

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Ancora molto, caro? - Oh, no...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 4

22 gennaio 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

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

IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE

Nel Galles, in Inghilterra, vive un nuovo Archimede che afferma di aver inventato anche lui il famoso apparecchio capace di concentrare il calore del sole per spedito a volontà sopra un determinato punto con le conseguenze che tutti possono immaginare. L'inventore, che ha settant'anni, si rammarica di non poter vivere abbastanza a lungo per vedere l'umanità finalmente pacificata dal suo terribile congegno (!), la cui potenza sarebbe così catastrofica, da indurre tutti i Paesi a starsene buoni buoni, perché se uno di essi cominciasse a fare la guerra, tutti ne uscirebbero carbonizzati. Sempre secondo quanto afferma l'inventore, il raggio termico diretto, ad esempio, contro una corazzata, la riscalderebbe a tal punto da renderla incandescente, non solo, ma farebbe addirittura bollire il mare entro uno specchio d'acqua considerevole... Naturalmente, tutti gli esplosivi a bordo della nave salterebbero dopo pochi istanti; il raggio micidiale colpirebbe anche gli aeroplani in volo e li brucerebbe come tante mosche.

E così potrebbe continuare all'infinito l'elenco delle diverse maniere di usare l'apocalittico congegno del settantenne gallesse.

Ora, chi di noi non ricorda di aver pensato a qualcosa di simile, nell'ansia delle avventurose letture giovanili, per sistemare in quattro e quattr'otto i nemici dei nostri eroi in pericolo? Io personalmente ricorro sempre ad una magica macchinetta eguale a quella dell'odierno inventore; anch'essa concentrava i raggi vendicatori dove volevo io. Ma posso dire che la mia ira si placava subito dopo la vittoria; anzi, utilizzavo molto spesso la macchinetta per fare scherzi di ogni genere. Immaginavo, ad esempio, di concentrare sopra una città durante l'inverno un calore addirittura tropicale. Poi aspettavo che tutti gli abitanti, esterrefatti da quel fenomeno stagionale, avessero gettato via i loro cappotti, le loro maglie ed indossati i vestiti estivi, per girare all'improvviso l'interruttore del meccanismo e far ripiombare di botto quei disgraziati nel pieno inverno. Ed io mi divertivo un mondo a sentire i loro starnuti ed i loro colpi di tosse.

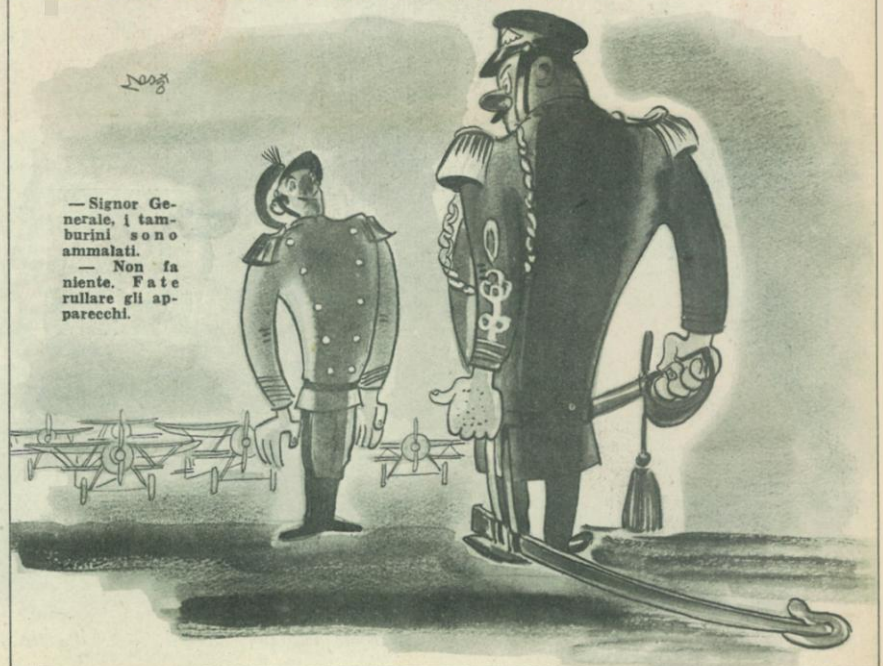
Adesso, però, che la fantasia dovrebbe essere divenuta realtà per merito dell'inventore inglese, bisogna pensare seriamente ai ripari. E quantunque le intenzioni di costui siano pacifiche, pure c'è sempre il pericolo che l'apparecchio vada a finire nelle mani di qualche incosciente. Dunque, si

volerà di notte, quando il sole non c'è, a meno che il diabolico gallesse non abbia anche pensato di concentrare in un determinato punto tutta... l'oscurità della notte. E se tutta l'oscurità viene concentrata in un posto, vuol dire che altrove ci sarà di nuovo il sole ed allora siamo da capo. Insomma, è un bell'impiccio, porca miseria!

In America, come tutti sanno, i ladri sono motorizzati. Abbiamo adesso, fresca fresca una notizia che ci dice che in questo stesso paese i bravi ladri si sono aeroplanizzati; anzi, per essere maggiormente precisi, pallonizzati. Sentite questa. A S. Francisco, due ladroni possedevano un magnifico pallone: un pallone serio: da Coppa Bennet. La storia non dice se questi due ladri, che erano anche fratelli, lo avessero rubato: il certo è che l'unico loro avere era costituito dal detto magnifico sferico. Una notte, alzatisi in volo, si lasciarono andare dove li trasportava il vento; che, in questo caso, era un alleato prezioso. Il pallone fu in questo modo portato diritto diritto sulla cima di un grosso grattacielo. I ladri non si perdettero d'animo: uno di essi cautamente legò il pallone e si calò nel più vicino appartamento. L'altro fratello attendeva, incappucciato e infreddolito, nel pallone che dondolava dolcemente nello spazio. Il primo ladro, fatto il colpo mancino sotto la forma di abbondante argenteria preziosa, ritornò sulla cima del grattacielo. Il pallone, però, compreso il brav'uomo che si trovava dentro, non c'era più. Era avvenuto che il vento, da docile alleato dei ladri, si era trasformato in loro asperissimo nemico: aveva, infatti, spezzato l'ormeggio e spinto il grosso sferico chissà dove. Il secondo ladro, carico di pacchi e di ceste preziose, ebbe un attimo di smarrimento; si riprese subito, però; ritornò su i suoi passi e andò difilato a svegliare il signore, la casa del quale pochi minuti prima aveva accuratamente svaligiata. Pur di uscire dalla sua scabrosa situazione, si decise a raccontare tutto, il signore, — fortuna di certi ladri! — era un aviatore americano che si interessò vivamente all'avventura dei due ladri in pallone, al punto di proporre all'altro ladro appiedato, di andare col suo aereo all'inseguimento dello sferico perduto nel buio della notte. Il pallone fu trovato, allo spuntare dell'alba, che navigava ancora verso il Sud con il brav'uomo tranquillamente addormentato nella navicella...

L'IMBONITORE

STRANE AVIAZIONI



— Signor Generale, i tamburini sono ammalati.
— Non fa niente. Fate rullare gli apparecchi.

NOZIONI DI ARTE MILITARE AEREA

IL FATTORE GEOGRAFICO

Una organizzazione aeronautica può essere paragonata, nei riguardi delle manifestazioni offensive, ad una colossale artiglieria capace di sparare a distanze pari al raggio d'azione dei velivoli da bombardamento.

Il velivolo con il suo carico di bombe può essere assimilato al proiettile, o, meglio, alla « salve » (come si chiama l'insieme dei colpi contemporaneamente sparati da una batteria); la base aerea, cioè l'aeroporto, può essere considerata la batteria che « lancia » il velivolo.

Ora, dato per un certo tipo di velivolo da bombardamento un raggio di azione, per esempio, di 1000 chilometri, è chiaro che l'ampiezza complessiva della zona che può essere battuta, bombardata, con tale velivolo, dipende dalle posizioni che si hanno disponibili per piazzarvi le batterie, ossia per sistemarvi gli aeroporti.

Per fissare le idee riferiamoci al caso concreto dell'Italia e consideriamo un velivolo da bombardamento capace di lanciare un carico di bombe di 2000 kg. a distanza di 1000 km. dall'aeroporto di partenza, rientrando quindi alla propria base. (Incidentalmente notiamo che il nostro « S. 79 » ha recentemente dimostrato di poter compiere questa impresa volando alla velocità media « primata » di 468 km.-ora.

Se noi non potessimo disporre che delle sole basi metropolitane, situate cioè, nella penisola e nelle isole (Sicilia e Sardegna), la zona battuta dal sopra ricordato velivolo da bombardamento sarebbe quella indicata nella cartina 1.

Disponendo invece anche del territorio libico e delle Isole Egèe, la zona battuta assume l'ampiezza dimostrata nella cartina 2.

Considerando infine anche il territorio etiopico, la zona complessiva battuta diventa quella riportata nella cartina 3.

Si vede dunque quanta importanza rivesta, ai fini delle possibilità aeronautiche, il possesso di territori coloniali o, comunque, di punti di appoggio opportunamente ubicati nei teatri di operazione che interessano.

La questione delle basi aveva, ed ha, molta importanza, anche nella marina, per ragioni analoghe se non identiche, a quelle cui si è ora accennato per l'aeronautica.

Infatti anche la nave, pur operando (come il velivolo) in un ambiente al di fuori della terra, ha bisogno (sebbene meno frequentemente del velivolo) di tornare alla terra (cioè ai porti) per rifornirsi e per riacquistare in

genere la sua potenzialità offensiva esaurita o diminuita o menomata.

In proposito si ricorda il capitale valore strategico, nel campo esclusivamente marittimo, sempre attribuito a quelle basi inglesi del Mediterraneo, come Gibilterra, Malta, Cipro, che consentivano alla marina britannica di esercitare un dominio quasi assoluto in questo mare, dove non si affaccia nessun territorio britannico di entità paragonabile a quella delle Nazioni mediterranee vere e proprie, quali l'Italia, la Francia, la Spagna, ecc.

L'avvento dell'arma aerea, a parte il fatto che ha gravemente interferito nel potere navale derivante dal possesso di determinate basi, ha esaltato l'importanza della disponibilità di territori ai fini della loro utilizzazione come sedi di basi aeree.

Per continuare nei riferimenti con la marina, si può osservare che mentre non tutti i territori possono essere agevolmente utilizzati come basi navali — occorrendo per questo l'esistenza di porti veri e propri, forniti o ricavabili da particolari configurazioni della costa, per cui i porti stessi risultano in numero insufficiente in molte zone — negli stessi territori è praticamente possibile quasi sempre costituire una base aerea, un aeroporto, sia terrestre sia marittimo.

Per esempio, la Libia, con uno sviluppo costiero di circa 2000 km., offre pochissimi punti utilizzabili come basi navali, mentre il numero delle basi aeree che vi si possono costituire, in tutta la sua estensione, è teoricamente illimitato.

Sempre considerando la Libia, appare evidente la sua grande importanza ai fini del dominio aereo (e del dominio aeronavale) del Mediterraneo Centrale e Orientale. Infatti le basi aeree libiche, integrate dalle basi aeree metropolitane ed egèe, permettono di battere efficacemente tutto il bacino predetto, come si vede dalla cartina 2.

L'esistenza delle basi aeree libiche permette inoltre di conseguire, in modo relativamente agevole, il congiungimento, per le non sbarrabili vie dell'aria, della Madre Patria con l'Impero, stabilendo così una continuità di valore essenziale, ai fini ideali e pratici, dell'Italia con i suoi territori africani fino all'Oceano Indiano.

Da tutto quanto sopra detto, si vede anche quale importanza abbia, specialmente in una guerra di coalizioni, l'alleanza di Paesi anche militarmente poco potenti, ma occupanti particolari posizioni geografiche ed utilizzabili quindi per piazzarvi le proprie « batterie » aeronautiche.

Il fattore geografico, infine, fa sentire il suo peso determinante anche nel campo dell'aviazione civile.

Si ricordano in proposito, per esempio, le contese politico-diplomatiche fra

le grandi Nazioni aspiranti alla concessione del permesso di costituire nelle isole Azzorre, possesso portoghese, uno scalo per linee aeree transatlantiche Europa-Nord America. **DIEL**

CRONACA BREVE

CON R. DECRETO LEGGE 24 novembre A. XVII è stato istituito il Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) che ha per scopo il controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità. Il Registro Aeronautico Italiano è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'Aeronautica.

NELLE VICINANZE di Londra si sta segretamente perfezionando un nuovo elicottero ideato da Raoul Hafner, oriundo austriaco; la novità e la reale importanza di tale nuovo apparecchio starebbero nella sua alta velocità, che dovrebbe raggiungere i 330 km. all'ora. Questo elicottero ha il motore situato al centro della macchina, che aziona tre ampie pale, ognuna formata come una piccola ala, le quali forniscono una forza propulsiva e ascensionale.

IN INGILTERRA è stata costruita una nuova bomba incendiaria detta « Kilo Elektron »; essa contiene una miscela alla termine che sviluppa un calore di circa 2500 gradi e provoca la combustione della vera e propria bomba al magnesio che brucia da 10 a 20 minuti producendo un calore di circa 1300 gradi. Il lancio di queste bombe da bordo degli aeroplani verrebbe effettuato in gruppi di circa 20 alla volta.

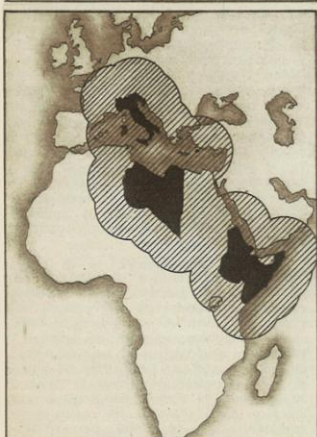
IL TRAFFICO AEREO all'aeroporto di Berlino si è sestuplicato in soli cinque anni; infatti il numero dei passeggeri sbarcati o partiti da quel campo, che era di 33.757 nel 1932, è salito a 190.558 nel 1937; così pure il numero degli apparecchi partiti o arrivati nello stesso aeroporto è salito da 8297 del 1932 a 24.220 del 1937.

PRESSO ALGERI è in costruzione una fabbrica francese di aeroplani, la seconda dopo quella del noto costruttore aeronautico Jean Ligeat. Tale nuova fabbrica si limiterà, per ora, alla riparazione, ma passerà ben presto alla costruzione di aeroplani militari.

IL PROGRAMMA di riarmo aereo dell'Egitto contempla la costruzione di 500 aeroplani, per i quali è prevista la spesa di sei milioni di sterline, e la creazione di una fabbrica di apparecchi.

A CROYDON si fanno attualmente degli esperimenti di torce d'atterraggio a parafina, già sperimentate con successo a Heston. Si tratta di coppe sferiche, il cui bordo è leggermente appiattito e che sono abbastanza pesanti per raddrizzarsi da se stesse quando sono lanciate dall'aeroplano. Con una visibilità notturna inferiore a un chilometro o diurna inferiore a 500 metri, vengono suddivise 25 torce su una linea di 550 metri, e raggiungono risultati di notevole luminosità per l'atterraggio degli apparecchi.

ALLA PRESENZA del Führer, il giorno 8 dicembre 1938 è stata lanciata nelle acque di Kiel la prima nave portaerei tedesca; essa è stata battezzata « Graf Zeppelin » in onore del grande pioniere dell'aviazione germanica. Le caratteristiche della nave sono: stazza 19.250 tonn.; lunghezza 250 m.; larghezza 27 m.; aeroplani imbarcati 40; massima velocità 32 nodi; armamento antiaereo molto notevole.



QUALE COLORE?

Un bel tipo d'americano, un ingegnere di nome (se ben ricordo) Ketcham, ha fatto uno studio seriosissimo e intelligente su un argomento apparentemente frivolo, se non addirittura burlesco. Qual'è il colore, qual'è la linea della cabina che più invita il pubblico a volare?

