

SUPERMIMETISMO. — *L'ho dipinto così perchè non si veda quando è in volo...*

DOPO 5 MESI

Quando a marzo giunsi a Tudela, faceva freddo. Un freddo reso acuto e sferzante da una implacabile tramontana che da poco aveva lambito le candide vette dei bastioni pirenaici. Anche il Moncaio — che alto sovrasta il campo d'aviazione — era carico di neve. Quella mattina — come sempre — i piloti avevano preceduto il sorgere del sole.

Sul grosso torpedone che li accompagnava al « lavoro », alcuni sonnecchiavano, altri cantavano, altri ancora, ben svegli, facevano degli scherzi al meno propensi ad accettarne. All'arrivo, tutti scesero e, commentando in vario modo la rigidità della temperatura, si dispersero frettolosamente in ogni direzione. Cercai di orientarmi. Il campo era vastissimo. Mai ne avevo visto uno così grande. Mi dissero, poi, che pochi mesi prima era stato un terreno coltivato a grano ed a vigne. Dalla parte da cui il sole già sorgeva incoronato da uno stemperato alone violaceo, la radura era chiazziata da folte macchie di ulivi, ai cui lati « poggiavano » sornioni gli apparecchi da bombardamento. Così ben mimetizzati, quei pachidermi dell'aria, pareva ammiccassero furbescamente! L'ironia del quadro era troppo evidente per non venire rilevata all'istante: i terribili strumenti di guerra si sottraevano ad un eventuale indiscrezione nemica, celati nel verde del millenario simbolo della pace!

Cari, vecchi « ottantuno »! Eccoli lì, ancora in lizza, irti di mitragliatrici e col ventre ricolmo di bombe, sempre pronti a regalare ai rossi il frutto di orribili parti diurni. Il loro benvenuto mi parve agiurale: era quello di amici fidati già conosciuti al lavoro in terra africana.

Ad ogni apparecchio corrispondeva — entro il boschetto — una tenda indiana a forma di pan di zucchero che accoglieva gli equipaggi in cameratesca allegria tra un'azione e l'altra. Da una di queste tende, la più vicina, giungevano, a ondate, clamorosi scoppi di risa. (Dovevano essere in molti dentro perché perfino la tenda sussultava).

Ero troppo infreddolito e volevo ambientarmi al più presto. Entrai per l'angusta e bassa apertura della tenda. Il quadro che vidi era vivace e spirava cordiale simpatia. Un moccio di candela, infisso nel collo di una bottiglia d'acqua di Ciampino, sfarfallava una tremula luce rossastra sui volti di pochi ufficiali, sottufficiali e specializzati riuniti intorno ad un tavolino, la cui origine non poteva lasciare dubbi: sopra c'era scritto « spolette ». Del resto tutto il... sobrio arredamento aveva un'ispirazione bellica. La provvista di liquori, caffè, biscotti e zucchero era in due casse di governali sovrapposte, insostituibili per la loro rude praticità. Insomma, un mobilio stile « guerra » e un'atmosfera vibrante di spensieratezza gollardica. L'organizzazione interna era ammirabile. Due preparavano allegramente caffè per tutti, un altro apparecchiava il tavolo; un quarto, infine, atizzava il fuoco in una decrepita stufa da campagna i cui volubili umori venivano convogliati all'esterno da un lungo tubo contorto.

Un temperamento d'artista avrebbe trovato pregevolissime certe nature morte sparse qua e là e spesso gravi di motivi allegorici. Per esempio, su un panchetto prossimo al « buffet », una mitragliatrice posata sopra un mazzo di carte sparse con appesa alla canna un casco da pilota e là a terra, gettato su una pila di nastri da 7-7, una raccolta di liriche di non so quale poeta andaluso.

Entrando in quel piccolo covo fumigante, avevo deciso di assumere una espressione molto riservata per prevenire e frenare gli ormai noti atteggiamenti di superiorità degli anziani nei confronti dei novellini.

Sapevo già cosa volesse dire « arrivar tardi ». Ma quella mattina l'allegria dei miei ospiti non si concesse distrazioni ed io divenni subito del loro, raccontando qualche storiella coloniale. Poi quel buonumore scoppiettante (reazione all'alzataccia) si placò pian piano. Il motorista sguscio all'aperto quando già ronzavano nell'aria i primi motori d'avviamento. Uno si adagiò volutamente in una sedia a sdraio e riprese subito il sonno interrotto un'ora prima. Un altro si mise a leggere « Le vie dell'aria », e quattro volenterosi, dopo aver raccolto di sotto la mitragliatrice le carte da gioco, iniziarono una pacifica partita a scopa. Avevano abbassata involontariamente la voce e la atmosfera, ormai surriscaldata e odorante di caffè, olio, benzina ed emalite, interpidiva le membra e conciliava il sonno. Ma io non potevo dormire. Dovevo chiedere molte cose sulla guerra e, soprattutto, molte precisazioni mi interessavano perché i racconti uditi in Italia dai reduci mi avevano qualche volta sbalordito. Allora un lieve scetticismo mi aveva costretto a supporre una certa... larghezza di vedute nei narratori. Mi rivolsi al mio vicino, un pacioccone livornese, dal naso grosso e in cabrata, che fino a pochi istanti prima non aveva fatto altro che cantarellare uno stesso motivo in sincopato americano, infarcito di continue, piotose stonature. Gli sparai a bruciapelo un fuoco di fila di domande che poco dopo lo stesso dovetti apprezzare come inopportune. Il mio interlocutore si volse con studiata lentezza verso di me, ma non ebbe il tempo di rispondere. Un nervoso suonar di klakson elettrizzò di colpo l'ambiente. Una voce gridò: « Capi-equipaggio a rapporto! ». Si udì comandare da più lontano: « In moto! ». Quello che stava rannicchiato nella sedia a sdraio, si alzò di botto come se fino allora avesse soltanto finto di dormire (ma lo l'avevo sentito ronfare a tutta manetta); i giocatori mollarono tutto sul tavolo e uscirono di corsa. Il mio vicino aveva scaraventato per terra il giornale e balzando dalla tenda, mi aveva borbottato: « Vieni anche tu ».

Il freddo mi parve ancor più tagliente. Fuori tutto era cambiato: la luce vivida in quell'aria pura e diafana imprimeva al panorama una pollicroma quasi violenta che mi aveva disorientato. Salii sul torpedone, vergognoso di

non avere una carta topografica in mano e di non poter menzionare con competenza alcun obiettivo.

Già qualche motore starnutiva e molti uomini correvano in varie direzioni.

Ancor oggi, dopo cinque mesi, rivivo tutti i particolari di quella mia prima giornata di reparto. Giornata complessa soprattutto per il mio spirito, per la mia mente che dovette captare un'infinità di sensazioni quando invece le necessitava un calmo raccoglimento per inquadrare in sé il solo fenomeno ambientale. Quel giorno significò anche il mio primo volo di guerra in terra di Spagna.

Fascino della prima « azione »! Ridda di incognite vaghe!

Era incominciata da poco l'offensiva che si concluse poi con la presa di Tortosa. I rossi avevano posizioni formidabili, si appoggiavano ad una ininterrotta barriera di sierre, mentre i nazionali dovevano attaccare dal piano.

Lo Stormo, già glorioso, avanzava in serrata colonna di Squadriglie. Meravigliosa musicalità degli strumenti di guerra! Sinfonia di sessanta motori sincronizzati in un ritmo formidabile.

Obiettivo: concentramenti nemici presso Valjunquera.

Ecco due laghetti: uno azzurro, l'altro livido, biancastro. Una cittadella piramidale: Alcañiz, la martire. 5000 metri di quota. Ancora un minuto di volo. Venti sportelloni si spalancano. Venti torrette emergono, altrettante calano. Molte coppie di canne di mitraglia roteano e variano continuamente d'incidenza. Pare di assistere ad una manifestazione ginnastica collettiva.

« La guerra è un'arte — pensavo. — Fatta l'abitudine mentale al pericolo ed alla distruzione, se ne coglie volentieri l'aspetto coreografico ». Così mi parvero... graziose le bianche efflorescenze degli antiaerei nemici apparse all'improvviso intorno a tutta la formazione, piacevole la densa pioggia di rotolanti bombe da 50, rallegrante il martellare fiammeggiante di quei proiettili sull'obiettivo perfettamente centrato. Più tardi mi accorsi, però, che tutta quella sensibilità artistica, quell'entusiastico estetismo, furono solo inconsapevolezza, ingenuità.

Ultima impressione visiva: una pe-

sante nuvolaglia nera sospinta contro di noi dal vento.

Il ritorno fu, invece, tutto un riepilogo di sensazioni anteriori al volo. Quel rapporto! Lo avevo prospettato a me stesso in tinte drammatiche, così come sono i rapporti tenuti da accigliati generali in tutte le pellicole e commedie che abbiano per sfondo una guerra. Invece, il colonnello aveva parlato di obiettivi, di serie, di formazione, di direttrice d'attacco, di eventuale reazione nemica e di eventuali incontri con la caccia rossa, con una semplicità per me sconcertante e con un'intonazione da normale conversazione. Sempre così lo vidi, calmo e signorile, in ogni circostanza, anche dopo tre bombardamenti diurni ed uno notturno in uno stesso giorno; il che significava circa dieci ore di volo di guerra.

Ed ecco nella lontananza del Moncaio, abbagliante di riverberi. Siamo affezionati a questo monte che sempre ci ha dato il primo saluto e la gioia del ritorno.

Da marzo molte cose sono cambiate. Il grano è maturato rapidamente ed è stato mietuto; quei piccoli tronchi contorti di cui molti ignoravano la funzione, si sono ricoperti di foglie, di pampini, di grappoli; solo gli ulivi mantengono lo stesso colore verde zingato. Le vecchie stufette da parecchio tempo hanno cessato di funzionare e fuori, vicino alle tende, sono sorte numerose zerbe di cannici.

Oltre cento bombardamenti su tre fronti diversi, con ritmo febbrile, in condizioni atmosferiche spesso drammatiche. Abbiamo sostituito, integrato le artiglierie di grosso calibro, coprendo obiettivi situati a volte a meno di un chilometro dalle nostre linee. Un'infinità di nomi di città, di paesi, di sierre, di fiumi definitivamente consegnati alla storia di questa guerra di redenzione.

Sono passati presto questi cinque mesi! I giorni sono stati bruciati dal ritmo di un'attività che nessuno di noi aveva mai conosciuto prima d'ora. Sveglie notturne, partenze improvvise, rifornimenti e cambi di motori a tempi di primato. Ordini di operazione sempre più rapidi e concisi. Atmosfera elettrizzata. Morale altissimo. Colloquio meraviglioso di mezzi e di forze.

L'« Andalusia Palace », dove sostammo pochi giorni giungendo in terra spagnola, coi suoi soffici tappeti, la sua mensa principesca, i suoi letti morbidi, il suo lusso orientale, è per tutti solo un lontano ricordo senza nostalgia.

Preferiamo la nostra « Fonda Remigio » ammantata e tenebrosa dove viviamo le poche ore di riposo in allegria.

Anche alla guerra si fa un'abitudine professionale. I bombardamenti ci sembrano ormai voli di addestramento, esercitazioni « A », « C », « F », anche quando il cielo si infiora di infinite nuvolette effimere o si arabesca dei caroselli del « caccia » avversari.

E. M. R.



Un bombardiere legionario lancia le sue bombe, sotto la vigile scorta di una formazione di cacciatori della « Cucaracha ». Si notino i fiocchi bianchi dei tiri contraerei.

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

(Continuazione vedi n. 30)

VII

Aquila prigioniera

Il tenente Novelli imbraccia il moschetto ed attende.

Il sergente dando « tutto gas », destreggiandosi, spiraleggiando, sfruttando tutta la sua perizia di pilota, bada ad evitare l'assalto ed a guadagnare terreno.

Attorno al *Voisin* l'urlo delle granaie ed il sibilo multiplo degli *shrapnells* si dirada a poco a poco e cessa. L'artiglieria ha ceduto il compito d'abbattere il bombardatore agli idrocaccia.

Gli italiani attendono, mentre il volo del *Voisin* si raddrizza e punta risolutamente su Vallona.

Gli idrovolanti dalle croci nere si avvicinano fulmineamente e studiano una manovra avvolgente. Uno di essi si solleva in modo da dominare l'apparecchio italiano e tenerlo sotto la minaccia delle sue mitragliatrici, mentre l'altro lo sopravanza per tagliargli la strada.

Ad una trentina di metri di distanza le rotte del *Voisin* e di questo secondo apparecchio si incrociano. Mentre il tenente Novelli spara il più rapidamente possibile i caricatori del suo moschetto, l'idrovolante austriaco invia una raffica di pallottole sul *Voisin*.

Il gracidare della mitragliatrice si leva alto, stridente, terribile nell'aria vibrante per l'ansito irregolare dei motori. Le pallottole fischiano con furia, e traforano le ali, spezzano le crociere, fanno saltare centine e montanti.

Anche il motore ebbe la sua parte di piombo, perchè il suo scoppiettio, già irregolare, si trasformò in un gorgoglio informe e penoso.

L'elica non fa oramai che pochi e stentati giri, che non son più sufficienti a tener su l'aeroplano.

Tuttavia gli Italiani non cedono, e durano ancora tentando ogni possibile sforzo.

L'idrovolante assalitore fa intanto un rapido volteggio e torna indietro, puntando ancora risolutamente sul *Voisin*.

Una seconda raffica lacera l'aria e s'abbatte sull'apparecchio.

Pare che a bordo ogni cosa salti, che tutto sia spezzato e distrutto, e dai mille brandelli, di tela, di legno, di metallo, partono gemiti e cigolii strazianti.

I due uomini sono miracolosamente incolumi.

L'aeroplano continua a reggersi, prodigiosamente, in aria.

Incollabile, il pilota lo mantiene sulla rotta di Vallona.

Ma oramai la macchina, col motore impotente, le ali lacere, i comandi parzialmente inservibili, perde continuamente quota.

Una terza volta l'idrovolante austriaco torna alla carica e, fatto segno al fuoco eroico quanto inutile

del tenente Novelli, invia una terza raffica sul *Voisin*.

Il motore tace bruscamente.

Dalle intelaiature, qua e là messe a nudo dalla tela squarciata, pendono schegge di legno e fili d'acciaio tagliati dalle pallottole.

L'apparecchio scende precipitosamente.

