

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



MASTROJANNI
ALBERTO

- Arturo! Questo lago mi ricorda che ho lasciato aperto il rubinetto del bagno!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 41

9 ottobre 1938 - XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta p...ata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 40.— Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Conoscete il giornale « Critica »? No? Me l'immagino e mi congratulo calorosamente con voi.

Sappiate che « Critica » è un giornale che esce a Buenos Aires, diffusissimo nelle taverne del porto e assai apprezzato dal pubblico cosmopolita che lo frequenta; pubblicato in gran parte composto di oziati d'ogni categoria: scioperanti di professione, organizzatori sovversivi, fuorusciti d'ogni paese, borsalotti e, occasionalmente, poveri merlotti di passaggio, vittime immancabili delle sultodate categorie.

Come dice il nome, ottimamente scelto, questo giornale... critica e nient'altro. Non fa, non afferma qualche cosa o qualche principio, non svolge campagne in favore di questa o quella idea. Niente affatto. Critica e basta. Critica qualunque cosa si faccia, con un perpetuo tono di amaro scherno, esattamente come fanno gli imbecilli oziati di ogni paese, quando la domenica si piantano sui marciapiedi a dir male del governo, dei conoscenti e della gente che passa.

Al tempo della transvolata dei « Sorci Verdi » e della crociera della squadriglia aerobatica nell'America Latina. « Critica » schizzò veleno da ogni parte: annunciò che tutto sarebbe andato a rotta di collo e presagì le più tetre sciagure. Dopo i trionfi, si limitò a ringhiare: Beh! Che ci vuole, dopo tutto? Se ci si fossero messi degli altri, non italiani, sarebbero riusciti molto meglio.

Durante la guerra etiopica, com'era logico, « Critica » prese le parti del negus e per tutta la durata del conflitto spagnolo esaltò (e tuttora esalta) le prodezze dei rossi, specialmente dell'aviazione, sino al punto da affermare che essi possiedono « caccia » capaci di velocità di 700 km. orari. « Basta che ne appaia uno solo nel cielo, anche da lontano — assicurava tempo fa « Critica » — perché qualunque apparecchio nazionalista si trovi nella zona, specie se fascista, prenda la fuga più precipitosa... ».

« Beh — avrete tutte le ragioni di dire — sarà benissimo; ma tutto questo che c'entra con le meraviglie del baraccone? ».

Scusatemi, avete ragione; ma siccome per presentarsi due o tre meraviglie dovevo per forza parlarvi di « Critica », perché è questo giornale che le riporta, non ho potuto fare a meno di sfogarmi. Ecco; ora mi sento meglio e tiro avanti.

Le meraviglie che « Critica » ci presenta sono davvero mirabolanti e si riferiscono alla difesa aerea di Londra. Prima meraviglia:

il mantice gigante. Un inglese avrebbe proposto di sparpagliare per tutta Londra dei mantici spettacolosamente enormi, puntati contro il cielo. Voi capite subito, no? Arrivano i bombardatori nemici? Niente paura. L'osservatore che li segnala per primo fa una telefonatina alla centrale mantici: « Badate; arrivano stormi così e così alla tale quota, dalla tale direzione! ». Dopo di che depone il microfono, rimette la pipa in bocca e ripiglia l'istruttiva lettura del romanzo d'appendice che aveva in mano.

Nel frattempo gli stormi nemici sono quasi nel cielo della città. Quasi, perché non ci arriveranno mai. Infatti: puff! puff! Ecco i mantici in azione. Soffi irresistibili si sprigionano da terra e le povere squadriglie, investite in pieno, travolte, spazzate, grandinano da tutte le parti a catafascio; l'incurstione è fallita, la guerra è vinta e il cattivissimo Stato aggressore la sera stessa manda a dire al governo inglese che non lo farà più e che è pronto a firmare la pace a qualunque condizione.

La seconda meraviglia: l'imbuto aspira-aeroplani. Sempre più difficile! Stavolta si tratta di « succhiare » gli aeroplani come una bibita al seltz con una cannuccia. Passano le squadre aeree nemiche nel cielo

di Londra? I londinesi si stropicciano contentoni le mani. Vvvvv! Vvvvv! Vvvv! (rumori prodotti dalle aspirazioni degli imbuto. Non ho trovato di meglio). Dunque, Vvv... Vvv... ed ecco che le squadriglie si precipitano a capofitto negli enormi imbuto che irrisistibilmente le attrano.

« Critica », che riferisce con molta serietà questi sbalorditivi progetti, non si cura di domandarvi che cosa sarà dell'imbuto non appena il primo aeroplano aspirato coszerà con la velocità d'un boide sul fondo di esso, avendo a bordo due o tre tonnellate di bombe.

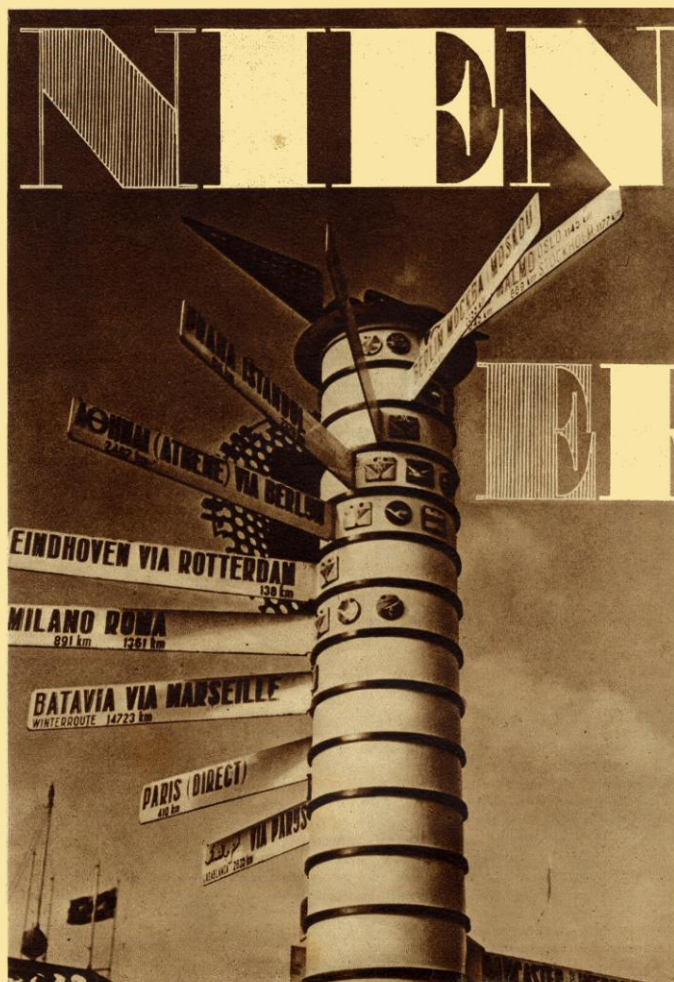
Ma « Critica » a queste piccolezze non bada. Conosce i suoi polli, cioè il suo pubblico.

In questo momento la protezione antierea è una delle maggiori preoccupazioni per i londinesi. Il sistema dei palloni di sbarramento sembra non abbia completamente rassicurato tutti, perché altre misure si vanno predisponendo in vista di non desiderabili eventualità: maschere, ricoveri, mimetismi, piani di evacuazione fulminea, radio. Già, anche la radio. Difatti è stato costruito uno speciale tipo di maschera antigas, che permette agli annunciatori di trasmettere egualmente notizie ed ordini alla popolazione durante i bombardamenti. Tra gli incubi che turbano giorno e notte i bravi cittadini della metropoli inglese, c'è anche questo: quali saranno le conseguenze di un bombardamento dello Zoo? Chissà quante gabbie saranno divelte dalle esplosioni e quanti animali non colpiti riusciranno a scappare? Allora sarà facilissimo di trovarsi faccia a faccia con una tigre in qualche strada o di incontrare il serpente a sonagli sulle scale di casa. A tutte queste cose sta ora pensando il dott. Wevers direttore della Società Zoologica di Londra. Egli ha detto che in caso di incurstione aerea nemica — il cui segnale potrebbe essere dato dalle... giraffe, pensiamo noi — i rettili verrebbero immediatamente trasferiti dentro casse ermeticamente chiuse e poste in cantina. Un rimedio simile potrebbe essere preso anche per i felini, ma siccome per gli ippopotami e per gli elefanti la stessa misura si presenterebbe poco pratica, il dott. Wevers ha deciso che numerosi guardiani, armati di grosse carabine, saranno scaglionati ai limiti del parco con la consegna di abbattere tutti gli animali pericolosi che avessero la velleità di fuggire.

L'IMBONITORE



— Chi, buon uomo, fate attenzione che avete perduto il motore.



A giudizio dell'uomo della strada, il volo è ancora un episodio velato di eroismo. L'uomo della strada che ha effettuato in tutta la sua vita un solo viaggio in aeroplano di linea, magari sul tratto Roma-Falconara, e con un limone in tasca, vive in seguito con la segreta convinzione di aver compiuto una discreta bravura, e ritiene, senz'averne l'aria, che il prossimo gli vada in cuor suo tributando un sincero elogio. Per esso l'aviazione di trent'anni fa, quando una cinquantina di marchigiani in tutto starnazzavano fiaccamente nei cieli d'Europa, e quella di oggi in cui i veloci velivoli che giornalmente decollano assommano ad alcune migliaia, viene giudicata, nell'un caso e nell'altro, alla stessa stregua, riguardata con il medesimo occhio, pesata con la stessa bilancia.

Intendiamoci, nessuno disconosce che i trasporti aerei civili, ai quali si riferiscono queste note, con tutto lo eccezionale progresso compiuto in venti anni circa di esercizio, non abbiano ancora raggiunto quella piena maturità tecnica che può, ad esempio, vantare la locomozione ferroviaria, le cui origini risalgono ai tempi della caffettiera di Stephenson, centodieci anni fa. Ciò non toglie che il velivolo commerciale vada di giorno in giorno esercitando, specie nei riguardi dei lunghi percorsi, una crescente e preoccupante concorrenza alla trazione elettrica o a vapore, terrestre o marittima. Rammentiamo, a conforto di ciò, il recente atteggiamento ostile, verso i trasporti aerei, adottato dalle Società britanniche ferroviarie, e dalla Società di aeronavigazione insulare, che è in rapporto con le prime. Questa opposizione ai trasporti aerei interni si è manifestata anzitutto con la proibizione, alle compagnie ferroviarie, di vendere biglietti di certe società nelle loro

agenzie di viaggi. Oltre Atlantico, sono state anche avanzate intenzioni di rinunzia alla costruzione di nuove navi da passeggeri, che le navi volanti di un prossimo avvenire sostituirebbero infallibilmente. Nè è a credere che tali giganteschi velivoli siano soltanto possibilità teoriche lontane. Indette conferenze e concorsi, vari potenti gruppi industriali nell'U.S.A. lavorano già attivamente per concretare la costruzione degli alati vascelli transoceanici, capaci di trasportare confortevolmente cento passeggeri ed un carico pagante non inferiore alle undici tonnellate, ad una velocità di crociera superiore ai trecento orari, per un percorso di ottomila chilometri in aria calma. Nè pare, infine, che la corsa alle grandi macchine possa risolversi eventualmente in un fallimento tecnico-commerciale; anzi, secondo il costruttore americano Glenn L. Martin, uno studio analitico profondo del problema sembra dimostrare che il rendimento aumenta con lo accrescere delle dimensioni che apporta, nel contempo, aumento del carico pagante e quello del raggio di azione.

Ma, tornando a quanto dicevamo or ora, nonostante non si posseda attualmente una maturità tecnica definitiva, ciò non impedisce che i quattro fattori interdipendenti: velocità-comodità-regolarità-sicurezza, legati al successo del trasporto aereo, trovino già, nel velivolo commerciale, una piena e armonica rispondenza, tale da tacitare una volta tanto i limitati orizzonti dell'uomo della strada. Oggi lo assoluto rispetto degli orari impone partenze fisse e itinerari pressoché obbligati a prescindere dalle condizioni atmosferiche, contro cui la tecnica odierna, nei peggiori casi (for-

MENTE

mazioni di ghiaccio imponenti, formazioni temporalesche di violenza impreveduta, collisioni per cattiva visibilità), dispone di efficaci armi difensive. E nessuno dubita che gli studi e le esperienze in corso, ed il crescente perfezionamento dei servizi

delle cellule, vibrazioni degli impennaggi, battimenti agli alettoni, alcune delle quali ugualmente dovute alle velocità elevate) per le quali la scienza e l'esperienza delle costruzioni aeronautiche sono attualmente in grado di eliminarle via via che si producono. Oltre confine, è probabile che le grandi compagnie, stimolate dalla concorrenza e appoggiandosi alla fiducia della clientela, saltino a piedi pari «l'invocamento preventivo e sperimentale», indispensabile per garantire il mezzo aereo da ogni possibile e spiacevole sorpresa.

In casa nostra, sotto questo punto

EROISMI

meteorologici consentiranno, in un avvenire immediato, di ridurre le incertezze ad un valore trascurabile. Gli incidenti connessi agli errori di pilotaggio un tempo fatalmente dovuti, per esempio, alla navigazione cieca in atmosfera tormentata o all'atterraggio con visibilità nulla, sono oggi scomparsi, inquantochè al caduco apprezzamento sensorio dell'uomo è stato sostituito felicemente il preciso automatismo del dispositivo e dello strumento. E su questo indirizzo si è di pari passo marciato, anche quando pareva che le crescenti velocità che si esigevano dagli aeroplani di linea, ritardassero sensibilmente la soluzione di certi problemi. E lo stesso discorso delle perturbazioni di ordine tecnico (come avarie gravi ai gruppi motopropulsori, incendio, deformazioni

di vista, si lavora con molta oculata saggezza.