«Sì, sì; abbiamo capito. Voi fieramente e con gli occhi che sprizzano fasci di scintille, rispondete che, pur di volare, siete disposti a imbarcarvi su un aeroplano anche a forma di cavatappi e color peste bubbonica. D'accordo! Ma qui, ripeto, si tratta del gran pubblico, di quella tale massa di gente un po' pigra, abitudinaria, che vuol trovare qualcosa di più o di diverso della sicurezza, della velocità e del buon prezzo, nel volo. Gente sensibile, dai nervi stanchi. Tanto per cominciare, il geniale Ketcham, che da quasi quindici anni disegna e arreda cabine per i transaerei passeggeri delle maggiori compagnie americane, dichiara senza perifrasi che le cabine sono piccole e scomode, anche nei più grandi apparecchi. L'aviazione civile è ancora bambina e le cabine, più che alla comodità dei viaggiatori, debbono rispondere alle esigenze della tecnica aeronautica. E allora bisogna ricorrere al trucco. Bisogna che la cabina appaia più grande e ricca di quello che è realmente. Come? Ricorrendo a espedienti, mediante un'accorta scelta di linee e di colori.

Avete mai sentito dire, per esempio, dalle donne di casa vostra, che i vestiti a striscie orizzontali *ingrossano* e che quelli a righe verticali *allungano*? Bene: qualcosa del genere si fa per l'interno delle cabine degli aerei civili americani. Bande orizzontali di colore corrono lungo le pareti, non solo, ma queste bande sono composte di sfumature dello stesso colore, per esempio, del turchino, coi toni più scuri in basso e quelli più chiari in alto, verso il soffitto. Questa graduazione di tinte procura l'illusione di una maggiore altezza, mentre la orizzontalità delle striscie allunga notevolmente (in apparenza, beninteso) la cabina.

Ma a quali colori ricorrere? E indifferente scegliere il giallo o il verde? Nossignore. Quando ragioni di clima non consigliano diversamente, è bene usare l'azzurro

e il verde in combinazione col grigio perla. Sono colori riposanti, che conciliano la distensione dei nervi (le lampade notturne delle camerette, degli ospedali e dei treni sono infatti azzurrastre), e tutti sanno che i viaggiatori che volano la prima volta si sentono un po' agitati.

Ho detto: *quando ragioni di clima non consigliano diversamente*. Proprio così. Ci sono colori caldi e freddi. Caldi, il rosso, l'arancione, il bruno; freddi, l'azzurro, il verde, il grigio. I primi richiamano l'idea del fuoco, del sole, dell'arena rovente; i secondi, del mare, del cielo, del ghiaccio, delle nubi. Motivo per cui i costruttori americani si guardano bene dall'impiegare nelle avioilinee dei paesi boreali, apparecchi con cabine tappezzate di colori freddi, e aeroplani con cabine rivestite di colori caldi lungo gli itinerari tropicali. Ed hanno ragione! Il freddo sembrerebbe più freddo e il caldo più caldo. L'uomo è un animale suggestionabilissimo. Verità, questa, vecchia quanto la suocera di Tarquino Prisco.

Premesse queste indiscutibili verità, le trovate del geniale Ketcham non s'arrestano qui. Egli pensa anche alla civetteria delle signore. «Attenzione — egli dice — le donne, negli Stati Uniti, sono più numerose degli uomini e dobbiamo farle volare come passeggeri, se vogliamo aumentare le entrate delle compagnie. Ma a una donna non basta dire che volerà sicura e rapida; bisogna ch'essa sia certa che il suo tipo di bellezza non sfigurerà a bordo; che i suoi capelli o biondi, o bruni, o rossi, o bianchi, s'intoneranno alla tappezzeria. Quindi, triplice cautela nella scelta dei colori.

«Attenzione! Tre volte attenzione! — continua ad ammonire Ketcham — Badate ai riflessi delle ali! La luce rispecchiata dall'alluminio svela crudelmente i cosmetici e i trucchi dei volti femminili. Munite le finestre di cortine di seta turchina o verde che la temperi e ne annulli l'effetto. Una donna che si sia sentita ridicola, non perdonerà mai e sarà una tremenda nemica dell'aviazione per tutta la vita!».

Ed ora a voi, aspiranti ingegneri aeronautici! Non dovrebbe riuscirvi troppo difficile perfezionare le idee del Ketcham per

indurre a volare i vostri riluttanti parenti. Vi getto qualche idea, così, alla rinfusa. Dipingere sulle pareti di una cabina un caminetto col fuoco acceso e un gatto che fa le fusa. Aggiungere magari i profili di tre o quattro signore anziane. Vostra nonna e vostra zia Cleofe certamente si sentirebbero attratte e avrebbero l'illusione di trovarsi, volando, in casa propria in giornata di visita. Una cabina che raffiguri un caffè, con orchestra silenziosa e giocatori di scacchi, immobili e assorti. E' quel che ci vuole per vostro nonno.

Un ginnasio o un liceo in preda alle fiamme... Ah, ma ora che ci penso, è superfluo invogliare voi al volo: anzi, è più opportuno frenarvi.

e. j.

LE VITTORIE DELL'ALA LEGIONARIA

Ecco l'elenco degli apparecchi nemici abbattuti dalla aviazione legionaria a tutto il 1. gennaio 1939:

Apparecchio da bombardamento tipo *Potez*: controllati 14; non controllati 0. Totale 14.

Apparecchio da bombardamento tipo *Martin Bomber*: controllati 46; non controllati 11. Totale 57.

Apparecchio da bombardamento tipo non identificato: controllati 7; non controllati 2. Totale 9.

Apparecchio da caccia tipo *Loire*: controllati 8; non controllati 0. Totale 8.

Apparecchio da caccia tipo *Devoitine*: controllati 10; non controllati 1. Totale 11.

Apparecchio da caccia tipo *Nieuport*: controllati 11; non controllati 0. Totale 11.

Apparecchio da caccia tipo *Spal*: controllati 1; non controllati 0. Totale 1.

Apparecchio da caccia tipo *Boeing*: controllati 4; non controllati 0. Totale 4.

Apparecchio da caccia tipo *Rata*: controllati 209; non controllati 68. Totale 277.

Apparecchio da caccia tipo *Curtiss*: controllati 222; non controllati 32. Totale 254.

Apparecchio da caccia tipo *assalto*: controllati 12; non controllati 0. Totale 12.

Apparecchio da caccia tipo non identificato: controllati 69; non controllati 45. Totale 114.

Apparecchio sesquiplano d'assalto tipo *Bitra*: controllati 9; non controllati 0. Totale 9.

Apparecchio da ricognizione tipo *Breguet*: controllati 18; non controllati 0. Totale 18.

Apparecchio da ricognizione tipo *Pupajagos*: controllati 27; non controllati 4. Totale 31.

Apparecchio da turismo: controllati 4; non controllati 0. Totale 4.

Dirigibili: controllati 2; non controllati 0. Totale 2.

Draken: controllati 1; non controllati 0. Totale 1.

Totale controllati 674; non controllati 163. Totale 837.

Elenco numerico degli apparecchi dell'aviazione legionaria abbattuti in combattimento in dipendenza di azioni belliche, precipitati od atterrati in territorio nemico, alla data del 1. gennaio 1939-XVII. Apparecchi da caccia CR 32 n. 72. Apparecchi d'assalto BA 65 n. 2. Apparecchi da bombardamento S 81 n. 4. Apparecchi da bombardamento S. 79 n. 4. Apparecchi da bombardamento BR 20 n. 1. Apparecchi da ricognizione RO 37 n. 2. Totale n. 85.



Un movimentato ritorno in Patria. — Dopo lunghi mesi di prigionia nella Spagna rossa, è ritornato in seno alla famiglia, accolto festosamente dalle autorità e dalla popolazione di Desenzano, il maresciallo pilota Mario Visconti. Arruolato volontario nella squadriglia legionaria «Asso di bastoni», il Visconti, nel febbraio scorso, era caduto in territorio nemico durante un combattimento. Di lui non si seppe più alcuna notizia e fu dato per morto. A Desenzano furono celebrati riti funebri in memoria del valoroso aviatore. Dopo qualche mese, però, la famiglia fu avvertita che il Visconti, uscito miracolosamente incolume dall'avventura, era stato fatto prigioniero. Attraverso drammatiche vicende che ora ricorda con raccapriccio ma con fierezza, il coraggioso sottufficiale ha potuto lasciare l'inferno rosso e tornare in Patria.

Il servizio aereo Italia-America. — Intanto alla prossima attuazione del servizio aereo Italia-America Latina la relazione di bilancio dell'Ala Littoria fornisce le seguenti notizie: «Nell'inverno 1937 e nella primavera 1938, il primato di Stoppani, il volo dei Sorci Verdi e quello di un apparecchio della nostra Società sulla rotta Roma-Buenos Aires e ritorno, richiamarono l'attenzione dei competenti Ministeri sulla opportunità di concludere la fase di studio e di preparazione generica per un collegamento Italia-America Latina per passare alla organizzazione effettiva della linea transoceanica. Le Società francese e tedesca avevano comunicato l'intenzione di raddoppiare i servizi. Una Compagnia inglese era stata autorizzata a predisporre un servizio atlantico Inghilterra-Africa-Sud America ed aveva iniziato la sua attività preparatoria.

Ritardare ancora non era possibile. Le difficoltà inerenti alla stipulazione degli accordi, alla minore possibilità di contare sul carico postale, ed alle infrastrutture lungo la rotta, avrebbero sempre più ostacolato l'affermazione del servizio italiano, già auspicato ed atteso fin da quando le ali tricolori avevano, con la prima Croce-Ra, sorvolato l'Atlantico Sud. Ministero e Società decidevano così di unire in gruppo gli elementi che avevano avuto campo di studiare e conoscere il problema, accumulando tutte le esperienze dei precedenti voli e dimostrando, se pure ve ne fosse stato bisogno, la intima comunione tra aviazione civile e militare: esse non sono due diverse organizzazioni, ma due diversi aspetti dell'aviazione italiana e fascista. Tra i piloti militari prescelti a dare la loro collaborazione all'Ala Littoria, il Duce, con compiacimento ed orgoglio della nostra Società, ha concesso si trovasse il comandante Bruno Mussolini, il più giovane pilota atlantico».

La guerra dell'avvenire. — Il celebre costruttore aeronautico olandese, Fokker, intervistato dal giornale «Daily Express», così ha manifestato la sua opinione sulla guerra dell'avvenire: «La guerra in Cina e quella Spagnuola non sono che giochi da ragazzi in confronto a ciò che si vedrà il giorno niente affatto lontano in cui le grandi Potenze potranno mettere in linea dai 20.000 ai 30.000 apparecchi. Esse potranno lanciare degli attacchi in massa di 500 aeroplani alla volta, e nulla potrà resistere a questi attacchi».



nel mondo del volo silenzioso

VOLO DI BREVETTO

Ho volato molto poco come passeggero (non voglio dire con questo di aver volato moltissimo come pilota): qualche viaggio sulle linee, per l'aviazione a motore, ed un volo con il famoso pilota tedesco Dittman su un veleggiatore, del Centro di Studi per il Volo a Vela di Darmstadt, adibito ai sondaggi meteorologici: un apparecchio dunque di caratteristiche non troppo elevate. La giornata di novembre, per di più, non si prestava al volo, cosicché dallo sgancio in poi il volo è stato soltanto una planata, con una serie di manovre non del tutto acrobatiche, ma interessanti ugualmente.

La sensazione fu, in paragone dei precedenti voli in aeroplano, che la consistenza dell'aria mi si manifestò chiaramente, come quella di un fluido pesante, non come siamo abituati a considerarla, comunemente, senza peso perché nel nostro corpo si fanno equilibrio le pressioni interne ed esterne.

L'ala era sostenuta dall'aria, come una barca è sostenuta dall'acqua, cosicché era perduto il senso del vuoto, quel senso che in aeroplano proviene dall'inconscia sensazione che l'elica ed il motore soltanto sono la causa del volo, e che la mancanza di essi deve, assolutamente, risolversi in una discesa.

Rimasi da quel novembre del 1935 con il desiderio di volare a vela, non da passeggero, ma da pilota. Poi presi il brevetto a motore, volai, finché si aprirono le scuole di volo veleggiato della R. U. N. A., ad Asiago ed a Sezze.

Fu in quest'ultima che un giorno potei andare per fare il brevetto «C». Ma fui sfortunato, poiché il giorno del mio arrivo fu messo fuori uso l'«Asiago» sul quale avrei dovuto fare le prove. Avevo pochi giorni disponibili, ed insieme con gli altri allievi tentammo di rimetterlo in efficienza. Per quanto lavorassimo, insieme con il personale della scuola, non facemmo in tempo. Bisognava rifare mezza fusoliera; arrivammo alla fine, ma i pochi giorni erano passati. Nel frattempo avevo compiuto alcuni voli a doppio comando, con il direttore della Scuola, sottotenente Padova, su un vecchio biposto che ai suoi tempi andava, ma che ora, riparato più volte e mezzo rifatto, ha preso dei brutti vizi. Uno di questi vizi finì in un campo di fave, che mi si manifestò come il terreno migliore: proporrei che tutti i campi di volo a vela fossero coltivati a fave. I loro gambi resistenti ed elastici danno un atterraggio dolcissimo.

A causa dei vizi dell'apparecchio, ebbi altro da pensare che al volo come cosa poetica. Pensate soltanto questo, che la «cloche» era, al centro, equilibrata: volendo correggere sia una picchiata che una cabrata, che uno sbandamento, la «cloche» scappava a fine corsa e bisognava ritrarla con tutte due le mani. In aria calma era come volare nella tempesta.

Ma ormai la via era cominciata, e non sarebbero mancati che altri due giorni per fare finalmente questo brevetto «C».

Appena fu disponibile un apparecchio, tornai a Sezze, l'estate scorsa: un rimorchio presto, la mattina, per prendere la mano all'«Asiago» e poi l'attesa delle ore propizie alla prova.

Eravamo, quel giorno, in tre a dover fare il brevetto, così dovemmo dividerci le ore disponibili.

Il primo andò su, fece il suo brevetto di una mezz'ora, poi toccava a me. Intanto era venuta l'ora di colazione, ma questa la rimandai a dopo. Non volevo perdere le ore migliori, e volevo approfittare del tempo che gli altri avrebbero impiegato a mensa per volare a mio piacimento.

Un po' di ballo durante il rimorchio: buon segno. L'altro aveva fatto alcune centinaia di metri di quota dopo lo sgancio; avrei voluto farle anch'io, in più della durata.

Un gesto del braccio del rimorchiatore, mi sgancio, una picchiatina, sono in volo da solo: non si tratta più di fare una planata ed un atterraggio nel campo. Si tratta di cercare le ascendenze, sfruttare quanto più è possibile il costone, fare nel più breve tempo esperienza con questo diverso tipo di macchina volante, di salire senza poter tirare la manetta del gas e la «cloche» in cabrata. Il costone è lungo poco più di due chilometri (non arriva a due chilometri e mezzo), a metà del percorso il vento s'incanala in una selletta e l'ascendenza si riduce a niente. Occorre dunque ad ogni ondata e ad ogni ritorno, saltare questa specie di fossato dell'atmosfera le cui rive possono essere rappresentate dalle due ascendenze prossime alle estremità del costone. Bisogna tenersi alla distanza più opportuna dal monte, dove l'ascendenza è più forte. Bisogna tentare di saggiare le termiche. Insomma, fare quanta più esperienza è possibile.

Il distacco è avvenuto circa alla quota dell'abitato di Sezze: una virata a sinistra, e mi dirigo verso Monte Trevi. Il costone è alla mia sinistra: il variometro indica salita, si va bene. L'aria si fa sentire con un fruscio sulle ali, sui montanti. Ecco la selletta, calo, acquisto velocità per rimanere il minor tempo possibile nella zona sfavorevole; eccomi nell'altra ascendenza forte. So-

no a livello della cima del Monte Trevi. Perché non viro finché sono nella ascendenza? E' l'abitudine al motore, che mi fa pensare che la salita debba essere continua: da questa idea sono distolto bruscamente dal veleggiatore, che mi manca sotto al sedile: il variometro indica discesa.

