

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



TOPI D'AEROPORTO. — *Non cominciamo a fare confusione! Tu ai motori, io alla coda.*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 35

28 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 DOPIO

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.



IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE

Conoscete Jack Donald? Supponendo di no, mi permetto presentarvi questo buffo tipo. Americano dalla testa ai piedi: alto, dinoccolato, sigaro in bocca e feltro sulla nuca. Senza occupazione fissa. Una modesta rendita che gli viene da una piccola miniera di zolfo in California gli permette di tirare avanti tra una stramberia e l'altra, senza dover pensare a guadagnarsi il pane, come accade alla maggior parte degli uomini.

Jack Donald, oltre alla miniera di zolfo in California, possiede uno sconquassatissimo monopiano vecchio di nove anni, che ama come fosse parte del suo stesso corpo. Si tratta di un aeroplano anfibo di nessuna marca precisamente, o, meglio, di più marche, Jack Donald l'ha infatti costruito con pezzi diversi, (il carrello l'ha costruito lui stesso) munendolo infine di un motore da 300 cavalli quasi nuovo acquistato in una maniera abbastanza bizzarra. (Questa ve la racconterò, un'altra volta).

Lo strano velivolo, battezzato dal suo proprietario «Coda di gatto» (chissà perché), ha reso celebre in tutti gli stati dell'Unione Jack Donald, e il nome di questi viene oggi adoperato dai bravi «yankees» per definire, per antonomasia, un pazzoide capace di tutto.

L'ultima americanata di Jack Donald servirà a farvi capire chiaramente di che tempra sia questo giovane pilota.

Una sera dello scorso mese, Jack Donald sedeva con degli amici al bar di uno dei moltissimi «clubs» newyorkesi. Il dialogo era quanto mai incoerente e strampalato — forse la causa di ciò aveva qualche gerito nella serata — quando ad un tratto sorse una vivace discussione.

Uno asseriva che l'Oceano Atlantico ormai era per gli aviatori non più notevole di uno scendiletto, e un secondo spergurava che solo apparecchi costruiti appositamente potevano varcare le oltre mille miglia di chilometri che separano gli Stati Uniti dall'Inghilterra.

Jack Donald entrò nella disputa con una baldanza che annichilò i presenti. «Scommetto cinquanta dollari con chiunque — gridò in maniera che tutti sentissero — che riesco ad arrivare a Londra partendo da New York con il mio vecchio aeroplano «Coda di gatto».

Gli amici erano caldi; il whisky e la disputa avevano lavorato di comune accordo per preparare il terreno adatto alla scommessa, e ci fu subito un grosso banchiere, noto come proprietario di alcuni quotidiani, che raccolse la sfida lanciata.

Dopo soli cinque giorni, Jack Donald decollava con il suo antidiluviano apparecchio dal porto di Nuova York, diretto a Londra.

Le prime sei ore di volo si svolsero in una maniera assolutamente encomiabile per l'età del velivolo. Alla settima ora, ecco un grosso temporale porsi fra i propositi del pilota e la realizzazione dei medesimi.

L'apparecchio per un po' resse agli urti del vento, poi, ad un tratto, il motore si fermò costringendo Jack Donald ad un forzato ammaraggio tra le onde irate dell'Atlantico in tempesta.

Il pilota si trovava nell'impossibilità di comunicare con alcuno a causa della mancanza a bordo di una benché minima stazione trasmittente, cosicché

non ebbe altro da fare che attendere con autentica rassegnazione che la Provvidenza gli inviassero un transatlantico.

Il miracolo avvenne: dopo due ore di sbalottamento continuo, passò il vicino un piroscafo da carico che trasportava legname in Inghilterra.

Jack Donald non volle essere preso a bordo: chiese ed ottenne (essendosi nel frattempo calmato il tempo ed il mare ritornato quasi tranquillo) di essere tirato su con tutto l'apparecchio.

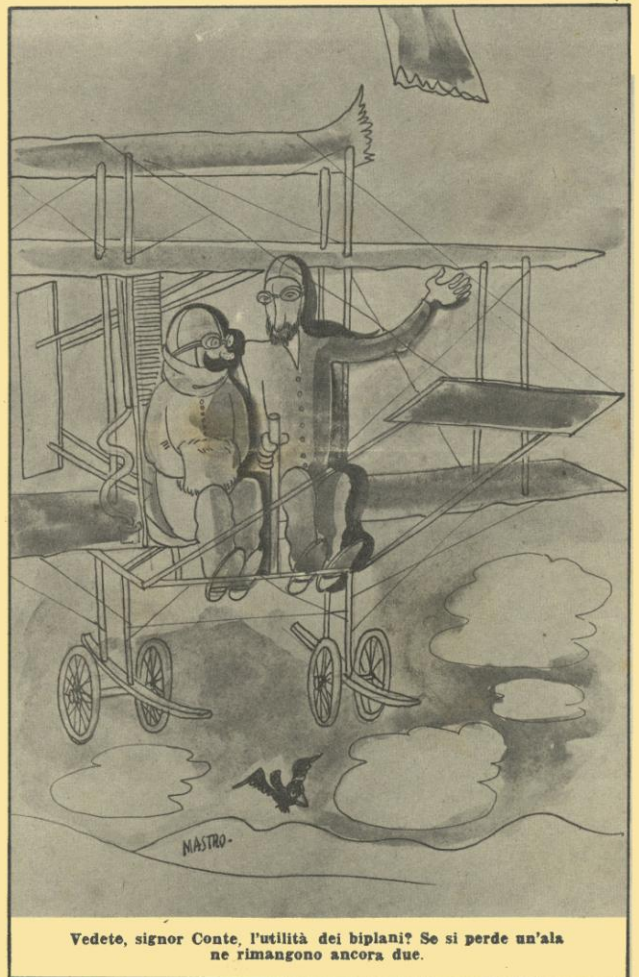
Una volta al sicuro, si fece dare abiti, viveri, liquori. Si cambiò e nutrì senza uscire dal suo abitacolo, tra l'enorme e giustificato stupore del capitano del piroscafo e del suo equipaggio.

Dopo quattro giorni la nave giunse a destinazione, e Jack Donald uscì finalmente dalla cabina dell'ancor più di prima sconquassato «Coda di gatto».

Fattosi rilasciare dal capitano del cargo un certificato attestante che egli non era mai uscito dal velivolo prima di toccare il suolo inglese, pagò il bravo lupo di mare per i suoi straordinari servizi, e telegrafò agli amici d'America che aveva vinto la scommessa, «essendo egli giunto a Londra in aeroplano».

Infatti, la scommessa, come poi ammisero, con quanto entusiasmo vi lascio immaginare, gli stessi scommettitori, era valida, poiché Jack Donald aveva fatto realmente il viaggio Nuova York-Londra in aeroplano. La variante dell'amaraggio e del trasporto a bordo di una nave non era contemplata dai regolamenti prima stabiliti, e il grosso banchiere si vide costretto a sborsare a Jack Donald la somma pattuita.

L'IMBONITORE



Vedete, signor Conte, l'utilità dei biplani? Se si perde un'ala ne rimangono ancora due.

EROISMO LEGIONARIO NEL CIELO DELL'EBRO

Quando si penserà a compilare la storia della guerra civile che arde attualmente in Spagna, all'Ebro verrà certamente riservato il posto che ha nella storia della nuova Italia il Piave. Infatti, come il Piave fu per tanto tempo una linea di confine tra i due eserciti combattenti sul fronte italo-austriaco, così l'Ebro è stato ed è ancora in questo momento un « vallo » eretto dalla natura tra nazionali e repubblicani spagnoli, i quali, ora su di una riva ora sull'altra, lottano accanitamente per riuscire a portare oltre lo sbarramento liquido del fiume la propria bandiera.

Per questa grande battaglia, che ci ricorda appunto per le caratteristiche materiali e per la sua importanza decisiva quella che fu combattuta in Italia nel 1918 sulle sponde del Piave, i due comandi avversari hanno mobilitato tutte le loro forze, facendo convergere su quel punto del fronte i corpi migliori e meglio armati, le divisioni motorizzate, un enorme numero di carri armati, quasi tutta l'artiglieria e l'aviazione esistenti sul territorio spagnolo.

L'incarico di sferrare sul nemico il colpo di maglio, che dovrà decidere delle sorti della grande battaglia, è stato affidato dal comando nazionale all'aviazione legionaria, e, senza conoscere le sode, dal primo momento in cui è avvenuto l'urto tra i due eserciti, procede sistematicamente alla precisa ed inesorabile demolizione di ogni forza nemica, materiale e morale.

Questo formidabile collaudo dell'efficienza dell'Arma Aerea in una battaglia di grandi proporzioni ha messo ancora una volta in rilievo l'altissimo valore e la sublime abnegazione dei piloti legionari, creando una fulgida serie di epiche gesta che costituirà certamente una delle più belle pagine della cronaca di questa grande e decisiva battaglia.

Un mirabile esempio dell'eroismo legionario ci è dato dalla fine del capitano pilota Lamberto Fruttini, uno dei primissimi volontari del « Tercio », alla cui memoria è stata ora proposta la medaglia d'oro al valor militare.

L'affrettata costruzione da parte dei rossi di alcuni ponti sull'Ebro aveva reso necessario, per lo svolgimento a vantaggio dei nazionali della battaglia in corso, che tali vie di comunicazione tra le due sponde venissero tagliate.

Fu assegnato l'incarico all'aviazione legionaria, dimostratasi, specialmente nelle azioni di bombardamento, efficacissima coadiuvatrice delle forze nazionali di terra.

Una mattina — il cielo si era appena tinto di rosa alle prime luci dell'alba — una squadriglia di « Br 20 » e di « S 79 » si levava in volo da un campo prossimo al fronte dell'Ebro.

Poco dopo il fiume veniva raggiunto. Sul nastro luminoso i ponti di fortuna preparati dai bolscevichi, e che erano serviti a questi per passare in gran numero durante la notte sull'altra sponda, spiccavano nitidamente come trattini neri tirati con la penna dalla mano di un attento calligrafo.

Intorno alle rive è evidente l'addensarsi delle truppe rosse. I rettangoli degli autocarri si muovono lenti nel formicolio indeciso degli uomini. Si scorgono cannoni, carrette, gruppi di quadrupedi. In taluni punti, dove certo il movimento è più intenso, nuvole bambagiose di polvere nascondono le cose e gli uomini.

Ecco che le linee dei ponti passano sotto i traghetti di puntamento: una pressione sulla leva di scatto e i pesanti fusi di acciaio carichi di tritolo scivolano silenziosamente nel vuoto.

Uno dopo l'altro gli apparecchi abbandonano il loro carico.

Sul terreno lontano, che sembra un tappeto o un arazzo dipinto che scorra lentamente sotto le fusoliere dei bom-

bardieri, si accendono improvvisamente le vampe dei primi scoppi. Le salve tracciano linee rosse, come possenti nerbate assestate sul derma verdastro della terra. Poi, subito, le ferite ribollono vomitando nubi di fumo nero, che aumentano sempre più, denso, pesante come bitume che esca a fiotti da crepacci del suolo.

Le strisce dritte delle salve traggono le rive, attraverso il fiume, cancellano il disegno paziente dei ponti di fortuna.

Quando il fumo finalmente si dirada, gli aviatori scorgono il nastro del fiume scorrere ininterrottamente tra le sponde forate dagli scoppi.

Gli obiettivi sono stati raggiunti. Gli apparecchi volgono le proue verso la loro base.

Ma ecco che ora la reazione antiaerea insorge violenta, colerica. Il cielo, intorno ai valorosi bombardatori, si punteggia di batuffoli bruni. Le batterie vomitano raffiche dietro raffiche contro i velivoli che si allontanano sempre più. I globi di fuoco delle esplosioni nascono improvvisi nel vuoto presso le fusoliere lucide degli apparecchi, muovendo l'aria in gorgi entro i quali le macchine piombano con grandi urti.

Il tiro è preciso.

D'un tratto una granata da settantacinque raggiunge un bimotore « Br.

20 » sulla prua. Una vampata terribile, uno schianto, l'urlo acuto delle lamiere strappate. La fusoliera è aperta, davanti e sopra. La torretta del mitragliere è stata asportata dalla forza dell'esplosione. Ora tutto da dentro vola fuori, stucchiato dal gorgo d'aria formatosi nell'interno della fusoliera mutilata. L'apparecchio precipita, ferito a morte. Il sergente motorista Ceruti, ucciso sul colpo, giace incastrato tra lamiere contorte ed aste spezzate.

Il comandante, capitano Fruttini, sale dalla cabina di puntamento ove si trovava, corre al posto di pilotaggio, dove il maresciallo Moro, aggrappato ai comandi, tenta risollevarlo la macchina.

Ma sì, i comandi ancora funzionano, l'apparecchio riesce a seguire la volontà del pilota...

Però è impossibile volare: lo scoppio ha squarciato i serbatoi della benzina, e il prezioso elemento vitale del motore sgorga impetuosamente dalle falle e dilaga sul pavimento della fusoliera, ammorbando l'aria con i suoi effluvi pericolosi.

Inoltre, un motore tace.

Il capitano Fruttini ordina al tenente Bertelli di far lanciare l'equipaggio. Il marconista Pellizzari, l'armiere Carlini e il sergente maggiore Lombardi si gettano nel vuoto, affidandosi alla seta robusta dei paracadute.

La macchina plana ad una velocità tremenda. Solo cinquecento metri separano ormai il rotame aereo dal terreno. Il capitano Fruttini ordina anche a Bertelli di lanciarsi.

Rimarrà lui, con il maresciallo Moro, per tentare di riportare alla base il grande bimotore ferito.

Trasfondendo tutta la loro energia, tutta la loro volontà nei comandi del velivolo, i due eroici piloti riescono a trascinare nell'aria il relitto.

Le linee nazionali sono ormai vicine. Potrebbe anche il capitano Fruttini, insieme al fedele maresciallo Moro, lanciarsi con il paracadute verso la terra che sale sempre più rapida, abbandonare quel tragico resto di velivolo, che può da un momento all'altro trasformarsi in una bara. No: Fruttini è deciso, a rischio della propria vita, a riportare la macchina che gli è stata affidata sul campo da cui è partito per la missione di guerra.

Finalmente dalla terra brumosa nasce improvviso il quadrato chiaro dell'aeroporto incorniciato dai tetti mimetici delle costruzioni. Sale rapido verso il velivolo, ondeggiando, ingigantendo sempre più.

La velocità di discesa del bombardatore è spaventosa. Non è una planata, è quasi una caduta, e, vista da terra, deve fare terrore.

Dal campo notano che anche una ruota manca al velivolo ferito che torna: come potrà atterrare? Ecco: pochi metri separano ormai gli audaci dal suolo. Il pilota tira a sé il volante, « richiamando » il rotame per prepararlo al contatto con il suolo.

Ma la morte attende gli eroi qui, dove essi credono invece di trovare la salvezza. Un'improvvisa raffica di vento investe l'apparecchio e lo abbatte.

Le ali stanche del velivolo mutilato si ripiegano, si chiudono per sempre. Sembrano proteggere il riposo dell'eroico capitano Fruttini, che insieme al maresciallo Moro e al sergente Ceruti dorme il sonno eterno.

