

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AERI RADIOCOMANDATI — *Acc...! Ho sbagliato onda e ho preso musica sineopata!*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 7

12 febbraio 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

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

Eseguiti 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.



A Boston, negli Stati Uniti, c'è un Papà Natale volante. E' il capitano William H. Wincapaw, ben noto a tutti i guardiani dei fari ed ai semaforisti della costiera da Boston al Canada. La mattina del 25 dicembre di ogni anno il bravo capitano parte col suo apparecchio carico di regali, tabacco, libri, giornali, indumenti, ecc. e si reca sopra tutti i fari della costa, lasciandovi cadere i diversi doni attaccati ad un piccolo paracadute. Talvolta il vento spinge i pacchi fuori della mèta ed allora il capitano Wincapaw non manca di gettare un'altra « bomba » che questa volta coglierà il segno. E poi continua il suo volo per tutta la giornata di Natale, percorrendo oltre mille chilometri al di sopra del litorale battuto dagli spumeggianti mari dell'Atlantico.

Ogni essere umano ha il sacrosanto diritto, — vorrei dire: il dovere, — di possedere le sue idee particolari: le sue idee fisse, ben piantate nel cervello. Io, vecchio imbonitore di questo celebre Baraccone di tutte le meraviglie del mondo aeronautico, posseggo, naturalmente, le mie. Ma ne posseggo una che mi è soprattutto cara; ed è questa: il lardo non va assolutamente d'accordo con l'aviazione. Era una mia vecchia idea che mi viene oggi confermata da una curiosa notizia che giunge da Parigi. La notizia è questa: le quattro donne più pesanti d'America sono fin, — sono giunte a Londra in aereo. Ma per giungere fin sulle sponde del Tamigi, all'aerodromo di Le Bourget, si è dovuto procedere al cambio dell'aeroplano nel quale si erano installate le quattro grassone. Era avvenuto precisamente questo: le tre signorine, giovani e leggiadre, accompagnate dalla mamma, pesavano, mamma compresa, circa una tonnellata: ragione per cui, quando si presentarono all'aerodromo parigino per salire a bordo dell'aeroplano postale diretto a Londra, i funzionari dell'aerodromo garbatamente le avvertirono di aspettare qualche ora perché venisse allestito per loro un altro aeroplano speciale, dato che la inattesa aggiunta di una tonnellata di carico all'apparecchio postale avrebbe impedito all'aereo di sollevarsi dal terreno. I quattro pesi massimi aderirono senza fare grosse obiezioni. Ma appena giunte a Londra nel secondo e più capace e più robusto aeroplano, hanno dichiarato che in America le cose vanno molto meglio per quanto concerne la capacità e la robustezza degli aeroplani postali adibiti qualche volta al trasporto delle varie « Teresine », milionarie o da circo equestre della repubblica stellata. Io ho pensato che per certa gente il pallone dovrebbe essere l'unico mezzo aereo permesso.

In fatto di carico commerciale, l'apparecchio che fa il servizio civile dalla California a Nuova York non si poté il mese scorso considerare soverchiamente caricato, questo apparecchio portava infatti un carico prezioso, ma che, agli effetti di una comune bilancia, non pesava assolutamente niente. Quello che portava con sé questo apparecchio commerciale americano era un peso favoloso, tenerissimo, prezioso, ma, dal punto di vista materiale, più leggero del nulla, del vuoto, torricelliano. Sentite cosa portava. Un giovane milionario americano si era dovuto allontanare improvvisamente da Nuova York per ragioni di studio, senza poter salutare la mamma. Era partito all'improvviso in aereo diretto verso la California, mentre la sua mamma teneva una conferenza in favore degli orsi bianchi che ogni anno vengono massacrati dal caldo afoso e chiuso dello Zon di Nuova York. Però, appena giunto a Los Angeles, il giovane milionario aveva avuto l'idea di mandare un bacio alla sua mamma in aereo. Aveva fatto schioccare un lungo bacio sonoro sulla bocca aperta di un comune termos, aveva ben tappato la bot-

tiglia e spedito tutto per via aerea. I giornali americani affermano che la grossa mamma milionaria, appena aperto il termos, sentì sulla sua guancia, dove aveva appoggiato la bocca del termos, il bacio caldo del suo figlio lontano... Noi abbiamo deciso di pronunciare le parole « scemi » dentro un termos e spedirli per via aerea, anche noi, a quei milionari.

State tranquilli, ché potete volare fino a 90 anni, a dir poco! Questa verità è stata recentemente confermata da un altro fatto assai eloquente: il volo compiuto da 40 persone (i più vecchi abbonati ad un periodico svizzero) le quali, tutte insieme, sommarono ben 35 secoli, ossia 3500 anni. Il più giovane aveva 81 anni. E nel cielo di Zurigo, a due-mila metri di altezza, la veneranda brigata ha spaziato per oltre mezz'ora.

Un collaboratore della « Gazzetta del Popolo » ha persino raccolto le impressioni scritte da qualcuno di questi eccezionali volatori. Eccole:

Emilia Lang-Wiss, di 96 anni — « Il volo sulle Alpi è stato molto interessante. Così volando via sopra la terra io mi sono sentita completamente bene durante il volo; ero solo in apprensione per la pressione atmosferica ».

Giovanni Lanker, di 91 anni — « Il volo fu molto bello. Per la salute andò magnificamente (ausgezeichnet gut). Nessun disturbo o malessere ».

Rodolfo Wenger, di 86 anni — « Avevo portato con me una valigetta di soccorso, ma la mia apprensione è risultata infondata ».

Si afferma che scendendo dal cielo i vecchi abbonati della vecchia rivista svizzera abbiano preso d'assalto il bar e il ristorante dell'aeroporto facendo in breve tempo piazza pulita di ogni cosa da mangiare. Una vecchietta sdentata avrebbe divorato in pochi minuti, oltre a numerose salsicce con crauti e mezza pagnotta, un grosso pezzo di mandorlate molto duro. Davanti a questo spettacolo qualcuno avrebbe sostenuto che il volo ad alta quota fa ricrescere i denti....

L'IMBONITORE

— Ma no, dovevi lasciarlo...



NOZIONI DI ARTE MILITARE AEREA.

L'AVIAZIONE NELLA GUERRA MARITTIMA

In un precedente scritto si è fatto cenno dei compiti normalmente affidati al velivolo nella cooperazione con le forze navali. Si è visto, cioè, quali servizi può il velivolo rendere nel campo della guerra tra le navi, servizi di cui appunto le navi si avvantaggiano per la offesa e per la difesa nei riguardi delle forze similari avversarie.

Ma se noi consideriamo nel suo complesso tutto l'ambiente marittimo, nel quale le navi da guerra operano, vediamo che molti altri importanti compiti possono essere affidati all'aviazione nella lotta sul mare.

Il mare, infatti, è la via per cui transita la parte principale del commercio mondiale, commercio che costituisce elemento di vita e di ricchezza delle Nazioni.

Il traffico marittimo ha bisogno di appoggiarsi sulla terra a determinati punti provvisti di particolare attrezzatura, che sono i porti.

Ad essi fa capo obbligatoriamente tutto il traffico, sia militare sia mercantile, che si svolge per le vie del mare. Perciò i porti sono da considerarsi obiettivi essenziali della guerra marittima. E mentre contro di essi poco può fare un reparto navale, riuscendo oggi assai rischiosi e relativamente poco efficaci i cannoneggiamenti delle coste nemiche, un reparto di aviazione trova un impiego di grande rendimento nel bombardamento dei porti ed è in condizioni da poter compiere l'azione con rischi relativamente limitati.

I porti contengono molti obiettivi sensibili e vulnerabili, quali i bacini di carenaggio (per il raddobbo delle navi), le officine, i magazzini e depositi di ogni genere, le attrezzature per il carico e lo scarico delle merci.

Colpendo con le bombe uno qualsiasi degli obiettivi suddetti, si ottiene sempre una riduzione indiretta dell'efficienza navale dell'avversario e se ne menoma il potere marittimo.

Il bombardamento dei porti può essere effettuato, oltre che con bombe ad esplosivo, anche con bombe ad aggressivi chimici ed incendiarie, di notevole efficacia data la natura dei bersagli. Inoltre possono trovare impiego particolare le bombe a scoppio ritardato, le quali, una volta dissemiinate in un bacino portuale, restano invisibili sott'acqua ed esplodono dopo ore o anche giorni dal momento della caduta, costituendo così una insidia durevole per la navigazione.

La difesa dei porti contro le incursioni aeree risulta molto difficoltosa, in ragione della quasi impossibilità di avvistare i velivoli in tempo utile per predisporre una efficace reazione da parte delle artiglierie contraeree e specialmente da parte della caccia.

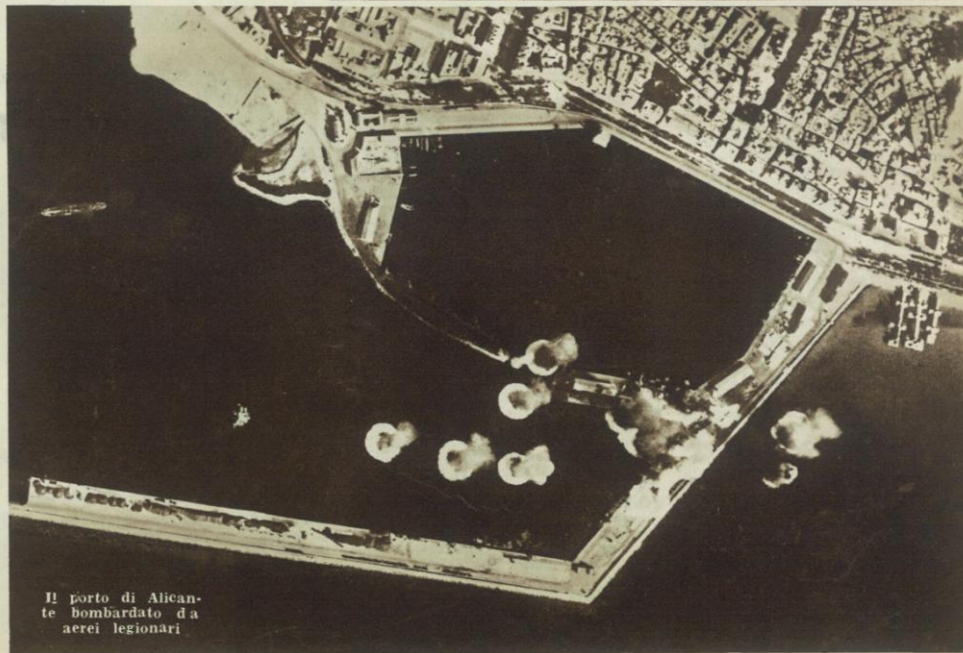
Un altro obiettivo marittimo impor-

tantissimo è costituito dalle navi mercantili. Quando si pensi che in fondo lo scopo principale della marina da guerra di una Nazione è la difesa del proprio traffico e l'offesa del traffico nemico, si comprende come l'aviazione, potendo direttamente assolvere anche questi compiti, venga ad assumere un ruolo di primo ordine nel campo della guerra marittima vera e propria.

E' noto che nella grande guerra ottenne in tale campo grandiosi quanto imprevisi risultati un mezzo fino allora scarsamente apprezzato: il sommergibile, tipo di nave di limitatissime capacità nautiche e combattive, ma dotato del pregio della invisibilità. In progresso di tempo sono considerevolmente diminuite le possibilità di successo del sommergibile, essendosi organizzate e perfezionate le difese delle navi contro di esso.

Oggi è il velivolo, il nemico capitale dei bastimenti di ogni specie e particolarmente dei piroscafi mercantili, vulnerabili da qualsiasi tipo di bomba e inefficacemente difendibili.

Navi alla fonda colpite da bombe durante una esercitazione aerea



Il porto di Alican-
te bombardato da
aerei legionari

L'espedito escogitato per la difesa contro il sommergibile di riunire molte navi da carico in un unico convoglio scortato da navi da guerra, non giova contro l'offesa aerea. Anzi la riunione di navi in gruppo, venendo a costituire un bersaglio vistoso, può agevolare un reparto aereo sia nella ricerca che nell'offesa.

Un altro vantaggio capitale del velivolo rispetto al sommergibile è la elevatissima velocità, che mentre gli consente di spaziare in poche ore per vastissime distese di mare alla ricerca della preda, gli permette di raggiungere sempre detta preda una volta che sia stata segnalata in un punto qualsiasi del mare aperto.

