

# L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50  
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45-217



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: IL « VOLO RADENTE »

# LA CARRIERA AERONAUTICA DI BRUNO CORELLI

II.

## ARRIVO A CASERTA.

Bruno aveva deciso di far tante cose in quei due giorni di libertà, e soprattutto di spassarsela allegramente; ma dovette constatare che due giorni passano in un batter d'occhio quando si ha un programma da svolgere almeno in una settimana; sicché arrivò il momento della partenza che non aveva nemmeno cominciato le visite di congedo alle amicizie più care. Il fatto sta che se ne era stato quasi sempre in casa, perchè non aveva avuto cuore di lasciar sola in quei giorni la mamma: la quale, tra l'orgoglio di sapere che quel figlio era sano e vigoroso da esser buono a far l'aviatore e il cruccio che la passione del volo glielo stava per toglier di casa, non connetteva se dovesse sentirsi contenta o immalinconirsi.

— L'aquilotto della mamma! — diceva ogni tanto abbracciandoselo, sorridendo con gli occhi lustrati — te ne vai a metter l'ali in un altro nido, ingrato che non sei altro!

E queste piccole scene familiari, si sa, son quelle che fanno tenero il cuore e si ricordano finchè si campa.

Tolto questo, Bruno non stava più nella pelle. Aveva raccontato almeno dieci volte le peripezie della visita psicofisiologica, ed ogni volta dava prova di possedere una assai fervida fantasia; poi, con gli occhi accesi d'orgoglio, si batteva forte sul petto col pugno chiuso come a suonar la gran cassa, ed esclamava seriamente convinto: — Ecco qui le speranze della Patria! — ed aggiungeva che l'esser dichiarati atti a pilotare non era da tutti, che alle visite psicofisiche c'era almeno uno scarto dell'ottanta per cento fra i concorrenti — magari esagerava un tantino! — e che quei venti che eran presi potevano ben vantarsi d'esser robusti a dovere; infine s'era dato a fare certi calcoli particolari nell'intento di dimostrare che egli doveva essere considerato fra gli uomini eletti (bum! esclamavano in coro i suoi ascoltatori); diceva infatti che su 44 milioni di italiani non v'erano più di due mila volatori, e questo significava che gli uomini veramente validi si contavano sulla punta delle dita e l'Italia se li doveva tenere da conto. (Notiamo per la storia, che questi calcoli e questi discorsi erano da lui tenuti con particolare insistenza e compiacimento in presenza del sesso gentile).

Comunque, quei due giorni passarono e l'ora della partenza venne; e questa volta il distacco era definitivo, chè il più era fatto e quanto agli esami d'ammissione era così sicuro del fatto suo che l'eventualità d'essere riprovato non lo sfiorava nemmeno.

E non aveva torto, come vedremo.

\*\*\*

Il treno si fermò sbuffando e la tettoia della stazione rintronò del nome ripetuto con voce sonora e prolungata dal personale delle ferrovie: — Casertaa!

Bruno si scosse dai suoi pensieri, meravigliato d'esser giunto tanto presto a destinazione; il suo cuore era ancora pieno degli addii e i suoi sogni erano stati così rosi durante il tragitto, che il tempo gli era passato in un baleno.

Prese la sua valigia: sbirciò con occhio invidioso tre divise grigio-azzurre che si pavoneggiavano sui marciapiedi e lestamente fu sul piazzale della stazione; un doppio filare di altissimi ippocastani, un vialone assoluto che divideva in due semicerchi un vastissimo prato smeraldino solcato dalle piste intrecciate di un galoppatoio, e, in fondo, un edificio immenso dall'architettura massiccia e regale.

— L'Accademia Aeronautica, scusi? —

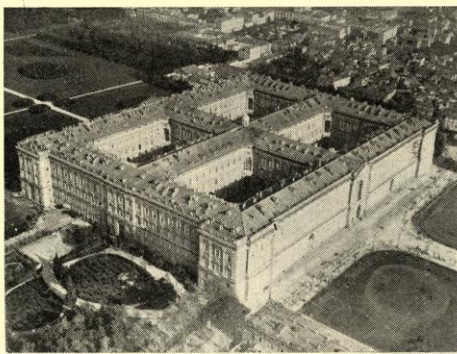
— Eccola lì, signurì! —

— Quella? Ma quella è una Reggia! —

— E difatti è la Reggia: è proprio la Reggia! —

La sua qualità di «forestiero» fu così immediatamente svelata e subito fu assalito dalle offerte insistenti di alcuni vetturali che, circondandolo con le loro vetture traballanti e strette come non ne aveva mai vedute, lo costrinsero a cedere al più noioso per liberarsi dagli altri.

— Alla Reggia! — comandò con sussiego, e la carrozzella partì di galoppo



Una fotografia aerea della Reggia di Caserta.

con uno strattone tale, che per poco passeggero e valigia non ruzzolarono al suolo; quando fu sotto l'edificio, si fermò con lo stesso sistema usato per la partenza. Evidentemente il cocchiere non aveva la più pallida idea di ciò che fosse l'Accelerazione e dei suoi tristi effetti.

Bruno lo congedò brontolando, poi rivolse lo sguardo sull'immenso edificio, incantato da tanta grandiosità: rimirava estatico quelle mura ciclopiche, quelle bugne enormi e quelle colonne gigantesche; tutto l'insieme era una vera armonia di grandezze; dall'atrio, immenso, si scorgeva il parco sconfinato, cosparso di giardinetti, di boschetti ed opere d'arte, su cui una collinetta digradava a terrazze. L'impressione era fantastica e gli parve incredibile che in quella sede regale egli, Bruno, avrebbe posto, per qualche anno, la sua fissa dimora.

— E' qui l'Accademia Aeronautica? — domandò al guardaportone.

— Nossignore: questo è il Palazzo Reale! —

— Ma come! E l'Accademia non è forse a Palazzo Reale? —

— Sissignore: ma questo è l'ingresso per il parco e pei reali appartamenti ed è riservato al Sig. Comandante dell'Accademia: l'ingresso per gli allievi (e calco sulla parola) è al cancello in fondo: vede? C'è pure la sentinella. —

— E chi le dice che son un allievo? — domandò Bruno sorpreso.

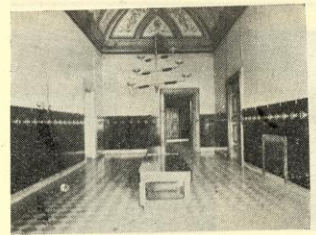
— Eh! — rise l'altro — signurì: è la stagione! —

La risposta voleva essere certamente ingenua, ma Bruno la prese in mala parte e lo guardò in cagnesco.

— Non penserà mica all'arrivo degli allievi in Accademia come a una fioritura di zucche alla stagione — disse stizzito. Ma il guardaportone rise a gola aperta e sembrò scusarsi:

— Capirà — soggiunse — ogni anno, in questi tempi, tutti i nuovi allievi si fermano qui davanti e tutti mi rivolgono la stessa domanda: «E' qui l'Accademia?» — Nossignori: è qui ma non è qui: è laggiù ai cancelli di ferro, dove c'è la sentinella. C'è pure la targa con l'aquila e con la corona e c'è la scritta: R. Accademia Aeronautica, a lettere grosse così...»

Bruno s'accorse che il vetturale fermo col suo trabiccolo a due passi di distanza, aveva una certa aria sorniona, propria di colui che finge di non occuparsi degli affari degli altri, e comprese così che quello di lasciare i nuovi arrivati davanti l'ingresso della Reggia invece che dinanzi l'ingresso dell'Accademia era un piccolo tiro birbone cui forse ogni allievo, al suo arrivo a Caserta, aveva



Il vestibolo del Circolo ufficiali.

va dovuto e doveva sottostare; rimase un po' irritato per esserci cascato anche lui, ma poi non ci pensò più che tanto e piantò in asso il guardaportone borbottone e scontento. Avrebbe avuto occasione in seguito, e chissà per quante volte, di rivedere la sua brutta faccia.

(Continua). U. R.

## Le incredibili vicende dell'aviatore di ventura

VI.

— Padre Ramiro, — cominciò Coso quando riprese la sua narrazione — era un buon vecchio francescano, che s'era spontaneamente offerto a Fernando Cortez di accompagnarlo.

Non tutte le storie ne parlano e quelle che accennano a lui gli affibbiano i nomi più diversi, da Ilarione a Granozio. Si chiamava invece Ramiro ed aveva lasciato il suo placido convento asturiano per puro spirito di carità.

Quando lo vidi dall'alto, unico superstite su quella desolata spiaggia, mentre corveva dall'uno all'altro caduto, con la barba bianca sventolante...

— Un momento, per cortesia... Ancora non so nulla del vostro incontro con gli spagnoli, — dissi.

— Non ve n'ho parlato, ieri? Fu una cosa abbastanza spiccia. Avrete certamente studiato a scuola o letto su qualche libro che gli spagnoli avevano per alleate parecchie tribù, nemiche del popolo azteco, ma essi preferivano marciare e combattere uniti per evitare d'esser sopraffatti separatamente.

Quando dopo alcune prove mi accettai che il mio aeroplano funzionava bene, riflettei sul modo migliore d'impiegare al servizio del principe Guahutemoc, di cui ogni giorno più apprezzavo la grandezza d'animo.

In quel momento le sorti erano incerte. Gli aztechi, dall'altipiano, premevano sugli spagnoli cacciandoli sempre più verso il mare. Questi resistevano con disperata tenacia, spesso assistiti dagli alleati rossi, e la loro era una ritirata di leoni, perchè ora da un lato, ora dall'altro s'aprivano solchi sanguinosi nelle masse nemiche.

Molto sperava Cortez che Tenochtitlan, la capitale azteca, cedesse, sia pel terrore superstitioso che i bianchi ispiravano, sia per le gravissime perdite che, pur ritirandosi, infliggevano.

Feci approvare a Guahutemoc il mio piano. Egli avrebbe dovuto recarsi alla capitale per

rinvigorire lo spirito di lotta contro la nefasta opera dissolvibile del pusillanime Montezuma; contemporaneamente, le sue truppe avrebbero dovuto aprire il cerchio che stringeva gli spagnoli e lasciarli liberi di raggiungere la costa.

«Ma, — obiettò egli — in terreno libero avranno loro il vantaggio di poter manovrare coi cavalli e colpirci più facilmente da lontano, perchè non sarà più possibile ripararci dietro gli alberi della selva.

«Non dubitate, principe, il vantaggio sarà mio e non loro.

«Hai ragione, fratello, — rispose dopo un attimo di riflessione. — L'avvoltoio non fa buona caccia nella foresta. La preda vi si nasconde e non c'è posto per le sue ali.

\*\*\*

E finalmente, dopo una ventina di giorni che tutto era pronto, mi giunsero due messi. Uno dalla capitale e mi annunciava che il giorno dopo Guahutemoc, che già si trovava lassù, avrebbe affrontato i disfattisti (si potevano chiamare così) e avrebbe chiesto la dittatura dopo aver deposto l'imbelle Montezuma; l'altro messo mi riferì che gli spagnoli erano sfuggiti alla loro stretta ed erano sboccati nella vasta pianura che unisce le montagne al Gran Golfo. Prima di due giorni sarebbero giunti alla costa.