Le colline che circondano Durazzo, e formano la conca che è il suo golfo, pare che salgano verso il cielo con una velocità pazzia. L'orizzonte, prima così vasto, si restringe velocemente, e gli oggetti, prima così piccoli, ingigantiscono fulmineamente.

Solo per un miracolo il *Voisin* non si sfascia sulla cresta d'una di quelle colline. Con un sobbalzo pesante, dovuto ad una furibonda strappata, passa di là dalla sommità della collina e sprofonda verso la campagna retrostante.

Gli idrocaccia austriaci non inseguono più. Sanno forse che l'aquila, ferita a morte, non ha più via di scampo, e non vogliono impegnarsi sui monti.

Il *Voisin* è solo nel cielo.

Continua a precipitare. L'altimetro segna in rapida decrescenza le cifre della caduta: 100, 90, 80, 70...

La lancetta dello strumento retrocede paurosamente sul quadrante. Ha toccato il 50... è già sul 30, sul 20, sul 10...

Il pilota cerca di guidare quel gran cadavere con strapponi bruschi, così come si fa con un cavallo indisciplinato al morso. In questo modo riesce ad evitare un burrone, a superare una fila di alberi robusti e minacciosi.

Ora il terreno è vicinissimo. Altrettanta vicina è la fine.

D'un tratto un siepone robusto si para innanzi al *Voisin* precipitante. Cozzare lì è morire.

Il sergente Landucci dà una strappata disperata ai timoni di quota, e chiude gli occhi.

Il *Voisin* s'è impennato, è risalito di qualche centimetro, quanto basta per fargli superare il siepone. Ma di là cade pesantemente come un sasso.

Non è un atterraggio: è una caduta.

Con un rumore di rovina la macchina si sfascia.

I due bombardatori ne saltano fuori pressochè incolumi, e la considerano con un doloroso stupore.

Si guardano: sessanta chilometri, almeno li separano dalle linee italiane.

Senza parlare si sono intesi, e si incamminano.

La carcassa del *Voisin*, privata di tutti i suoi strumenti e ridotta ad un mucchio di rottami inservibili, resta nel prato dove s'è abbattuta, macabro scheletro, triste e solitario.

I due uomini fuggono verso il sud. Le aquile abbattute non hanno perso nulla della loro ferocezza, e non anelano che una cosa: ritornare fra i compagni, riprendere la grande lotta.

Attraverso la vegetazione selvaggia corrono, rapidi e guardinghi, scavalcando siepi, saltando fossi, lasciando nei cespugli di spine brani di vesti e stille di sangue.

Di notte si cercano un nascondiglio per riposare, e si addormentano cullati dalla speranza e fidenti nell'avvenire.

Alle prime luci riprendono il cammino, che è aspro e difficile. Tuttavia durano, sorretti da una sola, potente energia: la speranza.

Verso le dieci un motore romba in alto.

Guardano: un aeroplano tricolore gira, gira, instancabilmente, come se cercasse qualcuno.

Col cuore tumultuante in seno gridano, si agitano, sventolano le giacche che si sono cavate rapidamente, e sperano, sperano, sperano...

Invano. Le ali fraterne si allontanano, lasciandoli soli, in un abbattimento tanto profondo quanto vive, prima, furono la speranza e l'esaltazione.

Con baldanza molto minore di prima si rimettono in marcia. L'Adriatico, brillando alla loro destra, li guida.

E camminano, camminano...

Il sole è alto, la fatica è terribile, la fame comincia a divenire insopportabile.

Tuttavia resistono, e pur barcollanti camminano, camminano...

Il terreno selvaggio li morde con le sue buche, i suoi burroni, i suoi cespugli irti di spine, i suoi sassi aguzzi e durissimi.

Ma essi resistono, e camminano, ancora, sempre.

Un altro rombo di motore si ode nell'aria. I due sobbalzano, i cuori si riaprono alla speranza, gli occhi si fissano in alto, frugano il cielo.

Il sole è alto, ad occidente. L'aero-

plano che ha riacceso le loro speranze vola tra essi ed il sole. La luce accecante dell'astro non permette ai due di distinguere la macchina.

Amico o nemico?

Chiamare o nascondersi?

A sciogliere il dilemma tragico l'apparecchio s'abbassa, scende, ammara in un punto apparentemente deserto della costa.

Bisogna andare a riconoscerlo.

Il tenente Novelli lascia il pilota nascosto e s'avanza. Il riverbero del sole non gli fa distinguere bene le cose. Si avvanza ancora, combattuto dall'emozione e, d'un tratto, scorge sulle ali le lugubri croci nere nemiche!

Si volta per fuggire: troppo tardi! Dei soldati gli sparano addosso, lo inseguono, lo agguantano, lo abbattano...

L'aquila è presa!

Pochi minuti dopo anche il sergente è nelle mani degli Austriaci.

Il loro volo di guerra, l'ultimo, finisce tra le baionette arrugginite di un pugno di gendarmi croati!

II

Nella notte del 3 ottobre 1917 un bombardamento in forze viene effettuato sulle opere militari e sul porto di Pola. Diverse squadriglie di *Caproni* vi prendono parte, e tutti gli apparecchi rientrano, dopo aver eseguito due incursioni, al campo di partenza della Comina.

Tutti, tranne il Ca. 4084.

La notte misteriosa e rombante della battaglia ha inghiottito il gigante dell'aria, ed invano i compagni attendono al nido reso improvvisamente vuoto.

La battaglia nell'aria, l'avventura paurosa, gli avvenimenti successivi, sono altamente drammatici.

Il Ca. 4084, montato dai tenenti piloti Carlo Bonamini e Salvatore Orlando, e dal soldato mitragliere Mario Scarsabelli, seguendo gli apparecchi della sua squadriglia è pervenuto regolarmente nel cielo di Pola.

Ad una quota di 4000 metri il pesante apparecchio si inoltra nella zona interdotta, frugata rabbiosamente dai riflettori che oscillano, intersecano le loro luci, s'intrecciano, ed arroventata dall'artiglieria che vi lancia decine e decine di proiettili.

(continua)

ARMANDO SILVESTRI



D'un tratto un siepone robusto si para innanzi al *Voisin*...

Le nuove scuole Inglesi

Parecchi esperti aeronautici inglesi hanno espresso tempo fa nella rivista «Flight» l'opinione che mai nella storia dell'aviazione britannica si siano avuti piloti così valenti come quelli che attualmente escono di continuo dalle «Flying Training Schools»; ossia da quando si sono potuti valutare i risultati della attuazione del piano di riorganizzazione totale dell'aviazione della Gran Bretagna.

Se in realtà nel settore della preparazione dei piloti si lavora in Inghilterra con pari lena e quella grande larghezza di mezzi, con cui ormai da qualche anno si procede al totale rinnovamento del materiale navigante della Royal Air Force, non vi ha dubbio che l'affermazione sopra riportata degli esperti aeronautici è basata sulla reale constatazione di un più organico e completo sistema di preparazione dei piloti dell'aviazione britannica.

Una visita fatta recentemente dal maggiore Robertson ad una delle scuole dove si preparano i futuri piloti, ha confermato tale idea. Infatti la «No. 9 Flying Training School» ad Hullavington aveva un aspetto ben diverso da quello di una delle stesse scuole prima della riorganizzazione dell'aviazione inglese. In verità gli allievi, precedentemente, quando entravano in una F. T. S. (Flying Training School) non conoscevano niente attorno al volo e all'aeronautica in genere, e nella loro permanenza di un anno alle scuole non sempre riuscivano a farsi una cultura aeronautica e professionale sufficiente; tanto che alcuni alti ufficiali pensavano che fosse meglio istituire un corso biennale.

Ora invece l'istruzione è contenuta in dieci mesi, densi di lavoro, dei quali non tutti sono spesi in una F. T. S. Il corso è diviso in tre periodi: il primo viene impiegato in una scuola civile di volo, dalla quale gli allievi escono con il brevetto «A», che permette il pilotaggio di velivoli di piccola potenza e da scuola, come il «Tiger Moth». Dopo un breve periodo a Uxbridge, essi vanno ad una delle Royal Air Force Flying Training School. Poco prima della riorganizzazione della aviazione, ve ne erano solamente due in funzione in Inghilterra, mentre ora esse sono state portate a dieci.

In queste scuole, dove i conforti e le ricreazioni sono particolarmente curati per dare agli allievi una vita sana e igienica, le ammissioni dei nuovi aspiranti avvengono tre volte all'anno, con una media di 50 ogni volta. Con l'ammissione ad una F. T. S. tutti gli allievi entrano a far parte di un corso di istruzione intermedio, e perciò chiamato «Intermediate Training Squadron». Il Ministero dell'Aria fa sapere alle scuole quanti piloti sono richiesti per le varie specialità d'impiego nell'Armata Aerea, e la scuola civile fa accompagnare ogni allievo con una notifica, nella quale è detto se questi deve essere istruito su apparecchi monomotori, oppure bimotori. Tale notifica non è vincolante per la F. T. S., ma normalmente viene tradotta in pratica. Il corso nell'Intermediate Training Squadron dura per un periodo dalle trenta alle cinquanta settimane, seguito da una vacanza di 15 giorni.

L'oggetto dell'istruzione di questo periodo è il passaggio dai tipi elementari di aeroplano — con i quali gli allievi sono già in familiarità, — ai tipi d'impiego. Durante questo corso, di passaggio sugli apparecchi «Hart» per gli allievi istruiti sui monomotori, e sugli apparecchi «Ansons» per quelli istruiti sui bimotori, l'allievo deve eseguire il volo strumentale, un volo fuori dal campo senza visibilità e un altro, ugualmente senza visibilità, di 50 miglia. Deve inoltre fare due voli di 200 miglia, un volo notturno, un volo in

formazione, ed una prova di altezza a 4800 con una permanenza di 30 minuti. Alla fine del periodo avviene l'esame di pilotaggio, purché l'allievo abbia superato gli esami nelle altre materie. In questa prova ogni alunno conduce in aria per mezz'ora o tre quarti d'ora il comandante istruttore, e se tutto va bene, come usualmente accade, l'allievo ha allora il diritto di portare il distintivo di pilota, con il quale se ne va in vacanza per una quindicina di giorni.

Al suo ritorno viene passato in un corso che noi chiameremo di perfezionamento, e che ha nome «Advanced Training Squadron».

Da notare che questo «Squadron», quantunque faccia ancora parte della scuola, è sottratto all'autorità del capo istruttore della scuola stessa, ed ha un proprio comandante. Gli allievi sanno pilotare gli apparecchi d'impiego, ma hanno ancora da imparare il diverso uso che si fa di essi. Negli A. T. S. essi sono divisi in tre gruppi: 1. monoposti da combattimento; 2. medio bombardamento; 3. bombardamento pesante. Nel gruppo numero 1 vengono istruiti tutti i piloti da combattimento, anche quelli che voleranno sui biposti. Il gruppo numero 2 allena tutti i piloti che voleranno sul bombardamento leggero, medio, sul bombardamento con le torpedini, e in quelli di cooperazione con le unità terrestri. Il gruppo numero 3 allena per il bombardamento pesante e la ricognizione. I piloti del secondo e del terzo gruppo vengono ora accoppiati, ed hanno la libertà nella scelta del proprio compagno. Ogni coppia va sempre insieme sugli apparecchi biposto, e ogni uomo funziona alternativamente da pilota e da osservatore. Per ragioni ovvie, i piloti dei monoposti non vengono accoppiati, ma ognuno di essi deve fare dei voli come osservatore per esercitarsi nella navigazione.

Il periodo nelle A. T. S. dura da 30 a 50 settimane; in inverno dura di solito di più che in estate, dato che in numero minori sono le giornate che consentono il volo. Nelle ultime quattro settimane del corso l'intero «Advanced Training Squadron» si muove con tutti i suoi componenti, che pilotano le loro macchine, verso una delle scuole per il perfezionamento nell'uso delle armi, che si chiamano «Armament Training Station». Rilevante è l'importanza che si annette a questa uscita dell'intero «Squadron», perché gli uomini che sanno pilotare debbono saper anche usare le loro armi e le loro bombe, e perciò ivi l'istruzione tende a concentrarsi sull'armamento e sul lancio delle bombe. Con questo corso di perfezionamento ha termine il corso nelle «Flying Training School», e a tale momento ogni allievo ha, dalla sua promozione negli Advanced Training Squadrons, fatto 50 ore di volo, in aggiunta a quelle volate nella scuola civile e negli «Intermediate Training Squadrons». Gli uomini sono allora pronti per essere destinati alle squadriglie d'impiego.

Questo lavoro, svolto negli A. T. S. presso le scuole di volo, rappresenta un gran beneficio per le squadriglie d'impiego. Infatti prima che l'aviazione britannica fosse riorganizzata, un pilota lasciava una F. T. S. e raggiungeva una squadriglia da bombardamento quando sapeva appena pilotare un normale apparecchio. La squadriglia doveva occupare tutti i primi mesi dell'anno in allenamenti individuali dei nuovi arrivati, seguiti dall'allenamento di volo, e solamente ver-

so la metà dell'estate la squadriglia poteva operare come una unità omogenea. Ora tutta questa attività individuale è curata nelle A. T. S. ed il pilota ha bisogno soltanto di brevi istruzioni prima di poter essere utile impiegato come ufficiale nelle squadriglie.

E' chiaro che questa nuova sistemazione nella preparazione dei piloti rappresenta una economia di tempo per la squadriglia, e ciò vuol anche significare per gli Inglesi previdenti che, se un attacco di sorpresa fosse compiuto sull'Inghilterra durante la primavera, esso non troverebbe le squadriglie della caccia e quelle da bombardamento incapaci di prendere l'aria in un blocco compatto.

Così brevemente è stato descritto come avviene l'istruzione di volo alle scuole di volo inglesi; ma l'istruzione a terra prosegue contemporaneamente per tutto il corso. Alla fine del periodo intermedio si tiene un esame per il conseguimento del distintivo di pilota, dopo che gli allievi hanno superato gli esami nelle materie di insegnamento. Nelle quattro materie: motori e strutture costruttive, esercizi vari, armamento, e segnali Morse, gli esami sono pratici; nelle altre materie sono scritti. Nel periodo cosiddetto «advanced» l'istruzione a terra viene proseguita, ma con minore intensità, venendo ad essa dedicato tempo minore.

Queste sono le fasi attraverso cui vengono formati i nuovi piloti della aviazione inglese. Da tale descrizione, sia pure arida, risulta evidente l'importanza che gli ambienti direttivi aeronautici britannici finalmente annettono alla preparazione dell'elemento uomo, che in quel Paese individualista per eccellenza lo si deve ricercare con sistemi più o meno reclamistici.