Tale segnalazione potrà anche pervenire da un sommergibile in agguato (immerso): ed ecco una prevista ed efficace forma di collaborazione dell'arma sottomarina con l'arma aerea.

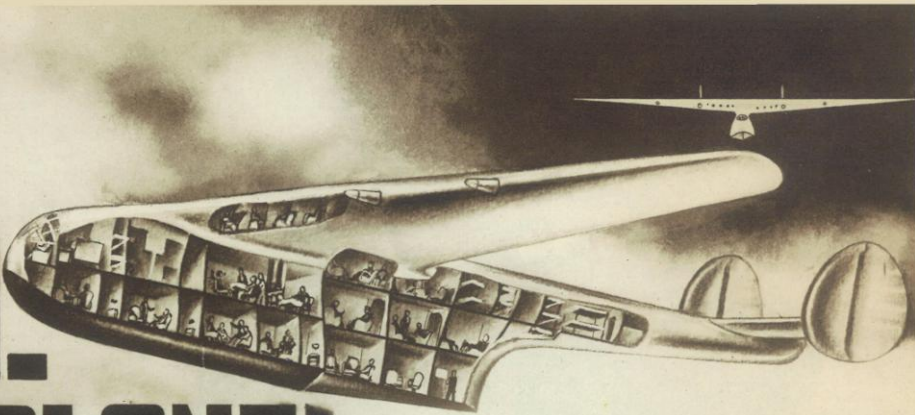
La velocità stessa, e le ridotte dimensioni, rendono poi il velivolo un difficile bersaglio per le armi delle navi attaccate.

La guerra aerea contro il traffico marittimo si presenta particolarmente redditizia nei mari ristretti, dove una ben predisposta rete di basi aeree può consentire l'agevole continuato controllo delle zone di transito delle navi e il tempestivo intervento offensivo contro le navi avvistate, da parte di velivoli partenti dalle basi più vicine.

La difesa del traffico marittimo non è facilmente conseguibile con il velivolo, ma il velivolo può indirettamente ed efficacemente concorrere a tale difesa, esplicando la sua azione offensiva contro le forze navali nemiche e specialmente contro le forze aeree nemiche, ovunque esse si trovino.

DIEL

GRATTACIELI VOLANTI



Come è ormai risaputo da tutti, la America possiede i grattacieli, costruzioni colossali sorte nel centro delle grandi città per valorizzare al massimo le costose aeree sulle quali sorgono questi alveari umani. E' forse per tale ragione che in America è stata ideata la costruzione di grossi aeromobili che, rispetto ai normali aeroplani, possono essere paragonati a veri « grattacieli volanti ».

In America esiste una grande società aerea civile siglata « P.A.A. » ossia « Pan American Airways », il cui nome è un programma per l'espansione della sua attività. Infatti, oltre che esercire la maggior parte delle linee aeree del continente americano, sia del nord che del sud, è l'unica società americana che volerà in futuro sulla linea dell'Atlantico del nord, in collaborazione con la « Imperial Airways » inglese.

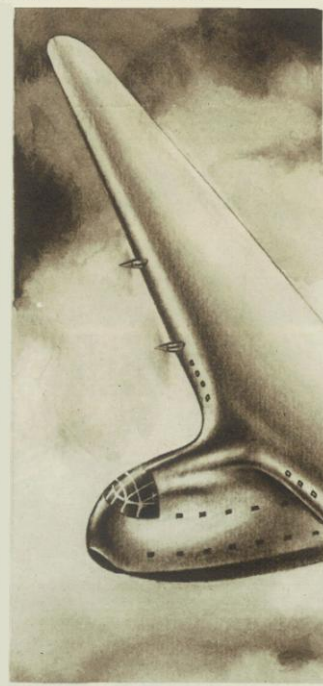
Questa grande società americana si vale dell'opera di un Comitato tecnico presieduto nientemeno che dal famoso Lindbergh che, dopo il celebre volo che lo rese noto come il « pazzo volante », sta dimostrando al mondo di essere il più saggio di tutti gli aviatori. Infatti nel dicembre del 1937 questo famoso Comitato invitò le maggiori ditte americane costruttrici di aeromobili, ossia la Boeing, la Consolidated, la Douglas e la Sikorsky, a presentare i piani per un aeromobile capace di trasportare 16 uomini di equipaggio e 100 passeggeri a una velocità commerciale di 300 km.ora al livello del mare e di 480 km.ora a 7500 metri di quota con un raggio d'azione di 8000 chilometri: come vedete, si tratta di veri grattacieli volanti.

In Europa rimanemmo scettici sulla realizzazione di queste macchine, dato che la tecnica moderna non potrebbe dirsi ancora preparata e realizzare simili giganti, ma i fatti dovranno dimostrare il contrario. Dopo quattro mesi dalla emanazione del concorso, il famoso Comitato tecnico si riuniva nuovamente per esaminare i progetti preliminari presentati dalle ditte, alle quali frattanto s'era aggiunta per suo conto — fuori gara — anche la Seversky, la quale presentava un progetto più rivoluzionario di tutti gli altri. La Douglas, unica fra tutte le ditte, si è mantenuta fedele al tipo terrestre, mentre le altre hanno tutte presentato progetti per grandi idrovolanti.

La Douglas, infatti, è balzata di colpo alla notorietà mondiale nel 1932 con la riuscitissima creazione del Douglas D. C. 2 che qualche anno fa spazzò ogni concorrenza nel campo degli aeromobili civili da trasporto, imponendosi come la macchina più veloce, più confortevole, più sicura. Così la Douglas sviluppando questo tipo nel D. C. 3 e quindi nel D. C. 4, ha ora perfezionato ancora la formula presentando un progetto di un 6 motori, nel quale vengono sviluppate le caratteristiche essenziali di quella costruzione.

Le altre tre ditte, la Boeing, la Sikorsky e la Consolidated, hanno presentato, invece, progetti di idrovolanti. Si tratta di giganteschi apparecchi di-

visi in più ponti con motori accessibili durante il volo, azionanti delle eliche munite di alberi che si spingono fin fuori della superficie portante. Tutti questi apparecchi sono costruiti su più ponti, naturalmente, muniti di cabina stagna che permetterà ai viaggiatori di essere isolati dalla rarefazione atmosferica delle alte quote. Le cabine possono resistere ad una pressione interna che garantisce al viaggiatore la pressione e l'aria respirabile, isolandolo perfettamente dall'ambiente in cui l'aeroplano deve volare per sviluppare maggiore velocità.



Il più originale di tutti questi progetti è quello presentato, fuori concorso, dal noto progettista russo-americano Seversky, il quale ha disegnato un velivolo degno di essere creato dalla fantasia di Verne. Si tratta, infatti, di un gigantesco idrovolante con i galleggianti retrattili, munito di otto motori, che azionano cinque grandi eliche.

L'architettura di questo velivolo è quanto mai originale: due grandissime fusoliere sostengono gli impennaggi e ad esse vanno ad incastrarsi i due grandi galleggianti, che hanno la particolarità di essere montati su gambe munite di ammortizzatori aventi la funzione di resistere alle onde del mare, assorbendo e smorzando gli eventuali urti, senza che tutta la mole del

velivolo ne debba risentire conseguenze. In questi scafi sono sistemate delle speciali stive per le merci ed i capaci serbatoi di benzina necessari ad assicurare l'autonomia di volo.

Al centro dell'ala, in una speciale gondola, sono sistemati tutti gli organi di comando e parte degli alloggi per l'equipaggio. Nell'immensa ala trovano posto i passeggeri, con saloni e poltrone trasformabili in cuccette durante la notte.

Nelle due fusoliere, a prua delle quali sono sistemate due centrali motrici che azionano due grandissime eliche tripale, sono anche ricavati gli alloggi per il personale in servizio sull'apparecchio con tutti i conforti ad esso inerenti. Quando l'idrovolante ha spiccato il volo, come abbiamo più sopra detto, i due galleggianti vanno ad incastrarsi negli speciali alloggiamenti delle due fusoliere.

Il costruttore Seversky ha già proposto due versioni del « grattacielo volante »: l'una civile, per il trasporto di passeggeri attraverso l'Atlantico, e l'altra militare, quale incrociatore aereo con grande raggio d'azione, capace di

contratto, con l'indicazione esatta delle spese, le ditte dovranno dichiarare di essere pronte a costruire ed equipaggiare serie di tre sei e dodici aeromobili.

Come si vede, in America non si scherza, e noi auguriamo ai costruttori americani una felice vittoria nella realizzazione di quanto hanno messo sulla carta. Intanto la Boeing ha costruito due grandi quadrimotori, uno idrovolante e uno terrestre, per acquisire la necessaria esperienza per la costruzione dei grandi apparecchi.

Non bisogna credere che il Comitato tecnico della « P.A.A. » abbia sollecitato i costruttori per realizzare questi aerogiganti al solo scopo di costruire dei « grattacieli volanti ». Gli americani sono troppo pratici per aver pensato a questo senza la convenienza economica, e non a caso sono stati progettati degli aeroplani da 120 tonnellate per i futuri servizi transoceanici e transpacifici. Infatti, le prove nella galleria aerodinamica hanno dimostrato che il coefficiente della resistenza prodotta dallo strisciamento dell'aria sui rivestimenti di un velivolo, diminuisce allorché le dimensioni di questo aumentano. Inoltre, poiché le ali di questi grandi velivoli, per il loro spessore, possono contenere i motori, si può realizzare una costruzione robusta senza un peso proibitivo. Così si ottengono dei velivoli che raggiungono il massimo della finezza aerodinamica economizzando sul peso unitario della costruzione.

E' noto che la finezza è la prima qualità per un apparecchio a grande raggio d'azione, poiché il minimo au-

Ecco come apparirà in volo il quadrimotore progettato dalla « Consolidated Aircraft Corp. ». In alto, sopra il titolo, lo stesso velivolo sezionato e visto di fronte

effettuare degli sbarchi di truppe e di difendersi con un armamento potentissimo da eventuali attacchi aerei.

Ora, le ditte americane, terminate i disegni di progetti di massima, stanno alacremente lavorando per definire il progetto tecnico e passare quindi alla costruzione in serie. Infatti, insieme alla presentazione dei progetti di

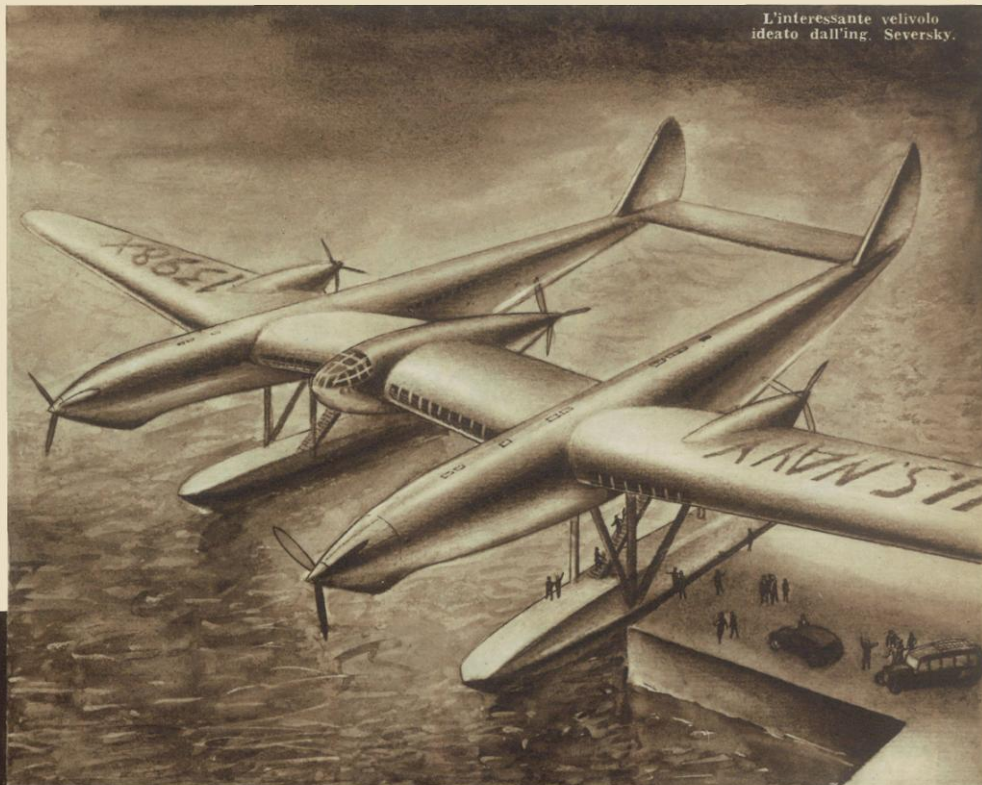
mento della finezza stessa si traduce in un'economia di parecchie tonnellate di combustibile e in un aumento del carico pagante. Inoltre, i velivoli di grande tonnellaggio possono sopportare un carico per metro quadrato più elevato degli altri; il che permette di ridurre ancora di più la superficie portante e di conseguenza la resistenza di avanzamento.