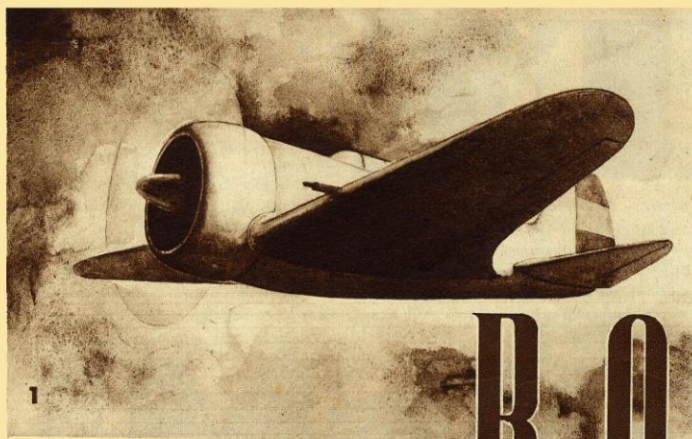
È evidente che se fosse comandato agli apparecchi civili di volare soltanto quando il sole spacca le pietre, il numero delle incognite da superare sarebbe infinitamente minore. Invece si decolla anche quando le più insidiose meteore bazzicano lungo la rotta, il che non impedisce affatto che il nuovo mezzo si vada ognor più, tenacemente e minacciosamente inserendo nella vita moderna.

Abbiamo sotto gli occhi consolanti statistiche che riflettono la sicurezza dei trasporti aerei. L'uomo della strada si può rallegrare pensando essere oggi possibile, teoricamente, circoscrivere in volo per centododici volte la terra all'equatore con assoluta sicurezza.

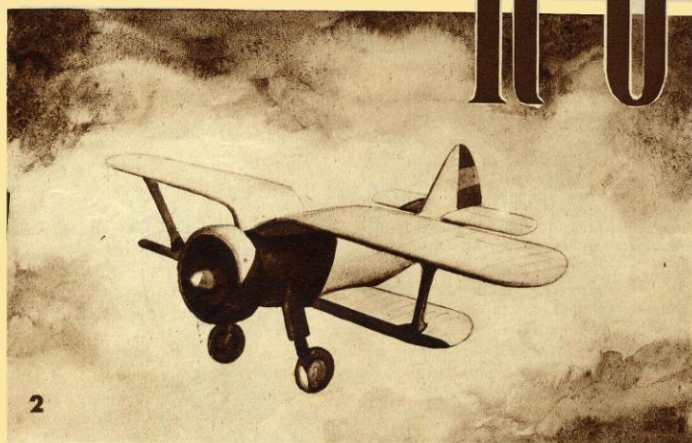
MENKA



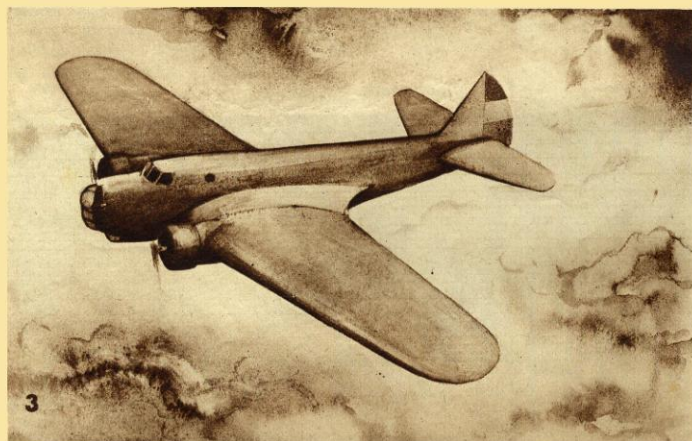
Come si viaggia in aeroplano



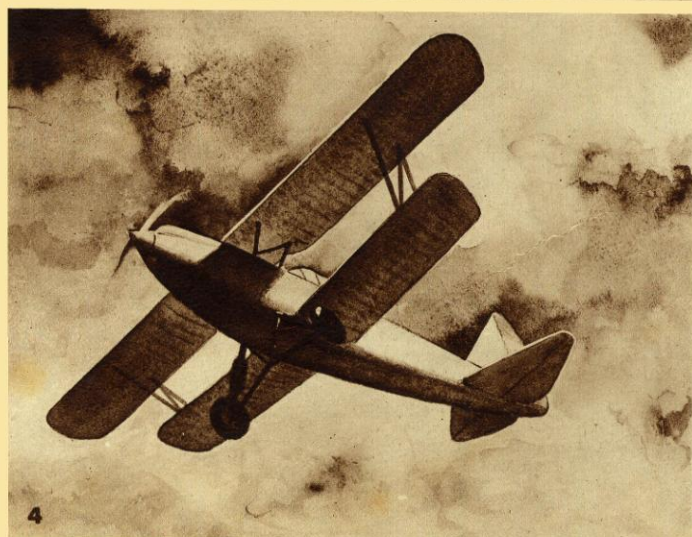
1



2



3



4

ALI ROSSI

Intorno alle perdite subite dall'aviazione al servizio della Spagna rossa, dai comunicati si rileva la grande quantità dei tipi di apparecchi impiegati che sono stati abbattuti dai caccia legionari. Naturalmente questa grande varietà è dovuta agli aiuti compiacenti forniti al governo bolscevico spagnolo da varie Nazioni, ma esaurita ben presto la scorta per l'azione eliminatrice dei valorosi cacciatori legionari, oggi l'aviazione ispanosovietica è basata unicamente su quattro tipi di velivoli forniti dalla Russia; ormai si sente parlare soltanto di combattimenti che si svolgono tra i nostri prodigiosi **Fiat** e i **Curtiss** e i **Rata** spagnoli, oppure contro apparecchi da bombardamento **Martin Bomber** o da ricognizione **Papagayo**. Dai disegni tolti dal vero da un nostro cacciatore legionario, si possono rilevare le caratteristiche costruttive di questi ormai famosi velivoli.

Ne cominciamo la descrizione dando la precedenza al famoso **Rata** (fig. 1) che i rossi chiamano « Mosca ». Questo apparecchio sembra di ideazione russa, ma la sua caratteristica sagoma si avvicina moltissimo a quella del caccia americano **Boeing** o, ancor più sfacciatamente, a quella di un notissimo velivolo del tipo **Gee Bee** che nel 1932, pilotato da James Doolittle, batté il primato internazionale di velocità. È un aeroplano molto tozzo con le ali raccordate fino quasi a congiungersi con i piani orizzontali di coda ed

ha il posto di pilotaggio in mezzo alla fusoliera vicino al bordo d'uscita delle ali.

La superficie portante, ridottissima, gli permette di sviluppare una buona velocità — superiore, sembra, ai 400 km. orari —. Il motore stellare è un **Wright-Cyclone** da 850 cavalli costruito in licenza dai russi; il carrello è retrattile lateralmente entro le ali. Data la esuberante potenza motrice, questo apparecchio sale rapidamente, ma la limitata superficie portante non gli permette la tangenza elevata: perciò raramente i nostri cacciatori incontrano il **Rata** oltre 7000 metri d'altezza. L'autonomia di questo apparecchio è di circa due ore, e l'armamento consiste in due mitragliatrici situate sul bordo d'attacco dell'ala che sparano fuori del disco dell'elica. Data la sua forma monoplana, per quanto di scarso allungamento, il volo di questo apparecchio è ostacolato da una notevole inerzia di manovra, e la superficie portante ridotta non gli permette di evolvere con rapidità. Infatti i nostri cacciatori riescono, con il **Fiat** biplano, ad evolvere molto più stretti, cosicché i piloti russi perdono facilmente il contatto balistico e spesso si vengono a trovare in condizioni di inferiorità in combattimenti ravvicinati. Inoltre, la scarsa superficie degli impennaggi, la scarsa lunghezza della fusoliera e la mancanza di freni alle ruote, fanno di questo apparecchio un ordigno pericoloso ad essere manovrato nella delicata fase dell'atterraggio, anche perché la velocità minima di sostentamento si aggira sui 140 chilometri all'ora. Naturalmente con una guerra combattuta su campi improvvisati, nei quali gli apparecchi debbono manovrare su spazi ridotti, questi svantaggi portano ad una fortissima percentuale di scassamenti più o meno cruenti.

Altro caccia russo che veramente è molto più temibile del **Rata**, è il biplano **Curtiss** (fig. 2) che i russi chiamano **Chato**. Anche questo è di ideazione bolscevica, ma non ha nulla di originale, in quanto richiama moltissime le linee del **Curtiss** americano e pertanto riconosciuto con questo nome. Pur possedendo lo stesso motore del **Rata**, ha una velocità inferiore perché essendo biplano, ha una maggiore superficie portante.

Esteticamente somiglia anche un po' ai nostri **Ro. 41** per la caratteristica dell'ala superiore a gabbiano. Per quanto questa disposizione dell'ala faciliti la visibilità del pilota verso l'avanti, l'ingombro del motore stellare occulta al pilota una zona di estrema importanza nel combattimento. Però questo apparecchio « giostra » in modo superbo girando stretto al pari dei nostri **Fiat**, ma rispetto a questi ha l'inferiorità di essere poco robusto. Infatti i nostri cacciatori hanno tale fiducia nelle loro macchine, che le cementano in picchiate fortissime prossime ai 500 km. all'ora e le richiamano, dopo queste affondate, sicuri che l'apparecchio sopporta senza pericolo le sollecitazioni pericolose e critiche derivanti da tali manovre. Il **Curtiss** sviluppa una velocità massima di 360 chilometri all'ora, di poco inferiore, pertanto, a quella dei nostri **Fiat**. È un buon arrampicatore e può incrociare anche sui 7000 metri. Ha un armamento formidabile: quattro mitragliatrici a linee di mira convergenti. I serbatoi della benzina sono la parte più delicata di questi apparecchi, poiché mancando di un rivestimento stagnante, accade spesso che « prendano fuoco come zolfanelli » se centrati da pallottole incendiarie.

Ed eccoci al famoso **Martin Bomber** (fig. 3) che veramente somiglia più al **Boeing** che al tipo di velivolo da cui prende il nome. Anche questo apparecchio è costruito in Russia ed è chiamato dai suoi costruttori **Katiuska**. I due motori stellari sembra siano degli Hispano-Suiza costruiti in licenza dai russi. La costruzione è interamente metallica: il carrello è retrattile entro le carenature dei motori. Porta a bordo tre sole persone: a prua il puntatore, collocato sul muso della fusoliera, completamente trasparente, con una coppia di mitragliatrici per la difesa; il pilota è situato dietro al puntatore, ma un po' più alto di questi, ed ha una comoda cabina situata quasi a livello del bordo d'attacco delle ali. Il mitragliere è situato tra il bordo d'uscita e la coda con una coppia di mitragliatrici che girano sul dorso della fusoliera. È un apparecchio molto veloce — circa 400 chilometri all'ora —, ma può portare un carico di bombe limitato a circa 500-600 kg.; l'autonomia non è eccessiva. Gli sganci delle bombe, il cui comando è a portata del puntatore anteriore, sono effettuati elettricamente.

Ultimo di questa schiera è il **Papagayo** (fig. 4) che i russi chiamano **Natasha**. È un tipo di velivolo dall'architettura alquanto antiquata. Richiama, sia per la forma del carrello che per il tipo sesquiplano e per il caratteristico montante a N rovesciato, il **Fokker** da ricognizione. Non è molto veloce ed è usato dai russi sia per la ricognizione che per le azioni di mitragliamento e di spezzamento a bassa quota. Naturalmente i piloti di questo apparecchio debbono augurarsi di non incontrare nessun cacciatore nemico altrimenti hanno poche probabilità di scappare.

Il soprannome di **Papagayo** (pappagallo) venne dato a questo tipo di apparecchio dai piloti legionari nei primi tempi della guerra che si sta combattendo in Spagna, a causa dell'abitudine che avevano i rossi di inviare sulle nostre linee un certo numero di questi lenti biplani, facendoli scortare ad una quota molto maggiore da alcune squadriglie di **Curtiss** o di **Rata**. I **Papagayo** servivano perciò per attirare i nostri piloti che, occupati a combattere questi velivoli, venivano assaliti in condizioni di svantaggio dai caccia rossi che si tuffavano su di essi di sorpresa).

Come si vede, i progettisti russi non si sforzano tanto il cervello per creare dei buoni apparecchi: prendono quanto di meglio si produce nel mondo « capitalistico » e riproducono in serie. Comunque, ad eccezione del **Papagayo**, i rossi dispongono di apparecchi non disprezzabili che in mano a gente allenata e decisa potrebbero dar buoni risultati.

Ma in aviazione quello che più conta è lo spirito aggressivo e la fede nell'ideale che spinge i piloti nelle estreme situazioni con la coscienza di fare nient'altro che il proprio dovere: e di questo i legionari fascisti non difettano.

ALI ARMATE

ai confini d'Italia



PARTE SECONDA

I "bombardatori",

VII

Aquile prigioniere

(Continuazione dal numero 39)

Insistere? Picchiare su quell'uscio ostile? Cercare di persuadere quel vecchio?

No. Meglio cercare più oltre.

La marcia riprende.

Nel pomeriggio, spinti dall'appetito che comincia a farsi sentire, i tre avvicinano una contadina e chiedono un po' di cibo. La risposta è secca, decisa: — *Nein!*

Per fortuna, destramente interrogata, non è altrettanto avara di informazioni. Sulle sue parole i tre possono stabilire un piano di fuga e fissare le tappe principali di un itinerario.

La marcia viene ripresa.

Ora il paese si va rendendo meno deserto, e bisogna procedere ancora più guardinghi, coi nervi tesi, pronti ad eclissarsi al menomo segno sospetto.

Alla sera, dopo un intero giorno di cammino, traghettano la Drava, e riescono a penetrare nella stazione merci di Marbourg.

