

# L'ACQUILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50  
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30  
Conto Corrente Postale N° 1-20115

**settimanale di aeronautica per i giovani**

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma  
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317  
Conto Corrente Postale N° 1-20115



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « MESSA A PUNTO »

# ESOTISMI

F. T. Marinetti, Accademico d'Italia, e F. Azzari, "pilota istruttore — parolibero futurista" come lo definisce il primo, chiudono la breve prefazione al loro "Primo dizionario aereo" con queste parole:

"Apprendo anche il migliore dei dizionari detti *moderni*, vi si trovano mal definiti o inesistenti i vocaboli *aeroplano*, *dirigibile*, *fusoliera*, ecc. mentre ci possiamo, ad esempio, sollazzare tra codesti vetusti e peregrini aggeggi: *abbatuffolare*, *abbozzacchiare*, *accapezzare*, *aloppolare*, *allucignolare*, *ammammolare*, *ammazzocchiare*, *ammoncellare*, *appancacciare*, *appiottare*, *bacelloneria*, *barbalecchio*, *barbandocchio*, *bagellonaccio*, *bischizzante*, *bolcionaglia*, ecc."

Leggendo tutto di un fiato cotanti "vetusti e peregrini aggeggi" vien fatto di chiudere il libro per affrontare una lunga e tranquilla digestione dei medesimi; ma la curiosità sospinge a scorrerne le pagine, e presto gli abbatuffolamenti, le abbozzacchiature, gli accapezzamenti si allontanano confusamente dalla mente per dar posto al vivo interesse che suscita l'originale lavoro, il cui pregio principale è quello di farci respirare in pieno idioma italiano, senza metterci faccia a faccia, con quei manierati termini stranieri di cui sovente infarciscono la loro produzione letteraria anche taluni scrittori moderni.

Gli autori, infatti, del Dizionario avvertono sin da principio il lettore che essi si ripromettono di raggiungere per primo obiettivo quello dell'assoluta italianità di tutti i vocaboli, obiettivo raggiunto appieno si da soddisfare completamente le esigenze di tutti coloro che, bene a ragione, sentono di dover combattere la sconvenientissima tendenza di molti a preferire l'uso di vocaboli stranieri, anziché servirsi di quelli copiosissimi, espressivi e particolarmente efficaci di cui dispone la lingua italiana.

\*\*\*

Tra questi "molti" — pare incredibile! — ne conosco uno che è appassionato lettore dell'"L'aquilone", che ha costruito anche dei bei modellini, che giura in ogni occasione di esser nato per vestire la gloriosa divisa azzurra dei soldati del cielo.

Io gli do credito perchè lo so di fermo carattere, e per nessuna ragione al mondo lo riterrei capace di mancare alla promessa fatta a sè stesso; ma... c'è un ma!

Sentite com'è andata la faccenda. Questo mio giovane, p'ccolo amico mi parlava, l'altro giorno, appunto, delle sue aspirazioni future: corsi premilitari di pilotaggio. R. Accademia Aeronautica, aquila d'oro sul petto, galloni d'oro, squadriglie, aviazione da caccia, volo cieco, acrobazie, ed io, soddisfattissimo, lo ascoltavo compiaciuto pensando che, ai miei tempi, i ragazzi appena appena parlavano di fucile con la sciabola baionetta, e, i più... progrediti, di cannoni e di navi da guerra!

Tutto a un tratto l'espressione del mio viso dovette alterarsi così profondamente, che il mio interlocutore sospese il suo dire per ricominciare, tuttavia, la sua ben ordinata esposizione di idee, infarcita dei termini e vocaboli aeronautici che

avevano suscitato la mia ammirazione.

Ma... per la seconda volta il mio piccolo amico si lasciò scappare prima un evidente francesismo, e, dopo qualche istante, un chiarissimo "gauchissement" col quale volevo chiarirmi il sistema di svrgolamento o storcimento dell'ala dell'apparecchio.

Non so se vi ho detto che il mio amico, oltre che competentissimo in terminologia aeronautica, è anche un ragazzo di vivacissima intelligenza, dotato soprattutto, di largo senso d'intuizione: comprese subito, infatti, che si trovava di fronte ad un nemico giurato dell'esotismo, e si accorse con rapida constatazione che non gli avrei mai perdonato l'uso di termini stranieri.

Da parte mia mi resi conto del piccolo dramma che si svolgeva nel suo animo di fronte a simile constatazione; notai il suo smarrimento che non gli consentiva di assumere un atteggiamento d'occasione, e passando prontamente all'offensiva, — sicuro com'ero ormai del campo della conversazione — gli piantai, per

così dire, a brucia-pelo una serie di domande alle quali, senza dargli tempo, rispondeva io stesso con aria cattedratica e solenne:

— Non sai, dunque, mio bel giovanotto, che senza ricorrere ai vocaboli stranieri abbiamo le corrispondenti voci italiane per quei termini che il tempo e l'uso, come magistralmente ha detto Marinetti, arricchendoli di un illusorio valore, hanno loro conferito una apparente insostituibilità?

Avresti, adunque, il coraggio di chiamare "hangar" il capannone il cui significato ti richiama alla mente la costruzione che sorge isolatamente o in raggruppamenti sui campi di aviazione per contenere gli aerei e provvedere alla loro manutenzione e riparazione?

O forse *béquille*, quel tale organo accessorio dell'apparecchio che sporge sotto la sua coda, in italiano chiamato pattino di coda, o *cloche* la leva di comando, *parabrise* il tagliavento, o *remous* il vuoto d'aria, o *nourrice* il serbatoio supplementare, o *plafond*, il "soffitto" l'altezza massima raggiungibile da un ae-



Elvio Tosaroni dà gli ultimi tocchi al proprio veleggiatore durante il Concorso Nazionale 1936.

reo, e *raté*, il mancamento, l'interruzione irregolare e saltuaria della marcia del motore, o...

Sbirciai di sottocchi il futuro aquilotto, ed ebbi la vaga impressione che fosse in viso leggermente congestionato; non volli darme per inteso, e continuai, come nulla fosse, conferendo alla mia voce un tono stentoreo e non meno cattedratico di prima: "Looping", "tonneau", "virage", "vrille" trovano esattamente la loro rispondenza in "cerchio", "botte", "avvitamento o vite", tutte manovre acrobatiche che le folle sportive di gran parte degli aeroporti del mondo conoscono per la insuperata valentia dei nostri pilotoni da caccia: "piqueur", "ralentir", "capoter", "cabrer" rispondono perfettamente a picchiare, ridurre, capovolgere, impennare; "profondeur" è il nostro timone di profondità, "glisseur" il libratore, "capote" il cofano...

Mi accorsi che agli occhi del mio interlocutore cominciavo ad essere insopportabile, e stimai prudente fermarmi al... cofano, certo che la lezione avrebbe avuto i suoi effetti.

Cambiai tono; modulai la voce in un falsetto di dolcezza che mi riacquistò prontamente la perdita simpatia del giovane amico, e conclusi la mia concione assicurandogli — come se nulla fosse accaduto — la mia viva ammirazione per il suo attaccamento all'Arma Azzurra, per i propositi... per la sua competenza in materia.

Mi lasciai senza dir nulla; ma in quell'istante io ebbi la sensazione che non avrebbe mai più pronunciato un termine straniero!

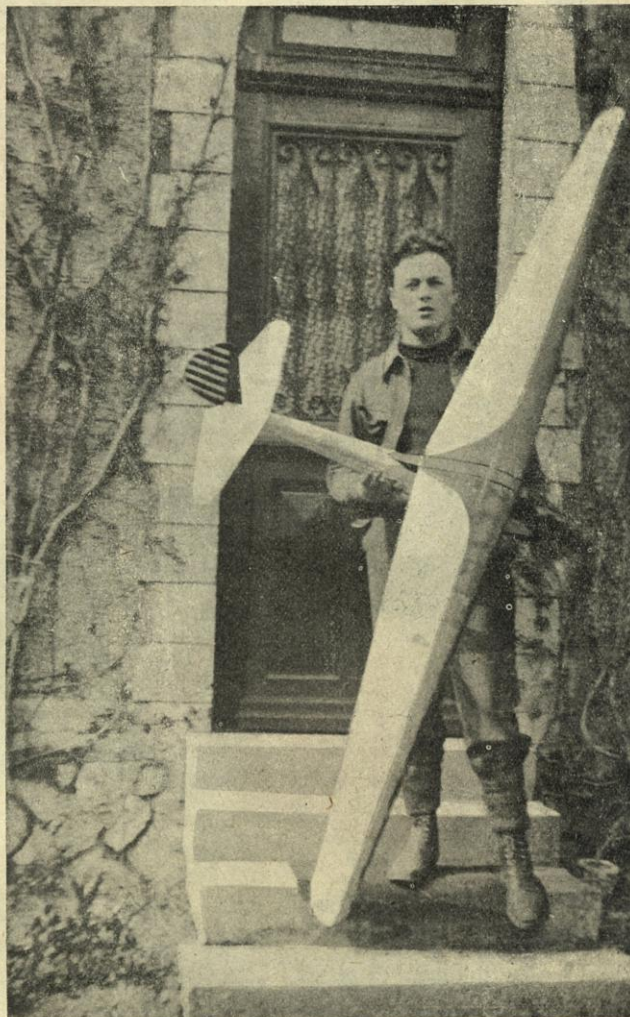
\*\*\*

In sostanza io ho creduto di rendergli un servizio: quello di fuggire dalla sua testolina il mal vezzo di non sapere coordinare un'ideuccia senza inframmettere la parolona straniera che dovrebbe (!) far colpo sull'ascoltatore.

Se vi sono riuscito, come credo, non a lui solo avrò giovato, ma — perchè non sperarlo? — anche agli intelligenti lettori de "L'aquilone", che senza dubbio sono principalmente degli ottimi italiani i quali anelano di onorare sempre più, secondo le loro forze, la grande Patria cui abbiamo la fortuna di appartenere.

E la divina fiaccola di italianità si tien desta anche scegliendo l'uno dall'altro vocabolo; proprio così: bandire dal frasario di tutti i giorni il termine straniero significa dare un piccolo contributo all'affermazione, sopra tutti e sopra ogni cosa, del prestigio, del nome invitto d'Italia, faro di civiltà, culla di eroi.

Non è perfettamente d'accordo, ora, il mio giovane amico?



Un aeromodello veleggiatore costruito in Francia nel 1936.

Zeta

# La discussione intorno alla "sghignazzata in cielo",

Egregio Sig. Direttore,

La polemica sorta a proposito della "Sghignazzata in cielo" è giunta ad un punto tale, che reputo venuto il momento di passare alle prime rivelazioni. Quello che fino a poco fa era un semplice sospetto è oggi una certezza. Nel frattempo ho condotto delle indagini ed ho individuato il signor "Sotutto" in una persona che ebbi già occasione di conoscere circa quindici anni fa, appunto in una delle "tante repubbliche sud-americane!".

Mi saprebbe spiegare il signor "Sotutto" perchè mai egli fosse a quell'epoca in così stretta relazione con alcuni americani nord, e precisamente con il Console degli Stati Uniti? Vorrebbe avere la bontà di farmi conoscere come egli facesse a vivere agiatamente, pur non avendo in apparenza alcun cespite di guadagno nè alcuna rendita?

Nell'aprile del 1921 uno pseudo ingegnere aeronautico, molto amico dell'attuale "Sotutto", presentò al Dipartimento di Stato della Repubblica sud-americana, che il mio contraddittore persiste a voler mantenere in incognito ("ne va dell'onore di un popolo!" che magnifico risveglio di coscienza!), un progetto di modifica nella costruzione degli aeroplani, o meglio, un dispositivo accessorio che si poteva applicare a qualsiasi tipo di apparecchio. L'ingegnere fu presentato con varie lettere magnificanti la sua provata capacità, con diplomi e ritagli di giornali esaltanti le sue precedenti costruzioni, ecc. Mancò poco che il dispositivo fosse introdotto, ma una prova venne compiuta segretamente, all'insaputa dell'ingegnere, e l'apparecchio scelto si sfasciò causando la morte di parecchie persone. L'ingegnere poté prendere la fuga, e l'attuale "Sotutto", allora "Fotutto" si volatilizzò per parecchi mesi: fu potuto scorgere però alcune volte in una stanzetta del Consolato americano, proprio sotto il tetto.

Tornò a farsi vivo più tardi e cambiò residenza, pur rimanendo nell'America del Sud.

All'inizio del 1922 un apparecchio militare perde in volo l'ala destra, si sfascia, precipita. Tutto l'equipaggio muore e non è possibile sapere nulla delle cause. Sapete mai chi aveva volato su quell'apparecchio poche ore prima? Il signor "Sotutto", il quale poi, vantando erudizione aeronautica, concesse un'intervista ad un giornale locale, affermando che l'incidente era perfettamente normale, che l'aeroplano era instabile per sua natura, e che catastrofi di tal genere erano all'ordine del giorno in Europa. (Avverto che il ritaglio del giornale con l'intervista è in mio possesso e non temo smentite). All'intervista suddetta fece seguito una violenta campagna antiviatrice della stampa locale: caso strano, gli articolisti erano tutti americani del nord, e tra di essi si insinuò persino, sotto falso nome, quel tale ingegnere di cui sopra.

Il risultato fu purtroppo che per vario tempo il progresso aeronautico della Repubblica sud-americana fu ritardato. I bempensanti divennero in buona fede accaniti nemici dell'aviazione, e solo i pazzi continuano a volare.

Perfino nel Messico si fece sentire la pernicioso influenza della misteriosa organizzazione. Là ritroviamo più tardi "Sotutto" che si fa

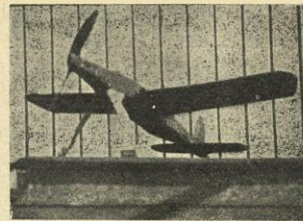
largo negli ambienti governativi e riesce a fare acquistare una notevole partita di ordinazioni aeronautiche dagli Stati Uniti (lui italiano). Ebbene, degli apparecchi forniti non uno era più in condizioni di volare dopo appena sei mesi. Ma questa volta era troppo, e il signor "Sotutto" dovette di gran fretta tornare in Europa, se non voleva rimanere per sempre in terra americana.