Vira, vira, se no rischi di non entrare nemmeno in campo. Com'è facile anche la virata a destra, senza le coppie di rotazione e gli effetti giroscopici dell'elica che tirano a sinistra (eccola una prima sensazione piacevole). Mi sento veramente padrone, senza pensieri di sorta sul pilotaggio: l'«Asiago» è proprio un apparecchio come si deve, stabile, obbediente, e sale bene nella ascendenza. Infatti riguadagno subito la quota perduta, sono su Sezze, più alto che al primo passaggio; le case sono sotto di me, questa volta, le strade sono deserte perché tutti sono a mangiare. Vado sicuro, diritto, e naturalmente, per la seconda volta, viro troppo tardi, fuori dell'ascendenza. Così di seguito, avanti, indietro. Ogni tragitto è diverso dagli altri: per ognuno una particolarità. Sono le condizioni del vento che cambiano, e cambiano le intensità delle ascendenze.

Faccio un po' di spirale su Sezze, guadagno quota, sento che potrei salire molto di più, ma non mi riesce di sorpassare una certa quota. La spiegazione verrà alla fine. Passa una mezz'ora (credo di essere in volo da un quarto d'ora) poi un'ora, senza quasi che me ne accorga. Qualche esperienza, ogni tanto, fa bene. Proviamo un po' ad aumentare artificialmente la velocità del vento e di sfruttare l'inerzia. Ho abbastanza quota, su Sezze, e mi dirigo verso Monte Trevi acquistando velocità: prima di uscire dall'ascendenza (ormai l'ho capita) una brusca virata, allontanandomi dal costone contro il vento. E' come avere dato pieno motore: le due velocità si sommano, finché dura l'inerzia, il variometro sale notevolmente. Avevo letto una volta uno studio di un sistema simile usato dagli uccelli, grandi veleggiatori, a zig-

zag. E' proprio vero. Che peccato non avere la loro maneggevolezza!

Ogni tanto un colpo, da sotto in su, ad una semiala: appoggiarsi su quel colpo, istantaneamente, con la «cloche» da quella parte. L'apparecchio si è rimesso orizzontale, ed in più l'altra semiala si è portata a livello della prima: è stato come montare uno scalmio. Anche questa è un'altra esperienza. Bisognerà perfezionarla, arrivando a prevenire, con la «cloche», il colpo sotto la semiala.

Intanto bisogna cominciare a tenere d'occhio l'autobus che deve riportare gli allievi dalla stazione, dove stanno mangiando, al campo. Dopo di me deve fare il brevetto un altro debbo riportargli l'apparecchio appena arriva al campo. Ecco che escono, montano nell'autobus. Faccio delle spirali nella termica fra la stazione e le cave di pietra: picchio per abbassarmi, ormai il brevetto l'ho in tasca dopo più di un'ora di volo, ma il variometro sale di più. Ecco perché non mi riusciva di fare quota, prima.

Ero troppo cabrato, non in perdita di velocità nel senso comune, cioè pericoloso, ma in perdita di velocità agli effetti della possibilità di far quota: occorre velocità per salire, ed occorre prendere l'aspetto più opportuno non rispetto all'orizzontale, come in aeroplano, ma rispetto alla componente della velocità orizzontale propria e della direzione verticale dell'ascendenza.

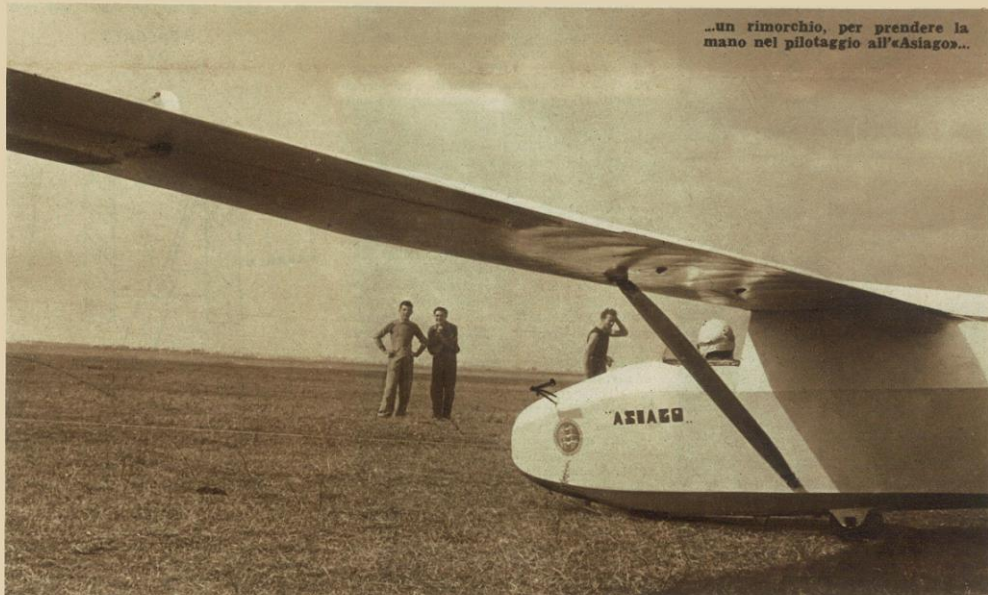
Ho fatto la terza esperienza, la più importante, nella termica: vorrei prolungare la salita, continuare questo nuovo volo, ma l'autobus si è già avviato verso il campo. Devo smaltire parecchie centinaia di metri di quota, e ci vuole tempo: è necessario, proprio, abbandonare le zone buone e scendere. Faccio un ampio giro, poi degli ampi S fra la stazione e il campo, a 50 metri di quota ce ne sta un altro, anche a 30 posso farne un ultimo, mi porto a distanza giusta dal campo, a 15-20 metri di quota e mi dirigo diritto all'atterraggio. Ecco lì davanti il limite del campo, tiro i diruttori, mi abbasso rapidamente, poi li lascio richiudere.

L'«Asiago» riprende il suo volo normale, ma ormai è a terra, sul pattino. La terra è dura e secca, ma nell'ora e mezzo di volo ho sentito, per la prima volta, che l'aria è un fluido consistente, che c'è veramente l'atmosfera, della quale tutti sanno, più o meno, le caratteristiche, la formazione, i moti ed i fenomeni, ma della quale soltanto con il volo a vela si riesce ad affermare la vera essenza.

Un'ora e mezzo mi è sembrata così corta.

Riguardo il costone, si tratta di poco più di due chilometri, non arriva a due chilometri e mezzo di lunghezza: ma quante cose si possono osservare, quante cose si possono imparare, in così breve spazio.

GIORGIO BACCHELLI



...un rimorchio, per prendere la mano nel pilotaggio all'«Asiago»...



Adriano Bacchetti, costruttore di questo veleggiatore, assicura che il modello ha tre baionette verticali in alluminio e che ad ogni urto le semiali si staccano dolcemente come per magia. Dati costruttivi: Ap. 2,08, allung. 12, Eff. 25



Il veleggiatore « Verr. 25 » (ap. 2,30, peso per dmq. grammi 23) costruito da Vero Verroni, qui presente



Ed ecco Loreti di Roma, allievo di Vero Verroni

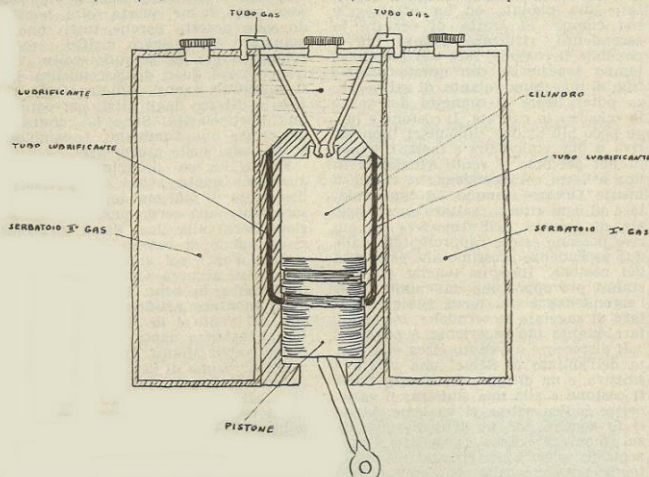


L'aeromodelista Enzo Carpini, che è stato il primo classificato alle eliminatorie fiorentine della scorsa estate

La bottega dell'inventore

Da molti anni compiliamo la «Bottega dell'Inventore», e abbiamo fatto la conoscenza di parecchi strani tipi colpiti dalle più svariate manie. Chi ha seguito questa nostra fatica, avrà potuto farsi una idea delle bizzarrie del mondo, popolato di persone il cui cervello ragiona in maniera del tutto originale. Veramente non mancano, ogni settimana, progetti più o meno mirabolanti inviati da ogni parte d'Italia, ma purtroppo la grande maggioranza di questi progetti non merita nes-

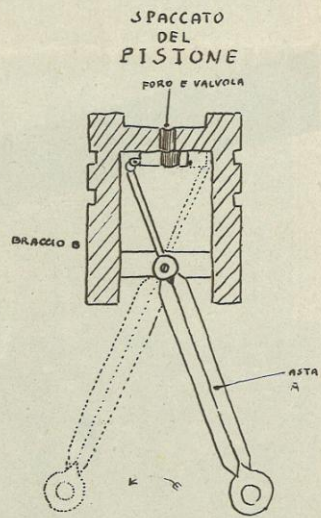
viene raccolta soltanto dal diametro dei due tubi di immissione del gas. Ecco in che consiste la mia invenzione, con la quale verrebbero eliminati candele, carburatore, carburante liquido, ecc., togliendo al motore un peso considerevole che potrebbe essere compensato da una maggiore quantità di gas compresso e quindi da una durata di funzionamento lunghissima. Avete capito? Cosa c'importa più dei motori a benzina o dei motori ad olio pesante, se il nostro «Rompiscatole» ha sem-



suna attenzione, a causa della povertà delle idee esposte.

Ultimamente un bel tipo del quale, per non provocare il suo rossore, non diamo il nome ma semplicemente lo pseudonimo sotto cui egli molto propriamente si è voluto nascondere — pensate un po', «Rompiscatole» — ci ha mandato uno strano progetto di uno strano motore con una ancora più strana didascalia. Sentite come ce lo descrive: «Il motore vero e proprio è costituito da un cilindro di metallo con alette di raffreddamento, entro il quale scorre il pistone. Al di sopra del cilindro vi è il serbatoio per il lubrificante in cui due tubi sboccano nella parte interna del cilindro in basso, in modo da trovarsi in corrispondenza delle scanalature del pistone quando questo si trova nella posizione indicata nel disegno. Nella parte superiore del cilindro immettono due tubi collegati con i serbatoi sistemati al lato del cilindro stesso dove sono contenuti due gas compressi. Allorché il pistone, dopo la prima esplosione (chissà poi come avverrà questa esplosione!) risale, la biella apre una valvola situata sulla testata del pistone e collegata alla biella con il braccio B. Il gas esploso viene quindi espulso verso il basso attraverso il foro praticato nella testata del pistone. Quando questo risale nelle pareti del cilindro, la biella assume la posizione tracciata e si prepara a ridiscendere, costretta dalla seconda esplosione. Senonché, a questo punto, un'altra valvola che nel disegno manca riapre i due tubi del gas provocando una seconda esplosione. Movendosi il pistone la valvola viene automaticamente richiusa. La quantità di gas occorrente per l'esplosione

plificata con tanta facilità tutti i complicati accessori che i costruttori si ostinano a voler montare sui motori per com-



plicarli, allo scopo di confondere le idee di quei poveri motoristi che debbono riuscire a farli funzionare? «Rompiscatole»

ha semplificato tutto. Ha ridotto il motore alla più semplice espressione di un cilindro e di un pistone che funzionano da sé. Quali saranno i gas, per di più compressi, che intende usare, egli non ce lo dice. Sembra che questi due gas, quando vengono posti a contatto, debbano esplo-



dere, ma anche ciò «Rompiscatole» non dice. E non ci dice neanche come fa a regolare la miscela dei due gas nel cilindro. Mah! Troppe cose non dice «Rompiscatole», e noi preferiamo non chiedergliele. Soltanto, forti della nostra bontà, lo perdoniamo oltre che del progetto, anche delle tre lettere scritte per sollecitarne la pubblicazione.

Ci sono altri progetti di motori dovuti ad altri strani tipi. Sono progetti degni di quello del buon «Rompiscatole». Uno è dovuto ad un certo Lino Sartori di Venezia, che modestamente riconosce di aver scoperto, con questo suo progetto di motore, il moto perpetuo in maniera molto semplice, usando, cioè, l'aria liquida. Ecco come lui risolve la situazione:

«Verso la coda dell'apparecchio si colloca una macchina che toglie all'aria il suo gas e il suo calore e la riduce in liquido (sic!). Nella parte anteriore dell'apparecchio, invece, un serbatoio che porta l'aria alla temperatura esterna. La grande pressione così prodotta può essere sfruttata con uno stantuffo come nei treni».

Strano discorso, vero? E più strana ancora è la conclusione che è la seguente: «Allora non resta altro che cambiare i serbatoi degli aeroplani con tanti termofori». Cosa siano poi i termofori lo saprà solo l'aquilotto veneziano, il quale ci chiede ad ogni buon conto delle informazioni che ben volentieri gli forniamo. Vuol sapere, per esempio, che cosa sono quella specie di alettoni situati sull'ala nelle due parti vicine alla fusoliera e che vengono abbassati durante l'atterraggio. Mi sembra che ognuno di voi abbia capito che si tratta degli alettoni di curvatura, che hanno la funzione di ridurre la velocità di atterraggio.

Inoltre l'aquilotto ci chiede a che nazionalità appartengono quegli apparecchi che egli vede qualche volta atterrare sull'aeroporto di Venezia e che hanno come immatricolazione civile due lettere: O K, seguite da una lineetta e da altre tre cifre. Si tratta semplicemente di aeroplani civili cecoslovacchi che l'estate scorsa gestivano la linea Venezia-Praga in unione con la società «Ala Littoria».

Non crediate, però, che il buon aquilotto veneziano sia il solo ad avere scoperto il moto perpetuo applicato all'aviazione. Passiamo ad un'altra regione dell'Italia e vi scorgiamo un altro strano tipo dallo sfavillante nome di Fausto Gioia. Questi vive a Milano e si contenta di applicare il suo moto perpetuo soltanto agli aeromodelli. Osservate il disegno che ci ha mandato e rileverete anche la minuziosa cura con la quale egli ha voluto dare un nome a tutte le parti del suo aeroplano, temendo forse che qualcuno possa scambiare un timone di direzione con un'elica, o viceversa.

La sua spiegazione è la seguente. «Si carica il serbatoio attraverso la valvola A. Il modello parte. Durante il volo l'aria nel serbatoio diminuisce di pressione. Però attraverso l'imbuto B sistemato a prua entra dell'altra aria che la porta attraverso la valvola C dentro il serbatoio che in tal modo rifà il pieno. E il motore così non si ferma più».

Vi pare?! E' più semplice del motore di «Rompiscatole». Ma sappia, il glososo Fausto che la pressione del serbatoio impedirà all'aria esterna di entrare per la valvola C semplicemente perché l'aria in esso contenuta ha una pressione maggiore di quella dell'aria esterna. O crede che il motore gira per opera divina? Non sa che il lavoro del motore è proprio questione di sbalzo di pressione tra l'aria del serbatoio che trova comodo uscire spingendo i pistoncini del motore?

E per oggi basta coi motorini...

ING. SOFISTICO

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuazione dai numeri precedenti)

Si riportano queste larghezze perpendicolarmente ad un asse $Y_2 Y_2$ tracciato a fianco e si otterrà la vista di fianco della pala.