Quando l'indomani, superando i tetti di lamine d'oro di Tenochtitlan sboccai sulla vastissima piazza dove la folla si pigiava, mi accelsi un urlo che superò il rombo del motore e in pochi secondi fui nel deserto, ad eccezione di alcuni, malamente calpestati nella ressa, che si trascinavano qua e là, e di Guahutemoc che era rimasto immobile su una specie di palco ad un lato della piazza.

Atterrai comodamente e Guahutemoc salì a bordo, mentre dalle strade adiacenti i più coraggiosi cominciavano a far capolino. Decollammo e facemmo tre volte il giro della capitale, mentre al nostro passaggio tutti si prostravano col viso nella polvere. Misi la prua ad oriente, dove immaginavo di trovare gli spagnoli e dopo tre ore di volo, una lunga fila di punti lucenti che si muovevano adagio lungo la riva del mare, mi rivelò la presenza dei conquistadores.

\*\*\*

La faccenda fu risolta con la rapidità di una tromba marina. Non credo che la battaglia (la chiamo così, ma non fu battaglia) sia durata molto più di tre minuti primi.



Esercitazioni sportive degli allievi di Caserta.

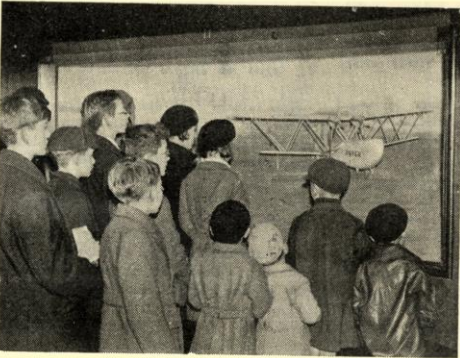
Arrivai in volo radente e a motore strozzato alle spalle della colonna. Nessuno s'era accorto della presenza dell'aeroplano che, da più di duemila metri, piombava silenzioso e rapido come un'aquila.

Erano, d'altronde, stanchi e marciavano a capo curvo, oppressi dal gran sole che batteva ferocemente sulle corazze e sugli elmi.

Passai dando tutto gas, poi la colonna sparì dalla mia vista perchè l'avevo già superata. Virai e mi trovai sopra un'orda di pazzi furiosi urlanti. Bandiere, insegne, armi, elmi, tutto era stato abbandonato sulla sabbia. I cavalli, inferociti, trascinavano i pochi cavalieri in mare, mentre le lucenti pallottole d'oro della mitragliatrice li inseguivano. Più dei due terzi degli spagnuoli, montati o a piedi, finirono affogati. Gli altri giacquero uccisi o dal terrore o di pallottola, sulla rena rovente. Tutti, eccetto uno: padre Ramiro.

Durante la brevissima azione badò pochissimo all'aeroplano; pensava solo ad assistere i caduti. Atterrai e, con Guahutemoc, mi avvicina a lui che sorreggeva, inginocchiato, la testa d'un guerriero morente, dalla splendida armatura arabescata. La destra del caduto, che impugnava la spada nuda, ebbe un fremito, quando ci avvicinammo; poi ricadde e il lampo di sfida degli occhi si spense. Così morì (o rimorì, se credete) Fernando Cortez.

Il frate sorse e ci guardò con tristezza. Poi si fece il segno della croce, sempre fissandoci come attendesse di vederci dileguare.



I figli dei sanzionisti inglesi, nei musei si interessano soltanto dell'aviazione.

« Non siamo demoni, padre; — gli dissi in puro castigliano — abbiamo solo difesa una libera terra contro un invasore senza pietà.

« Ma, figliuolo... — balbettò. — Quel tuo mostro tuonante, non è d'inferno? Ti prego, non ingannare frate Ramiro... »

« No, buon padre... E' un prodotto dell'intelligenza umana... Guahutemoc, il capo degli uomini rossi, è un'anima nobile e magnanima. Rimanete col suo popolo, padre Ramiro; la vostra missione sarà grande... »

« Sentivo un gran languore per tutta la persona e immaginavo già cose fosche. »

« Fratello mio, — dissi a Guahutemoc — siate amico ed ascoltate la parola di questo saggio, quando io non sarò più con voi... »

I due mi guardavano ora esterrefatti con pupille che sembrava vedessero attraverso il mio corpo.

Il sole si oscurò, mentre un fresco delizioso subentrava al calore orribile di quel sabbione. La mia destra stringeva qualcosa di oblungo che pareva avesse un bottone all'estremità.

Premetti. Una luce blanda inondò la mia stanza da letto.

Ero tornato.

Sul comodino, inesplicabilmente, il mio orologio, dopo cinque mesi d'abbandono, camminava ancora.

Quando, dopo qualche ora, uscii, la portiera mi chiese, sorpresa:

« Non è più partito stanotte? »

## Il Castellano dell'aria

### Collaborazione dei giovani

## CONTRASTI

Dario e Ugo erano fratelli e andavano d'accordo in tutto, fuor che sopra un argomento: l'aviazione.

Dario, il minore, temperamento caldo di artista, si entusiasmava fantasticando sulle ebbrezze del volo; sentirsi liberi e leggeri, soli di fronte ad un cielo di perla nell'alba e di sangue nel tramonto; sentire il rombo potente del motore battere all'unisono con il proprio cuore, vedere il mondo e gli uomini rimpicciolirsi nell'ascesa verso il cielo, sentirsi, se pur per un attimo, al disopra di tutti, erano per lui la massima aspirazione.

Ugo, il maggiore, gettava invece una doccia fredda sul fuoco che ardeva nel cuore di Dario, prospettandogli incidenti, pericoli e diceva:

« Se quel motore, nel quale tu hai tanta sicura fiducia, si fermasse improvvisamente, nel tuo cielo di perla e di sangue? Se invece di vedere il mondo rimpicciolirsi, tu te lo vedessi venire incontro minaccioso e catastrofico, nella tua folle caduta? »

Ma Dario, non lo ascoltava, serbandolo in cuore la sua grande passione.

Quella sera, la discussione era stata più che mai violenta; Dario aveva annunziato al fratello la sua incrollabile decisione di entrare, in qualità di pilota, nelle file dell'Armata Azzurra; Ugo, con parole veementi, gli aveva proibito di farne più oltre parola. Poi ambedue corrucciati, si erano ritirati nelle loro stanze. Ugo passeggiando, senza posa, nello spazio ristretto della sua camera, discorreva ad alta voce e diceva:

« Già lui ha la testa nelle nuvole e il cuore fasciato di nebbia; non sa e non vuole capire il dolore che mi affligge! E' possibile che io viva senza più vedermelo accanto così bello e intelligente, buono e sottomesso? Ah! quell'aviazione, quegli aeroplani, tutta colpa loro! — E così dicendo, egli batté violentemente un pugno sulla tavoia; all'urto una cornicetta cadde a terra con un colpo secco. »

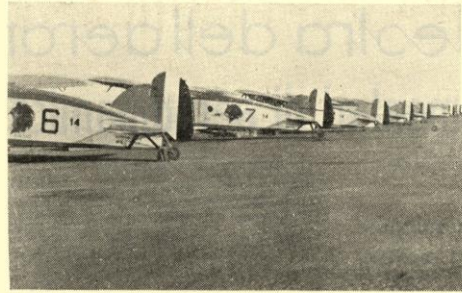
Ugo si chinò e la raccolse, guardando poi fissamente le effigi dei genitori morti ambedue, che vi erano rinchiusi.

Sempre con la cornicetta tra le mani, si avvicinò al tavolo e sedendosi sulla sedia lì presso, cominciò a parlare, rivolgendosi, ora alle immagini dei genitori da lui tanto amati:

« Voi che ne dite? Che ne dite di quel ragazzo bizzarro e sognatore? Com'è cresciuto somigliante a te, mamma, che sotto il tuo aspetto delicato di donna bionda, nascondevi una volontà inflessibile! E tu, habbo tanto buono, non mi facesti giurare di non abbandonare mai, in nessuna occasione, mio fratello? Ma perchè io non aspiro a mete alte e luminose? Sono forse un meschino, un vile? — gridò Ugo, balzando in piedi e andandosi a mettere di fronte allo specchio che riflette per intero la sua prestante figura bruna, di giovine atleta: — Allora? avrei io forse paura? Ah! no, no! Mio fratello stesso, più giovane di otto anni di me, non affida sorridendo la sua vita, ad un fragile strumento di acciaio e di tela, e come lui quanti altri? Sta bene; ora so qual'è il mio dovere! — Ugo tornò accanto al tavolo e presi i ritratti dei suoi cari, se li portò alla bocca e li baciò mormorando: — Grazie! »

Dario nella sua stanza, stava scrivendo una lettera d'addio al fratello e la mano correva febbrilmente sul foglio candido:

« Carissimo Ugo, invano hai tentato di ostacolare la mia volontà, stasera! Io mi sento chiamato verso l'Arma Azzurra e questo è un invito troppo lusinghiero, a cui la mia giovinezza assetata di gloria e di infinito, non può e non deve resistere! Nella realizzazione di questo mio unico e più fulgido sogno, troverò il conforto dell'amarezza che provo nel lasciarti nemico. — Dario ».



Gli apparecchi della 14<sup>a</sup> Squadriglia in linea.

Esasperato dalle parole di scherno e di rifiuto di Ugo, Dario, rientrando nella propria stanza, aveva maturato il progetto di andarsene. Sì, tutto era facile, lo avevano già accettato alla visita due settimane prima; ora presso un amico attenderebbe il richiamo, che non poteva tardare.

Dario rilesse la lettera, la pose ben in vista, poi indugiando un attimo sulla soglia, carezzò con lo sguardo la sua camerata, dove aveva passato tanti giorni felici, pensando all'ora della sua partenza: ora invece doveva fuggire come un ladro e soprattutto lasciava irritato il fratello maggiore, che pur tanto amava!

A questo pensiero, gli occhi gli si riempirono di lacrime e per un minuto soggiacque alla commozione; poi rialzò fieramente la fronte e voltando le spalle alla stanza, si avviò, con passo cauto, verso l'uscita principale.

Nel momento che passava accanto all'uscio del fratello, questo si aprì e sulla soglia apparve Ugo, con un viso nuovo: sembrava fosse illuminato da una luce interna, che gli faceva brillare negli occhi scu-

ri una fiammella di gioia.

Alla vista del fratello, ristette sorridendo, poi circondandogli con un braccio le spalle, lo sospinse dolcemente verso l'interno della camera e si fermò solo quando fu vicino alle immagini dei genitori e disse:

« Dario! Non partirai solo! Verrò anch'io con te, anch'io voglio riempire di azzurro questa mia testa bislacca: anch'io, come te, voglio rivestire l'azzurra divisa degli aviatori, e voglio che l'aquila d'oro dei piloti brilli sopra il mio cuore saldo ed entusiasta! Ora capisco la magnifica ebbrezza di un volo che ci porti su, su verso il sole, la gioia di sentirsi un corpo solo, apparecchio e uomo, l'impressione magnifica del comando, infine, che ogni uomo ardentemente sogna! »

E vedendo Dario che lo guardava piacevolmente stupito, come per domandargli ragione di tanto improvviso entusiasmo, disse: « In quest'ora di profonda angoscia, il babbo caro mi ha sussurrato: «Vola!» »

Ed ora io mi preparo con entusiasmo pari al tuo, a divenire un aquilone della nostra bella Patria, che ci chiama per la sua grandezza e per cui noi daremo la nostra vita sorridendo...!