Egli però ha mantenuto sempre corrispondenza con i suoi amici che sono gli stessi di allora. Sappiamo di molte lettere inviate nel Sud-America e rispedite negli Stati Uniti. Perchè mai questa lunga e costosa trafila?

Ora poi, passando per appassionato cultore di aviazione, si è introdotto nel suo giornale, ed ecco che la "Sghignazzata in cielo" si fa sentire. Gli amici sono pronti ad informarlo, a metterlo al corrente, a permettergli di agire. Come prima conseguenza, il servizio aereo è stato sospeso, la popolazione di quella laboriosa Repubblica è in subbuglio, gli animi si allontanano dall'aviazione. Soltanto un cieco non vedrebbe i legami che uniscono tutti i vari avvenimenti che ho riportato.

Ad aggiungere prove, dirò che il pilota della famosa aerocorriera sghignazzante è un nord-americano. Lo si è stabilito inoppugnabilmente. Fra breve il servizio sarà ripreso con un nuovo pilota: attendo solo che il fenomeno si ripeta per proseguire nelle mie rivelazioni e per smascherare definitivamente un nemico acerrimo dell'aviazione.

Quanto alla risposta di "Sotutto" nel N. 52 de "L'Aquilone" non ho da rilevare che il solito metodo: calunnia e menzogna. Si parla di "Antelucano" se non erro, e di *navaje* e di *lazi*, il che denuncia una fantasia fanciullesca. Quanto alla lettera di un certo Lopez (quante decine di migliaia di questi nomi esistono nell'America del Sud?) mi limiterò a far rilevare che è strano questo arrivo di lettere proprio al momento giusto, e che è ancor più sorprendente che questo signore abbia avuto il tempo, in 20 giorni, di ricevere l'incarico delle indagini, venire a conoscenza di tante belle cose e far giungere la risposta a "Sotutto" proprio al momento giusto. Infatti se non erro, una lettera impiega una quindicina di giorni dal Sud America. Menzogne, perciò, come il soli-



Aeromodello costruito da Aldo Visotti di Vincenzo. Apertura alare cm. 90, corda media cm. 16, peso gr. 350.

to. E con questo, il fatto personale mi pare possa essere considerato risolto.

Viva l'Aeronautica!

Scusi del disturbo, signor Direttore, e grazie.

L'Antesignano

## CRONACA BREVE

I SERVIZI AEREI per il trasporto dei passeggeri, della posta e delle merci nell'Africa Orientale Italiana sono stati notevolmente migliorati con un collegamento quadrisettimanale tra Addis Abeba e Dire Dawa; con un collegamento trisettimanale da Addis Abeba all'Asmara; con un collegamento bisettimanale da Addis Abeba a Mogadiscio; con un collegamento bisettimanale tra l'Asmara e Mogadiscio.

NELLA SCORSA SETTIMANA gli allievi nocchieri della R. Marina, imbarcati sulla nave «Amerigo Vespucci» per l'annuale campagna d'istruzione, hanno visitato gli impianti, le installazioni e gli apparecchi dell'idroscafo di Orbetello, ove hanno consumato il rancio in cordiale cameratismo con gli avieri.

NEI GIORNI SCORSI seicento studenti del R. Liceo Ginnasio «Giulio Cesare» di Roma, accompagnati dal preside on. Rispoli e dai professori di tutte le classi, hanno visitato l'aeroporto di Ciampino Nord.

PRESSO IL MINISTERO dei lavori pubblici della Cecoslovacchia si sono concluse le trattative con una delegazione austriaca riguardanti la collaborazione aeronautica tra i due Paesi per l'istituzione di comunicazioni aeree che facilitino i trasporti per l'Austria, l'Ungheria e l'Italia.

GLI EQUIPAGGI DI ALCUNE CENTINAIA di barche pescherecce del Baltico, strappate dagli ormeggi da una furiosa bufera e rimaste bloccate dai ghiacci, sono stati assistiti da numerosi aeroplani che hanno loro gettato veltovaglie e indumenti perchè potessero, attraverso i ghiacci, raggiungere la terraferma.

L'AEROPILANO INGLESE «Queen Bee», appartenente al gruppo speciale di apparecchi che vengono manovrati mediante la radio, è uscito dal controllo delle onde elettriche ed è precipitato con due tecnici che erano a bordo per alcune verifiche di strumenti e che hanno riportato ferite gravissime.

IL GOVERNO PORTOGHESE ha acquistato dieci trimotori militari «Junkers 52» che aveva ordinato alla fabbrica Junkers di Dessau.

L'AVIATORE FRANCESE DELMOTTE ha inutilmente tentato di battere il primato mondiale di velocità per aeroplani, raggiungendo con un «Caudron Renault 750 c. v.» la media di 426 chilometri all'ora.

UN CERTO NUMERO DI PILOTI militari inglesi ha viaggiato nei giorni scorsi su aeromobili delle linee civili britanniche, allo scopo di rafforzare la propria esperienza di volo in condizioni difficili di atmosfera, specialmente nella traversata della Manica.

MOTIVI DI SICUREZZA hanno indotto le autorità olandesi a ritirare il permesso di navigazione agli apparecchi tipo «Fokker 22» e «Fokker 36» in uso nelle linee civili dell'Olanda.

IN SEGUITO AGLI STUDI FATTI dal Gabinetto di ornitologia dell'Università di Cambridge (Inghilterra), è stato provato che gruppi di rondini hanno volato dalla Groenlandia alla Terra di Graham, cioè da un polo all'altro?



Un bel veleggiatore costruito da un aeromodellista della R.U.N.A. di Udine nel 1936.

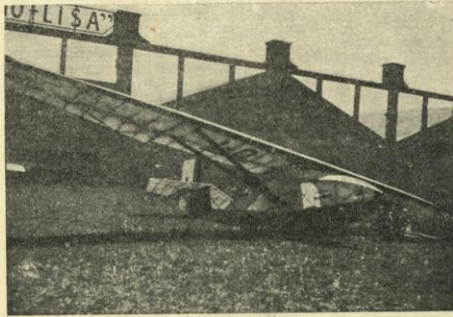
# L'AERODROMO STREGATO

(Continuazione dal numero precedente)

— Mi rendo perfettamente conto di tutto — rispose Kipper con calma. — Partirò domani per Houston e credo che dovrò trattenermi là due o tre giorni. Al ritorno vi parlerò delle mie scoperte, se ne avrò fatte e se non sarà necessario di serbare su di esse il silenzio.

Ci detto il détective prese il cappello e, dopo di aver stretto la mano al generale, uscì dalla stanza.

Il generale Bywater sedeva quella mattina nel suo studio, con l'aria alquanto malcontenta. Era giun-



Un «Biancone» della scuola torinese di volo a vela.

ta, da Houston, la notizia di un incendio che la sera precedente era scoppiato nel parco del professore Marks ed aveva in poche ore distrutto parte del bosco e la collina situata presso il campo d'aviazione.

Mentre era in preda ai più foschi pensieri, gli fu annunciato che Kipper desiderava parlargli.

Un istante dopo il détective comparve nella stanza. Nel suo atteggiamento nulla avrebbe potuto far supporre ch'egli avesse sostenuto una lotta con qualcuno e ne fosse uscito un poco malconco. L'unico indizio ch'egli era ferito, consisteva in una lunga sciarpa di seta nera che sosteneva il braccio destro.

— Ebbene? — esclamò Charles Bywater alzandosi. — Dove diavolo siete stato? Che cosa è successo? Ma voi siete ferito, perbacco!

— Oh, nulla di grave, generale. Ho riportato una leggera contusione al braccio, fuggendo dal parco del professore dopo aver appiccato il fuoco.

Il generale osservò Kipper con la stessa espressione, densa di curiosità, con la quale il medico di un manicomio guarda un pazzo.

— Come! — esclamò — siete stato voi...

Il détective ebbe un sorriso espressivo.

— Sarebbe stato molto sciocco — replicò con gravità — se non lo avessi fatto. E d'altra parte, dato il modo con cui si sono svolte le cose, non ho avuto la scelta. L'importante è che il mistero di Houston sia chiarito e che, grazie al Cielo, ogni pericolo sia scomparso!

— Siete certo di quello che asserite? — domandò il Capo mentre si lasciava ricadere sulla poltrona.

— Vi dirò subito come sono andate le cose — rispose il détective sorridendo. — Ero sicuro fin dal principio di questo affare dell'innocenza del professore Marks. Mi sembrava impossibile che un paralitico, assistito da un vecchio domestico, fosse l'autore degli inspiegabili incidenti che avvenivano nell'aerodromo stregato e ho scartato pure l'ipotesi

## R A C C O N T O

che essi fossero provocati da misteriose macchine radio-elettriche-magnetiche, nascoste nel sottosuolo. Mi venne allora l'idea di visitare il vasto dominio posseduto dal professore, che ha nel suo recinto un magnifico bosco di pini, un placido lago e una collina rivestita di una vegetazione tropicale che formava una barriera apparentemente insuperabile. Un sentiero conduceva quasi in linea retta verso la sommità della collina in questione. M'inoltrai lungo questo sentiero e proseguii l'ascesa finché...

— I pirati della foresta vi sorpresero, non è vero? — l'interruppe il generale.

— Precisamente! Finché non mi imbattei con i responsabili della sciagura che avvenivano all'aerodromo di Houston.

— Naturalmente — osservò il Capo — li avete denunziati e fatti arrestare quei criminali...

Kipper rise sonoramente ed esclamò con accento gaio:

— Ma non avete ancora compreso che non si tratta ne di uomini ne di macchine?

Il generale lo guardò un istante strabimato e poi gli disse con voce severamente ammonitrice:

— Ditemi le ragioni che v'inducono a fare questa affermazione e bacate che siano eccettive, giacché voi siete il responsabile dell'incidento avvenuto nel parco del professore.

— Le vere e insospettabili colpevoli non erano altro che un gruppo di piante conosciute col nome di "metzicli", le quali coprivano interamente la sommità della collina che fiancheggia il campo d'aviazione. Voi non siete forte in botanica — proseguì Kipper con bonomia — di conseguenza ignorate le diaboliche proprietà che posseggono queste piante, che crescono in rari luoghi del Messico, della Bolivia e dell'Andar. Il professor Marks venne a conoscenza delle mostruose anomalie che sviluppavano crescendo i "metzicli" durante un viaggio eseguito tre anni fa nell'America del Sud. Egli riuscì a portare negli Stati Uniti parecchi semi di queste messaggere di morte, che piantò per precauzione, lontano dalla casa, sulla collina posta al limite dell'aerodromo di Houston. Ma non poté seguire la crescita e lo sviluppo, perché pochi mesi dopo fu colpito dal grave attacco di paralisi che lo immobilizzò e ammutolì non lasciandogli di vivo che l'udito. I "metzicli" crebbero dimenticati dal professore e lo strano effluvio "che fa perdere a chi lo respira il senso della direzione" provocò al passaggio degli apparecchi le tremende e fulminee catastrofi.

— Ma voi — chiese Bywater sbalordito da quelle inaspettate rivelazioni — quando vi siete accorto della loro presenza?

— Me ne accorsi soltanto quando fui a un centinaio di metri dalla vetta. Come descrivervi quello che pro-

vai? Credo che i miei sensi non funzionassero più o per lo meno, fossero alterati, perché una curiosa sensazione di sicurezza verso tutte quelle cose che potevano nuocere alla mia incolumità personale s'impadronì di me, tramutandomi in un perfetto automa. Non mi persi d'animo, però. Raccogliendo tutte le mie forze, me la diedi a gambe giù per il pendio, inciampando nelle pietre, urtando contro i tronchi degli alberi e saltando le anfrattuosità che mi sbarravano il cammino. Raggiunta la base della collina, risolsi di distruggere mediante il fuoco le diaboliche piante e maturato questo pensiero, mi affrettai ad agire. Vi confesso generale, che mi pareva di essere intento ad uno strano giuoco, puerile ed insieme crudele, mentre avvicinavo uno zofanello acceso ad un mucchio di erba secca, che s'incendiò, illuminando violentemente il bosco e sprigionando altissime colonne di fumo. Per qualche secondo seguì avidamente l'opera distruttrice delle fiamme che salivano a poco a poco, sotto forma di centinaia di lingue rossastre verso il cielo; poi mi scossi da quella muta contemplazione e mi diressi verso il punto del parco dove avevo lasciata, appesa al muro, la scala di corda liberatrice. Salirli fino in cima all'alto muro, scavalcare le punte di ferro che lo sormontavano e calarmi dalla parte opposta, fu questione di un minuto. Ma nel riprendere la corsa verso

la strada campestre dove Sim, il mio autista, con una veloce automobile mi attendeva, caddi malamente e mi produssi la lussazione al braccio che voi avete al mio arrivo notata.

Ecco riassunta la mia straordinaria escursione. Tutto ciò non deve eccessivamente sorprendervi, generale, perché il tropico e assai ricco di piante strane e terribili. Ve ne citerò qualcuna, per esempio. Nell'Arabia cresce una pianta dai fiori gialli, le cui bacche nere racchiudono alcuni semi che, masticati, hanno la mancata proprietà d'inoculare nel cervello la pazzia. Nelle Indie germoglia la "Gustavia spinosa" i cui frutti ingialliscono il viso di chi li mangia; nel Madagascar cresce un albero a forma di pigna che si nutre di carne umana; a Giava è temuta la famosa "upasradia", i cui emmi sono mortali ed è molto nota a Sumatra quella bellissima pianta dal colore rosso scariato, che esala un profumo capace d'infiammare e gonfiare il viso in pochi minuti!

Seguì un istante di silenzio. — Ed ora, generale — chiese Kipper in tono leggermente sarcastico — racconterete questa mirabolante storia al colonnello Bywater?

— Sì, — rispose Bywater sorridendo — gli narrerò la vostra straordinaria avventura, solo per farlo inquietare... Il vostro piccolo infortunio — concluse dando una strizzatina d'occhi verso il braccio fasciato — ne vale certamente la pena!

