dichiarazioni di cosa pervenuta.

REBUS A FRASE (6 - 5)



## RICOSTRUZIONE DI FRASE

Vi presentiamo il testo frammentario di una frase tratta dal monito rivolto da D'Annunzio ai suoi compagni prima d'impadronirsi della storica impresa del volo su Vienna.

Provatevi a decifrarlo ponendo al posto delle linee le consonanti mancanti.

- e - u - o - i - o - i - a - - - e - e - a -

- e - o - - o - - u - i - o - a - i - o -

- e - - o - o - e -

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 32 verrà pubblicata nel fascicolo del 21 agosto; quella del presente, nel numero del 28 agosto.

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

## SOLUZIONE DEI GIOCHI DEL N. 31

- 1) Parole con incastro: Trimotore.
- 2) Anagramma: Valore, volare.
- 3) Sciarada incatenata: Ala-ala, alala.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Orlando Cantamessa, via Tommaso Morrelli 3, Casale Monferrato. Al Cantamessa è stato inviato un libro.



in Germania...

... durante le gare nazionali.

# POSTA *aerea*

**Il caporale.** — La tua lettera indirizzata a Mosca mi ha suggerito l'idea di raccontare il fatto che certamente avrai già letto nelle *Notizie stupefacenti*. Qui, come vedi, ne accadono di tutti i colori. Ti ringrazio della cartolina montanina.

**Gio Brentazzoli - Mologna.** — Mi dispiace, ma devi attendere la risposta di Giarella, al quale ho trasmesso la tua lettera. Tu dirai che non sono gentile, ed io ti risponderò che nemmeno voi siete gentili. Non capite che non ho il tempo materiale per rispondere a tutti? E tu mi appioppi anche il lavoro che deve fare Giarella. Aspetta, dunque, e pentiti dei tuoi peccatoni.

**Enrico Levi.** — Aspetto le fotografie milanesi. Quelle di Cattolica non sono chiare, né artistiche. Vedremo che cosa combinerà Travaigi. Intanto Ciampolini a Bologna ha fatto miracoli.

## Notizie stupefacenti

**Il Caporale ha scritto a Mosca.** Ha fatto bene (trattamento a parte). Ma crede il Caporale che Mosca risponderà tanto presto? È un uomo, quello, oberato di lavoro (come dicono e scrivono certi giornalisti e molti commessi viaggiatori del nostro tempo), e distrattissimo, e colerico. S'è rifugiato in campagna in seguito ad una violenta discussione avuta con me. Pensate che voleva regolare un aeroplano ad un equilotto che gli'aveva ingenuamente chiesto! Io gli ho fatto osservare che il dono sarebbe un po' troppo costoso ed egli mi ha dato del tirchio. «Capirei un rifiuto giustificato dal volume dell'oggetto — ha detto il nostro umorista —, ma non comprendo mai un rifiuto per volgari ragioni di economia. Sei un uomo grezzo, che rovinerà l'aviazione con la sua spilorceria. Me ne vado disgustato». Detto questo, il nostro amico ha infilato la porta e se n'è andato lasciando sul tavolo, senza risposta, quarantasette lettere e una cartolina al bronzo a lui indirizzate. Due giorni più tardi ho ricevuto un gran foglio nel bel mezzo del quale c'era scritto: Campagna 1938. Non ho capito il significato del sibillino messaggio e mi sono rivolto al Cavalier Pindaretto, il quale, oltre ad essere poeta specializzato in sonetti in occasioni di nozze, battesimi e lauree, è — come sapete — il capo della nostra sezione Enimmistica. «Spiega tu, che sei amico della Sibilla» — gli ho detto. Il Cavalier Pindaretto ha chiesto 24 ore di tempo e l'indomani mi ha fatto la seguente relazione per iscritto: «Il soggetto, mentre soggiorna in campagna, scrive o medita di scrivere un libro su Napoleone». Io, in fatto di versi (non di poesia, intendiamoci) e di enimmistica ho una fiducia cieca del Cavalier Pindaretto. Tuttavia la notizia che Mosca scrive o medita di scrivere un libro su Napoleone mi ha colmato di gradepotissimo stupore. Se la bizzarra spiegazione della parola e del numero sibillini fosse vera, potrei perdonare a Mosca di avermi sanguinosamente offeso. Ma forse i propositi di Mosca nei riguardi di un'opera su Napoleone hanno la stessa consistenza di quelli di Charlot a proposito di un film ispirato allo stesso soggetto.

ZIO FALCONE

**Adolfo Carretto.** — Pubblicherò l'articolo. Peccato che le fotografie non valgano nulla. Grazie per avere scritto a macchina. Auguri per il premio di S. E. Valle.

**4000 HP** — Scura, non si dice «collettore», ma collezionista. Ad ogni modo vedrò di poterti accontentare. Però devi attendere con pazienza, ché mi ci vorrà una giustificazione qualsiasi. Non posso certamente pubblicare delle fotografie a caso.

Non ti pare? Se tarderò troppo ad accontentarti, tu potrai darmi una tiratina di orecchie scrivendomi ancora. P. S. Dimenticavo di dirti che di certi apparecchi militari (es. il Ba 88) non siamo autorizzati a pubblicare né fotografie né schemi.

**Corsaro Aereo.** — Tu mi scrivi che sei stato strapromosso (ed io ne sono proprio contento) con 8 in latino, italiano, matematica, storia e geografia, 9 in istruzione, fisica e 10 in condotta; ma non mi dici che cosa ti è successo all'esame di calligrafia. Io credo che ti avranno spaccato la testa. Oppure gli educatori hanno abolito questo stupido esame per timore di finire tutti in

galera? Nel *Costruttore di aeromodelli* non ci sono disegni di modelli in grandezza naturale, perché questo manuale insegna a costruire i modelli volanti (tutti i tipi) e non un modello volante. Capito? Ti mando foto e copie per la propaganda. Ma che i frutti si vedano, amico mio. A Genova, città veramente coi fiocchi, dovrebbe esserci il triplo di abbonati. Ma che dico! dieci volte. Se io fossi giovane e genovese per giunta, costringerei cani e gatti a imparare a leggere e poi farei loro acquistare *L'aquilone*. Ma, ahimè!, io non sono né giovane, né genovese...