Tre mesi dopo, festeggiati da colleghi e superiori, Ugo e Dario conseguivano contemporaneamente il brevetto di pilota e ambedue chiedevano di essere inviati, come volontari, in Africa Orientale; felice Dario del suo sogno avverato, fiero Ugo del dovere compiuto.

## Falconetta

## Cronache d'oro

L'aviazione ha giornalmente un lavoro tremendo. La ricognizione copre un fronte di mille chilometri con i suoi apparecchi, senza riposo, bombardando senza requie il nemico, snudandolo a ogni istante, coprendolo con fuoco e ferro esplosivo. Si direbbe che da Neghelli a Dagahbur vi siano mille macchine alate, tanta è la passione, la devozione, l'infocata offesa degli equipaggi. (Corriere della Sera - Mario Massai).

E' ormai un'abitudine abissina quella di innalzare la bandiera crociata di rosso al momento in cui arrivano gli aeroplani italiani sui campi militari e perfino sulle colonne in marcia. Durante l'azione aerea di ieri l'altro (7 gennaio), gli aviatori, avendo avvistato fortissimi raggruppamenti nemici, videro improvvisamente stendere per terra strisce rosse e gli uomini accorrere intorno a queste strisce, mentre nuclei abissini tiravano da posizioni poco discoste contro gli aerei, con fucili e mitragliatrici. (Il Popolo di Roma - Alfio Russo).

L'aviazione ha eseguito un'azione di bombardamento nel settore del lago Ascianghi; gli armati abissini, appena avvistati i nostri aerei, hanno disteso a terra tre grandi Croci Rosse e si sono raccolte intorno ad esse. (Comunicato n. 91 dell'8 gennaio).

Durante l'azione del 6 gennaio, altri concentramenti sono stati segnalati alla nostra aviazione ad Alamaia, ed efficacemente bombardati malgrado il trucco di distendere lenzuoli rosso-crociati. (Gazzetta del Popolo - Carlo Romano).

L'aviazione ha eseguito ricognizioni su tutto il fronte eritreo e ha disperso nuclei avversari che si erano nuovamente concentrati sull'Amba-Adram. (Comunicato n. 93 del 10 gennaio).

Ogni alba dai campi decollano due, tre, quattro aeroplani, ciascuno con il suo compito di azione lontana, di esplorazione vicina, di collegamento. Sulla pianura i piloti fanno il giro tondo, affondano lo sguardo fra le erbe e le stoppie per vedere se i nemici non vi si nascondano e sorvegliano le montagne da tremila metri e si infilano nelle valli e scrutano ogni piega segreta; e le ore passano e i motori scandiscono gli attimi. Questi voli impongono ai piloti la massima severità nell'assolvimento dei compiti in quanto dalla completezza dei rapporti dipende buona parte del buon esito dell'azione militare; e i pericoli sono notevoli; appunto in questo ruolo si rivelano luminosamente la tecnica e il coraggio dei piloti italiani; quasi di ora in ora in questa terra il regime dei venti muta come mutano dopo alcune ore di volo le altitudini. I motori, come gli organismi umani, sono sottoposti quindi a durissime fatiche e, come non bastasse, il nemico è sempre all'agguato. (Il Regime Fascista - Alfio Russo).



Una veduta aerea del nuovo aeroporto di Mogadiscio, in via di allestimento.

# La Palestra dell'aeromodellista

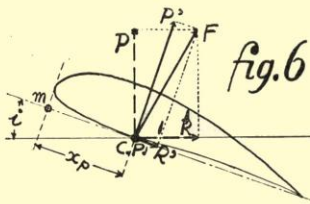
## Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

### CAPITOLO II.

#### Pressione dell'aria sull'ala

Ho già detto che, per il movimento di traslazione dell'ala, si sviluppa su questa una forza, che noi decomponiamo nella portanza e nella resistenza. Noi possiamo determinare, sperimentalmente, la direzione e l'intensità di questa forza: ci limiteremo a considerare il campo utile di incidenza, compreso fra l'incidenza per la quale la portanza ha valore zero, e l'incidenza per la quale la portanza ha valore massimo. I diagrammi dei profili danno infatti le car-



ratteristiche di essi in un campo di poco più esteso.

Noi dovremo sempre disporre l'ala con un'incidenza per la quale la portanza abbia valore positivo, per avere una spinta verso l'alto; nè potremo raggiungere il valore di portanza massima, per varie considerazioni: principalmente questa, che se l'apparecchio cabra, viene a trovarsi con un'incidenza di bassa portanza, quindi cade (bisogna pensare, come si vede dai diagrammi, che sorpassata l'incidenza di portanza massima, la portanza diminuisce molto rapidamente). D'altra parte, alle grandi incidenze, la resistenza all'avanzamento è cresciuta, proporzionalmente, molto più di quanto sia cresciuta la portanza.

Tornando all'argomento di questo capitolo, l'intensità della forza F che agisce sull'ala si ricava dai valori della portanza e della resistenza.

Osservando la fig. 6, dato che le forze P ed R sono fra loro ortogonali, dal teorema di Pitagora si ottiene il valore dell'intensità della forza F:

$$1) \quad F = \sqrt{P^2 + R^2}$$

che potremo scrivere, sostituendo a P ed R i relativi valori: 1) e 2) del capitolo I:

$$2) \quad F = d \times S \times V^2 \times \sqrt{C_p^2 + C_r^2}$$

La forza F agisce, come si vede dalla figura stessa, secondo la diagonale del rettangolo che ha per lato verticale la portanza P, e per lato orizzontale la resistenza R.

#### Centro di pressione

Si tratta, ora, di determinare la posizione della linea d'azione della F, cioè il punto del profilo sul quale essa agisce. Questo punto si chiama *centro di pressione*, si indica col simbolo C/P., e si trova sulla corda del profilo. E', quest'ultima, una convenzione affatto arbitraria, ma adottata per il fatto che la corda è l'unico elemento comune a tutti i profili.

La rappresentazione del C/P. è, diciamo così, materiale in certi casi, mentre in altri si usa dare il *momento* della F rispetto ad un punto della corda, cioè il valore del prodotto della F per la distanza fra la linea d'azione della F stessa e un punto della corda, che per solito è il bordo d'attacco, o la proiezione di questo sulla corda, che in fig. 6 è indicata dal punto m.

Il valore di M si determina sperimentalmente, ed anche di questo elemento si usa dare, come per la portanza e per la resistenza, il valore di un coefficiente di momento, indicato con il simbolo Cm. Analogamente ai valori di P e di R, si ottiene il valore del momento:

$$3) \quad M = C_m \times d \times S \times V^2 \times l$$

Se noi consideriamo, nella fig. 6, le componenti della F secondo la normale alla corda, P', e secondo la corda, R', il momento della P' rispetto al punto m sarà:

$$4) \quad M_1 = P' \times x_p$$

indicando con Xp la lunghezza del segmento di corda compreso fra m e C./P.

Il momento della R', rispetto al punto m, sarà di valore zero, poichè la R' passa per m, quindi il braccio è nullo. Il valore del momento totale della F rispetto al punto m è dato dalla formula 4), poichè il momento totale ha valore uguale alla somma dei momenti della P' e della R', il secondo dei quali ha valore zero.

D'altra parte, considerando che per i valori usuali dell'incidenza, angoli molto piccoli, il valore di P' è sensibilmente uguale al valore di P, possiamo mettere con sufficiente approssimazione questo valore, che si ricava dai diagrammi, nella formula 4), ottenendo:

$$5) \quad M = P \times x_p$$

Sostituendo in questa formula il valore di M dato dalla 3), ed il valore di P dato dalla 1) di questo capitolo, si ottiene il valore di xp:

$$6) \quad x_p = \frac{M}{P} = \frac{C_m}{C_p} \times l$$

#### Rappresentazione del centro di pressione nei diagrammi

Il valore Cm/Cp è una frazione che indica la distanza del C./P. dal bordo d'attacco, come percentuale della corda. Se il valore Cm/Cp è uguale a 0,30, ad esempio, il centro di pressione si trova distante dal bordo d'attacco di una lunghezza uguale a 0,30 x l, cioè al 30% della corda, e così via.

I diagrammi dei profili danno la posizione, sulla corda, del C./P. in due modi:

1) con una curva, indicata C./P., che per ogni valore di i dà la posizione del C./P. in percentuale della corda alare, a partire dal bordo d'attacco: la lettura si esegue su una scala indicata con C./P. %.

La figura 7) è il diagramma ortogonale del profilo Eiffel 430, con questo sistema di rappresentazione della posizione del centro di pressione. La lettura si esegue analogamente a quella di Cp, Cr, ed E, come indicano le linee tratteggiate; per i = 4,5°, risulta C./P. per cento = 32% della corda. Questo sistema è poco preciso, ed ormai in di-

uso, poichè per i piccoli valori della portanza, a piccole incidenze, non è sufficientemente esatto.

2) con la curva dei valori del coefficiente di momento, rispetto al bordo d'attacco, o rispetto ad un altro punto della corda, che è sempre indicato. Tale curva è indicata con Cm, ed il valore si legge su una scala orizzontale. La figura 8) è il diagramma polare del profilo Gottinga 389; il valore di Cm si ottiene, come indicano le rette tratteggiate, tracciando una orizzontale che passa per il valore dato dell'incidenza, preso sulla polare del profilo, ad esempio i = +5° 42'; dell'intersezione di questa retta con la curva Cm si traccia una verticale, che dà, sulla scala dei Cm (moltiplicata per 100 come quelle di Cp e Cr) il valore 12,5.

Il secondo sistema è molto più esatto

## La costruzione dei modelli volanti

(Seconda lezione).

Ese hanno rispettivamente una corda di mm. 220 - 206,7 - 193,3 - 180 - 166,7 - 153,3 e 140. Non vi spaventate se ho messo anche i decimi di millimetro; l'ho fatto per esattezza, poichè anche in tutto il resto del nostro lavoro dovremo essere sempre esatti. La lunghezza della corda delle centine è di somma importanza perchè, come vedremo a suo tempo, serve a trovare la forma esatta della centina.

Questa volta non complicheremo le cose, poichè avremo a nostra disposizione le diverse centine disegnate in grandezza naturale.

Acquisteremo il quantitativo necessario di compensato in tre strati di legno di betulla, che è il miglior tipo di compensato in commercio e il più adatto e consigliabile per il nostro lavoro. Acquisteremo, cioè, due tavolette di cm. 30x20 dello spessore di m/m. 1 e una tavoletta delle stesse dimensioni e dello spessore di mm. 1,5, tenendo presente che la venatura del legno sia nel senso della maggiore dimensione.

Ritenendo non adatto il sistema di incollare il disegno sul legno per poi procedere al lavoro distruggendo il disegno stesso, noi, mediante carta al carbone o copiativa, con una matita dura e possibilmente con l'aiuto di un curvilineo, ricalcheremo il disegno sul legno cominciando dalla centina N. 1 che è la maggiore e che con la sua gemella



Struttura di un modello di Accipiter.

del precedente, e permette anche di trovare, in maniera grafica molto semplice, la posizione del C./P. sulla corda.