FINE

Antonio Brunori

## IL VEICOLO DELL'AVVENIRE

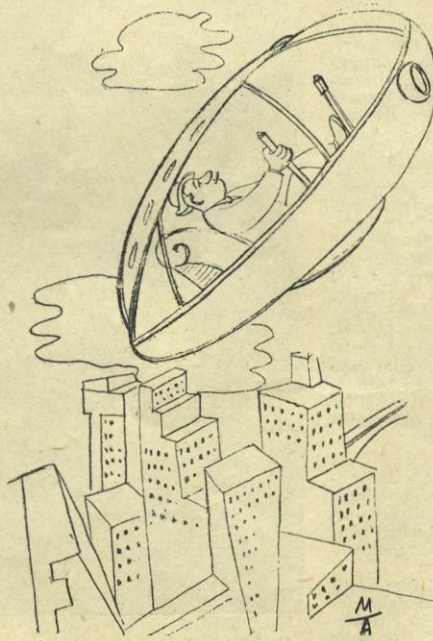
Il mattino del Capodanno del 2036, Jan Mastro trasse dall'aviorimessa di famiglia il suo Pif personale, vi salì sopra e s'innalzò perpendicolarmente a duemila metri.

Per i pochi che non lo sappiano, il Pif del 2036 era un delizioso aeroplano utilitario che poteva portare due persone ad una velocità di 400 km. orari e per un tempo indefinito perché traeva la forza motrice

dalle irradiazioni cosmiche. Queste agivano in forma semplicissima e senza bisogno alcuno di eliche o d'altro, anzi, il Pif non aveva neppure ali e nemmeno timoni e carrelli. L'ho chiamato aeroplano così, solo per farmi intendere, ma era piuttosto simile a un grosso uovo di cristallo, lussuosamente imbottito e arredato nell'interno.

Jan Mastro girò attorno uno sguardo annoiato, per distinguere tra il brulicare di macchine volanti un punto del paesaggio che particolarmente lo attirasse. Bisogna intenderci sulla definizione di paesaggio 2036. Immaginate una cosa completamente diversa da quella attuale, anzi l'opposto. Non è chiaro?

Vediamo. Oggi abbiamo distese di campagna disseminate di città e villaggi; nel 2036 c'erano (o, se preferite, ci saranno) interminabili distese d'abitato, casette basse circondate da piccoli giardini e da orti, tutti uguali, che ogni tanto racchiudevano isolotti più o meno grandi di verde; boschetti o parchi, quasi musei,



... s'innalzò perpendicolarmente a duemila metri.

perchè la gente sapesse com'eran fatti gli alberi.

Queste località erano accuratamente tenute allo stato selvaggio per una specie di civetteria della raffinatissima civiltà di allora che sembrava volersi compiacere, mettendo in evidenza il contrasto, l'alto grado di progresso materiale raggiunto. Erano come musei archeologici della natura, affidati a vecchi custodi volontari; in genere degli stravaganti, che dichiaravano di preferire il soggiorno in una capanna di tronchi, riscaldata l'inverno da un assurdo fuoco di legna, alle como-

nia e scontento, qualche passo avanti, uscendo interamente dal fitto della macchia.

Con un nuovo grido più acuto, Jan Mastro, che s'apprestava a fuggire a rotta di collo, tornò a cader seduto, con la bocca spalancata per lo sbalordimento. La belva non era sola;



...ma che avete da guardare così il mio somarello?

dissime case razionali, tutte d'alluminio, senza finestre e con aria condizionata nell'interno. Pazzi da legare!

\*\*\*

Torniamo al nostro Jan Mastro, giovanotto bonario e grassottello il quale, dopo aver spinto il suo Pif al sud per un centinaio di chilometri, il tempo di fumare una sigaretta, avvistò una larga zona boscosa, attraversata da un fiumicello e stretta fra due catene di montagnole non molto popolate. Per quanto frugasse nella sua memoria, non ricordò di avere prima d'allora visitato quel luogo e pertanto decise di atterrarvi.

Due minuti dopo il Pif si posava dolcemente ai piedi d'un grosso pagliaio, a poca distanza d'una modesta costruzione in legno. Jan Mastro uscì all'aperto e, respirando con delizia l'aria del bosco (che gli parve superiore a quella scientificamente razionale della sua casa), s'avviò per un sentiero che s'internava nel folto degli alberi.

D'un tratto mandò un grido e cadde seduto. Da uno svolto, a quattro passi da lui, era apparso il capo di una belva. Uomo e belva, immobili, si fissarono in silenzio. L'uomo con gli occhi sbarrati e le membra prive d'ogni energia, la belva, con le orecchie puntate e le nari sbuffanti.

In quegli istanti di spasimo, e mentre cercava di rialzarsi, Jan Mastro ricordò vagamente d'aver visto un animale simile in uno Zoo non lontano da casa sua, ma, siccome era meno caratteristico dell'elefante o del serpente pitone, non riusciva a rammentarne il nome.

— Arr! — esclamò una voce baritonale. S'udì lo schiocco d'una verga su una pelle dura e la belva, appiattite le orecchie contro il collo, fece, con espressione di malinco-

a cavalcioni di essa e stringendole i fianchi con le ginocchia, stava un individuo dalla fluente barba grigia.

— Ohè, amico! — gridò questi — Siate il benvenuto. Ma che avete da guardare così il mio somarello?

Scese e rialzò Jan Mastro, lo prese sottobraccio e lo forzò ad avvicinarsi all'asino che, per non perder tempo, prelevava qualche fogliolina tenera dai cespugli vicini.

— E' un buon amico, sapete? — esclamò lo sconosciuto, battendo affettuoso la mano sul collo della bestia. — Docilissimo, paziente, robusto...

Jan, a sua volta, arrischiò una timidissima carezza e ne provò orgoglio e piacere.

— Posso salir su un pochino? — chiese con voce tremante, in un folle accesso di audacia.

— Ma certo, che d'amine! — rise il barbone — Su, così, ecco! Prendete questa corda con la destra, quest'altra con la sinistra e tirate dalla parte dove volete andare. Per accelerar la marcia, battete coi calcagni sui fianchi, per fermare tirate tutte e due le corde insieme. Capito? Proviamo!

\*\*\*

Qualche ora dopo Jan Mastro, che aveva passata una mezza giornata di felicità, ritornò al suo Pif. S'arrestò, guardandolo con tristezza e ripugnanza.

— Scusate! — disse al suo ospite, mentre gli occhi gli brillavano — Vorrei proporvi un cambio... Se vi lascio la mia macchina; s'intende, aggiungendo qualcosa... vorreste darmi questo vostro animale... No, non mi dite di no, amico mio...; non mi rifiutate questo grandissimo favore...

Fu così che una settimana dopo i parenti, gli amici e i vicini di Jan Mastro, sbalorditi e frenetici di ammirazione, lo applaudirono fino a spellarsi le mani quando egli apparve in fondo alla strada, arditamente inforcando il prezioso e favoloso animale.

E Jan Mastro acquistò onore e fama da questa sua impresa e guadagnò in seguito somme ingentissime insegnando ai più temerari a servirsi del

LEGGETE A PAGG. 10 e 11  
LA POSTA AEREA.

ZIO FALCONE  
risponde ai suoi aeronipoti.

nuovissimo mezzo di locomozione dinnanzi a cui tutto un avvenire s'apriva, irraggiato di gloria.

E. J.

## Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

(Continuazione dal numero precedente)

Su queste basi il progetto prendeva consistenza. Oltre alle ruote di Giorgio Peseta, ogni aderente aveva un compito preciso. Le bambine, ad esempio, si occupavano della tela per le ali, sottraendo alle rispettive genitrici pezze di lino e di seta che venivano aggiunte l'una all'altra per ottenere la necessaria superficie. C'era chi procurava il legname, chi tracciava i disegni, chi raddrizzava i chiodi ricuperati da vecchie casse scovate in soffitta; altri lamentavano necessità scolastiche per spillar denari, altri ancora demolivano lo steccato del parco per procurarsi il filo zincato ed i tubi d'alluminio per i longheroni.

In ogni casa v'era un cantiere. Un buco qualunque in cantina o al sottotetto, dove fosse possibile il trar della sega od il battere del martello. E in ogni cantiere, sopra rudimentali scalmi, prendeva consistenza un pezzo del futuro velivolo.

Certo, la faccenda più scabrosa sarebbe stata quella di riunire le varie parti per rendere efficiente il tutto. Occorreva fare miracoli di tecnica per ottenere ali rapidamente montabili, coda e carrello facilmente adattabili anche in luoghi non idonei e con mezzi scarsi senza, ben inteso, alcun pregiudizio della solidità nella costruzione.

Le riunioni dei giovedì servivano ormai al solo scambio delle idee, alla relazione di ciascuno nel procedere dei lavori, ai consigli reciproci per il superamento di talune difficoltà.

In capo ad un mese le ragazze avevano già terminato il loro compito, aggraziandolo con un fiocco tricolore di vaste proporzioni da adattarsi ad un montante per inaugurare degnamente il primo volo. Coloro che si trovavano più in arretrato erano Paolino Uberti e Renzo Patrizi, ai quali erano state assegnate le ali, una per ciascuno. A questo proposito, anzi, era avvenuto un faterello ameno. Paolino si era accanito intorno ad un'ala semispessa della lunghezza di metri 1,50 col profilo di becco d'aquila. Renzo, invece, aveva capito male gli ordini degli organizzatori ed aveva creato con maestria un profilo sottile a becco d'oca. La faccenda, durante uno scambio di vedute, era emersa in tutta la sua fosca luce ed aveva minacciato di far naufragare il progetto; senonchè al termine di una lunga e dotta discussione sorta fra gli aeronauti in erba, si era trovata una equanime soluzione, la quale consi-

steva nell'aggiungere al corpo del veleggiatore indifferentemente l'una forma o l'altra, poichè ciò non poteva avere assolutamente un'influenza nociva. Santa ingenuità! E dire che dai fratelli Wright in poi si erano studiate, dette, scritte tante fondonie sul rendimento alare, il profilo, la polare... tutta roba fatta a posta per far rompere la testa ai poveri studenti e rendere difficile ciò che è stato sempre chiaro come la luce del sole.

Finalmente, ai primi di maggio, tutto fu pronto e si poté stabilire la data del gran giorno per il dieci del mese.

A dire la verità, qualcuno si doveva essere accorto che i ragazzi stavano tramando qualche cosa d'insolito, non tanto per la strana tranquillità durante le riunioni settimanali, quanto per l'instabilità dei loro nervi all'avvicinarsi della data memorabile, messi soprattutto a dura prova per il fatto che nulla doveva trapelare della grande gesta avvenire, mentre ciascuno moriva dalla voglia di confidarla almeno alla zia o ad un paio di cuginetti. Per di più v'era il fatto che la più grave incertezza pesava sulla sorte del pilota; voglio dire che non si sapeva ancora chi avrebbe dovuto pilotare



Volo a vela torinese — Un lancio dell'Allievo C. s.

il bellissimo uccellaccio, tuttora a pezzi e residente in otto rimesse differenti. La decisione, lo abbiamo già accennato, doveva essere data dal tamburellar dei dadi sul terreno stesso della prova.

Tutto questo faceva sì che qualche genitore scorgesse negli occhi della propria progenie una luce febbrile e se ne preoccupasse come di un segno foriero di qualche tonsillite o gastrica in piena regola. Era allora la lotta per la vita.

— Ragazzo mio — pontificava il commendatore Freddi, rivolto a Cecco suo figlio — hai una cera che non mi piace.

— Cosa c'entra la cera, papà? Io sto benissimo; anzi non sono mai stato bene come ora...

(Continua).

Mario Salvadori

# La Palestra dell'aeromodellista

## Progetto di un modello veleggiatore

(Continuazione dal numero precedente)

La figura 26 rappresenta l'insieme del veleggiatore, nelle viste in pianta e di profilo (per la vista di fronte, è già stato detto nella parte riguardante l'ala) principalmente nei riguardi della fusoliera.

La forma in pianta è data dal profilo N. A. C. A. 0006 biconvesso simmetrico, la cui tabella è la seguente:

x	ys = yi
0	0
1,25	0,95
2,5	1,30
5	1,77
7,5	2,10
10	2,34
20	2,87
30	3,00
40	2,90
50	2,65
60	2,28
70	1,83
80	1,31
90	0,725
100	0

Per il profilo è usato il profilo Götting 398, modificato nel ventre, che da concavo è stato reso piano, facendo uguali a zero tutti i valori di yi dal 20% fino al bordo d'uscita: la tabella del profilo è la seguente:

x	ys	ys
0	2,65	2,65
1,25	1,45	4,25
2,5	1,00	4,90
5	0,65	5,90
7,5	0,40	6,60
10	0,30	7,15
20	0	8,25
30	0	8,55
40	0	8,35
50	0	7,75
60	0	6,85
70	0	5,55
80	0	4,00
90	0	2,10
100	0	0

Nella fusoliera si hanno 9 diaframmi, posti al 2,5%, 5%, 10%, 20%, 30%, 40%, 60%, 80%, 90% della lunghezza dall'estremità anteriore. Nel disegno non sono date le distanze per maggior chiarezza e per il fatto che sono facili da ricavare in base a questi dati. I primi cinque sono in compensato da m/m. 3, i rimanenti in compensato da m/m. 1,5.

Abbiamo già visto come si disegna la sezione maestra corrispondente al diaframma V situato al 30% della fusoliera. Per gli altri diaframmi dobbiamo tener conto che la fusoliera avrà buona penetrazione, offrendo quindi piccola resistenza, quando si ottenga la parte anteriore arrotondata, in modo che qualunque sezione longitudinale risulti di forma, più o meno, simile ad un profilo: arrotondata anteriormente ed appuntata all'indietro. Bisognerà quindi modificare il disegno delle sezioni I, II, III, IV, anteriori alla sezione maestra, mantenendosi però nella stessa legge grafica, in maniera da ottenere delle forme concordi con la prima determinata.

Nella figura 27 è dato il disegno dei primi cinque diaframmi. Il punto A corrisponde all'estremità anteriore: i rettangoli tratteggiati, numerati da I a V, hanno altezza e larghezza uguali alle misure ricavate dai disegni della fusoliera, e sono collocati alle altezze che dovranno avere a costruzione ultimata (poiché la figura riproduce una metà della fusoliera, i rettangoli hanno larghezza metà di quella totale).