Essa porta i segni delle bombe italiane. Binari divelti, vagoni sventrati e rovesciati giacciono un po' dovunque. Vi è della confusione, ed i fuggiaschi sperano.

Un vagone messo in moto dall'urto d'una locomotiva per poco non li travolge. L'incidente è rumoroso ed una sentinella si lancia contro di essi.... L'oscurità salva ogni cosa.

Ma nella stazione non c'è nulla da fare.

I tre, affranti, ne escono, e si gettano in un campo, dove un sonno di piombo li annienta.

All'alba il passaggio rumoroso di un carro li sveglia, e riprendono il cammino tormentoso.

La fame è ormai estenuante.

Le ore passano e non c'è modo di placarla. Solo dopo lungo cammino alcune carote trovate in un campo si offrono agli affamati, che in un batter d'occhi le fanno sparire.

Quindi il cammino verso il sud ricomincia.

Un contadino dà alcune informazioni, inframmezzate da lunghe reticenze; un altro si decide a farli passare con la sua barca dall'altra parte di un torrente.

Commosi i tre vogliono ricompensarlo, e gli danno alcune monete. Il bifolco le guarda, e si mette a urlare

che vuole monete austriache. I fuggiaschi temono che la disputa possa tradirli e fuggono, inseguiti a lungo, ostinatamente, dal contadino che urla e bestemmia....

Altre richieste di cibo riscuotono ancora il tedesco «*Nein!*».

A sera, su un monte, viene avvistata una chiesa. Fidenti nella carità di un sacerdote, che dev'essere spogliata di ogni odio di parte, i naufraghi del Ca. 4084 si avviano a quella volta, bussano, chiedono. La risposta è: «*Nein!*».

La fame lancinante, imperiosa, irragionevole, li spinge ad umiliarsi. Si inginocchiano, pregano, piangono....

La risposta è: «*Nein!*».

Reggendosi solo per la forza indomita della volontà, tesa nel proposito di raggiungere la terra italiana, i tre s'incamminano ancora e, doloranti, disperati, rintracciato un fienile sperduto in una foresta, vi si coricano.

L'indomani la terribile marcia ricomincia.

Un melo carico di frutti è sul cammino; lo circondano per saccheggiarlo, ma un contadino sopravviene urlando.

Fuggono.

Ed il cammino tormentoso riprende.

Ora in lontananza si ode il tuonare delle artiglierie, come un rotolio continuo e fragoroso: è la voce della battaglia! E di là c'è l'Italia, la libertà, la salvezza!...

La speranza moltiplica le energie, il passo si fa più rapido ed elastico, ma nello stesso tempo bisogna raddoppiare le precauzioni perché ad ogni passo si incontrano soldati, sentinelle, truppe.

In fondo ad un burrone un vigneto. Con la fame che li lancia i tre Italiani si calano per il declivio e si avvicinano ai grappoli dorati. Possono appena toccarli: una guardia campestre, armata, compare e si lancia su loro.

Bisogna fuggire.

Anche il cielo si fa ostile, e scatena un uragano.

Riparati alla meglio sotto alcuni alberi fanno la conoscenza di una fanciulla, figlia d'un contadino. E' l'unica persona che in quella terra ostinatamente nemica li accoglie bene. E' lei che dà loro una carta dell'Austria: è tutto quello che possiede. Viveri non ne ha per lei stessa.

A notte si riprende il cammino.

La fame spinge i naufraghi dell'aria a chiedere umilmente da mangiare a tutti coloro che incontrano, in tutte le capanne, in tutti i cascinali.

Li scacciano a bastonate.

Un mastino li insegue minaccioso.

Dappertutto: «*Nein!*».

Il giorno appresso, il quarto giorno della terribile odissea, si marcia sotto la pioggia che scende dal cielo torrenziale.

Sulla strada un nocce.

I tre si fermano a raccogliere i frutti caduti.

Mentre sono intenti a far ciò sei ombre sono intorno a loro, silenziose, si avvicinano, li accerchiano...

Sei gendarmi austriaci! Sono prigionieri!

Dopo quattro giorni di stenti, la prigionia! Demoralizzati da quell'atroce beffa del destino non tentano neppure reagire, e si lasciano condurre fino a Graz. La Grazbachesse li accoglie: una prigionia umida, stretta, graveolente.

Cominciano gli interrogatori, lunghi, minuziosi, tormentosi: invano. Le aquile prigioniere sono mute, non rivelano nulla, ovvero raccontano delle panzane troppo palesemente guascone. Vengono trattati duramente, ma pensano ugualmente alla fuga.

Un attendente austriaco, assegnato ai due piloti, promette di favorire la fuga.

I tre riescono ad evadere, evitano le sentinelle, stanno per darsi alla campagna, quando sono ripresi; l'attendente austriaco li ha traditi!

Non importa!

Pochi giorni dopo, rotti vetri e sbarre di una finestra, annodati in modo classico le lenzuola, le aquile indomite si calano giù dalla loro prigionia in cerca della salvezza.

Possono allontanarsi, si camuffano, si camuffano, raggiungono la stazione di Graz, ma poiché non ci sono treni in partenza per la frontiera si allontanano e, per evitare d'essere riconosciuti, decidono di prendere il treno alla prossima stazione.

Tutto va bene, nessuno li riconosce. Si avviano già alla biglietteria per acquistare gli scontrini, ed il cuore batte forte in petto, allorché un gendarme si lancia su loro e li dichiara in arresto.

(Continua)

ARMANDO SILVESTRI



nel mondo del volo silenzioso

IL NUOVO VELEGGIATORE ARCORE



Il suo successo al Concorso di Asiago lo ha già fatto conoscere a molti. La sua costruzione durò esattamente 100 giorni, dal primo tratto di matita fino al primo volo.

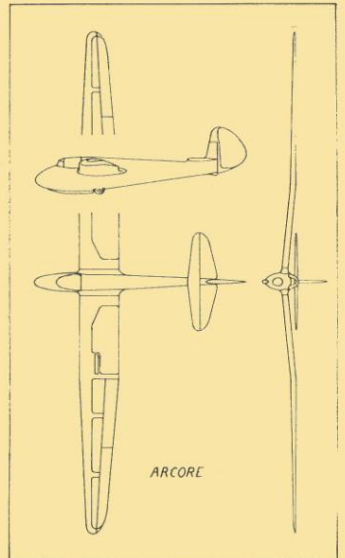
Il progetto è di Preti e compagni, del Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela «L. De Amici» del R. Politecnico e del GUF di Milano. Si vedono in esso le esperienze raccolte nella costruzione dei prototipi precedenti. La costruzione fu eseguita in una officinetta messa a disposizione del CVV dal comm. Vittorio Bonomi. C'è quindi, anche in questo apparecchio, un po' di sacrificio, di passione, di dinamicità da parte del pioniere e massimo dirigente del volo veleggiato italiano.

L'«Arcore CVV 3» è un veleggiatore ad ala centrale leggermente falcata. Come al solito, la resistenza alla flessione è data da un solo longherone a cassetta, composto di due solette di spruce lamellate, con le pareti in legno compensato di betulla. Lo sforzo di torsione viene totalmente assorbito dal bordo d'attacco ricoperto in compensato. L'ala è a giunzione centrale, cioè le due ali si uniscono tra di loro nell'interno della fusoliera e poi si fissano insieme alla fusoliera stessa. I robusti attacchi centrali sono d'acciaio. Gli spinotti principali (sono due) sono conici per facilitare l'estrazione e per annullare eventuali effetti del logoramento dei fori.

I quattro alettoni, mossi col sistema già noto del doppio differenziale, girano su cuscinetti a sfere ed hanno un proprio bordo d'attacco resistente alla torsione.

I profili alari sono ancora il G 535 e il NACA 23012, ma con uno svergolamento leggermente più forte del «Pinguino GP 1».

La fusoliera è a guscio resistente. Il raccordo tra ala e fusoliera è fatto con lamiera d'alluminio, ma la serie avrà un raccordo perfetto di legno. La cabina del pilota è ampia e permette un'ottima visibilità in tutte le direzioni. La capottina è di struttura semplicissima. Dietro alla testa del pilota c'è un amplissimo vano per due barografi, una cassetta di attrezzi, ecc. L'atterraggio si effettua sulla mono-



ruota disposta dietro al baricentro. Il pattino si trova davanti alla ruota e serve al frenaggio.

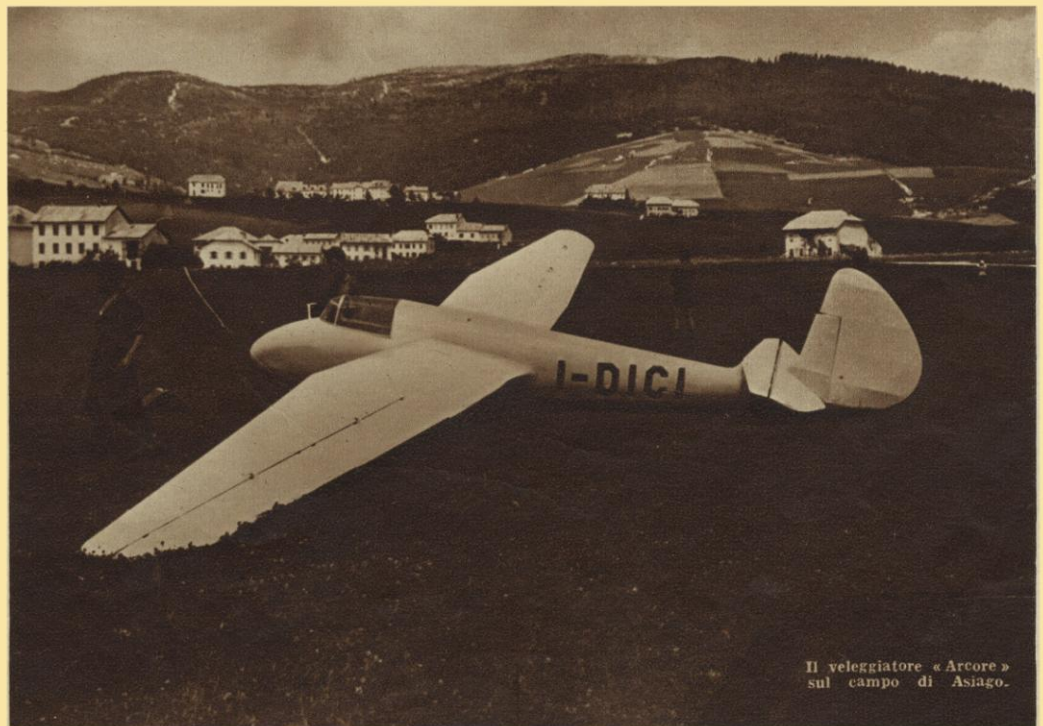
Gli impennaggi non differiscono gran che da quelli del «Pinguino GP 1» e dell'«Asiago GP 2», ma vi sono stati applicati tutti i piccoli perfezionamenti che solo la pratica può consigliare. Come al solito, si è mantenuto il timone di profondità sollevato, per considerazioni di maneggevolezza e di stabilità.

Inutile dire che anche sull'«Arcore CVV 3» si sono applicati i direttori dorsali CVV che, specialmente su un apparecchio fino come questo, rendono impagabili servigi.

Dati tecnici:

apertura alare	m. 15.70
superficie alare	mq. 14.45
allungamento	m. 16
peso a vuoto	kg. 180
carico utile	kg. 80
carico alare	kg/mq. 18
profilo all'attacco	G 535
profilo al gomito	G 535
profilo alla punta	NACA 23012
velocità di discesa	m/sec. 0.70
massima efficienza	25

GIM.



Il veleggiatore «Arcore» sul campo di Asiago.

UNO STRANO INCIDENTE

Erano partiti al buon mattino in pattuglia di tre per un piccolo «raid». Già da una ventina di minuti erano tranquillamente in volo e per evitare alcune nubi basse e godersi liberamente il sottostante panorama, il capo pattuglia era sceso fino a 200 metri, naturalmente seguito dai due gregari.

E' strano, ma quando si è volato molto, si sente il desiderio di non volare in quota, di volare bassi e di vedere la faccia sempre bella e sempre varia della terra sulla quale si vive. Un po' è anche orgoglio perché si pensa ai mortali, certo meno fortunati di noi, che debbono trascorrere il loro tempo troppo terrestre e si indovnano i loro sguardi che con un pizzico di invidia, si alzano verso il cielo ad ammirare le nostre ali.

I motori rombavano allegramente senza perdere un giro, l'atmosfera tranquilla, il panorama ameno e riposante. Regolato il piano fisso di profondità, i piloti con una leggera pressione sulla «cloche», tenevano l'apparecchio costantemente in linea di volo senza fare alcuna fatica, cosicché il «raid» aveva assunto la caratteristica di una turistica scorazzata per il cielo. Talvolta però la quiete, la tranquillità non sono che il preludio d'un avvenimento sconvolgente, d'un avvenimento che farà cambiare il corso delle cose: è come la calma che precede lo scatenarsi d'una tempesta. Ed invero i tre piloti si sentivano troppo tranquilli: c'è sempre un po' di «ballo»; c'è sempre l'olio che riscalda troppo; c'è sempre qualche candela che «ratta», e la perfetta tranquillità dà un sottile senso di disagio.

Improvvisamente il gregario di sinistra vide venirsi incontro un coso nero e poi sentì un violento colpo; l'apparecchio sbandò sull'ala sinistra.

Un piccolo squarcio s'era formato sulla tela, e l'aria, entrando violentemente e velocemente, l'ingrandiva sempre più. Il pilota ebbe l'impressione che da un momento all'altro l'ala stesse per scoppiare.

Un primo impulso gli fece guardare la terra sottostante e l'istinto della conservazione lo dominava con la sua voce insistente e quasi convulsa, gridandogli: «Atterra, atterra!».