M. G.



Visioni della grande battaglia dell'Ebro: « caccia » legionari della « Cucaracha » in procinto di partire per il combattimento

L'OFFESA AEREA

Il miglior metodo per affrontare un problema è sempre stato quello di prevederne e prevenirne gli sviluppi, piuttosto che correre ai ripari ad avvenimenti già verificatisi. Perciò anche nel campo dell'offesa aerea, e della relativa difesa, il primo passo verso la protezione si è fatto nel senso di prevedere e prevenire le incursioni, prima ancora di rimediare ai danni da esse causati.

Queste due cose apparentemente semplici — prevedere e prevenire — sono in ogni caso dell'esistenza sempre difficilissime; in modo particolare nel campo dell'offesa aerea. In un nostro precedente scritto (1) ci siamo occupati di quelli che sono i mezzi di cui si serve l'offesa dall'alto; qui parleremo del modo come questa offesa viene attesa, avvistata, e come si tenta di eluderla o deviarla; in poche parole, nelle righe che seguono ci sforzeremo di chiarire tutti i diversi avvenimenti che portano fino all'allarme.

Ogni Paese civile che si preoccupa dell'eventualità di un'aggressione aerea sul suo territorio, predispose tutto un sistema per prevedere e prevenire l'offesa dall'alto, coadiuvato, naturalmente, da un altro sistema destinato ad intervenire successivamente, ad incursione avvenuta, sia per reprimere perseguitando chi l'ha fatta, sia per rimediare ai danni eventualmente prodotti.

Da tale discorso generico possiamo cavare subito una specie di schema generale delle operazioni che un'incursione aerea provoca in chi è costretto a subirla; ed ecco tale schema.

I mezzi per prevedere l'offesa aerea sono costituiti essenzialmente — trascurando i mezzi occulti, quali potrebbero essere lo spionaggio e le informazioni militari e politiche — da una rete di posti di avvistamento, coadiuvati da centri di raccolta delle notizie che sono atti a vagliarle e dedurre da esse la rotta degli aerei assaltatori, e quindi dai comandi della difesa dislocati in tutti i punti tipici che, fin dal tempo di pace, si ritengono come probabili obiettivi del nemico. Quando la notizia dell'approssimarsi della minaccia aerea è pervenuta ai centri minacciati, allora entra in azione il meccanismo della difesa, che consta, come è noto, di due parti: la difesa attiva e quella passiva. La prima è costituita dai reparti di aviazione da caccia preposti specificamente, o no, alla difesa degli obiettivi prescelti dall'avversario, reparti che hanno il compito di affrontare in volo i bombardieri e cercare di impedirne l'azione; e dai reparti di artiglieria controaerei, dislocata sul posto (postazioni fisse) o concentrabile in esso (postazioni mobili, in genere autoportate), i quali, coadiuvati eventualmente da reparti fotoelettrici se l'aggressione avviene di notte, hanno egualmente il compito di impedire l'azione dei bombardamenti.

In quanto alla difesa passiva — di cui ci occuperemo esclusivamente in queste note — essa comincia precisamente con l'allarme. Prima di passare ad essa però, naturalmente, vogliamo approfondire un po' tutto il meccanismo che precede e cui abbiamo ora accennato.

L'avvistamento degli aerei assaltatori era già cosa molto difficile durante la Grande Guerra, epoca nella quale tanto l'offesa che la difesa erano nel primo stadio del loro sviluppo. Gli avvistamenti di aeroplani da bombardamento erano relativamente facili per le incursioni diurne, dato che la quota di volo non era mai molto grande; tuttavia, specie se l'assaltatore aveva l'avvertenza di venire sull'obiettivo col sole alle spalle, o se lo faceva alla prima luce dell'alba, l'avvistamento era sempre piuttosto problematico; il nemico veniva localizzato solo quando era «udibile», cioè troppo tardi per una difesa efficace se l'avvistamento avveniva dal suo bersaglio. La difesa era possibile se l'avvistamento veniva fatto da posti discretamente lontani dall'obiettivo: questo nel caso di incur-



Allarme!

sione diurna. Nel caso di incursione notturna, il problema era più difficile, e la sua soluzione interamente affidata all'azzardo; i raggi delle fotoelettriche frugavano il cielo, guidandosi approssimativamente sui rumori che si potevano udire, ed una volta raggiunto il velivolo, o i velivoli, ne permettevano la mira all'artiglieria. Tutto questo era di un'efficacia molto relativa.

Oggi si sono fatti notevoli progressi nei due sensi. Intendiamo dire che tanto l'apparecchio quanto la difesa hanno entrambi progredito, benché non si possa dire se in proporzioni uguali. I progressi che ha fatto l'assaltatore possono riassumersi in tre punti fondamentali: maggiore quota di volo (ora i bombardieri giungono sull'obiettivo, e vi eseguono il lancio, ad una quota di 4 o 5000 metri); mimetizzazione mimetica, che diminuisce le possibilità di avvistamento diurno; applicazione di silenziatori allo scarico dei motori, cosa non generale ma certamente efficace contro l'avvistamento fonico, se così possiamo esprimerci.

La difesa invece ha progredito mettendo a punto numerosi strumenti destinati alla segnalazione degli aerei, ed al ritrovamento della loro posizione con buona approssimazione. I più diffusi ed efficaci di questi strumenti sono quelli basati sulla captazione dei suoni emessi dal velivolo. Enormi «orecchioni», cioè trombe capaci di captare anche suoni piccolissimi, montati su supporti orientabili onde permettere la localizzazione della «direzione» di provenienza del suono, e ad inclinazione variabile per stabilire egualmente l'inclinazione di questa direzione di provenienza del suono, e quindi indirettamente la quota dell'aereo, costituiscono la parte essenziale di questi strumenti; il suono dagli orecchioni è convogliato e concentrato in brevi condotti che vengono posti, come una cuffia radiofonica, alle orecchie dell'uomo addetto al posto di ascolto. Egli, percepito un suono, muove il suo apparecchio opportunamente in modo da individuare la direzione secondo la quale esso si sente più forte; in quella direzione se ne trova l'origine, cioè l'aereo avvistato. Se di giorno, allora

entrano in gioco gli apparecchi ottici di avvistamento, che cercano di individuare il tipo dei velivoli, la loro quota, la loro direzione di volo; se di notte invece, vengono accese le fotoelettriche, dopo aver dato loro il necessario orientamento, e se la manovra è svolta con precisione i fasci delle loro luci dovrebbero, all'accensione stessa, concentrarsi tutti sull'apparecchio in volo.

Oltre a questi apparecchi fonici, altri ne sono stati studiati, basati su diversi principi, e destinati ciascuno a captare una qualche specie di energia che si irradia da un aeroplano in volo; così si sono tentati strumenti basati sull'elettromagnetismo, che dovrebbero avvertire le scariche generate dai magneti dei motori, o quelle delle radio di bordo; strumenti basati sulla penetrazione dei raggi calorifici, cioè che dovrebbero rivelare gli aerei attraverso le radiazioni infrarosse emesse dai corpi caldi al loro bordo (essenzialmente i motori), e così via. Inutile dire che questi sistemi hanno unicamente valore teorico, dato che la sensibilità degli apparecchi è sproporzionata alla debolissima intensità delle radiazioni che dovrebbero captare.

Limitandoci ai segnalatori fonici, oggi universalmente usati, osserviamo che il loro impiego — cosa che scatua direttamente dalla descrizione che ne abbiamo data — non è immediato, ma che abbisognano di un certo tempo per individuare la sorgente dei suoni, cioè i bombardieri in volo nel nostro caso specifico. E' ovvio allora sottolineare il fatto che essi hanno una grande efficacia ed un ottimo impiego quando si trovano lontani dagli obiettivi dei bombardatori, mentre, se installati nelle loro immediate vicinanze, non possono intervenire tempestivamente.

Questa osservazione ce ne suggerisce subito un'altra: che gli obiettivi posti troppo vicini alle frontiere, oppure quelli situati sul mare o poco lungi dalla costa, in altre parole tutti quegli obiettivi che non hanno una sufficiente fascia di territorio nazionale organizzato con posti di ascolto tra loro e l'aggressore, non possono

materialmente essere preavvisati dell'attacco aereo. Prendendo come esempio un bombardiere che si sposti a 360 chilometri orari, che significa 100 metri al secondo, una fascia di territorio nazionale e sorvegliato di 30-35 chilometri rappresenta solo cinque minuti di tempo tra il passaggio della frontiera ed il lancio delle bombe: 5 minuti durante i quali si sarà appena accertata la presenza della minaccia aerea!

Da queste semplici affermazioni risulta l'aleatorietà della difesa attiva, che può non essere in tempo ad entrare in azione; aggiungendo a questo l'aleatorietà della sua azione (la caccia deve prendere quota, incontrare l'avversario e poterlo attaccare, mentre per l'artiglieria sono ben note le difficoltà presentate dal tiro antiaereo) si definisce ancor meglio la necessità della difesa passiva.

Trascurando ora il caso della sorpresa dovuta alla velocità dell'aggressore, vediamo nel caso generale come agisce la rete di allarme. Gli avvistamenti successivi degli assaltatori portano alla localizzazione dell'assalto; precisato questo, le autorità interessate vengono avvertite, e mentre la difesa attiva si prepara, scocca l'allarme nei centri abitati.

I mezzi per dare l'allarme fin qui escogitati sono numerosissimi, ottici, acustici, telefonici, ecc. In Italia non se ne è ancora scelto uno in modo definitivo ed uniforme per tutto il Paese, ma la maggioranza adottata nei diversi centri è di tipo acustico. Si tratta di sirene, che danno un suono grave facilmente riconoscibile fra quelli delle diverse segnalazioni abituali, che significano il principio e la fine dell'allarme.

Al suo iniziarsi la difesa passiva deve cominciare a funzionare, ed a funzionare con calma e precisa tempestività, a scanso dei gravissimi inconvenienti che il panico, o semplicemente la confusione possono generare. Della difesa passiva in tutti i suoi diversi particolari e sviluppi, diremo separatamente.

SICULUS

(1) Vedi «L'aquilone» N. 32 del 7 agosto XVI, nell'articolo «Offesa».

IL PARACADUTE FRENO

L'aquilone, che con simpatica prontezza assolve il suo compito di educazione formativa della gioventù italiana per la passione aviatoria, esattamente informato, come sempre, ha dato notizia della priorità italiana sull'applicazione del paracadute-freno per aeroplani, che è stata considerata da taluno come una innovazione inglese.

L'aquilone, nel pubblicare la notizia delle nuove disposizioni del Ministero dell'Aria britannico, ha aggiunto che sin dall'11 settembre 1928 l'allora tenente pilota Prospero Freri brevettava un dispositivo di « frenamento aerodinamico » il quale conteneva, pressappoco, la sostanza delle odierne innovazioni dell'aeronautica britannica.

Mi sia pertanto consentito di fornire qualche delucidazione illustrativa su ciò che è stata una innegabile precedenza italiana in una delle tante applicazioni della tecnica paracadutistica, di cui il nostro Paese può con legittimo orgoglio vantare un primato.

L'invenzione del paracadute ha avuto finora un rapido e costante sviluppo evolutivo, e il paracadute di tipo italiano ha uno stato di servizio che gli permette di definirsi il congegno più anziano e più moderno insieme, inquantochè, col precedere gli altri tipi nelle innovazioni, è anche diventato imbattibile negli aggiornamenti costanti.

I miei studi, pertanto, hanno cercato sempre di seguire di pari passo i continui sviluppi della tecnica aeronautica per equipararmi senza indugi la tecnica paracadutistica.

Ecco perchè nel riprendere le vecchie esperienze, che rimontano ormai a dieci o dodici anni fa, ho trovato nuove applicazioni dei paracadute-freni agli aeroplani ad alta velocità. Il problema è arduo e richiede un lungo periodo di esperimenti; ma i risultati finora ottenuti si possono considerare soddisfacenti, perchè le soluzioni trovate sugli apparecchi caccia sono state brillantissime.

Il paracadute-freno, convenientemente studiato per una robusta costruzione, capace, cioè, di sostenere il peso totale dell'apparecchio di piccole proporzioni, con sistema ammortizzante e con un cavo distanziatore adatto a tenere il paracadute alquanto lontano dalla scia dei vortici dell'elica, ha pienamente risposto alle mie previsioni.

Tutto il congegno è contenuto in una piccolissima scatola in duralluminio collocata nell'interno della fusoliera, e precisamente nel terminale di coda, proprio nel punto dove questo è ancorato ad un apposito gancio assai robusto, in condizioni, cioè, di trattenere l'azione del frenaggio e di liberarlo insieme quando l'aviatore lo crede opportuno.

A mio avviso, oggi l'impiego del paracadute si impone nelle viti accidentali (specialmente in quella piatta), ove spesso gli apparecchi incorrono per varie ragioni. In questi casi il paracadute-freno può quasi sempre ristabilire l'assetto normale del velivolo. Ma sono portati gli apparecchi da caccia, allorchè in caso di pericolo il salvataggio col paracadute personale si rende alquanto difficile, il paracadute-freno trova il suo naturale impiego. In questo caso l'aviatore che ricorre all'estrema salvezza del paracadute urta nella grande difficoltà ad uscire dall'apparecchio per la possente resistenza dell'aria. Esso quindi deve prima frenare la velocità dell'aeroplano col paracadute-freno, e poi salvarsi col paracadute personale. Quando l'apparecchio precipita, il paracadute-freno obbliga ad una posizione fissa perchè l'attenuato dalla coda, e l'aviatore è perciò in condizioni di poter più facilmente abbandonare il suo posto di pilotaggio.

Un altro caso di utile impiego del paracadute-freno è negli atterraggi fortuiti fuori campo. Azionato a pochi metri da terra, il paracadute riduce notevolmente la velocità di atterramen-

to dell'apparecchio e lo trattiene anche dalle eventuali capottate.

L'impiego, dunque, del paracadute-freno può rappresentare un aiuto risolutivo agli aeroplani che precipitano in vite per il fatto che può rimetterli in volo normale, e in ogni caso disperato, può facilitare il salvataggio dell'aviatore che trova nella riduzione di velocità una maggiore libertà di manovra per l'uso del paracadute personale. Naturalmente, tale utilità di impiego del paracadute-freno è stata già riconosciuta dalla Regia Aeronautica, e sui nostri moderni caccia sono già stati installati alcuni esemplari in linea sperimentale. Degli eccellenti risultati degli esperimenti ho già detto.

Si può pertanto concludere che a dieci anni di distanza troviamo rinfrescate da fonte inglese le nostre vecchie idee. Ma noi non abbiamo aspettato, si capisce, lo stimolo straniero per tenerci desti. Restiamo sempre in linea, in una costante ansia di ricerche per assicurare alla nostra aviazione un effettivo primato, e il primato della potenza si accompagna anche ad un primato dei mezzi di salvezza.

Il salvataggio degli apparecchi e il salvataggio degli aviatori è in cima ai nostri pensieri, e la tecnica paracadutistica italiana, nonostante qualche

spiacevole misconoscimento, è all'avanguardia di ogni conquista.

Tutte le occasioni, come questa, possono servire a ricordarlo, e i lettori de L'aquilone, informati di quanto si fa in Inghilterra, sono così assicurati di quanto si è fatto e si va facendo in Italia per l' indefinito progresso del paracadute.