Seguendo alla lettera questo procedimento, si vedrà che la larghezza reale della pala tende, in prossimità del mozzo, a divenire di valore infinito; per cui, tenendo conto di ciò che in pratica si è constatato, e cioè che effettivamente la parte dell'elica che lavora è l'ultimo terzo della pala, si potrà stabilire una larghezza 1) del mozzo e raccordare i suoi punti estremi con il profilo della vista di fianco, senza però variare l'angolo della pala, ossia mozzandone le sezioni più prossime al mozzo.

Lo spessore 1) del mozzo si stabilisce a piacimento; ma consigliamo di non farlo mai minore del diametro d del mozzo stesso.

nima e massima dell'origine dei raggi sull'asse base XX , punti A e B , dal punto di intersezione coll'asse base $Y_1 Y_1$ (Fig. 73). I raggi intermedi dovranno avere origine in punti del segmento compreso fra A e B , e distinti fra loro proporzionalmente alle distanze fra le sezioni delle pale.

Il procedimento grafico rimane identico a quello spiegato per l'elica a passo uniforme.

Nella figura 74 riproduciamo il disegno di un altro tipo di elica a passo uniforme, dal quale risulta come sia egualmente facile ricavare anche lo sviluppo della pala, cosa molte volte utile per il controllo, durante l'esecuzione, dell'esattezza reciproca delle pale.

Per la lavorazione dell'elica ci atterremo al sistema più facile, cioè a quello per il quale non occorrono installazioni speciali e sagome di con-

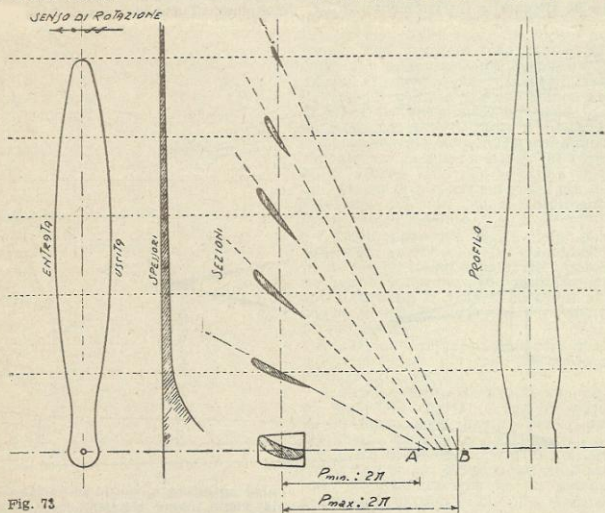


Fig. 73

quanto abbiamo ora esposto si riferisce ad un'elica a passo uniforme. Volendo invece disegnare un'elica a passo vario, si procederà, sì, nello stesso modo, ma si dovrà modificare l'origine dei raggi che determinano gli

angoli di inclinazione delle sezioni. Perciò, stabiliti il passo massimo e quello minimo dell'elica, si prenderanno questi valori: P_{max} e P_{min} , che dovranno essere entrambi divisi per 2, o, 6,28, per ottenere la distanza mi-

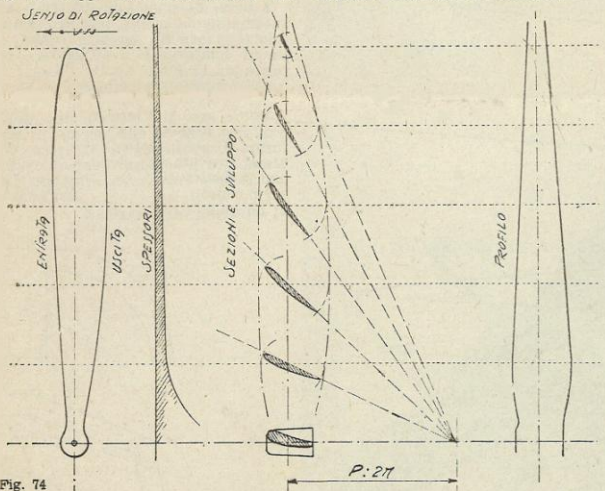


Fig. 74

Disegnata l'elica nella forma e dimensioni desiderate, si devono riprodurre e ritagliare su cartoncino le due sagome, della vista di fronte e della vista di fianco.

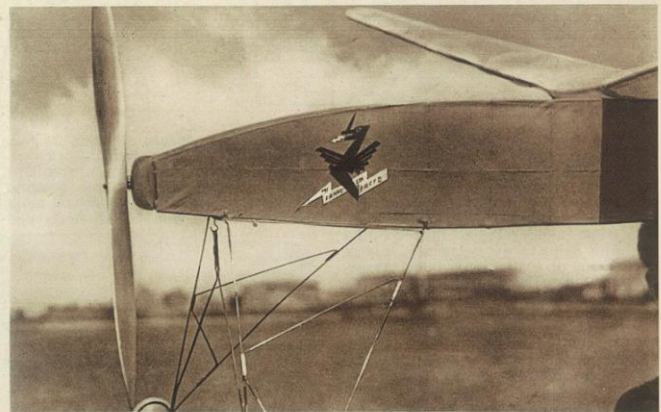
(Continua).



Aeromodello con un motorino a scoppio « Giglio » (costruzione italiana) realizzato da Picardi della R.U.N.A. di Firenze



Una bella schiera di aeromodellisti italiani di Tunisi



Su un modello delle ultime gare eliminatorie di Livorno, Elio Colombo ha dipinto un'insegna della gloriosa Aviazione Legionaria



« Per volare, vola », scrive Ivo Vicari di Bologna, presentandoci il suo aeromodello « M. V. I. 3 », che ha l'apertura alare di cm. 105 e la lunghezza di cm. 65



La possibilità di ottenere in Italia dei voli di pendio, data la natura collinosa e particolarmente adatta di molte regioni della nostra Penisola, apre nuovi orizzonti al nostro aeromodello ed indirizza la scelta del modello verso quello veloce, robusto e con forte carico alare.

Perfettamente a tali esigenze risponde il mio modello «Guidonia GI-10 bis» costruito interamente con materiali nazionali ed a portata di tutti.

Con la costruzione del «Guidonia» derivato da un altro tipo superato da quest'ultimo, ha voluto realizzare un modello di costruzione relativamente facile, rispondente alle esigenze di una eventuale competizione, e dotato di una

stabilità veramente eccezionale. Tali doti assicurano al modello, come è stato provato, un volo regolare anche con forte vento. Particolare cura ho rivolto alla forma della fusoliera, per ottenere una buona penetrazione, e nel contempo assicurare al modello una stabilità di rotta soddisfacente. Inoltre il sistema di costruzione della fusoliera è semplicissimo, ed è stato da me adottato e perfezionato attraverso la costruzione di diversi modelli, uno dei quali è stato riprodotto nelle pagine de «L'aquilone». Nella realizzazione dell'ala ho cercato di assicurare una robustezza tale da prevedere un minimo di rotture.

Le caratteristiche principali del modello sono:

apertura alare	m. 2,00
lunghezza	> 0,80
superficie alare	dmq. 20,8
allungamento	18,1
carico alare	gr.-dmq. 20

Inoltre dal progetto del modello ho ottenuto:

rapporto di planata	21,3
velocità di discesa	m.-sec. 0,26

Come ho detto, la stabilità è ottima anche per il rilevante diedro dell'ala.

L'ala è monolongherone con 14 coppie di cèntine, ricavate da compensato di 3 o 1,5 millimetri. Tali cèntine a struttura piena sono riunite dal longherone in compensato di 3 a 4 mm., a struttura piena, che le attraversa in

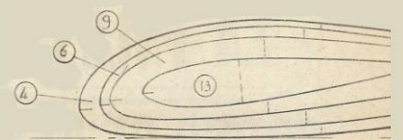
tutto il loro spessore, dal bordo di attacco iniglio di sez. 2 x 5 mm., e dal bordo di uscita formato dal solito listello triangolare piegato a vapore, o da due strisce di impiallacciatura incollate sopra e sotto al bordo. Naturalmente l'attacco longherone-cèntina è realizzato con incastri praticati sia nel primo che nella seconda.

mentre in quelle solidali alle semiali servono per innestarle al longherone, le altre servono per l'attacco a baionetta. Tale attacco è realizzato dallo stesso longherone, che attraverso la fessura della cèntina «2» solidale alla fusoliera, va ad infilarsi nell'altra della cèntina «1». Il profilo alare è vario: biconvesso all'attacco, concavo convesso al centro (Gott. 535), fino a diventare di nuovo biconvesso alle estremità (Naca 0015). La cèntina di attacco ha uno spessore tale da permettere un armonico raccordo ala-fusoliera.

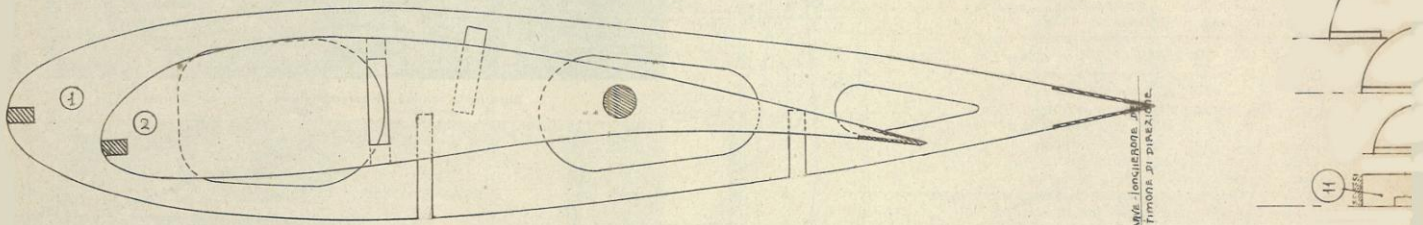
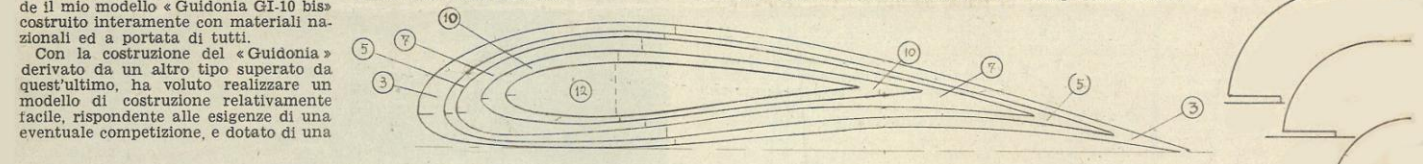
Inoltre l'estremità dell'ala è calettata rispetto al resto dell'ala: ciò si può osservare dalla figura dove sono riprodotte le cèntine «2» - «8» - «11» - «14». Tale figura serve anche per determinare i singoli elementi del piano di montaggio dell'ala. Il bordo di entrata fino al longherone è rivestito con cartoncino o impiallacciatura, così da rinforzare lo scheletro dell'ala che risulta così di una resistenza eccezionale.

La fusoliera di forme svariatissime, è di sezione ellittica, divenendo quasi piatta verso la coda, in modo da raccordarsi gradatamente al timone di direzione, che risulta così in pratica molto ampliato.

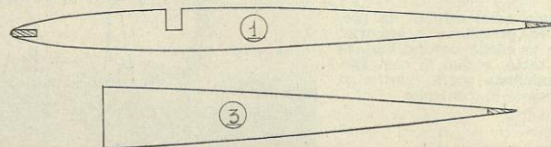
Il profilo longitudinale è mantenuto da una sagoma in compensato di 3 mm. ricavata da una tavoletta di cm. 16 x 70, alleggerita internamente al tra-



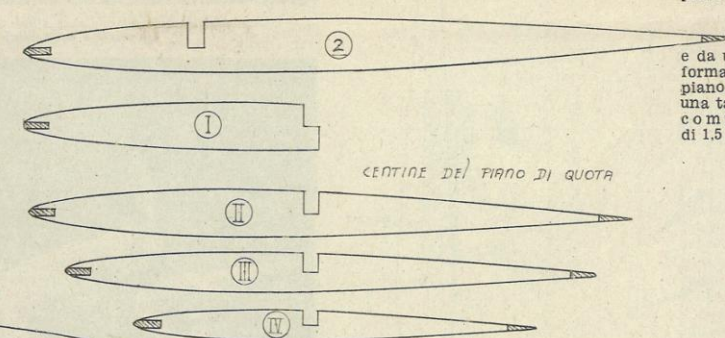
foro. Tale sagoma sostiene una serie di 11 diaframmi ellittici, ricavati senza alleggerimenti di compensato di 3 e 1,5 mm. e porta nella chiglia un robusto pattino con due ganci per il lancio con cavo. Sono in compensato di 3 mm. i primi 5 diaframmi, dei quali il primo è costituito dal musone di prua, formato da diversi strati di compensato di 3 mm. opportunamente sagomati ed incavati, in modo da formare una scafoletta per il piombo di centramento. I rimanenti diaframmi sono in compensato di 1,5 mm. Dal diaframma «6» all'«11», due listelli corrono sui fianchi della parte superiore della fusoliera. Il dorso fino ai listelli (1 x 3 mm.) viene ricoperto da cartoncino o da impiallacciatura in modo da rendere più resistente il complesso. Tutta la



Sono in compensato di 3 mm. le cèntine «1» e le doppie cèntine «2» rispettivamente attaccate alla fusoliera ed alle semiali. Tali cèntine portano un incastro in tutte e quattro nella stessa posizione, con la differenza che



CÈNTINE DEL PIANO VERTICALE



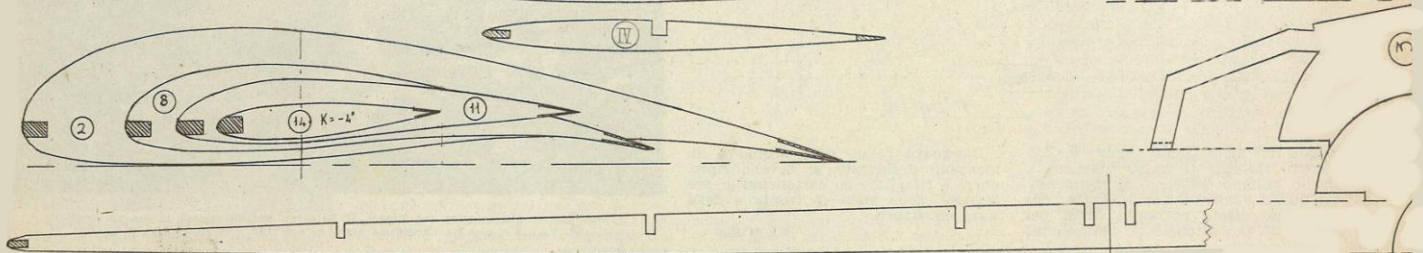
CÈNTINE DEL PIANO DI QUOTA

parte anteriore al bordo di uscita della ala, viene invece ricoperta con impiallacciatura. Nella parte superiore della prua viene montata una capotina in celluloido, in modo da rendere più estetica la forma del modello.

A montaggio ultimato la fusoliera si presenta con due pinne laterali, che costituiscono la parte centrale dell'ala.

I piani di coda sono costruiti separatamente dalla fusoliera. Il piano di quota è formato da otto cèntine in compensato a struttura piena di 15 mm. riunite da un trave longherone in compensato di 3 mm.

e da una sagoma che forma i bordi del piano, ricavata da una tavoletta di cm. 16 x 70, alleggerita internamente al tra-



ELICHE A PALE RIPIEGGABILI

In questi ultimi tempi la tecnica dei modelli ad elastico ha camminato con gli stivali delle sette leghe. Le vecchie teorie si sono rinnovate, sono entrati in gioco nuovi fattori, sono venute fuori nuove formule e nuovi ritrovati; in poco tempo i modelli hanno cambiato aspetto e tendono a cambiarlo ancora in una corsa verso il massimo aerodinamismo e la minima resistenza passiva; tutti gli organi si sono affinati e imbelliti dove è stato possibile e dove non lo è stato, la vergogna è stata tale, da indurli a ritirarsi od a ripiegarsi su se stessi.