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

**Pietro Montanti - Roma.** — Zio Falcone, quando ha letto che tu ami «il nostro bel giornale fino al parossismo», ha detto: «Pnsixo». Uno strano uomo, quello! Ad ogni modo mi incarica di farti sapere che è molto contento che *L'aquilone* ti piaccia tanto, e che desidera che tu scriva spesso, comunicandoci qualcosa sulla tua attività, e dandoci notizie della propaganda che non mancherà (vero?) di fare tra i tuoi amici. Circa la faccenda del ritardo con cui ti arriva il giornale, sappi che la nostra severissima inchiesta (abbiamo mobilitato tutto il nostro corpo di informatori segreti) ha dato per unico risultato la rivelazione che *L'aquilone* parte al tuo indirizzo con una regolarità degna di monumenti in bronzo dorato, cortei in costume e fiaccolate.

**Franco Pogliano - Roma.** — Contraccambio anche a nome di zio Falcone i saluti che ci hai inviati dal Corso per capicenturia. Perché non ci vieni a trovare? Saremmo lieti di vederti.

**Giusto Fonda Bonardi - Trieste.** — Senza alcun dubbio, il fatto che gentilmente ci segnali costituisce il più grosso scandalo del secolo in corso. Ho promesso un'inchiesta in merito, e credo che presto otterremo

una risoluzione definitiva del mistero. Pensa che abbiamo affidato l'incarico a Cordovance, il detective a riposo che scrive per noi novelle gialle. Sapessi che tipo! Ogni tanto lo scopriamo sotto un tavolo, con la pipa in bocca, che scruta il pavimento con la lente alla caccia di impronte. Nulla sfugge al suo finto poliziesco! (L'Amministrazione ne approfitta quotidianamente per ritrovare il bottone del proprio colletto). Per lui, il mistero di cui parli non è che una sciocchezza. Quando si è visto affidare l'incarico di far luce nella faccenda, ha sghignazzato per la durata di sedici secondi e quattro quinti, e poi, travestitosi rapidamente da sconosciuto (per non dare nell'occhio) si è allontanato velocissimo. Dopo cinque minuti, non era che un punto all'orizzonte.

**Umberto Canali - Parma.** — A quel tale di Rieti che mi aveva domandato chiarimenti sulla visita psicofisiologica, io risposi che non esisteva alcun rapporto fisso tra la circonferenza toracica e l'altezza, in base al quale si venga dichiarati idonei al volo, ma se si giudicano queste due misure ciascuna per conto proprio, è un altro paio di maniche. Se la tua statura è, per esempio, inferiore a quella minima stabilita, la tua

circonferenza toracica potrebbe anche essere di vari metri, e tu non saresti mai idoneo. Va bene, tu dici: ma che c'entra la statura con il volo? Beh, caro amico, ci sono certi regolamenti, che vanno presi così come sono, senza discutere. E del resto è giusto, perché se non si dovesse passare una visita medica militare in base a certe norme già prima fissate, ti immagini cosa succederebbe? Per ogni candidato, la commissione si dovrebbe riunire a consiglio. «Tu cosa ne pensi?» farebbe un dottore all'altro. «Io dico di sì. Ha le gambe un po' storte, ma dopo tutto... Mio nonno diceva che...» «Io — direbbe un terzo — affermo che il pedicello sul naso indica...». Dopo due ore di discussioni, la sentenza verrebbe finalmente fuori, ma i dottori non sarebbero ancora sicuri di aver agito bene nell'interesse della Patria, e la notte, a pensarci su, non potrebbero dormire. E perché, Umberto, vorresti che i dottori la notte non dormissero?

**L. Zampieri e L. Saccardo - Schio.** — La fotografia che avete mandato non raffigura un aeromodello, come voi affermate. Ve la dico io, la verità. Essa raffigura invece un parco ben coltivato, ricco di vegetazione. Al centro di questo parco c'è una terrazza di cemento, circondata da una ringhiera in stile «noventesco». Al centro di questa terrazza, c'è qualcosa. Questo qualcosa, osservato attentamente con una lente, o meglio ancora, con il microscopio, si rivela per un piccolo aeromodello, simile ad un «C. R. 30» che abbia perduta l'ala superiore. Ma quando imparerete, benedetti ragazzi, a fare delle belle fotografie?

CRIVELLO



UN ARTICOLO DI VINCENZO LIOY

Il n. 174 de *«Il Messaggero»* pubblica in prima pagina un interessante articolo dal titolo *«Il significato di una statistica»* nel quale l'autore fa un saggio commento dei risultati sulla guerra aerea in Spagna omologati entro l'11 di luglio, traendone conseguenze assai significative ed a tutto merito dell'aviazione legionaria combattente nel cielo della penisola iberica.

Lioy si sofferma specialmente ad esaminare il fattore morale in virtù del quale gli aviatori legionari hanno potuto sino ad oggi ottenere tante belle vittorie e passa quindi a descrivere le condizioni di reclutamento in base alle quali vengono formate le file dell'aviazione rossa. Il valoroso articolo dimostra chiaramente la netta superiorità dell'ala italiana in Spagna.

UNA VISITA ALLA FIAT

*«The aeroplane»* del 16 luglio pubblica una interessantissima relazione sulla visita compiuta da un suo redattore agli stabilimenti italiani di costruzioni aeronautiche «Fiat». L'articolista traccia in brevi tratti la storia di questa famosa marca che ci ha resi noti in tutto il mondo come i migliori costruttori di velivoli, e passa poi a descrivere i più notevoli prodotti usciti dalle officine «Fiat», soffermandosi particolarmente su quelli che sono oggi tra i migliori apparecchi in dotazione della nostra Arma Aerea: i caccia «C. R. 32» e i bombardatori «B. R. 20».

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

È l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. È un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta extralusso robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 292 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

Lire 25 franco di porto

Edizione di lusso in tutta tela L. 30

Vaglia all'Editoriale Aeronautica, Roma, viale Libro e Moschetto, 6.



L'ing. Bi presenta il grande Giarella.