Ma, l'aviatore, in ogni evenienza, anche la più disperata, deve avere sempre la risorsa della propria calma intelligente. Il pilota, facendo appello a tutta la sua lor-

za di volontà, misurò l'entità della ferita dell'apparecchio agendo sui comandi: ebbe la chiara impressione che l'apparecchio poteva rispondere alla sua volontà ancora per qualche tempo ed allora, come il combattente che nell'injurare della battaglia si affida fiducioso al suo capitano, si avvicinò al capo pattuglia e con la mimica nota solo a chi vola, si rivolse a lui quasi implorando un consiglio ed un aiuto. Il capo pattuglia s'era subito reso conto dell'occaduto e delle precarie condizioni nelle quali si trovava il gregario; gli fece cenno di seguirlo e cambiò immediatamente l'angolo di rotta.

L'occhio del gregario era costantemente fisso a quel pezzo di tela sbatacchiata dalla corrente d'aria, a quello squarcio che sotto la sfera del vento, ora si allargava, ora si restringeva. Sentiva che la sua vita era affidata a quei pochi centimetri quadri di tela che resistevano, a quei fili di lino intrecciati... Guardò il capo pattuglia ancora in una muta interrogazione ed ancora una volta il capo gli fece cenno di rassicurante attesa.

Gli istanti erano lunghissimi; di quando in quando l'apparecchio sbandava bruscamente e pigro e tardivo rispondeva all'azione stabilizzatrice degli alettoni, mentre la «cloche» premeva sempre più fortemente da un lato.

Guardò ancora il capo pattuglia che stavolta gli fece cenno di atterrare, indicandogli un piccolo campo di fortuna sottostante.

Con un sospiro di sollievo il pilota iniziò dolcemente la manovra di atterraggio per non sollecitare la ferita dell'ala; mai come in quei momenti invocò la terra e quando l'apparecchio si fermò quasi ai limiti estremi del piccolo campo, avrebbe voluto chinarsi a baciarla tanto l'aveva desiderata.

I due compagni di volo volteggiarono ancora un po' nel cielo, e poi, visto che l'atterraggio era avvenuto regolarmente, ripresero la via del ritorno.

Intanto presso l'apparecchio erano accorsi il custode del campo ed alcuni contadini. Trovarono il pilota intento ad osservare lo strappo dell'ala, mentre, tolto il caschetto, si ravviava i capelli domandandosi la spiegazione di quello strano incidente.

Un contadino, più per curiosità che per spirito di osservazione, si chinò sopra l'ala

ed interruppe le raccomandazioni che gli faceva il pilota di non toccare nulla esclamando:

— Guardate come l'avete conciato. — E agitava fra le mani i resti maciullati del corpo d'un falco, rimasto incastrato fra una centina e un puntone dell'ala.

Il pilota fece un «oh» di meraviglia e poi disse, quasi pensando fra sé:

— Ma guarda un po', quasi mi accoppiava. Sembra che gli uccelli ancora non si siano accorti che nel cielo non sono più solamente loro a circolare. Sembra che non si siano accorti che ci siamo anche noi e che per evitare le collisioni, bisogna attenersi ai regolamenti della navigazione aerea...

LIBERO BIASINI

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

(Continuaz. dal numero precedente)

Questo listello sarà sporgente dall'ala tanto nella parte anteriore che posteriore di quel tanto per poter es-

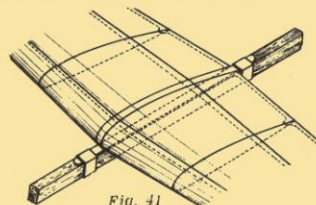


Fig. 41

sere fissato mediante legatura o fascette metalliche al regolo fusoliera (figura 41).

Anche con fusoliera a tubo il mon-

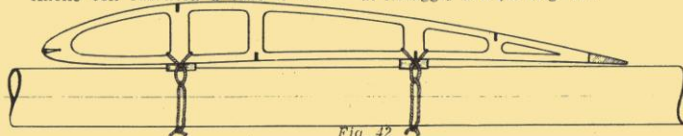


Fig. 42

taggio dell'ala può essere eseguito con lo stesso sistema, per quanto ve ne siano altri ugualmente pratici e semplici. Uno consiste, per esempio, nel porre

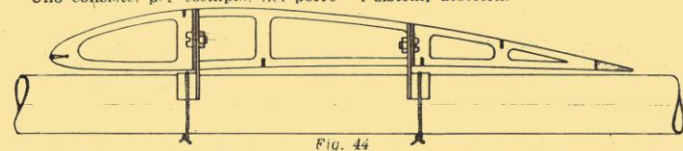


Fig. 44

due piccoli cuscinetti di sughero sotto il centro dell'ala, in corrispondenza dei longeroni.



Fig. 43

dei quali si fissa l'elastico che serve a tenere stretto il tubo-fusoliera all'ala (vedi fig. 42).

Il sistema migliore, però, è quello di applicare ai diaframmi che tengono unite le due mezze ali, due supporti di lamiera di alluminio (fig. 43), con un incavo a collare che abbraccia circa metà del tubo.

L'applicazione di questi supporti ai diaframmi dell'ala si fa con l'ausilio di piccoli bulloncini.

L'ala si fissa al tubo con un filo d'elastico che abbraccia il tubo ed il collare dei supporti (fig. 44).

Un altro sistema consiste nell'applicazione di ganetti metallici ai diaframmi: un filo d'elastico, che passa intorno al tubo avvolto ai gancci, serve al fissaggio dell'ala (fig. 45).

Per modelli a fusoliera, quando l'ala possa appoggiare e combaciare esattamente su questa, possono anche servire i sistemi descritti.

Ma in tal caso si può fare uso di un filo d'elastico che potrà stringere la fusoliera incrociandosi sopra l'ala sulla sua parte centrale (fig. 46).



Fig. 45

Un altro sistema ancora è questo: passare il filo elastico intorno a quattro piccoli perni che saranno stati fissati precedentemente e sulla fusoliera (fig. 47). I metodi e i sistemi di cui ci siamo occupati non sono certo i soli, anzi i sistemi di unione delle ali e di attacco di queste alla fusoliera posso-



Fig. 46

no essere vari e più o meno pratici, a seconda della qualità del costruttore. Noi consigliamo nella maggioranza di



I partecipanti svedesi alla recente Coppa Wakefield erano muniti di piccoli «hangars» in tela, sotto i quali poter riparare gli aeromodelli dal sole e dalla umidità.

adottare sistemi semplici, sicuri nella unione, ma permettenti lo sfilamento od il distacco delle ali dalla fusoliera nel caso di irregolari atterraggi o di urti contro ostacoli. L'ing. Bacchelli in

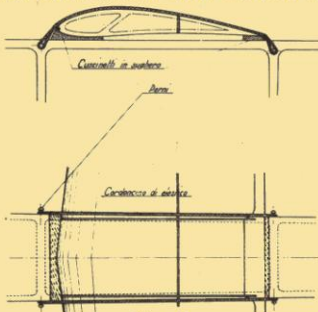


Fig. 47

un suo recente articolo (vedi «L'aquilone» n. 32 agosto 1938) ha illustrato un sistema di balonette orizzontali, sistema se non del tutto nuovo; ma forse il migliore fino ad ora escogitato per modelli con ali sfilabili all'urto. Natu-

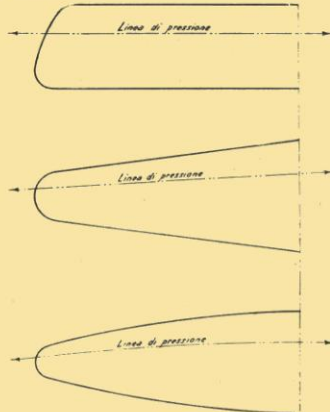


Fig. 48

ralmente nel caso di ali sganciabili o sfilabili non si dovrà fare uso di montanti di controventamento i quali nei modelli volanti sono sempre da sconsigliarsi perché facili a spezzarsi se di legno od a piegarsi se di metallo. La rottura od il piegamento dei montanti di controventamento sono sempre causa della rottura dell'ala nei punti di

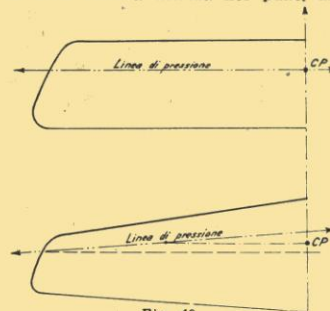


Fig. 49

attacco di questi. E' preferibile la costruzione di ali completamente a sbalzo adottando nel caso di grandi aperture, un profilo di cerniera molto spesso il quale possa permettere la costruzione di longaroni alti e perciò molto robusti. La differenza di peso può anche essere nulla, si evita di avere una resistenza passiva, quella dei montanti, e si ha un aumento di robustezza.

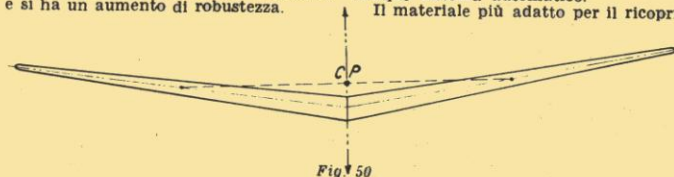


Fig. 50

Abbiamo a suo tempo parlato del centro di pressione riferito al profilo; adesso diremo per determinare la sua posizione rispetto all'ala intera, secondo le diverse forme che ad essa potremo dare. Essendo l'ala simmetrica ri-



Un gruppo di allievi della scuola della R. U. N. A. con tre aeromodelli veleggiatori «Roma»

petto al piano verticale che passa per l'asse longitudinale dell'apparecchio, si deduce in primo luogo che il centro di pressione si troverà sul piano di mezzaria del modello, cioè su quel piano verticale che lo divide in due parti.

Nella fig. 48 sono rappresentate tre ali: una rettangolare, una rastremata con i bordi d'attacco e d'uscita rettilinei, una rastremata con i bordi d'attacco e d'uscita curvilinei. Si chiama linea di pressione quella linea che unisce tutti i centri di pressione delle varie cerniere. Nella figura si è supposto che il centro di pressione, per il profilo adottato, si trovi al 30% della corda. Le linee di pressione risultano così: nel primo caso una retta normale alla linea di mezzaria, nel secondo caso una retta inclinata all'indietro, nel terzo caso una curva.

Per determinare, con sufficiente approssimazione, il centro di pressione dell'ala intera, si traccia una retta perpendicolare all'asse di mezzaria e passante per il punto di mezzo della linea di pressione. (Si veda la fig. 49).

Per quanto riguarda la posizione del centro di pressione in altezza, occorre determinare, nella vista di fronte (figura 50) le posizioni dei centri di pressione CP1 e CP2 delle due mezzali, che si troveranno alla metà delle mezzali. Unendo i due punti CP1 e CP2 con una retta, si ottiene in CP, intersezione di tale retta con l'asse di mezzaria, la posizione in altezza del centro di pressione. Naturalmente, come risulta dalla figura, con ali a V il centro di pressione viene spostato in alto.

Nelle ali dei modelli, generalmente, non si applicano gli organi di comando dell'equilibrio laterale, cioè gli alettoni. Tali organi constano di due parti dell'ala mobili, situate verso le estremità. Un abile aeromodelista non incontrerebbe eccessive difficoltà a costruirli, ma gli si presenterebbe, poi, un problema ben più difficile da risolvere e cioè la costruzione di un meccanismo che li facesse funzionare efficacemente. D'altra parte, l'equilibrio laterale si ottiene facilmente costruendo le ali a V molto aperte, la quale cosa sovrappone a qualunque sistema automatico.

Il materiale più adatto per il ricopri-

za e leggerezza. Il tipo di carta che noi consigliamo è la pergamina sottile. Il rivestimento deve essere fatto sempre con molta diligenza e con calma. Il montaggio della carta sulle ossature deve essere fatto servendosi di gomma sciolta in acqua, in proporzione tale che la colla diventi piuttosto densa.

(Continua).

AEROMODELLISMO VICENTINO

Riceviamo e pubblichiamo:

Caro Zio Falcone,

gli aeromodelisti vicentini che da diversi anni lavorano da soli senza nessun aiuto (poiché qui la scuola non esiste), hanno deciso di farsi conoscere e di farsi sapere che esistono e che non sono morti come potresti credere.

Non credere però che siamo pochi miseri a reggere l'onore e l'onore dell'aeromodelismo. Oh, no! Nella nostra bella città l'aeromodelismo prospera e sta diffondendosi assai rapidamente.

Anzi, per gloria sua, pochi giorni or sono e precisamente il 22 agosto 1938, è stato fondato il gruppo «Tommaso Del Molin» il cui principale scopo è di riunire gli aeromodelisti vicentini per darsi reciproco aiuto e di diffondere fra la gioventù la nostra attività e il nostro bel giornale: «L'aquilone».

Il primo nucleo è formato di 10 aeromodelisti, ma è certo che presto altri verranno ad ingrossarne le file.

I nostri ideali sono molto ampi e la nostra realtà abbastanza soddisfacente. Crediamo utile dirti quali sono i capisaldi della nostra bella attività:

- 1) costruire i modelli solamente con materiali nazionali che possano dare buoni risultati;
- 2) sperimentare nuovi tipi di apparecchi;
- 3) effettuare gare di altezza, di durata, di velocità;
- 4) fare raduni in collina per lo studio dei voli termici;
- 5) studiare gli apparecchi, sia a motore o senza, nelle loro singole parti;
- 6) basare le nostre ricerche teoriche e pratiche sui veleggiatori;
- 7) costruire apparecchi col contributo di tutti i soci;
- 8) prepararsi per poter partecipare ai futuri Concorsi regionali e nazionali con dei buoni modelli;
- 10) mantenersi in contatto col giornale «L'aquilone» inviando fotografie e cronache sulla nostra attività;

10) mantenersi soci della R. U. N. A. e godere i benefici, diffondere l'aeromodelismo e insegnarlo agli appassionati.