La parte superiore di ogni diaframma

è costituita da un semicerchio, di diametro uguale alla larghezza della fusoliera in quel punto, e tangente al lato orizzontale superiore del rettangolo.

Tracciando una retta orizzontale per il punto  $b_5$ , corrispondente al punto  $b'$  della fig. 25, sui lati verticali si ottengono i punti  $b_1, b_2, b_3, b_4$ , che saranno le estremità inferiori di tratti rettilinei del contorno.

Nelle parti inferiori i diaframmi sono ottenuti ancora con archi parabolici, il cui disegno sarà eseguito nella stessa maniera che è stata usata per la sezione maestra, però con la differenza che non prenderemo più la retta  $a_5d_5$ , corrispondente alla retta  $a'd'$  della fig. 25, ma rette sempre meno inclinate, passando dal diaframma V agli altri, fino ad essere orizzontale per il diaframma I. Per avere una diminuzione progressiva dell'inclinazione di queste rette, prolunghiamo il lato orizzontale inferiore del rettangolo che racchiude il diaframma I; questa retta incontra la retta  $a_5d_5$  nel punto M, distante dalla mezziera della

fusoliera di cm. 6,85; inoltre taglia il lato verticale del rettangolo I nel punto  $d_5$ . Le rette che uniscono il punto M con i punti  $a_2, a_3, a_4$ , intersecano i lati verticali dei rettangoli II, III, IV, nei punti  $d_2, d_3, d_4$ .

La costruzione degli archi parabolici viene eseguita, come per la sezione maestra, sui segmenti  $a_1d_1$  e  $d_1b_1$  per il diaframma I, sui segmenti  $a_2d_2$  e  $d_2b_2$  per il diaframma II, sui segmenti  $a_3d_3$  e  $d_3b_3$  per il diaframma III, ed infine sui segmenti  $a_4d_4$  e  $d_4b_4$  per il diaframma IV.

Le sezioni risultano sempre più arrotondate nella parte inferiore, poiché il contorno è tangente alle rette  $ad$ , che sono sempre meno inclinate procedendo verso l'avanti. Facendo una sezione orizzontale all'altezza del punto M noi otterremo una forma corretta, arrotondata verso l'avanti; lo stesso avviene per sezioni orizzontali superiori. Per sezioni orizzontali inferiori, l'arrotondamento si trasforma via via in forme sempre più appuntite, ma si tratterà di ottenere forme decisamente scorrette soltanto con sezioni orizzontali molto in basso, quindi meno nocive, per la loro estensione minore, al complesso delle qualità della fusoliera.

Ing. Bi

(Il seguito al prossimo numero).

## NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

Mentre la determinazione del peso di un corpo qualsiasi non incontra alcuna difficoltà, quella del peso dell'aria per lungo tempo era ritenuta impossibile; anzi, si riteneva che l'aria non avesse peso. Ma con uguale ragionamento si dovrebbe concludere che nemmeno, l'acqua abbia un peso, per il fatto che non è possibile misurarla, senz'altro, in seno alla massa liquida stessa.

Gli studi per la determinazione del peso dell'aria partirono dagli stessi concetti già adoperati nella ricerca del peso degli altri corpi; si cercò cioè di utilizzare la legge di Archimede, secondo la quale un oggetto immerso in un fluido perde tanto del suo peso, quanto è il peso

del volume di fluido spostato. Si pesò, all'uopo, un pallone di vetro, prima pieno d'aria e poi vuotato mediante potenti pompe; dividendo il volume del pallone per la perdita di peso, si determinò che un mc. (cioè un cubo di lati lunghi 1 metro) d'aria pesa circa 1 kg. Misurazioni più precise portarono al risultato che 1 mc. d'aria alla temperatura di 0° C, e alla pressione normale pesa 1,293 kg. Si vede dunque che l'aria contenuta in una stanza alta 4 m., e lunga e larga 5 m., pesa la bellezza di quasi 130 Kg. Se questa cifra vi sembra esagerata, pensate che anche i pesci non si accorgono del peso dell'acqua, appunto perché vi sono continuamente e completamente immersi.

D'altra parte si comprendono così le conseguenze che possono derivare dal troppo rapido spostamento dell'aria. Siccome la pressione del vento aumenta col quadrato della velocità, potrete facilmente comprendere i gravi effetti che si possono avere nell'urto dell'aria contro alberi, edifici ecc. quando il vento supera una determinata velocità. L'aria esercita col suo peso una pressione sulla superficie terrestre. Questa pressione varia, e tale variazione ha una certa influenza sulla formazione dei fenomeni meteorologici. Diciamo però subito che questa influenza non è così assoluta ed univo-

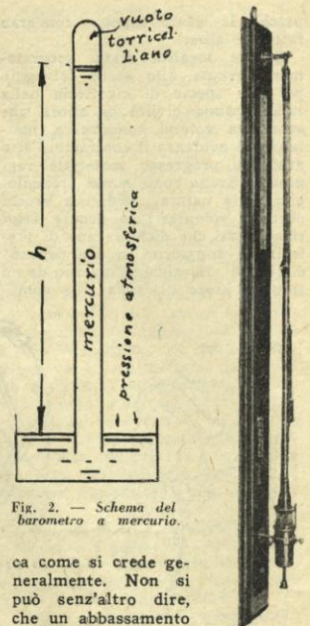


Fig. 2. — Schema del barometro a mercurio.

ca come si crede generalmente. Non si può senz'altro dire, che un abbassamento di pressione significhi cattivo tempo, e viceversa che un innalzamento di pressione sia condizione necessaria e sufficiente perché il tempo diventi bello.

La pressione media al livello del mare è di 1,033 kg/cm<sup>2</sup>, ossia poco più di un kg. per ogni centimetro quadro. Anzi, per gli scopi tecnici si è introdotta la cosiddetta "atmosfera tecnica" che equivale alla pressione di 1 kg. per centimetro quadro.

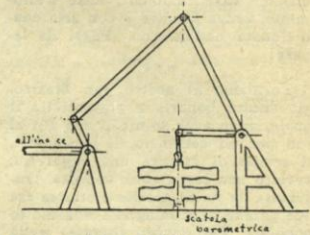


Fig. 4. — Schema del barometro olosterico.

Un metodo importantissimo per la misurazione della pressione atmosferica fu inventato dal fisico imolese Torricelli, e su esso si basa la costruzione dei barometri a mercurio. Un tubo chiuso ad una estremità viene riempito completamente di mercurio. Indi esso si capovolge, tenendo chiusa anche l'estremità finora aperta, che viene introdotta in un vasetto pieno pure esso di mercurio

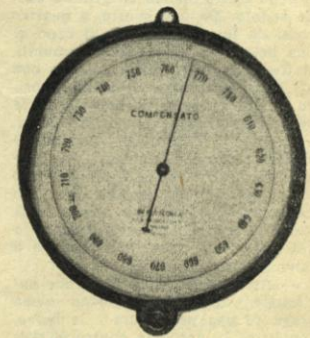
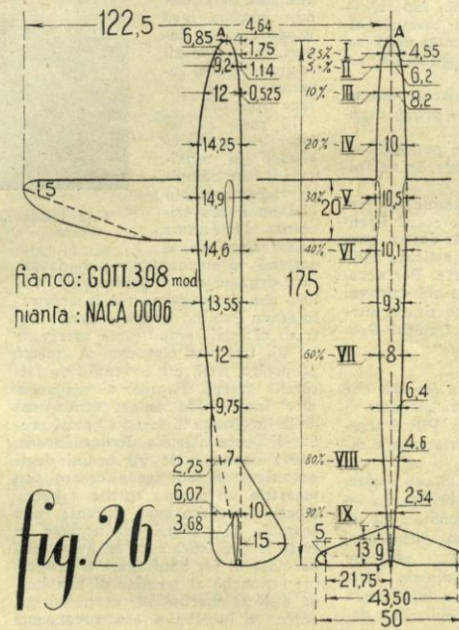


Fig. 5. — Barometro olosterico.



(fig. 2). Aprendo l'estremità inferiore, si vede che il mercurio si abbassa un poco dalla estremità superiore chiusa. Si comprende che il dislivello tra la superficie superiore del mercurio contenuto nel tubo e la superficie libera del mercurio nella bacinella, è tale che il peso di questa colonna di mercurio uguaglia la pressione atmosferica sulla superficie libera. Si trova dunque facilmente che l'altezza corrispondente alla pressione media al livello del mare, è di 760 mm.

Il principio torricelliano è stato sfruttato anche praticamente per la misura della pressione atmosferica, che, come già sappiamo, varia tra limiti abbastanza stretti. A titolo di cronaca osserviamo che le massime variazioni della pressione atmosferica al livello del mare registrate finora sono 730 e 800 mm. di colonna di mercurio. I barometri torricelliani si appoggiano dunque allo schema della fig. 2, e la fig. 3 ne rappresenta uno di costruzione moderna. L'altezza della colonna di mercurio si legge con l'esattezza di 1/10 di mm.

Si come poi il mercurio varia di volume in conseguenza delle variazioni della temperatura, dobbiamo applicare una certa correzione alla lettura fatta, per ottenere il vero valore della pressione. Un piccolo termometro il cui bulbo pesca nel mercurio barometrico, ce ne indica la temperatura precisa.

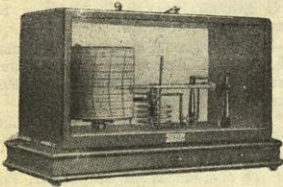


Fig. 6. — Barografo.

La correzione dell'errore dovuto alla temperatura si fa in modo da ottenere l'indicazione del barometro alla temperatura di 0° C.

Questa correzione diventa minima nei barometri olosterici od aneroidi,

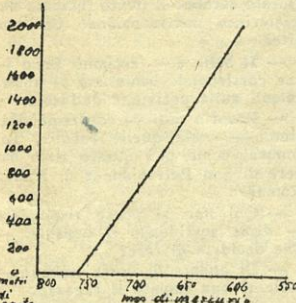


Fig. 7. — Diagramma pressione-altezza.

nei quali una scatola di lamiera, vuotata fino ad ottenere una pressione piccolissima equivalente a poche frazioni di mm. di mercurio, si schiaccia più o meno a seconda della pressione dell'aria. Il movimento di un'estremità della scatola si trasmette poi all'indice mediante un sistema di leve (fig. 4). Per ottenere una maggiore ampiezza di movimento si adoperano diverse scatole messe una sopra l'altra.

I barometri olosterici sono di grande precisione; la lettura è immediata e non vi sono da apportare correzioni per la temperatura. Ne vediamo un esempio nella fig. 5.

Per avere una registrazione continua delle variazioni della pressio-

ne, si adoperano i barografi, che nella grandissima maggioranza dei casi sono aneroidi. La fig. 6 mostra chiaramente come la dilatazione della scatola multipla viene trasmessa mediante un congegno di leve alla punta scrivente. Un foglio di carta è avvolto sul cilindro di registrazione, il quale gira con una velocità variabile a seconda delle esigenze. I normali barografi delle stazioni meteorologiche fanno un giro in una settimana.

Diremo infine, che da alcuni anni si è introdotta una nuova unità di misura per la pressione, la quale anzi è diventata quella ufficiale adottata dai servizi meteorologici dei diversi paesi. Invece di indicare la pressione in mm. di colonna di mercurio, la si esprime in millibar (mb), e precisamente  $1000 \text{ mb} = 750 \text{ mm. di mercurio}$ . Cioè un millibar corrisponde circa a  $3/4$  di mm. di mercurio. Si è scelto il millibar quale unità di misura per la pressione per avere un'unità che si deriva in modo logico dal sistema delle altre unità fisiche (il così detto sistema centimetro, grammo, secondo, che si indica più brevemente così: c.g.s.). Non si introduce nessun nuovo concetto: è stata solamente cambiata l'unità di misura.

5. **L'altimetria.**  
Abbiamo detto in principio che la pressione è dovuta al peso della massa d'aria, premente sulla superficie terrestre. Se ci innalziamo, lo strato d'aria che ci sovrasta, diviene sempre più sottile, e la pressione dovrà per forza diminuire col crescere dell'altezza. Ed infatti avviene così. Senza addentrarci nella determinazione della pressione in funzione dell'altezza, diremo che la diminuzione di pressione non è costante. Il diagramma 7 mostra come la pressione diminuisce colla quota. Vediamo dunque che la diminuzione della pressione diventa sempre più esigua, quanto più ci innalziamo in quota. Chiamasi **gradiente barometrico** il numero di metri, di cui dobbiamo elevarci per avere una diminuzione di pressione di 1 mm. di mercurio. Da quanto abbiamo detto, risulta che il gradiente barometrico aumenta colla quota; infatti si constata che ad una pressione di 760 700 600 500 400 300 millimetri, corrisponde un gradiente barometrico di: 10,5 11,4 13,3 15,9 20,0 22,8 metri.

Ciò significa che i barometri divengono insensibili alla variazione di altezza, quanto più ci troviamo in alto. Di tutto ciò l'aviatore deve tener conto nel massimo grado. Vediamone la ragione facendo un esempio.

Supponiamo che un velivolo parta dall'aeroporto A, situato al livello del mare, e sul quale la pressione atmosferica sia di 760 mm.; ammettiamo che all'aeroporto B, pure situato al livello del mare, la pressione atmosferica sia di soli 740 mm. di mercurio. Il velivolo faccia il

tratto A-B ad alta quota e cominci infine ad abbassarsi sopra B con scarsa visibilità, cioè senza poter valutare a vista la quota. Il pilota si fiderà dunque del suo altimetro, che sappiamo essere un semplice barometro olosterico con una scala graduata in metri d'altezza al posto delle unità di pressione. Quando la pressione sarà arrivata a 740, l'altimetro segnerà 200 m. di quota (confronta il diagramma 7), mentre il velivolo si sarà in realtà abbassato fino al livello del mare.