VITTORIO NUGOLI



Il signor Corrigan e la verità. — L'aviatore Douglas Corrigan, quello che ha raccontato di aver attraversato l'Atlantico da Nuova York all'Irlanda per errore, dopo le deliranti accoglienze avute al suo ritorno in patria, è stato oggetto di esperimento col nuovo apparecchio costruito in America allo scopo di giudicare se una persona interrogata dica la verità. L'apparecchio, che per i suoi capricci non aveva ancora ricevuto il crisma dell'infallibilità, questa volta si è completamente riabilitato ed ha avuto il collaudo definitivo. Difatti ha registrato tutto il contrario di ciò che ha affermato Corrigan. Costui non potrà più negare che la traversata dell'Atlantico fu premeditata perché, non appena stava per ripetere la solita storia dello sbaglio, il giudizioso apparecchio ha fatto fumo e scintille rischiando di sconquassare molle, manometri, valvole ed alambicchi, tanta era la foga nel dire che non era vero. Anche quando Corrigan ha affermato che nessuna donna turba i suoi sogni, l'apparecchio ha registrato il contrario. Ma di questo a noi non importa un fico.

Prossimo volo stratosferico. — Nei giorni scorsi si sono svolti i voli di preparazione e di allenamento per i piloti e gli scienziati che formeranno l'equipaggio del pallone stratosferico «Stella Poloniae».

Fra questi voli, uno, effettuato in aeroplano, è stato di vera esplorazione scientifica e si è svolto per lungo tempo tra i 6500 ed i 7000 metri. Per la prima volta si è usato, per un volo di questo genere, un aeroplano le cui oscillazioni avevano fino ad ora reso impossibili osservazioni scientifiche. Sull'apparecchio impiegato è stato adattato un dispositivo per ammortizzare le oscillazioni ed in tal modo i piloti hanno potuto compiere con buon esito lo studio dei raggi cosmici dal tremila ai settemila metri. Inoltre essi hanno potuto procedere all'esame del funzionamento di certi apparecchi di osservazione scientifica che saranno poi installati a bordo della «Stella Poloniae» nel grande volo stratosferico. Il volo di cui si parla, protrattosi per due ore, è stato effettuato sull'aerodromo militare di Okęcie dal pilota Casimiro Kula e dal dott. Iodko Harkiewicz.

Una formazione di apparecchi inglesi da bombardamento veloce del tipo «Armstrong Witworti Whitley I».



nel mondo del volo silenzioso

IL II RADUNO NAZIONALE DI VOLO A VELA

I partecipanti

Sul campo di Asiago si è veduto riunito praticamente tutto quello che si può chiamare « volo a vela italiano ». Agli effetti della gara però esistevano sette gruppi così composti:

1) Gruppo Scuola di Asiago della R. U. N. A. Piloti: Venturini Pietro, Tavazza, Caneppele; i primi due comandanti e capo-istruttore della scuola di Asiago, il terzo noto pilota olimpionico. A loro disposizione era un « Asiago », un « Alcione » e un « Ardea »;

2) Gruppo Scuola Sezze-Littoria della R. U. N. A. Piloti: Padova, Stricker, Lauri, Pantanella, Postiglione, cioè comandante ed allievi della scuola di Sezze, con un « Albanella » e un « Cat 20 ». Il resto della scuderia era scomparso sotto i vigorosi colpi di alcuni allievi;

3) Gruppo Pavullo della R. A. Piloti: cap. Laurin, ten. Cenni, s. ten. Bellò, maresciallo Peselli, aviare Casartelli. Apparecchi: uno « Sparviero », un « Orione », un « Supergrifo », tre « Cat 20 »;

4) Gruppo Cattaneo-Milano. Piloti: ten. Mantelli e s. ten. Guerrini con un « Cat 28 » e un « Cat 20 ». Al Gruppo Cattaneo era anche aggregato il milanese Gian Luigi Della Torre col suo prototipo « S. Ambrogio »;

5) G. U. F. Milano. Piloti: Venturini Leonardo, Vaghi e Preti sul prototipo « Arcore »; Galimberti, Dal Molin e Pruneri sull'« Asiago ». Apparecchio di riserva per il Gruppo Arcore: un « Pinguino »;

6) R. U. N. A. Torino. Piloti: Casana e ing. Rolandi su « Alcione »;

7) G. I. L. Varese. Piloti: Pinio Ro. vesti coll'« Anfibio Roma ».

I singoli gruppi erano naturalmente accompagnati da autisti, montatori, ecc. Rovesti si era portato perfino un bellissimo carro attrezzi ricavato da una 521.

Gli apparecchi

Non è possibile, e nemmeno necessario, di dare qui una descrizione completa degli apparecchi presentati al raduno: molti, come l'« Ardea », l'« Albanella », l'« Alcione », il « Supergrifo », il « Cat 20 », l'« Asiago » e il « Pinguino » sono già noti a tutti; altri saranno descritti prossimamente su questo giornale.

Oggi vogliamo dare solo uno sguardo generale sul nuovo materiale di volo apparso al raduno. In complesso erano tre i prototipi presentati: l'« Arcore » del C. V. V., vincitore della Coppa del Ministero delle Comunicazioni per il miglior veleggiatore, il « Cat 28 » di Cattaneo e il « S. Ambrogio » di Della Torre.

L'« Arcore » è un apparecchio progettato da Preti e compagni del C. V. V. Costruito in un locale messo a disposizione dal comm. Bonomi, questo veleggiatore ha potuto essere approntato per il raduno grazie alla gentilezza dei

signori Bestetti e Redaelli nelle officine di Arcore. La formula seguita è all'incirca quella del « Pinguino »: apertura alare sui 15 m., ala centrale a M. profili G 535 e NACA 23012. La fusoliera però è completamente cambiata e così pure tutte le mille piccole che sono decisive agli effetti delle caratteristiche di « volo di un veleggiatore ».

Il « Cat 28 » è un apparecchio che

segue in un certo modo la serie dei « Condor »: ala alta, fusoliera assai « tirata », ottima velocità di discesa e finezza. Le varianti sono: il montante unico e gli alettoni assai ingranditi e perciò efficaci. Molto interessante la sistemazione che dà al pilota la massima comodità nonostante la ristrettezza della fusoliera: la capotina, anziché ospitare solo la testa del pilota, ne contiene addirittura tutto il busto. A differenza dall'« Arcore », il « Cat 28 » possiede un carrello sganciabile per la partenza. La finitura esterna ed interna (posto di pilotaggio) è ottima. È un apparecchio veramente degno dei sacrifici del suo costruttore.

Il « S. Ambrogio » è stato fatto da Della Torre. « Fatto » significa: ideato, progettato, calcolato, disegnato, costruito e collaudato. E anche dipinto in azzurro. Ecco: adesso sapete di che cosa sono capaci gli aeromodellisti venuti al volo a vela.

Nel disegno dell'ala, Della Torre si è ispirato un po' al « Cat 20 », ma la sua è a sbalzo e incastrata al centro della



L'« Arcore » mentre esegue una virata sul campo di Asiago, durante il recente raduno di volo veleggiato.

fusoliera. Alcune finiture, come, ad esempio, la capotina, sono ancora un po' rudimentali, ma certamente i prossimi apparecchi (perché il « S. Ambrogio » avrà indubbiamente un seguito) saranno anche finiti come si deve. Lo apparecchio, la cui apertura alare è di 10 metri circa, si è rivelato un buon veleggiatore e di facile pilotaggio. Della Torre ha eseguito il volo rituale di 40' senza aver avuto neanche un volo di allenamento, dopo quello del brevetto C conseguito l'anno scorso. La caratteristica più importante dell'apparecchio è quella di avere una velocità di avanzamento veramente notevole per la sua categoria.

L'organizzazione

Qualche « competente » ha avuto da ridire intorno alla spedizione di Berna, perché effettivamente non abbiamo conseguito grandi risultati. Ma bisogna tener presente che la partecipazione a tali manifestazioni in grande stile è del massimo interesse per gli insegnamenti organizzativi che se ne possono trarre. Così pure ad Asiago si è visto l'enorme progresso organizzativo rispetto all'anno scorso, progresso che certamente è dovuto, almeno in parte, alla cresciuta attività svolta dai volovelisti italiani in Italia e all'estero, e specialmente a Berna.

Direttore della gara era il commendatore Vittorio Bonomi, coadiuvato dal prof. Eredia per la parte meteorologica, dall'ing. Simone per la parte tecnica e da alcuni valenti ufficiali della Regia Aeronautica, che sacrificavano il loro breve periodo di vacanza per la passione del volo a vela.

Per la prima volta un raduno volovelistico italiano era dotato di un servizio meteorologico. Il prof. Eredia aveva saputo organizzarlo, nonostante la brevità del tempo a disposizione e le difficoltà burocratiche. Certo la benevolenza del Ministero per le ricerche volovelistiche aveva facilitato la cosa, ma insomma... era pur sempre stata una cosa mai fatta quella di impiantare e far funzionare in modo esemplare una stazione volante come quella di Asiago. Non tutti i piloti si sono forse resi conto che il fatto di avere la carta completa della situazione meteorologica sull'Europa per le ore 8 presupponeva che il prof. Eredia e i suoi collaboratori avessero lavorato assiduamente almeno dalle 5,30 in poi.

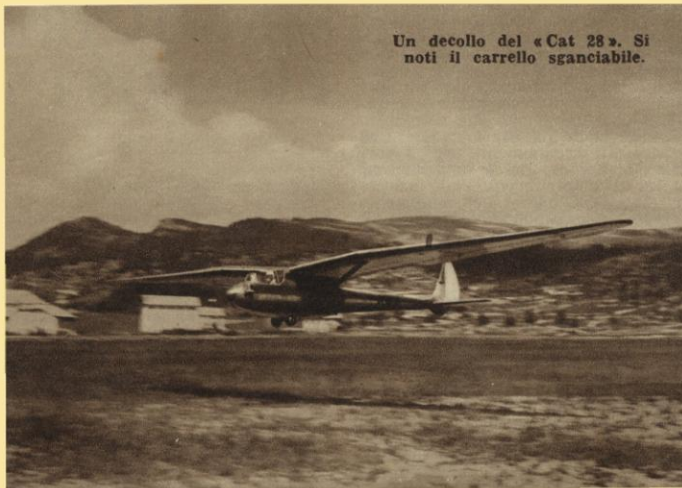
Tre stazioni radioriceventi facevano piovare cifre su cifre sui fogli dei bravi RT. Due assistenti traducevano rapidamente le cifre dei messaggi in altrettanti segni convenzionali sulle carte meteorologiche, e infine il professore, matite colorate alla mano, segnava isobare, fronti caldi e freddi, occlusioni, plovvaschi e altre cose più o meno antipatiche. Intanto avieri e sottufficiali specializzati leggevano ed interpretavano i dati di pressione, temperatura e umidità relativa indicati dagli strumenti della capannina meteorologica, ed altri ancora eseguivano il lancio del palloncino pilota per determinare il vento in quota. Un modernissimo teodolite era stato montato all'uopo su un basamento in calcestruzzo, mentre nell'interno del capannone avveniva lo spoglio grafico della traiettoria del palloncino.

Nel frattempo si levava in volo l'aeroplano da sondaggio, un « Ro 1 biposto », al quale erano stati applicati gli attacchi necessari per portare il meteorografo. Pilotato dal s. ten. Padova questo apparecchio portava il più delle volte anche il prof. Eredia, il quale voleva così fare un'ispezione personale agli strati superiori dell'aria. Spogliata la cartina del meteorografo, venivano disegnati i diagrammi termodinamici.

In base a tutti questi dati si disegnavano dunque: la carta sinottica del tempo sull'Europa, una carta particolareggiata dell'Italia, i venti in quota sull'Italia, le tendenze, le isallobare, le isolinee e i diagrammi termodinamici comparati di Asiago, Milano, Monaco, Vienna, Breslavia, ecc. Il tutto veniva esposto su un apposito albo con una breve spiegazione accessibile ad ognuno, dettata dal prof. Eredia.

Per il ricovero degli apparecchi c'era, oltre agli storici tre hangar di legno ed eternit, un capannone nuovo fiammante di lamiera ondulata.

La suddivisione del campo era la seguente. Nel mezzo del lato superiore del campo c'era la tenda del comando. Qui andavano lentamente arrosti il direttore della gara, il suo segretario dott. Mossa e uno o più commissari ag-



Un decollo del «Cat 28». Si noti il carrello sganciabile.

giunti. La tenda era inoltre il recapito per gli oggetti persi e ritrovati sul campo: combinazioni di vario colore, occhiali, flaconcini di olio abbronzante, barografi, paracadute, chiavi varie, fiaschi con acqua, ciambelle (da sedile e da mangiare), thermos, cavi da rimorchio, rulli adibiti per tali cavi, carrelli di decollo, ecc., ecc., insomma su un campo di volo a vela. Durante la giornata, tali oggetti si ammucchiavano in un angolo della tenda, e alla sera avveniva la ripartizione della preda.

Il «T» d'atterraggio era il punto di riferimento per la disposizione degli apparecchi: i veleggiatori si mettevano lungo l'orizzontale del «T», a circa 25 metri dal bordo del campo, per lasciare passare gli apparecchi recuperati cogli automezzi e che potevano così raggiungere il loro posto nella fila, senza incrociare davanti agli altri, con pericolo di portarsi via qualche cavo già disteso. Gli apparecchi a motore invece si mettevano lungo il gambo del «T»; solo quando il veleggiatore era pronto per la partenza, e il cavo era già disteso, il rimorchiatore si portava con rapida manovra davanti alla linea.

Mai come questa volta il lancio del cavo da rimorchio avveniva con precisione non sul metro, ma sul centimetro. Ragione? C'era in palio un premio giornaliero di L. 50 per il rimorchiatore che avesse lanciato il cavo alla minima distanza da una certa bandierina rossa piantata nella metà destra del campo. Gli atterraggi, invece, sia degli alianti che dei rimorchiatori, avvenivano sulla striscia a sinistra del «T» (visto dalla tenda).

I piloti si iscrivevano con una apposita scheda, sulla quale, dopo il volo, i commissari annotavano i risultati ottenuti dal concorrente. Ad ogni apparecchio era assegnato un barografo, cosicché la confusione alla partenza era ridotta al minimo.