La novella gialla

# AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante Incendio

— Mio caro Ralph, vi ho pregato di venire da me per puro scrupolo di coscienza, niente altro. E credo, anche, di avervi disturbato inutilmente. Ma che volete? Il Direttore Generale della Società di Assicurazioni «Invicta» pretende che gli incendi siano dolosi...

— Sentite, mio caro Brown, poiché non sono dotato di facilità divinatorie, potreste essere più chiaro e spiegarmi come stanno effettivamente le cose? Con queste frasi generiche non mi dite proprio nulla.

— Avete ragione — risponde sorridendo il Procuratore Distrettuale — Stamenti dunque a sentire, se ne avete voglia. Due anni fa, il 7 giugno del 1934, per essere esatti, alle ore 14 si sviluppò improvvisamente, al campo civile di Nuova Jersey, un incendio. Andò distrutto un capannone e, naturalmente, l'apparecchio che vi era dentro. La società di assicurazione, sebbene non fosse riuscita a stabilire le vere cause dell'incendio, pagò i premi, e, precisamente, 1800 dollari alla Società Linee Aeree Transatlantiche proprietaria del capannone e 40.000 dollari al proprietario dell'apparecchio distrutto, signor John Prudy. Il 3 luglio dell'anno scorso il capannone ove era il nuovo aeroplano del Prudy prese nuovamente fuoco. Inchiesta. Nessuna causa evidente. La società di assicurazioni pagò ancora. E pagò 1500 dollari alla Linea Aeree Transatlantiche e 40.000 al Prudy. Ieri, 2 agosto, nuovo incendio.

— Sempre Prudy?

— Sempre.

— Strana coincidenza.

— E' quello che pensa la società assicuratrice. Ed è appunto questa la ragione per la quale, prima di pagare...

— Ancora 40.000 dollari?

— Sì. Prima di pagare, dicevo, vuole andare a fondo alla cosa. Voi capite. Tutto è possibile al mondo. Le più strane combinazioni possono verificarsi, però questo triplice incendio è, per lo meno, sospetto.

— Senza dubbio. E la società teme, a ragione, di trovarsi di fronte ad una serie di fatti dolosi.

— Proprio così.

— Tutto questo va bene, ma non riesco a capire in che cosa io possa esservi utile.

— Trattandosi di aeroporti e aeroplani ho pensato che i vostri consigli e i vostri chiarimenti potrebbero esservi di grande utilità per districare la matassa.

— Non vedo proprio su quale argomento.

— Su questo, per esempio. Dato che è stato escluso un eventuale corto circuito, pensate che possa essersi verificato nei serbatoi un processo di autocombustione che abbia portato all'incendio?

— Impossibile, mio caro Procuratore. Ammettendo anche una temperatura esterna altissima — 60 gradi, che è il massimo che raggiunge il sole qui da noi — all'interno dei capannoni si potranno registrare, al massimo, 35-40 gradi. Temperatura questa alla quale l'autocombustione del carburante non può assolutamente verificarsi. Senza contare poi che la stessa temperatura doveva esserci anche sotto gli altri capannoni e sotto la tettoia dove sono ammonticchiate montagne di latte di benzina. Si sarebbe dovuto verificare un incendio generale.

— Già. E' quello che pensavo anch'io. O tutto o niente.

— Ma ditemi, piuttosto. Chi è questo John Prudy? Non l'ho mai sentito nominare.

— A quanto ci risulta — rispose il Procuratore consultando le carte contenute in un fascicolo che aveva dinanzi a sé sulla scrivania — è un giovane di 32 anni, che vive di rendita — si ignora però i suoi capitali — frequenta la buona società, i luoghi di divertimento e conduce una vita abbastanza lussuosa. Si pensa possa spendere 20-25 mila dollari all'anno.

— Non c'è male.

— No, davvero.

— Ci sono, in queste note tutti gli elementi per sospettare.

— Senza dubbio.

— E al momento dell'incendio, dove si trovava costui?

— Questo è proprio l'elemento che gioca in suo fa-

vore. Due anni fa era a Chicago, l'anno passato a trascorrere la fine settimana con amici e questa volta imbarcato per iniziare una breve crociera.

— Ha sempre avuto, quindi, un alibi perfetto.

— Indiscutibile.

— Bisognerebbe pensare a dei complici.

— Anche questo pare sia da escludersi. Il personale del campo asserisce che dal momento in cui Prudy si è allontanato dall'aeroporto, nessuno si è avvicinato al capannone.

— Era chiuso a chiave?

— Sì. E la chiave l'aveva con sé Prudy.

— Da quanti giorni non volava?

— Dal giorno precedente all'incendio.

— Solo questa volta o anche le altre?

— Pare anche le altre.

— Guarda?!... Così le coincidenze strane sarebbero tre: incendio, alibi e volo. Vi dispiacerebbe, caro Brown, se andassimo a dare un'occhiata ai resti più o meno fumanti?

— Se lo ritenete opportuno, andiamo pure.

Mezz'ora più tardi, Ralph Forte, il «poliziotto volante», l'italo-americano idolo delle folle, e il Procuratore Distrettuale giungevano all'aeroporto.

L'aeroplano di Prudy era ridotto un informe ammasso di rottami. Ferri contorti, latte di benzina squarciate formavano un caos indescrivibile. Lo scoppio dei serbatoi di carburante aveva prodotto, senza dubbio, il disastro.

Ralph osservò attentamente gli avanzi dell'aereo e il capannone.

Del bimotore non era rimasta intatta neppure una ruota. Il capannone — uno dei normali «hangars» con porta scorrevole e due finestri ai lati, costruito in metallo con rivestimento in eternit — era anch'esso quasi completamente rovinato.

— E' molto disse Ralph rivolto al Procuratore — che i pompieri del campo siano riusciti a impedire che l'incendio si propagasse.

— Il servizio del campo — lo informò uno dei dirigenti che li avevano accompagnati — è dei più perfetti. Pensate che ogni capannone è fornito anche di avvisatore elettrico d'incendio.

— Come funziona?

— Quando nell'interno si registra una temperatura superiore ai 75 gradi, una cellula fotoelettrica aziona una suoneria. Teoricamente i pompieri dovrebbero giungere sul luogo in tempo.