PROSPERO FRERI

IL VOLO DEL BRANDENBURG

Il giorno 11 corrente, l'aeroplano civile tedesco « Brandenburg » Focke Wulf 200, tipo « Condor », munito di quattro motori B.M.W. di 750 C.V. ciascuno ed appartenente alla Compagnia aerea Lufthansa, ha spiccato il volo dall'aeroporto berlinese di Tempelhof in direzione di Nuova York dove ha atterrato felicemente dopo 24 ore, 56' e 37", coprendo 16397 chilometri alla media di 255 Km. all'ora.

L'equipaggio era composto dai piloti Henke e von Morau, dal radiotelegrafista Koder e dal motorista Dierberg. Ripartito da Nuova York alle ore 13.3 (G.M.T.) del giorno 13, il « Condor » ha raggiunto nuovamente Berlino dopo 19 ore e 54' ad una media oraria di chilometri 335. Nell'andata l'apparecchio ha dovuto navigare ad una quota di 2000 metri lottando contro venti contrari che hanno raggiunto la velocità di 80 chilometri, mentre al ritorno ha approfittato dei venti favorevoli di 50 chilometri l'ora alla quota di 4000 metri. Tanto alla partenza da Berlino, quanto al ritorno da Nuova York, è stata caricata una medesima quantità di benzina, circa 9000 litri.

Le autorità e la popolazione della capitale del Reich hanno accolto il valoroso equipaggio con le più entusiastiche acclamazioni ed il Fuehrer gli ha inviato un caloroso telegramma di felicitazioni. Nel saluto di benvenuto indirizzato agli aviatori, il Sottosegretario generale Milch ha detto che il progetto iniziale era quello di un giro intorno al mondo ma, dato che simile prova era stata compiuta recentemente da Howard Hughes, i piloti tedeschi, per spirito di cameratismo, non hanno voluto tentare la stessa impresa.

La bellissima affermazione dei quattro aviatori tedeschi, che in tre giorni e mezzo hanno trovato il tempo di andare a Nuova York e di ritornare dopo essere rimasti un giorno e mezzo negli Stati Uniti, effettuando due voli di 6300 chilometri sopra l'oceano, annuncia l'era delle trasvolate commerciali sopra l'Atlantico nord. Il Focke Wulf 200 tipo « Condor » non è un apparecchio da primato ma, come si è detto, è un quadrimotore civile della Lufthansa. Una messa a punto metodica ha preceduto il volo che si è svolto senza il minimo incidente, con una precisione ed una regolarità degne di una normale linea aerea.

Come il volo di Howard Hughes realizzato con un « Lockheed Electra 14 » egualmente in uso sulle linee civili americane e come quello del « Mercury », così pure l'impresa del quadrimotore tedesco ha rivelato le grandi possibilità di un servizio aereo sopra l'Atlantico nord. Ed il fatto che tutte queste recenti affermazioni siano state compiute quasi nello stesso momento in cui altre Nazioni atlantiche, come la Francia e gli Stati Uniti, si accingono alla medesima prova, fa prevedere una realtà che il progresso continuo rende ogni giorno più vicina.



Il quadrimotore « Brandenburg » in volo.



Il « Brandenburg » sul campo berlinese di Tempelhof.

nel mondo del volo silenzioso

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

(continua dal num. precedente)

La parte più difficoltosa è il corso fino all'attestato A; il B è molto più facile, mentre il C ridiventa più scabroso. Se si disegna una curva tempo-progresso si trovano dei gradini che sono poi immancabilmente seguiti dalle ricadute. Dopo un forte progresso l'allievo deve essere frenato un po', altrimenti si rovina tutto.

La posizione del timone di profondità dipende dal peso dell'allievo. Bisogna evitare che azionando gli alettone l'allievo tocchi involontariamente anche il timone di profondità. I primi voli si fanno concentrando tutta l'attenzione dell'allievo sugli alettone; in seguito si insegna l'uso dei timoni di profondità e di direzione. L'allievo deve « sentire » l'apparecchio; per lui non esiste un timone di profondità, ma solo un timone di velocità. Nelle prime virate è meglio insegnare il contemporaneo azionamento degli alettone e del timone di direzione, mai dare la precedenza al timone di direzione.

Dopo l'attestato B si deve fare qualche volo davanti al costone con vento debole; il volo di brevetto C non deve durare oltre i 15', per evitare fenomeni di stanchezza.

Non bisogna spingere troppo l'attività di volo: conviene saltare un pomeriggio ogni 3-4 giorni (andare a nuotare ecc.). Facendo dell'attività razionale si fa l'attestato A con 35 lanci, il B e il C con 15 lanci ciascuno. Le scattate possono essere diminuite fino ad un rapporto di circa 1:1000.

Mentre Elsnic parla di problemi che riguardano qualsiasi scuola di volo a vela, in qualsiasi paese essa sia fatta, un rappresentante dell'estremo settentrione, il finlandese Ing. Stahle di Helsinki, ci presenta un aspetto del volo a vela che noi non conosciamo che per qualche eccezionale situazione meteorologica: la scuola di volo a vela sotto la neve. E' in queste condizioni che i finlandesi hanno elaborato e

studiato un mezzo di lancio da noi completamente e giustamente trascurato: il rimorchio coll'automobile.

« In Finlandia il rimorchio coll'automobile ha trovato un campo d'azione vastissimo, poiché i numerosissimi specchi d'acqua di cui abbonda il paese offrono, per una buona parte dell'anno, altrettante superfici di ghiaccio, sulle quali tale attività può svolgersi molto agevolmente.

L'attività aviatoria sportiva viene svolta dall'Associazione Finlandese per la difesa antiaerea (43 sezioni). Tutti gli allianti, in totale 88, sono stati costruiti dai membri dei 33 gruppi di costruzione. Tali gruppi si trovano perfino al di là del circolo polare. I posti direttivi sono tutti onorari. All'attività di volo, del resto gratuita, sono ammessi coloro che abbiano prestato più di 200 ore di lavoro in laboratorio. Si impiegano normalmente i seguenti tipi di allianti: Grunau 9, id. carenato, Baby II e Bussard. Inoltre sono stati costruiti alcuni Zögling, Wzona e Komar. Fin dal 1935 esiste una scuola centrale a Jämijärvi, dove vengono praticati tutti i sistemi di lancio, compreso il rimorchio aereo. I primati nazionali sono: 7 ore 44' di durata e 2100 m. di quota.

D'inverno ha luogo una intensa attività di rimorchio coll'automobile sui laghi congelati. A tal uopo ci si serve di automobili aperte di un certo peso. L'istruttore deve essere in grado di vedere continuamente l'allievo e di sganciarlo all'occorrenza. Quale lunghezza di cavo ottima per i primi voli si è trovato un centinaio di metri. Dopo il conseguimento dell'attestato A il cavo viene sempre più allungato per ottenere la quota necessaria per le virate e i voli dell'attestato B.

Le segnalazioni colle bandiere si limitano essenzialmente alle seguenti: attenzione, pronti, via, sganciare.

Quando il ghiaccio è coperto di neve, ci si deve preparare una pista. Per potere allora seguire almeno approssi-

mativamente i capricci del vento, si è trovato che basta tracciare una pista triangolare coi tratti rettilinei lunghi circa 2 km.

Con questo sistema si effettua il tirocinio degli allievi di volo librato durante l'inverno, per potere poi dedicare l'estate al volo veleggiato.

Le parole e più ancora le fotografie mostrate dall'ing. Stahle e che purtroppo non possiamo riprodurre qui, ci hanno portato in un mondo volovellistico da noi sconosciuto. L'allievo che noi vediamo in mutandine e magliet-

L'ala silenziosa in...

FRANCIA — Nesler, il noto C d'oro francese, ha attraversato Parigi al bordo del nuovo prototipo Delanne-60. Il 4 agosto egli si fece rimorchiare a 500 m. di altezza, salì fino ad un massimo di 1600 m. e sorvolò la Capitale nella sua estensione maggiore, vale a dire dalla Porta di Vincennes a quella di Saint Cloud. Dopo aver coperto 70 chilometri in linea d'aria, Nesler atterrava felicemente all'aeroporto di S. Gyr.

Questa prima uscita del veleggiatore Delanne-60 ha avuto la fortuna di essere stata



effettuata dal n. 1 fra i piloti veleggiatori francesi. Si tratta certamente di un interessantissimo apparecchio le cui principali caratteristiche sono l'ala a M tutta rastremata e una fusoliera assai fina. Eccone i dati più importanti: superficie portante mq. 15; apertura alare m. 13,35; allungamento metri 11,9; lunghezza m. 7,50; altezza massima m. 18; peso a vuoto 225 kg.; minima velocità di discesa (calcolata) m/sec. 0,8.

GRAN BRETAGNA — Il pilota H. O. Pick su Grunau Baby ha stabilito un nuovo primato nazionale di durata per veleggiatori monoposti. Il 31 luglio u. s. egli ha volato sul terreno di Sutton Bank per 13 ore 27', superando l'antico primato di 20'.

SVIZZERA — Dal 10 al 23 agosto ha avuto luogo un campeggio aerologico sul Rochers de Naye, a 2000 m. sopra Montreux. Organizzato dal dott. Nicola, sotto gli auspici degli organi federali di meteorologia, questo campeggio è composto da esploratori di diversa età, che eseguono tutte le misurazioni a terra (temperatura pressione ed umidità dell'aria, temperatura del suolo, direzione e velocità del vento, ecc.), mentre si sono eseguiti anche sondaggi con palloncini, aeroplani a motore e veleggiatori.

URSS — I piloti Rastorgoviev, Ilcenko e Korotov hanno eseguito un volo in formazione da Mosca a Kursk (450) a bordo di tre allianti rimorchiati a conveniente altezza.

LITUANIA — Il 26 luglio u. s. il pilota Jonas Pyragius ha portato il proprio primato nazionale di distanza da 75 a 180 km. Il volo è durato circa 6 ore e lo ha portato dalla capitale Kaunas a Vilkijai, presso Klaipoda (Memel).

IL II RADUNO NAZIONALE DI VOLO A VELA

Dal 4 al 14 agosto l'Altopiano dei Sette Comuni è stato sorvolato in lungo e in largo da uno stormo di ali silenziose convenute per il II Raduno Nazionale che questa volta aveva spiccato carattere di gara, a differenza dell'anno scorso in cui la manifestazione aveva assunto nettamente il tono di un raduno sperimentale.

Tre sono gli aspetti dominanti di questa riunione del fior fiore del volo a vela italiano. Primo: l'apparizione di parecchi nuovi prototipi italiani e la scomparsa quasi assoluta dei vecchi veleggiatori che fin dal 1930-32 avevano continuato ad offrire onorevoli, ma ormai superati servigi al volo a vela italiano. Secondo: la tendenza sempre più pronunciata di rinunciare al volo di durata e di quota pure per lanciarsi sulla distanza. Terzo: un'organizzazione veramente ottima dei rimorchi, dei recuperi, dei barografi, delle iscrizioni per i voli, ecc. La R. U. N. A. ha saputo superare così nella sua seconda manifestazione volovellistica l'organizzazione di molte manifestazioni estere assai più anziane che abbiamo avuto occasione di visitare ultimamente. Infine c'è stato un servizio meteorologico coi fiocchi di cui anche un vero aeroporto civile sarebbe stato fiero. Il prof. Eredia aveva realizzato il miracolo di creare un complesso radio-meteorologico in mezzo... al deserto, e un folto stuolo di collaboratori l'aveva assecondato nella sua nobile fatica, piena di difficoltà e di gravi responsabilità, di consigliare i piloti in partenza a qualsiasi ora della giornata.

Il tempo non ha voluto favorire eccessivamente la manifestazione: mentre all'inizio della gara tutta l'Europa era sotto l'influsso di masse d'aria nettamente tropicali, i giornalieri arrivi di masse d'aria sempre più fredda hanno non solo abbassato la temperatura, ma hanno provocato continui disturbi temporaleschi e scrosci di pioggia. Le condizioni termiche andavano intanto peggiorando continuamente, fino a che il tempo si è rimesso in seguito al nuovo livellamento della pressione sull'Europa e particolarmente sulle Alpi; purtroppo ciò è avvenuto dopo la fine della gara... I risultati che andremo elencando in seguito vanno perciò considerati tenendo presente l'enorme difficoltà che hanno incontrato i piloti veleggiatori.

Seguiamo anzitutto brevemente la gara giorno per giorno indicando per ogni giornata l'assegnamento dei premi di giornata.

4 agosto: non vi sono voli classificati.
5 agosto: Premio di giornata (quota) a Pantanella (Sezze-Littoria) su «Albanella» con m. 850.; durata Casana (Torino) su «Alcione» 2 h 57'; distanza Laurin (Pavullo) su «Sparviero» chilometri 19.55; Coppa Città di Vicenza a Mantelli su «Supergrifo».

Questa seconda giornata ha quindi visto due voli di distanza di cui uno fino all'aeroporto di Vicenza (Mantelli), e un altro (Laurin) tutto in terreno montagnoso, con atterraggio sul Colle Xomo. Purtroppo una leggera rottura su bita dallo «Sparviero» lo mette fuori gara per alcuni giorni.

6 agosto - Premio di giornata (combinazione distanza-quota):

1. Tavazza (Asiago) su «Asiago» con 364 (distanza) + 250 (quota) = 614 punti; 2. Casana (Torino) su «Ardea» con 328 (dist.) + 275 (quota) = 603 punti; durata Stricker (Sezze-Littoria) su «Cat 20» 5 h 44'; altezza Venturini L. (Guf Milano) su «Arcore» metri 950.

Tavazza atterra nei pressi di Vicenza, mentre Casana si dirige verso il massiccio alpino ed atterra a Caldonazzo, a pochi chilometri da Trento.

7 agosto - Premio di giornata (distanza-quota):

Tavazza (Asiago) su «Asiago» con 562 (dist.) + 250 (quota) = 812 punti; durata Laurin (Pavullo) su Supergrifo 5 h 4'; altezza Laurin (Pavullo) su Supergrifo m. 900.

Il «Vecchietto» (Tavazza) atterra così per la prima volta a Pozzeleone e va a mangiare la pasta asciutta coi

funghi. Si vedrà in seguito, quale importantissimo fattore diventa l'atterraggio a Pozzeleone, la pasta asciutta e i funghi (seguirà presto una descrizione autografa del «Vecchietto»). Laurin intanto supera anche la prova di durata (5 ore) per il suo C d'argento.

8 agosto - Premio di giornata (distanza-quota):

Vaghi (Guf-Milano) su «Arcore» 35 km., quota m. 550, durata 1 h 12'. Vaghi si è portato in questo volo, del resto l'unica prova notevole della giornata, fino a Padova percorrendo 55 km. in linea d'aria. Già in vista dell'aeroporto egli ha dovuto atterrare 3 km. prima perché data la bassa quota egli non era perfettamente sicuro di sorvolare un gruppo di case che lo separava dal campo d'aviazione.

9 agosto - La pioggia persistente impedisce ogni attività di veleggiamento. Solo verso sera il tempo migliora. Mantelli, Tavazza e Venturini Piero si danno alle acrobazie sull'«Arcore». Poi Mantelli porta in aria il nuovo apparecchio di Della Torre «S. Ambrogio» che dimostra ottime doti di volo e di maneggevolezza.

10 agosto - Premi di giornata:

1. Mantelli (Cattaneo-Milano) su «Cat 28» a Treviso km. 60, m. 300; 2. Padova (Sezze-Littoria) su «Cat 20» a Thiene; 3. Venturini L. (Guf Milano) su «Arcore» a Vicenza.