Logicamente sul «grattacieli volanti» saranno collocati dei motori della potenza unitaria di oltre 2000 cavalli, che la tecnica motoristica americana sta approntando. Data la loro potenza, questi motori avranno un consumo unitario sensibilmente inferiore a quello dei motori attuali.

Voi potrete domandare: «Ma in Europa si dorme». No. Non si dorme nemmeno da noi. Infatti, cautamente, anche in Europa si vuol passare alla realizzazione di grandiosi progetti. Non avendo i mezzi della potente «P. A. A.», le società europee procedono con calma; così in Inghilterra la *Imperial Airways* ha fatto realizzare dei grossi quadrimotori, sia idro che terrestri; la Francia ha in costruzione un grande idrovolante con 6 motori; la Germania ha pure costruito dei grossi quadrimotori.

E in Italia? In Italia si lavora in silenzio, ma non con minore audacia

Il velivolo presentato dalla «Boeing Aircraft Co.»



L'interessante velivolo ideato dall'ing. Seversky.



metri. Il nuovo idrovolante sarà destinato ai servizi sul Pacifico lungo la rotta San Francisco-Honolulu-Isola di Wake-Manilla.

IL GOVERNO FRANCESE ha accordato a quello americano l'autorizzazione di iniziare una linea aerea commerciale tra la Francia e gli Stati Uniti. L'autorizzazione, che è valevole per una durata di 6 mesi e per un massimo di quattro viaggi settimanali, è subordinata ad una stretta reciprocità verso la Francia.

IL VICERE ed il Sottosegretario per la Africa Italiana hanno inaugurato il 21 gennaio, presenti il governatore del Galla e Sidamo, l'ispettore del Partito e tutte le altre autorità militari, civili e politiche, il monumento ai gloriosi caduti di Lekemti. L'uccello del 27 giugno 1936 che vide il sacrificio di tutti i componenti della missione, comandata da Locatelli e dal generale Magliocco, ha ispirato la pregevole opera d'arte dello scultore Ettore Putato, eretta su un'ampia gradinata, nel luogo stesso ove i valorosi perdettero la vita.

distanze ed a far conoscere meglio tra di loro i popoli.

E' questa una delle più grandi aspirazioni della civiltà moderna.

ALDO MARIOTTI

(Disegni di M. Guerri)

CRONACA BREVE

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO, gen. Valle, aderendo al vivo desiderio dell'Amministrazione comunale e della cittadinanza di Trento, ha disposto che il campo d'aviazione di Gardolo, presso Trento, venga intitolato al nome del concittadino Ezio Maccani, Medaglia d'Oro, gloriosamente caduto in terra di Spagna per la causa della civiltà fascista.

IL PIU' GRANDE IDROVOLANTE del mondo, destinato ai servizi aerei transpacifici, ha ultimato le prove di collaudo e farà entro il mese corrente. Si assicura che i costruttori sono rimasti entusiasti del comportamento del mastodontico apparecchio. Nonostante le quarantadue tonnellate e mezzo di peso, il nuovo «Boeing» può decollare in 30 secondi, ha una velocità di salita di oltre trecento metri al minuto ed una quota di tangenza massima di seimila metri. L'apparecchio, che può ospitare 74 passeggeri, ha una velocità massima di 350 chilometri l'ora con i quattro motori Wright di 1500 c. v. ciascuno. Una delle più rimarchevoli caratteristiche è quella di poter mantenere la quota anche con due soli motori in azione. Con 40 passeggeri a bordo, oltre il normale carico di posta, è prevista una autonomia di circa 6000 chilometri.

VIENE ANNUNCIATO che la casa americana «General Electric» sta costruendo una caldaia a vapore di mercurio per uso aeronautico. Il mercurio presenterebbe, rispetto all'acqua, il grande vantaggio di richiedere, a parità di temperatura, una pressione molto inferiore: cosicché per le pressioni ammesse attualmente si potranno raggiungere temperature più alte aumentando il rendimento del ciclo. Oggi — secondo il tecnico E. Bechard — si possono costruire delle turbine, nelle quali il peso del fluido è insignificante. Una turbina di 1000 c. v. può funzionare con 10 litri di mercurio in circuito. In queste realizzazioni si cerca di far lavorare il fluido un grande numero di volte nell'unità di tempo e si giunge a riportarlo al punto di partenza in alcuni secondi.

IL PILOTA sovietico Glebow ha stabilito il nuovo primato di altezza per aeroplani da turismo di 9 litri di cilindrata pluriposti, salendo alla quota di 6950 metri: il precedente primato (6095) apparteneva allo stesso aviatore.

LA SOCIETA' aerea inglese «Imperial Airways» ha stipulato un accordo col Governo cinese per la istituzione di un servizio per posta e passeggeri tra l'Europa e la Cina, attraverso Junnan e Burma. Tale aviolinea verrebbe esercita in collaborazione dalla «Imperial Airways» e dalla «China National Aviation Corporation» e sarebbe in coincidenza a Hong Kong col servizio già esistente.

e con molte speranze di riuscita. E' oramai risaputo che prossimamente verrà realizzata la linea aerea Italia-America del Sud, che in un primo tempo si limiterà a trasportare posta; quindi, passato il periodo sperimentale, trasporterà anche passeggeri.

Durante questa prima fase sperimentale, verranno impiegati sia dei veloci trimotori terrestri che dei trimotori idrovolanti, dando la preferenza naturalmente ai primi, per le loro caratteristiche di velocità rispetto all'idrovolante.

In seguito verranno impiegati dei grossi quadrimotori che sono ora in costruzione, dovuti alla competenza dell'ing. Zappata, dei quali, però, per la necessaria riservatezza, non possiamo precisare le caratteristiche. Limitiamoci, per il momento, ad ammirare i progetti degli americani che veramente possono essere considerati come delle visioni del futuro: Giulio Verne non avrebbe saputo inventare di meglio, e ciò che egli prevedeva per l'anno 2000, sarà invece realizzato 50 anni prima.

Poiché si può ritenere che tra 10 anni velivoli di questo tonnellaggio saranno in servizio regolare sulle linee intercontinentali, è legittimo prevedere anche la concorrenza che i grossi idrovolanti faranno ai moderni transatlantici. E' noto che la costruzione di un transatlantico comporta una spesa di

oltre un miliardo di lire e può trasportare circa 1700 passeggeri, mentre un idrovolante da 120 tonnellate costa 60 milioni e può trasportare 150 persone. Calcolando pure che un velivolo transcontinentale viaggi con un carico del 70 per cento, sono sempre 105 passeggeri che possono essere trasportati. Sono pochi rispetto ai 1700 del transatlantico, però, mentre quest'ultimo impiega a compiere il tragitto 4 giorni, l'aeroplano impiegherà, al massimo, 20 ore. Perciò col costo di 3 transatlantici si possono costruire la bellezza di 50 «grattacieli volanti». Inoltre, calcolato il consumo di combustibile per una traversata atlantica, si ha che il transatlantico consuma 1860 chili di combustibile per passeggero, mentre il «grattacieli volante» ne consuma soltanto 190, e mentre sul transatlantico per ogni 100 passeggeri bisogna disporre di almeno 60 persone di servizio, sugli aerei giganti per lo stesso numero di passeggeri sono sufficienti appena 16 persone.

Ma i calcoli economici porterebbero ad altre considerazioni troppo lontane dai compiti che ci siamo prefissi. Il meraviglioso per noi rimane la possibilità di realizzare questi idrovolanti giganti, che serviranno a diminuire le



CASERTA

Una delle più superbe realizzazioni del Governo Fascista è questo Istituto che da 15 anni educa alla disciplina dell'Arma Aerea centinaia di giovani. Fu costituita nel 1923 a Livorno, ove ebbe la sede in comune per 3 anni con l'Accademia Navale; poi, la crescente attività ebbe bisogno di maggiore spazio e così nel 1926 si trasferì a Caserta, stabilendo la sua sede nel Palazzo Reale.

Fin dai primi giorni, l'allievo si sente preso dall'ambiente e la sua trasformazione si compie gradualmente, con metodo. Locali capaci e sobri, palestre, sale di studio, officine, infermerie, sale di ritrovo, camerate e mense linde e scintillanti: il tutto completato da una decorosa proprietà. Metodi educativi e didattici dei più moderni, un corpo insegnante composto di professori universitari e di ufficiali che rappresentano il più alto livello culturale delle varie discipline militari: un programma completo ed eclettico, che comprende materie scientifiche, tecnico-professionali, di cultura generale e di cultura fascista, prepara ottimamente gli allievi che entrano nella famiglia aviatoria ad assolvere le complesse ed elevate mansioni che saranno loro affidate.

L'attrezzatura didattica della R. Accademia è modernissima e comprende gabinetti di fisica, di chimica, di tecnologia aerodinamica per l'istruzione teorico-pratica e scientifica, oltre una sala nautica dotata di tutti i più moderni strumenti di navigazione e di bordo per l'istruzione professionale degli allievi.

L'educazione militare è svolta con esercitazioni individuali e collettive ed in particolare con le esercitazioni in ordine chiuso. Questa preparazione militare, che caratterizza la professione dell'ufficiale, è affidata alle particolari cure degli ufficiali di inquadramento. Durante i mesi estivi gli allievi compiono visite agli stabilimenti di costruzioni aeronautiche ed agli aeroporti; ef-

fettuano corsi di volo a vela, viaggi di istruzione, crociere navali, esercitazioni marinairesche in aeroporti costieri; brevi navigazioni diurne e notturne, esercitazioni pratiche di astronomia, onde completare praticamente le lezioni teoriche ricevute durante il corso e comprendenti Armi militare, aerea, terrestre e navale.

L'educazione morale è tenuta in Accademia nella massima considerazione, perchè costituisce la base fondamentale di ogni attività per un uomo che voglia chiamarsi veramente tale.

Chi esce da questo magnifico Istituto può ben definirsi « un selezionato; un individuo di razza pura ».

Nel quattro anni di corso si plasma la sostanza disciplinare nell'animo degli allievi e soprattutto si ravvisano e si portano a perfezione lo spirito ed il sentimento di idealità che ogni ufficiale, quale apostolo della propria fede, deve avere a fondamento della propria vita.

Sotto questo riguardo la R. Accademia, mentre è larga di sostegni, di aiuto e di insegnamento per coloro che hanno nobiltà d'animo e che presentano i requisiti necessari per la vita militare in genere e per quella aeronautica in particolare e perciò sono portati a sopportare con animo forte tutti i sacrifici che tale vita può richiedere, è assolutamente inesorabile verso coloro che non danno sicuro affidamento.

Fin dal primo anno di corso tutti i mezzi morali, fisiologici, culturali ed intellettuali, corroborati dall'esempio costante degli educatori, vengono impiegati per dare una impronta virile, decisa, coraggiosa e piena di slancio ad ogni azione dell'allievo.

In ogni estrinsecazione di vita si richiede e si inculca nell'allievo un alto sentimento di idealità, di fede in sé stesso, di passione per la vita militare aeronautica e di esatta concezione della propria missione.

In ogni azione gli allievi sono spinti ed educati alla maggiore generosità di animo, alla più trasparente e cristallina realtà, al maggiore spirito di sacrificio.

Tutto tende a formare degli allievi

altrettanti camerati che si affratellino, si affiatino, si sostengano e collaborino alla creazione di una migliore coscienza, al perfezionamento di sé stessi, alla forza della propria Arma Azzurra e quindi alla maggiore potenza della Patria.

Come l'aeronautica comprende in sé la sintesi della più alta scienza,

così l'allievo dell'Accademia deve uscire dall'Istituto forte di una cultura generale, scientifica e professionale, che gli permetta di divenire ufficiale aviatore in possesso di tutte le qualità necessarie per il migliore impiego del nuovissimo mezzo di azione.