— Già, teoricamente. Ma nel caso pratico...

— Questa volta, come nei casi precedenti, lo scoppio dei serbatoi ha preceduto o è stato contemporaneo all'allarme.

— Capisco.

A un tratto Ralph si chinò, raccogliendo dei pezzetti di vetro.

— Che c'è — chiese il Procuratore Distrettuale.

— Nulla, vetro.

E senza aggiungere altro, si avvicinò al posto di pilotaggio osservando attentamente il cruscotto. Poi discese e cominciò a cercare raccogliendo altri microscopici pezzetti.

— Andiamocene, Brown — disse poco dopo — credo che...

— Che cosa credete?

— Che sia necessario andare da un orologiaio.

Il Procuratore Distrettuale lo guardò come si può guardare un uomo improvvisamente impazzito, ma non osò replicare.

Dopo una breve sosta da un orologiaio, Ralph e Brown ritornarono alla Centrale.

Fu solo quando comodamente seduto nella poltrona ed ebbe acceso una sigaretta che Ralph disse:

— Mio caro Brown, potete spiccare mandato di cattura contro Prudy. Gli incendi sono stati dolosi.

— Ed ora vi spiegherò. La cosa è stata più semplice di quanto credesti, ma bisogna confessare che quel Prudy ha una bella dose di ingegno. E se non fossero stati quei pezzetti di vetro, forse...? Ma non anticipano.

« Dunque, vi devo confessare che i tre perfetti alibi mi avevano messo in sospetto. Naturalmente, per essere esatti, avevano aumentato in me i sospetti, non li avevano creati.

Non era discutibile: quel signore aveva una fortuna fantastica. Proprio quando succedeva qualche cosa di grave, lui si trovava lontano con persone evidentemente pronte a testimoniare e a giurare.

E pensai, prima, ad una bomba ad orologeria. Dovetti però scartare questa ipotesi perché, senza dubbio, il colpo sarebbe stato riconosciuto, se non la prima volta, almeno la seconda o la terza.

Bisogna quindi cercare qualche cosa di diverso. Qualche cosa di anormale.

Era indubitato il fatto che l'incendio era avvenuto per combustione del carburante. Ma come aveva fatto a farlo avvampare quando si trovava a qualche decina di chilometri di distanza, o meglio a qualche centinaio di chilometri?

Eppure avevo la convinzione che il delinquente fosse proprio lui.

Guardando per terra, vidi ad un tratto qualche cosa luococare. Non si trattava che di pezzetti di vetro. Li raccolsi e mi sorpresi vedendo che si trattava di vetro sottilissimo. Lo confrontai con i vetri che ricoprono gli strumenti di bordo e con i parabrezza. Quei frammenti erano molti più sottili. Sembravano vetro da orologio.

Fu proprio pensando all'orologio che mi balenò la soluzione.

Che cosa aveva fatto il nostro messere? Aveva studiato attentamente l'ora precisa in cui il sole entrava nel capannone dal finestri e ancora aveva studiato attentamente la direzione.

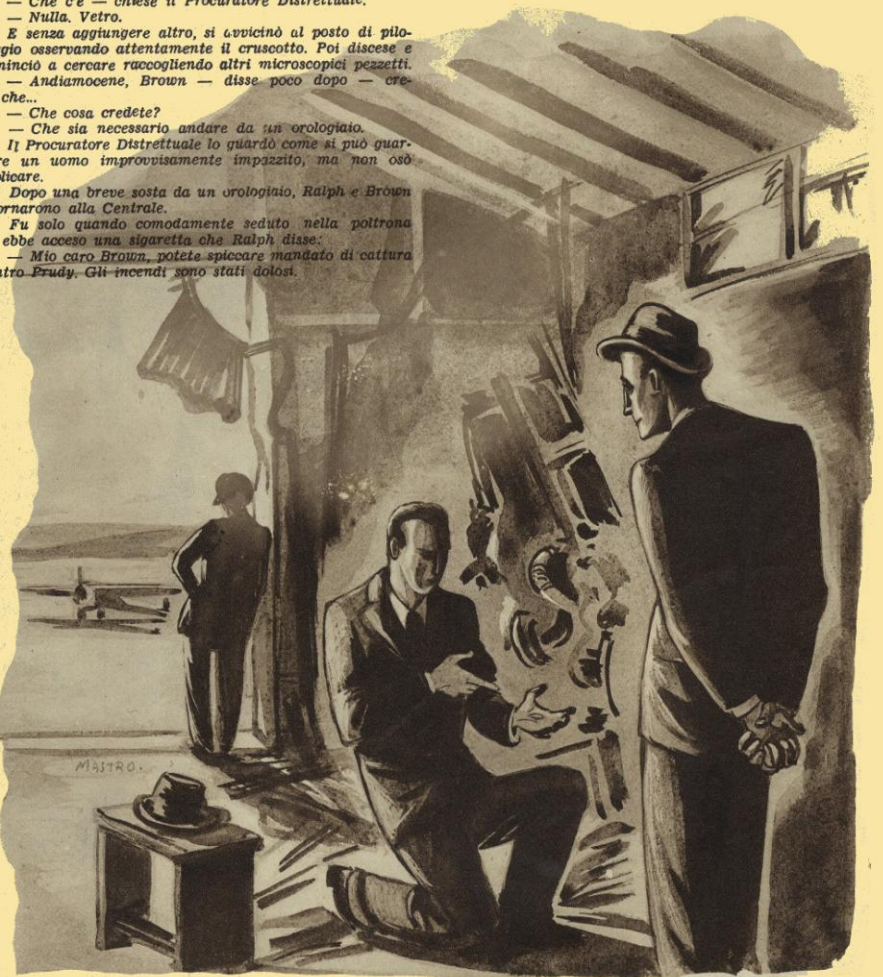
In possesso di dati precisi, la cosa gli fu facilissima.

Mise a terra, vicino all'apparecchio, una lattina di benzina, e fissò con un poco di mastice sull'orlo due vetri di orologio uniti insieme e ripieni d'acqua. La lente così formata, quando il sole la colpisse in pieno avrebbe proiettato sul carburante un raggio a temperatura altissima... Il resto veniva da sé.