La mattinata è stata più o meno disastrosa, causa il cielo quasi completamente coperto. Termica: zero. Nel pomeriggio un violentissimo piovasco è giunto, e 5 piloti si sono precipitati sul fronte. Due hanno atterrato tosto sul campo o nelle vicinanze immediate, e un'ora più tardi il telefono ha fatto sapere dell'atterraggio di Padova e di Venturini. Intanto Mantelli era salito nell'interno delle nubi e si era portato verso Bassano. Un potentissimo cumulo lo aveva riportato in quota e dopo 6 altri «trafori» di cumuli dal basso all'alto egli si era trovato su Treviso a 500 m. di quota. Salito di nuovo a 1200 m. egli aveva deciso di portarsi a S. Nicolò del Lido, ma un piovasco, cioè una nube in disfacimento, gli aveva chiusa la strada. Così egli tornò a Treviso ed atterrò su quell'aeroporto dopo più di tre ore di volo.

11 agosto - Premio di giornata a Mantelli (Cattaneo-Milano) su «Cat 28» 1615 punti; durata, Casana (Torino) su «Alcione» 4 h 56'; altezza, Laurin (Pavullo) su «Sparviero» 750 m.

Mantelli, sempre col suo «Cat 28» arriva questa volta a Crocetta (Piave) e atterra impeccabilmente sul greto del fiume dopo aver percorso 46 km. in linea d'aria. Casana, veramente scarognato, atterra 4' prima di aver compiuto le cinque ore del C d'argento.

12 agosto - Premi di giornata:

1. Bellò (Pavullo) su «Supergrifo»;

2. Tavazza (Asiago) su «Asiago».

Altra giornata disastrosa con continui scrosci di pioggia. Ogni volta che viene fuori il sole, e con ciò le termiche, 5 o 6 apparecchi si portano in volo. Mezz'ora dopo atterraggio in massa per improvviso raffreddamento dell'aria. In uno dei pochi momenti buoni il «Vecchietto» prende su e va a mangiare la pasta asciutta coi funghi al suo benamato Pozzeleone, dove i bambini cominciano già a chiamarlo «zio Aldo». Bello invece riesce ad aggrapparsi ad un vero fronte temporalesco, anche se di piccole dimensioni, e atterra all'aeroporto di Vicenza col suo vecchio, ma fedele «Supergrifo».

13 agosto - Premi di giornata:

1. Laurin (Pavullo) su «Sparviero»;

2. Mantelli (Cattaneo-Milano) su «Cat 28».

Laurin ha atterrato per ben due volte all'aeroporto di Vicenza facendosi recuperare immediatamente dal suo apparecchio rimorchiatore. Anche Mantelli ha atterrato a Vicenza, ma una volta sola. Venturini L. (Milano) su «Pinguino» è andato a finire a Povelario, nei pressi di Dueville, mentre Vaghi (Milano) su «Arcore» ha mangiato la famosa pasta asciutta coi funghi a Pozzeleone.



Al cessare di una termica, tre veleggiatori atterrano contemporaneamente.



Il «Pinguino» e l'«Arcore» durante il montaggio.



L'«asso» Mantelli a bordo del suo «Cat 28».

Sara sembrato strano a qualcuno che il numero dei km. indicato nella classifica non corrisponde a quelli effettivamente percorsi in linea d'aria. Ciò deriva dal fatto che il percorso veniva diminuito di 10 volte il dislivello tra il punto di sgancio e l'atterraggio.

Ecco le classifiche finali:

Classifica per gruppi:

1. Pavullo 35 h 33', m. 10600, chilometri 75.950; 2. Cattaneo-Milano 34 h 07', m. 8090, km. 101.055; 3. Guf Milano 29 h 49', m. 7040, km. 103.300; 4. Asiago 29 h 35', m. 5630, km. 33.300.

Classifica individuale

1. Mantelli Adriano 21 h 56', m. 5746, km. 101.055; 2. Laurin Ludovico 14 h 09', m. 5120, km. 59.950; 3. Venturini Leonardo 11 h 12', m. 2540, km. 33.800; 4. Casana Piero 17 h 26', m. 3625, chilometri 8.200.

Premi d'Onore

Coppa di S. E. il Segretario del Partito Nazionale Fascista per il migliore G. F.:

Stricker Carlo 12 h, m. 1650.
«Ministero dell'Educazione Nazionale per il migliore F. U.:

Venturini Leonardo (Guf Milano) 33 km. 11 h, 2540 m.

Coppa R. U. N. A. per il migliore pilota della R. U. N. A.:

Casana Piero (R. U. N. A. Torino) chilometri 8.2, 17 h 26', 3625 m.

Coppa Ministero della Cultura Popolare per il pilota primo classificato:

Mantelli Adriano km 101.055, 21 h 56', 5746 m.

Coppa Ministero dell'Aeronautica per il gruppo civile meglio organizzato e meglio classificato:

Guf Milano.
Coppa Ministero delle Comunicazioni al costruttore del migliore apparecchio presentato:

Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela «L. De Amici» del R. Politecnico e del Guf di Milano, per l'apparecchio «Arcore».

Premio speciale della R. U. N. A. per i migliori rimorchiatori:

1. Casco, 2. Gada, 3. Flammini, 4. Lotelli.

I voli fatti durante il raduno sono stati 244, le ore veleggiate 178, le quote sommate 46500 m., le distanze sommate 362.500 km.

Vedremo nei prossimi numeri di analizzare alcuni aspetti particolarmente interessanti di questa massima manifestazione nazionale di volo senza motore.

(Continua)

LA COPPA WAKEFIELD VINTA DALLA SQUADRA AMERICANA

PARIGI, 2 agosto 1938.

I rappresentanti di 14 Nazioni erano riuniti domenica 31 luglio sull'aeroporto Caudron a Guyancourt, presso Parigi, per contendersi la Coppa Wakefield nella più grande gara internazionale di aeromodellismo che si sia vista finora. La Coppa, donata vari anni or sono dal Visconte Wakefield di Hyde, è divenuta ormai lo scopo di una riunione annuale imponente. Poiché la gara si disputa nel Paese dell'ultimo vincente, la Francia, vincitrice l'anno scorso in Inghilterra per merito di Fillou, il cui modello ad elastico era restato in volo oltre 10 minuti, ha avuto l'onore di organizzare quest'anno la gara. L'incarico è stato magistralmente disimpegnato dal Comité Français des Modèles Réduits d'Avions, presieduto dal noto costruttore francese Michel Wibault.

Il regolamento per la Coppa è noto. Oltre a dover soddisfare a tutte le condizioni imposte dalla F.A.I., i modelli, a matassa elastica, debbono avere una superficie alare di circa 13 decimetri quadrati ed un peso non inferiore a 227 grammi; il carico alare minimo consentito supera perciò i 17 grammi per decimetro quadrato. Ad ogni concorrente sono concessi tre voli, di cui si prende il tempo medio. Ogni Nazione può mandare 6 concorrenti con un modello ciascuno. Alcune Nazioni, molto distanti o altrimenti impediti, hanno mandato soltanto i modelli, e il Comitato organizzatore ha provveduto a farli lanciare da aeromodellisti francesi esperti, appositamente designati.

La gara

Fin dal sabato precedente la gara i concorrenti si sono riuniti, la mattina, in una sala cinematografica, dove è stato proiettato un film sull'aeromodellismo, prodotto in Francia. Si vede in esso come un gruppo di ragazzi costruisce e fa volare un modello ad elastico di piccole dimensioni, coi materiali e i disegni forniti da una scatola di montaggio completa. La tecnica è analoga a quella americana, fondandosi tutto nell'impiego del balsa in fogli e bacchette, con incollaggi alla cellulosa e rivestimento in carta giapponese verniciata. Ha fatto seguito una serie di riprese cinematografiche di volo a vela alla Banne d'Ordanche (la Rhôn francese) e un documentario sulla costruzione e il funzionamento del grande tunnel aerodinamico per prove al vero di Chalais Meudon dove, fra l'altro, si è visto in prova un grande modello di quadrimotore civile, progettato dall'ingegnere Wibault stesso.

Nel pomeriggio, nel grande salone dell'Aeroclub, si è avuta la verifica dei modelli, dimensioni, peso e registrazione. L'estrazione a sorte ha designato l'ordine di lancio delle varie Nazioni come segue:

1) Olanda; 2) Polonia; 3) Francia; 4) Norvegia; 5) Stati Uniti; 6) Inghilterra; 7) Cecoslovacchia; 8) Canada; 9) Australia; 10) Africa del Sud; 11) Germania; 12) Svizzera; 13) Belgio; 14) Svezia.

Dopo la presentazione dei concorrenti, che essendo 6 per Nazione, più i delegati ufficiali, più molti rappresentanti della stampa, di Nazioni non concorrenti, invitati, ecc., facevano insieme un discreto numero, tutti sono stati riuniti per un rinfresco.

Alle 8.30 di domenica 31, con apposti torpedoni, questa folla di quasi 200 persone è stata trasportata, via Versailles, a Guyancourt. La giornata perfetta, quasi senza vento, con fortissime correnti termiche ascendenti, ha specialmente favorito i concorrenti che hanno lanciato poco prima di mezzogiorno. Inglese e svedesi hanno per primi fatto buoni tempi di 15 e



Il nord-americano Jim Cahill, vincitore della Coppa Wakefield.

18 minuti; poi un concorrente americano, con un volo di oltre mezz'ora, ha toccato il massimo e non è stato più battuto. Verso sera, dopo circa 250 lanci, ritorno a Parigi. Il Comitato, che aveva offerto agli invitati una colazione fredda al campo, riuniva tutti al Palais d'Orsay per un banchetto di 200 coperti, durante il quale la Coppa veniva aggiudicata al vincitore, Jim Cahill di Indianapolis, media: 10 m. 54 sec. Il secondo posto è toccato ai francesi, media: 6 m., 58 secondi; il terzo ai tedeschi, media 6 m. 15 sec.

La partecipazione italiana

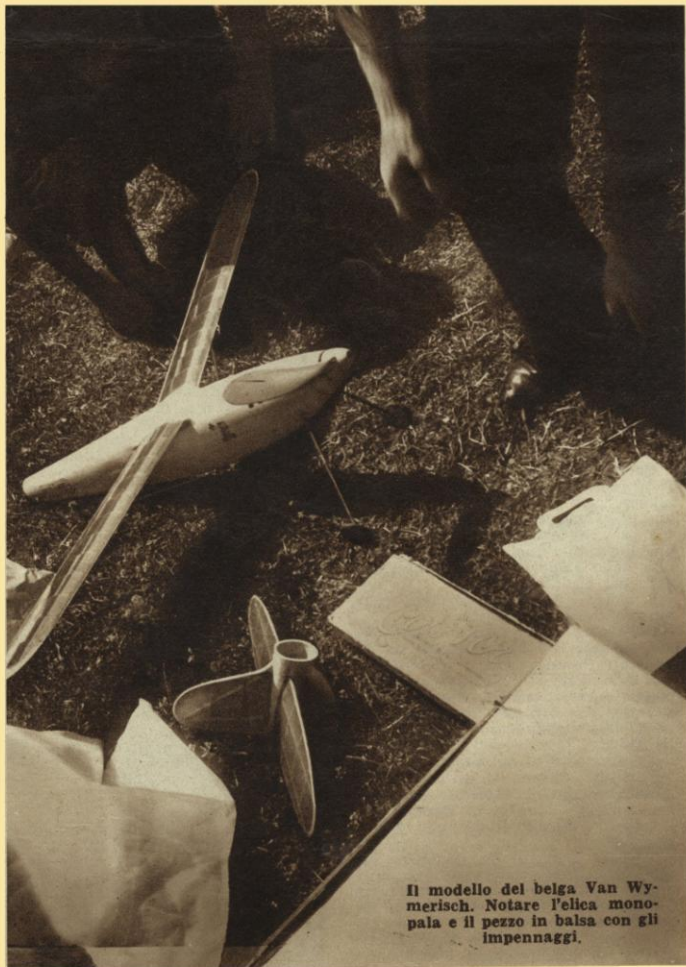
Nella lista delle Nazioni mancava l'Italia.

Per iniziativa dei Delegati per l'Aeromodellismo di Parma e di Reggio Emilia, una squadra italiana, col consenso della RUNA, aveva dimostrato alle prove di possedere ottime qualità e probabilità di una buona classifica. I modelli italiani erano infatti tecnicamente capaci di durate di volo maggiori dei tedeschi, che non potevano certo competere con essi per estetica e finitura. La squadra italiana, dotata di modelli analoghi, tutti ugualmente coperti e rifiniti, avrebbe fatto ottima impressione a Parigi, dove era del resto attesa. Il Presidente del Comité F. M. R. A. esprimeva pertanto il suo vivo rammarico per la mancata partecipazione, che purtroppo la RUNA doveva all'ultimo momento negare per ragioni superiori, ed anche Lord Wakefield, che si era vivamente compiaciuto dell'annuncio di una rappresentanza italiana, esprimeva, attraverso il Presidente della S.M.A.E. dottor Thurston, il suo disappunto per la decisione finale. Nell'impossibilità di portare alcuni aeromodellisti ad apprendere direttamente sul terreno della gara molti preziosi insegnamenti tecnici, il Delegato per l'Aeromodellismo di Reggio Emilia decideva di recarvisi per proprio conto come osservatore, nella speranza di potere, attraverso le sue note tecniche, portare ai colleghi italiani il contributo dell'esperienza.

I modelli

I tempi di volo citati potrebbero far pensare che i modelli partecipanti avessero la possibilità di restare così a lungo in aria sotto l'azione del lo-

ro motore ad elastico. Niente di più errato. I concorrenti i cui motori davano una più lunga durata erano gli inglesi, che alle eliminatorie avevano superato i 4 minuti di volo e le cui eliche erano perciò in grado di girare per oltre tre minuti consecutivi. Essi meritavano la vittoria, ma la fortuna ha favorito gli americani, i cui apparecchi del resto erano dotati di molti interessanti perfezionamenti. I modelli tedeschi e francesi avevano durate di scarica sui due minuti ed anche meno, specie i tedeschi. In conseguenza, i modelli che raggiungevano rapidamente una quota sufficiente per sfruttare le termiche, erano completamente in balla della benigna fortuna, che notoriamente è cieca e, come giustamente dice l'amico Fabbri, non conosce nazionalità. Quando si pensa che un concorrente inglese (Bullock) ha perduto il suo modello al primo volo, dopo un quarto d'ora di volo, al di sopra della testa dei cronometristi, sparando alla vista in altezza, si ha un'idea dell'importanza delle correnti ascendenti e del modo come esse falsano il merito relativo dei modelli. Questo incidente, non unico, mette anche in evidenza l'enorme importanza della tinteggiatura del modello agli effetti della sua visibilità, che diviene in certi casi elemento fondamentale di vittoria. L'unico modello che si è visto alla perfezione è stato quello di Charatenz (Inghilterra), che aveva la fusoliera nera e l'ala rosso scuro. Contrariamente ad ogni aspettativa, i modelli giallo e rosso sparivano prestissimo contro il fondo azzurro del cielo. Tutti i concorrenti usavano eliche in balsa o legno leggero, a pale larghe ellittiche, con dispositivo di ruota libera. Gli americani, fra cui il vincitore, avevano eliche ad una pala sola con contrappeso, di cui molte a pala pieghevole, che a carica finita si ribaltava sul fianco della fusoliera. Eliche a due pale ribaltabili usavano anche altri. I polacchi avevano quasi tutti modelli a due matasse, con rinvio posteriore ad ingranaggi. Questo sistema era usato anche da uno svedese, mentre i suoi colleghi avevano le due ma-



Il modello del belga Van Wymerisch. Notare l'elica monopala e il pezzo in balsa con gli impennaggi.

tasse con ingranaggi anteriori normali. La grande maggioranza aveva però una matassa unica, in molti casi lunga una volta e mezza la fusoliera e perfino il doppio, di elastico americano marrone a sezione rettangolare piatta.