**Ingegnere Bi**

(Il seguito al prossimo numero).

costituisce la coppia centrale dell'ala, che deve sopportare lo sforzo più grande.

Queste due centine maggiori dovranno essere costruite di maggiore spessore e precisamente di mm. 1,5; mentre tutte le altre le faremo di mm. 1 riproducendone il disegno sul legno con la massima esattezza possibile e facendo la maggiore economia di compensato.

Occorre fare attenzione che la venatura del legno sia sempre nel senso della lunghezza delle centine.

Non occorre fare due volte l'operazione di ricalco per ogni centina. Fatto il disegno di una centina, si ritaglia lasciando un sufficiente margine all'esterno; al pezzo si attacca un altro pezzo di compensato e si esegue il lavoro definitivo ottenendo due centine identiche.

Non consiglio l'accoppiamento mediante incollatura dei due pezzi di legno con frapposto un foglio di carta, perchè per separare le due centine occorre immergerle e lasciarle per un certo tempo nell'acqua, fatto che può produrre deformazioni e scollature dei diversi strati di legno del compensato.

L'accoppiamento lo faremo, invece, mediante chiodini di ottone di spessore sottilissimo messi in punti che non abbiano ad ostacolare l'esecuzione del lavoro e menomare la robustezza delle centine finite. (Nel disegno allegato i punti per i chiodini sono segnati con piccoli cerchietti).

A questi chiodini non ribadiremo la punta; ma la troncheremo pari al legno in modo che non lasci sporgenze che ci torneranno dannose, non permettendo di lavorare in piano.

Ed ora si tratta di segare, traforare e finire le centine. Non tutti conosceranno, benchè sia vecchio, il sistema del traforo e perciò non sarà male dilungarci su questo argomento, seguendo però sempre il nostro lavoro.

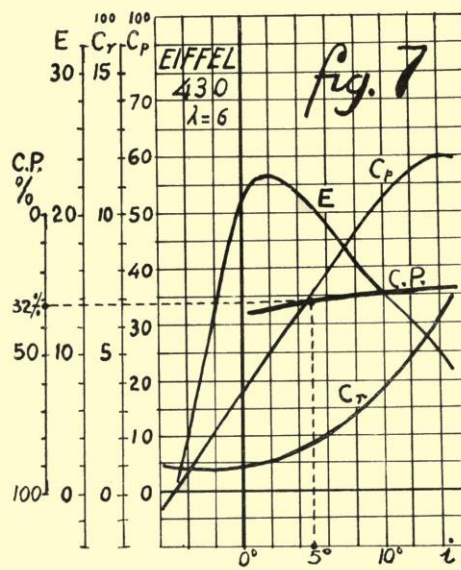
L'assicella per il traforo va fissata al tavolo con la parte a V sporgente in fuori. Il legno da lavorare deve essere posto sull'assicella, in modo da permettere che il seghetto possa fare il suo lavoro dentro lo spazio a V.

L'arretto da traforo deve essere tenuto verticalmente ed il lavoro deve essere eseguito senza forzare, con ritmo regolare e con pressione uniforme.

E' indispensabile che la lama da seghetto sia di ottima qualità e di buona marca del numero 0 o 1 (Buone marche sono la P. B. e la Fulgor).

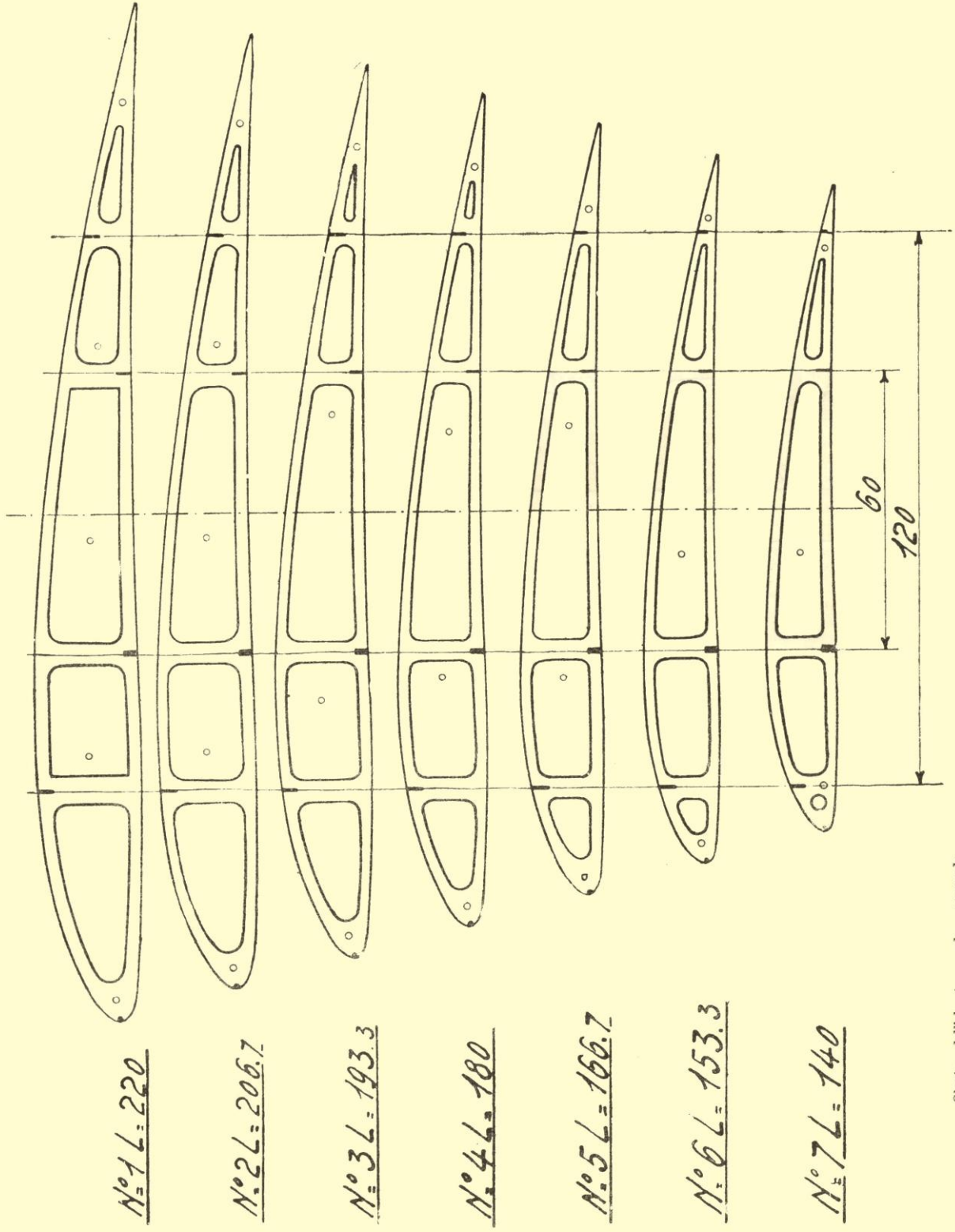
La lama va fissata all'arretto stringendola fra gli appositi morsetti in modo che la parte tagliente sia verso l'esterno e le punte del seghetto siano rivolte all'ingiù, tagliando quando si dà il colpo dall'alto verso il basso.

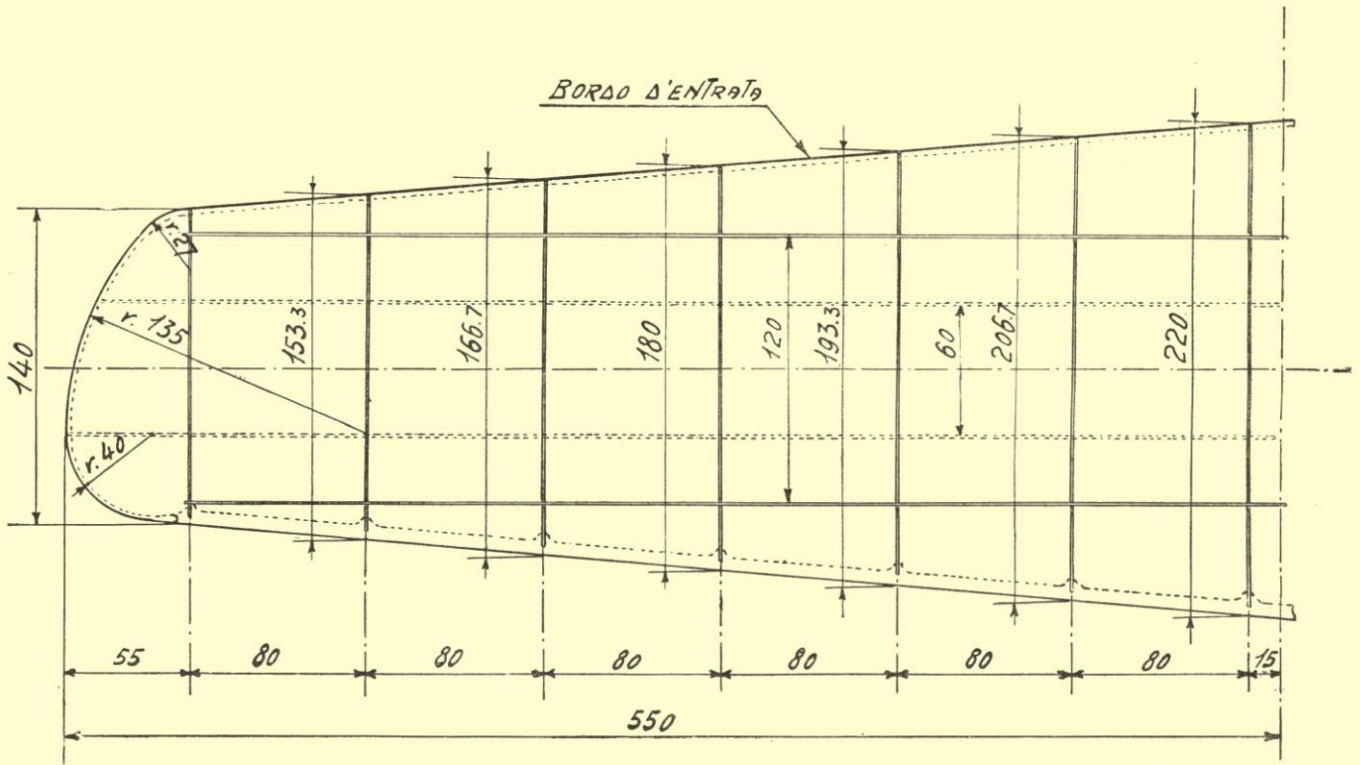
Praticamente, con l'esperienza si imparerà



# FOGLIO ALLEGATO AL N. 3 DE "L'AQUILONE," DEL 19 GENNAIO 1936

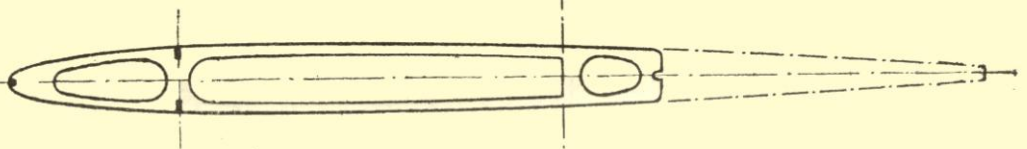
Disegni relativi a "LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI," - (Seconda Lezione)



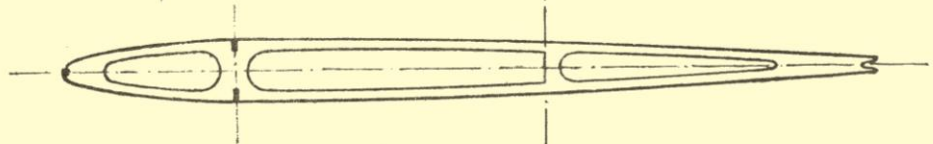


Struttura dell'ala in pianta.