Nel complesso e nonostante la rigida educazione morale, materiale e militare impartita agli allievi, la vita di Accademia è piena di vivacità e allegria.

Gli allievi che vi entrano giovanissimi, ne escono uomini fatti. Tutto in Accademia è improntato a precisione e rapidità di movimento: dalle operazioni della sveglia alla prima rivista del mattino, allo studio mattinale; dalle lezioni, opportunamente intervallate, alla colazione, alla ricreazione, allo studio ancora fino al pranzo della sera e al riposo notturno.

L'istruzione di pilotaggio viene effettuata secondo i dettami più moderni dell'arte del volo.

Insomma, tutte le operazioni dell'Istituto sono compiute sotto la sorveglianza a un tempo rigida e amorevole degli educatori che si prodigano in ogni modo per ottenere il miglior risultato dalle giovani energie affidate alla loro vigile cura.

Per concludere, la Regia Accademia Aeronautica è un Istituto animato dalle migliori energie materiali ed umane, scientifiche e morali, continuamente alimentato dalla più bella, dalla più ardita, dalla più fresca giovinezza d'Italia. E prepara silenziosamente, ma tenacemente, i quadri della nuova Ala Italiana.

Gli accademisti che sentono e vivono lo spirito e il palpitio di questa nuova età prodotta dal Regime, si sentono votati ad essere degni della Patria in ogni evento. Nessuna mèta sarà per essi troppo ardua.

GUGLIELMO DELLA NOCE



nel mondo del volo silenzioso

ATTENTATI

Cartolina rossa: ordine di chiamata in servizio.

Essa mi arrivò con la posta uno dei primi giorni di agosto e, solo a vederla lassù sulla credenza, pensavo già all'adunata e alla marcia che avrei dovuto fare, armato di tutto punto.

Stupidone! «... Alle ore 9,30 del giorno 5 agosto il Giovane Fascista cui è diretta la presente dovrà trovarsi alla casa della G. I. L. per recarsi al corso di volo librato...». Altro che marcia, altro che fuclie! Giungeva finalmente il giorno «desiderato da tanto, tanto tempo! Stavo per spalancare la porta del mio avvenire e per gettare le fondamenta della mia nuova vita!

Erano passati molti giorni dalla visita medica che ormai non aspettavo più l'invito. Invece io non ricevevo mai così allegramente una cartolina rossa!

E finalmente venne il giorno 5 e vennero le ore 9,30: con la valigia piena di biancheria e di ogni altro oggetto necessario alla vita che siamo per condurre, ci rechiamo alla stazione. In breve siamo tutti uniti: dieci minuti fa non ci conoscevano neppure ed ora, prima di salire in carrozza, abbiamo già fatto la nostra promessa: per tenere alto il nome del nostro comando federale, dovremmo essere tutti uniti: uno per tutti, tutti per uno!

Come succedeva generalmente quando qualcuno parte, non mancano sventolii di fazzoletti, raccomandazioni e occhi un po' troppo lucenti: poveri cari genitori! Neanche dovessimo attraversare l'Atlantico ed il Pacifico mesi insieme!

Se qualcuno fosse entrato nel nostro scompartimento subito dopo la partenza, si sarebbe presa la testa fra le mani e avrebbe pensato: «O io non sto bene, o questa è una cabina da bagni pubblici, oppure questi dieci sono tutti matti!». Ci avrebbe visti, quel tale, tutti affacciati attorno alle valigie, spogliarci (a 38 gradi all'ombra con la divisa da preavere si sta calducci) e indossare la combinazione di volo: la bella tuta olimpionica! A dieci minuti dalla partenza, tutto era ritornato al normale: solo nell'interno della valigia la tuta aveva ceduto il posto (che pensierino delicato!) alla divisa.

Il treno corre sulle rotaie, ma già il nostro pensiero e le nostre parole sono molto più lontani: vedono un'ampia distesa erbosa; vedono allanti di ogni specie; vedono, soprattutto, noi intenti alle delicate manovre di volo. Avevamo già fatto il conto del tempo per arrivare, il programma per il nostro ingresso all'aeroporto e tutta una serie di progetti per la prossima vita collettiva. Senonché, partiti alle 9,30, arrivammo a destinazione dodici ore più tardi! Per fare 150 chilometri dovemmo cambiare cinque treni! Ah, tremendo destino dei biglietti ridottissimi per militari: biglietti che non possono usarsi per i treni diretti; che servono solo su linee secondarie. Ecco che ancora una volta il Vecchio Proverbio s'aggravava: «Non bisogna fare i conti senza l'oste».

Ad ogni stazione domandammo la distanza dell'aeroporto dal paese, distanza che, naturalmente, avremmo dovuto superare a piedi. «Undici chilometri» ci dissero la prima volta. Noi chiudemmo gli occhi e masticammo amaro. Buon per tutti che, avvicinandosi alla metà, essi divennero prima nove; poi sette, cinque e infine si fermarono a tre.

Dopo che ci siamo presentati al comandante la scuola, un sergente maggiore pilota, ci vengono consegnati gilette, letto,

matrassi, ecc., e, più tardi, ... ci sediamo a tavola.

Quella sera non potemmo conoscere le virtù culinarie della nostra cuoca. Dopo dodici ore di treno e tre chilometri di marcia, non si poteva sofisticare né, tanto meno, confrontare la cena con il cibo di casa: lo stomaco reclamava forte, la fame imponeva i suoi diritti: noi cercammo di contentare entrambi!

Alle 4 e mezzo, sul più bello dei nostri sonni, ci svegliamo di soprassalto: giriamo lo sguardo a destra e a sinistra: ci stupiscono certe cose nuove e la grandezza della camera: sorridiamo perché il sogno continua e ci giriamo dall'altra parte.

Ma pure ci dev'essere qualche cosa di nuovo: c'è un rumore troppo forte, ci sono delle grida diverse dalle solite. Uno stratonale alle lenzuola; una scarpa sul guardiale e un grido infernale, tremendo: «Svegliassasi!».

Bisogna essere stanchi morti e dormire profondamente; bisogna, insomma, essere stati ad un campeggio per poter apprezzare nella giusta misura l'effetto di questa parola alle quattro del mattino: «Svegliassasi!». Ci si alza col volto contratto dallo sforzo di contenersi; si bronfola al piantone, ai suoi parenti e a tutti: gli si promettono botte e vendette tremende perché lui ci guarda e ride. Solo dopo la pulizia personale, ritorna un po' di sereno. Ci si affretta allora a ricordare al piantone che lui, sissignore, si è dovuto alzare mezz'ora prima.

«Già, ma domani tocca a te» egli risponde, il demoniaco.

Colazione, alzabandiera e poi in linea di volo per la prima volta.

Siamo tutti attorno ad uno «Zögling»: l'istruttore ci fa la spiegazione di ogni parte dell'aeroplano, ci mostra i comandi, ci spiega cosa dovremo fare per correggere le deviazioni dalla retta e per mantenere l'ala in piano durante le strisciate. «Dunque, attenti: se giro a destra?» «Piede sinistro». «Benissimoi!». «E se giro a destra?». «Piede destro», rispondiamo tutti e quaranta in coro! Ma poi, accortisi del tranello, rispondiamo anche noi cogli istruttori.

Ci dividiamo in due squadre: ognuna ha un allante ed un verricello. Subito è in noi la convinzione che tutto è facile; ma quando siamo seduti al posto di pilotaggio, ci pare che i 30 chilometri all'ora siano 3000; sentiamo l'ala sbattere per terra a destra, tiriamo la leva a sinistra... insistiamo troppo e... giù a sinistra. I piedi intanto non stanno fermi e andiamo a zig-zag. scendiamo con la faccia torva: «Perbacco, credevo fosse più facile!». Interviene allora l'istruttore: «Bisogna guardare avanti, molto avanti e non le ali dell'apparecchio; bisogna seguire col corpo l'inclinazione dell'ala e non spostarsi contrariamente; bisogna togliere i comandi un poco prima di essere orizzontali, perché per inerzia l'allante vien su da solo».

Il ritorno va già meglio e alla sera, dopo che avremo fatto quattro o cinque strisciate, andiamo benino. Ora si fa meno fatica, le reazioni vengono più facilmente e più spontanee.

Tra un volo e l'altro siamo tutti attorno all'istruttore. Egli ci parla della sua vita di volatore: ci dice che era della squadriglia di Campoformido; esalta il volo: «Ragazzi, non c'è cosa migliore del volare; fate di tutto per divenire piloti e avrete grandi soddisfazioni; non c'è nulla di più bello del vedersi sospesi tra cielo e terra e do-

minare da lassù tutto e tutti». Ci racconta delle acrobazie che faceva; dei pericoli che ha scansato e un'infinità di cose nuove per noi.

Noi che lo seguiamo senza perder parola (altro che lezioni di latino e di greco!), ci sentiamo a poco a poco infiammati. Egli dice che noi dobbiamo seguire e far di tutto per mettere in pratica i suoi consigli, perché solo così prepareremo il nostro prossimo avvenire. «Sì, caro istruttore, saremo tutti piloti come lo sei tu! Saremo tutti assi anche noi!».

Alla sera l'atmosfera dell'ambiente ci ha presi. Calano a frotte le zanzare ad assalirci, ma noi, cacciatori nati, diamo subito dimostrazione del nostro ardore. Cominciamo a far ampi gesti colle braccia; a rincorrere col palmo aperto uno dei nemici e poi a prenderlo: a calare la mano sul braccio che è un campo di fortuna dove un invasore sta rifornendosi di carburante (è il nostro sangue). Ma, dopo un poco, le posizioni nostre sono insostenibili: i nemici che son molti, ci sopraffanno: dobbiamo ricorrere alle tute; dobbiamo muoverci continuamente tutti pieni di punture e infiammazioni. Ah, quale scorno! Bisogna ritirarci di fronte a dei minuscoli insetti!

L'istruttore ride: «Son questi i cannoni di domani? Povera Italia!».

Dopo aver fatto qualche altra strisciata, la bandiera bianca che lo annunciava al verricellista, cede il posto ad una verde che viene agitata vicino a terra: è il segnale della retta bassa.

La velocità di traino aumenta; la leva vien tenuta un po' più in su; l'allante corre più veloce e si comincia a staccare. Sale ad un metro: ora bisogna costringerlo a quella quota per tutta la durata del traino.

Le prime rette vengono a montagne russe. Ora si comincia a volare sul serio. Quale differenza di comandi da terra e in volo!

Prima sono duri, ora sono leggeri e l'allante risponde subito ai nostri movimenti.

Volare: solo ora gustiamo questa parola. Essa racchiude in sé un fascino che avvince tutti. Volare: è proprio ciò che di più bello si può desiderare. Solo ora torniamo alla mente le parole dell'istruttore. Come egli aveva ragione: quale soddisfazione dopo l'atterraggio poter dire: «Ho volato». «Mi son tenuto in volo!».

I comandi vengono spontanei: quelli di stabilità laterale sono ormai familiari; la leva si sposta a destra o a sinistra con una naturalezza sorprendente. Non si pensano più questi movimenti, perché se si pensassero, la mano precederebbe il pensiero. Per il piede avviene la stessa cosa: le deviazioni dalla retta vengono corrette con colpi di pedale nella giusta misura e in un tempo opportuno.

Aumentando progressivamente la quota della retta con lo «Zögling» fino a dieci, quindici metri, ci sentiamo sempre più padroni dell'apparecchio e di noi stessi. Intanto i consigli degli istruttori giungono opportuni: «Bisogna guardare avanti, avanti; bisogna comandare in ogni istante l'apparecchio e mai lasciarsi trascinare da lui; sarebbe una caduta con conseguenti dolori. Cominciamo ora i pericoli per gli sbadati e gli avventati».

Ci sono stati allievi che per non saper frenare la loro passione, han voluto tirare la leva più di quanto dovevano. Han finito con l'atterrare «spanciati» e col prendere certe botte!

Ricordo di uno che voleva decollare a tutti i costi: teneva la leva alla pancia. Fortuna per lui che il verricellista se ne accorse e lo tirò premendo l'allante non «saiò» quel giorno, ma saltarono per lui cinque o sei turni di volo.

E' questa la peggiore punizione che può avere un allievo. Vedere i propri compagni volare; partecipare alla loro vita di linea; constatare i loro progressi che in questo periodo sono evidenti: da volo a volo, e dover rimanere a terra. Solo così si può constatare l'amarezza del castigo e quanto non convenga disobbedire. Ci si trova alla ripresa dei voli sorpassati in capacità da tutti e ognuno, per il suo orgoglio personale, se ne duole!