Per far stare questo lungo motore in una fusoliera normale, alcuni avevano il tenditore inglese ben noto, che consente di non far svolgere gli ultimi giri e tenere perciò la matassa accorciata, altri avevano preparato l'elastico a treccia. Per questo basta formare una matassa normale lunga circa tre volte la fusoliera, addoppiarla dopo averle dato circa un centinaio di giri e lasciarla avvolgersi spontaneamente in un cordone grosso e morbido.

Le fusoliere, in gran parte ricoperte semplicemente in carta, erano in genere a scheletro di balsa. Alcuni bei modelli, fra cui uno belga (Van Wymerich) ed uno sud africano, avevano la fusoliera interamente rivestita in balsa sottile, senza vernice od altro. Il vincitore aveva il rivestimento in balsa verniciata, con antistatiche gobbe fra le ordinate, dovute certo alla vernice.

Le ali, delle più svariate forme nonostante la superficie obbligata, avevano tutte, salvo rare eccezioni, un V trasversale moderato. Gli svedesi avevano ali rettangolari piane, con estremità rialzata di stabilità perfetta.

Molti modelli avevano il bordo d'attacco rivestito in balsa. Gli impennaggi, specialmente degli inglesi e anche di molti altri, erano del tipo grande portante. Il baricentro risulta così sistemato verso il bordo d'uscita alare. Questa disposizione, alquanto delicata agli effetti della stabilità, favorisce molto, in questi modelli relativamente piccoli, la planata. I carrelli, in genere troppo elastici quando fatti con semplice filo d'acciaio, hanno provocato qualche falso decollo. Nessuno ha fatto carrelli retrattili; in genere si sono visti dei carrelli con una gamba a sbalzo o controventata al solito alla fusoliera, senza assale continuo. Ruote in compensato e balsa.

Gli attacchi ala-fusoliera e simili sono stati molto studiati e risolti in vario modo. Molti innesti a balonetta, attacchi con automatici da vestiti, ed anche semplici elastici in croce.

Un modello belga, che aveva fra l'altro l'ala coperta in carta verniciata in modo da sembrare celluloido rosa trasparente, aveva le ali controventate con un montante fisso con automatici e unite con un innesto a perni con elastico interno di ritenuta.

Come ben si comprende, non è possibile descrivere qui l'enorme quantità di dispositivi, accorgimenti e soluzioni ingegnose osservati su una tale quantità di modelli, giunti da tutte le parti del mondo. Ci riserviamo pertanto di illustrarli di volta in volta che se ne presenterà l'occasione, mostrando anche come essi possano essere adattati alla nostra tecnica e ai materiali italiani.

Ing. FIDIA PIATTELLI

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

FALCHETTACCIO - Milano. — Dall'esame dei tuoi disegni trovo che quel peso mobile per il centraggio è perfettamente inutile, perché basterà mettermi, se sarà necessario, un peso a costruzione ultimata. Il musone di balsa potrebbe essere sostituito con altro legno più pesante e meno costoso, e ciò a vantaggio anche del centraggio dell'apparecchio. Per il resto mi pare che vada bene.

A. ANGIOLINI - Grosseto. — E' meglio un piano verticale unico invece delle due derivate laterali, che possono dare luogo a inconvenienti gravi. Di quelli e di quanti materiali sono necessari per la costruzione del modello, puoi farti un'idea dalla descrizione e dai disegni.

RONZONE - Milano. — Non è possibile dire quale sia l'incidenza più conveniente di un profilo; dipende dall'allungamento, dalla variazione di resistenza dovuta alla fusoliera ed a tutto l'insieme del modello (cosa ben difficile da determinare). Non rimane che eseguire le prove, centrando con diversi assetti, cosa che si ottiene cambiando il calettamento del piano di coda e contemporaneamente la savorra; quando si è ottenuto il volo migliore, puoi dire che il modello vola nelle condizioni più opportune. Il profilo piano-convesso rovesciato, per il piano di coda, ha effetto deportato: equivale ad un profilo biconvesso messo con calettamento negativo. Su per giù uno equivale l'altro. Per dare lucentezza al modello, può servire il «flattig», o vernice a finire, oppure una vernice a smalto.

GIAR.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

Per modelli a motore destinati a prove di durata, il carico alare può variare da 12 a 15 gr. per dm²; per modelli destinati a prove di distanza si può adottare un carico alare da 15 a 20 gr. per dm².

Per i veleggiatori il carico alare deve essere inferiore fino a 5 gr. per dm².

Queste cifre, naturalmente, non possono avere un valore assoluto, ma costituiscono soltanto una base per il costruttore.

Si danno casi, infatti di apparecchi con carichi alari molto maggiori, fino a 30 e 35 gr. per dm², come quelli che si riscontrano in certi veleggiatori costruiti per primati di distanza o per voli di pendio.

Il progetto, ora, deve essere sviluppato con l'esecuzione del disegno completo, stabilendo, nel corso di questo, ogni particolare costruttivo, non dover ricorrere, durante la costruzione, a ripieghi dannosi.

La pratica, soprattutto, permetterà all'aeromodellista di valutare a priori quale sarà il risultato del suo lavoro, specialmente per quanto riguarda il peso complessivo e la ripartizione di esso sulle varie parti del modello.

Impostato il problema, il costruttore farà prima di tutto un disegno schematico in piccola scala per stabilire la forma e rilevare le dimensioni per riprodurre i dettagli costruttivi possibilmente nella loro grandezza al vero.

Costruzione dell'ala

L'ala è senza dubbio la parte più importante dell'aeroplano ed il procedimento costruttivo di essa è pressoché analogo per le altre parti (fusoliera e piani di coda). Abbiamo descritto il procedimento per disegnare con esattezza le centine con un determinato profilo ed abbiamo pure fatto vedere diverse forme alari.

Prima di costruire, come abbiamo già detto, bisogna fare un disegno e così è anche per l'ala. Basterà farne il disegno in pianta nella forma voluta stabilendo le dimensioni principali per ottenere la superficie desiderata.

La figura in pianta verrà disegnata solo per metà, essendo l'altra metà simmetrica. Il disegno della seconda, quindi, potrà essere riprodotto da quello della prima, ricalcandolo dal rovescio in modo che risulti identico. Nel disegnare l'ala occorre tener conto del rapporto fra l'apertura e la corda media, che, come già abbiamo detto, si chiama allungamento.

Stabilito l'allungamento, dalla su-

perficie alare si ricava l'apertura e la corda media con la seguente formula:

$$L = \frac{S}{C_m} \text{ in cui } C_m = \sqrt{\frac{s}{\lambda}}$$

dove L rappresenta l'apertura alare, C_m rappresenta la corda media, S la superficie alare, e λ (lamda) l'allungamento.

Seguendo a disegnare si deve, una volta tracciato il contorno, stabilire il numero delle centine e la loro posizione; altrettanto si deve fare per i longeroni.

Le centine devono sempre essere disposte parallelamente all'asse di simmetria.

Il numero delle centine, che dovranno assicurare il profilo alare, dipende dalla distanza più o meno grande che si vorrà tenere fra di esse.

(Continua)

L'ossatura di una semiala fissata sul piano di montaggio.



Il bel modello munito di motore a scoppio «Giglio» con il quale il fiorentino Piccardi si presenterà al prossimo concorso Nazionale.



Aviatore per forza



Viveva con sua figlia in un vecchio castello mezzo diroccato, tozzo e minaccioso, di cui non era più abitabile che una parte, ed anche quella ridotta in assai cattivo stato.

Era un signorotto all'antica, grassoccio e ben portante, che amava la caccia, i cavalli (e di questi non ne aveva che uno vecchio e zoppicante, come i tavoli, del resto, le sedie, la governante e l'uomo di scuderia...), il giuoco degli scacchi, i vini annosi, gli ozi pacifici e le letture stravaganti.

Amava platonicamente le grandi avventure, le imprese difficili: seduto sull'ampia poltrona accanto alla finestra del suo studio che sovrastava la vallata immensa e tranquilla, egli passava lunghe ore assorto nella lettura di storie pazze e fantasiose. Partiva, viaggiava, usciva da quel suo breve mondo racchiuso nelle poche camere del maniero e si incamminava per le strade della terra dietro gli eroi bizzarri dei suoi libri di ventura.

Preferiva i racconti dei vecchi autori creduli ed immaginosi, nelle cui storie era frequente l'intervento di esseri soprannaturali: qualche suo antenato doveva aver vissuto una vita sterile e febbrile di alchimista e di cabalista, perchè nella biblioteca del castello, accanto alla storia del Cavaliere della Mancia e al racconto de le gesta del barone di Münchhausen, si rinvenivano le vecchie opere di Guglielmo Postel, di Paracelso, di Cornelio Agrippa e di Nicola Flamel.

Sua figlia Nicoletta disdegnava quei libri dalle figure curiose con i pianeti disegnati alla maniera astrologica (Mercurio: un cerchio sormontato da due corna e terminato in basso da una croce) rugginanti di numeri e di formule strane, scritti qualcuno in un latino bislacco intramezzato dall'ebraico e più spesso in un vecchio italiano oscuro. Essa preferiva le storie d'amore e passava lunghe ore in biblioteca in cerca di libri in cui si raccontasseroventure sentimentali.

Nicoletta era una graziosa figura fuor di moda, la vera figliuola di quel signorotto all'antica, una di quelle fanciulle vaporose e gentili che i vecchi autori chiamavano con compiacenza «testoline romantiche»...

— Sai, papà — la fanciulla entrò precipitosamente nello studio — Paoletta si è fidanzata...

Il vecchio gentiluomo alzò il capo dal libro ove per l'ennesima volta veniva rileggendo i casi del dottor Faust, in una vecchia e preziosa edizione tedesca.

— Si è fidanzata? — chiese con quel suo disin-

teresse di sognatore, al quale gli avvenimenti reali sembrano distaccati, inerosimili, inconsistenti. La amica di infanzia di Nicoletta era per lui un personaggio assai più leggendario del vecchio alchimista germanico che aveva acceso la fantasia di Goethe e l'idea che essa avesse un fidanzato lo lasciava profondamente indifferente.

— Sai tu chi sarà il suo sposo? — chiese ancora Nicoletta che sembrava non accorgersi del palese disinteresse di suo padre per la fortuna della sua amica. — Un aviatore...

— Ah! — Il vecchio gentiluomo emise un suono scolorito dalle labbra appena atteggiato ad un sorriso, e riabbassò il capo sul libro.

— Un aviatore! — proseguì Nicoletta. — Tu non sai... Un aviatore, papà. Un uomo che scala i cieli... Tu non capisci, non puoi capire... Appollaiati quassù in questa bicocca, fuori del mondo, noi non abbiamo idea di questi giovani eroi viventi che sorpassano i continenti e transvolano i mari sulle vie dell'aria. Ah, fortunata Paoletta!... Tu non hai letto la sua lettera!... Essa è così felice, così felice... Come devono amarsi. Ah, papà, dovessi morir nubile, io non sposerei che un aviatore!

Il vecchio gentiluomo aveva ora alzato il capo dal libro e guardava sua figlia con occhi inquieti.

— Un aviatore, pazzo... — disse beffardo — e dove lo troverai tu, quassù?

— Dove lo troverò... Chissà?... L'aspetterò. Sarà il mio principe azzurro. Verrà... Mi rapirà per le vie del cielo... Un aviatore, papà. Anch'io, anch'io come Paoletta... Sposerò un aviatore...

Questa volta il pacifico signorotto, amante platonico delle grandi avventure, posò il libro sullo scrittoio, si tolse gli occhiali e guardò sua figlia con una certa serietà.

— Nicoletta!... Tu ti vai montando la testa...

— Mio Dio, papà...

— Bisogna essere più positivi.

— Ah... — rise Nicoletta ironica, sbirciando la storia del dottor Faust.

— Tu non conosci la vita.

— E da chi potevo imparare a conoscerla? — chiese la fanciulla con spaventosa ingenuità.

Il signorotto non rispose, ma ebbe una mossa cost brusca che con il gomito urtò il libro che si trovava in bilico sull'orlo dello scrittoio. La storia del dottor Faust cadde in terra, si aprì e mostrò una bizzarra incisione cabalistica.

Nicoletta si affrettò a raccogliere il libro e a richiuderlo con aria affrettata e sbarazzina.

Il vecchio gentiluomo si era oscurato in viso, Nicoletta non l'aveva mai visto così accigliato. Tentò di

sorridere a suo padre, ma egli la fissava con severità.

— Ecco una bella storia! Adesso la signorina si mette in testa delle stravaganze!... Un aviatore!... Il principe azzurro!... Io lo attenderò... Via, signorina, bisogna essere più positivi! Più positivi, signorina! — egli ripeté alzando la voce. — E proprio in questi giorni in cui madamigella dovrà prendere una decisione importante... Dovevo parlargliene precisamente... E giacché ci siamo...

Nicoletta era divenuta seria anche lei e non osava più alzare gli occhi in volto a suo padre.

— Una decisione importante, sì — riprese il gentiluomo. — La signorina mi è stata richiesta in moglie. E sa da chi? Da Pietro Castellani. Oh, ecco... Madamigella storce la bocca... Perché i Castellani non sono nobili, ci scommetto... Eh, signorina! Dovrei essere io il primo a storcer la bocca in questo caso... Ma i tempi non permettono tante schifosità... Ci dimentichiamo, madamigella la marchesa, che le rendite della nostra famiglia si riducono... si riducono... non ne parliamo!... e che il signor Pietro Castellani è il più ricco proprietario dei dintorni?... E non è un brutto ragazzo. Niente affatto! Un po' timido... Eh, buon Dio! Quante ne andiamo cercando! Noi lo sventiremo... Sissignore... Un paio di mesi di equitazione, un viaggetto... Che ha da dire la signorina? Impallidisce? Piange? Oh, su via, un buono svenimento come nelle commedie di Molière!... Sentiamo, sentiamo che cosa ha da rispondere madamigella Nicoletta.

La fanciulla aveva alzato il capo e veramente fattasi un po' pallida aveva mormorato con voce impercettibile:

— Pietro Castellani! Oh, no... oh, no... Il signorotto era un po' duro d'orecchi: non senti. Prese una mano di sua figlia, la carezzò, spianò quel suo viso accigliato, sorrise.

— Via, ci penserai, non è vero? E domani mi darai una risposta. Quel povero ragazzo ti vuol bene. Domenica verrà a colazione da noi. Gli diremo di sì... Rieca sarai, bambina, la più ricca signora dei dintorni. Ti potrai levare tutte le fantasie... Altro che l'aviatore della tua amica Paoletta! Il principe azzurro! Scioccherella! Bisogna essere positivi. Positivi!...

Ma la domenica successiva Nicoletta rimase in letto accusando un forte dolor di capo: non si presentò a tavola e Pietro Castellani ed il vecchio gentiluomo fecero colazione tutti soli, imbarazzati e silenziosi.