Naturalmente non sono mancati episodi buffi, più o meno piacevoli o spiacevoli, ma sempre sopportati dalle parti lese con buonumore e con la passione che vince tutto. Così, ad esempio, il Gruppo del G. S.F. di Milano attendeva il «Pinguino» che era scomparso assieme alla 509, rimorchio. Vaghi, eccetera. Telegrammi a destra e a sinistra, disperazione generale tra i milanesi, quando ecco... salta fuori lo scomparso. Un vilissimo difetto di carburatore l'aveva fatto ritardare. Poco dopo Cattaneo ebbe il dispiacere di vedere rotta la fusoliera del suo «Cat 28» in un atterraggio sfortunato, ma dopo due giorni appena, l'apparecchio è rimesso a nuovo e riparte in volo. Un altro giorno uno dei concorrenti scomparso misteriosamente durante il passaggio di un piccolo fronte di cumuli, assieme agli altri. Dopo circa un'ora si apprende che Tizio ha atterrato a Padova, Caio a Vicenza, ecc., ma il nostro asso non dà nessun segno di vita. Negli hangar si bisbiglia: chi lo vede già a Venezia, chi addirittura a Rimini, quando improvvisamente appare

ORIGINI DEL VOLO A VELA

L'aviazione è nata senza motore e ci sembra superfluo ricordare che Leonardo Da Vinci, il genio enciclopedico del secolo XV che voleva rendere l'uomo padrone dell'aria, deve essere considerato il precursore del volo a vela, perché oltre a cercare di realizzare il concetto vinciano di muoversi nell'aria sfruttando la forza dinamica e motrice del vento, e a quest'uopo progettò un aeroplano costituito da una fusoliera, un'ala monopiana, timoni ed eliche trattive. Cayley fu seguito da Henson che ideò invece un aeroplano che era costituito da un grosso telaio coperto di seta o di panno che teneva le veci delle ali. A metà della parte inferiore di questo telaio era attaccata una specie di coda sotto la quale si trovava il timone. Questa mac-

china J secondo «L'Illustration» — «non ostante la sua leggerezza non potrebbe sostenersi a lungo in aria ed a poco a poco scenderebbe in terra; ma si osservi da un canto che essa si avvanza in mezzo all'atmosfera con la parte anteriore leggermente sollevata. In questa posizione presenta la superficie inferiore agli strati di aria che attraversa, e la resistenza che tali strati le oppongono, impediscono che cada. D'altro canto, essa è sostenuta egualmente dalla rapidità del suo correre».

Gli studi moderni sul volo a vela furono iniziati nel 1891 da Otto Lilienthal, il quale deve essere in questo campo considerato oltre che il padre del volo veleggiato, l'abbozzatore del biplano e del monoplano. Egli riuscì a percorrere in linea d'aria oltre trecento metri e continuò a provare e modificare i suoi apparecchi fino al 1896, anno in cui, dopo quasi duemila esperienze, precipitò investito da una raffica.

Più fortunato fu Chanute, invece, e delle sue esperienze si valsero i fratelli Wilbur e Orville Wright, i quali sono i veri creatori dell'aviazione contemporanea.

Dopo l'avvento dell'aeroplano, al fragile e quasi trasparente alante non rimase altra scelta che prender la via del museo. Furono le restrizioni imposte dai trattati di pace all'aviazione germanica, a far rinascere questa forma di attività aviatoria, che per merito di Karl Rossitten raggiunse ben presto un grado di diffusione e di progresso veramente lusinghiero. Infatti, nel centro da lui istituito nel 1920 tra i monti della Rhoen, alla Wasserkuppe, oltre a presiedere e incoraggiare le numerose associazioni che fanno del volo a vela vengono organizzate annualmente importanti competizioni sportive.

Anche l'Italia, come altre nazioni europee, ha coltivato intensamente questo importante ramo dell'Aeronautica.

Vi sono ventidue scuole regionali, presso le quali ottengono il brevetto B gli appartenenti alla G. I. L. I corsi delle suddette scuole sono frequentati anche dagli Avanguardisti, dai Giovani Fascisti e dagli Universitari. Infine ad Asiago e a Sezze vi sono due scuole di volo veleggiato vero e proprio dipendenti dalla R.U.N.A., presso le quali i migliori piloti svolgono attività preolimpionica e presso le quali si viene in possesso del brevetto C, o di terzo grado.

A. B.



Gli apparecchi del G. U. F. di Milano: il «Pinguino», l'«Arcore» e l'«Asiago».

all'ingresso del campo, una figura vestita da pilota, col paracadute sulla schiena, il faccione rosso sotto il casco bianco, che fa emettere a una bicicletta preistorica lunghi e terribili gemiti: «craa... craa... piiuu... piiuu... craa... craa... piiuu... piiuu...». E' facilmente immaginabile, a quale distanza sia avvenuto l'atterraggio.

Altro dispiacere grosso è quello di Casana, ottimo pilota e magnifica figura di camerata ed aviatore: dopo avere resistito, in una giornata sfavorevolissima, a tutti i momenti critici che avevano fatto atterrare la totalità degli altri concorrenti, egli si vede costretto all'atterraggio dalla cessazione completa di qualsiasi attività termica, 4 minuti prima di aver compiuto le cinque ore del «C» d'argento. Siamo però convinti che Casana si rifarà presto.

Infine, già che siamo in tema di dispiaceri vari, raccontiamo anche l'avventura dell'«Arcore»: Vaghi era stato costretto ad un atterraggio fuori campo ed aveva scelto un praticello «un po' in salita». Solo che questo «un po' in salita», all'ultimo momento, risultava essere di almeno 30°.

Rotto un po' il compensato del muso, l'apparecchio si fermò, ma solo per iniziare subito la corsa in retromarcia. Visto il pericolo, Vaghi si slegò e saltò fuori dal posto di pilotaggio; aggrappatosi disperatamente all'apparecchio, riuscì a fermarlo dopo qualche metro di corsa e prima che andasse a finire male. Risultato: un piede slogato e un veleggiatore tipo «Arcore» salvo. La riparazione fu poi effettuata in una sola notte dall'infaticabile Cabrilla, montatore in gamba del comm. Bonomi, che questi aveva messo a disposizione del G. U. F. Milano per la durata della gara.

Volete sapere che cosa ne pensano i volovelisti della manifestazione di Asiago? Sono arcicontenti e si preparano con rinnovato fervore per le gare dell'anno venturo.

M. G.



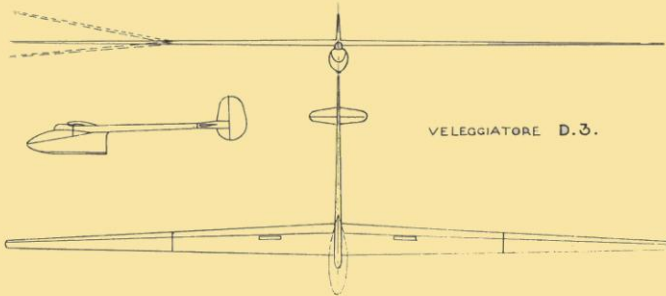
L'aeromodellista Della Torre presso il veleggiatore «Sant'Ambrogio», da lui ideato, disegnato e costruito.

NOVITÀ COSTRUTTIVE

Mentre le strutture aeronautiche degli apparecchi a motore si vanno decisamente orientando, salvo casi eccezionali, verso la costruzione interamente metallica, i progettisti di veleggiatori, che erano rimasti i cultori più accaniti delle realizzazioni in legno, cominciano ad usare il metallo per le costruzioni più ardue e difficili. E' ora la volta del grande veleggiatore D-30, costruito dalla Scuola Tecnica Superiore di Darm-

ralluminio; in Italia ricorderemo la fusoliera in tubo di acciaio saldato del Ro-35, il bel veleggiatore, con ala Monospar a longherone in legno, costruito dalla Romeo di Napoli alcuni anni or sono.

Nel campo degli aeromodelli, tentativi di costruzione metallica ce ne sono stati spesso, qualcuno anche fortunato. Ricordo un biplano, in filo d'acciaio saldato, che deliziava gli spettatori al



VELEGGIATORE D. 30.

stadt, che ha il longherone alare metallico.

Esaminando però da vicino lo schema generale (vedi fig.) e la struttura di questo nuovo velivolo, vedremo subito che si tratta di una costruzione eccezionale. La forma esterna in sé non è nuova, trattandosi di un tipo ormai classico. E' il veleggiatore a cabina ovoidale, con trave di coda sottile ed ala sovrapposta, lanciato da Cupper con l'«Austria», riprodotto successivamente in un altro veleggiatore di Kronfeld, ripreso in forma semplificata nel P.N.F. dei Littorali Anno XV (Piatelli). Se però osserviamo il fortissimo allungamento del D-30, che arriva a 33, valore finora mai raggiunto, con un rapporto di rastremazione di 1 a 4 e soprattutto con profili sottili, dobbiamo riconoscere che il compito del costruttore non è stato facile, il longherone in metallo evidentemente ci voleva. Ma come se ciò non bastasse, il progettista non ha economizzato in complicazioni. Per l'atterraggio, vengono messi in azione a volontà del pilota tre dispositivi, per l'ipersostentazione e il frenamento. Verso la parte centrale dell'apertura, che è di oltre 20 metri, ci sono due ventole ribaltabili (diruttori) sull'estradosso alare per aumentare la resistenza aerodinamica e diminuire l'efficienza. Su tutto il bordo di uscita c'è un alettone di curvatura abbassabile. Gli stessi alette sono entrambi abbassabili, pur conservando il movimento differenziale, sempre per aumentare la portanza. Infine, e qui è la novità più importante, il V laterale è variabile. L'ala, infatti, ha cinque metri da ogni estremità, porta due cerniere longitudinali che consentono al tratto terminale di venire alzato di 10 gradi, o abbassato di 2 gradi e mezzo, a volontà del pilota e in volo. In questo modo si potrà per la prima volta studiare bene a fondo e in volo l'effetto, tanto discusso, del diedro trasversale sulla stabilità di rollio. S'intende che mentre, apparentemente, e come sembrerebbe dal disegno, quando le parti estreme sono abbassate non ci sarebbe alcun effetto stabilizzante, in pratica quando l'apparecchio è in aria l'ala, per la sua elasticità prende la nota forma ad M appiattito di tutti i veleggiatori classici.

L'impiego del metallo nel D-30 non è limitato all'ala. Il tubo che porta gli impennaggi è in Elektron. La cabina invece è in legno, con una carenatura in Plexiglas per la testa del pilota.

La costruzione di fusoliere metalliche per veleggiatori è stata invece tentata altre volte. Fusoliera a traliccio sono state costruite in Germania. In America si è anche realizzato qualche veleggiatore con fusoliera a guscio in du-

Galoppatoio di Villa Borghese a Roma. In Germania sono state realizzate strutture in profilato di duralluminio chiodate, di cui qualche esempio era esposto anche al primo Salone di Milano. Delle fusoliere in stecche d'acciaio

da ombrelli, facili a farsi, robuste, elastiche e leggere, costruite dagli aeromodellisti di Parma, abbiamo già parlato su queste colonne. Sarebbe ora interessante provare una struttura analoga, sempre in profilato d'acciaio, per le ali dei grandi veleggiatori di 3 metri di apertura e più, che potrebbero risultare molto robuste e leggere. Con i necessari accorgimenti per la rigidità torsionale, che è fondamentale ai fini del mantenimento delle incidenze corrette e quindi del rendimento aerodinamico, si potranno avere, a parità di peso totale, ali molto flessibili, il cui comportamento, specialmente in aria agitata, darebbe forse luogo a qualche gradita sorpresa.

Ing. F. PIATTELLI

Il Concorso Nazionale dei Modelli volanti

Nel giorni 4 e 5 corrente, sull'aeroporto del Littorio a Roma, si svolgono le gare per il Concorso Nazionale dei modelli-volanti, organizzato dalla R.U.N.A. e dotato di molti premi in denaro e della «Coppa Bonmartini».

Gli apparecchi partecipanti a questa importante manifestazione sono 112, dei quali 49 con motore ad elastico, 53 veleggiatori e 10 con motore a scoppio; e le Sedi e Sezioni della R.U.N.A. vi sono rappresentate con 29 scuole di aeromodellismo.

Considerando i risultati raggiunti nel 1938 dai nostri aeromodellisti in questa giovanile attività aviatoria, non è difficile prevedere che dal Concorso Nazionale di quest'anno usciranno prove di notevole interesse.

Infatti durante il 1938 è stato battuto il primato modelli veleggiatori (1 h. 6'), è stata vinta la gara di distanza al Concorso internazionale di Berna e sono in via di omologazione il primato di distanza per modelli con motore a scoppio (25 km.) e quello di distanza per modelli idrovolanti.



I due piloti inglesi Sproule e Murray e il buon veleggiatore con il quale hanno recentemente conquistato il primato mondiale di durata per biposti.