Così egli, lontano, sapeva anche l'ora in cui l'incendio si verificava.

Non mi domandate perché non ha adoperato una lente? Ve lo dirò lo stesso: la lente anche in frantumi avrebbe destato, forse, un sospetto. Dei frammenti di vetro da orologio no, davvero!

CORDOVANCE



ROMANZO GIALLO  
UMORISTICO  
DI ENZO JEMMA

# Hanno rubato gli smeraldi!

(continuazione del numero precedente)

— Un momento, un momento, scusate! — fece con un sorriso amabilissimo Gervais. — C'è un piccolo errore, mio caro signore. Noi non siamo i ladri dell'Avvoltoio per la semplice ragione che siamo arrivati sul nostro apparecchio che si chiama Gazza. Questi agenti che ci hanno visto sbarcare possono testimoniarlo.

— E' vero — ammise uno — però stanotte ci hanno telegrafato da Huasteca l'imminente arrivo di altri due ladri a bordo d'un aeroplano chiamato Gazza.

— Già, già!... — convenne Gervais, sbirciando con un sorriso omicida Paul che abbassò la testa arrossendo. — E' stato un colpo da maestro, non c'è che dire. Quei due criminali dell'Avvoltoio hanno dell'ingegnaccio, bisogna riconoscerlo; ma voi, signor commissario, avete già capito tutto il trucco, scommetto.

— Che trucco?  
— Com'è andata la faccenda. I ladri dell'Avvoltoio, saputo che li inseguivamo, hanno spedito il telegramma di cui parla l'agente per imbrogliare le 'carte, capite? Dovreste, piuttosto, tener conto d'un radiogramma che vi abbiamo trasmesso non più di un'ora fa, nel quale confermavo la denuncia del ministro americano di Huasteca.

— Mi sembra abbastanza verosimile quello che dice costui — osservò il commissario rivolto agli agenti. — Che ne pensate? Io direi di rimmetterli in libertà e così potrei finire quella partita.

— Sarà meglio aspettare il direttore — obbiettò uno degli agenti. — Ora sta interrogando quegli altri.

— Addio, commissario! — gridò un giovanotto bruno affacciandosi all'uscio. — Vado in città; mi si è fatto tardi. La partita la riprenderemo domani.

— Sei un traditore, Pietruccio! — gridò, disperato, il commissario. — Mi lasci solo e abbandonato!

— Non posso fare altrimenti. Eccovi le carte e statevi bene! — rispose il giovanotto; e richiuse la porta dopo aver gettato sul tavolo un pacchetto.

— Scusate, — disse cortesemente Gervais al commissario. — Da quanto ho potuto giudicare, siete un appassionato della scopa, che è anche il mio gioco favorito.

— Anche voi lo conoscete? — esclamò gioiosamente l'altro.

— Sicuro! E lo trovo assai più interessante e ingegnoso del poker, del whist e di roba del genere. Vi propongo una cosa. Conoscete lo scopone scientifico?

— No! Che cos'è? E' difficile?

— Macchè! Per uno come voi, poi! E' come una scopa giocata in quattro, a due a due compagni. Si distribuiscono fin da principio tutte le carte. Basta aver buona memoria e un po' di logica.

— Ah, ma è meraviglioso! Ci sto! Cominciamo subito!

— Ecco, — continuò Gervais, sedendo al tavolo e cominciando a mescolare le carte. — I compagni potremmo essere io e il mio amico Paul e voi e uno degli agenti. Che ne dite? L'altro, se non vuole annoiarsi, può andarsene a spasso.

Il più giovane degli agenti colse la palla al balzo.  
— Vorrei fare un salto in città a comperar certa roba. Sarò qui prima d'un'ora.

— Va' pure! — consentì distrattamente il commissario, tutto assorto nella difficilissima impresa di tener dieci carte distribuite a ventaglio in una mano sola.

Nel frattempo Gervais cantarellava un'allegria canzonetta parigina.

— Conoscete il francese, signori? — chiese, gettando sul tavolo un'asso.

— So dire soltanto buon giorno quando voglio

chiedere che ora è — rispose il commissario facendo lietamente scopa.

— E io neanche quello — dichiarò l'agente, facendo scopa a sua volta col fante giocato da Paul.

Era un uomo intelligentissimo questo agente, che aveva in un lampo capito la tecnica e lo spirito del gioco.

— Peccato! — sospirò Gervais. — Perchè questa serenata a Giulietta è davvero carina — e, pur seguitando a giocare con studiata lentezza, continuò a cantarellare.

*Quando, o cara mia Giulietta, questa mano finirem, al mio segno, in tutta fretta, quei scemi stordirem. Sì, mia amabile Giulietta, sì, adorata mia Giulie....*  
— Sì, mia amabile Giulietta, sì, adorata mia Giulie...

— fece coro, pronunciando a modo suo, il commissario.

*Sulla bocca un bel bavaglio e legati mani e piè, Prenderemo i lor vestiti, dalla porta ce ne andrem. Sì, dolcissima Giulietta, sì, mia tenera Giulie...*

— E il sette bello è nostro! — annunciò giubilante il bravo commissario, raccogliendo le carte con un gran pugno sul tavolo.

— Siete davvero tremendo! — dichiarò Gervais, con finto rancore, mentre fissava Paul che faceva segno d'aver capito la canzoncina. Gettò un quattro di picche e riprese:

*Ce ne andrem dritti nel campo, dove l'avvoltoio sta Salterem bel bello a bordo e bel bel si filerà. Sì, adorabile Giulietta, sì carissima Giulie. Se capito m'hai davvero, il tuo naso hai da grattar Siamo intesi, o mia Giulietta? Ora gioca e non parlar!*

Con enorme soddisfazione di Gervais, Paul si grattò subito e con grandissima energia il malconcio naso.

Il gioco continuò senza altre canzoni.

Un quarto d'ora più tardi, Zùgoli, che aveva impiegato tutto quel tempo a documentare al direttore dell'aeroporto il vero essere suo e di Rodrigo, si fece alla finestra dell'ufficio.

— Chi sono quei due che salgono a bordo dell'Avvoltoio, direttore?

— Sono il commissario e un agente — rispose questi. — Forse vorranno perquisire la cabina.