La sera innanzi Nicoletta aveva dichiarato coraggiosamente a suo padre che ella non avrebbe mai sposato Pietro Castellani. Si poteva tenere i suoi milioni. Essa non sapeva che farsene. Non aveva bisogno di denaro... Le meschine rendite della famiglia, di cui suo padre non osava neanche dichiarare la cifra, le sarebbero state sufficienti. Meglio morire nubile che trascorrere la vita accanto a quel ragazzino timido che non osava neanche montare a cavallo, che rincasava sull'Ave Maria e che quand'era costretto ad uscire di sera, si faceva accompagnare dai famigli. Sissignore. Lo dicevano tutti che Pietro Castellani era un timido. Qualche cosa di peggio... Nicoletta non osava di dire la grossa parola... Ma la moglie del Podestà l'aveva detta. Ed essa poteva ripeterla... Pietro Castellani era un vile... Sì, era un vile. Che male c'era? Non tutti nascono eroi, spericolati, come, come... sì, sì... come, come, il fidanzato di Paoletta. Il fidanzato di Paoletta che valicava i cieli, correa sulle macchine dell'aria, giocava coi venti, percorreva gli spazi... Ah, ah, ah, Pietro Castellani non si era voluto comprare neanche una automobile... Neanche un'automobile... Temeva la velocità come una damigella... Oh, una damigella del 1830, però... quelle che svenivano quando si impennavano i cavalli delle diligenze! Perché adesso... Pua!... Paoletta avrebbe volato con il suo fidanzato... Sissignore! Paoletta aveva volato e Pietro Castellani temeva la velocità delle automobili terrestri! Cose da pazzi! E lei, proprio lei, Nicoletta, avrebbe dovuto sposare un uomo simile... No, no e poi no...

Era avvenuta una scena spaventevole. Il signorotto aveva gridato, Nicoletta aveva pianto, la vecchia governante aveva difeso Nicoletta, l'uomo di scuderia era accorso per tenersi pronto agli ordini del suo padrone e Argentina, la cameriera di Nicoletta, dopo aver origliato dietro l'uscio, si era precipitata in paese a raccontare in confidenza a tutti i bottegai (per carità, che non lo dicessero a nessuno!) che la signorina non avrebbe mai sposato Pietro Castellani, (mai, mai e poi mai!), perchè era un vile... Sì, un vile che aveva paura persino di montare in automobile... Ah, ah, ah. Non sapevano chi voleva sposare quella testa svaporata della signorina Nicoletta? Indovinarsero!... Un aviatore! (Per carità che non lo dicessero a nessuno!)... Un aviatore... La signorina Nicoletta rifiutava un milionario e sognava un aviatore!...

— E sapete chi è un aviatore? — aveva concluso Argentina nel timore che qualcuno non avesse capito l'enormità della cosa. Uno di quei pazzi che vanno per aria!

— Caro signore — disse il vecchio gentiluomo chiudendo con violenza il libro sulla cui copertina Pietro Castellani poté leggere stampato sul cuoio in lettere d'oro: «Gli ammirabili segreti di Alberto il Grande». — Io non so che farvi... Essa ha un carattere strano. E' testarda, romantica, capricciosa. E' una bambina, infine... Ma una bambina pericolosa e difficile a trattarsi. Ha le sue idee. Io non posso forzarla... No, signore. Essa farà ciò che vorrà... Escludo però che essa vi abbia dato del vile...

Questi sono pettegolezzi che voi non dovete raccogliere, signor Castellani... Vile, no. Essa non ha detto questo... Vi ripeto che la piccina è romantica... Si è montata la testa perché una sua amica si è fidanzata con un aviatore... Sì. Vi ricordate di quella Paoletta che veniva qualche anno fa a passare l'autunno presso di noi?...

— La grande amica di Nicoletta?...
— Sì... Ebbene, ora scrivo da Roma che si è fidanzata con un aviatore... Dovreste leggere le lettere di quell'altra svaporata!... Non paria che degli eroismi del suo fidanzato... Ecco perché... Vedete?... No... Nicoletta non vi ha dato del vile... Ha detto che essa non sposerà che un eroe dell'aria, come la sua amica! Fanciullagini che passeranno col tempo!... Ma ora io non posso forzarla... Signor Castellani, mi dispiace. Io sarei stato felice di potervi chiamare mio figlio e di chiudere gli occhi in pace sapendo di avere affidato Nicoletta ad un gentiluomo... No, vedete... Voi avete le lagrime agli occhi... Fatevi coraggio!... Voi volete bene a Nicoletta... L'avreste resa certamente felice! Ci mancavano gli eroi dei venti!... Signor Castellani... Fatevi coraggio... Voi siete giovane. Nicoletta è giovane... Ah, no, vedete... Mi dispiace di vedervi così...

Pietro Castellani aveva abbassato il capo avvilito. Il signorotto sbirciava dal disopra degli occhiali quel bel giovinotto robusto dagli occhi ingenui come quelli di una fanciulla.

« Non è un brutto ragazzo... — pensava intanto. — No... Ma Nicoletta non ha torto... Essa ride quand'io le dico che bisogna essere positivi... positivi. Ma da chi ha ereditato quella svaporata questo amore del meraviglioso, dell'eroico, del non comune, del romantico?... Da me, proprio da me!!!... Ecomi qua... Tra questi libri chimerici... In cerca di avventure anch'io... Fuori del mondo... E questo bravo figliuolo! Ricco a milioni... Antromantico... »

— Signor Castellani...
— Marchese.
— Voi amate veramente la mia figliuola?
— Oh, marchese... Più della mia vita...
— Ecco una buona frase. Anche se comune, essa fa però al caso vostro... Voi amate Nicoletta più della vostra vita... Dunque...
— Dunque?
— Fareste qualunque cosa per conquistarla?
— Qualunque! — disse il giovinotto con calore.
— Bene, allora ho una idea...
— Dite...
— Un'idea, sì... diremo, un po' romantica... Ma di qui non si scappa, signor Castellani... Qui bisogna tentare... Se voi volete veramente bene a Nicoletta... se volete conquistarla ad ogni costo, non c'è altra via. Ho un'idea meravigliosa... Sì... Ascoltate... Ma chiudete prima la porta... Ecco, cost... E adesso avvicinate la vostra sedia... Egregiamente. E ascoltate. Ascoltate con attenzione, signor Castellani...

Nel montare sul treno che lo riconduceva al paese, il vecchio patrizio teneva d'occhio il suo futuro genero e vedendo il pallore diffuso sul volto del giovinotto, cominciava a pentirsi dell'avventura nella quale lo aveva quasi obbligato ad ingolfarsi.

— Infine si tratta solo di un volo di mezz'ora. In mezz'ora voi vi troverete al Campo di fortuna della vallata sottostante al castello... Sotto gli occhi di Nicoletta!... Signor Castellani, fatevi coraggio.

Il giovinotto sorrideva e cercava di assumere un contegno disinvolto.

— Un volo di mezz'ora... E la felicità di tutta la vita — insisteva il marchese.

— Niente! — rispose il giovinotto con un gesto di noncuranza.

— Che idea meravigliosa, signor Castellani!
— Che idea meravigliosa, marchese!
— Domani mattina alle nove un punto, pronto sul campo come un bravo soldato.
— Pronto sul campo come un bravo soldato.
— Alle nove e mezzo partenza...
— Alle nove e mezzo partenza...
— Alle dieci e mezzo sarete il fidanzato di Nicoletta, signor Castellani.
— Alle dieci e mezzo sarò il fidanzato di Nicoletta, marchese.
— Via, coraggio, giovinotto... Avete visto come si alzano da terra quei bravi figliuoli? Come se l'aria fosse il loro elemento... Tutti giovinotti della vostra età, signor Castellani... Coraggio, coraggio! Arrivederci. A domani mattina, signor Castellani!
— A domani mattina, marchese!
E il treno partì.

« Improvviso malessere mi costringe a rimandare esperimento ».

Quel telegramma pronto sul tavolino della piccola stanza dell'albergo, vergato dalle mani di Pietro Castellani, era lì ad attestare le angosce di una lunga notte di veglia: rappresentava una decisione amara e definitiva, il coronamento di una lunga lotta che si risolveva in una disfatta senza rimedio.

— Oh, Nicoletta, poi... — egli andava ripetendo ad alta voce, come per convincere un ultimo essere ribelle, pazzo, spericolato, eroico, che gli sembrava annidato nel fondo della sua anima e ch'era lì ancora a combattere per trascinarlo nella pericolosa avventura. — Una ragazza come un'altra... Ed una pazzia... Una pazzia, sì... Innamorata di una idea, di una chimera... Che bisogno c'è di alzarsi da terra? Ecco una invenzione inutile... L'aeroplano... Corriere per l'aria... Che bel divertimento! Star sospesi fra cielo e terra come dei palloncini gonfiati a gas... Cominciamo col dire che io soffro di vertigini... Sul campanile mi son visto girare tutto intorno... Se

Vertigini... No... Gioia, dominazione, signoria... Pietro Castellani, sei tu? Non ti riconosci... Va'... C'era un altro in te che dormiva... Dov'era? S'è risvegliato quassù, tra cielo e terra. Un altro, un altro. Non teme più nulla. Si sente forte. Pietro Castellani, dove sei? Andiamo. Avanti! Più avanti e più in alto! Dominare bisogna. Vincere bisogna. Bravo marchese! Bisogna stringergli la mano... Sì, egli infine ha ragione... Hanno ragione... Nicoletta... Svaporata, no... Piccola, sventata, dolce Nicoletta... Avanti, avanti fino alle stelle! Ti porta la macchina dei cieli, ti portano altre ali, più immense, stragrandi, ali che abbracciano gli universi: ali invisibili... Pietro Castellani... Pietro Castellani... Portato sulle ali dell'amore!...

« Improvviso malessere mi costringe a rimandare esperimento ».

Quel telegramma pronto sul tavolino della piccola stanza dell'albergo, vergato dalle mani di Pietro Castellani, era lì ad attestare le angosce di una lunga notte di veglia: rappresentava una decisione amara e definitiva, il coronamento di una lunga lotta che si risolveva in una disfatta senza rimedio.

« Improvviso malessere mi costringe a rimandare esperimento ».

Quel telegramma pronto sul tavolino della piccola stanza dell'albergo, vergato dalle mani di Pietro Castellani, era lì ad attestare le angosce di una lunga notte di veglia: rappresentava una decisione amara e definitiva, il coronamento di una lunga lotta che si risolveva in una disfatta senza rimedio.

« Improvviso malessere mi costringe a rimandare esperimento ».

Quel telegramma pronto sul tavolino della piccola stanza dell'albergo, vergato dalle mani di Pietro Castellani, era lì ad attestare le angosce di una lunga notte di veglia: rappresentava una decisione amara e definitiva, il coronamento di una lunga lotta che si risolveva in una disfatta senza rimedio.

non era il sacrestano... Ah no, ah no... Il vecchio predicava bene dalla sua poltrona! Ci provi lui, il signor marchese... Io lo vorrei vedere sospeso a mille metri, il signor marchese... Come si parla bene per gli altri! Vada, corra, salga, voli, si stanci, precipiti... Tante grazie, marchese. Passi prima lui... Si tenga la sua Nicoletta... La dia per moglie al barone di Münchhausen o a Don Chisciotte de la Mancia! Ma in quanto a Pietro Castellani... Pietro Castellani ha la testa sulle spalle!

Qualcuno bussava alla porta.

— Avanti! — disse il giovinotto con una voce vibrata, battendo un pugno sulla tavola.

— Sono venuti a prendere il signore.

— A prendermi? — chiese inferocito Pietro Castellani.

— Chi è venuto a prendermi?

— Il pilota Valeri, nell'automobile del campo.

— Che? Che? Che?... Io non ci sono... Io sono partito.

Il cameriere lo guardava con un sorrisetto così impertinente, che Pietro Castellani per sottrarsi a quello sguardo ebbe l'imprudenza di andarsi ad affacciare alla finestra. Il pilota che lo attendeva installò sull'automobile lo scorse subito.

— Buon giorno, signore! Siamo rimasti d'accordo con il marchese che sarei passato a prendermi.

Pietro Castellani si sentì mancare la vita. Guardò smarrito il giovane aviatore, si appoggiò sul davanzale, socchiuse gli occhi come un allucinato e:

— Scendo — disse con voce opaca.

Tornò indietro, prese il telegramma sulla scrivania, lo lacerò e discese le scale lentamente.

Pelliccia, casco, occhiali. Un po' di cotone nel capo delle orecchie. Uno smarrimento senza pari. Delle voci sconosciute. Un frastuono indicibile.

In aria. Pietro Castellani era in aria. No, non era possibile. Sognava. Anche nella nottata aveva fatto quello stesso sogno. E adesso era ripreso di nuovo dall'incubo di quel volo. Doveva essersi disteso sul letto dopo aver inviato il telegramma a quel vecchio pazzo del marchese. Ed ora la visione continuava... Che rumore indavolato! Il cotone nelle orecchie. Gli avevano messo il cotone nelle orecchie. Allora non sognava, perché quest'affare del cotone gli riusciva nuovissimo. Che rumore! Eh, diavolo, poi... Apriamo gli occhi... Sì. Apriamo gli occhi. Ah, no... Caso mai fosse vero... Vero o non vero, apriamo gli occhi. Uno, due, tre... Parola d'onore, parola d'onore! Era in aria... Pietro Castellani era in aria. Questo era troppo! In aria. Qualunque cosa fosse accaduta, qualunque idea fosse sopraggiunta nel suo cervello, qualunque immagine spaventevole gli si fosse presentata alla mente, non c'era più niente da fare, egli era lì, ormai, sospeso fra cielo e terra; non c'era più niente da fare, bisognava star fermi, aspettare, subire, compiere quel volo... A meno che... A meno che... Ah no, ecco, parola d'onore, non ci pensiamo!... A meno che... Basta! E giacché ci siamo... Un momento. Guardar fuori. Quello poi no. Basta essere trasportato in volo. L'avventura del campanile era sufficiente. Se non ci fosse stato il sacrestano... Bah!... Giacché ci siamo... Proviamo. Uno sguardo timido in giù. Caso mai si richiudono gli occhi fino alla fine del viaggio. Mezz'ora... Cos'è mezz'ora? Niente, marchese...

Guarda! Guarda! Guarda!... Niente vertigine. Niente. Ah, bello! Bello! Terra, cielo, mare, luci, colori, sole, immensità, lontananze... Sei sulle ali del vento. Su, in alto... Ecco la terra laggiù, lontanissima, dominata, piccola ed immensa, ne abbracci gli orizzonti sconfinati. Niente vertigine, niente paura. Il mondo è tuo, Pietro Castellani, visto da quassù, di tra queste nubi di luce! Bello! Il mondo è tuo, ti appartiene, lo abbracci, ti si dona, ti si offre...



« Improvviso malessere mi costringe a rimandare esperimento ».

Quel telegramma pronto sul tavolino della piccola stanza dell'albergo, vergato dalle mani di Pietro Castellani, era lì ad attestare le angosce di una lunga notte di veglia: rappresentava una decisione amara e definitiva, il coronamento di una lunga lotta che si risolveva in una disfatta senza rimedio.