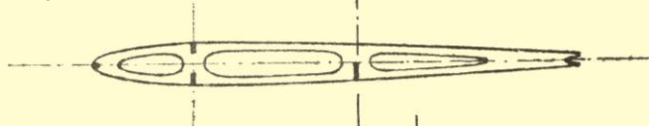
N° 1 L = 118 (176 Mozz)



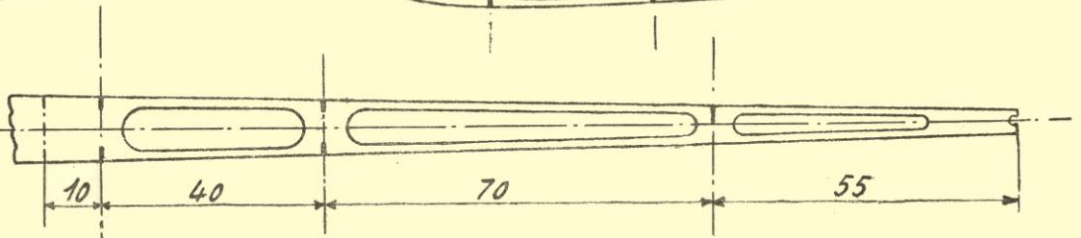
N° 2 L = 147



N° 3 L = 88



TRAVE



Cèntine e trave del piano orizzontale di coda, in grandezza naturale.

quale tensione deve avere il seghetto: un seghetto troppo, o poco, teso rischia di rompersi molto facilmente ed il lavoro riuscirà meno accurato che con un seghetto teso giustamente.

Se ancora non si è pratici dell'uso di questi utensili, non sarà male addestrarsi prima su qualche pezzo di legno, esercitandosi col segare tratti dritti, curvi e ad angolo cercando di non forzare troppo in avanti, mantenendo sempre il seghetto quanto più è possibile perpendicolare al piano dell'assicella.

Non occorrendo gran tempo per fare un po' di pratica, si comincerà poi a segare esternamente le nostre centine appoggiando il legno, come ho detto, all'assicella con la parte disegnata rivolta verso l'alto, seguendo il disegno esterno, lasciando un impercettibile margine senza mai attraversare il regno.

Tagliate così esternamente tutte le centine, prima di farne il trapano per renderle più leggere, cureremo la finitura della parte esterna, che dev'essere fatta con la massima esattezza.

Fisseremo fra la morsa parallela, pure essa fissata al tavolo di lavoro con ganascce rivestite di piombo o di uno spessore di cartone, una coppia di centine e mediante una lima di taglio fino — usando il lato piatto per la parte superiore della centina, il lato mezzo tondo per la parte inferiore — toglieremo l'impercettibile margine lasciato, fino a raggiungere il segno limando in piano ed eliminando tutte le scabrosità, fintanto che il profilo ben levigato non sarà ritenuto esatto e fedele al disegno. Ci si potrà anche servire di carta vetrata molto fina.

Volendo, le centine potrebbero ritenersi già pronte; ma dato che per il nostro lavoro uno dei capi essenziali è la leggerezza, così le toglieremo internamente lasciando le nervature necessarie per la solidità.

Mediante il trapano ed una sottile punta, eseguiremo i diversi fori per potervi introdurre il seghetto.

Per fare questo occorre procedere accuratamente per evitare spiacevoli conseguenze, e ricordarsi di tenere ben dritto il trapano e di mettere sempre sotto al lavoro un pezzo di altro legno, per impedire che la punta perfori l'assicella o il tavolo.

Le centine poi vanno tenute fisse perché, usando poca accortezza, si rischia di spaccarle e di doverle rifare.

Liberao dall'archetto un capo del seghetto, introdurremo questo in uno dei fori eseguiti col trapano, rifisseremo in tensione il seghetto e sempre lavorando sull'assicella, traforeremo ad una ad una ogni coppia di centina a seconda del disegno, facendo attenzione di non lasciare angoli a spigolo vivo, ad eccezione di quelli segnati sulle centine N. 1 che, come vedremo, serviranno per l'unione di una semi-ala con l'altra.

Traforate così tutte le coppie di centine, sempre mediante la morsa parallela e lime, toglieremo le have e rettificheremo il lavoro interno, che non ha tuttavia l'importanza di quello esterno.

Vedere nel foglio fuori testo i disegni relativi a questa lezione.

## Giarella



Accipiter nel suo laboratorio.

# Attrezzatura ed organizzazione negli aeroporti

Senza addentrarci in una disquisizione giuridica sulla definizione dell'aeroporto, precisiamo innanzi tutto che un aeroporto può essere per terrestri o per idro o per ambedue gli usi; che può distinguersi in civile o militare ed in quest'ultimo caso può essere aperto al traffico aereo civile o no. Gli aeroporti civili e quelli militari aperti al traffico civile possono essere inoltre « doganali » e « non doganali ».

Vediamo di illustrare brevemente questi concetti preliminari. La prima distinzione fra aeroporto per aeroplani e per idrovolanti è intuitiva e non ha bisogno di ulteriori spiegazioni, se non quella che per convenzione di terminologia tutti i campi militari sia per terrestri che per idrovolanti si chiamano *aeroporti* mentre i civili si distinguono, a seconda dei casi, in *aeroporti* per i terrestri e *idroscali* per gli idrovolanti.

Un aeroporto militare è comandato da un ufficiale della Regia Aeronautica ed in genere comanda l'aeroporto l'ufficiale più elevato in grado che comanda anche i reparti di volo della R. A. dislocati su quel campo; esso è perciò un ufficiale del Ruolo Navigante; a secondo dei casi però un aeroporto militare può essere comandato da un ufficiale del Ruolo Servizi, oppure da un ufficiale che, pur essendo del Ruolo Navigante, non è il comandante più elevato dei reparti di volo dislocati sul campo. Ciò significa che la figura del comandante d'aeroporto è indipendente dall'entità e dalla qualità dei reparti di volo ivi dislocati, ma dipende solo dall'importanza dell'aeroporto, cioè dall'entità dei suoi servizi e della sua organizzazione generale.

Un aeroporto o un idroscalo civile è invece diretto da un direttore che è un funzionario civile del Ministero dell'Aeronautica facente parte di un corpo speciale. Su un aeroporto o idroscalo civile non sono dislocati reparti militari, ma ad esso fanno

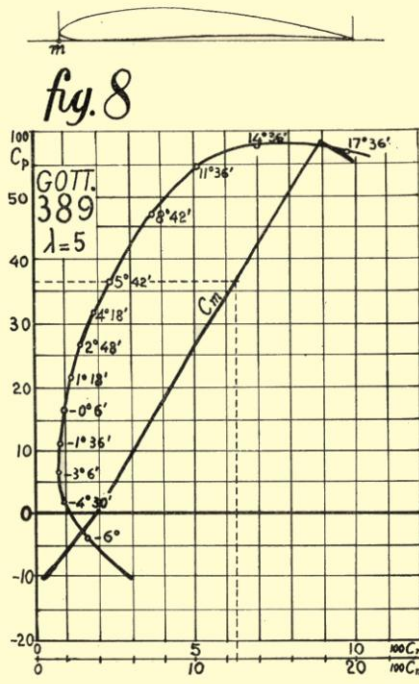
capo tutte le attività civili dell'Aeronautica, quali le aerolinee, il turismo, ecc... L'attività civile, però, non sempre giustifica l'istituzione di un campo esclusivamente destinato ad essa ed allora vi sono molti aeroporti ove coesistono un comandante militare ed un direttore civile. Le due attività sono completamente separate ed utilizzano in comune, in genere, solo il campo di volo o lo specchio d'acqua, avendo per il resto servizi autonomi che d'altro canto possono evidentemente integrarsi a vicenda. Vi è poi il caso di un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile. Qui il comandante militare funziona anche da direttore e svolge o fa svolgere da un ufficiale da lui incaricato tutte le pratiche inerenti all'attività civile. Dal punto di vista territoriale un aeroporto civile di-

pende sempre, però, dall'aeroporto militare nella cui giurisdizione risiede per quanto concerne l'utilizzazione dei servizi in comune, quali, per esempio, il servizio telegrafico e radiotelegrafico, quello aerologico, dei soccorsi e per alcuni aspetti anche dal punto di vista amministrativo.

Abbiamo detto che gli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile e quelli civili per terrestri od idrovolanti possono distinguersi in « doganali » e « non doganali »: nei doganali esiste un servizio di dogana, e perciò su di essi devono effettuare l'ultimo od il primo atterraggio sul territorio nazionale gli aeromobili rispettivamente diretti o provenienti dall'estero per espletare le prescritte operazioni doganali; su quelli non doganali possono atterrare solo apparecchi che provengono o si dirigano ad aeroporti situati entro i confini nazionali e che perciò non hanno l'obbligo di espletare alcuna pratica doganale.

Fissati così questi concetti generali, diremo ancora che gli aeroporti si distinguono in aeroporti armati — quelli cioè su cui è consentito il traffico civile o militare a seconda dei casi — e aeroporti disarmati — quelli cioè che per ragioni varie sono chiusi a qualsiasi specie di traffico sia civile che militare.

Abbiamo parlato di importanza di aeroporti. Di che cosa è funzione questa importanza? Evidentemente essa dipende in modo essenziale dalla entità del traffico che su di esso si svolge, e questo traffico a sua volta dipende dalla ubicazione dell'aeroporto, dalla bontà del campo che spesso è in relazione al terreno disponibile e alla climatologia della zona. Una volta però soddisfatte queste condizioni, il traffico si svolgerà più intensamente su uno, piuttosto che su un altro aeroporto a seconda dell'entità



e della qualità dei « servizi » di cui esso dispone. Ecco perciò che in ultima analisi e a parità delle altre condizioni generali, l'importanza di un aeroporto è in diretta dipendenza dei « servizi » che esso può mettere a disposizione degli aeronaviganti.

Molto diversa è l'organizzazione di un aeroporto militare da quella di un aeroporto civile.

Un aeroporto civile è un po' come un porto marittimo; lo Stato mette a disposizione degli utenti il campo di volo o lo specchio d'acqua, le aviorimesse e per alcuni apparecchi, il servizio per il rifornimento dei carburanti e lubrificanti, quello per le piccole riparazioni, il servizio delle comunicazioni radiotelegrafiche, telegrafiche, aerologiche, radio, geometriche, telefoniche. Su un aeroporto civile infine esiste un servizio postale e telegrafico per usi privati.



Il negus sente odor di aeroplani.