SINGOLARE PROPOSTA

Caro Direttore,

ricordo con precisione estrema, così come se si svolgesse adesso, l'ultima volta che ci vedemmo: voi mi chiedevate un articolo per il nuovo «Aquilone». Io, pazzarello e sconsigliato, ve lo promisi: in capo ad una settimana lo avrei scritto e ve lo avrei portato, ne ero certo. Senonché, di fronte alla carta bianca, mi son visto perduto: per diversi giorni ho creduto alla impossibilità di scrivere qualche cosa che potesse interessare prima voi e poi gli acuti e giovani lettori del vostro «Aquilone». Non conosco niente di aviazione. Ma, anche se sedentario uomo di libri, non avrei paura di volare. Certamente non so cosa è l'aeromodellismo che tanto appassiona i vostri giovani lettori. Mi sento arrischiare fino alla radice dei capelli, ma è così. Non conosco niente di tutto ciò. Pensavo già di rovistare nelle mie carte, ritrovare il vostro numero di telefono e denunciare la mia sconfitta. Non avrei detto, però, di essere impegnato per altre cose, a cui magari tenevo di più. Questo non lo avrei fatto. Vi avrei detto: «Caro Direttore, non conosco niente di aeromodellismo, dunque non sono degno di scrivere un sol rigo per il vostro bel «Aquilone». Se lo facessi, pensavo, scriverei; cose da far sbellicare dalle risa i vostri attenti lettori. Pensate, Direttore — avrei detto, — che non più tardi di una settimana fa ho appreso per caso che gli aeromodellisti sono spinti da una matassa elastica che fa girare l'elica. Fino a poco tempo fa credevo sinceramente che andassero a forza di vento in poppa, come barche a vela. Quando poi mi è stato comunicato (da amici matevoiti che speculano sulle mie emozioni) che vi sono anche degli aeromodelli che vanno con un motore a scoppio piccolissimo, per un attimo ho creduto di svenire; e realmente ho rantato un vero e proprio deliquo. In queste condizioni, dunque, era assurdo mettere nero su bianco. Però, — e questo è necessario dirlo per lumeggiare tutto il mio dramma, — se da una lato ero sicuro della mia ignoranza in materia, dall'altro lato ero potentemente attratto dall'assegno della vostra scrupolosa amministrazione. L'immagine precisa di questo bel-assegno mi ha ballato davanti a gli occhi per più di una notte: la fuligra perfetta e serrata del vostro assegno bancario, caro Direttore, mi ha attanagliato ed oramai la conosco nella mia fantasia così come in realtà conosco le mattonelle di casa mia. A questo non ho resistito e non resisto: al cospetto del vostro Amministratore mi sento un servo, un palafreniere. Ho voluto, perciò, scrivere l'articolo. Mi sono messo a tavolino ed ho immaginato una storia che si dovrebbe svolgere in America e precisamente a New Jersey. La storia è questa:

«A New Jersey, in America, un gruppo intraprendente di giovanetti, cultori appassionati di aeromodellismo, il mese scorso ha effettuata una singolare gara. Questi giovanetti americani, — che in ciò mostrano una serietà quasi di adulti, — si sono messi innanzi tutto d'accordo su di un fatto di capitale importanza. Tutti di accordo e singolarmente, hanno distrutto i loro vecchi modelli volanti e ad una data ora di un dato giorno stabilito ognuno di essi ha iniziato la costruzione di un nuovo modello volante. Allo scadere preciso del settimo giorno si sono dati appuntamento ad un dato luogo fuori della città per iniziare la singolare gara che adesso vi dirò. Questi ragazzi, partendo tutti dal medesimo posto alla stessa ora, dovevano ognuno per suo conto e col proprio modello volante, iniziare una serie successiva di lanci. Avrebbe vinto la gara chi di loro si fosse trovato allo scadere di quattro ore più lontano dal punto di partenza. E' stata, in altri termini, sia una gara di velocità che di resistenza. Si trattava di aver tenacia e resistenza per raggiungere a piedi, a lancio effettuato, il proprio modello e lanciarlo di nuovo; e si trattava anche di imprimere al modello

la massima velocità possibile. Quattro ore di lanci successivi non sono uno scherzo, ma questi entusiasti e tenaci ragazzi americani non hanno mostrato di accusare gran che la fatica. Allo scadere del tempo stabilito, soprattutto quelli che si trovavano in testa, erano freschi ed entusiasti, come al momento del primo lancio. Facevano contrasto i muscoli lunghi ed anche le lacrime di chi, funestato da qualche « scassatura » irreparabile, aveva dovuto abbandonare la singolare gara. Questi abili ragazzi, da autentici americani, avevano avuto cura, qualche giorno prima dell'inizio della gara, di avvertire, con comunicati alla stampa, l'ora e il giorno precisi dell'inizio della loro interessante competizione. Infatti, sul luogo della partenza, il giorno fissato, si trovarono inviati speciali dei massimi giornali americani e delle agenzie straniere, e fotografi e reporter cinematografici a non finire. Inutile dire che, a gara terminata, il vincitore, un ragazzo di diciassette anni, è stato salutato come un autentico trionfatore. Il suo ritorno a New Jersey è stato un vero trionfo. E per di più, il Collegio dei professori della sua scuola, riunitosi seduta stante, ha deciso di approvarlo « ad honorem » nel latino, dove era stato bocciato nella sessione di luglio, senza attendere gli esami di riparazione della sessione autunnale. Questo, è inutile dire, è stato il regalo che il giovanotto ha mostrato maggiormente di gradire. Il giovanotto americano, in segno di gratitudine e di affetto, ha regalato il suo modellino vincitore alla sua scuola. La cerimonia solenne dell'approvazione « ad honorem » e del dono del modellino trionfatore si è svolta nel salone delle cerimonie del Municipio di New Jersey. Però, all'ultimo momento, il professore di latino del giovanotto vincitore ha voluto che lo stesso ragazzo scegliesse e scrivesse di suo pugno sul modello trionfatore un motto latino. Il ragazzo, malgrado il suo modello si fosse, durante la lunga gara, in qualche parte piegato ma non spezzato, ha scritto senza nessuna esitazione: «*Frangar non flectar* ». E' stato un po' come il suo esame di latino: esame ritardato, ma non meno efficace. Sempre esigenti questi professori di latino, non vi pare?

La storia che ho inventata è questa; l'articolo è fatto e il sospirato assegno bancario veleggia, come il modellino vincitore, verso di me.

Cordialmente

GUGLIELMO ITALO

P. S. - Adesso che ci penso, vi voglio fare, caro Direttore, una proposta concreta: perchè di questa mia storia immaginata non ne fate una realtà? Voglio dire: perchè non proponete di indire una gara di questo genere fra i giovani aeromodellisti di Roma? La campagna romana si presterebbe magnificamente. Non vi pare? Magari se non di quattro ore, potreste organizzarne una di un'ora. La mia è una idea, una semplice proposta, adesso spicciatevela Voi.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

Nella costruzione degli aeromodelli, oggi è assai raro superare l'apertura alare di tre metri, e perciò è consigliabile disporre le centine distanti fra di loro non più di dieci centimetri.

I longheroni, che non devono essere mai meno di due se composti da travi di compensato o di legno pieno, devono comprendere, in tutta la loro lunghezza, l'intero spessore dell'ala.

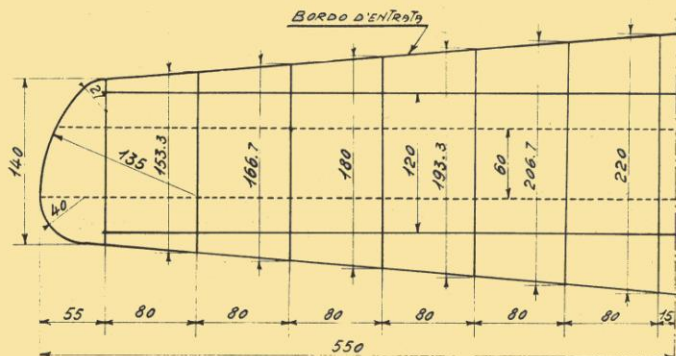
Non devono essere invece meno di quattro se formati da listelli, uno dei

Le centine, che in questa semiala che descriviamo a mo' di esempio, sono sette, sono poste ad intervalli uguali di 80 m/m, ed hanno rispettivamente le corde di m/m. 220, 206,7, 193,3, 180, 166,7, 153,3 e 140.

I longheroni, invece, prevedendo che siano semplici listelli paralleli fra loro, sono quattro, due sul dorso segnati con rette piene, distanti fra loro m/m. 120, e due sul ventre dell'ala, segnati con rette tratteggiate, distanti fra loro m/m. 60.

Data la forma dell'ala, e per semplicità di costruzione, porremo i longheroni perpendicolarmente all'asse di simmetria.

Ammettendo che in questa costru-



quali deve essere di sezione maggiore per ottenere una maggiore rigidità.

Fra centina e centina, specie quando sono molto distanti fra di loro, occorre mettere delle semi-centine, chiamate più comunemente *nasi di centina* e che servono a mantenere, al bordo d'entrata, la maggiore esattezza del profilo alare.

Supponiamo ora di voler costruire un'ala come quella rappresentata nella figura 8, nella quale è disegnata una semiala avente le seguenti caratteristiche: apertura alare m/m. 1100, corda massima m/m. 220, minima m/m. 140. La corda media risulta di m/m. 180 e l'allungamento di valore sei. La superficie è di circa 20 centimetri quadrati.

Le centine siano di legno compensato, i longheroni in listelli di legno duro (bosso), il bordo d'uscita in legno di pino, ed il bordo di entrata in alluminio, per l'esecuzione dell'ossatura si dovrà procedere nel modo seguente:

Si disegna su carta la pianta della mezza ala nella sua grandezza naturale, tracciando, oltre alla posizione delle centine, anche quella dei longheroni.

Fatto il disegno, occorre, come già si è detto, ricalcarlo dal rovescio per ottenere l'altra semi-ala.

Dal disegno si devono rilevare le lunghezze delle corde delle centine.

(continua)



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

E veniamo finalmente ai letterati italiani che amano l'enimmistica e ne lasciarono pregevoli esempi.

Già dicemmo di Dante, il cui nome basterebbe da solo a mobilitare ed a valorizzare l'arte di Edipo; ora aggiungiamo che anche il Petrarca lo considerò come un simpatico passatempo e che poeti minori, e ingegni rimasti famosi nella storia della letteratura, dell'arte e delle scienze lo coltivarono con successo: il Puosi, il Monti, il Redi, Michelangelo il giovane, Galileo Galilei, lo Stigliani, il fiorentino Antonio Malatesti, Giovan Battista Croce ed altri.

E di questi, vogliamo riportare qualche saggio per dimostrare come tali enigmi, nonostante sia ormai passato qualche secolo dalla data della loro composizione, conservino ancora quella arguta freschezza che li rende piacevoli appunto per il loro sapore ingenuo e popolare.

Sentite questo di Michelangelo sul camino: Porto la cappa in casa e fuor non già; di terra ho il capo e le gambe di sasso con le qual non fo un passo, eppure il nome mio è d'uom che va, è un delizioso saggio sul frumento dovuto a Croce:

Vedete in quante foggie mi tramuto! Prima son maschio e vivo sotterrato; di nuovo nasco e in femmina mi muto poi tagliato a traverso e bastonato maschio ritorno, e quindi ancor premuto e fatto in polve in femmina cangiato mi trovo, ed annegato e messo al fuoco ritorno maschio e cambio abito e loco!

Vedete con quanta simpatica arguzia si accenna qui al seme che ritiene spiga, al grano che si tramuta in farina, e finalmente al pane!

Accenneremo anche alla chiusa di un grazioso enigma su nome proprio, del Malatesti: dopo aver ragionato un poco su questo « uno » che, egli dice, è mio quant'esser mi si può, finisce:

nacqui senz'esso e dato poi mi fu, letter, se il nome sai, dimmelo tu!

(continua)

SCIARADA ALTERNA

(x x o o x x o o)

(esempio: focolare - fola - core)

Eran sul campo, or eccoli lassuso oltre le nubi, in vastità infinite, di serena baldanza il cuor soffuso, infer d'Italia, sentinelle ardite!

Mentre nel terso cielo vi libravate madri e spose vi seguono fidanti, dei domestici due custodi amate, e con la fe' dell'anime credenti, per voi un primo con immenso amore elevano al Signore.

INDOVINELLO

Se la credete pigra e girellona perchè sta a braccia aperte e intorno frulla, se leggera vi sembra e buona a nulla perchè unita ad un mozzo via s'invola, errate: ch'essa è indomita e possente, tempra d'acciaio, all'avanguardia resta e se qualcun le fa girar la testa freme, sbuffa e... scostarsi è più prudente!

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 35 verrà pubblicata nel fascicolo del 4 settembre quello del presente, nel numero dell'11 settembre.

Fra i nomi dei solutori del gioco 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 Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Mochetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEL GIOCO DEL N. 34

Rebus Proverbio (5-4-3-2-6): Nella coda sta il veleno.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Pietro Guccione, via Semedella 15 - Capodistria. Al Guccione è stato inviato un libro.



Corino

Ferve il lavoro nella scuola di modelli volanti della R. U. N. A.

La novella gialla

AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante Questione di tempo

— E' quasi inverosimile, mio caro Procuratore. E avete interrogato il pilota?

— Potete immaginarlo. Lo abbiamo sottoposto a un interrogatorio di sei ore...

— Terzo grado?

— Lasciate lo scherzo, mio caro Ralph. Il « terzo grado » non esiste. Ma lo abbiamo interrogato per sei ore consecutive, senza fargli dire una sola parola che potesse in qualche modo comprometterlo.

— E' stato dunque coerente?

— Anche troppo! Non ha fatto che ripetere: « L'ho vista salire, ma quando ho atterrato non c'era più. Ecco tutto ».

— Non è molto davvero. E con questi elementi soli è ben difficile dare una qualsiasi spiegazione. Ma ditemi, come spiega il pilota la sparizione?

— Non la spiega. Dice anzi che non ne capisce niente. E che bisognerebbe pensare che lei si fosse buttata giù, ma che anche questa spiegazione è inverosimile.

— Già. Non vedo neanche... Penso che la miglior cosa sia quella di dare una guardatina all'apparecchio. Lo avete fatto piantonare?

— Certo. E' al campo militare di Nuova Jersey.

— Bene. Allora vado. Vi telefonerò nel caso riuscissi a capirci qualche cosa.

Mentre l'automobile della polizia lo portava verso il campo d'aviazione, Ralph Forte, il « poliziotto volante » (con questo nomignolo ormai era notissimo in tutti gli Stati Uniti il simpatico aviatore italo-americano) lesse, in una edizione straordinaria del « To Day » i particolari della tragica avventura. Eccoli, in succinto.

Alle quattro e trenta del pomeriggio del giorno precedente, 19 maggio, Alice Dool, la ricchissima ereditiera di Montreal, figlia di uno dei capi del « trust » dell'acciaio, era partita da Montreal per Nuova York alle 16.30 con un apparecchio da turismo guidato dal pilota Lionel Strong, apparecchio che ella aveva già prenotato la mattina del 18.

L'aereo era atterrato a Nuova York alle 19.5, e quando il pilota si era voltato per far scendere la passeggera, si era accorto che Alice Dool era scomparsa.

Il pilota aveva avvertito la direzione del campo e si era subito messo a disposizione della Procura Distrettuale per tutte le informazioni necessarie.

Queste erano le sole notizie importanti che il giornale portava. Tutto il resto — due pagine intere erano dedicate al fatto — comprendeva biografie di Alice, del padre e del pilota, fotografie della scomparsa, ecc.

Ralph ne sapeva ben poco, quindi, al momento in cui giunse all'aeroporto.

Un sergente di servizio, che aveva voluto impedirgli di avvicinarsi all'apparecchio piantonato, si irrigidì sull'attenti quando Ralph gli mostrò la placca di ispettore (la placca che il Procuratore Distrettuale gli aveva dato in occasione di una inchiesta per contrabbando di gioielli, e che poi gli aveva lasciato).

L'apparecchio di Lionel Strong era un ultimo tipo di biplano « Crown » a due motori « Willys » di 600 cavalli ciascuno.