E i giorni passano. La vita del corso è una vita sana, all'aria aperta. Ci si potrebbe annoiare, forse, perché essa è uniforme. Ma a rendercela bella e divertente ci sono due cose: il volo e l'irrequietezza della nostra età. Il volo che ogni giorno ci offre un segreto di più da imparare, una cosa di più da vedere, ci dà, soprattutto, sempre maggior fiducia di noi stessi; e la nostra età si manifesta in birbonate di ogni genere che ogni momento pervasano a danno di amici... dei paesani. Il «sacco» e i «gavettini» alla sera ritardano di un'ora il silenzio; la crema da scarpe annasce i volti e imbratta i guanciali; docce repentine riconducono alla realtà chi viaggia be-

I volovelisti tedeschi Boedecker e Zander che hanno recentemente conquistato alla Germania, con oltre 50 ore di volo, il primato internazionale di durata per alianti



amente nel Regno di Morfeo. In paese, alla sera, troviamo il modo di applicare tutte le nostre trovate. Mille ne pensiamo, mille ne facciamo; inoltre ce n'è sempre un'altra da aggiungere, un'altra che le completerà. Eravamo in quattro e si era l'incubo dei paesani e dei contadini in settembre c'è l'uva matura: ci chiamavano la repubblica. La nostra «attività» raggiunge il massimo una sera che, dopo averne fatte di cotte e di crude, volemmo anticipare lo spettacolo pirotecnico che il paese attendeva da quattro anni. Adocchiata una solitaria «girandola» l'accendiamo e... via! Essa scoppiò, comincia a ruotare, lascia partire ogni tanto dei colpi e, secondo il suo programma, diviene rossa, verde, azzurra, ecc... Tutto il paese si raduna attorno e passa il primo momento di stupore, comincia a gridare al nostro indirizzo.

Il giorno dopo arriveranno al comando proteste di ogni genere; ci dovremo sobbarcare un «ciocchetto fuori ordinanza»; resteremo consegnati per tutta la settimana. Il paese aveva vendicato la povera girandola, morta anzi tempo!

Dopo trenta lanci circa, passiamo al «Cantu»: rette basse dapprima, per capire l'apparecchio; alte più tardi ed infine le deviazioni e le virate.

Sentiamo subito la differenza dell'allante: più veloce, più completo e più adatto ad appagare il nostro entusiasmo. Come mi piaceva, durante l'atterraggio, richiamare l'allante a mezzo metro d'altezza, fargli fare una retta veloce, lasciargli perdere quota lentamente e richiamarlo verso la fine per farlo atterrare «seduto»!

Ecco che ormai siamo dei veri piloti. Dopo un lancio in quota a 180-200 metri, dopo di aver fatto le virate a destra e a sinistra per disegnare nel cielo «l'otto», dopo di aver portato a terra l'allante con due o tre minuti di volo, eh via, mi pare che possiamo chiamarci tali!

Cominciamo a veder allargarsi l'orizzonte; a distinguere borgate e paesi; vediamo, lontani, la città ed i monti e il campo farsi più piccolo. E quando il verricello tacerà e noi vorremo accompagnati soltanto dal rumore dell'aria che batte contro i montanti, ci verrà voglia di cantare, di esprimere la nostra felicità. Soltanto nello spazio. Cosa c'è di più bello? Vedere sotto di sé scorrere la vita; vedere gente che va e viene per le strade; contadini attenti alle loro faccende, polli che beccano nell'aisa; ragazzi che alzano il naso all'insù; sapere che persone di tutte le condizioni sociali e di ogni sesso stanno pensandoci e guardandoci, sospendendo per alcuni istanti le loro attività; ebbene che premio maggiore volete per le nostre fatiche?

Dare un po' di leva da un lato e sentire l'apparecchio che s'inclina; intervenire con un po' di piede e sentirlo girare; passare coi comandi al centro e dall'altra parte e sentirlo raddrizzarsi, sbandare e girare nell'altro senso; ebbene, credete che tutto ciò vi lasci insensibili? Solo volando potete capire la doppia personalità dell'aviatore; a terra, mattacchione ed allegro; in volo, felice e trasfigurato!

Il corso è ormai finito: stiamo facendo le cinque prove per l'attestato «B». C'è

manica a 60°: vento di trenta chilometri all'ora, ma l'istruttore che ci conosce ci dice di andare.

Col vento di fronte bisogna stare attenti alla salita; continuare in retta dopo lo sgancio per far tempo; pochi comandi nella prima virata, perché il vento ti alza l'ala; toglierli quasi subito; tutto piede e tutta leva nella seconda virata, perché il vento penserà ad allargare spostandoti la coda; attenti, infine, alla discesa per fare un buon atterraggio e finire davanti alla Commissione esaminatrice.

In questi cinque voli si riassume tutta l'attività del nostro primo corso di pilotaggio. E quando, superate le prove, l'istruttore ti stringerà la mano e con un calcio (simbolico) in un certo posto ti dirà: «Brevettato», oh! allora sì che un nodo di commoimento ti salirà alla gola! Avrai attorno tutti i compagni; riceverai mille strette di mano e mille abbracci; vedrai in questi gesti spontanei tutto l'affetto e tutta la amicizia che essi portano per te e ne sarai commosso!

Verrà naturale più tardi di riunirsi tutti a festeggiare in brindisi il brevetto: andrai a letto mezzo brillo, ma quel giorno si inciderà in modo indelebile nella tua mente.

Farei altri corsi di pilotaggio, altri brevetti, avrai forse più soddisfazioni, ma non dimenticherai mai il giorno del «B», il giorno che, chiudendo la parentesi della tua prima attività aerea, hai ottenuto il premio delle tue aspirazioni giovanili.

Non dimenticherai mai gli istruttori, i primi artefici della tua nuova vita; ricorderai compagni e amici; giorni lieti e tristi del corso.

E giunto a casa, sentirai il bisogno di esternare le tue impressioni e la tua gioia; farai il «tifo» presso amici e conoscenti, sentirai, soprattutto, forte la nostalgia del volo! Sentirai quanto è amaro rimanere a terra dopo aver volato; capirai ancor di più il volo in tutta la sua bellezza e sognerai ad occhi aperti un giorno ormai più prossimo: «quello in cui ti verrà appuntato sul petto della divisa grigio-azzurra l'aquila d'oro sormontata dalla corona»!

ROMEO VIAN

L'ala silenziosa in..

ITALIA. Nella seconda metà di questo mese si svolgeranno sull'aeroporto di Sezze Romano, le prove per la scelta dell'allante che dovrà servire durante le gare olimpioniche di volo a vela, alle prossime Olimpiadi. Come è noto, i concorrenti alle Olimpiadi di volo a vela compiranno la prova con un uguale veleggiatore, che dovrà essere scelto tra i tipi che verranno presentati a Sezze dall'Italia, dalla Germania e dalla Polonia.

FINLANDIA. Le prove olimpiche di volo a vela avranno luogo dal 22 luglio al 4 agosto 1940, a Jamiän. Grande interesse destano nel mondo aeronautico i preparativi per le future Olimpiadi di volo a vela, le prime che si siano mai tenute sino ad oggi.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

(Continuazione dal numero precedente)

Finito questo lavoro, si passerà sull'elica così liscia uno strato di olio di lino crudo; poi, quando si sarà asciugata, verrà nuovamente ripassata con carta vetrata fina. Infine si potrà verniciarla con vernice opaca (o con semplice vernice trasparente, se si vorrà lasciarla di color naturale). La vernice, oltre a dare un bell'aspetto e a rendere il legno più resistente, rende le superfici più levigate, a tutto vantaggio del buon rendimento dell'elica. Buone vernici per questo lavoro sono la gomma lacca, la coppale, la cellulosa trasparente o quella alla nitro, e la cellon.

Abbiamo esposto il procedimento attraverso il quale si ricava un'elica da un semplice blocco di legno. Si tratta del miglior sistema per ottenere con facilità un'elica esatta e solida. Ma si possono ricavare eliche anche da uno speciale legno compensato, preparato e messo in vendita per questa bisogna. Il procedimento è il medesimo, soltanto bisogna tener presente che, se l'incollatura dei diversi strati di legno non è stata fatta con arte e con buona colla, un'alta velocità di rotazione può far saltare in pezzi l'elica.

Si possono pure costruire eliche con i compensati comuni in commercio: in questo caso le pale, tagliate nella grandezza del loro sviluppo, vengono piegate a caldo per ricevere la forma di superficie elicoidale. Questa costruzione è forse la più economica; ma non si dimentichi che è assai difficile ottenere la precisione necessaria per il miglior rendimento e che, infine, queste

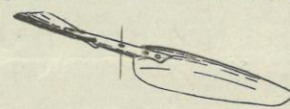


Fig. 83

eliche si deformano facilmente sotto l'azione degli agenti atmosferici.

Un altro sistema economico, ma consigliabile soltanto per piccoli modelli, è quello di costruire le due pale separate, di legno compensato, di lastra metallica, od anche di fibra, pale che si uniranno, poi, ad un tubetto metalli-

co appositamente tagliato con incastri longitudinali, nei quali dovranno essere fissate con piccoli rivetti di alluminio (Fig. 83).

Si possono anche fare eliche a passo verticale, con le pale riportate e mobili, in modo da variane l'incidenza a piacimento, ma non crediamo opportuno consigliarle, sia perché di difficile costruzione, sia perché l'uso di tali eliche, negli aeromodelli, è assolutamente superfluo.

Può avvenire, invece, specialmente negli aeromodelli di forte carico e di grande superficie alare, che con un'elica a due pale si abbia un diametro troppo grande e non si possa dare a questa la velocità voluta per ottenere la trazione. In questo caso si deve ricorrere all'elica con tre, od anche, quattro pale, e si otterranno condizioni favorevoli per sfruttare maggiormente l'energia motrice che si ha a disposizione.

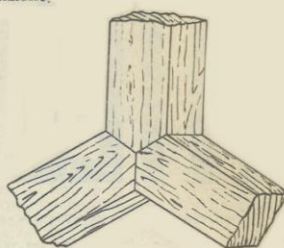


Fig. 84

Le eliche con più di due pale si costruiscono seguendo il medesimo procedimento seguito nella costruzione dell'elica a due pale. Naturalmente, i blocchi di legno da lavorare avranno le previste altre forme.

Per l'elica a più di due pale si deve preparare un blocco di legno con le venature nel senso della lunghezza di ciascuna pala. Per esempio: se l'elica è a tre pale, la preparazione del legno sarà fatta con tre pezzi distinti uniti al centro con angoli di 120 gradi ognuna.

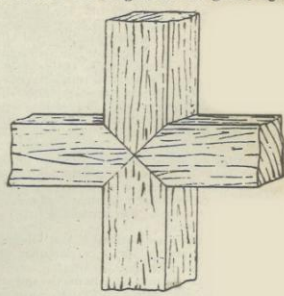


Fig. 85

no, e col vertice sull'asse di mezzaria (Fig. 84). Non si trascuri, però, di disporre un disco interno, ad incastro, a mo' di anima. Se, invece, si deve fare un'elica con quattro pale, i pezzi di legno da unire dovranno essere quattro e con angoli di 90 gradi, sempre col vertice sull'asse di mezzaria (Fig. 85). Consigliamo, naturalmente, l'anima ad incastro, come per il blocco di legno per l'elica a tre pale.

Ogni sfaccettatura dovrà combaciare esattamente con quella del pezzo di legno adiacente, e l'incollatura dovrà essere eseguita con il massimo scrupolo per evitare che, eventualmente, si staccino le pale.

L'unione dei pezzi deve essere fatta dopo che questi saranno stati bene squadriati e levigati su tutte le loro superfici, e sempre prima di disegnare ed intagliare le pale dell'elica. Il tracciato ed il procedimento costruttivo rimangono identici a quelli per la costruzione dell'elica a due pale; però è bene tenere il diametro del mozzo più grande del normale. Sarà utile che, finita l'elica, l'aeromodellista applichi sulle due facce del mozzo due dischetti di compensato. Questi dischetti dovranno essere incollati, o, meglio, fissati con tre o quattro piccole viti (secondo il numero delle pale) che li collegano ad ognuna delle pale.