Ora speriamo che ti sarai fatta un'opinione su Vicenza, la quale, pur lavorando in silenzio, non mancherà di metterti al corrente della sua continua attività.

Abbiti i nostri più fervidi aerosaluti

Tuoi aff. mi n'poti vicentini

Aquila Bianca, Veronica Volante, Giaguaro Bianco, S. 81, Mio Mao Aviatore, Sorcio Blu, Allegro Aviatore, Autista del cielo, Aeromodelista N. 1, Oca Aviatrice.

Siamo veramente lieti di dare alla stampa questo annuncio. Noi non abbiamo mai dubitato della parola dei vicentini. Siamo certi, quindi, che dal nuovo Gruppo nasceranno valenti aeromodelisti e che l'aeromodelismo si diffonderà rapidamente anche nella bella città eroica. Speriamo che la sede centrale della R. U. N. A. possa istituire presto una scuola anche a Vicenza.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1.50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

SUPER LAZZARETTI

BIANCHI - DEI OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle migliori. Preferitele

DITTA ROMOLO LAZZARETTI ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828

L'AEROMODELLISMO DELL'ANNO XVI

si è arricchito di una guida pratica e razionale per tutte le costruzioni e per ogni prova di volo per modelli volanti.

IL MODELLO VOLANTE

Vademecum dell'aeromodelista

è il titolo di questa recente pubblicazione a cura di G. Clerici. Il manuale consta di 170 pagine ed è corredato di 80 interessanti illustrazioni, tre grandi tavole fuori testo e del disegno in grandezza naturale di un aeromodello ad elastico.

Richiedetelo alla Ditta MOVO, Milano, via S. Spirito 14, inviando L. 12 più L. 1.50 per spese postali.

UN AMERICANO AL CONCORSO NAZIONALE

La presenza di Frank Zaic al Concorso Nazionale di quest'anno ha consentito agli aeromodellisti italiani un interessante scambio di vedute in materia tecnica che riteniamo potranno essere di grande utilità. Il simpatico aeromodellista americano, già noto anche fra noi per le sue chiare pubblicazioni e l'attività entusiasta svolta nel suo paese e in Europa, era reduce dal successo parigino nella Coppa Wakefield, vinta da un concorrente della sua squadra.

Ospite della R. U. N. A. per i giorni della gara, egli ha avuto occasione di esprimere anche alla Radio il suo apprezzamento per lo sforzo tecnico ed organizzativo italiano.

Le osservazioni da lui fatte sul campo, esaminando i nostri modelli e rispondendo alle domande di molti dei nostri ragazzi, hanno pienamente confermato alcuni concetti fondamentali che avevamo avuto occasione di esprimere al ritorno dalla gara parigina. La tecnica aeromodellistica italiana eccelle certamente, come anche vittorie internazionali hanno dimostrato, nel campo dei modelli veleggiatori. Questa è una nostra specialità, e non soltanto come frutto isolato dell'abilità dei migliori, ma come espressione della capacità della massa.

L'orientamento verso le grandi dimensioni è certamente corretto, i particolari costruttivi, sia pure in continuo progresso di messa a punto e di elaborazione, rispondono già perfettamente alle esigenze, la finitura generale è adeguata. I nostri concorrenti più diretti in tale campo, i tedeschi, non possono rivaleggiare con noi per l'estetica delle linee generali. Gli americani risultano piuttosto indietro in questo campo, che è poco coltivato.

Dove la supremazia americana sembra affermarsi nettamente è nel campo del modello ad elastico, che ha raggiunto in America, e così pure in Inghilterra (paese a tecnica aeromodellistica assai affine) un elevato livello tecnico nel complesso e nei particolari. Questi modelli ad elastico sono, a differenza di quanto alcuni fra noi insistono a fare, di dimensioni ridotte. Il modello tipo Wakefield, di 13 mm. di superficie, è considerato negli Stati Uniti un massimo da non superare. La generalità dei costruttori si orienta tuttavia nettamente su di esso, cercando di non eccedere troppo il carico minimo prescritto, che è di circa 13 grammi per mm. Il problema del balsa, in cui se ne sarà trovato, come ancora speriamo, un surrogato nazionale adatto, complica e complicherà ancora in avvenire la costruzione dei piccoli modelli. È evidente che l'elevato peso specifico dei legni nazionali cosiddetti leggeri non favorisce le piccole dimensioni. Lo Zaic tuttavia ritiene che molto si possa fare, almeno nel campo

nazionale, coi legni nostri. Dove ritiene che si ecceda sul peso è nelle eliche, che coi legni usuali risultano o troppo pesanti, e di lunga e non facile lavorazione, o troppo piccole per le potenze che si richiedono da un modello ad elastico moderno. Egli ha addirittura consigliato di tentare in Italia la costruzione di eliche di materiale sintetico (celluloide o simili) che potrebbero risolvere il problema in alcuni casi.

Il nostro ospite, su invito dello scrivente, aveva portato appositamente a Roma un suo modello dimostrativo, ed un modello sperimentale. In essi erano raccolte le principali caratteristiche tecniche dei modelli americani correnti, in modo che i nostri ragazzi potessero, naturalmente *cum grano salis*, esaminare ed eventualmente assimilare qualcosa. Descrivendo perciò dettagliatamente questi modelli, riassumeremo automaticamente i criteri principali della costruzione americana, a beneficio degli assenti.

Il modello sperimentale (dimensioni Wakefield) era costruito con fusoliera a guscio, in balsa, senza eccessivo riguardo al peso, che è risultato superiore al minimo prescritto. Questo è una specie di banco di prova per la messa a punto dei vari particolari: matasse, dispositivi, impennaggi, ecc., ecc.

È da considerarsi una costruzione d'eccezione e non da gara. Il modello invece che ha fatto qualche bel volo anche al Littorio, era tipico del suo costruttore: dimensioni generali e carico alare della Wakefield; fusoliera a sezione rettangolare, senza ordinate, a traliccio in listelli balsa.

Esternamente al trave centrale a traliccio, delle costole longitudinali in tavoletta di balsa generano un contorno poligonale, su cui è teso un rivestimento di seta. La seta (giapponese sottile) è messa in opera bagnata, tirandola sullo scheletro e incollata con emallite. In questo modo è stato possibile usare un solo pezzo di stoffa per tutta la fusoliera. Il complesso è verniciato con smalto alla cellulosa giallo (protettivo). La rigidità e la robustezza sono rilevanti. Si noti che, con lo schema costruttivo adottato, non si presentano al vento le antiestetiche e antiaerodinamiche sporgenze dovute alle diagonali o ordinate del traliccio.

La matassa elastica, di gomma americana piatta, non arriva fino in fondo posteriormente. È fissata ad una barretta metallica trasversale, infilata nella fusoliera, ed è accessibile attraverso uno sportellino superiore chiuso con striscie di carta gommatata. Il ricambio è facile. Anteriormente c'è un primo tappo, piuttosto grande, che fa da musone di appoggio e porta una bronzina. Davanti a questo il cuscinetto a sfere, incassato, del tipo a 3



F. Zaic segue il volo di un modello.

sere con gabbia distanziatrice. Un altro tappo, che porta lo scatto libero dell'elica, è unito al precedente da un tenditore semplicissimo a molletta di acciaio, destinato ad arrestare l'asse dell'elica quando la matassa si è allentata oltre un certo limite, impedendone lo srotolamento completo. Si possono usare così matasse lunghe dai dieci ai venti centimetri più della fusoliera, con aumentato periodo di scarica e maggior potenza. Lo spostamento longitudinale del tappo anteriore portaelica, necessario a determinare l'arresto, è minimo.

L'elica, in balsa, a due pale, di passo due volte il diametro, è folle sull'albero, che porta anteriormente un anello per la carica. A questo anello l'elica si attacca quando si arresta l'albero principale. Sull'albero è saldata una rondella dietro l'elica, così che questa non risente mai la trazione della matassa.

La fusoliera è scoperta in corrispondenza dell'ala, che viene fissata con un elastico lungo unico, passante in uncini fissi al longherone superiore di fusoliera e sopra l'ala stessa. La posizione corretta è assicurata dalla sporgenza di un parabrezza in celluloide, assai estetico. L'ala, di profilo portante concavo superiormente, del genere Eiffel 400 o R. A. F. 32, modificato dal costruttore, ha un po' di diedro al centro e si rialza ancora prima delle estremità ellittiche che determinano il tratto centrale rettangolare. Gli impennaggi, costituiti da un piano di coda orizzontale rettangolare e da due timoni d'estremità,

è fissato con il solito elastico sulla coda della fusoliera, portante un piano di appoggio in balsa opportunamente inclinato. Il profilo del piano orizzontale, portante, è il Clark Y. Il baricentro dell'intero apparecchio è presso il bordo d'uscita alare e l'assetto per cui è regolato è prossimo a quello di miglior salita.

Il carrello è semplicemente costituito da un V rovesciato in filo d'acciaio, il cui vertice superiore è fissato rigidamente ad un traversino superiore di forza dentro la fusoliera. Le due gambe escono presso i correnti inferiori, dove sono ancora fissate, e portano in fondo a sbalzo le ruote.

Il modello, sotto l'azione della coppia dell'elica, in parte corretta dai timoni, gira largamente in salita sfruttando la scarica, che dura circa un minuto e anche meno per fare quota. Piana poi molto dolcemente e si mostra all'atterraggio assai robusto. Naturalmente anche ala e impennaggi sono in balsa, con copertura in carta verniciata. Abbiamo discusso parecchio, col nostro ospite, la questione della gomma elastica, che sembra costituisca un elemento notevole di differenza fra le caratteristiche dei modelli nostri e stranieri. La sua opinione è che, tranne forse per le grandi gare, si dovrebbe fare bene anche con la nostra, che dà allungamenti abbastanza paragonabili con l'americana. La scuola di Parma, che aveva portato a Roma due modelli di tipo Wakefield, ha provato a montare su uno di essi la matassa dell'americano e ha fatto alcuni voli che non avevano niente da invidiare a quelli del modello originale. Tuttavia si faranno ancora altre prove, con matasse di gomma americana che ci siamo fatti dare, e si vedrà meglio se la famosa differenza c'è.

La nostra opinione è che, se un progresso ci deve essere, da parte nostra, si tratta soprattutto di affinare il dettaglio, curare di più il particolare, e soprattutto, con serietà e pazienza, mettere tutto bene a punto a casa. Basta con le carte raggrinzite, i centraggi dell'ultimora, i tentativi di fissaggio sul campo di ali e impennaggi ciondolanti e sconnessi, le vane e letali provette per assicurarsi che tutto vada ancora bene. Soltanto con la nostra pratica ed esperienza personale, facendo tesoro sì dell'altrui progresso, ma senza aspettare la miracolosa imbeccata, potremo affermare in tutte le specialità quella classe che già comincia a farsi valere in Italia e fuori.

Ing. FIDIA PIATTELLI



Il nord-americano Frank Zaic con un suo modello ad elastico

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).

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

POSTA Aerea

Maggiolino - Rovereto. — Accidenti alle tessere. Te ne ho fatta spedire un'altra. Sembra che i portalettere, o chi sa mai, facciano una cura a base di tessere. Il bel giornale, come dici tu, si è fatto desiderare per cause indipendenti dalla nostra volontà. Le fotografie, per essere pubblicate, devono essere artistiche, e non grandi. Se sono gracchiette è meglio, ma ciò non è indispensabile. E' invece indispensabile che siano artistiche, e per artistico intendo sopra tutto fotografie fatte con intendimento d'arte e nelle quali il soggetto o i soggetti non siano in posa. Tu capisci bene che la stampa in rotocalco ci permette ora di riprodurre le fotografie con una precisione e con un lusso nn realizzabili prima. Aggiungerei infine che la nostra organizzazione per l'acquisto delle più belle fotografie di tutto il mondo fornite dalle agenzie specializzate e la profusione delle fotografie che ci inviano i nostri corrispondenti e i nostri lettori sono condizioni di privilegio che ci permettono di fare una scelta molto scrupolosa fra il materiale illustrativo. Un tempo pubblicavamo qualsiasi fotografia dei nostri amici aeromodellisti. Oggi, per il bene del giornale, non lo possiamo più fare.

Gino Santa - Torino. — Lo so che a Torino si fanno passi da gigante. Merito del cav. Dianati, di Muscarello, tuo e di tanti altri volenterosi e appassionati aeromodellisti e «aviomani». Io sono quasi soddisfatto. Dico quasi perché vorrei vedere almeno raddoppiati gli abbonati a *L'Aquilone*. Puoi tu aiutarmi? Passo a Giarella la nota che lo riguarda.

Loris Barbisan - Torino. — Non so che penserebbe Orfeo Tomassetti se leggesse i tuoi apprezzamenti nei suoi riguardi. Attendiamo con ansia e trepidazione la tua invenzione sul volo muscolare. Grazie delle parole di elogio.

Giorgio Renucci - Treviso. — Caro il mio «Bol de Rosso», mi compiacio della tua attività e ti faccio i miei migliori auguri per il lavoro che farai in collaborazione con il tuo amico Luigi nella officina (chiamiamola così) offerta dalla cordiale generosità del signor dell'Armi, rinomato pastificio (pubblicità gratuita). Non scrivere «Tu, Ti, Te» con lettera maiuscola. Io non sono una divinità, né uno di quei non pochi vanitosi (imbecilli; tra parentesi) che preferiscono una manifestazione di servilismo (dei Tu, Ti, Te, Voi, Vi) alla semplicità decorosa di un tu, o di un voi con lettera minuscola. Tu sarai capace di farti osservare che gli inglesi scrivono io (I) con lettera maiuscola, e allora io (italiano, con lettera minuscola, un io pieno di modestia e di dignità) ti dirò che gli inglesi, individualisti ed egoisti esasperati, credono perfino di essere gli uomini più importanti (non intelligenti, bada) dell'universo mondo. Beati loro. La tua idea per la copertina dimostra per la milionesima volta che i giovani hanno dei pensieri neri, spesso macabri, o, nel migliore dei casi (il tuo), sono catastrofici. Perché dovremmo ridere di un pilota che precipita sul tetto di un ospedale? Cerca di essere più allegro e scrivimi: sarò sempre un tuo amico fedele e sereno.