Un pilota che non si informa, prima di spiccare il volo, delle condizioni atmosferiche dell'aeroporto di destinazione, mette in serio pericolo sé e l'apparecchio affidatogli. Un rapido sguardo al bollettino meteorologico gli dice senz'altro che la pressione in B è di soli 740 mm., e così egli saprà che il suo altimetro gli indicherà, arrivando in B, un eccesso di altezza di 200 m.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

## Modello veleggiatore « Roma »

(Continuazione dal numero precedente)

Restiamo intesi, ora, che la parte superiore del profilo si chiama dorso, e che la parte inferiore si chiama ventre, analogamente alla posizione di tali organi negli animali. Osserviamo che il profilo taglia le rette verticali in due punti, dei quali uno corrisponde al dorso e l'altro al ventre. Fanno eccezione i due punti del bordo d'attacco e del bordo d'uscita, che sono i due punti nei quali si incontrano, rispettivamente verso l'avanti o verso l'indietro, il dorso ed il ventre: avremo quindi, in corrispondenza di essi, un solo punto sulla retta verticale.

Le distanze dalla corda, misurate secondo le rette verticali, dei punti del dorso si chiamano *ys*, indicando con la lettera *s* che sono le distanze superiori, quelle dei punti del ventre si chiamano *yi*, indicando con la lettera *i* che sono le distanze inferiori.

La tabella del profilo dà le distanze *ys* ed *yi*, nelle strisce indicate con tali simboli, e secondo valori percentuali della corda della centina da disegnare. Così per  $x = 60$  abbiamo  $ys = 11,65$ . Ciò significa che la lunghezza *ys* sulla retta verticale passante per  $x60$  dovrà essere uguale ad  $11,65/100$  della corda della centina. Per  $x = 50$ , abbiamo  $yi = 2,20$ . Ciò significa che la lunghezza *yi* sulla retta verticale passante per  $x50$  dovrà essere uguale a  $2,20/100$  della corda della centina.

Poiché le nostre centine dovranno avere corda 120 m/m, dovremo eseguire le operazioni seguenti:

per  $x60$  otterremo *ys* moltiplicando  $11,65$  per  $120$ , lunghezza della centina in m/m e dividendo il prodotto per  $100$ . Risulta  $11,65 \times 120 : 100 = m/m. 13,9$ . Per  $x50$  otterremo *yi* moltiplicando  $2,20$  per  $120$ , corda della centina in m/m, e dividendo il prodotto per  $100$ . Risulta  $2,20 \times 120 : 100 = m/m. 2,64$ .

Riporteremo queste distanze sulle rette verticali ottenendo due dei punti del profilo, come è indicato nella fig. 3.

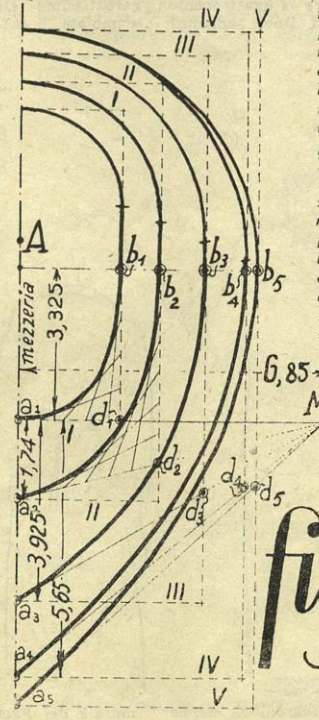


fig. 27

Analoghe operazioni dovremo eseguire per tutti gli altri punti del profilo, i cui risultati serviranno a determinare, su ogni retta verticale, il punto del dorso e quello del ventre.

Come si è già detto sulla prima retta verticale avremo un solo punto, il bordo d'attacco, che segneremo anche con una retta orizzontale, come nelle figure 2 e 3.

Dalla tabella risulta inoltre che per  $x20$  si ha  $yi = 0$ . Ciò significa che la distanza *yi* è uguale a zero; il punto del ventre, sulla retta verticale passante per  $x20$ , coincide con la corda. Ugualmente per  $x100$  si ha *ys* ed *yi* uguali a zero: il bordo d'uscita, ugualmente, coincide con la corda. A questo proposito noteremo che, generalmente, la corda passa per il bordo d'uscita, ed è tangente al profilo in un punto del ventre, come nel profilo Gottinga 535, che è un profilo concavo-convesso. A volte, invece, si dà la rappresentazione del profilo prendendo come corda la retta che unisce il bordo d'uscita con il bordo d'attacco: questa corda è usata soprattutto nei profili bi-convessi, che hanno cioè convessità tanto sul dorso quanto sul ventre: in questo caso avremo dei punti al disotto della corda, cioè le distanze *yi* dovranno essere misurate verso il basso, anziché verso l'alto, ed i valori *yi* della tabella che devono essere presi al disotto della corda sono distinti con il segno —. Questo indica che la misura va fatta appunto verso il basso.

Infine vi sono altri profili, piano-convessi, che sono così chiamati perché il ventre è, in gran parte, rettilineo. La tabella di questi profili darà quindi  $yi = 0$  per tutti i punti della parte rettilinea del ventre coincidente con la corda.

Accennato così alle varie specie di profili, chiamati in modi diversi secondo le combinazioni di concavità e convessità (il dorso è sempre convesso) torniamo alle nostre centine, che disegneremo direttamente su compensato da m/m 1,5 di spessore.

Eseguite tutte le operazioni indicate, riporteremo le distanze *ys* ed *yi* sulle rette verticali, tracciate direttamente sul legno, insieme con la corda. Quindi, preferibilmente con un curvilineo, uniremo tutti i punti con una linea continua. Se questa linea forma delle sporgenze o delle rientranze irregolari, sarà necessario controllare le operazioni e le misure dei punti corrispondenti.

Nel tratto rettangolare della nostra ala noi metteremo cinque centine per parte, cioè in ogni semi-ala, distanti 10 centimetri una dall'altra. La prima, più interna, sarà a 10 cm. dalla mezzzeria. L'ultima sarà situata all'inizio della parte rastremata. Eseguiremo quindi il disegno, sul legno, 5 volte, cercando di disporre le centine in maniera tale, da avere il minor spreco possibile di legno, senza beninteso che un disegno venga sovrapposto all'altro, e lasciando almeno due millimetri fra l'uno e l'altro nei punti nei quali sono più vicini.

I disegni dovranno essere fatti, sempre, in maniera che la venatura del legno sia nel senso della lunghezza del-

le cèntine, cioè nel senso parallelo alla corda.

Cèntine costruite con la venatura del legno normale alla corda sono deboli ed eccessivamente soggette alla rottura.

(Il seguito al prossimo numero).

## LA POSTA dell'AERODELLISTA

MARIO PICCAGLI - Mantova. — Nel « Il costruttore di aeromodelli » troverai certo quanto desideri. Le proporzioni ed il peso del tuo modello sono giuste e ti auguro buoni risultati; però ti consiglierò il profilo 92 Göttinga 418 in luogo del 654 CLARK X.

Sapete perchè l'uomo ha voluto volare? Sapete quali sono stati i tentativi più incredibili e fino ad ora ignoti? Sapete quale misterioso personaggio ha provocato attraverso i secoli gli avvenimenti più straordinari con la sua sola presenza?

**ENZO JEMMA**

ve lo dirà nel suo romanzo

**L'ARCIPELAGO**

**DELLE STELLE**

volume di 168 pagine, artisticamente illustrato dal pittore Alberto Mastroianni con sedici tavole fuori testo in bionomia. Il volume è in vendita presso la nostra Amministrazione a L. 10 la copia. Ai nostri abbonati, a quelli de « Le Vie dell'Arte » e de « L'Ala d'Italia » il volume viene inviato franco di spese di porto con uno sconto del 10 per cento.

PAOLO SIMEONI - Roma. — Il tuo progetto va bene, però come profilo alare, trattandosi di veleggiatore, è preferibile adoperare l'« SL 1 », oppure il Göttinga 535.

CORRADO LESCA - Torino. — Gli aeromodelli sono oggetti fragili, però sta nell'abilità del costruttore lo scegliere materiali e sistemi costruttivi adatti in modo da ridurre al minimo la fragilità. Un elenco di buoni materiali e la descrizione di altrettanti buoni sistemi costruttivi sono pubblicati su « Il costruttore di aeromodelli » che ti consiglio di acquistare.

ITALO CASELLI - Rimini. — La tua è una questione troppo strettamente personale e perciò non posso risponderti. Le spese per conseguire il brevetto di pilota civile si aggirano sulle L. 3500 e per questo ti invito a rivolgerti alla sede locale della Reale U.N.A. Il regolamento del Concorso Nazionale per Aeromodelli dell'anno XV sta per essere pubblicato.

ARRIGO MARTINO - Ventimiglia. — Tanti auguri a te e familiari anche da parte di Giarellino. Provvedo al rinnovo del tuo abbonamento. Saluti.

LUIGI FACIOLI - Tripoli. — Le pressioni si misurano in Kg. sull'area di un cm. quadrato e l'unità che si adopera è chiamata « atmosfera » e corrisponde al peso di una colonna di acqua alta 10 metri con base eguale ad un centimetro quadrato, cioè con peso di 1 Kg. Perciò se in un serbatoio vi sono internamente 10 atmosfere di pressione si intende che vi è un carico di 10 Kg. per ogni centimetro quadrato di superficie dell'involucro che lo costituisce.

ALA AZZURRA - Santa Margherita Ligure. — Costruendo la fusoliera a carlinga per un aeromodello, consiglio di imbastire questa su un tubo in legno leggero che rimarrà poi a far parte della fusoliera stessa. In questo tubo si alloggerà l'elastico e così molti guai saranno evitati. Se fino ad ora hai costruito in questo modo, hai fatto benissimo. Non escludo però che si possa fare a meno del tubo; ma in questo caso occorre fare delle strutture più robuste e di conseguenza più pesanti. Il ricoprimento in carta è il più economico ed il più facile. Per ricoprire si può usare anche la seta naturale, che però bisogna impermeabilizzare con apposita vernice. Il ricoprimento in compensato sottilissimo va bene per modelli di grandi dimensioni.

giar.

O col vento  
O contro vento

## Storie Eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

— La parola ci sarà, signora incontentabile e sentimentale, e la scriverai tu stessa a quel simpatico omaccione di Bibi. Così si darà dell'importanza di fronte al fratello. Attenzione però a chiamarlo Enzo e non Bibi!

La mattina dopo, verso le 9, i due fratelli scesero nell'atrio dell'Palbergo, pronti per uscire.

— I signori Dwindle non si sono ancora alzati? — domandò Marino al portiere.

— I signori Dwindle sono partiti stamane alle sei, signore.

— Partiti? — ripeté stupito Marino.

— Precisamente, signore, ed hanno lasciata questa lettera per il signore. Prego! — e schivando la mano tesa del giovane, porse una busta ad Enzo che arrossì di ferezza e di piacere.

— Che dicono? — chiese Marino.

— Ora vediamo; fammi leggere prima, — replicò con importanza il ragazzo. — Ecco; è della signora Serenella, che scrive proprio a me. « Gentilissimo signor Enzo ». Proprio simpatica quella signora, molto intelligente e perbene! — sentenziò il ragazzo gonfiandosi a vista d'occhio.

— Ma insomma, continua o dà la a me!

— Ci mancherebbe altro! E' a me che scrive! — riprese il monello guardando Marino in atto di sfida.

— Dunque: « Gentilissimo signor Enzo, speriamo, Jim ed io, che non sarete troppo inquieti con noi se, quando leggerete questa lettera, ci saprete in volo e già a tre o quattrocento miglia da Auckland. Dove andiamo?

Purtroppo non possiamo dirvelo, ma evidentemente è una ragione fortissima che ci vincola al segreto se c'impone di separarci tanto bruscamente da amici così simpatici e preziosi come voi.

Quando ci rivedremo? Chi può dirlo? Forse mai, forse anche fra qualche giorno. Il mondo è bello appunto perchè pieno di sorprese. Eppoi, per aviatori come Lei, signor Enzo, e suo fratello Marino ed anche il mio Jim, il mondo è talmente piccolo, che il difficile sarà di non incontrarsi.

Vi salutiamo, cari amici, con tutta cordialità e augurando un mondo di bene.

Serenella Dwindle.

P. S. — Cari amici,

Serenella vi ha detto tutto. Di mio non aggiungo che questo augurio: « In bocca al lupo! »

Una cordiale stretta di mano dal vostro Jim, con ammirazione particolare per l'illustre portabagagli dell'aeroporto del Cairo ».

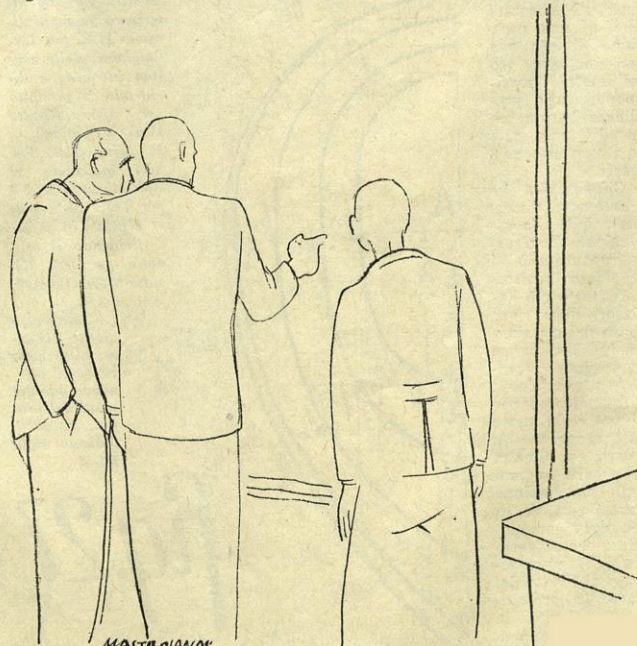
— E non c'è altro! — concluse Enzo, decidendosi a passare il foglio al fratello. — Brava gente, proprio, veramente simpatica...

Marino era rimasto pensoso. Rilesse rapidamente la lettera e poi disse:

— Andiamo al Consolato!

Per la strada nessuno dei due parlò. Guardavano assorti quei palazzi e quelle vie che otto anni prima avevano contemplati camminando al fianco dei loro genitori e costeggiarono il porto nel quale s'erano un giorno spiegate le vele dell'Alba Marina. Guardavano e tacevano...

Li ricevette il Console, persona garbatissima. Dopo le prime frasi scambiate, li fissò sorpreso.