Nicoletta si era seduta su di una pietra sul bordo della strada e guardava innanzi a sé con tristezza: suo padre le aveva detto di attendere lì, fin verso le undici, ch'egli era dovuto salire in paese di buon'ora. Nicoletta si sentiva infelice e pensava a quel suo buon papà a cui ella aveva dato in quei giorni un grosso dispiacere. Un grosso dispiacere, sì. Si era rifiutata di levargli quel peso che il pensiero dell'avvenire di lei metteva nell'animo del buon vecchio. Bisogna essere positivi! Povero papà, che adesso la esortava a guardare la vita con gli occhi con cui la guardavano tutti i comuni mortali, dopo averle infiltrato nell'animo quel gusto del romantico, quella tendenza al sogno, quella passione per l'inusitato, l'inatteso, il non comune, l'avventuroso... Come poteva egli sperare che ella potesse ad un tratto uscire da quell'atmosfera straordinaria che egli stesso le aveva creato intorno, squarciare le ombre compatte di quell'aura avventurosa che ella sentiva muovere accanto a sé, uscire da quel mondo di eroi per incamminarsi tranquilla al braccio di Pietro Castellani per quella stradella breve e piana che dal castello conduceva alla villa di lui?... Tutta la sua vita si sarebbe svolta in quel mezzo chilometro di strada, con lo sfondo di quel paesaggio eguale, accanto a quell'uomo comune e codardo che l'avrebbe esortata a rincasare all'Ave Maria, seguita dai famigli per la paura dei brutti incontri e che non si sarebbe neanche deciso a comprarle una modesta automobile per la paura di precipitare nella vallata. Ah, no, no! Come poteva sperare questo il papà?... Quel povero papà... Ma le rendite... Ah, Signore!... Signore, se si potessero conciliare tante cose nella vita... Far contento il papà e sposarsi e sposarsi... (Paoletta, fortunata Paoletta!) e sposarsi un aviatore!... Sì... Un aviatore.

Che idea pazza! Essa non aveva mai veduto i cavalieri del cielo! Dovevano avere dei visi straordinari... Dei visi straordinari...

Nicoletta volse il capo verso quel cielo invocato e si sentì come investita da quell'azzurro immenso, lontano, tranquillo. Guardava in alto... Sì, in alto e su quel purissimo sfondo... ella d'un tratto vide delinearsi un punto oscuro, preciso, come la sagoma di un uccello nuovissimo che volava di un volo strano, fiato, diritto, senza oscillazioni. E da quella forma lontana un rumore uguale, ritmico, si sprigionava, si espandeva nell'aria, si appoggiava sul vento, empiva la vallata.

Nicoletta si alzò. Non credeva. Cominciava a comprendere e non osava credere. Una macchina sì, una macchina del cielo. Una macchina che portava i cavalieri del moderno ciclo romantico, i cavalieri della ventura azzurra. Eccola. Viene a questa volta. Si abbassa. Si ferma. Un uomo ne discende. Ah, Sì.



gnore! Chi viene alla mia volta? No! No!... Pietro Castellani! E' Pietro Castellani!!!

— Un viaggio di mezz'ora e poi la felicità. No, marchese. Ah no, non basta. Sapete che cosa ho deciso? Prenderò il brevetto di pilota... Il brevetto di pilota... Non è vero Nicoletta, piccola sventata, dolce Nicoletta?...

GUGLIELMO DALLA NOCE

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Perché il volo cieco non è mai piacevole e vi si ricorre solo per motivi imperiosi. Il motivo che ha spinto i francesi era di farci perder le tracce. E ci sono riusciti benissimo. L'ultima cosa che possiamo fare, adesso, è di metterci a inseguirli a casaccio. Da che parte si saranno diretti, una volta fuori di vista? Vattelapesca!

— Ci rimane una speranza. Il direttore ha fatto telegrafare a tutti gli aeroporti e campi intermedi in un raggio di mille chilometri, perché li arrestino.

— Non serve a nulla. Quelle due volpi, già scottate una volta, sfuggiranno i campi come il colera. Il tiro che ci hanno giocato dimostra che non sono stupidi.

— Ma allora — chiese esitante Rodrigo — volete abbandonare le ricerche?

— Fate un po' voi... — brontolò Vico.
— Per me non ci penso neppure — dichiarò Ximenes. — Anzi, ora son molto più deciso di prima a ripescare quei due bricconi. Avete capito perché ho mandato quel tizio a prendere quelle misure? Mettetevi nei panni dei fuggitivi. Se aveste dovuto scappare in fretta, nelle loro condizioni, quale aeroplano avreste preso?

— Il Gazza, perché più veloce dell'Avvoltoio ed anche perché, essendo mio, mi avrebbe evitato complicazioni con la polizia.

— Giustissimo. Aggiungete che l'Avvoltoio era lontano da questa porta, da dove i due sono usciti, quasi cento metri più dell'altro.

— E così, secondo voi, perché si sarebbero esporsi al rischio d'essere acciuffati qui perdendo più tempo, o arrestati all'arrivo facendosi trovare su un aeroplano rubato?

— Perché? Dimenticate gli smeraldi. Ricordatevi che stamani ci hanno offerto 15.000 dollari per l'Avvoltoio. Il fatto che, a rischio della loro libertà, l'abbiamo ripreso, dimostra che gli smeraldi erano nascosti proprio lì.

— Od anche che li credono nascosti proprio lì.

— Sempre scettico, Vico?
— In ogni caso, avreste giudicato troppo intelligente Gervais, attribuendogli il proposito di attirare la nostra attenzione sull'Avvoltoio per rientrare sicuramente in possesso del Gazza.

— Può darsi anche che egli abbia voluto farci chedere che i gioielli fossero sull'Avvoltoio, allo scopo di indurci a sospettare un trucco e perciò di farcelo lasciare per il Gazza.

— Basta! Basta per carità! — gemette comicamente Zùgoli stringendosi le tempie fra le mani — Volete farmi scoppiar la testa? Non potreste ragionare con maggiore semplicità?

— Avete ragione, Vico — rispose ridendo Ximenes. — L'importante è decidere su quel che vogliamo fare. I ladri, ora che sono in possesso degli smeraldi, o cercheranno di venderli negli Stati Uniti o s'imbarcheranno per l'Europa. Penserà la polizia americana a tener d'occhio i porti e a far sorvegliare i ricettatori e i gioiellieri. In quanto a noi...

— Ce ne torniamo a Pesadumbre zitti zitti.

— Nemmeno per sogno! — protestò Ximenes. — A nessun patto rinuncio alle ricerche. Se volete, tornate pure solo, caro mio.

— No, amico, non vi lascerò. E allora vi propongo una crociera, al tempo stesso divertente e istruttiva, lungo la costa dell'Atlantico, da Cuba al Canada.

— Salute! Per me, contentone... Ma a che pro'?

— Così. Ho una quantità di amici e conoscenti, italiani emigrati, residenti nei porti grandi o piccoli. C'è il caso che ne sappiano più della stessa polizia riguardo ai forestieri di passaggio.

— Ma prima che arriviamo a visitare tutti questi porti, che saranno un centinaio, i ladri avranno tutto il tempo di sguagliarsi.

— Non credo. Anzi, sapendosi ricercati, preferiranno aspettare ad imbarcarsi che la vigilanza della polizia si sia rallentata, sempre che intendano lasciar l'America, cosa di cui dubito. Ma se proprio volessero battersela, non mi stupirei se, piuttosto che di un transatlantico, pensassero di servirsi di una misera nave da carico, arruolandosi magari come marinai.

— Credo che abbiate ragione, Zùgoli — rispose Rodrigo dopo aver riflettuto. — Come sempre, del resto — soggiunse sorridendo.

— No, no... Non mi violinate tanto, Rodrigo — replicò Zùgoli scherzosamente. — Un torto, almeno, ce l'ho. E grosso...

— Quale sarebbe?
— Non posso dirvelo per ora. Lo saprete il giorno in cui metteremo la mano sugli smeraldi.

— Credete che ci riusciremo?
— Crederè?... Son più sicuro di rivedere gli smeraldi che di ricever la visita dell'esattore delle imposte di quel caro don Pepito Aydemis. Su, andiamo alla direzione ora, e cerchiamo di scroccare il pranzo. E' il meno che possiamo esigere da questa gente dopo le seccature che ci ha procurato.

XIV

EZECHIELE NEI GUAI

Il bravo Ezechiele fece puntualmente ritorno con le prime stelle della sera.

Stavolta il suo arruffato cavalluccio era attaccato a un carretto carico d'involti e di ceste che Gervais e Paul dettero una mano a scaricare. In breve furono erette due piccole tende, abbastanza sudice e rattoppate, ma sufficienti per riparare. Su un affumicato fornello da campo furono cucinate uova e prosciutto e fu preparato il caffè, infine, accese

le sigarette, i tre chiacchiarono per qualche tempo del più e del meno fino a che giudicarono arrivata l'ora di coricarsi.

Il giorno dopo all'alba ebbe inizio lo smontamento dell'Avvoltoio. Gli occhi di Ezechiele brillavano quando, impugnata la chiave inglese, cominciò ad allentare il primo dado.

Il lavoro procedette alacramente e secondo un metodo semplicissimo. Dovunque vedeva qualcosa che assomigliasse a vite, bullone, dado, galletto, copiglia, Ezechiele si precipitava e, valendosi di questo o di quel ferro, girava, sfilava, separava. A mano a mano i pezzi grandi si andarono allineando sul prato e quelli piccoli sulle coperte. I due francesi, silenziosi, con le mani tremanti per l'impazienza, esploravano minutamente ogni elemento, lo scuotevano, lo soppesavano, lo scrutavano contro il sole, e man mano che il tempo passava, il loro nervosismo aumentava e le rughe delle loro fronti si approfondivano. Qualche ora trascorse così.

Li riscosse la voce di Ezechiele.

— Ecco fatto, signori!
Si guardarono attorno. L'Avvoltoio era scomparso. In compenso, sparpagliati in terra, giacevano tronconi d'ala, montanti, tubi metallici, ruote, sezioni di fusoliera, elementi d'impennaggio, serbatoi, lastre d'alluminio... Senza una coperta stava il motore e, separata, l'elica.

— Niente! — ringhiò Gervais, asciugandosi il sudore.

— Niente! — ruggì Paul, scaraventando lontano il berretto.

— Le ruote! — esclamò Gervais, come colto da un'idea repentina.

Furono sgonfiati e tolti gli pneumatici ed esplorati i mozzi. Ancora nulla!

— Forse nel motore? — arrischiò con voce fioca Paul.

— Non dire stupidaggini — replicò ironicamente Gervais. — Come vubi che abbiano avuto il tempo quei maledetti ladri di smontare il motore per nascondervi gli smeraldi? E poi come avrebbe potuto funzionare con della roba nei cilindri?

— Cercate qualcosa, signori? — chiese garbatamente Ezechiele.

— Sì, amico — disse Gervais tanto per rispondere qualcosa. — Dei documenti importanti, che interessano la difesa degli Stati Uniti. Uno spione li ha rubati ed è scappato con questo aeroplano. Noi siamo riusciti a portargli via l'aeroplano, dove eravamo certi che li aveva nascosti, e stavamo per recarci a un aeroporto federale per consegnarlo e farlo smontare, quando per esaurimento di benzina abbiamo dovuto atterrare qui.

(Continua.)

ENZO JEMMA



Ecco fatto, signori!

POSTA *aerea*

Vultur e Falchettaccio — Prima di tutto desidero congratularmi con voi perchè siete ancora vivi e arzilli. Alla vostra età, con i vostri peccati di superbia, è facile finire all'inferno. Dunque: felicitazioni. E quindi abbiatevi tante lodi per le belle fotografie (bella inquadratura, ma stampate male, e qualcuna con luce non perfetta) e per la vostra prima *cronaca milanese*. Pubblicate la cronaca e qualche fotografia. Le altre fotografie, le migliori, compariranno via via su *L'aquilone*. Ma voi mandatemene, frattanto, di nuove. Infine deploro che si ripari della vecchia storia, stupida e antipatica, della sfida (credo scherzosa) di quell'ormai liquidato aquilotto vicentino. E ciò «fia» veramente «sugger».

Lampo Azzurro - Salerno. — Ti ho scritto una cartolina per posta ordinaria, ma Dio solo sa se ti sarà giunta! Tu e molti tuoi simili meritereste di non ricevere mai una riga da nessuno. Scrivere chiaramente non è soltanto una buona regola per farsi leggere, ma è un segno di buona educazione. Mi dispiace di dover scrivere queste cose, ma mi tirate davvero sui capelli. La tua firma è incomprendibile, il tuo indirizzo incerto. Tu dirai che ho il dovere di ricordarmi che pochi giorni o sono mi hai mandato un'altra lettera. No, non ho questo dovere. E tu sai perchè.

Vittorio Piergiovanni - Sanguinetto — Ti ho fatto spedire una nuova tessera. Il mio segretario — Crivello, per la storia — è smemorato, ma non è un mentitore. Le tessere sono state spedite a tutti, e da un pezzo. Se qualcuno non l'ha ricevuta, è segno che s'è smarrita per la strada. Si tratta di spedizione di *Stampe*...

Enzo Morandini — A parte il fatto, abbastanza importante, che nessun articolo mi è giunto assieme alla lettera alla quale avrebbe dovuto essere allegato, ti devo dire con mio grande dispiacere che troppo tardi arrivi, amico mio. Del Raduno del Littorio abbiamo scritto e riscritto. Perfino un articolo del nostro inviato speciale è finito fra la cartaccia, perchè giunto in redazione troppo tardi. In quanto alle tue fotografie, devo lodarle, ma, per le medesime ragioni di cui sopra, non posso pubblicarle. Spero che la tua forte fibra resisterà al grave colpo...

Eugenio Libertini. — Quando mi è capitata la tua lettera fra le mani (sai? anche le lettere devono seguire un turno cronologico), la data fissata per le gare era già passata. Te ne avverto, anche perchè tu possa trarre insegnamento per l'avvenire e così anche altri possano ricordare che le notizie destinate alla stampa devono essere inviate in busta o su cartolina con precise indicazioni atte a porre in rilievo il contenuto dei pilchi. Io vorrei che tu vedessi una busta nella quale gli indovolati Vultur e Falchettaccio mi hanno mandato i passati giorni certe cronache divertenti da pubblicarsi d'urgenza su *L'aquilone*. Ciò che salta agli occhi, in un bel carattere rosso fiammante, è «cronache milanesi». Veduto ciò, chi può resistere all'impulso di aprire il plico per conoscerne il contenuto?

Cirro. — Tu dici che desidereresti gli argomenti raggruppati? Ma allora, caro Piero, tu non hai nemmeno sfogliato il giornale Più raggruppati di così, gli argomenti. Il vuoi?

Libeccio - Bergamo. — No, amico mio, la clemenza non può nulla contro le esigenze del direttore. Le idee sono nuove, ma sono fiacche. Spero che non perderemo l'amicizia, adesso.

Nome illeggibile - Rieti. Ti prego di scrivere all'ingegner Bacchelli presso la R.U.N.A. di Roma, via Lepanto, 6. E un'altra volta scrivi più chiaro.