Così i carrelli e così le eliche. Le eliche specialmente, che per loro disgrazia non sono suscettibili di riduzioni o di modifiche, sono quelle che hanno subito il maggior numero di applicazioni tendenti a diminuirne la resistenza all'avanzamento a scarica ultimata, e se pur non è ancora detta l'ultima parola, i migliori risultati si sono finora ottenuti con i tipi a pale ripiegabili.

Tale applicazione è quasi sconosciuta in Italia, mentre è molto sfruttata all'estero con ottimi risultati; alcuni aeromodellisti degni di fede, che hanno compiuto serie esperienze su questo sistema, ci dicono che in alcuni casi l'angolo di planata è stato aumentato di quasi il venticinque per cento. La paternità di tale trovata è piuttosto dubbia, essendo nata quasi contemporaneamente in diversi paesi; mi ricordo di averne visto per la prima volta un tipo su di una rivista russa già nel 1936, ma ciò non può naturalmente avere valore assoluto.

L'applicazione più logica delle pale ripiegabili sarebbe la loro combinazione con le eliche monopale, ma i pareri su questa soluzione sono piuttosto discordi, benché la vittoria di Cahill alla coppa Wakefield deponga fortemente in suo favore.

Noi ci limiteremo ad illustrare qualcuno dei sistemi più usati lasciando al modellista la scelta.

Il sistema usato da Cahill alla coppa Wakefield (fig. 1) è oggi in verità il più usato, specialmente per la sua semplicità. La cerniera è composta da laminette di alluminio o di ottone attraversate da un perno ribattuto o saldato a quelle esterne; ha un sistema semplice e pratico poiché non richiede

arresti o simili, ma a parer nostro non è troppo adatto alle nostre eliche, notoriamente più pesanti di quelle americane in balsa, a causa della sua pu-

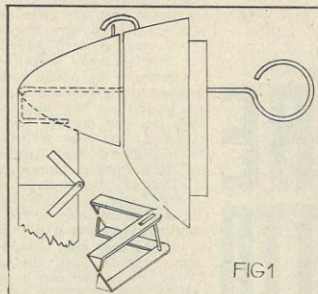


FIG 1

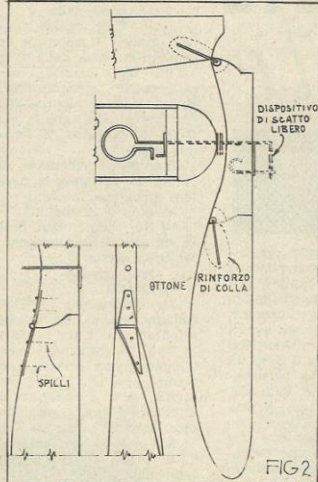


FIG 2

ca resistenza. Altri due sistemi americani sono illustrati in fig. 2, ma anche questi presentano l'inconveniente della fragilità se montati su eliche nostrane, mentre sono adattissimi al caso delle eliche in balsa; non vi è una sostanziale differenza dal tipo di Cahill, ma varia solo il tipo di cerniera.

La fig. 3 mostra invece un tipo tedesco, molto elegante ed aerodinamico, ma che richiede una fusoliera con una vista in pianta molto affusolata

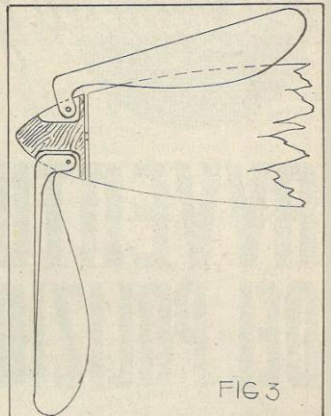


FIG 3

a prua; il disegno è sufficientemente chiaro per richiedere spiegazioni.

La fig. 4 mostra un sistema polacco che ha il vantaggio di essere compatto e resistente e di adattarsi molto bene ai nostri tipi.

E' formato da una lamina di metallo piegata ad U, sul cui fondo poggia un cuneo d'arresto per impedire il ribaltamento delle pale verso l'avanti; un disco anteriore (che può anche essere abbotto) blocca tutto il sistema quando la matassa è in azione; i perni sono in alluminio ribattuti.

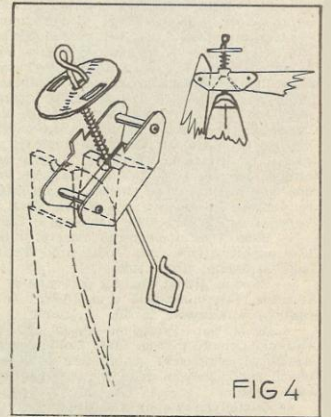


FIG 4

Un altro sistema completamente italiano è stato usato nell'«E.T. 1» (vedi n. 1 de «L'Aquilone» del 1. gennaio 1939) ed ha il vantaggio di essere completamente in legno ad eccezione del perno, e di non richiedere quindi troppa abilità per la costruzione.

UTI

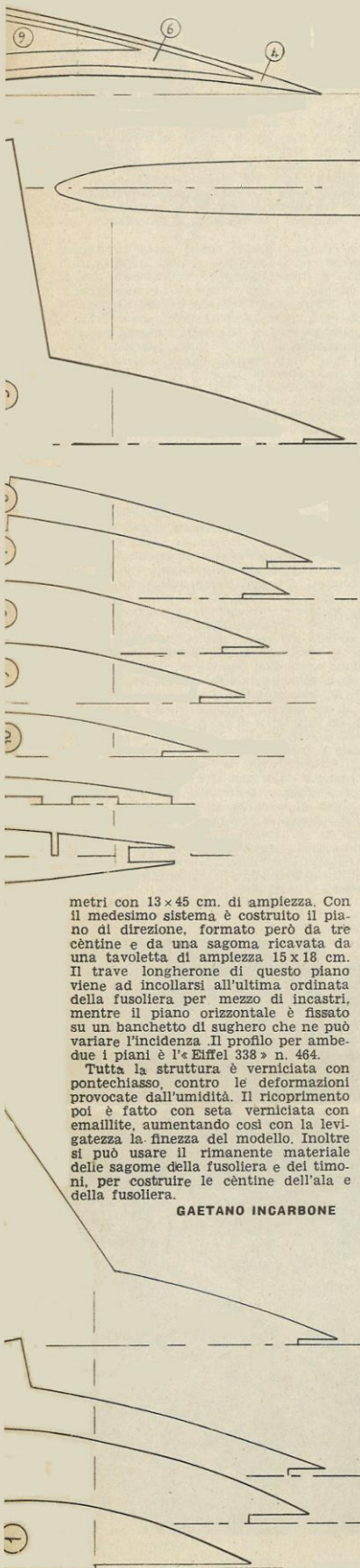
LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

ANGELO SANVITO - Milano. — Il progettista del modello «E.T. 1» ha promesso di soddisfare il tuo desiderio, scrivendo per noi un articolo sulla costruzione dell'elica adattata a quel modello.

DANTE SORBI - Torino. — Ti consiglierai di rastremare un po' meno l'ala, portando la corda di estremità a 10 o 12 cm., e diminuendo la corda massima per avere la medesima superficie. Anche la fusoliera dovrebbe essere un po' più lunga, almeno m. 1,50. Il resto va bene. Per l'attacco e le estremità dell'ala adopera uno qualsiasi dei profili biconvessi che conosci; si equivalgono, più o meno, tutti, ed il centro di pressione è praticamente, per tutti, al 25 per cento.

LUDOVICO ONORI - Roma. — Nei libri da te accennati è spiegato chiaramente il sistema di ricopertura: per la fusoliera la copertura va eseguita in diversi pezzi, ed i lembi di carta esuberanti devono essere rifilati dopo essiccata la colla. Il modello «E.T. 1» è senza tubo. Il calentamento del timone è positivo, poiché questo, dalle esperienze fatte, risulta essere quello più opportuno. Si elimina la tendenza a picchiare, eseguendo un centramento più arretrato.

GIAR.



metri con 13 x 45 cm. di ampiezza. Con il medesimo sistema è costruito il piano di direzione, formato però da tre centine e da una sagoma ricavata da una tavoletta di ampiezza 15 x 18 cm. Il trave longherone di questo piano viene ad incollarsi all'ultima ordinata della fusoliera per mezzo di incastri, mentre il piano orizzontale è fissato su un banchetto di sughero che ne può variare l'incidenza. Il profilo per ambedue i piani è l'«Eiffel 335» n. 464.

Tutta la struttura è verniciata con pontechiasso, contro le deformazioni provocate dall'umidità. Il ricoprimento poi è fatto con seta verniciata con emallite, aumentando così con la levigatezza la finezza del modello. Inoltre si può usare il rimanente materiale delle sagome della fusoliera e dei timoni, per costruire le centine dell'ala e della fusoliera.

GAETANO INCARBONE

Un veleggiatore del torinese Loris Barbisan.



La novella gialla

AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante

Oppio

— Eh, sì, mio caro Ralph! Debbo, purtroppo, ammettere che questa volta i contrabbandieri d'oppio riescono a farla lascia. Sono un mese, dico tre mesi, capite?, che nel territorio degli Stati Uniti entrano delle ingenti quantità di oppio che alimentano le riserve delle «fumerie», e non siamo riusciti, né noi della Procura né gli agenti della Polizia Tributaria, ad avere il minimo indizio. Non sappiamo se si tratta di una banda organizzata o di un individuo che lavora per proprio conto. Ma io, personalmente, propendo più per quest'ultima soluzione, dato che, in qualche modo, avremmo dovuto aver sentore di una vasta organizzazione. Tuttavia bisogna ammettere che complici ve ne siano, perché è difficile immaginare che una sola persona possa ritirare l'oppio in Estremo Oriente, portarlo in America e a Nuova York venderlo direttamente ai tenutari delle «fumerie». Che ne dite?

— Sono anch'io d'accordo con voi sulla esistenza di una organizzazione, così come sono d'accordo con voi sulla soluzione: uomo solo.

— Scusate, Ralph, ma mi pare che vi contraddicete. O esiste l'organizzazione o no. Come potete accettare contemporaneamente le due soluzioni?

— Mi spiego. Penso che esista con diramazioni in Estremo Oriente e negli Stati Uniti una «gang» che si dedica al commercio clandestino dell'oppio, ma penso che il ponte che unisce le due basi sia costituito da una sola persona.

— Quello che dite è giusto. Ma sino ad un certo punto.

— Perché?

— Perché avremmo notato i continui viaggi di andata e ritorno di questa persona.

— In questo ho i miei dubbi, se permettete. Pensate, per esempio, che il traffico clandestino venga effettuato da un giapponese. Come riconoscerlo, travestito e con regolare passaporto falso? Tutti i giapponesi si assomigliano. Anzi, per noi bianchi, tutti i giapponesi sono uguali. Se volessero, potrebbero farvela sotto il naso. Ma piuttosto di perderci in chiacchiere, ditemi che cosa, sino ad oggi, è stato fatto.

— Tutto quello che è umanamente possibile fare in questi casi. E' stata intensificata la sorveglianza doganale così che tutte le merci e tutto il materiale che entrano nel territorio subiscono un rigoroso controllo. Squadre specializzate di agenti sorvegliano in continuazione piroscafi, treni e aerei in arrivo. Le frontiere hanno visto raddoppiarsi la vigilanza. D'accordo con il Ministero della Guerra, un reggimento di fanteria è stato adibito eccezionalmente al servizio di confine. Anche alcuni agenti del servizio segreto sono entrati in funzione. E con tutto questo non siamo riusciti ad avere il minimo indizio.

— Le vetture-letto?

— Ispezionate da cima a fondo. Da tre mesi a questa parte vengono esaminati attentamente persino i materassi delle cuccette.

— E allora?

— Allora ho deciso di ricorrere a voi. Chissà — mi sono detto — che non siate più fortunato voi. Volete tentare?

— E perché no?

Da un mese Ralph Forte — il «poliziotto volante», l'italo-americano idolo delle folle degli Stati Uniti di America — pareva si fosse trasformato in commesso viaggiatore. Da un treno passava ad un piroscalo, dal piroscalo in un aereo, dall'aereo in treno e così via.

Ogni cinque o sei giorni si fermava a Nuova York, ma non per riposarsi: unicamente per osservare i locali

clandestini, le «fumerie» dove un numero considerevole di persone, in prevalenza di razza gialla, si suicidavano lentamente con la terribile droga.

Ma pareva che tutti i suoi sforzi fossero condannati a naufragare miseramente. Non il più piccolo indizio.

Un bel giorno, stanco di questo continuo peregrinare, si rinchiuso in casa sua e rimase ore ed ore a rissamianare con la mente i particolari dei suoi viaggi.

Una breve telefonata alla Procura Distrettuale lo irritò ancora di più.

— Seguita sempre il traffico?

— Sempre, mio caro Ralph!

E lo irritò perché gli parve di sentire in quel «mio caro Ralph» una nota ironica sgradevolissima.

Eppure, poteva dirlo in coscienza, aveva rovistato o fatto rovistare ogni angolo possibile, aveva pedinato o fatto pedinare ogni persona sospetta.

Dove potevano nascondere quell'oppio che così misteriosamente, ma anche così sfaticatamente, veniva introdotto nel territorio della Repubblica stellata?

In treno e in piroscalo, no di sicuro. Non era possibile per due ragioni: che materiale e viaggiatori erano sotto un continuo, meticoloso controllo.

Ma, d'altra parte, anche gli aerei!!

Volle tuttavia tentare ancora.

Recatosi al comando dell'aeroporto civile di Nuova Yersey, ebbe un lungo colloquio con il comandante. La tessera di Ispettore di Polizia gli valse una serie di informazioni complete e una accoglienza cordialissima.

Seppe così che la *Compagnia Transatlantica Americana*, per la linea Sciangai-Tokio-San Francisco-Nuova York, era in *pull* con la *Hakasi Transatlantica* di Yokohama; che il servizio era trisettimanale; che, naturalmente, i piloti della C. T. A. erano americani e quelli della H. T. giapponesi; che i voli erano regolarissimi; che, infine, il materiale tutto, in seguito alle tassative imposizioni date dalla Polizia Tributaria, era sottoposto, sia in partenza che in arrivo, a rigorosa visita.

Dopo il colloquio con il comandante dell'aeroporto, Ralph si recò nelle cabine ad osservare gli apparecchi. Entrò nelle cabine, osservò attentamente ogni angolo. Nulla di sospetto e l'esame, accuratissimo, durò circa due ore.

Ritornato nell'ufficio del comandante e saputo che l'aereo in partenza la mattina dopo era della *Hakasi* si fece prenotare un posto.

— Sino a Shanghai?

— No, sino a San Francisco. Vogliate ancora usarvi la cortesia di farmi riservare un posto per il ritorno con lo stesso aereo.

— Ottimamente.

— Grazie.

La mattina dopo, alle sette, Ralph occupò il suo posto sull'apparecchio per primo, per aver modo di osservare attentamente tutti i passeggeri che salivano.

Non fu difficile il suo compito, perché nel grande trimotore non presero posto che una signorina e due uomini.

Alle sette e dieci precise il personale di servizio, cioè, il primo pilota, il secondo, il marconista e un meccanico, salirono a bordo.

Alle sette e un quarto l'apparecchio decollò.

Il volo procedette regolarissimo ad una quota di 5.000 metri.

Dal suo posto Ralph vedeva comodamente i piloti al loro lavoro, le leve dei motori, il cruscotto con i numerosissimi strumenti di bordo, i paracadute, fissati sotto ai seggiolini, l'apparato della radio.

A un tratto Ralph estrasse di tasca una penna stilografica e un blocchetto per appunti. Forse perché nel serbatoio vi era poco inchiostro, fu costretto a scuotere varie volte la penna verso terra per poter scrivere. Ma anche questa operazione non dovette essere sufficiente, perché rimise in tasca penna e blocchetto e alzatosi, si avvicinò ai piloti per chiedere quanto ancora mancava prima di giungere a San Francisco. Avuta la risposta, ritornò tranquillo al suo posto.

A San Francisco i quattro giorni di sosta gli parvero interminabili. Il tempo pareva non passare mai.

E così le poche ore che durò il viaggio di ritorno.