... ed esaminarono la mappa murale del Pacifico...

— O questa è curiosa. In meno d'una settimana è la seconda volta che qualcuno mi chiede notizie di questo veliero Alba Marina. Ma, un momento! Vogliono ripetermi i loro nomi? Non li ho uditi bene...

— Enzo e Marino Santelmo. — Santelmo? Davvero è strano. Parenti del defunto capitano dell'Alba Marina?

— Siamo i figli. Il Console li guardò con gli occhi sbarrati.

— I figli? Ma allora è vera la storia che girava al tempo del mio predecessore: dell'isola sconosciuta, dell'evasione, chiamamola così, in un aquilone di canne...

— Pare... — disse Marino sorridendo — dal momento che siamo qui! Ma Lei scusi, mi parlava di un'altra persona che si sarebbe interessata alla nave di mio padre.

— Ah, giusto! Quattro o cinque giorni fa è venuto un tale, dal nome spagnolo; mi ha fatto alcune domande e se n'è andato chiedendo dove si trovavano l'Osservatorio Meteorologico e la Compagnia a cui il loro babbo si era assicurato.

— Non ha spiegato — chiese il giovane con una vaga inquietudine — perchè voleva tante indicazioni?

— No. Si è limitato a lasciarmi questa lettera per il signor Marino Santelmo; Lei, spongo.

— Sì, grazie. Permette?

— Faccia, faccia pure!

Il giovane lacerò la busta e ne trasse un cartoncino.

— Sembra uno scherzo! — esclamò, mentre Enzo gli si affacciava smansioso di sulla spalla. — Poi lesse:

« 17° 6' Long. Est — 26° 8' Lat. Sud. Viva San Paterniano a Mare! Viva Nuova Roma! »

I tre si guardarono stupefatti. Poi il console disse:

— A ben riflettere, può darsi che sia meno burletta di quanto sembra. Diamo un'occhiata alla carta!

S'accostarono alla parete ed esaminarono la mappa murale del Pacifico.

— Ecco! — fece il console. — Questo sarebbe il punto indicato dal misterioso mattacchione. Che ne dite?

— Il bello è — esclamò Enzo — che corrisponde benissimo ai nostri calcoli sulla posizione dell'isola.

— Proprio così — confermò Marino. — Ma quelle parole... Insomma, come può questo tizio sapere di San Paterniano e di Nuova Roma?

— Qui non vi posso rispondere — disse sorridendo il console. — Che decidete di fare?

— Di andare di corsa laggiù! — esclamò con impeto il ragazzo.

— No, Enzo; un po' di pazienza. E' bene che controlliamo quest'indicazione, per buona che possa sembrare. Facciamo una visitina alla Compagnia d'Assicurazione e all'Osservatorio. Poi comprenderemo qualcosa da portarci dietro e attrezzeremo il « Nuova Roma » per la spedizione. Partiamo domattina all'alba.

— Sì. Hai ragione. Anch'io debbo comprare qualcosa, — affermò Enzo con tono profondo e minaccioso.

Marino lo guardò un momento, ma poi comprese e sorrise pensando che per pescicani che infestavano le acque dell'isola s'andavano probabilmente preparando tristi giorni.

I due fratelli si congedarono dal console e s'avviarono ruminando ambedue lo stesso pensiero. Quale personaggio, spagnolo o no, pote-

va essere al corrente della loro storia e pigliarvi interesse?

E perchè, se era amico, non li aveva aspettati?

E perchè, se non era amico, li aiutava con quella indicazione così precisa?

Capitolo XXI.

**Nel quale si parla di Nukualofa, Fakaofu, Funafuti e Nukufetau**

L'interno della cabina del *Passaguai*, se era mirabilmente attrezzato per il volo, lo era ancor meglio per le lunghe permanenze a bordo.

Naturalmente, se il merito dell'equipaggiamento tecnico andava a Jim, quello dei raffinamenti d'eleganza e di comodità spettava esclusivamente all'intransigente tirannia di Serenella.

Quei lettori che conoscono le precedenti avventure del dinamico Jim Dwindle, sanno benissimo che il suo concetto di aeroplano è questo: del-

### AERODELLISMO ANNO XV

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

# M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1947  
con listino prezzi inviando lire 1

le ali che sostengono bene e un motore che vada svelto. Il pilota può benissimo sedersi su un bidone di benzina o su un travetto d'acciaio inossidabile; è cosa senza importanza per chi viva con l'animo saltellante da un quadrante a un manometro e che per ore e ore non faccia agire del suo corpo che gli occhi, le mani e i piedi.

Per Serenella il concetto era diametralmente opposto. Aveva tollerato, non senza mormorare, che Jim se la portasse in volo dall'Isola dei Misanthropi in Italia in un cassone indegno di un cane da guardia di facile contentatura, com'essa diceva. Ma una volta in Italia, aveva preso lei la direzione della casa volante e s'era abbondantemente rifatta.

Poichè fin dall'infanzia tenerissima era vissuta nell'isola, ora tutto il mondo le pareva vasto e meraviglioso. Le piacevano enormemente le belle cose che l'arte e l'industria producono e perciò l'Italia le era sembrata un paradiso.

Di quel paradiso aveva voluto assolutamente portar un lembo a bordo del *Passaguai*.

Ed ecco che la cabina, di sobria e nuda eleganza, aveva visto la tappezzeria di pelle sparire sotto un rivestimento di scialli veneziani, scarpe, cuoi lavorati romani e delicati merletti sardi. Qua e là erano appuntati piccoli mosaici, cammei e borchie o medaglioni fiorentini di argento lavorato. Alle finestre erano appese tendine di punto a filè siciliano.

(Contin. a)

Enzo Jemma

# il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diovana

(Continuazione dal numero precedente)

Ballando facevan tintinnare i campanellini d'argento che ornavano i loro copricapi, i quali eran delle più diverse forme, a seconda della categoria a cui i genietti appartenevano. C'eran cappelli a forma di cono, come il cappelluccio di Pinocchio, e del Natale, a forma di berretta da notte, a forma di calza messa a rovescio, a forma di bicorno e di tricorno, a forma di cilindro, di barchetta; alcuni ornati di penne e di piume.

Anche gli abiti erano multiformi e multicolori, di fogge vistose e buffe, caricaturali e grottesche, perchè quegli gnomi di ogni età erano allegri, maliziosi e spassosi, e si divertivano spesso a mettere in burlesca gli usi e i costumi degli uomini veri.

Quel girotondo era spettacoloso e carnevalesco. Però durò poco.

Il tintinnare dei campanellini, agitati pazzamente, divenne pericoloso per il sonno dei tre fanciulli, e lo gnomo caporale ordinò di colpo l'"Alt".

— Ora — disse con l'importanza propria dei caporali, mettendosi a sedere sull'orlo della tavola — Ora bisognerà pensare ai sogni da agitare in quelle tre testoline. Non si dimentichi che siamo entrati qui a tale scopo. Avete materiale pronto?

— Naturalmente — rispose il più anziano lasciandosi la lunga barba bianca. Somigliava stranamente all'Anno Vecchio che nella notte di San Silvestro va in giro a recare strenne.

— Bisognerà tirar fuori le più note fiabe. Riassumeremo il repertorio dei soggetti stagionati. Sono sempre i più sicuri...

— Rievocheremo nel cervello di Giorgio la visione e le vicende del Drago delle sette teste.

— O del Gatto con gli stivali.

— O del Mago Merlino.

— O di Pollicino.

— O di Barbabù.

— E nel cervello di Farfallina rievocheremo la visione e le vicende della Principessa Pisello.

— O di Cappuccetto Rosso.

— O di Beinda e il mostro.

— O della Bella bambina dai capelli turchini.

— E nel cervello di Dianella la visione e le vicende di Cenerentola.

— O della Bella dormiente nel bosco.

— O di...

A questo punto s'udì un riso represso.

— Che c'è?

Il riso divenne scoppiettante.

— Ma che c'è? — domandò uno gnomo anziano, messo in sospetto.

— Non vorrei che qualcuno ridesse di noi — suppose lo gnomo caporale, ariccicando il naso camuso.

— Certo. Sarebbe irrispettoso.

— Irriverente.

— Imperdonabile.

Una sonora risata scoppiò.

Eran quei tre malandrini di genietti più giovani che si sbellicavano dalle risa, rifugiati in un angolo dello studio.

— Ah! Ah! — fece quello dal berretto bianco. — Che anticaglie!

— Ah! Ah! — fece quello dal berretto rosso, il più impertinente dei tre. — Che storie buffe.

— Ah! Ah! — fece quello dal berretto verde: — Che tiriterie impossibili! Chi ci crede più? I nostri ragazzi vogliono cose nuove, vive, vere; vogliono fiabe reali! Le Berrettine Rosse, le Belle Addor-

mentate, i Principi Azzurri, i castelli di Barbabù hanno fatto il loro tempo!

— Ma insomma, cos'è questa novità?

— Questa indisciplinazione!

— Questa insubordinazione!

— Questa ribellione!

— Niente insubordinazione e ribellione. Noi siamo i tre genietti dell'ultima generazione di genietti: i genietti alati dell'Italia nuova, dell'Italia di Mussolini. I nostri fanciulli sono i Balilla e gli Avanguardisti; le nostre fanciulle sono le Piccole e le Giovani Italiane. Non san più che farsene di vecchie fiabe! Ci ridon su!

Mortificatissimi, gli altri non seppero che rispondere.

Il più anziano tossì.

— Dunque, — fece autorevolmente — giacchè non si sa più che farsene del vecchio materiale, sentiamo che cosa proponete di nuovo. Perchè, miei cari, non basta criticare il passato. Bisogna saper costruire nel presente, e preparare con le realizzazioni le vie dell'avvenire. E' facile criticare con eccessiva leggerezza, ovvero con stolta burbanza...

— Noi proponiamo — interruppe uno dei genietti moderni e dinamici — noi proponiamo di suscitare nei cervelli di questi fanciulli qualcosa che sia favoloso, eppure reale...

— Fantastico, eppure vero...

— Stupefacente, eppure possibile...

— Pazzie! — fecero gli altri in coro. — Non ci riuscirete.

— Ci riusciremo — risposero i tre.

— I fanciulli amano solo le fantasie — insistettero gli altri.

— Non è vero: i fanciulli amano le cose belle, siano esse di fantasia o di realtà. Vi sono vicende non meno meravigliose delle fiabe.

— Vi sono realtà belle quanto le fantasie.

— Vi sono uomini audaci quanto gli eroi delle favole.

— Impossibile.

— Noi viviamo un'epoca che sta creando leggende nuove; e le narrazioni ai fanciulli non cominceranno più: "C'era una volta", ma "C'era ieri...", "C'è oggi..."

— Vogliamo una prova di quello che dite.

— La prova? Eccola.

I tre genietti alzarono le loro piccole lanterne contro una parete dello studio.

Il fascio improvviso di luce tricolore illuminò un grande ritratto appeso sopra la scrivania.

Raffigurava un giovane ufficiale, aiutante nella persona, nobile e fiero nel volto.

S'appoggiava con una mano all'ala d'un velivolo; con l'altra mano si faceva da visiera agli occhi, come per guardar più lontano.

— Chi è? — fece lo gnomo anziano, con ammirazione.

— Il perfetto campione dell'abilità e del coraggio. Colui che "aveva dato centine e penne al suo corpo per sempre maggiormente vincere". E' Francesco Baracca: l'eroe dell'aria, il Cavaliere Azzurro.

— Oh!

Questa esclamazione ammirativa fu piuttosto



Quel girotondo era spettacoloso e carnevalesco...

rumorosa. Arrivò agli orecchi di Giorgio, Farfallina e Diana, che interruppero il loro sonno e sbatterono gli occhi.

Fu solo per un attimo. Ma in quell'attimo i loro sguardi furono colpiti dal grande ritratto illuminato dal fascio tricolore, e la figura di Baracca si stampò, viva, nei loro cervelli fervidi.

E così fu che, ad occhi rinchiusi, continuarono a vedere nel sogno il giovane Cavaliere alato, e il suo prodigioso velivolo; ed udirono il nitrito del suo cavallo impennato, e il vortice della sua elica, e lo scoppio della sua mitragliatrice, e l'urlo dei nemici abbattuti, e l'italico grido della Vittoria.

(Continua)

## AEROMODELLISMO FIORENTINO

Riceviamo e pubblichiamo con compiacimento.

Caro zio Falcone,

tu credi che qua a Firenze si sia tutti morti, e che pochi miseri regano l'onore e l'onore dell'aeromodellismo. Invece no! Nella nostra bella città prospera e si difonde abbastanza rapidamente l'aeromodellismo. Anzi, per la gloria sua il 3 gennaio dell'anno di grazia 1937 è stato fondato un gruppo il cui principale scopo è di riunire gli aeromodellisti fiorentini per darsi reciproco aiuto e di diffondere fra la gioventù la nostra bella attività.

Il primo nucleo è formato di dodici aeromodellisti, dei quali la maggior parte ha frequentato la scuola della R.U.N.A. I nostri ideali sono molto ampi e la nostra realtà abbastanza soddisfacente. Crediamo utile dirti quale sono i capisaldi della nostra attività:

- 1) Essere pronti alle eliminatorie per il Concorso Nazionale con dei buoni modelli;
- 2) Costruire i modelli con materiali reperibili in commercio che possano dare buoni risultati;
- 3) Sperimentare nuovi tipi di apparecchi;
- 4) Effettuare gare di durata, altezza e velocità;
- 5) Pagare L. 1 al mese per le spese del gruppo;
- 6) Mettere su ogni apparecchio l'emblema di F. Baracca: il cavallo rampante;
- 7) Dividersi in squadriglie di quattro;
- 8) Fare raduni in collina per lo studio dei voli termici;
- 9) Studiare gli apparecchi, sia a motore e senza, nella loro singole parti;
- 10) Basare le nostre ricerche teoriche e pratiche sui veleggiatori;
- 12) Tentare esperimenti con moto alante;
- 13) Mantenersi in contatto col giornale L'aquilone, inviando fotografie e cronache sulla nostra attività;
- 14) Mantenersi soci della R.U.N.A. e sfruttarne i benefici, diffondere l'aeromodellismo e insegnarlo agli appassionati;
- 15) Costruire aeromodelli col contributo di tutti i soci.