(Continua)



Il giorno 17 settembre scorso il modenese Enzo Tedeschi compiva una prova col proprio veleggiatore «E.T. 134», per tentare di battere il primato di distanza in linea retta coprendo ben km. 10.100. Purtroppo questa bellissima prova non poteva essere omologata, poiché in quei giorni perveniva alla R.U.N.A., da parte della F.A.I., la comunicazione che il primato internazionale era stato battuto in Russia il giorno 15 agosto con km. 11.118. La prova di Tedeschi costituisce il miglior risultato ottenuto finora in Italia per la distanza, ed è tanto più notevole per il fatto che il luogo dell'atterraggio risulta a quota superiore a quella del punto di lancio. Il modello ha una apertura di 244 cm., con 128 cm. di lunghezza della fusoliera: la superficie portante è di 44 dm. quadrati, con la sezione maestra della fusoliera di 0,92 dm. quadrati. Il peso totale è di 720 gr., dai quali risulta il carico alare di 16,5 grammi per decimetro quadrato di superficie. L'allungamento è 13.

CRONACHE DA MIRAFIORI

Esiste alla periferia di Torino un vasto campo piano, solcato da rivoli d'acqua destinata all'irrigazione. Ebbene, su questo campo si sono dati convegno, da un po' di tempo, strani tipi di aeromodelisti con tipi ancor più strani di modelli. Io ci sono arrivato per caso e vidi quanto segue.

(La scena rappresenta il prato sopradde-
to. Un gruppo di signori con modelli di tut-
ti i tipi e di tutte le qualità. Spicca tra
tutti un bellissimo modello rosso con le ali
gialle, il quale, tra l'altro, vola benissimo.
Un altro signore con fortissimi occhiali da
miope, con il pizzo nero, con un cappello
nero in testa, tiene in mano un modello a
tubo con doppio timone di direzione. Ci av-
viciniamo e lo sentiamo mormorare sonora-
mente all'indirizzo della matassa, così espri-
mendosi.)

— Ecco, io l'ancora il mio modello secondo
le regole d'arte, ma che vedo? o Numi! Ca-
bra... picchia... è in volo radente... si alza
sulla perpendicolare... ed ora il motore lo
tradisce... «Scampana... bum!... ed ora il
modello è sull'attenti». Lo andrò a ripren-
dere e lo ricaricherò. (Dopo 5 minuti). Ec-
ce, io lo lancio a me' di giavellotto... opà!
Ecco fatto... dopo una meravigliosa presa
di quota, il modello è in pieno regolarissi-
mo volo... sono già 30 secondi... O Dio! Che
succede? Il modello picchia... cabra... vira
a destra... a sinistra... imbocca il fosso...
è pieno d'acqua... ma il mio modello batte
fortissimamente contro la sponda opposta
del fosso ed io lo perdo di vista. Accorro
sul posto ed invece di trovare il modello in
un bagno, lo trovo rimbalzato sulla riva op-
posta a quella sulla quale ha urtato. L'elica
pesca in acqua e il modello sta per perdere
l'equilibrio e per diventare un idro-modello.
Io lo salvo e lo ricarico.

Raccontavi questa breve storiella, vi ag-
giungo solo che il padrone del modello fu
chiamato Iandbergh e il modello «Il mo-
dello giallo». Chi di voi vuol prendere que-
sto come il titolo per un romanzo?

Mentre meditavo di raccontarvi questo
che avete letto, un sonoro grido di:
«Attenti alle gambe... Attenti alle gambe!»
ci costringe a voltarci. E' ancora il signore
cogli occhiali, con il pizzo nero e il cap-
pello in testa, che lancia il grido di avver-
timento, prima di regalare all'etere il suo
modello fantasma.

Dopo una serie di acrobazie, di voli ra-
denti, ecc., il modello atterra in mezzo a
un gruppo di persone. Ora domando io: «E'
giusto gridare «Attenti alle gambe»? Chi
allora deve gridare «Attenti alle teste»? »

Sì, i pirati dei modelli volanti, come i
pirati del mare, esistono. Sì, signori, pre-
cisamente sotto forma di due piccoli bam-
bini: una bambina (bionda, grande così,
con il nasino all'insù) ed un bambino
(biondo, grande così, con il nasino all'insù).
Essi capitano sul campo lanciando il loro
grido di guerra, grido che, come vedremo
poi, avrà tale importanza da coordinare ar-
monicamente i movimenti di ambo le ali
dello schieramento bellico dei due pirati.
Tale grido fu: «Bello questo... Guarda quel-
lo rosso, Nino... Proviamo a sentire quanto
pesa. Questo rosso sarà nostro!».

Poi il modello venne lanciato e i due si
precipitarono all'inseguimento, mentre il
nostro gruppo, intesa la gravità della si-
tuazione e la personalità dei due soggetti,
costituiva rapidamente un gruppo di «cac-
cia», i quali subito si precipitarono all'in-
seguimento del modello e dei due pirati.
Ma i «cacciatori» erano in ritardo e gridavano
al due pirati consigli di resa senza
combattimento e proposte di atterraggio;
ma i due non si dettero per vinti ed accet-
tarono l'impavida lotta (mirabile esempio di
coraggio e di sbeffeggiamento alla propria cau-
sa...). I velocissimi pirati giunsero per primi
sul posto di atterraggio del modello e
rimorchiarono per la coda, iniziarono una
veloce fuga verso i propri «campi», ma i
«cacciatori», approfittando del fatto che il
nemico aveva la velocità diminuita per l'au-
mento di peso, si lanciarono senza indugio
al nuovo inseguimento.

Prattanto dal nostro campo aveva rap-
idamente decollato anche il padrone del ve-
livo, il quale, dotato di una velocissima
motocicletta (una «Pejus da corsa»), aggirò
la rotta dei due pirati, i quali, trovatisi la
strada sbarrata, accettarono finalmente il
combattimento. La bambina depose il mo-
dello ed affrontò il relativo padrone, dicen-
dogli con le mani sui fianchi:

«Questo modello è mio.
Al che il padrone, accettando in pieno la
lotta ed adottando una tattica avvolgente,
disse:

— Sì... siamo d'accordo, ma non lo rom-
pere».

E si dicendo si avanzava sulla destra del-
la bambina con un morbido passo simile a
quello di una pantera in agguato. Sulla si-
nistra della bambina, aiutava il gioco pa-
nese del comandante un altro gregario. L'al-
tro pirata, non sopportando la ferrea pres-
sione di due cacciatori, volse rapidamente
in fuga, e poco dopo al grido di «Aviazione
e modelli volanti» i due cacciatori immo-



Questo modello ad elastico
biplano è stato costruito dal
bolognese Ettore Ripandelli

bilizzavano la bambina, mentre un terzo,
con una veloce sfondata, ghermiva al volo
il modello, dirigendosi a tutto motore verso
il campo. Il gruppo dei curiosi che avevano
assistito, con il cuore trepidante, all'appas-
sionante duello, levò ai cacciatori un inno
di vittoria.

Raccontata quest'altra avventura, passo a
parlarvi dei cacciatori che vi hanno partici-
pato e in primo luogo del loro capo, il
padrone del modello, animatore di tutta la
battaglia. Egli è un simpatico giovane, bion-
do di circa 25 anni, siciliano, da molto re-
sidente a Torino, e di professione ragioniere.
Quello che ci ha colpito di più, è proprio
la professione di ragioniere, e ci chiediamo:
«Può un ragioniere costruire modelli vo-

lanti? Come li costruisce? Li calcola duran-
te le ore di lavoro, apportando seri squil-
ibri al bilancio dell'azienda nella quale è
impiegato? Li costruisce durante le ore di
lavoro? E come? Non sappiamo».

Domanda prossima lo interrogheremo, ma
abbiamo una gran paura che, se andassimo
a fare un sopralluogo sul suo libro di con-
tabilità, vi troveremo un gran numero di
piccole miniature di modelli volanti, di par-
ticolari costruttivi, di profili ed ognuna in
bell'ordine ed in ogni quadretto. Sulle spe-
cifiche dei versamenti, poi, simboli come
questi: Op 45%... Coeff. port. 48... Gott 483
adattissimo per modelli a... ed altre gravi
cose, mortali per un ragioniere.

FRANCO MUSCARIELLO

L'ELICA FORMULA AMERICANA

Parecchi aeromodelisti, desiderando
costruire l'aeromodello ad elastico «E.
T. 1», pubblicato nei numeri scorsi,
scrivono chiedendo spiegazioni sul si-
stema costruttivo dell'elica, del tipo
comunemente detto americano, usato
per quel modello.

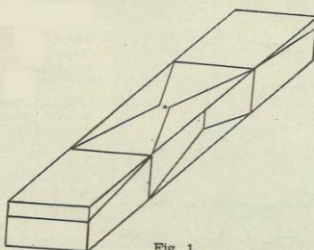


Fig. 1

Già ebbi occasione di occuparmi di
tali eliche nel primo numero di gen-
naio dello scorso anno, ma solo dal
punto di vista teorico, che mi riservo
di riesaminare più profondamente in
un prossimo articolo; questa volta cer-
cherò di illustrarne genericamente la
costruzione secondo il desiderio dei let-
tori. Presupporremo perciò di conosce-
re già le misure del blocco (per mag-
gior chiarezza vedi n. 2 de «L'Aquilo-
ne» del 9 gennaio 1938) che la fig. 1

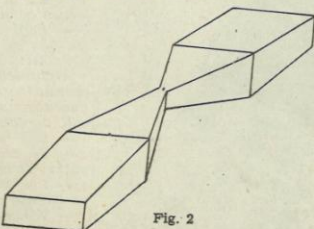


Fig. 2

mostra già tracciato, mentre la fig. 2
mostra lo sborzato pronto per la la-
vorazione vera e propria.

Come materiali per la costruzione si

potranno usare il balsa od il cirmolo,
a seconda della grandezza e del peso
dell'elica e della spesa che si vuol rag-
giungere; nel caso dell'elica in balsa,
naturalmente, il profilo della pala do-
vrà avere uno spessore maggiore che
nel caso del cirmolo.

Ottenuto lo sborzato, si inizierà la
profilatura delle pale cominciando dal
ventre (fig. 3), lasciando lo spigolo vi-
vo sul bordo d'entrata, che verrà ar-
rotondato in seguito. Eseguito il ven-
tre, si sborzerà il dorso ottenendo una
forma grezza, a profilo concavo-con-
vesso che la fig. 4 mostra abbastanza
chiaramente. E' a questo punto che
la maggioranza degli aeromodelisti si
inceppa, non sapendo che forma dare
alla pala che sembra loro orribilmen-
te tozza; non si può, del resto, dar

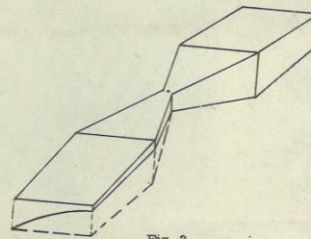


Fig. 3

loro tutti i torti, essendo abituati alle
nostre vecchie eliche sottili ed ele-
ganti, e quelle attuali sembrano vera-
mente brutte; ma purtroppo bisogna
spesso sacrificare l'estetica al ren-
dimento, e del resto i nostri costruttori
sapranno presto abituarsi alle nuove
forme.

Tornando dunque alla nostra elica,
non rimane altro da fare che arroton-
dare tutti gli spigoli, come in fig. 5,
avendo cura di non restringere la pa-
la, ma di conservare almeno in un
punto la sua massima larghezza; al-
tra cura sarà quella di fare le pale
di identica forma per non avere squil-
ibri e vibrazioni.

Ottenuta l'identità della forma, si

procederà alla finitura come per le
solite eliche, arrotondando il bordo di

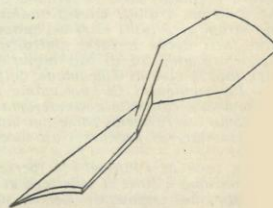


Fig. 4

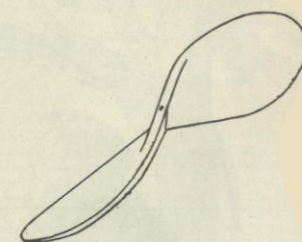


Fig. 5

attacco e portando a finitura tutte le
superfici.

Qualcuno ha scritto dicendo di aver
trovato difficoltà nella costruzione per-
ché l'elica dell'«E. T. 1» è monopala;
non credo che possano esistere diffi-
coltà di questo genere, ma se proprio
qualcuno non ci riuscisse, faccia una
elica normale e poi la tagli a metà.