Fu solo quando l'apparecchio atterrò dolcemente sul campo di Nuova Yersey, che Ralph si sentì nuovamente padrone dei propri nervi.

Dall'ufficio del comandante dell'aeroporto, Ralph, dopo una rapida conversazione col comandante stesso — durante la quale lo pregò di dare disposizioni perché nessuno lasciasse l'aeroporto e nessuno si avvicinasse allo apparecchio — chiamò al telefono il Procuratore Distrettuale.

— Sono io, Forte... Quanto tempo potete impiegare per raggiungermi con la maggiore velocità all'aeroporto? Venti minuti?... Va bene. Vi aspetto. Venite, però, accompagnato da un paio di agenti. Forse ce ne sarà bisogno.

— E' stato l'affare più difficile che mi sia capitato — spiegò Ralph un'ora più tardi al Procuratore Distrettuale. — Non sapevo più da che parte voltarmi per trovare una spiegazione plausibile. Questo dannato oppio entrava negli Stati Uniti, era cosa indubbia, ma da dove? Nasco in quale angolo? Dopo tutte le precauzioni prese, sembrava che fossimo riusciti ad eliminare ed a controllare tutti i posti vuoti. E allora? «Allora — mi dissi — l'oppio deve essere nascosto in un luogo «pieno». Mi spiego. Bisognava ammettere, come presupposto necessario e sufficiente, che il nascondiglio prescelto per il contrabbando fosse estremamente facile. Che l'oppio fosse quasi visibile. Questo perché i luoghi meno sospetti sono appunto i più noti. Secondo punto: questo nascondiglio doveva essere un qualche cosa abitualmente pieno di qualche cosa. Così l'investigatore, sapendo che cosa vi era dentro, avrebbe ommesso di guardarsi. Tutto questo lo avevo capito, ma, confesso che non ero riuscito a farmi neppure una pallida idea dell'oggetto incriminato. Fu una dichiarazione del comandante dell'aeroporto che mi mise sul giusto cammino. E precisamente quella sulla regolarità dei voli, sull'alto indice di sicurezza. Come mai allora i piloti giapponesi avevano in dotazione i paracadute? Perché questo inutile ingombro? Inutile, perché all'atto pratico non avrebbero mai potuto usarlo. E perché era dato in dotazione ai soli piloti? Perché i passeggeri ne erano privi? Così durante il viaggio di andata, pensai bene di contrassegnare i paracadute dei due piloti. E la cosa fu abbastanza facile. Dalla penna stilografica feci cadere alcune gocce d'inchiostro sulle scarpe. Poi, avvicinandomi con una scusa ai piloti, macchiai di inchiostro gli involucri esterni. Due macchioline senza importanza. Durante il viaggio di ritorno potrei constatare che uno solo degli involucri aveva la macchiolina. L'altro era candido. Era dunque stato cambiato. E perché? Per sostituirlo con un paracadute falso. Cioè con un involucro riempito di oppio. Il resto lo sapete meglio di me. Il pilota Tu-mi-shi, il colpevole, s'è guastato a negare, questo è vero, ma credo che se lascerete il paracadute al suo posto e farete attentamente sorvegliare l'apparecchio, potrete cogliere sul fatto un complice: l'individuo che è incaricato di sostituire il paracadute e consegnare la merce a qualche *fumeria*. Chiaro?

CORDOVANCE



...per osservare i locali clandestini, le «fumerie»...

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Vogliate scusarmi, signor presidente — interloquì Vico. Poi, voltosi a don Pepito, fra l'attenzione generale soggiunse: — Vi ricordate, eccellenza, se al momento della mia partenza col colonnello vi consegnai qualcosa?

— Sicuro — rispose il ministro. — Una lettera suggellata, e mi diceste di rendervela al ritorno. Anzi — continuò frugandosi in tasca — l'ho portata qui con me per restituirvela. Eccola. Ha tutto l'aspetto d'un testamento.

— Grazie mille, eccellenza — rispose Zùgoli, poi, consegnandola a don Filomeno, soggiunse: — Vorreste, insigne collega, compiacervi di aprirla e di leggerla ad alta voce?

— Ma... — obiettò Yaveràs, perplesso e diffidente

— Coraggio, non c'è nessun giaguaro dentro!

Don Filomeno lacerò la busta, trasse un foglietto che conteneva poche righe e lesse con voce incerta.

— «Pesadumbre, 16 aprile. Sul punto di partire a caccia di ladri che non sono ladri ed alla ricerca di un tesoro che non si è mosso da Pesadumbre, tengo ad affermare la mia incrollabile convinzione che gli smeraldi sono stati nascosti dal mio amico colonnello Ximenes ed esclusivamente col fine di sottrarli alla capacità altrui. Solo allo scopo di aiutarlo nel suo nobile intento lo seguì in questo inutile viaggio - Vico Zùgoli ».

I presenti erano ancora muti per l'impressione prodotta dalla lettura della sensazionale dichiarazione, che don Filomeno si alzò, pallido e rigido.

Tenendola con la punta delle dita, rese la lettera a Zùgoli, evitando di guardarlo e, volto al presidente:

— Vogliate accettare, eccellenza — dichiarò con voce solenne — le mie irrevocabili dimissioni.

S'inchinò profondamente e, attraversato con passo d'automa il salone, uscì.

CAPITOLO XXXI.

Don Tobias si alzò, imitato da tutti, e fece un cenno a Rodrigo che lo seguì in un salottino appartato.

Qua e là si formarono dei crocchi, i quali commentavano animatamente le rivelazioni udite e i colpi di scena. Zùgoli era specialmente assediato. Tutti volevano saper da lui altri particolari sull'accaduto e le sue previsioni su quanto stava ancora per succedere.

— Ma, signori — supplicava invano il poveretto — vi assicuro che non so nulla di nulla. D'altronde, guardate: — soggiunse accennando alla porta del salottino, che s'apriva — credo che fra un minuto sapremo tutti che cosa pensarne.

Don Tobias era apparso sulla soglia tenendo per mano Rodrigo che appariva pallido e commosso.

— Currìto — ordinò il vecchio — spalanca il balcone; E voi, signori — soggiunse, rivolto agli ospiti — seguitemi.

Con una grande acclamazione gli armati bivaccanti nel parco accolsero il presidente quando, al riflesso delle fiacole e delle lampade, si mostrò, circondato dallo stuolo delle autorità e degli ospiti.

— Gente di Huasteca! — gridò don Tobias con la sua esile voce, quando il silenzio fu ristabilito.

— Non è giusto che un paese giovane e irrequieto come il nostro abbia per capo un uomo vecchio e stanco come me. La mia opera, la mia giornata è finita! Da questo istante rinuncio al potere; lascio la presidenza della repubblica!

Sorse un grande clamore che poteva essere interpretato come di affettuosa protesta.

— Ma che dite, eccellenza! — mormorò garbatamente qualcuna delle personalità più vicine. — Siete ancor giovane. Sarebbe un vero lutto per l'America intera.

— Tobias, non ci lasciare! — urlò una voce tra la folla. — Ti vogliamo tutti bene.

— Sì, me ne sono accorto in questi giorni — masticcò fra i denti il vecchio, sorridendo malinconico.

— Non ci dare il generale Tunancia! — gridò un altro.

— E' meglio una tua vecchia ciabatta.

— Ascoltate, genti di Huasteca! — riprese don Tobias; poi, riunendo quanto più poté di voce, gridò con solennità: — Invito il popolo huastecano, le autorità nazionali e le rappresentanze dei governi esteri a riconoscere in don Rodrigo Ximenes, mio figlio adottivo, uomo onesto e soldato

prode, il nuovo presidente della libera repubblica di Huasteca e capo supremo delle forze armate, al quale, per primo, io rispettosamente m'inchino.

E il vecchio, unendo l'atto alle parole, curvò il capo canuto di fronte al giovane ufficiale che, incapace per la commozione di spiccar sillaba, l'abbracciò strettamente.

Sorse dal parco un immenso clamore d'entusiasmo. Le grida di «Viva Ximenes!», «Bravo Rodrigo!», si mescolavano agli spari di gioia. Più tardi si seppe che quel rumoroso giubilo aveva causato due morti e quindici feriti, mentre in tutta l'insurrezione non vi erano stati che cinque contusi.

Frattanto, sul balcone, le autorità si alternavano nel felicitarsi col freschissimo presidente.

— Bravo, bravo, ragazzo mio! — esclamò don Pepito. — Son proprio contento. Ma, mi raccomandando, non essere così spendaccione! Siamo rovinati, te l'assicuro!

— Non dubitate, amico, non spenderemo i soldi che ci sono e ne fabbricheremo degli altri.

— Oh, benedetto! Questo sì che si chiama parlare!

— Eccellenza! — mormorò il capitano Estampòn, accostandosi a sua volta. — Sono proprio contento che non saprei esprimere...

— Ah, Joselito! — fece sorridendo Rodrigo. — Mi è stato parlato bene di voi, caro... colonnello!

— Ah!... Oh... Eh! — balbettò Joselito, ebbro di felicità. — Scu... scusatemi... Vado a cucirmi i galloni! Viva il presidente Ximenes! — urlò con voce rauca, scendendo in due salti lo scalone, e si perdette fra la moltitudine che si pigiava nel parco

— Ehi, dove andate, Vico! — esclamò brusco Rodrigo afferrando per la manica Zùgoli che cercava di battersela inosservato.

— Scusate, eccellenza! — mormorò questi con affettata comprensione. — Sono tanto stanco e vorrei andare a dormire nella pace della mia casetta. E' proprio necessario che vi faccia le mie congratulazioni? Le congratulazioni vanno a Huasteca, non a voi!

— Esagerato! Andate pure a dormire, se volete, amico mio; ma domani siate puntuale al vostro posto di lavoro.

— Che lavoro? Mi spaventate, eccellenza: voglio riposarmi, io.

— Tanto per cominciare, tollererò solo in pubblico che mi chiamate eccellenza; e questo, solo perché vi chiamerò eccellenza anch'io.

— Eh? — gridò Zùgoli facendo un salto.

— Niente. E' il titolo che vi spetterà nella vostra carica di ministro degli interni e capo della polizia.

— Ah, no! Sentite, Rodrigo; — protestò calorosamente Zùgoli. — Assolutamente non posso. Voglio riposarmi, v'ho detto, e...

(Continua).

ENZO JEMMA



...Viva il presidente Ximenes!...

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE SECONDA

I bombardatori,

X

Aquila abbattuta

(continuazione dai numeri precedenti)

Il sergente Romagnolo, col collo traforato da una pallottola, si abbatte sui comandi, ed il tenente Della Cella sente con terrore di non governare più la macchina.

L'aquila è colpita a morte!
Mentre intorno i nemici inseguono e caprioleggiano, sparando ancora qualche colpo sull'immane cadavere che cala precipitosamente, l'apparecchio tricolore scivola furiosamente verso terra.

Alcuni cavi di manovra sono stati spezzati, e non è possibile padroneggiare il Caproni.

La macchina, terribile combattente alato che aveva osato tutto quel ch'era osabile per ritrovare il proprio nido, con un moribondo ed un ferito a bordo, lorda di sangue e traforata da centinaia di ferite, precipita.

I due vivi, immobili ed impotenti, gli occhi sbarrati sulla terra che sale con una fulmineità spaventosa, attendono la fine.

Nell'aria il corteo dei vincitori urla e sghignazza con l'ansito dei suoi motori, e ferma intorno alla gran macchina che piomba una strana lugubre cornice.

La terra è sempre più vicina, la terra è sempre più minacciosa...

Gli occhi sbarrati dei sopravvissuti vedono ogni cosa farsi più netta, emergere dalla lontananza che la deformava e la nascondeva, balzare violentemente incontro ad essi come a percuoterli...

I motori urlano ancora... I timoni si agitano disordinatamente... Le strutture vibrano furiosamente... L'aria è tutto un sibilo, uno stridilo, un urlo...

La terra è balzata su, su, su...
Tocca!

Uno schianto formidabile, il tacersi improvviso dei motori affondati nel terreno, lo scroscio delle ali, della carlinga, del carrello, della coda spezzati, abbattuti, affastellati disordinatamente...

Un silenzio lugubre, pauroso.
Poi il gemere sommosso e insistente delle vite sepolte sotto quella cascata di frantumi.

Dei rottami un cadavere, due feriti ed un contuso sono estratti, ma l'aiuto non viene da mani fraterne.

Al sopravvissuti alla fine dell'aquila tricolore è serbata la prigione. Al morto la tomba.

A tutti, imperitura, la gloria.

XI.

Colpo in pieno

A Ternova gli accampamenti di truppa ed i depositi di viveri e munizioni hanno procurato l'onore d'esser meta d'un gruppo di Caproni. Nei foschi giorni della guerra la vicinanza di truppe e di materiali è, per le città, una palma di martirio.

Nel mattino grigio di quel 9 settembre 1917, le sagome dure e lineari dei Caproni si sono delineate nel cielo, si sono avanzate rombando, ed hanno portato sulla regione il saluto terribile della guerra.

Per i bombardatori la spedizione non è stata affatto tranquilla.

Sulla strada di Ternova sono scaglionate numerose batterie antiaeree, e fin dai primi minuti di volo sul territorio nemico, il saluto sonoro e terribile delle bocche da fuoco ha fatto tremare i volatori.

I Caproni, resi ancor più pesanti e goffi dal carico di bombe che grava le loro carlinghe, hanno tuttavia proseguito sulla rotta designata, decisi a mettere sull'obbiettivo tutti i quintali di alto esplosivo che hanno a bordo.

Danzando sull'aria squarciata dalle granate, cercando con improvvisi cambiamenti di quota e di direzione di evitare i proiettili ruggenti nel cielo livido, sono pervenuti su Ternova.

Rombanti, solenni, terrorizzanti con la loro massa enorme e maestosa, sono passati, in due ondate successive, sull'obbiettivo, lasciandovi cadere le bombe. Gli ordigni di distruzione si sono sparpagliati un po' dovunque, hanno sfondato la terra, sconvolto le zolle, spacciati gli edifici, dispersi gli uomini...

Al grigiore dell'atmosfera mattinata, leggermente soffusa di bruma, s'è unito il denso fumigare dei crateri improvvisamente aperti, il polverone pesante, ondeggiante incerto nell'aria, e ricoprente lentamente ogni cosa.

Il compito è assolto.

Alleggerite, ormai più agili, le macchine riprendono senz'altro la via del ritorno. Le carlinghe puntano verso la terra italiana, lontana, invisibile, ed i motori rimbano sonoramente, quasi intonando una canzone di gioia.

Spargiati pel cielo, i terribili volatori ritornano.
Dietro ad essi la rovina, il terrore, forse la morte, signoreggiano Ternova.

Ma gli austriaci non hanno disarmato. La facilità con la quale gli apparecchi italiani hanno raggiunto l'obbiettivo li ha, anzi, esasperati, poiché adesso sparano disperatamente, con rabbia, riempiendo tutta l'atmosfera di scoppi, di schianti, di laceramenti.

Gli aviatori non se ne preoccupano molto. L'artiglieria antiaerea? Bah! E' fatta apposta per buttar via le munizioni!

Difatti gli apparecchi abbattuti dall'artiglieria si contano sulle dita, e sarebbe ridicolo il pensare di dover proprio aumentare di qualche unità la brevissima lista.

Il volo procede, con quell'agile schermaglia ormai quasi istintiva per scivolare fra bomba e bomba. Nelle carlinghe tutti sono tranquilli.

Ed ecco l'inaspettato.
Il Ca 4060 vola un pochino più indietro degli altri. Ha a bordo come piloti il sergente Remitti ed il tenente Buttini; osservatore il tenente Pacetti; mitragliere il soldato Farnesi.

Tutti tranquilli a bordo, fra quel rugginare di schegge e quello schiaffeggio di vortici e di ondate improvvise.

Il Caproni «balla», ma quei bombardatori sono già abituati a questo genere di «ballo», e non cessano di sorridere pensando: «Ve l'abbiamo fatta, ed ora ce ne torniamo a casa in barba vostra!».