Il gruppo è intitolato: Francesco Baracca. Ora speriamo che avrai cambiata opinione su Firenze, la quale svolgerà questa attività soprattutto in silenzio.

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. Martini e P. Nobili

È l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. È un volume di circa 300 pagine, in ricca e linda veste tipografica. Stampato su carta robustissima di lusso, contiene 200 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana) alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Circa un centinaio di artistiche fotografie dà vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

Lire 20 franco di porto  
Agli abbonati a L'aquilone - L. 18

EDIZIONI DE "L'AQUILONE"  
Via dell'Università, 4 - ROMA

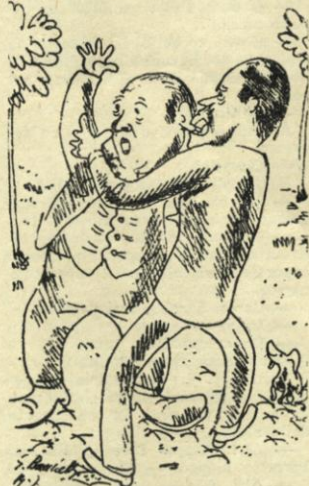


## NOTIZIE STUPEFACENTI

Udite, udite. Milvus di Torino mi ha mandato una lettera che incomincia così: «Ti scrivo per farti noto che il tuo giornale diviene sempre più istruttivo, dilettevole e meraviglioso... Naturalmente, gli ho scritto ringraziandolo tanto per l'informazione.»

Qui vi presentiamo, fotografati a dovere come tutti i grandi personaggi, Barbara Lise e Giarellina che nel 1956 compiranno in aeroplano il giro del mondo senza scalo. Il dottor Lise ha già iniettato su un braccio della figlia nata il giorno di Natale una grande coltura di bacilli antifila.

Voi sapete che un ragazzo di nome Daniele Venturini ha scritto una lettera per in-



durre il pittor Maligno o il pittor Tricheco a firmare un gentlemen's agreement. I due pittori, presenti alcuni testimoni, si sono abbracciati con l'amore qui illustrato da Bacchelli. E' fuori dubbio che dovrà farsi riconciliare io, d'autorità.

Si apprende all'ultima ora che il pittor Tricheco è partito per una... partita di caccia. Ha portato con sé 365 cartucce a palla, un fucile rubato al regista del film «1860». 1937 cartucce a pallini e una doppietta (la doppietta è un fucile da caccia a due canne,

sparata da un sol uomo). Non ha dimenticato un sacco di provviste. Destinazione ignota. (Disunited Presse).

CERVO VOLANTE - Genova. — Per l'iscrizione alla R.U.N.A. ed alla scuola di aeromodellismo rivolgiti, portando 8 lire e due fotografie (tue beninteso e non di Don Abbondio o di Alessandro Magno) alla Sede Provinciale «Luigi Olivari», vico alla Chiesa della Maddalena, 9/2. L'aquilone ha cominciato, dal primo numero di quest'anno, la descrizione di un modello veleggiatore, semplice e facile da costruire. Spero di veder arrivare qualche abbonamento procurato da te. Ti faccio spedire il supplemento che desideri.

ELICA - Napoli. — Non dire delle sciocchezze. A me interessa tutto ciò che fanno e progettano i miei aeropiloti. Soltanto preferirei che codesti aeropiloti mi scrivessero le loro confidenze a macchina, perché ho cari gli occhi e perché non ho troppo tempo da perdere. Dunque hai il fermo desiderio di entrare all'Accademia di Caserta. Bene. E vorresti, intanto, leggere e fare qualche cosa di aeronautica. Arcibene. Leggi il «Pilota aviatore» di Barbieri (ed. Hoepli) e «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili. Buona idea quella di iscriversi alla R.U.N.A., la quale ha sede, a Napoli, in via Filangeri, 6. Scrivimi presto e dimmi di esporti il progetto napoletano. Capito? Prima che tu vada a Caserta, devi aiutarmi a fare qualche cosa di sensazionale. Napoli: un milione di abitanti. C'è da cavarsi gli occhi con gli stucchi.

G. RAFFAELLE FRANCESCHI - Bologna. — La R.U.N.A. stabilirà presto le nuove tariffe per l'iscrizione degli appartenenti all'Opera Balilla e degli abbonati a L'aquilone. A suo tempo potrai leggere sul tuo giornale le decisioni che saranno prese in proposito.

MILVUS - Torino. — Ho letto a Giorgio Bacchelli (detto il Pittor Maligno; ma questa volta no) la storia che mi hai scritta relativa alla bimba che il giorno di Natale piangeva «dietro una cassa perché la mamma non ha soldi per abbonarla a L'aquilone». Incredibile: codesto pittore tanto maligno ha subito detto che l'abbonamento lo vuole offrire lui, alla bambina. Scrivigli dunque due righe, comunicandogli l'indirizzo. Salutami Guidetti. A parte ti mando l'elenco degli abbonati di Torino e 50 copie per la propaganda. Mi raccomando di spendere bene i giornali e il tuo tempo.



Una sensazionale fotografia scattata dal nostro Visconti di Torino. Dovete sapere che sul campo torinese di volo a vela si recano dei giovani appassionati d'aviazione e delle muccherelle in cerca d'erba. Quando gli uomini si stanzano d'avere fra i piedi (o fra le ali) le bestie, tentano di cacciarle via con modi energici. Eccoli qui un ragazzo in gamba, che cavalcava vitelli e aeroplani indifferente. L'istruttore, intanto, fa le consuete segnalazioni.



Leggete le «Notizie stupefacenti» e saprete chi è questa sorridente e dormigliona creatura.

PAOLO DELLA PORTA - Milano. — L'annata 1933 costa lire sei; le annate 1934 e 1935 costano lire 14. Ti faccio spedire 50 copie per la propaganda e i supplementi che desideri. Ti ringrazio degli elogi tributati al mio e tuo giornale. Forza con la propaganda a Milano. Costi le file si ingrossano davvero. Che differenza fra Milano e, per esempio, Napoli!

GIUSEPPE VIGNALE - Alessandria. — Nulla di nuovo, per ora. Non appena uscirà il bando di concorso, verrà certamente pubblicato su L'aquilone. Auguri di bene e ringraziamenti.

FRECCIA D'ACCIAIO - Treviso. — Non ti disperare, ragazzo mio. Tu sai bene che cosa si dice da noi: «Pochi, ma buoni». E noi facciamo volentieri a meno di chi preferisce leggere certi giornali copisti dalle paguole sezioni illustrate degli abdominari americani. (Che ne sarà di Gordon? E di Dick che ne è? E Mary, e Lucy, poverine? «The girls' shoes». Come! non sai che significa «Le scarpe delle bambine»? Sì, le scarpe di Mary e di Lucy, poverine, le quali, col nome inglese, anzi americano, possono darsi più importanza. Ma torniamo a noi). Ti ringrazio di ciò che hai fatto per L'aquilone e vorrei esserti utile in qualche modo. Iscrivendoti alla R.U.N.A. rimarrai ugualmente, e con i medesimi diritti, abbonato a L'aquilone.

G. FURLAN - Milano. — Per Bacco, sei stato grande. Ho piacere che tu sia riuscito o irriverti alla R.U.N.A. di Milano.

LODOVICO GALBIATI - Milano. — Ti ringrazio per le parole di elogio tributate al giornale e alla nostra opera. Ti avverto che sono già state spedite cinque o dieci copie di saggio a tutti i signori presidi delle scuole medie e che in ogni scuola stiamo cercando un corrispondente, e ciò, anche, per espresso desiderio del Ministero dell'Educazione Nazionale. Il ministro Bottai è un uomo in gamba che ha capito anche noi. Naturalmente, noi cerchiamo di essere degni della stima che ci viene accordata. Per esempio: noi non imponiamo mai il giornale a nessuno. I nostri corrispondenti hanno ordini precisi (se le nostre raccomandazioni si possono chiamare ordini): niente pressioni, mai. Mostrare il giornale, consigliare il giornale, decantare le doti; ma mai fare nessuna pressione valendosi dell'autorità. Per frequentare le scuole d'aeromodellismo, bisogna essere iscritti alla R.U.N.A. Ti rimando le due lire, perché devi presentarti tu alla sede della tua città. Ti faccio invio di copie 50 de L'aquilone, com'è tuo desiderio. Sono sicuro che nelle tue mani frutteranno. Ti mando la fotografia che desideri e te ne prometto altre per l'avvenire.

EUGENIO SAVELLI - Palermo. — Manda le 4 lire all'amministrazione avvertendo ben chiaramente che a nome di Zio Falcone ti deve essere fatta la concessione speciale per

gli arretrati di cui hai bisogno. Ti mando 50 copie per la propaganda che tanto gentilmente ti offri di fare. Mi dispiace che tu abbia picchiato il gatto responsabile della rettura del tuo aeromodello. Spero che tu non sia stato troppo violento. Povero micio. Se tu avessi pensato che ci sono al mondo tanti ragazzi che non comprendano l'aeromodellismo, tu non avresti picchiato una povera bestia.

P. BORIANI - Bologna. — Non posso svelarti certi segreti. Supplementi e numero arretrati ti sono stati già spediti.

MARIO DEL VESCOVO - Roma. — Il numero del nostro conto corrente è segnato sulla prima pagina del giornale (più bello d'Italia, come dici tu, e come dicono tanti altri ragazzi). Sono momentaneamente sprovvisto di cartoni della R.U.N.A. Spero che il col. Gandolfi si muova nuovamente a pietà.

FRANCO MARIOTTI - La Spezia. — Benvenuto. La R.U.N.A. è al N. 1 della banchina Revel. Ti verrà spedito l'elenco degli abbonati della tua città.

GIORGIO BONSI - Firenze. — Ti faccio spedire ciò che desideri e pubblico, in altra pagina del giornale, la tua lettera, che tengo come un contratto firmato. Scrivimi spesso e ti tieni informato sugli sviluppi della vostra attività. Attendo anche delle bellissime fotografie.



Questo è Giarellino, di cui si parla nelle «Notizie stupefacenti».

MARIO LANDI - Verona. — Ho appreso da te che sei una persona intelligente e quindi sento il dovere di congratularmi (c'è mancato poco che non ti schiaffassi nelle notizie stupefacenti, perché trovare un ragazzo intelligente non è facile... Adesso sentirai le proteste). Ti mando l'elenco degli abbonati di codesta città. La sede della R.U.N.A. è presso l'Ente autonomo della Fiera di Verona. Uno pseudonimo? Eccolo, proprio adatto per te: *Più veloce*. Dammi il nulla osta per il mio archivio e ricordami di cancellare lo pseudonimo vecchio.

LUIGI ALBINO - Salerno. — Ti mando un pacco di giornali affinché tu possa scatenare una vera battaglia propagandistica. Giarella risponderà presto.

LIVIO DE MICHELI - Novi Ligure. — Avrai certamente già ricevuto «Il costruttore di aeromodelli». Se lo spazio me lo permetterà, pubblicherò il tuo disegno (proprio per farti piacere).

LUIGI GALBANINI. — Senza il ritardo. Ti faccio spedire i numeri 37 e 38.

KETTY. — No, non mi piace. Anche il barbuto Censore è del mio parere. Scrivi dei racconti con qualche cosa dentro, con un fatto. E cerca di non tirare in ballo le biondine degli aviatori. Forza e coraggio: sai scriverne proprio decentemente, tu. Ti ringrazio e ricambio i saluti.

Zio Falcone

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgerei all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

Disegni aeroveleggiatori vendesi Coccon, Pietro Crespi 10, Milano.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni interamente versati  
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

▲  
Officine Aeronautiche  
Monfalcone  
▼

Apparecchi Cant - Aeroplani ed Idrovolanti civili, militari, per scuola e turismo

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA  
VICENZE DI VITA SOMALA L. 15

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni  
di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine illustrato da un gran numero di fotografie del massimo interesse

L. 12

PRENOTATEVI

inviando vaglia all'Amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche: viale dell'Università, 4 - Roma

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche (Rivista aeronautica - Le vie dell'aria - L'ala d'Italia - L'aquilone - Aerotecnica) sconto del 10 per cento sul prezzo di copertina.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI  
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

AEROMODELLISTI

è uscito

il SUPPLEMENTO al N. 52 che contiene fotografie e disegni in scala del

BREDA 15

AEROPLANO E IDROVOLANTE  
Lire una franco di porto

Il SUPPLEMENTO al N. 21

contiene disegni e fotografie del

FIAT G. 5

e dell'AEROMODELLO «F. C. 1»  
Costa lire una.

Il SUPPLEMENTO al N. 15

contiene:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI; GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE  
GLI SCHEMI DI UN AEROMODELLO ITALIANO  
Costa centesimi 50.

Inviare l'importo in francobolli o a mezzo del nostro conto corrente postale N. 1-20115 all'amministrazione de

L'AQUILONE

ALFA ROMEO SOC. AN. MILANO

MOTORI D'AVIAZIONE RAFFREDDATI AD ARIA

ALFA 125	RC 35	A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 3500 m. . . . . CV. 650 » al decollo . . . . . » 700
	RC 10	A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 1000 m. . . . . CV. 710 » al decollo . . . . . » 800
ALFA D 2 C 30	A 9 cilindri, a stella, con compressore Potenza normale a 3000 m. . . . . CV. 240 » al decollo . . . . . » 270	
ALFA 115 I	A 6 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 200	
ALFA 110 I	A 4 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 130	
COLOMBO S 63	A 6 cilindri in linea Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 130	
ALFA 130 RC 38	A 6 cilindri a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 540 » al decollo . . . . . » 630	

ELICHE METALLICHE IN LEGA LEGGERA "DURALFA",  
A passo registrabile a terra, o variabile in volo

AEROPLANI IDROVOLANTI

SAVIA SIAI MARCHETTI

SESTOCALENDE

# COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

## AUDACIA ITALICA

Nell'ufficio di Mister Thomas Splanger, direttore generale della Compagnia Railroad Transamericana, vi si trovavano due giovanotti di robusto aspetto, dal volto maschio rivelante energia, dagli occhi celesti, sognanti, stranamente contrastanti con quello duro e arcigno del direttore, poco dissimile da quello degli altri suoi compatrioti.