Tutti questi servizi sono a disposizione dagli utenti mediante il pagamento di modeste tasse per alcuni e gratuitamente per altri. Tutto ciò ha valore per i privati, ma per le compagnie di navigazione aerea che sull'aeroporto fanno scalo con le proprie linee le cose vanno un po' diversamente.

Questa compagnia ha sul campo un proprio rappresentante che è il *caposcalo*. Questi provvede alla propaganda, alla distribuzione dei biglietti, alla prenotazione dei posti, alla tenuta del materiale di ricambio. Oltre il caposcalo, la società mantiene sull'aeroporto anche un congruo numero di motoristi, montatori, uomini di manovra che all'arrivo di ciascun apparecchio della Società provvedono a rimettere a punto la macchina ad effettuare i rifornimenti ecc. Negli aeroporti più importanti, in genere in quelli *testa di linea*, la società avrà anche una propria officina e proprie aviorimesse. In un aeroporto civile o militare aperto al traffico civile gli aeromobili di linea usufruiranno pertanto solo del servizio aerologico, marconigrafico, rifornimento ecc. solo per quanto riguarda l'interesse del volo e non i bisogni privati della società.

La direzione ed il coordinamento di questi servizi, i visti di partenza e di arrivo degli aeromobili, l'utilizzazione del campo di volo, i servizi di dogana e di polizia dipendono tutti dal direttore d'aeroporto coadiuvato da uno o più aiutodirettori e dal personale specializzato.

Analogamente procedono le cose per un aeroporto militare aperto al traffico aereo civile per quanto riguarda quest'ultima attività.

Per la parte militare il funzionamento è analogo, ma si presenta con caratteristiche alquanto diverse. Per l'aeroporto civile la distinzione tra personale specializzato per i servizi a terra e personale navigante, piloti e specializzati, è intuitiva e chiara. Nel campo militare questa distinzione occorre precisarla. Ogni reparto di volo costituito da un certo numero di aeroplani ha, oltre i piloti, un congruo numero di motoristi, montatori, radiotelegrafisti, armieri, fotografi ecc.

Oltre a questo personale che fa parte integrante del reparto e che lo segue in tutti i suoi movimenti, vi è il personale specializzato a terra.

In un primo tempo questo era limitato agli uomini di manovra, per la pulizia delle aviorimesse e per il movimento delle macchine sul campo, agli elettricisti, i radio e i telegrafisti, gli aerologi e qualche altra specialità di minore importanza. Alle piccole riparazioni dei motori e delle macchine provvedevano gli specializzati del reparto di volo e, quando vi era necessità di riparazioni di maggiore entità, le macchine e i motori venivano smontati, impacchettati ed inviati alla casa costruttrice che provvedeva a rimetterli in efficienza.

Questo sistema imponeva continui e gravosi trasporti e perdite di tempo considerevoli che, se in periodo di pace pregiudicavano l'efficienza dei reparti di volo, in guerra potevano riuscire di grave danno. Furono così istituite presso quasi tutti gli aeroporti delle squadre riparazioni aeromobili e motori dotate di officina e di uomini in maggiore o minor grado, a seconda dell'importanza dell'aeroporto o dei reparti di volo ivi di stanza. Queste squadre, dirette da competenti tecnici civili o da ufficiali del Genio Aeronautico, compiono tutte le riparazioni anche di grande entità ed alcune oggi possono addirittura ricostruire un aeroplano completo. Una tale organizzazione è costata non lievi sacrifici, non solo finanziari per dotarla degli impianti necessari, ma anche per specializzare nelle costruzioni aeronautiche un forte numero di operai che, seppure scelti tra i migliori, molto spesso non avevano mai visto un aeroplano.

Oltre alla squadra riparazioni aeromobili e motori, in ogni aeroporto esiste anche un autoreparto.

Importanti sono inoltre i servizi telegrafici, radiotelegrafici, radiogoniometrici, aerologici e tutti gli impianti per i voli notturni. Di questi però si è abbastanza parlato su queste colonne per ritornarci ora su di nuovo.

Un altro grosso problema è quello delle scorte e dei depositi del materiale speciale. Ogni aeroporto ha perciò un magazzino di materiale speciale aeronautico che si rifornisce ai Magazzini Centrali.

Vi sono inoltre gli uffici e tutti gli impianti per la vita della truppa, dei sottufficiali e degli ufficiali.

Tutto questo complesso organizzativo costituisce il piccolo mondo dell'aeroporto che, come una nave, si può dire abbia vita autonoma; esso dipende e su di esso ha la responsabile sorveglianza il Comandante; in

questa figura che già la guerra ha consacrato, aviatori e specializzati vedono il loro capo: buono, giusto, burbero e severo, sulle cui spalle, in pace ed in guerra, pesano le supreme responsabilità: quelle della vita dei propri uomini che alle macchine si affidano sicuri per lanciarsi nei cieli e presidiare le fortune della Patria.

### Enzo Bartocci



Già altre volte ci siamo dovuti occupare della serietà con la quale certa stampa tratta l'aviazione. A scorrere i tanti giornali illustrati, anche tecnici, c'è da gustarsi l'umore. L'aviazione è una scienza esatta, e al pari di tutte le altre scienze, non ammette empirismi. Il progresso e gli studi hanno sbarazzato il campo delle possibilità da tutte le trovate più o meno geniali. Questo sembra che non rientri nella mentalità di certa stampa. Ecco, oggi, a dover rilevare quanto hanno scritto parecchi giornali illustrati, corredati di due fotografie dalle quali non si sa se ammirare l'apparecchio inventato o la faccia dell'inventore.

Ecco quanto scrivono:  
« Nella ricerca di sempre maggiori velocità, coloro che si occupano da tecnici o da dilettanti, da scienziati, o da empirici, studiano il mezzo di ridurre al minimo gli attriti, ideando apparecchi che offrano la minima resistenza all'avanzamento. Di qui aeroplani tutt'ala, quelli con le ali a pterodattilo; di qui la più modesta ricerca di carrelli retrattili sempre più perfezionati, di fusoliera e di elementi portanti, ecc. E di qui anche lo studio di aeroplani senza ali nei quali la superficie della fusoliera ed elementi del carrello dovrebbero sostituire, unitamente a dispositivi interni ad alette, destinati ad aumentare la portanza senza aumentare l'ingombro.

Uno sconosciuto inventore giapponese, S. Yoshida, di Osaka, alcune settimane or sono ha presentato a Osaka il modello di un suo aeroplano senza ali, che ha volato per 5 minuti a sette metri di altezza.

Il costruttore afferma che il suo apparecchio potrà coprire in meno di mezz'ora la distanza di circa 700 Km. che separa Osaka da Tokio; sarebbe la folle velocità di 1400 Km./h., cioè 388 m./sec.; oltre i limiti di quella del suono.

Se la cosa, considerata in via assoluta, ci lascia scettici, anche perché (dato e concesso che il principio sia giusto) oltre la velocità del suono tutte le leggi oggi note dell'aerodinamica vengono a cessare, poiché si entra nel campo della balistica esterna, non possiamo tuttavia relegare la notizia nel numero delle favole, poiché si assicura che lo Stato Maggiore giapponese si interessa vivamente all'invenzione e ha deciso



Questa è la fotografia di faccia... Si tratta dell'inventore di cui la bottega....

di aiutare in ogni modo il costruttore a realizzarla.

Vedremo quindi all'atto pratico se l'aeroplano senza ali di S. Yoshida abbia realmente quelle straordinarie caratteristiche che gli si attribuiscono e se costituisca effettivamente la sensazionale realizzazione delle aspirazioni di coloro che ritengono che nelle altissime velocità sia il grande avvenire dell'aeronautica».

Carina quell'ammissione di scetticismo! Ma mi sembra invece che di questa pazzia lo scrittore non doveva occuparsene affatto. Esaminando il modellino e confrontandolo con i dati forniti dall'inventore, c'è subito da pensare quanto sia sballato questo progetto. A parte il fatto, che chi si occupa di aeronautica non dovrebbe ignorare che a bassa quota la resistenza all'avanzamento cresce col quadrato della velocità e che, da esperienze nella galleria aerodinamica, si è provato che a bassa quota alla velocità di mille chilometri/ora l'aria oppone una resistenza insuperabile, vi sembra proprio questo l'aeroplano che dovrebbe fare 1.400 Km. ora? Andiamo, via! Più serietà.

### Ingegnere Sofistico

## CRONACA BREVE

S. E. IL GENERALE GIUSEPPE VALLE ha inviato, in occasione della Befana, all'Istituto Nazionale «U. Maddalena», per i figli degli aviatori, L. 1000. Con tale somma, la direzione dell'Istituto ha provveduto a far dono ai piccoli ospiti di un piccolo pugnale-tagliacarte.

CON UNA NOBILISSIMA LETTERA il capitano di complemento Alberto Bortolozzo ha offerto all'Istituto Nazionale «Umberto Maddalena» per i figli degli aviatori, gli assegni spettantigli per le ricompense al Valor Militare, una medaglia d'argento e una di bronzo, delle quali fu insignito durante la Grande Guerra.

L'AVIATORE FRANCESE SAINTE EXUPÉRY, che in seguito ad un incidente mentre compiva il volo Parigi-Saigon aveva dovuto atterrare in pieno deserto, giunto al Cairo ha espresso, tra l'altro, la sua viva riconoscenza per le accoglienze ricevute dagli aviatori italiani durante la sosta che fece a Bengasi e per l'esattezza delle loro segnalazioni, che hanno facilitato le ricerche dirette al suo salvataggio.

PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA DEI VOLI ARTICOLI, una spedizione russa diretta verso il Polo farà stampare un proprio giornale. Questo tentativo verrà effettuato prossimamente sul rompighiaccio *Tormak* che verrà fornito di una piccola tipografia, la quale pubblicherà due o tre volte la settimana un giornale dedicato alle vicende della spedizione.

IN VIA DI ESPERIMENTO È STATA ATTIVATA una linea aerea Praga-Mosca. Se, come sembra, l'esperimento sarà coronato da successo, si ritiene che partecipe-

ranno al servizio i governi dei paesi attraversati dalla linea stessa.

LA COMPAGNIA CINO-TEDESCA DI NAVIGAZIONE AEREA «Eurasia» annuncia la prossima istituzione di un collegamento aereo diretto fra Nanchino e Jnanfu.

IL TRASPORTO PER VIA AEREA DELLE CORRISPONDENZE dirette nell'Africa Orientale ha raggiunto proporzioni veramente notevoli. Si calcola che il giorno 24 dicembre scorso siano state trasportate 173.000 corrispondenze dall'Italia e 202.000 dall'Africa Orientale.

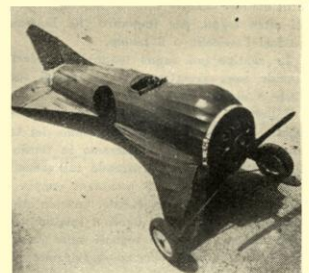
LE SALE DA BALLO DI SCIANGAI hanno deciso di effettuare un prelevamento sugli introiti dei biglietti d'ingresso per offrire al governo cinese un aeroplano che si chiamerà «Il ballerino volante».