Ma c'è l'inaspettato.

Un cavallone d'aria, un vortice, un urlo, una mazzata scuotono spaventosamente il Ca 4060. Una nube spessa, pesante, oscura avvolge l'apparecchio, e prende alla gola gli uomini con il suo odore acre e caratteristico di esplosivi nitrati. Una vampata livida ha illuminato le strutture e i volti, ed una

ventata sibilante di acciaio ha investito la macchina.

Lo scoppio, l'urto, il balzo si sono confusi in un insieme istantaneo e terrificante, ma pure i sensi smarriti dei volatori hanno percepito schianti, sibili e fremiti insoliti nella macchina.

Con gli occhi lacrimanti e l'animo teso dall'angoscia, gli uomini interrogano l'oscurità che il fumo acre ha creato tutto intorno all'aeroplano.

Attimi d'angoscia, dominati dall'ansare soffocato dei motori e dal sibilo affannoso delle eliche, poi la nube si dirada e gli occhi possono vedere.

Vedere ed inorridire.

A pochi palmi dalla carlinga, sotto l'ala sinistra, una granata è scoppiata; qualcosa che un artigiere avrebbe definito «un colpo in pieno», con quella relatività di definizione necessaria in chi ha dimestichezza con le capricciose bocche da fuoco.

Il colpo ha avuto conseguenze orribili.

Il pilota di sinistra, sergente Remitti, ha ricevuto in pieno parecchie schegge, ed è abbandonato, immobile, diaccio, contro il fianco della carlinga. Il suo sangue scorre, e goccia, per gli innumerevoli buchi che costellano il pavimento della carlinga, nell'atmosfera. Il suo corpo, che va irrigidendosi, preme sui comandi e quasi il immobilizza.

A prua il tenente Pacetti è sospeso nel vuoto, ché le schegge hanno asportato completamente il piano d'appoggio, e aggrappato alla struttura metallica che ancora resiste, sbarra gli occhi nel vuoto che si apre sotto i suoi piedi.

L'ala inferiore sinistra è maciullata, e tuttavia, per un prodigio che tiene insieme i lungheoni con poche centine, la cellula resiste ancora e non si sfascia. Anche il carrello è intaccato e vacilla, con spostamenti accentuatissimi.

Come si regge ancora quell'aquila mutilata? Che cosa la sostiene? Quale miracolo le permette di volare ancora?

E tuttavia vola.

Il tenente Buttini, le mani increspate sul volante, vede, sente che la macchina regge ancora, che reggerà forse per diverso tempo ancora.

Guarda in giù: gli austriaci sparano sempre, ma i colpi sono più radi e lontani. Di sotto c'è il suolo nemico.

Oh potere andare avanti, più avanti, di là!

I motori ansano con le eliche schegolate, ed il Caproni si regge. Forse si potrà andare di là...

Ma di colpo il muso dell'apparecchio si abbassa, e la macchina scende precipitosamente.

A. SILVESTRI

(Continua).



IL DUCATO DI MODENA

5 cent. verde, col punto dopo la cifra del valore:

CNET. 5	1250	1000
CENI. 5	1500	1100
CENT. 5	750	550
CENT. 5'	250	200
CENT. 5	650	450
CENT. 5	250	200
CENT. 5	300	250

10 cent. rosa, senza punto dopo le cifre del valore:

EENT. 10	2000	1800
CENT. 10	1100	750
CENT. 0	2000	1800
CNET. 10	350	500

10 cent. rosa, col punto dopo le cifre del valore:

CENT. 10	400	500
CENT. 10	350	700
CENE. 10	350	700
CNET. 10	250	350
CE T. 10	2000	1800
CENT. 10'	350	450
CENT. 10	300	400

15 cent. giallo:

CENT. 15	1000	700
CENT. 15	—	650
CENT. 15	—	350

25 cent. camoscio:

CENT. 25	500	400
C	700	—
CENT. 25	1800	—

40 cent. celeste:

CENT. 40	—	2500
----------	---	------

40 cent. azzurro, senza punto dopo le cifre del valore:

CENT. 40	700	550
CENT. 40	—	1000

40 cent. azzurro, col punto dopo le cifre del valore:

CENT. 40	250	350
CENT. 40	250	450
CENE. 40	350	500
CNET. 40	180	250
CENT. 4c.	250	500
CENT. 40	—	3000
CENT. 40	180	350
CENT. 40	250	400

1 lira, bianco:

LIRA. 1	550	—
LIRA. 1	100	2300

L'11 giugno 1859 fu proclamato a Modena il Governo Provvisorio che durò sino al 18 marzo 1860, giorno in cui Vittorio Emanuele II sanciva l'annessione proclamata con il plebiscito dell'11-12 marzo.

MAURITIUS POSTOFFICE

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

Leggete

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO
di ENZO JEMMA

Edizione di lusso, 240 pagg., 30 disegni L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell' "Editoriale Aeronautica Lire 18 - Per i versamenti servirsì del C. C. P. n. 1-24718.



POSTA aerea

Nella di Trento. — I miei corrispondenti irmano le lettere, sempre. Quando ciò non avviene, io mi rifiuto di rispondere. Soltanto raramente faccio finta di non essermi accorto della lacuna... Detto questo, ringrazio vivamente per le gentili parole con cui hai voluto lodare la mia attività e il mio giornale. Sì, i ragazzi (tanti, tanti: forse più di venticinquemila) mi amano, perché io li amo, li seguo nei loro sogni, nei loro progetti, e nei loro successi. Non capisco perché si debba fare tanto mistero attorno ad un fatto tanto semplice e innocente com'è quello di leggere «L'aquilone». Proprio non capisco. Conosco Trento e un poco anche le montagne del Trentino. Io sono un villico palustre (così un tempo firmavo su un giornale della Val Padana), ma amo tanto la montagna. Un tempo ho fatto addirittura una passione per le Dolomiti. Spero che scriverai in futuro meno misteriosamente. Ti ringrazio degli auguri, anche a nome dei miei collaboratori.

Padre Zoldan, Oderzo. — Quando leggerai queste righe già i tuoi (e miei) piccoli amici saranno in possesso del giornale. Ti ringrazio della preziosa collaborazione e degli auguri, che ricambio con vivo amore.

Silvio Pantano, Rovereto. — Poi che dici che vesti sempre di azzurro e vuoi, prima che ti accoppi, che ti appioppi uno pseudonimo, ti appiccico questo: *Lui solitario*. Il Lui, e non lui pronome. È il nome che gli eretici danno ad un uccello azzurro un po' più piccolo di una tortora. Ti assicuro che il Lui canta, anzi suona come un zufolo. Ed ora, ti dico, prorogo la tua condanna di qualche mese. Vedremo se riuscirà a fare qualche cosa. Il non riuscire a convincere qualcuno che *L'aquilone* è un giornale straordinario sarà segno che: o tu sei un uomo senza nessuna personalità, o *L'aquilone* è il giornale più stupido dell'universo.

Ido Vicari, Bologna. — Pubblico in questo numero una delle tue fotografie. Alla tua domanda numero due io rispondo: un buon paio di occhiali. Ho fatto il conto: i tre mesi scadono il 24 gennaio. Quindi la mia risposta è in anticipo di ben 48 ore.

Adriano Bacchetti, Padova. — Pubblico una delle due fotografie del magico modello con le baionette verticali. Sono contento che il giornale ti piaccia e prendo atto del recapito. Spero che qualche brontolone legga queste righe.

Vero Verroni, Roma. — Pubblico la tua

fotografia e quella del tuo allievo, Auguri per la tua carriera aeronautica e per la tua vita militare. Spero che rimarrai sempre il fedele amico che sei sempre stato e che, anzi, diffonderai *L'aquilone* fra i tuoi camerati.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Vicenza. — Non mi occorre la partitolaraggia, descrizione di te stesso che mi hai inviato, perché io venissi a conoscere il tipo che si nasconde sotto il poetico pseudonimo di «Aquila Bianca». So e sapevo da prima che si tratta di un buffo tipo: un intrigante messere che ce l'ha con Falchettaccio perché Falchettaccio è famoso, che vuoi fare dello spirito senza riuscirci e che riesce a farlo quando non lo vuol fare, che ogni tanto raduna gli aeromodellisti vicentini per fare loro sensazionali rivelazioni sul numero di «1» contenute in una tale pagina de «Il Costruttore di aeromodelli», che strepita e urla quando non gli si risponde troppo velocemente, che ha una gran voglia di diventare popolare, che si dà un gran daffare ma che sino ad oggi non è riuscito a metter su che tracciccoli male starnazzanti, e che ciò nonostante è simpatico ed intelligente. L'amico «Aquila Bianca» ha ideato adesso di far cadere in trappola Crivello dandogli da tradurre un'ipotetica pergamena a lui pervenuta attraverso tempestose vicende, dopo essere stata vergata da un famoso filibustiere, «uno di quei filibustieri della Malesia». E qui, caro «Aquila Bianca», ti dai la zappa sui piedi: i filibustieri, infatti, coraggiosi avventurieri di ogni Nazione che nei diciassettesimo secolo resero utilissimi servizi a parecchi Stati europei, non hanno mai respirato l'aria della Malesia. La Tortue, infatti, l'isola base di questi fuorilegge, si trova nel Golfo del Messico, e precisamente nel numeroso gruppo delle Antille. Il sunnominato Crivello, quindi, in base a tale constatazione, ti restituisce la pergamena, rifiutandosi di tradurla, perché sarebbe fatica inutile, essendo falsa. Forse gli accadrebbe ciò che accadde a quell'egittologo che, dopo aver speso trent'anni della propria esistenza intorno alla traduzione di una scritta faraonica incisa in clima ad un obelisco, riuscì a leggere «scemo chi legge». Un bel caso, no? Naturalmente si trattava di un obelisco falso. Caro «Aquila Bianca», mi accorgo ora che ti ho scritto una lunga lettera senza averti ancora detto nulla di importante. Beh, ma anche tu mica hai fatto delle comunicazioni importanti. Sì, mi hai descritto te stesso, ma siccome io ti conoscevo già... e poi c'è l'affare della pergamena, *fastidio*. Andiamo dunque al nocciolo, come si disse quel verme quando nella polpa della pesca si cominciò a sentire

poco sicuro. Il nocciolo, caro mio, è questo: l'amicizia è fatta, ci siamo dati la mano (metaforicamente, s'intende) e ora aspetto una tua lunga lettera, che mi parli dell'attività venticinque e dei tuoi modelli. Anche di altro, se credi, ma non di pergamene, per carità!

Luciano Cavazzale, Valenza. — Sono lieto che la mia risposta ti abbia soddisfatto. Il velivolo al quale accenni doveva essere senza dubbio un «B.R. 20». Di' a tuo cugino che gli scongiolo senz'altro l'iscrizione a quella scuola per corrispondenza: se ha buona volontà, otterrà assai di più studiando da solo, mantenendosi, naturalmente, nei limiti prescritti dai programmi ministeriali. I soldi che avrebbe dovuto spendere per i corsi per corrispondenza se li tenga bene da parte e ci paghi, quando sarà vicino agli esami ai quali si presenterà come privato. Un buon preparatore che sappia riordinare con poche lezioni tutto il materiale messo in conserva nella propria scatola cramica. Arrivederci, «baldo aquilotto valenzano».

Passero solitario, Pontedera. — La tua lettera mi è piaciuta, meno l'allusione ai baffi. Perché mi dovrei far crescere i baffi? A me non piacciono i baffi, perché sono antirazionali, antigenici e antiestetici. Proprio, non capisco perché tu ci tenga tanto, a vedermi con i baffi. Io, per conto mio, ti assicuro che... eppoi, lo sai o non lo sai che i baffi ancora non mi vogliono crescere? Ma lasciamo questo triste argomento. «L'amateur de modèles réduits» è un periodico francese di aeromodellismo avente la direzione al seguente domicilio: 12 Faub. Saint-Honoré, Paris. Circa la faccenda degli sconti, ti consiglio di scrivere alla ditta di Bologna. Nel caso dolorosissimo che il giornale non ti sia ancora arrivato, e lo stesso abbia fatto il distintivo, fammo sapere: travestito da vecchia pratica d'archivio penetrerò nottetempo nelle sale dell'Ufficio Spedizione, e indagherò.

Pégaso, San Miniato. — La tua missiva ha procurato a me e agli altri redattori la stessa felicità che ci avrebbe recato la vincita del primo premio della Lotteria «E. 42». Sappi che la tua cartolina gialla (di colore, non di contenuto) ha provocato una seduta plenaria degli azionisti della Società Editoriale Aeronautica, al termine della quale gravi cose accadranno. Grazie, Pégaso.

CRIVELLO



LA FRANCIA SENZA MOTORI

Paul Bénazet, presidente della commissione senatoriale dell'aria, ha scritto per il numero 1939 del settimanale parigino «L'Aéro» un violento articolo contro l'organizzazione industriale del proprio paese, accusandola di aver ridotto l'aviazione francese a non poter fornire i suoi apparecchi dei motori necessari perché essi possano servire con la completezza di cui potrebbero disporre se possedessero dei motori moderni e di grande potenza. Con questo articolo «L'Aéro» continua nella sua interessante e coraggiosa inchiesta contro il Governo, inchiesta che ha messo alla luce le cause più intime della disorganizzazione di cui soffre attualmente l'armata francese, del cielo.

GUERRA IN CINA

Il numero 1 de «L'ala d'Italia» pubblica un lungo e persuasivo articolo scritto dal colonnello Fischetti, relativo alla situazione delle aviazioni nipponica e cinese al momento attuale. L'articolo rivela cifre e dati interessanti, e avverte che, non facendo i governi belligeranti alcun comunicato sui risultati delle battaglie, i dati che giungono a noi sono enormemente alterati, se non inventati di sana pianta. Così i 1400 apparecchi cinesi abbattuti dalla caccia nipponica dall'inizio delle ostilità sino alla fine di ottobre dello scorso anno, e i sorprendenti risultati ottenuti dall'aviazione cinese bombardando centri vitali dell'esercito giapponese, non sono che frutti della fervida immaginazione di poco scrupolosi giornalisti, oppure notizie giunte in Europa dopo aver subito notevolissimi aumenti di statura durante la precedente permanenza in altri Stati. A conferma di tale fatto, il col. Fischetti ci informa che l'aviazione cinese non contava, al febbraio dello scorso anno, che un centinaio di velivoli; dopo gli acquisti compiuti presso l'Inghilterra, la Francia e gli Stati Uniti, essa si presentava nell'ottobre con un totale non sorpassante i 150 apparecchi. Bastano queste due cifre per rivelarci l'assurdità della notizia circa le vittorie nipponiche. Naturalmente, dallo stesso punto di vista si sogna considerare le informazioni che ci provengono dalla parte avversaria.

L'«E.T.I.», del quale ci siamo occupati recentemente, sul collaudo sull'aeroporto del Littorio, a Roma



BREVETTO DI PILOTA DI 1° GRADO GRATUITO

A QUEL GIOVANE FASCISTA O A QUEL COMANDO PROV. DELLA G.I.L. CHE ENTRO L'ANNO XVII PROCURERANNO FRA GLI ISCRITTI AL P. N. F. O ALLA G.I.L. ALMENO 500 ABBONAMENTI CUMULATIVI ALLE VIE DELL'ARIA E ALL'ALA D'ITALIA O ALL'AQUILONE E ALL'ALA D'ITALIA

Sconto del 10 p. cento agli iscritti al P. N. F. e alla G. I. L.

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili.
Catalogo illustrato inviando L. 2

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA GUERRE

CRONACHE ETNEE

«Gli studenti del primo e secondo anno di tutte le facoltà, che debbono seguire il corso di cultura militare, sono avvertiti che il giorno 15, alle ore 14, sarà effettuata una visita all'aeroporto. Tutti gli interessati si troveranno per le ore 13,45 in piazza Università, da dove si partirà con automezzi».