Il corsaro dell'aria - Genova. — Devo comunicarti che le tue ultime tre idee per la copertina sono alquanto stracche. Il consenso dei saggi (lo dicono loro, i pittori, d'essere saggi, ma io penso che sono tutti un po' matti), il consenso dei saggi, dicevo, afferma che tu hai delle buone disposizioni, ma che non bastano le disposizioni, né le buone intenzioni. Cerca, dunque, di essere all'altezza della situazione. Ti ringrazio per l'offerta di collaborazione nella nobile opera di diffusione de «L'Aquilone». Se vuoi qualche copia di saggio, richiedimila.

Aeromodellisti tripolini — Cercheremo di eliminare, per quanto ci riguarda, l'inconveniente. Parlerò della scuola al Segretario generale della R.U.N.A., uomo gentile e di buona volontà. Speriamo che possa fare

qualche cosa per voi. Vi assicuro che io insisterò molto. I due pseudonimi che desiderate appiopparvi sono liberi (almeno così mi assicura Crivello).

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Adolfo Pizzi - Milano. — No, amico: lascia stare simili idee. Ti consiglio piuttosto di tentare la costruzione del veleggiatore «Roma», sul quale «L'Aquilone» ha pubblicato lo scorso anno diciotto lezioni, contenute nei primi diciotto numeri. Al tuo amico triestino scrivi che si sbaglia di grosso: il «Macchi Castoldi 72», con il quale Agello conquistò il primato mondiale di velocità assoluta, tutt'ora imbattuto, è vecchio di quattro anni.

Nil - Chioggia. — Commosso dei «Salutoni al segretario» che hai aggiunto in fondo alla lettera indirizzata a Zio Falcone, rispondo io, lieto di fare così la conoscenza con un simpatico nipote di Chioggia e lieto altresì di aiutare il caro Zio Falcone togliendo dal suo tavolo sepolto sotto una valanga di carta una delle diverse centinaia di lettere per rispondere alle quali egli si affanna notte e giorno. Dunque, tu sei uno dei «fedelissimi» a *L'Aquilone*, fai una propaganda d'inferno e hai anche «accalappiato» un nuovo abbonato. Dici che aspetti il premio.

Ho provveduto a farti spedire una fotografia di Venezia, non esistendo in redazione vedute di Chioggia e non avendo tu precisato se desideravi avere fotografie di altre città. Spero in ogni modo di essermi avvicinato ai tuoi desideri. Circa la spesa di associazione alla R.U.N.A., avrai già conosciuto, leggendo il numero scorso, le nuove tariffe. Ti ringrazio di avere scritto a macchina.

Gino Kalb - Salerno. — Tu, amico, mi metti in grave pensiero. Che strana e misteriosa faccenda mi nascondi sotto l'affare dei due nomi? Ci scrivi pregandoci di far correggere l'indirizzo con il quale il giornale ti viene spedito, poiché *Raffaele Pizolu* era il tuo nome prima delle vacanze; adesso ti chiami *Gino Kalb*. Ma questo è giallo, caro Gino (o Raffaele?), autentico, formidabile giallo. Mi vuoi spiegare il mistero?

Enrico Reni - P. M. — Indirizza pure a Giarella, presso «L'Aquilone», viale Libro e Moschetto 6, Roma.

CRIVELLO



IL VOLO DEGLI UCCELLI

Nel numero 1582 del 23 settembre il periodico di Parigi «L'aéro» pubblica un lungo articolo dovuto alla penna di R. Golsesco, il pioniere dell'aviazione che ventotto anni fa fornì all'umanità il primo esempio di volo «naturale», volo, cioè, imitante quello degli uccelli. In questo interessante articolo intitolato «Les insuffisances de l'aéroplane» Golsesco asserisce che la strada che sino ad oggi i tecnici aeronautici di tutto il mondo hanno percorso è sbagliata. «Gli aeroplani attuali — egli dice — non volano, ma danno solo la impressione del volo». Golsesco intende infatti per «volo» quello degli uccelli, ed esorta gli scienziati a voler collaborare con lui nello studio di quelle caratteristiche fisiche e di quei fenomeni meccanici che permettono agli uccelli di innalzarsi nell'aria. Golsesco afferma che «velivoli attuali si sostengono solo grazie a leggi fisiche che, se permettono ad essi di navigare nello spazio, creano però per questa sorta di volo un abbondante numero di pericoli. Secondo Golsesco, l'aviazione moderna è del tutto empirica, perché basata sul principio primitivo dell'aquilone. «Da trenta anni — egli dice — io scrivo e dimostro che il volo dell'uccello può essere meccanicamente riprodotto, che solo questo sistema di locomozione aerea ci può dare la sicurezza assoluta e ci può permettere, a noi, poveri umani, di realizzare una delle più meravigliose creazioni della natura: il volo degli uccelli». Pubblicando il lungo articolo di Golsesco, corredato da fotografia e da grafici, «L'aéro» si esonera dal commentarlo, facendo così sul valore scientifico che le teorie del Golsesco possono avere. Il numero 1583 de «L'aéro» recherà un nuovo articolo di Golsesco, sullo stesso argomento.

AI COMBATTENTI D'AFRICA

L'«Editoriale Aeronautica» sta per compilare un volume che ha lo scopo di documentare, quasi esclusivamente attraverso l'immagine fotografica, il lavoro svolto in pace e in guerra, prima, durante e dopo la conquista, dall'Aviazione in A.O.I.

Per raccogliere la maggior copia possibile di materiale si rivolge un appello a tutti i combattenti d'Africa, di volere inviare all'Editoriale — indirizzando l'Editoriale Aeronautica, Ufficio T.A. (A.O.I.) - Viale Libro e Moschetto 6 - Roma — le fotografie in loro possesso che interessino più o meno direttamente le attività aviatorie svolte in A.O.I.

Le fotografie possono essere stampate in qualunque formato purché siano nitide, e debbono essere accompagnate da una didascalia che spieghi ciò che rappresentano, precisando data, luoghi e persone, e dal nome e indirizzo del proprietario. Tutte le fotografie pubblicate saranno ricompensate, ed inoltre il nome del loro autore sarà citato nel libro.

Confidiamo che tutti i combattenti d'Africa vorranno rispondere all'appello, per rendere più completa e vasta la documentazione della grande conquista italiana.

AEROMODELLISMO ANNO XVI

MATERIALI, DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO, UTENSILI, MOTORINI A SCOPPIO.

M O V O

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70.666

Richiedere il nuovissimo catalogo illustrato 1938-1939 inviando a mezzo vaglia L. 2.



Alle eliminatorie americane per la Coppa Wakefield ha partecipato un aeromodellista di cinque anni. Eccolo mentre mostra il suo modello ad elastico al famoso costruttore di aeroplani C. B. Fairley.

Maia fra le Mistelle

racconto
fantastico

PARTE PRIMA

Il silenzio della sera fu rotto improvvisamente dallo scricchiolio rugginoso del cancello, che si aperse un po' a fatica sulla ghiaia del giardino.

— I cardinali domandavano oio — disse Gualtiero scherzosamente.

— Ogni sera osserviamo la stessa cosa entrando, e poi regolarmente ce ne dimentichiamo — rispose Vanni, voltandosi a riacostare con attenzione il cancello.

I due giovani aviatori si avvicinarono lungo il viale che conduceva ad una palazzina tutta chiusa, buia, di aspetto un po' misterioso, sepolta tra il verde dei rampicanti. Lungo il muro di cinta era circondata da altissime snelle betulle, e le lontane stelle, a quell'ora, occhieggiavano lucide tra il muoversi lento delle pieghevoli cime.

— Sai — continuò Vanni — penso che non è poi gran male che il cancello cigoli così pietosamente. Nel caso fossimo sorpresi dai ladri, avvertiremmo in tempo il loro giungere, dato che non c'è più il povero Fido ad abbaiare l'annuncio...

— Già, il povero Fido — rispose Gualtiero turbato — Sai che non mi darò pace finché non l'avrò ritrovato. Cane più cane, cane più fedele e seguio, neppure Nembrotte lo conosceva!

— Mio caro, dal momento che è necessario, lo sostituirò! — disse Vanni con fare deciso.

— Ah, no! — e Gualtiero accompagnò la sua fiera protesta battendo energicamente un piede in terra. — Non mi macchierò mai d'una infedeltà così crudele verso il mio Fido! Sono persuaso che mi è stato preso dagli zingari della carovana Luna Park che si era attenduta qui nei dintorni. Ma Fido ritroverà la strada e tornerà. Ne sono certo.

Erano giunti al portoncino della villa, e Vanni si toglieva la chiave dalla tasca del pastrano.

— Un momento — disse Gualtiero fermanogli il braccio: — Un momento. Prima voglio dare un'occhiata a Maia. Voglio farle una carezza. Entriamo un momento nella rimessa.

— Come vuoi — fece Vanni ridendo — Io desidero non meno di te scambiare un colloquio d'amore...

Apersero la pesante porta della rimessa. Nel mezzo, tutta bianca di chiarore lunare, leggera, elegante, quasi palpitante in quell'atmosfera da sceno-grafia, stava la bella Maia a farsi baciare dai raggi della luna, che filtravano attraverso i vetri della piccola cupola semiaperta nel centro del soffitto.

— Guardala, com'è bella! — gridò Gualtiero entusiasta, e passò le mani carezzevoli sulla libellula d'argento dal bel nome astrale.

— Non avrei mai creduto — disse Vanni — che si potesse amare una macchina quasi quanto una persona viva. Senti, Gualtiero, credo che ti sarai accorto che noi due siamo veramente innamorati di Maia!

— Sfido! Come non provare passione per questa bella creatura del nostro ingegno, del nostro lavoro; che occupa tanto della nostra giovinezza, che realizzerà il nostro gran sogno, che ci porterà sicuramente al di fuori della nostra vita terrena, al disopra del nostro pianeta, a violare il più grande mistero, in un mondo stellare meraviglioso...

— Piano! Poeta Gualtiero, piano! Tutto ciò che, con aiate espressioni hai detto, è vero. C'è una sola parola azzardata, e questa parola è « sicuramente ». Finora non c'è nulla di sicuro. Esperimenti. Studi. Speranze. Grandi speranze, ma solo speranze. A domattina la prima prova!

— No, non dubitare Vanni. Io sono così certo! Valà, che Iddio ci ha creati e Mefisto ci ha fatto incontrare. Coppia di amici meglio assortita non è esistita mai sulla terra. Altro che Oreste e Pilade! Tu, ingegner Fantasio, che vuoi realizzare un sogno fiabesco; io, chimico Chimera, che di quella realizzazione ha fatto lo scopo della vita!

— Indubbiamente, la coppia è ottima — rise Vanni. I due giovani erano, in realtà, di così diverso aspetto da formare un curioso contrasto armonioso e interessante.

Gualtiero degli Uberti era alto, snello, biondo, pallido, con occhi azzurri e aristocratico profilo, elegantissimo nell'abito e nelle movenze; Vanni Ferro era bruno, tarchiato, colorito, con occhi nerissimi dallo sguardo severo, lineamenti forti, espressione decisa.

Due bei campioni d'umanità; due forze unite da una fratellanza d'anima sincera e profonda.

— Veramente, la coppia è ottima — ripeté Vanni. Gualtiero, tanciato in pieno dal suo entusiasmo, continuò:

— L'apparecchio inventato da te, la nostra meravigliosa Maia, alimentata dalla miracolosa miscela

scoperta da me, sarà il nostro capolavoro, andrà su, rapida come il baleno, fino alle Pleiadi, stanne certo!

— E' bella questa tua fede, Gualtiero. « La fede, di cui il miracolo è prediletto figlio ». Ha più forza ascensionale di cento motori P. XI. Ma non credere che in me la fede sia minore. Soltanto, io sono più ragionatore di te. Ed anche più freddo, per fortuna.

— Buona notte, Maia — disse Gualtiero dando un ultimo sguardo all'apparecchio. Parlava come ad una creatura umana vivente: « Quali saranno i tuoi sogni, Maia? Fra poco è maggio, e la costellazione delle Pleiadi si leverà ad annunciare il nuovo raccolto di messi e di biade... Tu saltrai lassù, Maia; tu, la più bella delle tue sette sorelle Vergilias, e cercherai sulla via astrale il tuo Ermete... »

— Sognatore! — lo interruppe Vanni — Ampolla vivente di poesia! Chiedi piuttosto a Maia come fa a nascondere, con tanta eleganza d'aspetto, la sua cabina stagna e i suoi motori a compressori multipli!... Ed ora aiutami a richiudere questa pesante porta, e andiamo nel laboratorio. S'è fatto tardi.

— Chissà — disse Gualtiero emozionato — Chissà come sarà riuscita la famosa reazione chimica!

Richiusero la rimessa, rifecero un breve tratto di giardino, salirono alcuni gradini piuttosto ripidi, apersero il portoncino della villetta ed entrarono.

Gualtiero girò l'interruttore, ed una lampada bianca illuminò l'atrio ed il lungo corridoio.

Si capiva subito di non essere in una delle solite case. L'ustume rigido dell'arredamento, la nudità delle pareti canide, uno strano senso di gelo, un diffuso odore di essenze e di fenolo, facevano immediatamente pensare ad un ambulatorio o ad una casa di cura.

La verità era diversa.