LA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE AEREA «AIR FRANCE», che finora trasportava la posta per il Sud-America mediante un servizio misto (cioè in parte con navi ad in parte con aeroplani), dal 5 gennaio 1936 ha iniziato tale trasporto totalmente per via aerea, impiegando dalla Francia due giorni per il Brasile, tre giorni per l'Argentina ed Uruguay e quattro giorni per il Cile.

ALCUNI SCIENZIATI RUSSI, partiti l'8 gennaio con un pallone sferico per studiare l'eclissi di luna, hanno potuto osservare perfettamente il fenomeno, prendere numerose fotografie e fare osservazioni che saranno sottoposte all'Accademia delle Scienze. Durante la loro ascensione gli aeronauti hanno trovato una temperatura di 37 gradi sotto zero.

UN AVIATORE INDIANO DELLA LINEA TABA, che fa servizio postale, avendo dovuto atterrare per mancanza di benzina in un terreno circondato dalla palude, si è caricato sulle proprie spalle i sacchi della posta ed a nuoto ha attraversato tre fiumi in piena, raggiungendo finalmente un centro abitato, donde, per mezzo di un'autocorriera, ha portato la posta a destinazione.

IL PODESTA' DI GENOVA HA DELLIBERATO di intitolare due costruzioni stradali della città ai nomi gloriosi degli aviatori Dalmazio Birago e Tito Minniti, caduti in Africa Orientale.



L'aeroplano senz'ali. Alessandro Poesniak pretende di essere il precursore di questi tipi.

## L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

S.C.A.N. - Milano. — Innanzi tutto, per cominciare la risposta all'ultima tua domanda, quell'I di fianco alla grafa (come tutti gli altri numeri posti di fianco alle formule) serve ad individuare la formula, o il gruppo di formule? Quando c'è bisogno di richiamare una formula, si indica il numero relativo senza bisogno di ripeterla tutta quanta. Passando alle altre domande, la spiegazione di quelle formule le sto svolgendo proprio adesso, o fra poco. Quindi un po' di pazienza. Nei numeri scorsi avrai già trovata la spiegazione del valore di P e di R. Effettivamente, P ed R sono misure di peso: se x ed y sono misure di lunghezza, il prodotto di quelle per queste dà il momento, che serve, come vedrai fra poco, a stabilire le condizioni di equilibrio (il peso morto sul piatto della bilancia, posto a una certa distanza dal fulcro, dà un momento: il peso della bilancia, posto a un'altra distanza lungo l'asta graduata, dà un momento: quando i due momenti sono eguali, si ha l'equilibrio). Continua a studiare attentamente le lezioni.



Ricordi della guerra aerea in Libia. Le cupole, sul fondo, non sono marabutti, ma palloni.



Modello a tubo di Accipiter.

Le domande che hai fatto, mi hanno fatto piacere perché denotano il tuo interesse. Che è la miglior ricompensa per chi vuol insegnare. Saluti e cordialità.

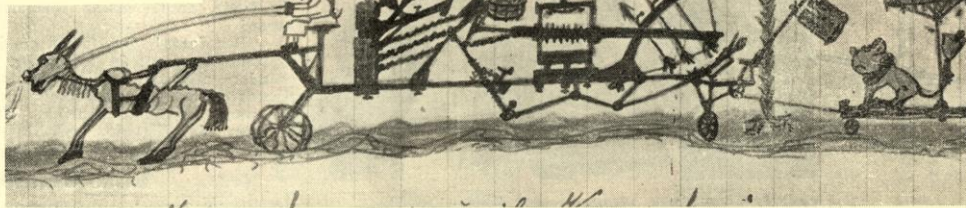
glar.



EOLIO BOZZOLAN - Marghera. — I motori d'aviazione consumano circa 230 grammi di benzina per ogni cavallo di potenza e per ogni ora di funzionamento. Ossia, nel caso di un «Isotta Fraschini» 1.000 cavalli, il consumo orario è di Kg. 230. Per partecipare ai concorsi di ammissione alla Regia Accademia Aeronautica occorre la licenza di istituto medio superiore. E' consigliabile frequentare il liceo scientifico. Per avere informazioni sulla scuola di volo a vela rivolgitisi al locale comando dei FF. CC. di Combattimento.

ENRICO ANDREUZZI - Roma. — Come ho detto già all'altro aquilone veneziano, per entrare alla R. Accademia Aeronautica a Caserta, occorre il diploma di maturità classica o scientifica. Saluti.

RAVAGLIA GIUSEPPE - La Spezia. — Le fotografie che hai vedute sono quelle del «Ca 102» quadrimotore, che differisce da quello bimotore solo per l'istallazione motori. Mentre sul bimotore vi sono montati due motori da 420 hp., il quadrimotore è azionato da quattro motori da 220 hp., ciascuno. Ecco le dimensioni dell'A. P. R. 2: apertura alare m. 19,50, lunghezza fusoliera m. 14,30, altezza m. 3,55, superficie alare mq. 59. Ogni progettista sigla i propri progetti, ma non c'è nessun obbligo. I tipi di apparecchi dell'ing. Rosatelli (capo-progettista alla Fiat) contengono tutti la R. precedente da una o più lettere per specificare l'uso dell'apparecchio: così C. R.: Caccia Rosatelli, B. R.: Bombardamento Rosatelli, A. P. R.: Atlantico Postale Rosatelli, ecc. Sei contento ora di tutte queste spiegazioni? Mi sono costate qualche ricerca, ma l'ho fatto volentieri. Quando c'è da soddisfare le curiosità dei miei aquilotti non bado a spese. Ciao. E stammi allegro.



«Questo è il nezug, che avanza verso la frontiera con la sua terribile macchina ammazzapopoli. Tremate, o italiani». Così scrive Arturo Fiorani, il quale è, naturalmente, l'autore del presente disegno.

MORRONI EGIDIO - Ancona. — Con la scuola di avviamento professionale puoi concorrere solo per specializzato, sottufficiale. Leggi il bando del recente concorso, bando che è stato pubblicato sul n. 1 di quest'anno Saluti e auguri.

FALCONEITA - Milano. — Brava Nuccia, il tuo pseudonimo è molto carino. Ti pubblico il racconto. Sei contenta?. E azzurri, sempre.

ALDO CROLLI - Pola. — Vaglia postale o francobolli, è la stessa cosa. C'è anche il conto corrente Postale (1.20115). Ti spedisco l'elenco degli abbonati di Pola. Auguri per la tua attività di aeromodellista.

AQUILA FERREA - Padova. — Per entrare a far parte del personale civile al Ministero dell'Aeronautica devi partecipare ad un regolare concorso. Per i disegnatori è richiesto come titolo di studio la licenza di una scuola secondaria superiore di disegno. Per ora non si prevedono concorsi in questo ramo.

CANT. 1010 - Pisa. — Mi ricordo perfettamente di te. Ho avuto anche una lettera dal tuo compagno Valobra. Ho guardato tutto il dettagliato elenco di misure relative al modello che vuoi costruire. Sarei d'opinione che tu aumentassi un po' la superficie alare, per avere un carico minore. Oppure cerca di alleggerire, in modo da stare sui 12 grammi per dmq. Dalle misure, si può giudicare poco: tutte le misure possono essere buone, come possono non andare. Si tratta delle sagome e della costruzione fatta con esattezza. Guarda la risposta a Valobra, che può servire anche per te. Ti auguro di guarire al più presto e di ottenere successo con l'aeromodellismo. Non pubblico i dati che mi hai mandati, perché così come sono possono non interessare molto: se il tuo modello va bene, mandami i disegni, con i dati principali, e i risultati avuti. Allora pubblicherò. Affettuosi azzurri.

ENZO VALOBRA - Firenze. — Mi ricordo perfettamente di te, e spesso volte mi sono chiesto cosa facevi, insieme con il tuo compagno di Bocca d'Arno. Mi dispiace che il tuo primo apparecchio non sia riuscito: ma penso che non ti scoraggerai, e continuando riuscirai certamente. Tornando a Bocca d'Arno, cerca di metterti in rapporto con l'ingegner Piattelli, che è il Delegato all'Aeromodellismo di Pisa, e chiedi, a lui, anche di Libero Biasin. Vedrai che ti aiuteranno, e ti insegneranno. Chiedine alla Sede provinciale di Pisa della R.U.N.A. Firenze, è indietro, ma si metterà alla pari, come tante altre città che sono nelle stesse condizioni. Intanto, segui le lezioni di Giarella, e

avrà, degli ottimi risultati. Ti saluto caloramente e ti faccio i migliori auguri di completa e rapida guarigione.

AQUILOTTO AERODINAMICO - Torino. — Ti faccio mandare il numero richiesto, per quanto l'amministrazione se la prenderà con me, poiché per le copie arretrate bisogna inviare 60 centesimi ognuna. Non abbiamo, per ora, disegni di aeromodelli: perciò non posso soddisfarti. I tuoi due amici, perché non li persuadi tu stesso ad abbonarsi? In ogni modo, grazie del tuo interessamento. Il volume di Martini e Nobili uscirà fra breve. Saluti aerei.

GIUSEPPE ZINELLI - Asola (Mantova). — Il tuo pseudonimo è proprio fuori posto. L'associazione alla R.U.N.A. costa, per gli iscritti alla O.N.B. e per gli avanguardisti, 3 lire: per gli abbonati a L'Aquilone la quota è di 2 lire. Il termine scade il 28 ottobre 1936-XIV. Vedi anche il comunicato della R.U.N.A. in proposito. Attendo il tuo secondo vaglia. Ti auguro di riuscire nella propaganda che stai facendo. La Sede provinciale di Brescia della R.U.N.A. si trova in Piazza della Vittoria. Ti faccio mandare l'elenco che hai chiesto. I tuoi versi sono versacci. Credo di farti un piacere non pubblicandoli. La caricatura mi piace poco; e poi ne ho tante. Saluti affettuosi.

IONES BRESCIANI - Brescia. — La misura massima di apertura alare per la categoria c) essendo di cm. 250, un apparecchio di apertura maggiore non può essere ammesso. Tanto più trattandosi di 18 cm. di differenza, che sono molti, e contando per apertura alare la distanza reale fra le estremità dell'ala, compresa la fusoliera. Credo che tu possa ridurre l'apertura alla misura massima consentita, senza danno. Auguri di buona riuscita nella propaganda, a te e al tuo amico Benetti. Al Concorso di questo anno vogliamo vedere il doppio di concorrenti dell'anno passato. La scadenza del tuo abbonamento la puoi trovare sulla fascetta, dove è segnato il mese e l'anno in cui finisce. Saluti aquiloneschi.

ORESTE ALBERTAZZI - Verona. — Sulla rivista da cui abbiamo riprodotto l'articolo e il disegno dell'aeromodello inglese, non c'era altro. L'idea di costruire modelli con motore a scoppio è l'idea comune a tutti, ma purtroppo è la più difficile da realizzare. Il peso è superiore a quello comunemente raggiunto, la potenza è notevolmente maggiore di quella dell'elastico e del motore ad aria compressa: bastano queste considerazioni per richiedere uno studio aerodinamico complesso e difficoltoso. Mi pare, per di più, che tu voglia costruire il motore, se ho ben capito. Questa è una cosa impossibile, e che non si può fare che con un'officina ben attrezzata. In Italia si sta cercando di organizzare la costruzione di un tipo americano, che ha circa 1/4 di C. V. con un peso di 300 o 400 grammi. Saluti aerei.