Il motore dell'Avvoltoio strepitò, l'elica ruotò veloce, l'apparecchio si mosse, accelerando sempre più.

— Ma, ma... Che fanno? Non capisco... — balbettò il direttore.

— Capisco io, imbecille! — gridò Zùgoli, precipitandosi giù per le scale, seguito da Rodrigo.

Qualche minuto dopo, mentre già l'Avvoltoio dileguava nel cielo settentrionale, anche il direttore capì.

E fu quando, entrando nell'ufficio del Commissario, trovò questi e l'agente in camicia e mutande che mugolavano imbavagliati e legati in mezzo a una quantità di carte da gioco sparse.

Contemporaneamente uno snello monopiano di marca italiana, proveniente dal sud, posava le ruote sul campo di Beagle-Field.

XIII

## FA LA SUA APPARIZIONE EZECHIELE, CONSIGLIERE DEI FRATELLI WRIGHT.

Ed ecco che a distanza di pochissime ore dense di avvenimenti, ritroviamo Paul e Gervais in volo nuovamente a bordo dell'Avvoltoio.

I due compagni sono straordinariamente allegri e, conveniamone, con perfetta ragione. I loro piani sono riusciti perfettamente e gli ostacoli che hanno dovuto superare non fanno che dare maggior sapore alla vittoria. Che potrebbero desiderare di più? I due rivali, Zùgoli e Ximenes, sviati e, almeno per qualche tempo, trattenuti in arresto, e gli smeraldi sottomano, e stavolta davvero.

— Vuoi che mentre guidi dia un'occhiata in giro? — propone a un certo punto Paul.

— Facciamo il contrario invece — replica Gervais, guardando obliquamente il compagno. — Tu mi dai il cambio e io frugo.

— Bella fiducia, davvero! — brontola Paul di malumore.

— Per carità! — protesta Gervais. — Non è mica che non mi fidi, sai? E' che... Non so se mi spiego. Ci siamo capiti, è vero?

— Sì, sì, rigirala come ti pare, ma è la stessa cosa... Dove andiamo adesso? Qual'è il tuo piano? Mi pare che abbiamo poca benzina in serbatoio.

— Potremo tirare avanti un'ora scarsa. Un duecento chilometri...

— Fuori la carta allora, e scegliamo un aeroporto dove dirigerci.

— Fossi matto!

— Perché?

(Continua.)

ENZO JEMMA



Conoscete il francese, signori?

collaborazione dei giovani  
**L'ALBERO DELLA GUERCAGNANA**

**"Dite le vostre impressioni alla vista di un aeroplano in volo,"**

— Bello! Bello! — gridano i ragazzi quando vedono un aeroplano che passa veloce nel cielo.

Da quando sono divenuti aereomodelista e sento in me una certa coscienza aeronautica, non grido più come una volta alla vista di un velivolo, ma alzo il capo, scruto il cielo, vedo, ammiro e mi sento invaso da una viva gioia.

Il rombo del motore mi entra nell'anima e mi scuote, l'apparecchio pare ai miei occhi una visione maestosa, stupenda. Non vedo il pilota, ma il mio cuore lo sente e improvvisamente personifica l'eroe, lo fa presente, bello, magnanimo, più poetico dell'ala, più possente del motore.

Lo sento, quest'uomo ardentissimo, diverso dagli altri, che sfida la tempesta, le nubi, il vento.

Mi sento rapito dalla bella visione aerea che romba cantando al cielo e a Dio. Ammiro quell'insieme di metallo e di carne fusi insieme.

L'aeroplano passa veloce nel cielo, si libra nell'aria e romba, romba alacramente con quella magnifica, gioiosa voce che canta le canzoni della giovinezza.

La mia anima è tutta protesa ad ammirare l'uomo che vola. Vorrei essere come lui. L'ammiro e gli dico: «Beato te che in questo limpido cielo vivi; beato sei perchè puoi volare e nel tuo spazio dei cieli puoi godere la felicità».

**FOSCO MONTI**  
Prima Tecnica Industriale

**ATTERRAGGIO FORTUNOSO**

E' una bella giornata estiva: mi trovo all'aeroporto, e guardo con invidia i piloti che spiccano il volo verso il cielo azzurro con i loro rombanti apparecchi.

Volare! Volare! È sempre stato il mio sogno, fin da quando ero bambina! Ma non volare solamente come passeggera, cosa che ho già fatto diverse volte, ma come pilota! Ah, se avessi il brevetto!...

Ad un tratto mi viene un'idea... un'idea... I miei amici aviatori mi hanno spiegato minutamente come si pilota un aeroplano, e quelle parole sono rimaste impresse nel mio cervello. Se... ma no, è una pazzia!... Eppure devo fare qualche cosa, proprio non posso più resistere. E' un pericolo grande per me e per gli altri, ma non importa. Questo è il momento buono: un Caproni sta per decollare, ma il pilota, che era già salito nella carlinga ed aveva acceso il motore, discende forse per aver dimenticato qualcosa. E' proprio quello che desidero. Nessuno può vedermi perchè l'apparecchio mi è vicino e mi nasconde; indosso sveltamente un casco e un paio di occhiali abbandonati sull'erba, e mi arrampico sull'aeroplano: sposto lievemente la manetta del gas e l'apparecchio comincia a rullare.

Odo delle grida: il pilota nel ritornare indietro, s'è accorto che, grazie a me, l'apparecchio se ne sta andando senza di lui, e mi corre dietro, urlandomi disperatamente di fermarmi, e maledicendo il momento in cui mi ha insegnato la manovra del decollo. Ah, no! non voglio perdere una così buona occasione: do tutto gas e spingo in avanti la cloche per mettere l'aereo in linea di volo. L'elica fa quasi millesettecento giri al minuto: tiro dolcemente la cloche verso di me e l'apparecchio si stacca dal suolo. Finalmente sono in volo! Sola! Il mio grande sogno si è avverato! Il sole splende in un cielo di cobalto privo della più piccola nube: questo è il più bel volo della mia vita. Guardo in giù e ammiro la mia città: le case sembrano giocattoli, gli uomini formiche, il canale un nastrino verde. La brezza mattutina mi accarezza dolcemente il viso: sono felice, felice, felice! Volo! Quest'aeroplano lo conduco io, io sola! Sono pilota, finalmente! E non penso ad altro, non comprendo altro che questo, e salgo in alto, sempre più in alto...