Villa delle Betulle, la palazzina nascosta tra il verde, assai lontana dall'abitato, isolata in fondo a

una pineta, da molti mesi era stata presa in affitto dai due giovani aviatori, che vi facevano studi, ricerche, prove gelosissime.

Con metodo e tenacia, facendo tesoro delle esperienze e degli insegnamenti di tutti gli audaci che li avevano preceduti nei tentativi di navigazione stratosferica, si preparavano ad un viaggio interplanetare.

Che gran sogno! Che trepidante attesa!

Non riuscivano a capire se in loro fosse più forte lo spirito eroico, o la curiosità di scienziati, o l'orgoglioso desiderio di superare ogni limite raggiunto, o l'amore patrio che li spingeva ad aggiungere fasto ai trionfi dell'ala fascista, o l'anellito incontenibile verso l'infinito.

Certo provavano tutto ciò insieme, e su questi loro sentimenti sentivano un alito caldo di poesia, come il chiarore d'una luce diffusa, irreali, un'atmosfera di sogno.

— Sai, Vanni — disse Gualtiero mentre si toglievano cappelli e pastrani e s'infilavano i lunghi camici bianchi — Io sono così felice dei nostri studi, così deciso a proseguire fino in fondo, così sicuro della vittoria, che quando sarò arrivato alla meta, acquisterò questa palazzina-fortezza, tanto mi ci sono affezionato, e ne farò un delizioso vilino pieno di agi e di preziosità, e ci verrò a riposare ogni volta che mi sentirò troppo stanco e avrò bisogno di una tregua.

— Ho capito. Una specie di oasi della vita — disse Vanni sospirando. Aggiunse, un po' ironico: — Beato te!

— Ingrato! — protestò Gualtiero battendo una mano sulla spalla dell'amico: — Ingrato, Perfido, Miscredente. E tu credi che non dividerò con te la gioia e la serenità dell'oasi? A meta, Ditta Gualtiero-Vanni. Sempre uniti; io sai.

— Già — mormorò Vanni, amaro: — Coi tuoi capitoli...

Ma Gualtiero lo investì con sincera indignazione: — Sei un cattivo ragazzo. Sei orgoglioso e superbo. Quando ti mostri così, mi fai paura. E' tanto grande il tuo orgoglio, che ti fa perfino mentire al tuo cuore. Me ne sono accorto e me ne duole. I miei capitali! Il tuo ingegno vale bene i miei capitali, e tu lo sai. Non puoi negare, ferezza fatta uomo. Lo sai, ma non lo vuoi riconoscere!

Aggiunse, dopo una pausa, con espressione allusiva: — Credo di non essere il solo al mondo a giudicarti così...

Si aspettava una risposta; ma poiché Vanni lo guardò in silenzio con uno strano sguardo sospettoso, troncò di colpo il discorso, e sorrise bonario all'amico ancora un poco accigliato.

Passarono da un ampio studio, che aveva le pareti quasi interamente occupate da librerie. Attraverso i vetri si vedevano volumi di fisica, di chimica, di meccanica e, più numerosi, di astronomia.

(Continua.)

DIORAMA



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

Per tutta la nottata si fece baldoria a Crow-Nest. Ezechiele, Paul e Gervais furono portati a spalla ai rispettivi alloggi.

— Sì, l'idea è stata abbastanza buona — dichiarò Paul a Gervais cominciando a svestirsi per coricarsi. — In sostanza questi imbecilli ci daranno un migliaio di dollari per l'aeroplano e ci faranno risparmiare le spese di rimpatrio.

— Aggiungi che almeno cinquemila dollari ci spetteranno come compenso per pilotare l'apparecchio attraverso l'Atlantico.

— Dimentichi il meglio! — soggiunse Paul brandendo una scarpa con aria ispirata. — Almeno ventimila dollari ce li dovranno pagare a viaggio compiuto, se no spifferiamo alla stampa il trucco dei finti passeggeri e del finto pilota.

— Davvero comincio a persuadermi — dichiarò Gervais spegnendo il lume — che il vecchio Avvoltoio abbia un tesoro a bordo.

CAPITOLO XIX

SCRIVONO DA PESADUMBRE...

Seduto a un tavolo del caffè del campo d'aviazione di Jacksonville, il colonnello Ximenes leggeva preoccupato una lettera giunta allora con la posta aerea. Accanto a lui Vico succhiava con una paglia un ice-cream-soda, studiando di sottocchi l'espressione dell'amico.

Terminata la lettera, Rodrigo rimase silenzioso con lo sguardo fisso al campo dove alcune persone s'affacciavano attorno a un monoplano rosso e oro, sulla cui fusoliera spiccava fra molti svolazzi un nome a noi noto: « L'Anèlito di Crow-Nest ».

Ma evidentemente Rodrigo pensava a ben altro che al monoplano, perché bruscamente, e quasi concludendo un ragionamento interiore, più parlando a sé stesso che al silenzioso Zùgoli, esclamò:

— Tutto sommato, non rimane che tornar subito.

— Diamine! — disse Vico, approfittando della occasione per attaccar di scorso. — Tornare e dove?

— A Pesadumbre, naturalmente!

— Guarda, guarda! E gli smeraldi?

— Gli smeraldi? — ripeté Rodrigo con un impercettibile moto di fastidio. — Possono aspettare, quelli. C'è qualcosa di più importante ora.

— Ma, scusate, amico mio. Siamo stati mandati con tanta furia e tante raccomandazioni alla caccia di queste benedette pietre, dalle quali sembra che dipenda tutto l'avvenire della vostra repubblica, ed ora mi venite a dire che, dopotutto, ci sono altre faccende più serie.

— Un momento — replicò con calore Ximenes. — Non dico mica, io, che si debbano abbandonare le ricerche; non me lo sogno neppure. Non ci mancherebbe al-

tro! Solo che, dal momento che abbiamo perduto le tracce dei due ladri e siccome non abbiamo maggiori probabilità di ritrovarle qui piuttosto che a Pesadumbre, tanto vale tornare laggiù.

— Ma è forse nato qualche guaio a Pesadumbre? — domandò Zùgoli cominciando a interessarsi.

— Leggete un po', e giudicate voi stesso — rispose il giovane, porgendogli la lettera. Erano parecchi fogli di carta color paglia filettati d'oro e con un N d'oro in un angolo. La scrittura era delicata e ardita al tempo stesso.

— Vediamo che ci dice madamigella Nieves! — fece Zùgoli con comica solennità accingendosi a leggere ad alta voce.

— Non badate se lo stile è piuttosto scherzoso — disse con un po' d'imbarazzo Rodrigo. — Siamo cresciuti insieme, con Nieves. Compagni di giuoco, capite?

— Altro che! — replicò Vico. — E poi me l'avete pur detto che la signorina è molto aspra con voi. — « Signor colonnello, — cominciò — da quando la vostra antipatica faccia non circola più nei corridoi del palazzo, tutti ci sentiamo più sollevati ». Complimenti! — commentò, strizzando l'occhio.

— Su, su, tirate avanti... — lo incitò, confuso e ridente Rodrigo.

— « ...più sollevati » riprese Vico. « Donna Pelaya è quasi sopportabile e spesso si dimentica di sgridarmi. Novità; sospira spesso e guarda dalla finestra, come se aspettasse qualcuno o sognasse un'evasione. Credo che si tratti piuttosto di una evasione, perché l'altro giorno ho trovato nella sua camera un opuscolo della Compagnie Transatlantique Française. Quando mi ha sorpreso che lo sfogliavo, mi ha fatto una scenata terribile che credevo volesse mangiarmi cruda; ma poi, appena sono uscita sbattendo la porta, mi ha rincorso e mi ha fatto una quantità di smorfiette quasi amabili, pregandomi di scusarla, perché si sentiva tanto nervosa dopo il furto degli smeraldi, e che non doveva far caso ai suoi scatti, e ha finito con l'offrirmi un suo vecchio scialletto di seta mista, un po' stinto e con due o tre buchi. Lì per lì son rimasta impressionatissima da tutto quel miele a cui non sono avvezza, ma poi ogni cosa m'è apparsa chiara quando essa ha finito col pregarmi di non parlare con nessuno dell'opuscolo della compagnia di navigazione... Come vedi, Rodrigo, mantengo la parola! A proposito! Ho riveduto un tuo vecchio amico, l'arcibuffissimo generale Osmundo. E' ve-

nuto due volte a Palazzo, e ha confabulato con la sorella Pelaya e con quattro o cinque dei più antipatici ufficiali della guardia. Ha evitato accuratamente d'incontrarsi col babbo e l'ho visto sorridere a don Pepito Aydemis con un'espressione che non mi piace. Veramente, mio bel signore vagabondo, don Osmundo sorride volentierissimo anche a me e in un modo da mettere paura. Scopre i denti, quando sorride. Una volta ho visto un giaguaro sorridere così e fu mentre si preparava a saltare addosso a un povero coniglio che gli avevano buttato nella gabbia. Però, dal momento che lui è generale e che voi non siete che un miserrimo colonnello, credo che finirà col ricambiargli i sorrisetti, tanto più che Osmundo ha quel maestoso paio di baffoni neri che lo rendono tanto seducente... ».

Qui Zùgoli interruppe la lettura, aspirò dalla paglia una lunga sorsata di ice-cream-soda e guardò con un sorrisetto malizioso l'amico.

— Capisco ora quel che intendevate dire alludendo a « qualcosa di più importante degli smeraldi » — fece — Non crediate che vi dia torto, del resto — soggiunse, e continuò a leggere — « ...Il vostro amabile Osmundo ha rivelato una qualità che non gli conoscevo: è diventato sentimentale, oppure romantico, o magari tutt'e due. Ama passeggiare solingo e cogitabondo nel parco, specie nelle ore in cui è certo di non incontrare nessuno. Di dietro le tende di camera mia lo vedo benissimo. Va su e giù pel grande viale, s'arresta bruscamente ogni tanto, gira attorno agli alberi e alle panchine e guarda sempre in terra, come un poeta in cerca di rime o un esploratore a caccia di bestie rare o di tesori. Ma mi accorgo, mio illustre colonnello, di avervi rubato troppo del vostro preziosissimo tempo e mi affretto a chiudere. Avevo progettato d'andare un po' a spasso, ma il babbo me l'ha sconsigliato. Credo che abbia ragione; si vedono da qualche giorno troppe brutte facce accigliate in giro per Pesadumbre. Gente che discute, si raduna... Ho udito con le mie orecchie un soldato della guardia dire a un altro: « Se non si sbrigano a pagarci, ci pagheremo da noi ».

Mi chiedevi notizie di Granuja. Dalla notte che scappò a cavallo, nessuno l'ha più visto. Invece il cavallo è tornato tutto solo. Disgraziatamente non ha raccontato nulla, o magari lui ci ha provato ma non siamo riusciti a capirlo.

Altro mistero: il pilota e il meccanico degli americani non si son più veduti. Il ministro Neverhead è inquieto e chiede che si ritrovino vivi o morti, se no fa venire due o tremila corazzate a cercarli. Il povero don Filomeno Yaveràs non mangia più, non dorme più. Mi si è confidato l'altro giorno. Secondo lui, voialtri non fate che perder del tempo, perchè i ladri degli smeraldi son proprio i due americani scomparsi, i quali hanno probabilmente agito d'accordo col loro ministro che, sapendoli ormai al sicuro, strepita perchè si ritrovino, allo scopo d'allontanare i sospetti. Sempre complicato, no? il nostro Filomeno!

Bèh, stavolta la smetto davvero. Sbrigatevi a riportarci gli smeraldi, perchè con loro se n'è andata la tranquillità di Pesadumbre. Il babbo mi sembra molto preoccupato e don Pepito Aydemis si aggira per sale e scaloni spegnendo tre lampade ogni quattro e raccogliendo tutti gli spilli e i bottoni che trova. In quanto a te, antipaticissimo e presuntuoso colonnello... ».

— Bene, bene... Il resto non ha importanza — interruppe Rodrigo, affrettandosi a ritirare la lettera dalle mani di Zùgoli. — Che cosa ve ne pare? Non avevo ragione d'esser preoccupato della situazione di Huasteca?

(Continua.)

ENZO JEMMA



Seduto ad un tavolo del caffè...

collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA GUERRA

ALI LEGIONARIE

Sul piccolo sentiero che porta al villaggio, Aldo e Giorgio, due atletiche figure di soldati, passeggiano tranquillamente, innalzando al cielo il fumo delle loro sigarette. Lontano, sulla collina, qualche rombo di cannone porta le ultime scintille della battaglia combattuta.

Sul villaggio per tanto tempo travagliato dalle barbarie dei rossi ed ora recentissima posizione d'avanguardia per le truppe nazionali, scendono le prime ombre della sera apportatrice di pace e di serenità.

Appena fuori del villaggio ha piantato le sue tende il comando di una brigata di legionari italiani, delle eroiche Freccie Nere che lottano così valorosamente per la causa spagnola.

La sigaretta dei nostri amici è giunta alla fine e i due giovani iniziano la solita chiacchierata serale. Uno indossa la divisa della regina delle battaglie, mentre l'altro porta sul petto l'aquila d'oro del pilota. Entrambi però hanno sul volto maschio e sorridente, i segni della gagliarda giovinezza italiana.

Ognuno racconta all'altro le vicende della giornata trascorsa.

Che cosa penseranno gli alberi del viale sentendo parlare di guerra, di voli, di combattimenti, di assalti, di morti, feriti? Che cosa diranno gli uccellini che appollaiati sugli alberi mandano i loro ultimi gorgheggi, ascoltando i loro discorsi tanto appassionati?

Nulla diranno. Perché tutti loro ormai conoscono bene la vita di quei due giovani che da diverse sere si recano in quel luogo di pace a fumare l'ultima sigaretta.