Per alcuni momenti Ralph dimenticò la vera ragione per la quale si era recato all'aeroporto e rimase a guardare, attento e compiaciuto, quel bellissimo apparecchio. Senza forzare, quel « Crown » poteva, certo, mantenere una media commerciale di 200 miglia all'ora. In un certo senso, Ralph ne invidiava il proprietario.

Ma, presto, il senso del dovere lo riprese e abbandonandole divagazioni più o meno sentimentali, si dedicò interamente ad un attento studio dei particolari.

Ma nulla di speciale notò, nei dieci minuti che durò l'esame.

La cabina era protetta da un tubo scorrevole e rientrante di vetro; il posto del passeggero era comodissimo e ampio a diretto contatto col posto del pilota, così che pilota e passeggero potevano agevolmente parlarsi e vedersi, anche, a mezza di un piccolo specchio retrospettivo al cruscotto; l'apparecchio era munito di « pilota automatico »; in un angolo vi era un piccolo ripostiglio contenente bottiglie e panini imbottiti (nulla però era stato evidentemente toccato); gli utensili e gli attrezzi erano al loro posto in perfetto ordine; nell'interno nessuna traccia di lotta.

Ralph rimase ancora alcuni minuti a guardare l'aereo, poi, acciollandosi le spalle, se ne andò senza neppure rispondere al saluto rispettoso del sergente.

Giunto a casa, si affondò in una poltrona, rimanendo per parecchio tempo immobile.

Soltanto due ore più tardi telefonò al Procuratore Distrettuale:

— Avete qualche cosa di nuovo, Ralph?

— No, mio caro. Nulla, almeno per ora. Ma ho bisogno di sapere con precisione come ha impiegato il suo tempo Alice Dool dal momento in cui ha fissato l'apparecchio al momento in cui è partita dal campo di Montreal; che cosa ha fatto nello stesso tempo Lionel Strong; l'ora precisa del decollo a Montreal e l'ora precisa dell'arrivo a Nuova York. Potete riuscire ad ottenermi tutte queste informazioni per domani mattina?

— Lo spero.

— Bene. Allora arriverdoci a domattina.

Erano le nove precise quando Ralph, comodamente seduto in un'ampia poltrona nello studio del Procuratore Distrettuale, stava leggendo i rapporti relativi alle domande rivolte la sera prima all'amico.

Seppe così che Alice Dool il 18 pomeriggio aveva ritirato dalla Banca Nazionale la somma di venticinquemila dollari ed era ancora rimasta per oltre mezz'ora in una cabina del reparto cassette di sicurezza della stessa banca; che la sera non aveva cenato a casa, ma presumibilmente in un ristorante con amici; che era giunta all'aeroporto in compagnia del pilota; che al momento della partenza portava con sé solo una piccola valigia di cuoio; che Lionel Strong la sera del 18 era stato visto in un ristorante in compagnia di una signora; che all'atto della partenza aveva fatto fare il « pieno » di benzina; che il decollo era avvenuto alle 16.30 precise e l'atterraggio alle 19.5.

Ma un'altra cosa seppe Ralph. E cioè, che Strong era il pilota abituale di Alice Dool con la quale aveva già fatto oltre venti viaggi.

— Ebbene? — chiese il Procuratore Distrettuale quando si accorse che Ralph aveva terminato la lettura.

— Ebbene, caro Procuratore, bisogna che lo vada subito, per la seconda volta all'aeroporto. Occorre che mi assicuri di un certo particolare che ho dimenticato di accertare. Sarò di ritorno alle 10.30. Volete per quell'ora far trovare qui anche il signor Lionel Strong?

— Dunque voi sostenete che Alice Dool, salita con voi all'aeroporto di Montreal, non era più sull'apparecchio all'atterraggio a Nuova York? E' così? — chiese Ralph a Strong, un'ora più tardi, nell'ufficio del Procuratore.

— E' così. L'ho detto e ripetuto una infinità di volte.

— Esatto. Volete dirmi ancora se la vostra cliente aveva molta fretta di raggiungere Nuova York?

— Moltissima. Mi ha detto di fare il più presto possibile.

— Avete trovato tempo buono?

— Ottimo.

— Vento contrario?

— Meno pochi chilometri, quasi sempre in coda.

— A che quota avete volato?

— Fra i 3000 e i 3500.

— Funtaste direttamente su Nuova York?

— Direttamente. Lo possono testimoniare quelli che mi hanno visto decollare.

— Con chi avete cenato ieri l'altro sera?

— Con una signora.

— Potete dirmi chi era?

— No. Il più elementare dovere di cavalleria mi impedisce di far nomi.

— Naturalmente. Ma poiché in certi momenti la cavalleria è meglio lasciata da parte, ve lo dirò io. Voi avete cenato con Alice Dool. E voi, signor Procuratore, potete arrestare Lionel Strong come l'assassino di quella disgraziata. Assassino aggravato a scopo di furto.

— Vi darò tutte le spiegazioni possibili — disse poco dopo Ralph al Procuratore Distrettuale, ancora stupefatto della rapida e imprevista soluzione. — Dico tutte le spiegazioni possibili, perché per alcuni punti bisogna fidarsi e basarsi su delle semplici supposizioni, per lo meno sino a quando Strong non avrà confessato tutto.

Bisognava, prima di tutto, risolvere il mistero della sparizione della donna. E per risolverlo, bisognava vagliare due uniche possibilità: abbandono volontario dell'aereo, caso di suicidio; abbandono forzato, caso di omicidio.

Mi persuasi che la prima ipotesi, suicidio, non poteva in nessun modo essere accolta, perché il pilota non avrebbe potuto non accorgersi dei movimenti della donna, e ciò per due ragioni: lo specchio retrospettivo che gli permetteva di osservarla e il vortice d'aria che si crea nella cabina aprendo la copertura di vetro.

Risolto questo punto, bisognava ricercare l'eventuale movente. Lo abbiamo trovato; il furto. Nella piccola valigia di pelle, oltre ai 25.000 dollari — somma di per sé già rispettabilissima — dovevano trovarsi i gioielli che, con ogni probabilità, la donna aveva ritirato dalla cassetta in banca. L'aereo, la distanza tra il punto di partenza e quello di arrivo, il tempo di volo, il serbatoio della benzina, le installazioni di bordo, mi hanno dato gli elementi necessari e sufficienti per formulare l'accusa.

— Mi spiego.

L'aereo di Lionel Strong è un apparecchio che senza forzare può tenere una media commerciale di circa 200 miglia all'ora.

Il tempo impiegato nel volo è stato di due ore e trentacinque minuti primi.

Il serbatoio contiene, « al pieno », 1200 litri di essenza; ora ne contiene 310.

Il consumo è di due litri per miglio.

A bordo vi è un impianto di pilota automatico.

Ed ecco i punti interrogativi.

Come mai l'aereo ha coperto 320 miglia in due ore e trentacinque minuti primi consumando 890 litri di essenza? Vale a dire, ha tenuto una media inferiore alle 160 miglia all'ora consumando, in compenso, circa 270 litri di essenza più del necessario?

E questo, notate bene, quando Alice Dool aveva raccomandato al pilota di « forzare » e il tempo era stato favolossimo, avendo lo stesso Strong dichiarato che aveva avuto quasi sempre vento in coda?

Perché un tempo così alto e un consumo così esagerato?

Perché il volo non era stato compiuto come era stato descritto dal pilota.

Ed ecco come, credo, si siano svolte effettivamente le cose.

La signorina Alice Dool telefona all'aeroporto chiedendo di Lionel Strong. Avuta la comunicazione, gli chiese di accompagnarlo il giorno dopo a Nuova York. Fra i due giovani esisteva certamente una buona amicizia nata e cresciuta durante vari viaggi. Strong rispose dichiarandosi ben lieto di poterla accompagnare e invita la cliente a cena. La ragazza accetta e i due pranzano insieme. Ed è durante il pranzo che Strong apprende in qualche modo che la donna avrà con sé il giorno dopo, nella piccola valigia, un vero patrimonio. Gli balena, immediata, l'idea del delitto. La notte studia il piano in tutti i suoi particolari. Poi la mattina dà ordine ad un amico o ad un complice di trovarsi in un dato punto per raccogliere un oggetto che egli lascerà cadere con un piccolo paracadute.

Al pomeriggio, all'ora stabilita, parte, prende quota dirigendosi verso Nuova York. Ma dopo una trentina di miglia cambia direzione e punta sul Lago Ontario. Giunto sullo specchio d'acqua, lascia la guida al pilota automatico, avendo cura di mettere la velocità al minimo. D'improvviso stordisce la donna con un corpo contundente, fa scorrere l'apertura poi precipita il corpo della vittima nel lago. Chi la troverà? Riprende poi la guida dell'apparecchio e giunto al luogo fissato, lascia cadere la valigia contenente il piccolo tesoro. Fatto questo, via a Nuova York.

Ma non aveva calcolato la velocità dell'apparecchio, la perdita di tempo, il consumo della benzina. Elementi che lo avrebbero inesorabilmente perduto.

E' chiaro?

CORDOVANCE



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Ah, ma allora non dobbiamo accontentarci di questo! Sono un patriotta, io! — esclamò Ezechiele e, dato di piglio ai suoi ferri, riuscì a fare quel che dapprima sarebbe sembrato impossibile, ossia a smontare i pezzi già smontati, in altri più piccoli. Al tramonto tutti i sentinavi esausti e abbandonarono il lavoro buttandosi a giacere sul prato.

— E adesso che si fa? — domandò Paul con voce cupa.

— Si rimonta l'aeroplano e si riparte. Ameno l'aeroplano ci resterà e speriamo che, vendendolo, ci paghi il passaggio fino in Francia — rispose Gervais, tetto.

I soli a dormire, quella notte, furono Ezechiele e il suo cavallo. Quando il sole tornò a spuntare, Gervais andò a scuotere Ezechiele che russava sotto la sua tenda.

— Ohè, amico! — gridò — Al lavoro! Rimettiamo tutto a posto.

— Eh? Che cosa? Ah, sì! Certo! — esclamò il vecchio, stirandosi — Ma prima ci vuole un po' di caffè.

Preso il caffè e fatto un magro spuntino, Ezechiele s'avanzò in mezzo ai pezzi del povero *Avvoltoio* che gremivano il terreno e, con visibile perplessità, si guardò in giro. Poi si chinò e, presi due tubi di acciaio, provò a farli combaciare insieme. Non andavano. Impensierito, scosse la testa. Ne buttò in terra uno e, raccattatone un altro, riprese la prova. Ma anche stavolta invano.

I francesi si guardarono, allarmati. Ezechiele continuò i suoi tentativi. Gettati i tubi, raccolse un piano di coda e cercò di adattarvi una gamba di forza del carrello. Vana fatica! Profonamente sconsigliato, lasciò cadere tutto e mormorò con voce di pianto:

— E' inutile. Questo aeroplano è fatto male, non vuole stare insieme.

— Volete dire — fece Gervais, con voce rauca — che dopo averlo ridotto così, non siete capace di rimontarlo?

— Non mi fate ridere! — ribattè Ezechiele — Per uno che è stato coi fratelli Wright, l'aviazione non ha segreti... La colpa è del vostro aeroplano che è stato costruito in modo curioso... Guardate, per esempio, questo timone...

— Ma non è il timone, è un alettone — gridò Paul.

— Chiamatelo come volete... Quello che non mi spiego è perchè non vuole innestarsi al suo supporto.

— Ma razza d'idiota! — urlò Gervais — Non è supporto dell'alettone, quello, è l'asse del carrello. Si può sapere che diavolo facevate coi vostri Wright? Dite che eravate meccanico? Meccanico, voi? Ciabattino; altro che meccanico.

— Ma quando mai ho detto io d'esser meccanico? — piagnucolò Ezechiele — Non ho mai toccato un aeroplano, io!

— Come? Come? — mugolò Paul, afferrando pel bavero il poveretto e scuotendolo come fa il gatto col topo. — Non avete mai toccato un aeroplano, vi spacciate per meccanico, ci riducete in pezzi il nostro apparecchio ed ora pretendete...

— Ma signori, — gridò spaventato il vecchietto — vi giuro che c'è un equivoco! Io ho detto d'esser stato consulente tecnico dei fratelli Wright e di Glenn Curtiss, ma non il meccanico. E' differente, miei buoni signori... Si può essere bravi generali e non saper come si smonta l'otturatore del fucile.

— E che razza di consulente eravate, vecchio caprone improsciuttito, eh? Potete dirlo? — sibillò Gervais, spingendo Paul da un lato e afferrando Ezechiele per le braccia.

— Ve lo dirò, signore, ve lo dirò, ma per carità, non mi stringete così... Orville e Wilbur Wright, e anche Glenn Curtiss, per parecchi anni frequentarono la mia bottega e vi si trattavano almeno mezz'ora. A volte, erano insieme e parlavano fra loro

di aeroplani, di motori e di eliche, e io ascoltavo e mi istruivo, altre volte venivano soli a allora, mentre li servivo, mi facevano l'onore di domandarmi la mia opinione, signori, sì proprio; ve lo giuro, è così. Dicevano: « Che ne pensi, Ezechiele, del nostro biplano? ». « Troppo poche ali », rispondeva io. « Ce ne metterei tre o magari quattro o cinque, io ». E loro dicevano: « E perchè no, Ezechiele, perchè no? ».

E un altro giorno mi chiedevano: « Sarà meglio mettere il motore avanti o dietro? Qual'è il tuo parere, Ezechiele? ». « Purchè funzioni, è lo stesso — rispondeva. — L'importante è che non vi scordate di attaccarci l'elica... Secondo me — dicevo — quel pezzetto di legno storto ha la sua importanza. Non lo dimenticate! ».

E discorsi di questo genere, signori, li tenemmo per anni, tre o quattro volte al mese, almeno, capite? E potete vedere voi stessi che i miei consigli furono ascoltati. Magari di triplani ne furono fabbricati pochi, ma perbacco, trovatem un aeroplano al mondo, uno solo, dico, che non abbia l'elica. Segno che i fratelli Wright e Curtiss non hanno trascurato le mie raccomandazioni.

— E che accidenti venivano a fare quei disgraziati nella vostra lurida bottega? Non sapevano come impiegare meglio il tempo, anche quelli là?

— Signore; — replicò Ezechiele a Gervais con molta dignità. — Un esercizio frequentato dai padri dell'aviazione non è una lurida bottega! Il mio era il tempio del rasoio e delle forbici. Vi trovate, o signori, al cospetto di Ezechiele Saul Potter, barbiere principe di Dayton, attualmente ritirato, parucchiere preferito di Wilbur e Orville Wright e del loro cavalleresco emulo Glem Curtiss.