Mi riscuoto come da un torpore: è passato molto tempo, e guardo il quadrante, che mi indica che non ho benzina che per

venti minuti. Ahimè! il campo dov'è andato? Fortunatamente, sebbene in una semi-incoscienza, non mi sono allontanata molto da Bologna, ma ho continuato a girarvi intorno. Abbassandomi alquanto, riesco ad individuare le strade, e dopo non molto scorgo l'aeroporto.

— Attenta — dico a me stessa — ch'è l'atterraggio non è una sciocchezza.

Mi sembra di essere alla distanza giusta: spengo il motore e comincio a spingere la cloche in avanti. L'apparecchio picchia, va giù più forte, sempre più forte... la terra mi viene incontro velocemente... vedo solo la rete metallica che cinge il campo... ahimè, non ho calcolato bene la distanza! Cerco di richiamare, ma ormai sono a quota troppo bassa: l'apparecchio va a finire contro la rete. Un bum! enorme, un acuto dolore al capo, e... «Signorina Di Russo, mi dica lei come si trovano i minimi comuni multipli di questo sistema!». La voce della professoressa di matematica (materica con cui ho un fatto personale), svegliandomi di soprassalto, mi ha fatto battere una zuccata nel muro a cui ero appoggiata, e mi strappa bruscamente al mio sogno, perchè il mio volo non è stato che un sogno, purtroppo!

Ma non sono ancora bene sveglia, e sotto l'impressione dell'atterraggio disastroso, rispondo: «Per atterrare bene si calcola che la distanza dal campo sia cinque volte l'altezza, si toglie il gas, si mette l'apparecchio in picchiata, e...». La mia risposta evidentemente fa andare in bestia l'insegnante: «Eseci immediatamente, signorina, e il due che le segno sul registro le insegnerà, spero, che a scuola si studia, invece di pensare a volare...».

**ANNA MARIA DI RUSSO**



Nel 1932 viene emessa, a beneficio della Società Nazionale «Dante Alighieri», una serie di 19 francobolli, filigrana Corona,



dentellati 14, dei quali 7 per posta aerea:  
1) 50 cent. bruno;  
2) 1 lira violetto;  
3) 3 lire rosso mattone;  
4) 5 lire verde;  
5) 7,70+2 lire azzurro cupo;  
6) 10+2,50 lire bruno seppia;  
7) 100 lire azzurro e oliva.

Tre sono le vignette:  
La macchina volante di Leonardo (fig. 11) per i numeri 1 e 5;



Leonardo (fig. 12), con la scritta «Pigliarà il suo primo volo empinando il mondo di stupore», per i numeri 2, 3, 4 e 6;



Leonardo (fig. 13), con la scritta: «L'uomo con le sue grandi ali facendo forza contro l'aria potrà soggiogiarla e levarsi sopra di lei» per il numero 7.  
Nello stesso 1932 viene emessa una serie di 17 francobolli, in commemorazione della morte di Giuseppe Garibaldi. Dei 17 valori.

7 sono per posta aerea (filigrana Corona, dentellati 14):

- 1) 50 cent. rosso;
- 2) 80 cent. verde scuro;
- 3) 1 lire + 25 cent. bruno rosso;
- 4) 2 lire + cent. azzurro;
- 5) 5 lire + 1 lira verde;
- 6) 2,25 + 1 lira carminio e grigio;
- 7) 4,50 + verde e bruno.

Questi ultimi due erano destinati, il primo per l'interno, il secondo per l'estero, ad affrancare lettere, comprendendo nel prezzo tanto la sovrattassa per posta aerea, quanto quella per espresso.

**MAURITIUS POSTOFFICE**



Il traffico sulle linee aeree italiane — Durante l'anno 1937, sulle 42 linee aeree italiane (km. 37.507 di sviluppo complessivo) sono stati volati km. 10.430.948 in ore 45.549 trasportando 173.748 persone, kg. 560.914.961 tra posta e giornali, kg. 1.678.350 di bagagli e kg. 491.469 di merci.

La linea che ha trasportato il maggior numero di passeggeri è la Roma-Cagliari con 556. Per la posta e giornali è in testa la Roma-Dire Dava-Addis Abeba, con kg. 18.393.445 seguita dalla Roma-Melilla-Cadice con 6.193.563 e dalla Roma-Tripoli (turistica) con kg. 4.127.936. Per le merci, la Roma-Addis Abeba è pure in testa con kg. 1.060.367, seguita dalla Roma-Cadice con 280.628 kg.

Storia di una rosa. — Quando la signora Dupeyron, attuale detentrica del primato femminile di distanza, sul terreno di Oranla-Sénia, prese posto, il 15 di maggio ultimo scorso, nella carlinga del suo «Aiglon», i rari testimoni della partenza furono assai meravigliati di scorgere, fermata con una spilla alla sua combinazione di cuoio, una piccola rosa dai freschi colori. Questa rosa, sterilizzata, rappresenta la portafortuna della nuova primatista. Essa la colse, or sono due anni, in campagna e la teneva in mano quando incontrò sul suo cammino una gitana che le propose di predirle l'avvenire.

La signora Dupeyron accettò. Nel suo linguaggio sibillino l'indovina disse che ella sarebbe andata molto alto e molto lontano a patto che avesse conservato per il più lungo tempo possibile la rosa che pochi momenti prima aveva colta. La profezia si è avverata.

Prodezze di colombi viaggiatori. — Un primato di velocità e resistenza ha battuto il colombo viaggiatore n. 58045, anno 1936, appartenente alla colombaia del rag. Vaccaro di Napoli, nella gara «Principe di Piemonte» disputatasi il 10 luglio sul percorso Vercelli-Napoli. La bestiola ha coperto la distanza di 700 chilometri in linea d'aria in 11 ore alla velocità di oltre 60 chilometri l'ora, presumibilmente senza soste, giungendo alla propria colombaia in perfette condizioni. Se si tiene conto del percorso effettivo compiuto dal colombo, ossia aumentando di un terzo la distanza in linea retta, la media raggiunta sarebbe di 85 chilometri l'ora.