UTI

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna
in forma semplice e chiara a costruire mo-
delli volanti d'aeroplano. Scientificamente, e
l'opera più seria e più vasta che sia uscita
in questo campo. E' un volume di 320 pagine,
in ricca veste tipografica. Stampato su car-
ta extralibro robustissima, contiene 158 di-
segni che illustrano e guidano il lettore dai
primi elementi dell'aerodinamica (svolti in
forma piano), alla costruzione e al lancio
degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore
ad elastico, con motore ad aria compressa,
veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 ri-
produzioni fotografiche che danno vita alle
descrizioni scientifiche e a una interessante
cronistoria dell'aeromodellismo.

L. 25 - Ediz. di lusso in tutta tela L. 30
Sconto del 10 % agli abbonati
aggiungere L. 2,80 per la spedizione
raccomandata

Vaglia all'Editoriale Aeronautica,
Roma, viale Libro e Moschetto 6.

le bombette di ARCHIMEDE

Il comandante la squadriglia dello Sparvierio Azzurro piombò in mezzo agli amici con il volto congestionato da una emozione grandissima e gridò con il poco fiato che ancora gli rimaneva in gola:

— Lo Sparvierio n. 3 è stato distrutto!...

Quindi si grattò furiosamente la testa ed attese che l'urlo di indignazione che si era levato dai petti dei valorosi alleati si fosse spento. Giannino, detto anche il Cabratore per la strana anomalia che avevano sempre i suoi modelli si levò in piedi tra il gruppo che nobilmente sedeva all'ombra del castagno e, sibillando tra i denti, con i pugni stretti, profert atroci minacce contro i Vampiri i Grifoni e l'Ala di Morte. Al colmo dell'eccitazione, tutti urlavano e strepitavano come ossessi: « Bisogna farla finita ad ogni costo; quando è troppo è troppo; la misura è colma; cosa si credono di poter fare perché sono più grandi; adesso andiamo là e facciamo una strage »; e tanti altri bei propositi di pace. Già eran tutti decisi a farsi piuttosto massacrare che sopportare un'altra di tali ingiurie, quando si levò imperiosa la voce di Giacomone, detto il Veleggiatore:

— Un momento! Ci vuol calma e sangue freddo; riuniamoci a consiglio e decideremo sul da farsi. Non dobbiamo essere scemi come dei mocciosi e andare là a rischiare di prenderci un sacco di botte inutilmente!

Una voce di « Fifone! » si perse tra il brusio di acclamazione e tutti si sedettero di nuovo in circolo. Giacomone, imponente per il suo volume, prese la parola.

— Dunque...

— Dunque in principio di discorso non si dice —

interuppe Carletto con una voce che sonava chioccia come una moneta falsa da cinque lire.

Giacomone lo fulminò con uno sguardo, Giletto gli tirò una sberla in testa e fu ripreso il discorso.

— Dunque, ho detto « dunque », riassumiamo i fatti. Noi, cioè io, Carlo, Giletto, Archimede, Enrico e Giannino il Cabratore, abbiamo fondato tre squadriglie di aviazione: gli Sparvieri Azzurri, le Folgore e le Cicogne. Gli altri, cioè Mario e la sua banda, hanno fondato...

Ma questo lo sappiamo! Vieni al sodo...

— Non interrompermi! Tu non capisci niente! I consigli di guerra si fanno così; se non si conoscono gli antefatti, non si può concludere niente.

La parola « antefatto » fece una viva impressione e il silenzio venne ristabilito.

— Dunque, dicevo che Mario e la sua banda hanno fondato, quasi contemporaneamente a noi, altre tre squadriglie: i Vampiri i Grifoni e l'Ala di Morte. Per la verità bisogna dire che chi ha cominciato per primo a combinar pasticci è stato Carletto, che ha scassato un loro modello fin dal secondo giorno!

— Ma che colpa avevo io! Se un mio apparecchio è andato a cascarsi proprio sopra, non potevo mica farci niente; anche il mio s'è rotto tutto...

Sfido io! Con gli apparecchi che fai tu! Li lanci da una parte e vanno a finire da un'altra!

— Già, mentre i tuoi non si alzano nemmeno...

— Silenzio!!! — intimò Giacomone a Carletto e ad Archimede che minacciavano di azzuffarsi — Silenzio, perbacco! Non si può neanche parlare. Insomma come è stato è stato, io non voglio dar la colpa a nessuno, adesso: il fatto è che fin da allora furono

delimitati i campi e ci si cominciò a guardare un po' in cagnesco; poi accadde che una Cicogna...

— Il N. 1.

— Appunto; la Cicogna N. 1 andasse a finire nel campo avversario e venisse fatta prigioniera; l'indomani Giannino tentò una incursione a scopo di furto, ma viene preso e sculacciato ben bene.

— Sculacciato un corno! Mi hanno bastonato!

— Macché bastonato! Non dire esagerazioni e non fare l'eroe adesso. Non vorrai mica passare per martire.

— Perché non c'eri tu, altrimenti chissà che avresti detto e cosa ci avresti raccontato.

— Ma silenzio, silenzio! Possibile che non possiate star zitti per due minuti! Dunque Giannino è sculacciato, e la Cicogna ci viene restituita in volo e in fiamme! Da allora è scoppiata la guerra! L'indomani Archimede preparò dei contraerei al di fuori del campo nemico e, dopo molti colpi e molti tentativi, Giletto, con la sua fionda, abbatté un Grifone in pieno volo. Colpo bellissimo, ma che porta come conseguenza una maggiore vigilanza intorno al campo nemico. Una settimana dopo Enrico e Giannino scoprirono il luogo dove si nascondevano i Vampiri e cercarono di distruggerli i modelli; ma sono acciuffati e picchiati ben bene. Ieri abbiamo trovato una Folgore tutta calpestata, ed oggi Archimede mi dice che anche il nostro modello più bello è stato distrutto. Siamo giunti ad un punto in cui non è possibile retrocedere. Io dichiaro la guerra ad oltranza!

Un urlo solo si levò dalle bocche degli alleati e sei mani si alzarono in aria a convalidare il giuramento di morte. Un gran fermento serpeggiava tra le squadriglie e tutti erano ansiosi di fare qualcosa, sebbene non sapessero con precisione cosa avrebbero dovuto fare; Archimede chiese di parlare e lanciò il suo piano:

— Propongo di colpire il nemico nel punto ove meno si aspetta l'offesa! Bisogna cercare dove nascondono gli apparecchi dopo che hanno volato e distruggerli.

Un'ondata clamorosa chiuse il breve, ma formidabile discorso. Furono immediatamente stabiliti i piani: Enrico, Carlo e Giannino si offrirono per spiare gli avversari e seguirli nel ritorno alle loro case, gli altri avrebbero dovuto attendere notizie per decidere la grande battaglia.

Tre giorni dopo, una seconda, sensazionale riunione si aggiunge alla precedente per affrettare la fine degli odiati nemici. E' stato individuato il campo ove la notte dormono gli aeromodelli della banda di Mario. A circa mezzo chilometro dal paese uno della banda ha un villino nel cui giardino ha sistemato il capannone per gli apparecchi, è necessario distruggere tutto, ma è anche necessario non farsi pescare. Entrare dentro il giardino non è possibile, scavalcare il muro di cinta neanche da pensarci, unico mezzo per dominare il campo è un gran castagno che sorge fuori del muretto ed i cui rami sporgono sopra gli apparecchi. Da qui potrebbe partire l'offesa.

Ma quale? Calarsi nel giardino è troppo rischioso e nessuno si sente di compiere tale impresa; colpire con sassi, fa troppo rumore e poi occorrerebbe munirsi di grosse pietre ingombranti e difficili a portarsi. Sono tutti pensierosi, quando il cervello di Archimede, sottoposto ad uno sforzo enorme, ha un bagliore, ed una parola viene esclamata a bassa voce:

— Il fuoco!

Tutti rimangono trasecolati e sbigottiti da tale cruda proposta; poi Carletto chiede come si dovrebbe fare.

— Il fuoco — ripete Archimede come ispirato — il sacro fuoco distruttore e purificatore sarà lanciato dall'alto e piomberà sui Vampiri, sui Grifoni e sulle Ali di Morte, compiendo la terribile, ma giusta vendetta.

Il fuoco lanciato dall'alto?... Ma sei natto! — chiedono tutti.

— No, no, che non sono natto — urla Archimede invasato dalla sua stessa idea — non per nulla mi chiamo Archimede; o miei prodi, fidatevi di me; vi giuro che domani notte assisteremo all'incendio delle tre odiate squadriglie; ora lasciatemi andare; ho bisogno di lavorare, ci vedremo domani a mezzanotte sotto il castagno; arrivederci.

E Archimede scappa via correndo.

I dodici colpi del campanello trovarono cinque ombre sotto i rami del castagno.

— Archimede manca.

— Ci ha preso in giro.

— E' un traditore; ora vedrete che escono fuori loro e ce ne danno quante ne vogliamo!

— Però ve l'avevo detto io!...

— Se ci vede qualcuno, succede il finimondo.

— Zitti, eccolo!

Archimede avanzava a passi di lupo recando una scatola sotto il braccio. Quando fu vicino, tutti lo guardarono delusi, perché non vedevano da dove egli avrebbe tratto la sua potenza distruttrice.

— E il fuoco? Dove l'hai? In tasca?

— Se era per portarci una scatola di fiammiferi, potevi dirlo subito.

— Che invenzione d'Egitto! Era tutta una balla; ve l'avevo detto io...

— Volete star zitti sì o no? — bisbigliò arrabbiatissimo Archimede, e mise a terra la sua scatola; poi trasse di tasca una bottiglietta ed una lampada tascabile, che accese e fece tenere in mano a Carletto perché gli facesse lume. Tutti intorno a guar-



...tutti urlavano e strepitavano...

dare che diamine sarebbe saltato fuori dalla scatola. Finalmente il coperchio fu sollevato e sotto il raggio di luce debolissimo luccicarono una trentina di fiale.

— O che ci dobbiamo fare le iniezioni?

— Archimede, ma sei scemo?

— Voi non capite niente e non sareste mai arrivati a fare quello che ho fatto io. Statemi a sentire. Ieri, quando mi è balenata l'idea del fuoco aereo, ho pensato subito che sarebbe stato semplice gettare una boccetta di benzina e poi darci fuoco lanciando un rametto acceso; ma subito mi son detto: «No, che diamine, noi siamo soldati e per giunta aviatori e dobbiamo usare dei mezzi leali di guerra». Quindi ho ideato le bombe incendiarie.

— Ma quelle fiale che c'entrano?

— Tu, caro Giannino, non capirai mai niente. Statemi a sentire senza interrompermi. Dunque dicono che ho ideato le bombe aeree incendiarie. Già le immaginavo cadere giù, vvvvvv... e poi pah! pah! esplodere e il fuoco dilagare e...

— Calmati, Archimede, calmati — gli raccomandò Giacomo battendogli amorevolmente su una spalla. Noi non si capisce niente.

— Ma è così semplice! Vedete queste fiale? Sì; edene mia sorella si fa delle iniezioni ed io ho preso una scatola, ho vuotato il contenuto delle fiale, ci ho applicato delle alette di carta perché possano mantenere la direzione in volo; adesso le riempiremo di benzina che ho qui con me, ci daremo fuoco e subito le lanceremo dall'alto del castagno sopra gli aeromodelli e il capannone. Che ne dite?...

Tutti erano un po' perplessi e dubbiosi tuttavia si mostrarono entusiasti e dissero che loro erano pronti per cominciare subito.

Archimede predispose i servizi ed i collegamenti; lui e Giacomo avrebbero preso posto su due rami in alto in modo da effettuare il bombardamento; Carletto e Giannino avrebbero servito da rifornimenti, Giletto sarebbe stato il proiettore ed Enrico, anche lui issato sull'albero perché voleva godersi lo spettacolo, la vedetta.

In silenzio e con un poco di paura non detta da nessuno, ma da tutti sentita, si arrampicarono sul castagno per la grande spedizione punitiva; Giacomo disse che quella era la sua più bella giornata; Giletto osservò che veramente era notte e si baciò un pizzicotto formidabile da Archimede che esigeva il silenzio più assoluto.

In breve, ognuno occupò il proprio posto e sentì la gravità di ciò che stava accadendo.

— Luce! — soffì Archimede con voce tenebrosa.

Giletto stentò un poco per l'emozione a trovare il bottone della lampada e finalmente il raggio illuminò il giardinetto della casa vicina; corse sull'erba e, fra il batticuore di tutti, scoprì l'ala di un aeromodello, quindi lo illuminò tutto.