Nonostante la formidabile bile accumulata, i due francesi non poterono a meno di scoppiare in una risata alla pomposa dichiarazione dell'antico barbiere.

— Purtroppo, — continuò Ezechiele, ripigliando il fiato — non mi riuscì mai di veder da vicino un aeroplano e sì che, potete credermi, mi struggevo dalla voglia di veder com'era fatto dentro. Era il mio sogno, signori, la mia aspirazione segreta. Non volevo morire, no, prima d'aver raggiunto questo mio ideale. Ma come fare? Non possedevo abbastanza nemmeno per comprare un'elica fuori uso. Ma ieri fu il gran giorno. Quando da lontano vi vidi scendere in questo campo, mi affrettai a raggiungervi dicendomi: « E' la mia ora! ».

— E ci avete reso questo bel servizio! — disse

con amaro sarcasmo Gervais che, suo malgrado, non riusciva a serbar rancora al poveraccio.

— Che volete che vi dica, signori miei? Pensavo: « Seguirò un certo metodo nello smontamento. Comincerò da sinistra e andrò verso destra, poi dall'avanti all'indietro; e per rimontare procederò in senso inverso ». Vi ci siete messi anche voi, signori, dovete convenirne, a farmi confondere la testa. Mi strappavate i pezzi di mano per esaminarli e li rimettevate già alla rinfusa.

— Quando penso al guaio che ci avete procurato, — inveì Paul che voleva in qualche modo sfogarsi — mi vien voglia d'impiccarvi ora, qui stesso, con le mie mani.

— Non lo farai! — dichiarò freddamente Gervais.

— Non lo farò, dici? — sbratò Paul furioso — Vuoi vedere? — e ghermi pel colletto lo sventurato Ezechiele che si sentì mancare.

— No, non lo farai — ripeté Gervais — perchè in un raggio di dieci miglia non c'è un albero o un palo alto più di tre palmi. E poi... non mi sento di far del male a questo poveraccio. Lascialo andare. La colpa maggiore è nostra, dopo tutto. Troppa fretta. Dovevamo andare in cerca di qualche specialista con tanto di patente e con un'officina attrezzata.

— Insomma, — brontolò Paul che non sapeva rassegnarsi — abbiamo avuto il danno e le beffe; e tu mi vuoi anche togliere la soddisfazione di fare a pezzi questo pappagallo.

— Ottima idea! Così terminiamo la nostra brillante carriera sulla sedia elettrica, se pure non ci faranno prima la festa i buoni villici di qua. Non dimenticarti che siamo nel Texas, dove hanno per massima: « prima spara e poi discuti ». La sola cosa che ci rimane è di farci accompagnare dal nostro amico Ezechiele alla stazione ferroviaria più vicina e filare.

— E tutta questa roba?

— Non vorrai mica portartela dietro? Sai bene che non possiamo perder troppo tempo. Se ne incaricherà la ruggine e la muffa a liquidarla.

— E va bene! — sospirò Paul, fissando in terra gli occhi foschi. — Andiamocene, allora!

— Un momento, signori! — esclamò Ezechiele, con voce commossa. — Dal momento che avete deciso di abbandonare il vostro aeroplano, vi faccio una proposta. Mettiamoci d'impegno tutt'e tre e cerchiamo di rimontarlo. Se ci riusciamo, tanto meglio per voi, se no, e se proprio avete tanta fretta da non poter aspettare che se ne incarichi un'officina, ebbene, vi farò io un'offerta. Che ne dite? M'è venuta una certa idea!

— E perchè no, dopotutto? — rispose Gervais dopo averci pensato su un tantino. — Proviamo pure. Tanto, peggio di così non può andare. Su, al lavoro!

(Continua).

ENZO JEMMA



Non lo farò, dici? — sbratò Paul...

collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA CUCCAGNIA

IL VOLO

Non aveva mai volato, non immaginava nemmeno quali dolci emozioni si provassero a volare. Era un povero contadinello che l'estate andava scalzo per il caldo, e l'inverno per risparmiare le scarpe, che metteva solo quando andava a messa. Era un buon ragazzo, ma a malapena sapeva leggere, e quando, qualche volta, nei giorni festivi, un aeroplano argenteo scelse del cielo, su quel paesino sperduto, egli alzava la testa, seguiva il volo con occhi stupiti e pensava: «Che cosa è quell'uccello? Che strano rumore fa!». Povero Tonio! Chi gli avrebbe potuto dire che un giorno avrebbe volato? Eppure, sì, fu così. L'ignorantello un giorno si recò in città (la città lontana, grande. Che sogno era, andarci! E il sogno si avverava) col suo padrone, anch'egli contadino, ma più evoluto.

Il padrone andava in città per affari. Ma successe una cosa che lo distolse dagli affari, e rese beato anche il povero Tonio. Passando dall'aeroporto, don Paolo vide un'insolita folla, multicolore: tra quella folla che si aggirava nel campo e tra i severi enormi hangars, vide anche alcuni contadini. Tutti si agitavano, fremevano, erano come impazziti. «Che succede?» pensò don Paolo. Quindi presto scese dal biroccio, lo portò al sicuro nel recinto del campo, dietro un capannone, legò al muso del cavallo un sacco d'avena, e disse a Tonio:

«Vieni un po' giù: voglio vedere che succede là».

Tonio balzò a terra come un capriolo, e insieme si avviarono verso la folla. Urtato, sbalottato, il bambino si chiedeva irato cosa ci fosse di bello in quella calca. Ma il padrone si avvicinò a un altro contadino, che aveva in mano un foglio azzurro:

— O che fate? — chiese.

— O non lo vede? Si vola! Con venti lire si fa il giro di tutta Firenze...

— Oh! Perbacco! Non mi lascio mica sfuggire questa bella occasione!

Dove si pigliano i biglietti?

— La, dove c'è quel chioschetto.

— Grazie, e scusi. Vieni, o vieni, Tonio! Che fai costi?

Tonio s' mosse come imbambolato, e seguì il padrone.

— Ora voliamo — disse don Paolo.

Tonio spalancò i suoi occhi ingenui.

— Come? In uno di quegli uccellacci?

— Sì: sono aeroplani. Aspetta, mamma-lucco, ora vedrai come è bello!

Il bimbo seguì don Paolo, che aveva già in mano i due buoni, e camminò come estasiato fino all'apparecchio. Aspettarono pazientemente il loro turno, lungo tempo, ma finalmente eccoli su. Tonio era addirittura sbigottito. E quando l'apparecchio decollò, si coprì il viso con le mani. Ma poi cominciò a sogguardare tra le dita socchiuse, giù, verso terra. Oh, com'era bello! Sembrava di salire portati dal vento o dagli angeli. Sì, strani angeli d'acciaio lucente. E giù, Firenze si stendeva annoiata, sotto il sole di luglio. Oh, le nere formichine industri che corrono per quelle viuzze sottili! Oh, quei tondi grandi quanto un tavolo... sono piazze? La cupola e il campanile del Duomo spiccano su un rosseggiare di tutti. Tonio si lasciò cadere lei

mani in grembo, e guardò la scacchiera verde e marrone dei campi, e il nastro azzurro, scintillante, dell'Arno. Poi, rivide l'aeroporto, con la folla multicolore e minuscola... L'aeroplano scendeva: folla e suolo si avvicinavano quasi vertiginosamente. Ebbro, felice, e intanto terrorizzato, Tonio pensava: «Ora la terra si apre e ci inghiotte». Ma invece l'aeroplano rallentò, si abbassò dolcemente, atterrò, e Tonio, dopo essersi tastato per un pezzo, dovette convincersi che era vivo e sano. Ma non si svegliò ancora dal suo sogno ad occhi aperti: senza sapere come, si trovò sul carrettino, rannicchiato tra le ceste di ortaggi, e di là con gli occhi ancora pieni della bellezza di Firenze vista dall'alto, e con le orecchie ronzanti, seguì il volo dell'aeroplano che di nuovo si alzava: «Ho sognato?» pensava, strappandosi gli occhi. Ma no: mettendo la mano in tasca, ne trasse uno spiegazzato foglietto azzurro: e lesse lentamente: «Vo-li di pro-pa-ganda». Parola strana e bella: propaganda. E finalmente, fantasticando, cadde river-so sulle ceste, addormentato, felice.

MARIA VITTO



Il francobollo aereo d'Italia

Sempre nel 1933, in commemorazione dell'Anno Santo, viene emessa una serie di 7 francobolli, dentellati 14-filigrana corona, dei quali 2 di posta aerea:

- 1) 50 c. + 25 c. - bruno-giallo
- 2) 75 c. + 50 c. - lilla-scuro.

La vignetta, unica per entrambi gli esemplari, rappresenta (fig. C) una



Fig. C.

colomba recante un ramoscello di ulivo che collega, idealmente, San Pietro in Vaticano alla Chiesa di Betlemme.

Nel 1934, in occasione del primo volo diretto Roma-Buenos Aires, vengono emessi quattro francobolli, dentellati 14, filigrana corona, di vignetta eguale a quella dei 2 lire serie imperiale. I quattro francobolli di questa serie

- 1) 2 lire su 2 lire: ocra
- 2) 3 lire su 2 lire: verde oliva
- 3) 5 lire su 2 lire: rosa
- 4) 10 lire su 2 lire: violetto.

recano una particolare sovrastampa:



Fig. D.

un trimotore in volo, e la scritta: 1934-XII — Primo volo diretto Roma-Buenos Aires — Trimotore «Lombardi-Mazzotti» (fig. D).

MAURITIUS POSTOFFICE



GLI AEROPLANI IN SPAGNA

Roland Tessier scrive sul numero 1576 del settimanale parigino «L'aéro» la conclusione di una sommaria inchiesta svolta da alcuni tecnici francesi sul materiale aeronautico esistente attualmente in Spagna.

Dopo aver sottolineato l'importanza del conflitto spagnolo come banco di prova per le macchine e per le moderne teorie di guerra aerea, l'autore passa in rassegna i diversi tipi di velivoli in dotazione ai reparti nazionali e marxisti, soffermandosi specialmente nell'esame di quei tipi che in questa guerra hanno maggiormente dimostrato di possedere le caratteristiche richieste al velivolo da combattimento moderno. Degli apparecchi in possesso all'Aviazione Legionaria l'autore esamina particolarmente solo il caccia «C. R. 32», e scrive che questo apparecchio risolve in gran parte il problema del caccia moderno, essendosi rivelato veloce e maneggevolissimo, ma ha lo svantaggio di presentare in luoghi troppo facilmente aggredibili parti vitali come sono i radiatori dell'acqua e dell'olio, situati nel «C. R. 32» sulla prua, e più precisamente sotto e sopra l'ogiva dell'elica. Secondo Roland Tessier, i cacciatori rossi avrebbero imparato ad assalire i «C. R. 32» di fronte, in modo da metterli fuori combattimento con pochi colpi. (Strano, però, che sino ad oggi la realtà non abbia ancora dato ragione al sig. Tessier!) Scrivendo degli apparecchi francesi, l'autore si lamenta che i tecnici del suo Paese curino troppo certi particolari che in pratica non hanno nessuna importanza, anziché dare al velivolo quei requisiti essenziali per un apparecchio da guerra. L'aspratura rifinitura di certe parti degli aeroplani francesi, sarebbe, secondo alcuni tecnici, causa di enormi perdite di tempo durante le riparazioni, che invece occorrerebbe poter fare nel minor tempo possibile. L'autore chiude il suo articolo criticando certe innovazioni che, se sono apprezzabili nell'aviazione commerciale, possono avere conseguenze tutt'altro che buone in quella militare, e cita l'esempio dei carrelli retrattili, che pare si siano dimostrati troppo facilmente vulnerabili.

L'INCENDIO DELL'HINDENBURG

«L'aéronautique» del mese di luglio pubblica i risultati dell'inchiesta sulla tragica fine dell'aeronave tedesca «Hindenburg», che, come è noto, fu distrutta da un incendio mentre stava manovrando per ormeggiarsi al pilone del campo new-yorkese di Lakehurst. Secondo la commissione per l'inchiesta il dirigibile sarebbe stato distrutto da una scarica elettrica comunicata per mezzo di una delle funi gettate dall'equipaggio, e che erano bagnate poiché stava piovenendo, ad una delle palevole situate a poppa della aeronave, dalle quali in quel momento veniva emesso dell'idrogeno. Il gas si sarebbe infiammato, provocando l'esplosione di tutti i serbatoi contenuti nell'immenso involucro.

CINEMA E AVIAZIONE

Il numero di agosto de «L'ala d'Italia» pubblica un interessante articolo di Carlo dall'Ongaro intitolato «Trucchi cinematografici», nel quale l'autore espone alcuni metodi usati negli stabilimenti americani di cinematografia per le riprese di quelle acrobazie aeree che sarebbe impossibile ritrarre dal vero. Chi ha tante volte rabbrivito, nell'oscurità di una sala di proiezione, scorgendo sullo schermo le più pericolose ed azzardate acrobazie, vedendo aeroplani infrangersi al suolo ed incendiarsi, piloti lanciarsi da velivoli in fiamme, ha così modo di conoscere per mezzo di quali ingegnosi trucchi è stato possibile fare accadere tante emozionanti avventure nel pacifico interno di un teatro di posa. Chiari ed espliciti disegni ed interessanti fotografie illustrano questo articolo.



POSTA *area*

Franco Briatico - Reggio Calabria. — Dunque tu dici che «L'Aquilone» è il più bel giornale d'Italia, ma che a Reggio è poco conosciuto. Senti: tu puoi fare certamente qualche cosa per la diffusione del tuo giornale. Lo puoi fare, lo devi fare, lo farai, o Franco. Forse ti riuscirà più facile che progettare delle copertine. Pensa che alla sola vista degli schizzi ho esclamato: «Cestino mio fatti capanna». Ma la mia meraviglia è diventata illarità quando ho capito, dalla lettura della tua simpatica lettera, che tu consideri cosa addirittura possibile la pubblicazione dei tuoi disegni. Di fatti scrivi: «...due disegni che se ti parranno buoni farai pubblicare, se no fanne fare altri attenendoti ai miei disegni». Ma ora che ti ho detto il mio pensiero, non ti rattristare. Tu sei un ragazzo, e molto giovane, e perciò i tuoi occhi vedono bello ciò che noi «vecchi» giudichiamo soltanto ingenuo. E fin qui nulla di male. Anzi! Quando noi diciamo ingenuo vogliamo significare pieno di freschezza e di grazia, oltre che fanciullesco nella concezione e nella fattura. Ciò prova che gli acuti giudicano sempre con grande simpatia le opere dei giovani. Il guaio salta fuori, invece, quando i giovani si mettono a giudicare i vecchi. Allora senti trinciare giudizi i più feroci e definitivi su questo o quell'artista, spesso consacrato dalla fama più ampia e seria. Ti ho fatto questo dischetto con la speranza che lo leggano altri miei aeroplani più vecchi di te. Ed ora una buona stretta di mano.