I due giovani erano italiani, Raimondo De Giorgi e Mario Gambi, entrambi al servizio della Compagnia come piloti incaricati della sorveglianza della linea; il loro compito era di sorvegliare la ferrovia nei tratti montani, affinché non si verificassero interruzioni per frane, nevicate, ed impedire assalti ai treni da parte di bande di predoni che ancora si annidavano fra le montagne.

Stavano appunto ricevendo ordini, quando il telefono squillò bruscamente, Mister Thomas staccò il ricevitore: «Pronto: — Come?... Ma non è possibile... non fate sapere nulla... sì, bisogna provvedere... mi avvertirete...». Riattaccò il ricevitore e si allontanò abbandonandosi su una poltrona. Il suo volto era bianco, pallido, ora rosso fuoco e le sue contrazioni, ora violente ora nervose, annunciavano il suo stato d'animo che poteva presumersi parossismo della disperazione e dello spavento. I due giovani si guardarono. «Cosa poteva mai essere accaduto?», si chiedevano essi con sguardi interrogatori. Splanger tutto riacquistò il suo sangue freddo e facendo segno ai due compagni di avvicinarsi, disse loro:

— Ho ricevuto ora una brutta notizia: mi hanno comunicato che il treno la «Freccia d'argento», l'orgoglio della Compagnia Railroad, è stato assalito dai banditi che approfittando di un rallentamento, sono saliti sulla locomotiva e imbavagliati e legati al macchinista ed il fuochista. Li gettarono sulla scarpata, ma questi riusciti a liberarsi dai legami dettero l'allarme. Bisogna fermare il treno, ma come fare? — aggiunse con tono disperato.

— Il treno correndo a 140 all'ora, a qual punto sarà?

— Vedremo subito — interruppe De Giorgi avvicinandosi ad una grande carta appesa alla parete. — Il treno è stato assalito mezz'ora fa a Waston — ed indicò il punto — Ora dovrebbe trovarsi — e senò col dito il percorso frastagliato della linea — qui: bene — esclamò — in questi paraggi vi è una serie di colline per cui il treno è obbligato a rallentare più della metà la sua marcia per via delle numerose curve. Col nostro apparecchio tra un ora l'avvisteremo.

— Ma come farete poi? — interruppe mister Splanger.

— Per ciò non abbiate paura, fidate di noi. Vieni Mario, — e trassero per un braccio il compagno. — Arriverete, mister Thomas, di buon umore aggraveremo tutto. Senza attendere una risposta dal direttore, che la costernazione e lo stupore paralizzavano, i due coraggiosi giovani saltarono sopra un'automobile e si diressero a tutta velocità verso il vicino campo d'aviazione ove era rievocato il loro velivolo.

Qualche minuto dopo un agile apparecchio montato dai due giovani, coi timoni dipinti dai colori di Roma, giallo e rosso, e con un bel fascio litorale sulla fusoliera, emblemi che avevano fatto sorridere ironicamente i meccanici dell'aeroporto; con un rugito formidabile del motore correa sul campo per alzarsi con una elegante impennata. I piloti mantenevano una quota piuttosto bassa, per non perdere di vista alcun particolare del terreno.

Proseguendo il volo, arrivarono ai primi contraforti delle colline; seguendo la strada ferrata, si cacciarono in una gola incassata fra alte muraglie rocciose; in quel luogo bisognava fare veri prodigi di abilità perché il vento incalciato fra le rocce aumentava la sua forza e scoteva l'apparecchio come fosse di carta. I due aviatori erano continuamente sbalottati in una gigantesca sarabanda; ora pareva che la montagna stesse per precipitare loro addosso, ora erano sollevati di colpo per poi ricadere in un vuoto fino a pochi metri dalle rotaie; per fortuna, quella danza così rischiosa durò poco, altrimenti avrebbe messo a dura prova la loro resistenza. Finalmente sboccarono in un ampio pianoro ed

in lontananza poterono scorgere la «Freccia d'argento», che, scintillando ai raggi del sole, da quell'altezza aveva l'apparenza di un mostruoso rettile che strisciasse in cerca di preda.

Andava a piccola velocità, come tanti altri convogli e nulla dava ad indicare che fosse in potere di banditi. In breve lo raggiunsero e cominciarono a volteggiare sopra abbassandosi quasi a sfiorarlo. Dai finestrini apparivano le teste dei viaggiatori attirati dal rombo del motore; qualcuno sventolò il fazzoletto in segno di saluto e dopo avere contemplato per un po' l'apparecchio, si ritirarono. Evidentemente nulla di anormale aveva svegliato fino a quel momento l'attenzione dei viaggiatori.

I due giovani si guardarono stupiti.

— Ne capisci qualche cosa, Raimondo? — mormorò Mario Gambi attraverso all'acustico.

— Pare che tutto sia normale — rispose l'interpellato — a meno che i banditi vo-

gliano condurre il treno in qualche luogo deserto per depredate con comodo i passeggeri. Passiamo sulla macchina, vedremo subito.

Abbassandosi come un uccello da preda, il velivolo sfiorò la locomotiva; sulla piattaforma ai loro posti due uomini occupati nella manovra si scorgevano nettamente.

— A che gioco giocate, questi banditi, non lo capisco — mormorò De Giorgi — Quei due lì sotto hanno delle facce poco rassicuranti; sono solo in due e occupano il posto del macchinista e del fuochista, e non essendo possibile che in due possano svalligare il treno, penso che avranno dei complici annidati in qualche luogo e li attendono.

— Guarda, — interruppe Mario — cominciano a occuparsi di noi. Difatti sulla piattaforma della locomotiva i banditi cominciano seriamente a inquietarsi della presenza di quell'aeroplano che continuava a volteggiare sulle loro teste e non di-

stoglievano più lo sguardo dall'apparecchio.

— Come faremo a fermarli? — domandò Mario.

— Ho già il mio piano — rispose Raimondo — Abbassandoti sopra il tender ad un paio di metri, mi lascerò scivolare sopra.

— Ma sei pazzo? — interruppe Mario. — Ti ucciderai, ed io non lo permetterò mai; troveremo qualche altra idea meno pericolosa.

— Meglio sacrificare una vita che quelle di decine di persone. Ma non aver paura — continuò, battendo una mano sulla spalla del compagno — tutto andrà bene. Siamo italiani, facciamo vedere di che cosa siamo capaci. Ora abbassati e cerca di ridurre la velocità presa poco a quella del treno.

L'aereo lentamente planò, sfiorando quasi la macchina col carrello, Raimondo, stretta la mano al compagno, si alzò dal seggiolino e scavalcò il bordo, si inginocchiò sull'ala e tenendosi stretto ad un montante, lentamente si calò lasciandosi spenzolare nel vuoto. L'aria prodotta dalla velocità lo investiva in pieno facendolo dondolare, mentre il fracasso del motore confuso col rombo del treno lo stordiva e volate di fumo denso e puzzolente prodotto dalla nafta combusta che usciva dal camino lo accecava. I suoi piedi quasi sfioravano il tender, ma non abbandonava ancora l'apparecchio, aspettando il momento buono per cadere.

I due banditi, stupefatti di tanta audacia, erano rimasti interdetti. Ma si riscosero quasi subito: uno di essi, tratta fuori una rivoltella, fece fuoco a diverse riprese, ma per fortuna i sobbalzi del treno in corsa fecero deviare i proiettili che si perdettero nel vuoto. De Giorgi non attese più, aprì le mani e si lasciò andare, istintivamente chiuse gli occhi e si razzomitolò cercando di cadere meglio che potesse.

Un urto formidabile lo fece rimbalzare sulle lamiere e rotolò con le membra indolenzite in un anzolo. Mentre si aspettava di sentirsi sbalzare via dal convoglio nella folle audacia del suo gesto, s'accorse invece di avere esattamente calcolato il luogo del suo «atterraggio» come disse fra sé, mentre si rialzava tutto intontito. Con suo sommo stupore, sentì che il convoglio rallentava per poi riprendere tosto la sua corsa che si fece più accelerata mentre una sinistra rivista risuonava minacciosa e piena di aria deserta. Avvicinandosi cautamente alla piattaforma, vide con sommo stupore che era deserta. Un pensiero balzò nella sua mente, i banditi vedendosi rovinato il piano, erano fucelati vendicandosi in una maniera terribile e per impedire loro di inseguirli, non avevano esitato a sacrificare i passeggeri lasciando che il convoglio, trascinato dalla locomotiva senza guida, corresse come un mostro pazzo verso la catastrofe. Tutto questo passò come un lampo nel cervello di Raimondo: bisogna fare presto per salvare i disgraziati viaggiatori dalla morte in agguato.

Aggrappandosi a tutte le asperità, tenendosi saldamente per non cadere con tutti gli scossoni che dava il treno lanciato a tutta velocità, riuscì a raggiungere il posto di manovra ed aggrappandosi con entrambi le mani alla leva della pressione, dette tutto controavapore...

Tra fischi e nubi di fumo bianco lentamente il treno arrestò la sua folle marcia. La «Freccia d'argento» era salva, centinaia di viaggiatori erano sfuggiti alla morte, grazie al valore di un giovane audace e generoso figlio di una razza che per secoli dominò il mondo.

Approfitando di un breve spazio libero, Mario, che aveva assistito dall'alto con trepidazione alla folle impresa del compagno, atterrò e saltando dalla carlinga, si precipitò come un pazzo verso l'amico abbracciandolo caldamente, mentre lacrime di commoimento gli rigavano la faccia.

I passeggeri, scesi dalle vetture e venuti a conoscenza dello scampato pericolo, si abbandonarono ad entusiastiche ovazioni bacchiando ed abbracciando, con quella frenesia tutta speciale degli americani quando si entusiasmano per qualche cosa, i due giovani; ma quel che a loro fece più piacere fu il grido d'un «Viva l'Italia» il bel nome fulgido e radioso della loro Patria gridato da centinaia di persone che avevano in breve tempo saputo apprezzare il valore ed il coraggio di questo giovane italiano nato nel clima fascista del Duce.

Alberto Fenoglio

## N.° 3 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ACCADEMIA AERONAUTICA (R). — La R. Accademia Aeronautica fu istituita il 5 novembre 1923 con decreto del Commissariato per l'Aeronautica. Ogni anno la R. Accademia Aeronautica bandisce un concorso fra i giovani in possesso del diplo-



La sede dell'Accademia Aeronautica.

ma di una scuola media di grado superiore, che desiderino intraprendere la carriera di piloti in qualità di Ufficiali A.A. r.n., in servizio permanente effettivo (S.P.E.). L'ammissione all'Accademia Aeronautica è per titoli e per esami. Il Corso regolare ha la durata di quattro anni; al termine del terzo anno, gli allievi sono promossi sottotenenti in S.P.E. e compiono quindi l'ultimo anno di perfezionamento al termine del quale, se idonei, vengono promossi tenenti in S.P.E. A.A.r.n.

Oltre ai corsi regolari suddetti, si svolgono, presso la R. Accademia Aeronautica, altri corsi speciali quali il Corso Superiore di Aeronautica per Ufficiali inferiori A.A., il Corso d'integrazione per sottufficiali, il Corso per Ufficiali Commissari, ecc. La R. Accademia Aeronautica, all'atto della sua costituzione, venne sistemata provvisoriamente presso la R. Accademia Navale di Livorno; nel 1926 fu trasferita al Palazzo Reale di Caserta. Il Corso regolare che si inizia annualmente, prende un nominativo rispondente ai nomi di uccelli, meteore, astri, ecc. I corsi svolti dal 1923 al 1935 hanno preso i seguenti nomi: Aquila, Borea, Centauro, Drago, Eolo, Falco, Grifo, Ibis, Leone, Marte, Nibbio, Orione, Pegaso.

ACCARDO FERNANDO. — Cap. A.A. r.n. nato a Macomer (Nuoro) il 3 ottobre 1899. Ha partecipato alla crociera Aerea del Decennale e per tale impresa è decorato di medaglia d'oro al valore aeronautico.

ACCELERAZIONE. — L'aumento o la diminuzione di velocità che un mobile subisce nell'unità di tempo (per esempio, un

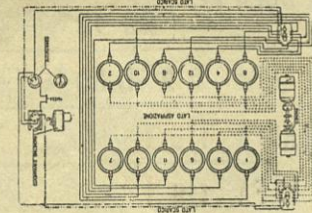
secondo); nel primo caso dicesi accelerazione positiva, nel secondo accelerazione negativa.

ACCELEROMETRO. — Strumento che misura l'accelerazione di un aeromobile in volo.

ACCENSIONE. — Si dice accensione, l'accendersi della miscela (aria-carburante) nell'interno del cilindro del motore che, per tale ragione, viene chiamato a *combustione interna*. L'accensione può essere provocata da una scintilla elettrica prodotta dalla corrente generata da un magnete (v. spinterogeno) — come nei motori a scoppio — ovvero può avvenire spontaneamente, durante l'introduzione del carburante nel cilindro, per effetto dell'alta temperatura ivi esistente — come nei motori ad iniezione o Diesel —. La locuzione vale anche per indicare tutto il complesso dei dispositivi destinati ad ottenere l'accensione.

ACCENSIONE SUSSIDIARIA. — Sistema di accensione che viene adoperata per l'avviamento dei motori di grande potenza. Tale sistema di accensione è indipendente da quello principale; in esso la corrente necessaria per la scintilla viene generata da un *magnetino di avviamento* (v. magnetino di avviamento).

ACCIAIO. — L'acciaio, come il ferro e la ghisa, si ricava dai minerali di ferro (ematite, magnetite, limonite, siderite). Differiscono tra di loro per la diversa percentuale di carbonio in essi contenuto. L'acciaio è ferro che contiene dal 0,10 all'1,5



Schema d'accensione in un motore a 12 cilindri per aviazione.

per cento di carbonio; sottoposto ad un trattamento speciale chiamato *tempera*, passaggio brusco da alta a bassa temperatura) acquista durezza e resistenza. Gli acciai possono unirsi con piccole quantità di altri elementi formando gli acciai aventi proprietà speciali di resistenza e durezza.

(Continua).