Guglielmo Mazzoleni - Seriate. — Dio sai quanto abbiamo bisogno di idee geniali per la copertina. Ma fintanto che ne giungono di macilente come la tua, non potremo vivere tranquilli. Sempre in pena, dobbiamo stare. Diciamo: «Domani Mazzoleni ci manderà una sua idea. Come sarà?». Siamo in ansia tutta la notte, e poi, al mattino, il fattorino ci mette sul tavolo un chilo di carta nella quale noi frughiamo disperatamente. Scoperta la tua lettera, l'apriamo. E che cosa vi troviamo? Lo voglio

dire a tutti: vi troviamo una frase di questo genere: «E lucean le stelle - Tosca - Atto terzo». Deve dire di più? Ecco. In un angolo del foglio è disegnato un aeroplano fracassato con accanto il pilota che ha sul capo vari bitorzoli circondati da stelle. Voglio spiegare a tutti di che si tratta.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Giuliano Maranotti - Milano. — Sappi anzitutto che le frasi da te scritte in elogio alla nuova veste de *L'aquilone* hanno incredibilmente commosso zio Falcone, il quale ha stabilito di fare erigere in tuo onore, nella nostra redazione, un monumento in quarzo aurifero che ti raffiguri cinto di lauro, con in mano una bandiera recante la scritta: «Per aspera ad astra». Spero apprezzerai tale pensiero. Ed ora veniamo a quanto ti sta talmente a cuore da rendere le tue notti insonni: la vista non ha nessunissimo rapporto con l'aeromodellismo, quindi puoi iscriverti senz'altro al corso di modelli volanti della R.U.N.A. di Milano. Come devi fare? Ma è la cosa più semplice che esista! Non devi fare altro che recarti in via Ugo Foscolo 3, dove sta la R.U.N.A. di Milano, ed esporre il tuo desiderio a quella brava gente.

Dino Torchi - Firenze. — Astutissima idea quella di spedire la lettera per espresso «per attirare di più attenzione!»! Siccome a me la gente che ha dello spirito mi piace, o come si dice nella tua città, «mi garba», ecco che premio la tua lettera con una pronta risposta. A proposito di gente che ha dello spirito, lo sai che una volta conobbi una donna che, perchè aveva molto spirito, fu arrestata e messa in prigione? Già, ave-

ta. Tosca, atto terzo: «E lucean le stelle... sulla testa del pilota. Ti salva soltanto il fatto che questa è la prima volta che tenti le vie della gloria Riprova, riprova. Ci sono più melodrammi, al mondo, che tipi di aeroplani.

ZIO FALCONE

va molto spirito ma lo faceva e lo vendeva di contrabbando, e i finanzieri, che sono persone che non capiscono lo spirito... No, non dire «che freddo...» e non fare finta di tirarti su il colletto della giacca, perchè tanto lo so da me che è fiacca. Beh, lasciamo andare le freddure, nonostante che con questo caldo siano così utili, e veniamo a noi. La tua iscrizione alla R.U.N.A. ci è stata notificata dalla sede di Firenze il 30 luglio; da ciò il ritardo nella spedizione del giornale. Sappi però che i numeri arretrati sono già partiti a grande velocità per raggiungerti. Tra le facczie che a suo tempo inviasti perchè servissero di ispirazione per la copertina ai nostri pittori, ce n'è una soltanto che, forse, può andare (non nel cestino, intendiamoci). Attendo le fotografie promesse, e nel contempo (bella parola, eh?) ti saluto.

Felice Tacconi - Pavia. — Siamo tutti molto contenti del tuo entusiasmo per il «rimodernato» *Aquilone*, e della grande passione che nutri per l'Arma Aerea. Per poter partecipare ad un concorso per sergenti piloti, devi aver terminato il corso che stai attualmente frequentando, in modo da poterne presentare il diploma. Circa il periodo in cui verrà bandito tale concorso, n'è so dirti nulla.

CRIVELLO



— Cosa ti è successo?
— Sta zitto: a un concorso, mi sono scontrato con il Carro dell'Orsa!



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

Dello Scribe, Demetrio Tolosani, nel suo ottimo «Manuale di Enigmistica» (Ulrico Hoepli, editore, Milano) ne cita uno tanto grazioso su l'ombrello, che storia pressappoco così: «Amico utilissimo, amico buono, che, contrariamente all'uso, rimane rincantucciato a casa quando il tempo è bello ed esce all'aperto quando si annuncia il temporale».

Vi fu anche in Francia chi, per la composizione di un enigma, «si conquistò un seggio all'Accademia». Fra i tedeschi ricorderemo: Goethe, Schiller e il filosofo Grimm. Schiller ci ha lasciato bellissimi saggi di arte enimmistica. Assai nota è una sua composizione sul «fulmine», nella quale il fenomeno viene paragonato ad un terribile serpente, implacabile e bruciante che nella sua brama di distruzione mira sempre in alto, che non teme arma alcuna, anzi sembra avventarsi contro l'uccello con gioiosa ferocia; tale serpe — egli dice — non fu però mai vinta attaccata più di una sola volta, essa rimane consunta dal suo stesso fuoco e muore nel momento stesso in cui ha compiuto il suo misfatto.

Il Cervantes, che fu somma gloria di Spagna, si dilettò molto di enigmistica e per suo merito quest'arte salì tra quel popolo in grande onore.

(continua)

REBUS A FRASE (10 - 7)



FRASE A SCIARADE

- (esempio: albero maestro, albe-roma-estro)
- 1) Articolo bel sesso femminile non singolare ma di puro stile.
 - 2) Benchè ogni vizio alfin lo tenga ascritto, si dice mio parente e n'ha diritto.
 - 3) L'han costruiti — artefici canori — per teneri pennuti i genitori.
 - 4) Trovandosi all'inizio della pista, va a Pisa in auto, e ben si mette in vista.
 - 5) La sacra Bibbia ci presenta un tale ch'ebbe la moglie tramutata in sale.
 - 6) Questa lieve rivale, è pur dovuta a quel che briga per cambiar valuta.
- T Sotto la guida d'un maestro arido, ancora incerto, tenti l'infinito, poi fatto esperto, affronterai da solo la radiosa, febbril gioia del volo.

SOLUZIONE DEI GIUOCIII DEL N. 33

Cruciverba. Orizzontali: aviatori, noce, manica, vallata, aquilone. — Verticali: merla, vicini, cavallo, tono, lane, ricevuta.
Rebus: Marcia reale.
Ricostruzione di frase: Nessuno di voi si arrenderà se non con l'ultimo battito del motore.

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 34 verrà pubblicata nel fascicolo del 4 settembre, quella del presente nel n. dell'11 settembre.

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

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Catullo Lo Magro Croce del Sud, 27, Asmara. Al Lo Magro è stato inviato un libro.

N.
75

PICCOLA ENCICLOPEDIA

AERONAUTICA ILLUSTRATA

(Continuazione della voce BANDIERA)

Con R. Decreto 11 maggio 1926 la bandiera della R. Aeronautica venne decorata di Croce di Guerra conferita al Nucleo aviatorio della Tripolitania e il 25 marzo 1929 con quella d'argento al V. M. conferita all'Aviazione della Tripolitania con R. D. 20 dicembre 1925. Il 3 ottobre 1929 venne decorata di un'altra medaglia d'argento al valor militare conferita una seconda volta all'Aviazione della Cirenaica. La medaglia venne consegnata alla bandiera il 28 marzo 1938 dal Duce dopo la rivista passata agli ufficiali della R. Aeronautica nella Via dell'Impero a Roma, in occasione del 1. Decennale della costituzione dell'Arma.

Con R. Decreto 4 giugno 1936 venne conferita alla Bandiera della R. Aeronautica la Medaglia d'Oro al V. M. per il contributo dato dall'Aeronautica all'impresa Etiopica. La solenne cerimonia si svolse sulla Via dell'Impero e la consegna venne effettuata il 7 giugno 1936 da S. M. il Re Imperatore.

Con R. D. 28 aprile 1937, fu concessa alla bandiera la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. Nelle cerimonie solenni la bandiera è fiancheggiata dal labaro azzurro del 6. Gruppo Aeroplani, concesso al Reparto con R. D. 17 ottobre 1920, perché potesse appendervi la medaglia di bronzo al V. M. (R. D. 5 giugno 1920) dopo il meraviglioso combattimento aereo sostenuto nel cielo di Fossalunga contro 30 apparecchi nemici e durante il quale ne vennero abbattuti 11.

La bandiera della R. Aeronautica al 31



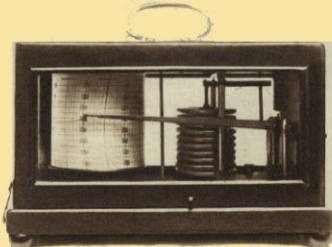
Danilo Barbicinti

luglio 1938 aveva dunque le seguenti decorazioni: 1 Croce dell'Ordine Militare di Savoia; n. 1 Medaglia d'Oro al V. M.; n. 5 Medaglie d'Argento al V. M.; n. 1 Medaglia di Bronzo al V. M. (al Labaro 6. Gruppo); n. 1 Croce di Guerra.

Ecco la motivazione della Medaglia d'Oro: « Nella fase di preparazione dell'impresa africana e durante il periodo di operazioni sul fronte etiopico e in quello somalo, portò un contributo decisivo alla vittoria, disperdendo ed annientando le resistenze nemiche. La sua collaborazione con le forze di guerra nel campo tattico, strategico e logistico, confermava la efficienza dei mezzi e consacrava soprattutto l'ardimento eroico degli equipaggi che si prodigarono in ogni giornata di battaglia, oltre il possibile, esempio e monito, testimonianza del valore italiano, auspicio per il futuro ».

Con R. D. 30 novembre 1936 n. 2181 vennero concesse le bandiere agli Stormi della R. Aeronautica e successivamente i labari

ai Gruppi Autonomi dell'Armata Aerea. La consegna delle bandiere agli Stormi e dei labari ai Gruppi venne effettuata da S. M. il Re Imperatore sull'Altare della Patria il 3 aprile 1937 anno XV in occasione del XIV Anniversario della Regia Aeronautica.



Barografo metallico

BAROTROPICO (meteorologia). — Si dice barotropico un fluido in cui le superfici isobariche (superfici sulle quali la pressione ha il medesimo valore) sono parallele alle isosteriche (superfici sulle quali il fluido presenta la stessa densità). L'aria tropicale ha caratteristiche barotropiche.

BAROCLINO (meteorologia). — Si dice baroclinico un fluido in cui le superfici isobariche tagliano le superfici isosteriche sotto un certo angolo (v. barotropico). L'aria artica è sempre più o meno baroclinica.

BARICHE (Onde). — Dall'analisi di un grandissimo numero di barogrammi, registrati in tutte le parti del mondo, si notano in essi delle oscillazioni periodiche di pressione, chiamate onde bariche, le quali possono raggrupparsi in cinque tipi principali a seconda del periodo: 1) onde a periodo tra 2 o 3 giorni; 2) onde a periodo tra 4 e 4, 6 giorni; 3) onde a periodo di 8 giorni; 4) onde a periodo di 16 giorni; 5) onde a periodo di un mese. I periodi sono approssimativamente in progressione geometrica. Per mezzo di tali onde si può con buona approssimazione prevedere l'andamento della pressione alcuni giorni prima.

BARBICINTI DANILO. — Nato a Venezia il 26 giugno 1902. Ufficiale di complemento della R. Marina, venne trasferito in Aeronautica nel 1923, brevettandosi pilota l'anno successivo. Fece parte degli equipaggi della Crociera nel Mediterraneo Occidentale e nella Prima Crociera Atlantica. Morì durante la Crociera Atlantica il 6 gennaio 1931 alla partenza da Bolama per Porto Natal. Alla sua memoria venne concessa la medaglia d'oro al Valore Aeronautico.

BARHOTTE EHNEST. — Pioniere dell'aeronautica francese nato a Parigi il 18 novembre 1871. Esegui numerosissime ascensioni, guadagnò il Gran Prix dell'Aero Club de France del 1906. Effettuò la prima ascensione che sia stata compiuta in Turchia.

BAROGRAFO. — E' uno strumento che registra la pressione atmosferica, ossia è un barometro (v.) registratore. Viene usato in meteorologia per avere l'andamento delle pressioni durante il giorno e in aviazione per controllare la quota di navigazione durante il volo. Il barometro metallico consiste essenzialmente in un barometro aneroido dove i movimenti delle capsule, dovuti alla variazione di pressione, sono riportati, grazie ad un sistema di leve, ad un braccio portante una puntina scrivente. La puntina scrivente si adagia su un foglio di carta diagrammata (v. barogramma) avvolto intorno ad un cilindro che ruota mosso da un congegno ad orologeria. In tale modo, facendo compiere al cilindro un giro in un determinato tempo (per esempio, un giorno) si ha ad ogni istante il valore corrispondente della pressione. Le letture del barografo vanno, in alcuni casi in cui si richiede

una misura precisa (per stabilire, ad esempio, la quota massima raggiunta da un velivolo per il controllo di un primato) eseguite con opportuni accorgimenti e corrette per tenere conto della temperatura, dell'umidità, ecc.

I barografi a mercurio vengono impiegati quasi esclusivamente per osservazioni meteorologiche: in questi strumenti il movimento della leva munita di punta scrivente viene comandato dal movimento del

mercurio nel tubo torricelliano. Un barografo sensibilissimo che risente delle minime e brusche variazioni di pressione viene chiamato « statoscopio » (v.).

(Continua)

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

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

AEROMODELLISTI

acquisite le
TAVOLE COSTRUTTIVE
dei modelli seguenti:

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

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

IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

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

Lire 25 franco di porto

Edizione di lusso in tutta tela L. 30

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

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

MILANO - Via Santo Spirito N. 14

Catalogo illustrato inviando Lire 1

Oltre che presso tutti i giornali:

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

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

ROMA, Piazza delle Terme e via Cola
di Rienzo - GENOVA, Piazza Corvetto -
MILANO, Piazza Oberdan.

Sono in vendita presso l'Amministrazione
della Editoriale Aeronautica (Viale Libro
e Moschetto 6, Roma) 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. 55 (un volume L. 30).

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

COSTRUZIONI MECCANICHE
AERONAUTICHE S. A.

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 2.400.000

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



IDROVOLANTE "M. F. 6.,

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

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

1 ORA A Km. 89,737 ORA

3 ORE A Km. 88,594 ORA

6 ORE A Km. 86,052 ORA

9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI

ISOTTA FRASCHINI

E' USCITO

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO ENZO JEMMA

L'ED

libri per i giovani
EDITORIALE AERONAUTICA

EDIZIONE DI LUSO - 300 PAGINE, 30 DISEGNI - LIRE 20
PER GLI ABBONATI ALLE PUBBLICAZIONI DELL' "EDITORIALE AERONAUTICA",
LIRE 18 - PER I VERSAMENTI SERVIRSI DEL C.C.P. N. 1-24.817

REGGIANE
REGGIO EMILIA

**AEROPLANI
MOTORI**

S. I. A. I.

Società Italiana aeroplani idrovolanti "Savola Marchetti,,

S. M. 79 Trimotore da bombardamento veloce

COME SI DIVENTA AVIATORI

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

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

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



PARACADUTE

PROGRESSO

AFFARISMO

VEDI QUELLO COME VA GIU' LESTO?

SFIDO: HA IL PARACADUTE AERODINAMICO!

QUESTA MAI: NON LO VEDETE CHE NON SI INTONA CON IL VESTITO?

POLIZZA DI ASSICURAZIONE

R.N. STELLA

LA PRUDENZA NON E' MAI TROPPIA...

L'AQUILONE
Settimanale per i giovani

Queri