Durante quattro grigi, piovosi, autunnalissimi giorni, un avviso così concepito ha fatto bella mostra di sé sulle colonne del «Popolo di Sicilia», nonché — in copia dattilografata — nell'atrio della nostra Università. Leonide — un notevolissimo numero di implorazioni alla clemenza celeste, non disgiunta da imprecazioni all'avversa fortuna, saluta il sorgere non del giunto sole, ma del giunto gocciolante nuvolone che avvolge Catania e l'Etna in un solo opprimente amplesso. Ma pare che, in fondo, il cielo sia ben disposto verso tutti questi giovani che vogliono avvicinarsi il più possibile (magari nella fusoliera di un apparecchio a terra), perché verso mezzogiorno si verifica un inaspettato miracolo: la cappa grigia si solleva un po', e le speranze rifioriscono.

Ecco infatti, alle 13,45, un buon numero di goliardi davanti all'Università, in attesa degli eventi, il cui arbitro, il valoroso nostro insegnante di cultura militare, generale Giuseppe Santangelo, arriva tosto nella sua automobile, precedendo di pochi secondi il maestoso autobus destinato a trasportarci. Qui si compie il secondo miracolo della giornata non più contro le leggi meteorologiche, ma contro il principio dell'impenetrabilità dei corpi: facendo uso di tutta la potenza delle sue porte automatiche, l'autobus riesce a comprimere nella propria cavità interiore la folla esuberante degli universitari, e così — non senza irriverenti esclamazioni all'indirizzo del sottoscritto, che sfacciatamente sbafa il passaggio sull'auto del generale — si parte, a mo' di acclughe, per l'aeroporto.

Subito dopo il nostro arrivo sul campo, la modernissima e attrezzatissima «palazzina degli avari» è sede — incredibile a dirsi! — di un terzo strabiliante prodigio: oltre un centinaio di universitari ascoltano, in religioso silenzio e con la più profonda attenzione, una conferenza! Ma devo subito avvertire, che il fatto perde molto del suo carattere soprannaturale, quando si pensa che il conferenziere brillantissimo è il comandante dell'aeroporto colonnello Luigi Fortuna, e che il tema è «L'aviazione italiana da bombardamento». Dopo avere con commosse parole rilevato l'entusiasmo con cui oggi la gioventù fascista si avvicina alle gloriose forze armate della Patria, il comandante pone in evidenza la necessità vitale per l'Italia di possedere una potentissima flotta di bombardieri, che possa garantire la protezione del territorio nazionale, esposto fatalmente — per la sua particolare situazione geografica — all'offesa aerea. L'oratore espone quindi a grandi linee l'evoluzione di questa specialità fondamentale dell'aviazione militare, ricordando i primi empirici tentativi della guerra italo-turca, e il fulmineo progresso verificatosi durante il conflitto mondiale, con la distinzione delle due specialità diurna e notturna, e con la realizzazione di importantissimi perfezionamenti; dopo lo sfacelo di tutte le nostre forze aeree nel periodo immediatamente post-bellico, il genio del Duce creò dai rottami le nuove poderose ali di Italia, i cui trionfi in pace ed in guerra ormai non si contano più, dalle eroiche imprese africane a quelle spagnole, dalle vittorie internazionali alla coliana sempre più fulgida dei primati; inoltre di pari passo con la nostra mirabile tecnica, si è affermata nel mondo anche la teoria italiana della guerra aerea, soprattutto per merito delle genialissime opere del generale Douhet. Così, oggi possiamo essere orgogliosi della nostra aviazione, potentissima fra tutte le armate aeree del mondo, e capace di tenere sotto il suo formidabile controllo — monito a vicini e lontani nemici — tutto il nostro vecchio continente dal Mar Nero all'Inghilterra, dall'Algeria al Baltico.

Chiusasi la bella conferenza tra vivissimi applausi ed alalà, al grido unanime di «Vogliamo volare!», i goliardi vengono suddivisi in piccoli gruppi, ed iniziano, guidati dagli ufficiali che gentilmente il comandante ha messo a disposizione, la visita alle grandiose aviorimesse. Peccato, che lo stato quasi lacustro del campo non permetta il decollo ai pesanti bombardieri! Ma anche a terra i nostri trifauci offrono abbondante pasto alla inesauribile curiosità dei giovani: eccome un gruppetto che ascolta le spiegazioni

teoriche di un tenente; ecco qua un «S. 81» che ingurgita universitari a non finire, e in mezzo al vulgo profano, ecco tener cattedra i pochi, ma attivissimi aquilotti, che sfogliano la loro aeronautica sapienza non solo davanti ai compagni, ma addirittura impartendo lezioni agli stessi specialisti militari.

Così, tra sempre nuove meraviglie, tra paracadute, volantini, orizzonti artificiali, lanciasturi, bombe, cabine di puntamento, fuggono leste le ore, e giunge il momento del ritorno. Ma come si fa ad allontanarsi così presto da questi stupendi apparecchi, dove ogni centimetro quadrato rappresenta una novità ed una rivelazione? È naturale che qualche gruppetto di universitari circondi ancora, sotto la vigilanza degli specialisti, gli ormai rauchi aquilotti e si trattienga nelle torrette a puntare infallibili mitragliatrici, o nelle cabine di pilotaggio a provare le più rischiose manovre acrobatiche. Appunto durante una di queste, mi affaccio al finestrino, e con terrore non vedo più aggirarsi per l'aviorimessa gli altri compagni: ce l'hanno fatta, i furbacchioni! Ci precipitiamo fuori dall'«S. 81», e traversiamo (a guado) il campo: nel luogo dove sostava l'autobus non c'è più neppure l'odore della benzina.

È già buio, e l'idea di dover percorrere a piedi quei quattro o cinque chilometri che ci separano da Catania, non sorride molto alle nostre menti, che sognano ancora le folli velocità aeree. Ma, per fortuna, siamo in una giornata di miracoli: arriva l'ultima corsa del servizio pubblico, e venti scalmanati si precipitano sull'autobus, che tosto si mette in moto alla volta della città.

Agli occhi del vecchio contadino che rincuora nella sera nuvolosa, il pesante veicolo appare un po' instabile: ondeggia, rallenta, sobbalza, infine si arresta di botto in mezzo alla strada, mentre dall'interno un baccano furibondo si sparge per le pacifiche campagne. Che avviene? Semplicissimo: gli universitari non vogliono pagare, e tentano con orazioni persuasive di convincere il bigliettaio! Per fortuna questo minuscolo ometino segue i consigli della prudenza, mentre un aviere protesta perché non vuole perdere il treno: così, per la felice coincidenza di questi due favorevoli eventi, ci rimettiamo in moto, continuando tra i canti goliardici e le entusiastiche manifestazioni destinate a intimidire il sempre protestante uomo dei biglietti; all'arrivo in piazza Duomo, una soprannaturale nebbia azzurrina gli scende davanti agli occhi, e quando si dilunga, anche noi siamo misteriosamente scomparsi: l'ultimo miracolo è compiuto!

ACCIPITER



CASELLARIO (1)

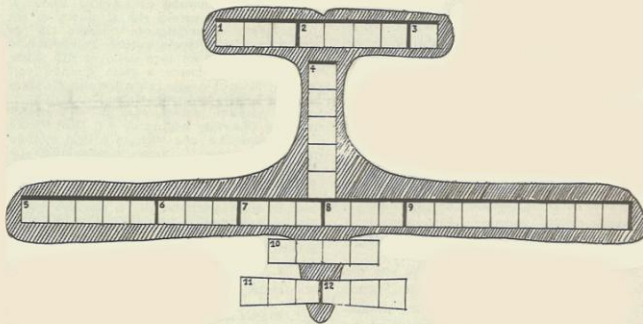
- 1 - Elevazione verso l'ampio cielo
 - 2 - Solo il sangue lavar può tale ingiuria
 - 3 - Con grave accento l'esistenza afferma
 - 4 - Dall'arco usciti, chi arrestarli può?
 - 5 - Si suoi dir che la barba sia il suo onore
 - 6 - Allietà i cuori e dà vigore al corpo
 - 7 - Preposizioni che ammette compagnia
 - 8 - Sono le folle... che non han principio
 - 9 - Stan cloncloni dentro le campane
 - 10 - Sarebbe proprio come dire «lui»
 - 11 - Nota per l'acque sue città del Belgio
 - 12 - Han dei nipoti ma non sono nonni
- (1) Se le soluzioni sono esatte, le parole lette di seguito daranno una frase di significato aeronautico.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 2

Anagramma = VOLO - L'OVO.

Incastro = ARMENTO-DI ARDIMENTO.

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel N. 50, è stato estratto a sorte quello di Giovanni Cimani, via Ospedaletto, 323, Vicenza. Al Cimani è stato inviato un libro.



SEGA ELETTRICA DA TRAFORO A VIBRAZIONE

AEROMODELLISTI! Ecco una perfetta piccola macchina che vi permette rapide ed esatte lavorazioni per i vostri modelli volanti. Di durata illimitata, di semplice manutenzione, di minimo consumo di energia, essa è destinata a diventare il vostro inseparabile compagno di lavoro.

TIPO A «da dilettanti» Lit. 350, franco Milano.

TIPO B «per scuole» Lit. 450, franco Milano.

MOVVO - modelli volanti e parti staccate

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Telef. 70-666 - MILANO



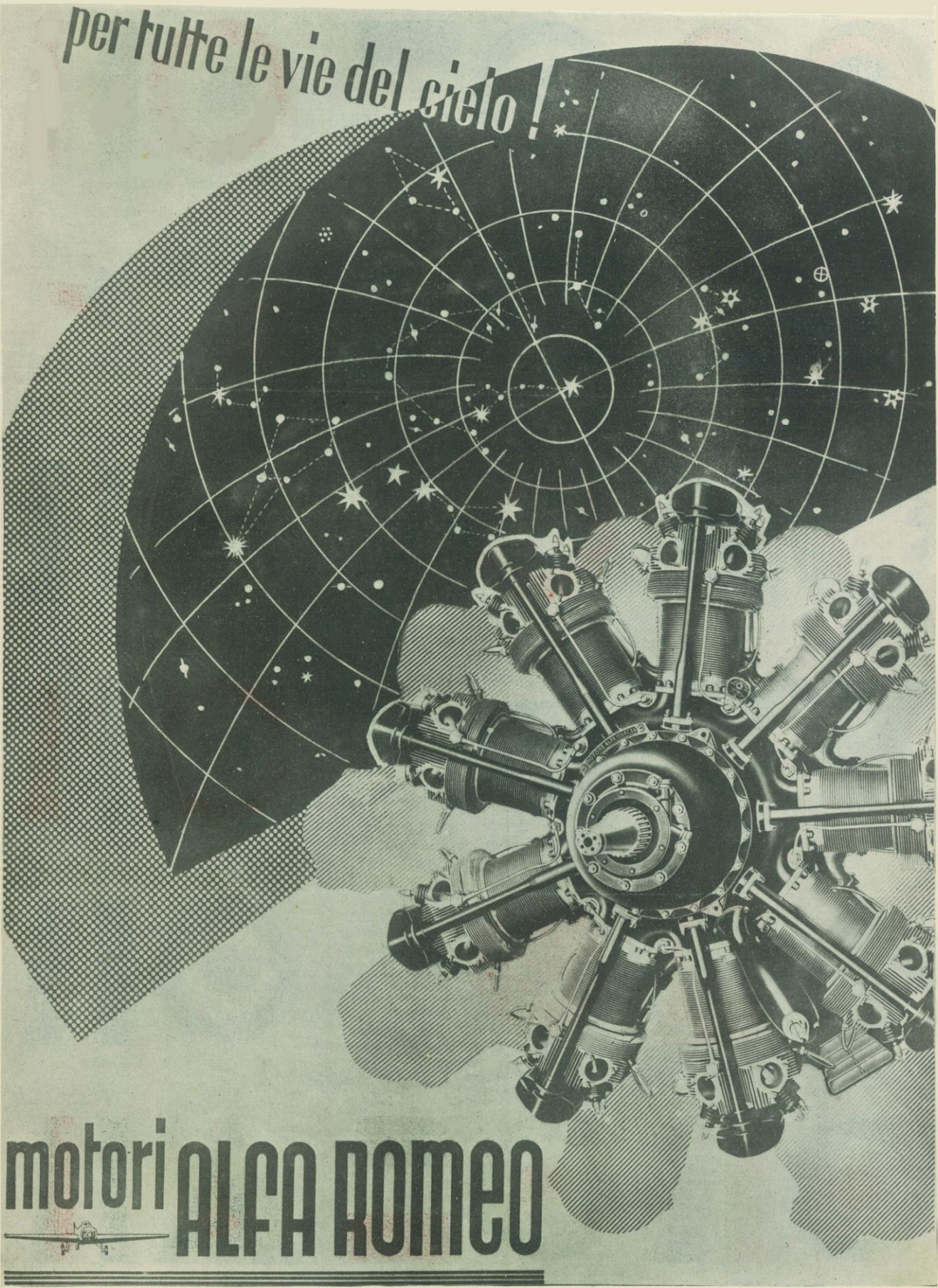
S. I. A. I.

Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti,"



S. M. 75 - TRIMOTORE CIVILE PER 18-24 PASSEGGERI

per tutte le vie del cielo!

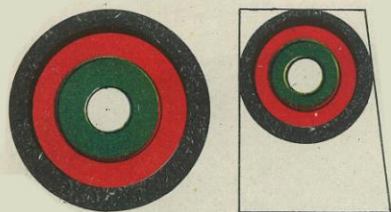


motori ALFA ROMEO



I DISTINTIVI DELLE DIVERSE AVIAZIONI

Ogni coppia di disegni rappresenta i distintivi degli apparecchi militari: a sinistra il segno dipinto sull'ala, a destra quello dipinto sul timone di direzione. Sotto i disegni è scritta la sigla di nazionalità dei veicoli civili, seguita dall'indicazione del numero di lettere di cui è formato il nominativo.



AFGANISTAN - YA (3 lettere)



ARGENTINA - (↔)



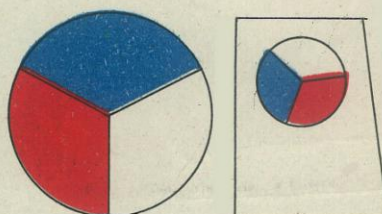
BELGIO - OO (3 lettere)



BOLIVIA - (↔)



BRASILE - PP (3 lettere)



CECOSLOVACCHIA - OK (3 lettere)



CINA - XT (3 lettere)



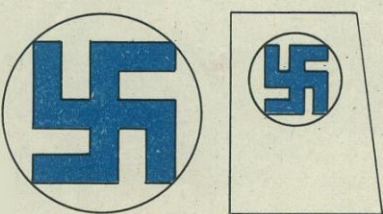
DANIMARCA - OY (3 lettere)



EGITTO - SU (3 lettere)



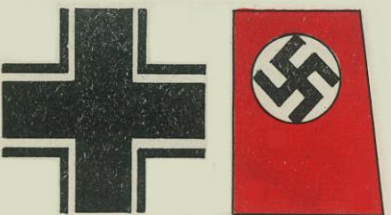
ESTONIA - ES (3 lettere)



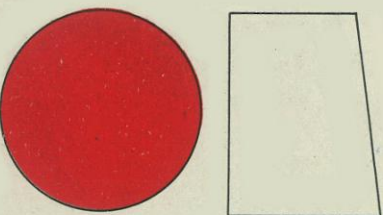
FINLANDIA - OH (3 lettere)



FRANCIA - F (4 lettere)



GERMANIA - D (4 lettere)



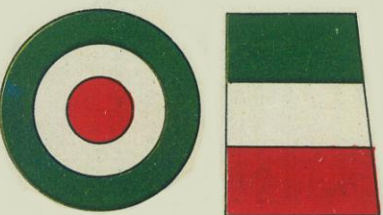
GIAPPONE - J (4 lettere)



GRECIA - SX (3 lettere)



INGHILTERRA - G (4 lettere)



IRAN - EP (3 lettere)



IRAK - YI (3 lettere)

(↔) nessuna lettera di immatricolazione.