Quella sera Aldo e Giorgio ripensarono assai alla loro Patria lontana, alla loro giovinezza trascorsa assieme nel clima ardente del Fascismo.

Avevano sempre creduto nella fede del Fascismo ed ora per questa grande Fede erano venuti insieme a combattere nella latina terra iberica, seguendo l'ordine del Capo: «Audaçia».

La fortuna li aveva sempre aiutati tenendoli vicini. Così ogni sera potevano trovarsi e passare qualche ora assieme. Aldo parlava dei suoi fanti, delle sue camicie nere, mentre Giorgio parlava solo di aeroplani e di piloti.

Poi ognuno tornava al proprio campo, felice di avere condiviso con un amico vero le fatiche, le gioie e i dolori della guerra.

Ma una triste sera, Aldo non venne. Giorgio aspettò mezz'ora, un'ora. Poi, impensierito, corse al vicino accampamento dell'amico.

Poco dopo gli alberi lo videro tornare, ancora solo, muto, triste, col volto rigato dalle lagrime. Gli uccellini, quasi spaventati, tacquero e tutto sembrò silenzio di morte. Solo il cannone imperava laggiù con i suoi boati spaventosi.

Giorgio piangeva. L'amico suo più caro, il compagno della sua giovinezza, l'apostolo di una stessa Fede che li aveva legati l'uno all'altro, non era più.

La morte crudele aveva falciato la sua giovinezza. Era caduto a fronte alta sul campo del dovere.

All'accampamento gli avevano raccontato tutto. Aldo stava riordinando le file dei suoi soldati e a nulla erano valse le parole dei superiori per farlo discendere da quel luogo esposto al tiro nemico, quando una pallottola esplosiva all'addome gli aveva squarciato il ventre. Era morto subito, mormorando solo a fior di labbra poche parole di addio per i suoi cari e per il suo Giorgio carissimo.

La sera era calata sul suo volto sempre sorridente di giovanile entusiasmo.

Ora Giorgio, seduto ai piedi di una grossa quercia, non piangeva più. Un fremito continuo gli torturava le membra. Pensava alla grandiosa battaglia che l'armata nazionale avrebbe sferrata all'indomani per la conquista di Tortosa e alla quale Aldo voleva partecipare. Batteva i denti dalla rabbia.

D'un tratto si alzò, levò le braccia al cielo e singhiozzando esclamò: «Addio, Aldo caro! Tu che volevi arrivare coi primi a Tortosa, sei stato troncato dal destino crudele. Ebbene, in nome dell'amicizia che ci ha legati e che ci legherà in eterno, in nome di quella Fede per la quale noi abbiamo tutto lasciato per venire a morire qui, io ti giuro, Aldo, che ti vendicherò ad ogni costo, dovessi morire anch'io inchiodato sul mio velivolo».

Il giorno dopo i legionari sferravano l'attacco. Tuoni di cannoni, raffiche di mitragliatrici, crepitii di fucileria, squarciavano il cielo.

Tutti, dagli uomini alle macchine, erano protesi verso la vittoria più grande, da tanto tempo agognata.

Ed anche Giorgio partì col suo apparecchio. La fotografia di Aldo sul quadrante gli ricordava ogni istante la promessa fatta all'amico.

E quel giorno compì prodigi di valore.

Si buttò col veloce «Fiat» allo sbaraglio sui nemici. Andò a scovarli nelle valli, nei sentieri, il mitragliò continuamente da bas-

sa quota. Non lasciò tregua alle colonne in marcia.

Quanti caddero sotto la tempesta di piombo dell'Aquila Legionaria?

Le ore passano, la battaglia avanza, il nemico incomincia a ritirarsi. Le Freccie Nere, pugnale in bocca, balonette innestate, incalzano per i sentieri, per las calli, i rossi in fuga.

Giorgio continua instancabile la sua vendetta. Ritorna al campo, carica, riparte. Ritorna di nuovo, ricarica, riparte ancora. Sembra davvero un'aquila inferocita in cerca di preda numerosa.

Intanto la vittoria nazionale si delinea sempre più grandiosa.

Ma che cosa sono quei due puntini neri che vengono incontro velocemente al «Fiat» del nostro amico? Ingrandiscono.

Sono due «Curtiss» rossi, ultimo modello. Giorgio comprende, sa che la lotta è impari, ma Aldo è lì che lo guarda dal quadrante. Allora si butta a tutto gas contro i due apparecchi nemici.

S'innalza sopra di essi, si abbatte. Vira. Sale di nuovo. Poi come una freccia punta su uno dei due «Curtiss» e la mitragliatrice fa sentire il suo rosario di morte.

Il velivolo nemico è preso in pieno. Si arresta un attimo, e poi con una gran vite scende velocissimo verso la terra, fra un ammasso di fiamme.

Giorgio porta la mano alla visiera, salutandolo il nemico caduto.

Guarda Aldo e sembra voglia dirgli «Ho mantenuto la promessa». Ma l'altro «Curtiss» ritorna come un bolide all'attacco, desideroso a sua volta di vendicare il compagno caduto.

Giorgio con abile manovra prende quota e poi fra i due velivoli incomincia il duello di morte. Quante volte si avvicinano facendo rullare le mitragliatrici, quante volte saigono, scendono, si sfiorano.

Poi di colpo Giorgio ripete lo stesso audacissimo colpo il primo. Piomba nuovamente a picco sull'apparecchio nemico e dopo pochi secondi mentre il «Fiat» con una ampia virata ritorna a spaziare nel cielo, il «Curtiss» rosso precipita in fiamme.

Ora Giorgio è raggiante. Aldo è ben vendicato.

La battaglia è al termine. Cala la sera e le truppe legionarie sostano nelle nuove posizioni conquistate.

Tortosa è legionaria. La battaglia è stravitosa. E' una serata di festa e di tripudio

per le truppe legionarie che si sono coperte di gloria. Solo, sul viottolo della grossa quercia, un giovane pilota guarda lontano dove mille e mille giovani vite, per un'idea luminosa, per una Fede Fascista, hanno cantato nella morte l'inno glorioso dell'Eternità.

Lo sguardo vaga lontano, verso l'imbocco del viottolo.

Ma il compagno di tutte le sere, questa sera non può venire perché è rimasto lassù fra quei monti, fra quei mille e mille Eroi.

Giorgio se lo sente nel cuore, sente che Aldo è vicino, vuole abbracciarlo, ma le sue braccia non racchiudono che aria.

Giorgio gli fa un cenno di saluto con la mano. Non saluta altro che un'ombra, un ricordo caro, un Martire Fascista.

Il vento scuote fortemente le foglie della quercia, gli uccellini appollaiati sui rami fuggono spaventati.

Mentre la luna comincia a far capolino fra due nubi, il giovane pilota legionario, asciugate le ultime due lagrime, se ne ritorna all'accampamento.

Ritorna verso il suo dovere, ritorna verso la sua Fede.

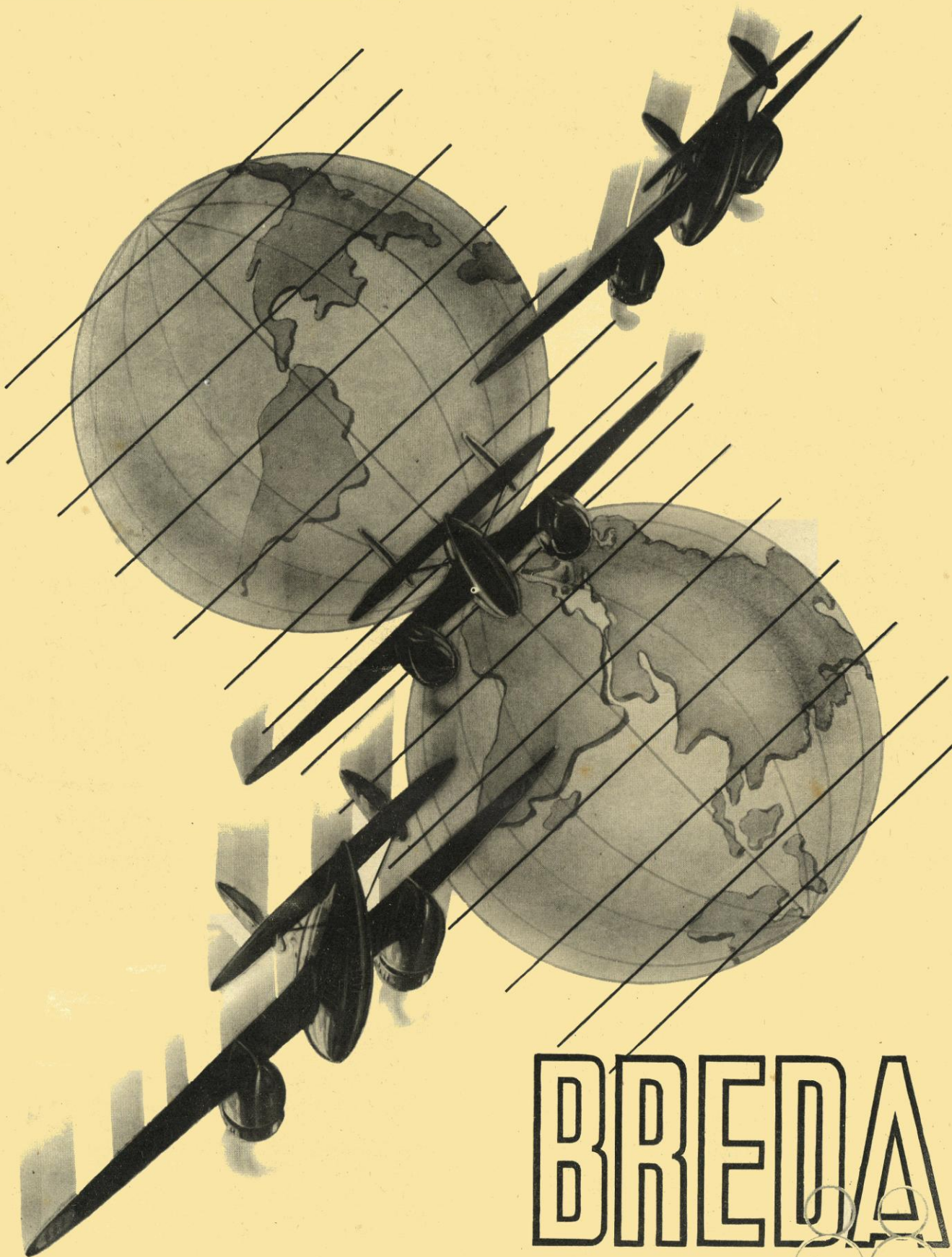
LODOVICO GALBIATI

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

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



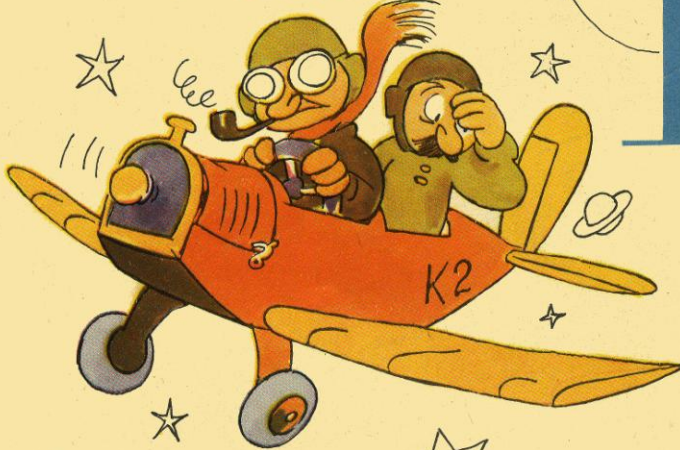


BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

P RIMATI

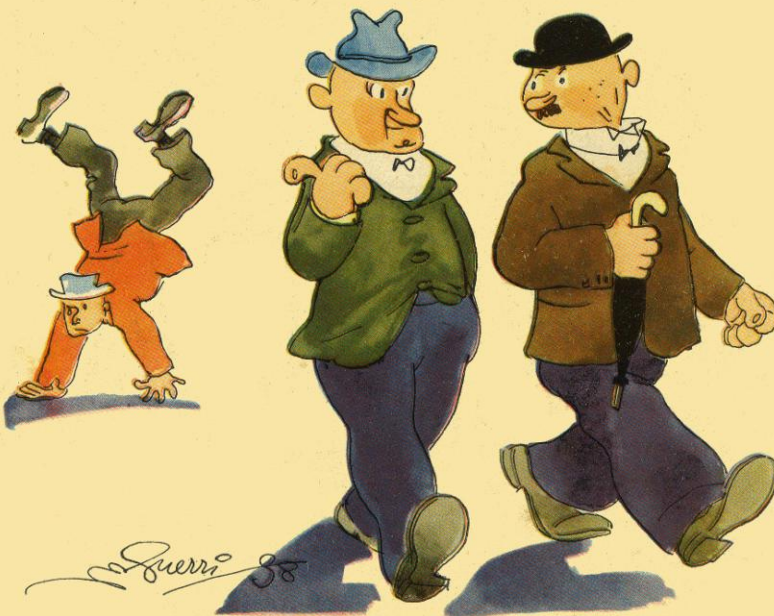
-TE L'AVEVO DETTO DI NON SALIRE TROPPO: ADESSO COME FACCIAMO A RITROVARE LA TERRA?



-COME AVETE FATTO A BATTERE IL PRIMATO DI DURATA?
-E'ESCO...VERAMENTE, MI ERO DIMENTICATO LA MANOVRA PER DISCENDERE!



-E' IL CAMPIONE DEL MONDO DI VOLO ROVESCIO, CHE NON RIESCE PIU' A CAMMINARE DRITTO...!



-ANCHE QUELL' APPARECCHIO HA BATTUTO UN PRIMATO!
-QUALE?
-NON E' MAI RIUSCITO A STACCARSI DA TERRA...



Guerra 88