**AEROMODELLISTI**

acquistate le  
**TAVOLE COSTRUTTIVE**  
dei modelli seguenti:

- Modello AP II, veloggiatore, riprod. apparecchio «Pirby Elite», 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, veloggiatore, L. 10.
  - Modello AP V, a elastico, riprod. «Koolhoven P. K. 55», L. 10.
  - Modello AP VIII, a elastico, riprod. «Fokker G. I., L. 12.
  - Modello AP IX, veloggiatore, riprod. «Rheinland», L. 12.
  - Modello AP X, veloggiatore, riprod. «Minimosa a. L. 12.
  - Modello AP XI, a elastico, riprod. «Klemm K. L. 35», L. 12.
- Eseguite i versamenti a mezzo C.O.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO  
Roma - Via S. Michele 22 - Telefono 580-680

**AEROPLANI MOTORI**



Cretech/37

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

**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

**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

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.

L'ULTIMO ALLORO CHE ANCO

RA MANCAVA AL TRIONFO

MONDIALE DEI MOTORI

**ISOTTA FRASCHINI**

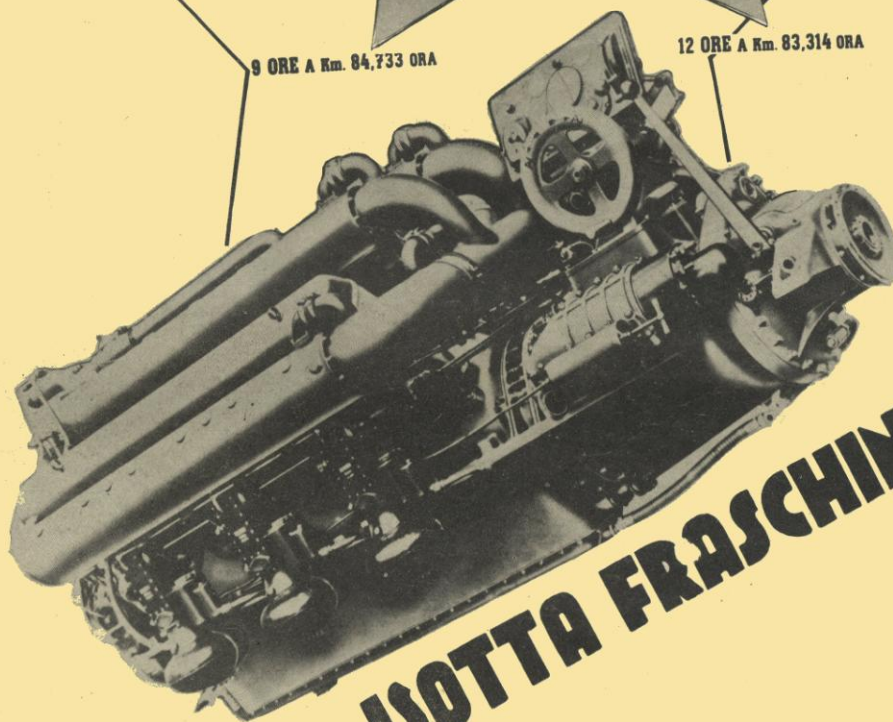
3 ORE A Km. 88,584 ORA

6 ORE A Km. 86,052 ORA

**CINQUE PRIMATI MONDIALI**

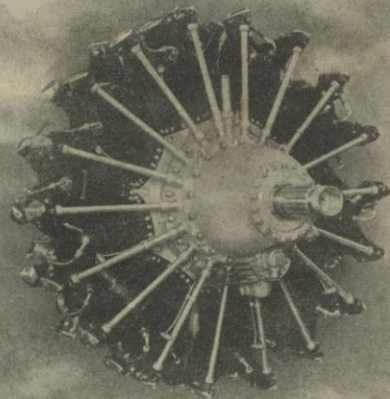
9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA



**ISOTTA FRASCHINI**

**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**

# L'AQUILONE

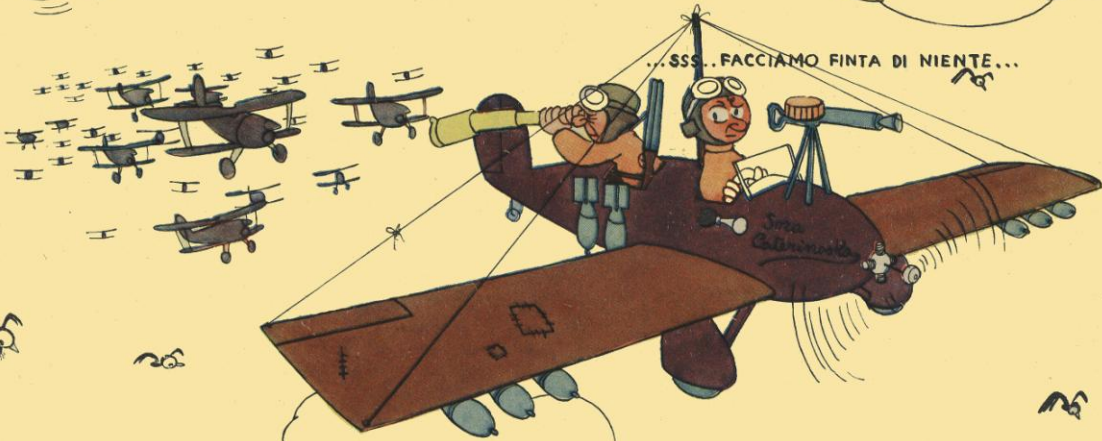
Settimanale per i giovani

- ADESSO FACCIO IL GIRO DELLA MORTE...  
- E NON HAI PAURA?  
- OH, NO: CHIUDO GLI OCCHI...



# PILOTI ROSSI

...SSS... FACCIAMO FINTA DI NIENTE...



- QUANTO CI VUOLE PER ABBATTERE UN "RATA"?  
- POCO: BASTA UN... "FIAT"...!

- NON VOLA: E' TROPPO PESANTE...  
- SE PROVASSIMO A TOGLIERCI IL MOTORE?