Giuseppe Accanti - Milano. — Mi dispiace, ma lo pseudonimo Passagui se l'è appioppato il patavino Alessandro Podestà. Cercane un altro. La fotografia dello scheletro del tuo ultimo aeromodello è quasi bella. Forse la pubblicheremo. Comunque sappi che non temo le incursioni dei tuoi aeromodelli da bombardamento. Ci vuole altro per spaventare me. E poi tu non tieni conto della «caccia» pronta a scattare in volo su allarme. Ma forse tu non hai un'idea di ciò che può fare la caccia italiana. Grazie del bacio sul naso (ma il mio naso è soltanto storto, non bitorzolo).

Enrico Levi - Milano. — Manda sempre le migliori fotografie. E' l'unico sistema per vederle pubblicate, spazio permettendo. Grazie dell'ultima.

Raffaele d'Ambrasio - Bologna. — No, non sono arrabbiato. Sono soltanto rattristato nel constatare che i miei sforzi per fare apprezzare le cose intelligenti e di gusto non ottengono nessun risultato. Tempo perso. Sarebbe meglio che tornassi in campagna a pescare con la lenza e a meditare su Platone. Ne guadagnerebbero i miei nervi malati e il mio spirito tanto turbato. Non credo che per essere ufficiale del Genio aeronautico occorra avere una vista perfetta.

Meteora Celeste - Bologna. — Buon viag-

gio. Non conosco nessuna rivista; né posso fornirti nessun indirizzo di ditte. Ma io non credo che vi siano riviste importanti d'aeromodellismo. In quanto ai materiali... Ma è meglio che tu faccia ciò che vuoi. Seguiremo a pubblicare descrizioni di aeromodelli; ma non pubblicheremo disegni troppo grandi, perché occuperebbero troppo spazio prezioso. Pubblicheremo invece molti disegni di scala ridotta. Il giornale ti viene spedito regolarmente. Portami delle notizie sull'aeromodellismo svizzero; e qualche fotografia.

Bolide Azzurro. — Assumerò delle informazioni. Non ti rattristare, però. Tu, dal canto tuo, spiegami meglio la cosa.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Umberto Olivi - Senigallia. — Mi domandi se ti contenti di poco, desiderando costituire un modello che sia «tra i modelli quello che è tra gli aeroplani l'e.S. 79». No, caro amico, non ti contenti affatto di poco. Quello che tu chiedi è semplicemente assurdo, non esistendo schemi di aeromodelli che abbiano un tale valore. Eppoi, come ti può saltare in mente una cosa simile, possedendo sì poca esperienza aeromodellistica. Se gli schemi che tu desideri esistessero, credi che riusciresti nel tuo scopo? Tu hai sino ad oggi costruite soltanto un modello che, pur essendo abbastanza ben fatto, non ti hanno in grado di avventurarti in costruzioni «fuori-classe»? Ti consiglio, caro Umberto, di dedicarti, per ora, a modelli facili, che però possano ugualmente darti soddisfazione. Perché non tenti il «V. T. 1»? Sono lieto delle gentilezze che ti hanno usate Simoncini e Saccani. Non posso inviarti il numero che desideri, perché non riesco a capire quale sia. Riscrivimi precisando meglio, e vedrò di contentarti.

Zelino Rossi - Pontedera. — Ti ringrazio dell'interessante relazione inviata, e giuntami però troppo tardi per ricevere gli onori della stampa. Le fotografie sono bene inquadrare, ma sono tutte e tre sfocate. Inoltre, è stata male calcolata l'apertura del diaframma, e così difettano della giusta luminosità. Zelino, Zelino, saprai costruire ottimi modelli a elastico e veleggiatori capaci

di trasvolare le Alpi, ma in quanto a fare fotografie...

Gianfranco Berti - Milano. — La tessera di abbonato a «L'Aquilone» dà diritto alla riduzione che desideri. Non posso risponderti a quanto mi chiedi sul modello «M.4», essendo questo di una ditta privata.

T. T. 18 e L. 10. — Mi dispiace di doverti annunciare che il titolo in vostro possesso non è valido né per diventare ufficiale pilota in S.P.E. né per il servizio di complemento.

Enrico Bortolosso - Genova. — Tu mi commuovi proprio, caro amico! Scrivermi nel cuore della notte, mentre mezza umanità giace tra le braccia di Morfeo; sacrificare i tuoi sonni, i tuoi meriti riposi, per farmi giungere i tuoi saluti! Questa, Enrico, è la più alta prova di affetto che abbia mai avuto. Zitto! Non dirmi che quella notte non riuscivi a dormire perché avevi il mal di pancia, e hai deciso — tanto per far qualcosa — di scrivere a me, Crivello, segretario di Zio Falcone, romperesti l'incanto. Preferisco pensare che tu, fuggendo alla viglianza dei tuoi, ti sia alzato nottetempo, scalzo, tremante nella lunga camicia, e ti sia incamminato, alla luce pallida di una candela, verso la soffitta fredda e piena di ombre paurose. Qui giunto, novello «Piccolo scrivano fiorentino» tu hai impugnata la penna, e: «Caro Crivello...». Sì, credo pro-

prio che sia andata in questo modo. Ma abbandoniamo i sentimentalismi, e veniamo a noi, Enrico Bortolosso. Tu mi chiedi se il modello «E. T. 32» è adatto per un principiante. No, Enrico: non è adatto. Ti consiglio invece il «Roma», sulla cui costruzione «L'Aquilone» ha pubblicato diciotto lezioni nei primi diciotto numeri dello scorso anno. Argomento numero due. Le cinque lettere poste sotto le ali dei velivoli costituiscono il nominativo dei medesimi, e sono formate dalla lettera I, che indica la nazionalità italiana, seguita da quattro lettere qualsiasi, che però quasi sempre sono le prime quattro del cognome del proprietario del velivolo. Se tu, per esempio, ti comprassi un velivolo scommetto che gli metteresti per nominativo I-BORT. Mi sono sbagliato? Beh, staremo a vedere quando ti comprerai un aeroplano, quello che farai. Ciao, amico, e ricordati di non farmi sapere che la notte, quando scrivi a me, lo fai perché soffri di mal di pancia.

CRIVELLO

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.

A V I O
INDUSTRIE
STABIENSI
CASTELLAMMARE
DI STABIA

*
COSTRUZIONI
AERONAUTICHE
IDROVOLANTI
ED AEROPLANI

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

**TAVOLE DEL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo

C I R I L L O

L. 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo
LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

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



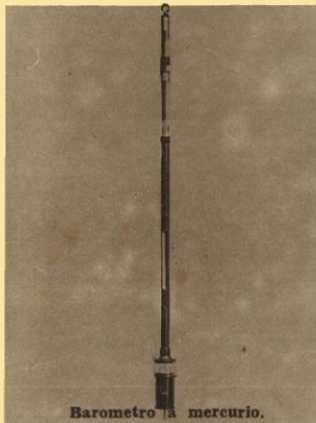
Il nuovo chiosco di vendita dell'Editoriale Aeronautica in via Cola di Rienzo, a Roma.

N.
76

PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

BAROGRAMMA. — Diagramma tracciato dalla punta scrivente del barografo sulla carta diagrammata (v. barografo). La carta diagrammata riporta linee di riferimento indicanti il tempo sull'asse delle ascisse e le pressioni sulle ordinate: essa viene avvolta sul cilindro ruotante del barografo.

BAROMETRO. — Strumento che dà il valore istantaneo della pressione atmosferica. I barometri possono essere a mercurio e metallici. Il barometro a mercurio è nato dalla famosa esperienza di Torricelli: un tubo della lunghezza di circa un metro chiuso ad una estremità, viene



Barometro a mercurio.

riempito di mercurio. Tappando l'altra estremità con un dito, ed immergendola in una vaschetta piena pure di mercurio, togliendo il dito si osserverà la colonna di mercurio scendere fino ad un'altezza variabile a seconda della pressione atmosferica del luogo. Tale altezza si aggira intorno ai 760 millimetri. Il barometro è uno dei principali strumenti della meteorologia. La lettura di esso comporta diverse correzioni relative alla temperatura e alla latitudine del luogo.

Il barometro metallico, più pratico e meno ingombrante di quello a mercurio, è costituito da una o più scatole metalliche a pareti sottili (scatola barometrica) nell'interno della quale è stata tolta l'aria; le deformazioni che essa subisce per effet-

to della pressione atmosferica vengono amplificate e riportate su una scala graduata per mezzo di un sistema di leve.

I barometri provvisti di una scala delle altezze (sfruttando la legge di variazione della pressione con la quota) si chiamano altimetri (v. altimetri).

BARRA, Angolo di. — Si dice angolo di barra quello che l'equilibratore (v.) chiamato impropriamente anche timone di profondità, fa, per effetto della manovra della barra (v.), in un dato istante, con la corda dello stabilizzatore.



Una base aerea in A. O. I.

BARRA, COMANDO. — Leva conosciuta anche con il nome francese « cloche » mediante la quale si comandano l'equilibratore e gli alettoni di un aeromobile.

BASE AEREA. — Luogo di concentrazione e di armamento di una flotta aerea.

BASE ANTIVIBRANTE. — Supporto elastico degli strumenti di bordo e degli

appareati di bordo come la radio, la macchina fotografica, ecc., ecc., che impedisce la trasmissione delle vibrazioni prodotte dal motore.

(continua)

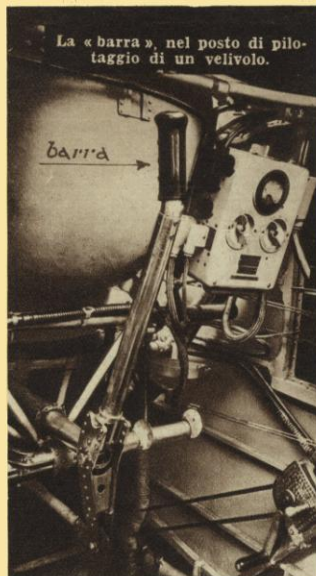
S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-690

VDLINO STUDIO

S.A. PIAGGIO & C. GENOVA



La «barra», nel posto di pilotaggio di un velivolo.

barra

AEROPLANI FIAT

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI



FIAT G 18 V

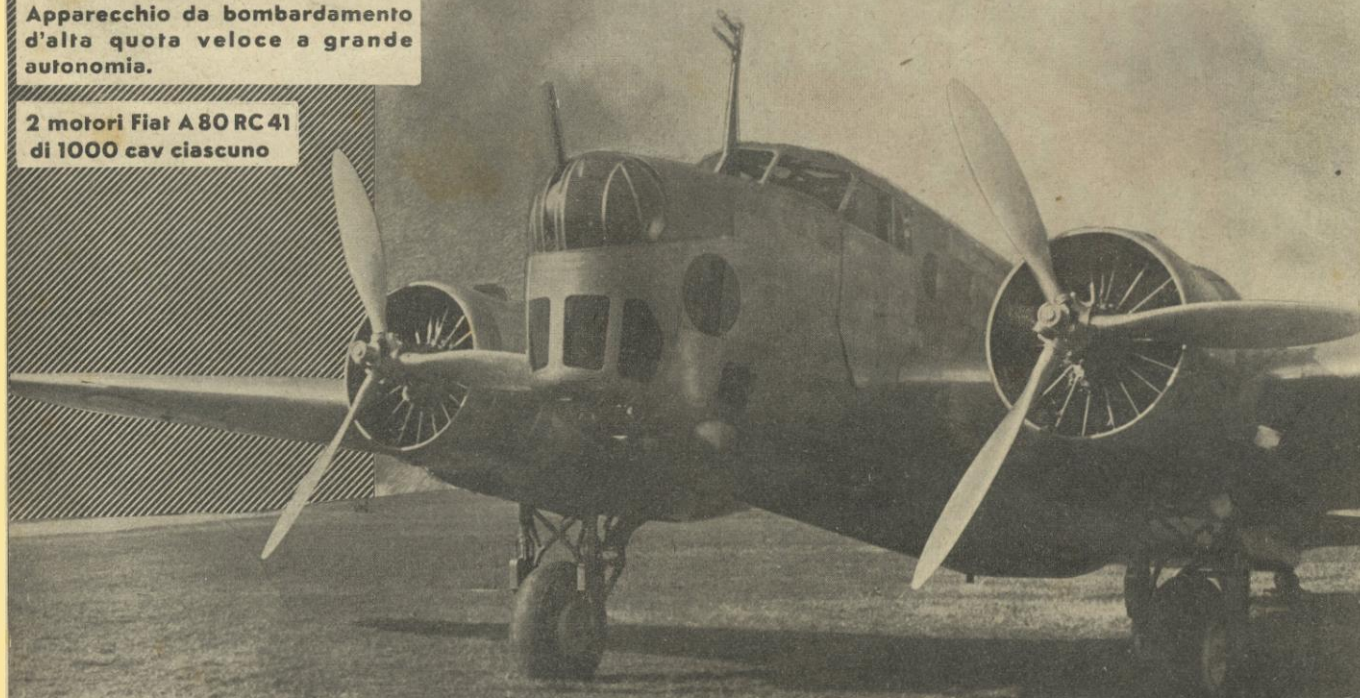
l'apparecchio per trasporto passeggeri (18 persone e bagagli), che si è imposto tra i più veloci e sicuri del mondo.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno

FIAT BR 20

Apparecchio da bombardamento d'alta quota veloce a grande autonomia.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno



S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - Corso Francia 366 - TORINO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- DI CHE COLORE
LO VERNICIAMO?
- BLU', CHE NON ATTRA
LE MOSCHE.

- ROMILDA! PER AMOR
DEL TUO NOME SONO
RIUSCITO A COSTRUIRE
IL MOTORE AD R!



- SIGNORA, LE CONSIGLIO QUESTO TIPO.
QUEST'ANNO VANNO TANTO GLI
AEROPLANI CON L'ELICA DA UNA PARTE.

MASTROIANNI
ALBERTO