Zio Falcone



G. DELLA NOCE  
L'INVASORE DEI CIELI  
(FIABE AVIATORIE)

Volume riccamente illustrato  
a colori - Adatto per strena

Prezzo Lire 15

Si cede ai nostri abbonati per sole  
Lire 10

Indirizzare vaglia all'Amministrazione de

"L'AQUILONE",

ROMA - Via dell'Università - ROMA

Edizioni A. VALLARDI - Milano  
A. OLIVIERI SANGIACOMO  
GLI SCHIAVI BIANCHI  
AVVENTURE AFRICANE L. 8

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

Supporti ed ingranaggi multipli, il compensato dai più piccoli spessori, i migliori cuscinetti a sfere, il leggerissimo legno di balsa e tutto il novissimo materiale per modelli volanti da:

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Chiedere il listino 1936 con i nuovi disegni, inviando L. 1 in francobolli

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

**Il costruttore di  
aeromodelli**

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.



(Continuazione dal numero precedente)

Mentre dalla poppa qualcuno gettava una cima per recuperare il cavo del rimorchio, Jim tentava di decifrare il lungo nome della nave che brillava fulgidissimo di orature sullo sfondo squamoso e arrugginito delle lamiere.

Tanto iungo era il nome in proporzione della nave, che per leggerlo tutto Jim dovette attendere che, terminato l'ormeggio, la lancia si accostasse alla scaletta di bordo. "El Orgullo de Tenochtitlan" era tracciato in caratteri pieni di svolazzi e più in basso, appena percettibile sotto il sudiciume, era scritto "San Francisco".

Al piede della scaletta lo stupefatto Jim trovò a riceverlo un dignitoso ufficiale d'età assai avanzata e di colorito fosco. Portava con sommo decoro una stinta divisa dai galloni nuovissimi, aveva il berretto in mano, e la lieve brezza gli agitava un gran ciuffo di capelli candidissimi sulla fronte color del cuoio scuro.

Appena l'orlo della lancia sfiorò la scaletta, l'ufficiale s'inclinò cerimoniosamente e disse con voce sonora: — Benvenuto sea el caballero que se digna honrar con su estimable presencia al más soberbio buque que jamás haya cruzado el océano: "El Orgullo de Tenochtitlan".

Jim, un piede ancora sulla lancia e l'altro sulla scala, era rimasto interdetto e disorientato da quell'improvvisa cateratta di parole che, secondo quanto confusamente credeva di capire, erano di cordiale saluto.

Gli venne in aiuto un individuo di mezza età, vestito con un paio di calzoni di grossa tela turchina ed una maglietta a strisce orizzontali bianche e rosse, ancora abbastanza visibili nonostante un generoso strato di unto. In capo aveva un berretto di forma vagamente militare, gettato assai indietro sulla nuca.

Scese indolentemente la scaletta, poi disse, in inglese:

— Credo, comandante, che il signore non capisca una parola di castigliano, non è vero? — e si rivolse a Jim.

Una lieve ombra passò sul volto del vecchio il quale con un tono di voce meno enfatico, ripeté, traducendo, il suo sonante saluto:

— Benvenuto siate, o signore, che onorate con la vostra stimabile presenza, l'Orgoglio di Tenochtitlan, la nave più superba che abbia sin qui solcato gli oceani!

Jim, ritto sul predellino della scala, aveva una gran voglia di ridere all'ammoloso discorso del capitano, ma si trattenne, perchè nelle parole di questi vibrava come una commozione frenata, che sarebbe stato crudele ferire.

Nel chiamare "la più superba nave degli oceani" la sudicia e vecchia tartana a vapore la voce del comandante aveva leggermente tremato e lo sguardo s'era piantato fisso e ansioso negli occhi di Jim. Sembrava un padre tenerissimo in atto di spiare sul volto dell'estraneo l'impressione prodotta da un suo figliuolo contraffatto.

Jim ne rimase scosso, e, serio in

viso, s'inclinò a sua volta e disse con voce ferma e sonora:

— Vi sono profondamente grato, comandante, del soccorso che vi siete compiaciuto di portarmi e vado superbo di poter calcare la tolda di un'autentica regina dell'oceano...

Fu ad usura pagato dello sforzo che gli era costata l'improvvisazione di questo enfatico discorsetto, dal sorriso di luminosa felicità che spianò l'ingenua e onesta faccia del vecchio. Non gli piacque affatto, invece, il ghigno sarcastico del sudicio personaggio in maglietta, il quale, di dietro le spalle del comandante, ammiccava con l'aria di dire "E' un pazzo inoffensivo". Non rispose perciò ai suoi cenni e, ad un corteo invitato del capitano, salì sul ponte.

Sparpagliati qua e là, una dozzina d'uomini di faccia torpida fingevano di fare qualcosa, senza convinzione alcuna. Dovunque un triste aspetto di vecchiaia senza decoro.

— Permettetemi, signore, — disse il comandante — di presentarmi: Joaquim Ballesteros Redondo del Castillo, già proprietario ed ora comandante in prima del "Orgullo de Tenochtitlan"... Questi, — continuò, accennando all'uomo in maglietta — è il mio secondo, don Nicolaus Parranda... Ehi, Venustiano!

Un marinaio, d'aspetto cadente, ma rimarchevole per la nettezza della camicia e dei calzoni rattoppatisimi, si avanzò.

— Prepara pel signore la cabina degli ospiti di riguardo... Presto; e fatti onore col pranzo! — Poi, volgendosi a Jim. — Spero che non vi dispiaccia la cucina messicana, signore... Scusate, ma non ho udito il vostro nome poc'anzi...

— E' perchè non ho ancora avuto il tempo di dirlo, — replicò Jim con un sorriso. — Mi chiamo Dwindle, comandante, James Dwindle di Galveston, Texas; e potete esser certo che gusterò moltissimo la vostra cucina... In quanto alla cabina, vi rin-

grazio, ma se, come spero, avete benzina a bordo, mi sarà inutile dal momento che vorrei ripartire immediatamente dopo uno spuntino...

Il volto bonario del comandante si ottenne.

— Benzina, avete detto? Vi manca la benzina?

— Sì, comandante, è per questo che m'avete trovato in acqua. Spero — aggiunse con ansia — che ne abbiate.

— Sì, — fece lentamente il capitano — sì, ve ne dev'essere in qualche parte; è vero, don Nicolaus?

— Certo, ma certo, signor Dwindle, tutta la benzina che vi abbisogna, ed anche della migliore qualità, speciale per aeroplano...

— Oh, bene! — esclamò tutto felice Jim. — Non potevo davvero capitar meglio. Proprio mio comandante, non manca nulla sul vostro "Orgullo de...". Come lo chiamate? Per me, scusate, è un nome assai difficile da ricordare.

— Tenochtitlan! L'antico nome azteca della capitale messicana...

— Oh, ecco; grazie, comandante! Naturalmente io intendo pagare...

— Signor Dwindle! — scattò il capitano. — Non si dovrà mai dire che Don Joaquim Ballesteros Redondo del Castillo abbia riscosso lo scotto dai suoi ospiti, come un locandiere...

— Ma no, calma, mio comandante! Accetto gratissimo di sedere alla vostra ospitale mensa in qualità di amico, ma la benzina è un'altra cosa, ed è giusto che la paghi...

— Ah, la benzina, voi intendete dire... — mormorò don Joaquim, e per la seconda volta ebbe un'espressione incerta, quasi di segreta angoscia.

— Eh, sicuro! — esclamò gaia-mente Jim. — Disgraziatamente gli aeroplani non vanno ancora ad acqua.

— Hm! Come volete... Già, la benzina c'è; solo che non è, hem, partita di mia spettanza... ecco. Ha, diciamo, una contabilità a parte... E' cosa che il mio secondo, qui, tratta direttamente con la compagnia... Sì, mio caro signor Dwindle... — e lo sguardo di don Joaquim divenne supplichevole dirigendosi di sfuggita al secondo — sì, temo di non po-

ter evitare che il mio ospite, il quale dovrebbe essere sacro a bordo della mia nave, — ed assunse un'espressione di corruccio, sempre rivolto a don Nicolaus — si trovi, hm, come dire, nella contingenza penosa...

— Ma che dite, comandante, niente affatto!

— Sì, penosa, penosissima per il mio decoro; hm... di dover pagare quello che sarebbe mio dovere... nostro dovere! — rincalzò il vecchio con un rabbioso scoppio di voce — di pregarlo di accettare in umilissimo ed insignificante dono.

Con permesso, signor Dwindle, vado a dare ordini per la colazione... Se avete bisogno di me, mi troverete nel salone maggiore.

E Don Joaquim Ballesteros Redondo del Castillo scomparve nelle viscere dell'Orgullo de Tenochtitlan, sbuffando e asciugandosi un sudore che la temperatura sopportabile non giustificava affatto.

## CAPITOLO XI

### Benzina a prezzo di costo

— Bel tipo il nostro comandante; no? — chiese in un tono ironico il secondo; ma Jim, che non aveva nessuna intenzione di dar confidenza a quell'antipatico personaggio, volle tagliar corto.

— Potete vendermi una cinquantina di galloni di benzina?

— Certo, anche cento ed anche olio di ottima qualità.

— Benissimo, mi basteranno cinquanta galloni per quello che debbo fare. Se li fate portare nella scialuppa, verrò io stesso a riempire i serbatoi. Avete un tubo di gomma e un imbuto? Un filtro l'ho io.

— Abbiamo tutto mr. Dwindle; dovete aver notato del resto, che i nostri uomini hanno fatto la manovra di rimorchio con una certa abilità...

— Ah, già, sicuro! Vi confesso che la cosa mi ha meravigliato non poco; pareva gente del mestiere...

— Lo siamo quasi; è il nono salvataggio di apparecchi, che facciamo.

— Il nono?

— Proprio così; si capisce non su questa rotta. Prima seguivamo l'itinerario normale San Francisco-Sydney, ma tre mesi fa la Compagnia ci ordinò di portarci al largo, perchè da qualche settimana non facevamo che pescare aviatori... Era venuta una specie di frenesia a una quantità di gente di trasvolare il Pacifico, e poi, o perchè facevano male i loro calcoli o per altro motivo, andavano a finire in mare... Insomma, voi siete il nono! Io ho tante volte consigliato il vecchio di fingere di non vederli; ma quello là, mezzo pazzo com'è, fa fermare la nave cascasce il mondo, e così la Compagnia subisce danno perchè poi si debbono forzare le macchine che non so davvero come non siano ancora scoppiate da quanto son vecchie. D'altronde la Compagnia non può sbarazzarsi di Don Joaquim perchè acquistandogli per pochi soldi questa carcassa, s'è impegnata per contratto a tenerlo come comandante per tutta la vita.

— E allora, se avete così poca voglia di aiutare gli aviatori, com'è che avete tanta benzina speciale a bordo?

— Per forza! Qual manico del capitano, ha avuto la bella idea di prendere a bordo il primo aviatore ripescato, con tutto l'aeroplano, perchè non aveva più benzina... Una manovra del diavolo... perdita di tempo e fatica da non si dire.

**Enzo Jemma**

(Il seguito al prossimo numero).



... se avete benzina a bordo mi sarà utile...