— Ala di Morte! — ghignò Archimede.

Ed un brivido serpeggiò fra i valorosi.

La coda di un Vampiro venne lambita dal proiettore che lo sfiorò lentamente e che scoprì quindi il tetto di cartone di una grande scatola che fungeva da «hangar». Si intravedevano dentro gli altri modelli.

— Cominciamo dal primo. — comandò gelido Archimede.

Il proiettore si spostò e tornò ad illuminare l'Ala di Morte.

— Fuoco!

Un flammifero bruciò e quindi una fiammella solida dritta l'oscurità e cadde vicino al modello; la fiale si ruppe e la benzina accesa si sparse in terra.

— Un'altra bomba, presto!

Giacomone era eccitatissimo.

Questa volta il segno fu colpito. Un secco clac indicò la rottura della fiale proprio sulla fusoliera; un mugolio a stento represso significò l'emozione di tutta la banda. L'Ala di Morte bruciava velocemente e si aveva l'impressione che un vero apparecchio andasse a fuoco.

— Presto, agli altri!

Il bombardamento continuò implacabile e preciso. Anche il Vampiro poco dopo non era che uno scheletro bruciato di fili di ferro. Ora anche il capannone era stato colpito e una bombetta ardeva tranquilla sul suo tetto.

A questo punto successe una grande confusione, perché tutti volevano tirare almeno una bomba e quindi vi furono degli spostamenti sui rami e gridi soffocati e scappellotti. Giannino si fece un sette gigantesco nei pantaloni e Giletto lasciò cadere a terra la lampada. La scena era sinistra; il capannone ardeva strisciando e fra le fiamme apparivano tutti i resti degli odiati apparecchi nemici.

Archimede tentò di ristabilire l'ordine e Giacomo sbuffò che con i ragazzi non si poteva combattere.

Un gran movimento ferrea sull'albero: ombre che andavano su e giù e s'incontravano e si passavano l'una sull'altra e si mettevano i piedi in testa e si aggrappavano. Era tutto un rimescolio, quando d'un tratto abbassò un cane e successe il finimondo; fuggì, scappò, corse! Tutti a terra in un attimo e via con il cuore in gola e con l'idea di avere alle calcagna il cane e la banda nemica. Dopo non so quanto si fermarono con un fiato da non poterne più e si riunirono per contarsi. C'erano tutti e, tranne qualche graffiatura, tutti salvi.

Giacomone, come capo banda, avrebbe voluto fare un piccolo discorso, ma l'emozione e la corsa non gli permisero che di balbettare qualcosa di pietoso circa l'eroismo, la perfetta organizzazione e la splendida invenzione di Archimede a cui doveva andare la riconoscenza imperitura di tutti.

Si strinsero la mano profondamente commossi, meno Giletto che era occupatissimo a grattarsi come un forsennato la schiena dove una colonia di formiche rosse passeggiava tranquillamente.

AGI.



La storia è maligna con i piccoli fatti. Le gigantesche lotte che travagliano il mondo dalla sua creazione e le epiche conquiste dei grandi popoli ci vengono tramandate dalla superficialissima e pigrissima storia soltanto attraverso le parole di chi ha strillato di più ed attraverso gli avvenimenti compiuti con i gesti più rumorosi. Ci sarebbero, invece, tante belle cose da conoscere e che, per colpa della benedetta modestia, sono destinate a rimanere in cantina. Eccone una, per esempio.

Nessuno avrebbe mai immaginato che, durante le drammatiche giornate concluse con la pace di Monaco, una lotta sorda si fosse ingaggiata tra i due più illustri uomini di Francia e d'Inghilterra; una lotta che era completamente al di fuori della tenzone politica. E sapete chi è stato il vincitore? Quello di Francia.

Egli — ha ricordato Le Atles — è stato l'uomo più veloce nella corsa della pace. Difatti, i viaggi aerei che il primo ministro francese Daladier ha effettuato a Londra ed a Monaco, sono stati compiuti ad una velocità di 280 km.-ora, mentre il collega Chamberlain, per recarsi in Germania, non ha mai superato i 250 km.-ora. Ma c'è dell'altro. Il «Premier» inglese ha adoperato un più moderni apparecchi civili americani, un bimotore leggero e veloce, mentre Daladier si è servito del primo aeroplano disponibile sul campo.

«Meno male — diranno i francesi — qualche soddisfazione ce la siamo presa anche noi, perbacco!».

Quando un americano medio ha pensato a mangiare, a dormire ed a vestirsi, sapete come spende il suo denaro? Una statistica degna di fede ha fornito i seguenti dati: oltre le spese strettamente necessarie, l'automobile assorbe il 43 per cento delle disponibilità rimanenti, la radio il 23 per cento, l'aereo il 9,8 per cento ed il cinema l'8 per cento.

L'americano spende dunque più per i viaggi aerei che per il cinema. La cosa è oltremodo interessante, specie per un paese come gli Stati Uniti, dove l'industria cinematografica veniva considerata un po' come il risotto a Milano, ossia una specialità del luogo.

Ma il tempo scappa; e gli americani, da gente pratica, hanno pensato che è preferibile stargli appresso con l'aeroplano, anziché perderlo a contemplare le pallide stelle di California.

Un nuovo tipo di aereo tedesco. — In Germania è prevista la costruzione di un nuovo tipo di aereo che molla le mine da bassa quota e di un altro che le depone dopo aver ammarato. E' la prima volta che si hanno notizie ufficiali su questo strumento bellico, la cui minaccia tanto per le navi da guerra precedenti in formazione su una determinata rotta, quanto per i convogli di navi mercantili, potrebbe divenire formidabile. Nella guerra aerea navale la possibilità di creare tipi rapidi e mutevoli sbaramenti di mine sulle rotte delle unità di superficie, costituisce un vantaggio enorme.

Il volo a vela dei ragni. — Anche i ragni praticano il volo a vela sfruttando magnificamente le correnti termiche. Quando essi vogliono intraprendere un viaggio, si arrampicano sulla sommità di un fiore, di un cespuglio o di un albero ed attendono pazientemente l'arrivo di una corrente calda. Alcuni naturalisti affermano che questi giudiziosi animaletti scelgono proprio quei luoghi dove le correnti d'aria calda si formano più facilmente. Quindi il ragno si mette supino e comincia a fabbricare un lungo filo di seta che si agita verso l'alto, sotto il soffio della corrente d'aria. Quando la lunghezza del filo è tale che su di esso si può esercitare una spinta maggiore al peso dell'animale, questo stacca le zampe dal luogo ove giaceva e via. A seconda delle condizioni di volo, il ragno modifica la lunghezza del filo sostenitore emettendolo o ritirandolo a volontà. Quella del ragno è, insomma, una vera e propria macchina volante a superficie variabile. E credete voi che il ragno non possa andare abbastanza in alto con il suo apparecchio? Il direttore della Sezione Entomologica del Museo di Storia Naturale di Parigi, che pratica la caccia alle farfalle con l'aeroplano, ha trovato dei ragni che volavano a cinquemila metri.

Velocità aerea nella consegna di un plico urgente. — Una consegna pronta e veloce è quella effettuata a cura della R.U.N.A. di Bologna: un plico importante destinato a Roma, è stato trasportato in aereo ed è giunto a destinazione nel breve tempo indicato.

La caratteristica di questo insolito viaggio per il trasporto di un singolo plico è la seguente.

Giorni or sono un Ente statale di Parma si trovò nella impellente necessità di far recapitare a Roma una pratica della massima importanza; i documenti dovevano giungere prima delle ore 15 della giornata, e si era già al mattino. L'Ente telefonò a varie Sezioni della R.U.N.A. per noleggiare un velivolo, ma solo la Sezione di Bologna fu in grado di far fronte subito alla richiesta. Infatti, dopo un rapido scambio di intese telefoniche fra l'Ente stesso e il presidente della R.U.N.A. bolognese, ing. Serafini, un messo partì da Parma in auto, diretto alla volta dell'aeroporto di Borgo Panigale, ove effettuò la consegna del plico.

All'arrivo dell'automobile, l'aeroplano — un nuovo apparecchio «Saiman 202» — era già pronto, pilotato dal capo istruttore Marcello Santacatterina. Alle ore 12.45 giungeva a Roma, più che in tempo per la consegna.

Dopo una brevissima sosta, il pilota riprendeva il volo e rientrava a Bologna alle 16.30 precise.



Il bombardamento continuò implacabile...

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA CUCENNA

VOCAZIONE

Il giorno che parti da Firenze per l'Accademia di Caserta, Franco fu accompagnato dalle lacrime della mamma e dai frizzi del fratello minore. La madre non avrebbe voluto mandare il suo figliolone in aviazione, perché, col suo trepido affetto, ella non sapeva vedere in essa che oscure minacce e pericoli inevitabili. Ma Franco, assennando anche dal babbo, che aveva partecipato alla guerra da aviatore, e amava l'aviazione con lo stesso ardore di suo figlio, ripeteva: — Mamma, sta' sicura. Perché mi dovrebbe accadere una disgrazia? Io seguo la mia vocazione: lo voglio essere aviatore! — E qualche volta alzava anche la voce, e solo quando vedeva gli occhi della mamma pieni di lacrime, le gettava le braccia al collo e diceva:

— Via, mamma, non costringermi a fare il cattivo! Dammi il tuo consenso.

Poi la voce si inaspriva di nuovo:

— Del resto, papà me l'ha dato. Io vado. E la mamma sospirava: perché era così testardo Franco? Perché voleva assolutamente far l'aviatore? O non poteva andare in marina? Meno pericoli, vita migliore.

— Ah, mamma, ti sbagli molto! Di pericoli se ne incontrano di più sul mare! Invece l'aeroplano... Si incendia o precipita? C'è il paracadute. Del resto, anche se morissi, in guerra per esempio, sarei contento morire per la Patria.

La mamma continuava a piangere, e Franco lasciava cadere il discorso, perché capiva che non gli sarebbe stato tanto facile andare avanti. Ma, in fin dei conti, la mamma non lo ostacolava: solo aveva paura. Ma Gino, il fratello, era una incognita. Egli non aveva alcuna vocazione spiccata, per nessuna cosa: per l'aviazione, poi, meno che mai. Franco capiva che era fiato sprecato illustrare al caparbio ragazzo le bellezze dell'aviazione, del volo: Gino diceva:

— Io non metterò mai piede su un aeroplano se non come passeggero: oh, così è bello volare! Ma a esser pilota, non c'è augù! Non...

— Sta' zitto! Tu non capisci niente — gli urlava sul viso Franco, mandandolo via dalla stanza. E poi si rimetteva al tavolino. Studiava con impegno, per prendere una bella licenza liceale: il babbo aveva detto: «Merita il premio che ti darò, e che ti è graditissimo: perché non credo che ti dispiaccia andare a Caserta!». E rideva, il

buen babbo. E Franco ne era consolato: almeno uno era dalla sua parte!

E la licenza la prese, e bene. Andò alla Accademia.

— Ah, ah! — diceva Gino — Vedremo se non ti pentirai! Vedremo!
Franco non voleva perdere il tempo a discutere con quel ragazzaccio: serrava le labbra e continuava a preparare la valigia. E partì: alla stazione lo accompagnavano la mamma, Gino e il babbo. Franco vedeva tre facce diverse: quella allegra del babbo, che gli rivolgeva consigli e ammonimenti. Quella, inondata di lacrime, della madre e quella beffarda di Gino.

Prima di salire in treno, il ragazzo bacò i genitori, cercando di consolare la madre con parole affettuose e scherzose insieme. Poi, si fermò di fronte al fratello, gli mise le mani sulle spalle e disse:
— Vedrai se un giorno non sarai anche tu un allievo dell'Accademia, tu che ora ti dimostri apertamente nemico della aviazione!

Gino rise, ma Franco aveva ragione: le sue lettere erano così piene d'entusiasmo, che la mamma rasciugì per sempre le lacrime, e fu tutta allegra: e Gino perdeva a poco a poco la sua avversione per l'aeronautica. Ora non sappiamo cosa Franco gli scrivesse in molte lunghe lettere: ma il certo è che, già, tre anni dopo, seguiva l'esempio del fratello. Infatti, un giorno Franco se lo vide capitale all'Accademia. Il giovanotto, che era al IV corso, diceva con furbata una sera a Gino:

— Mi dovrò pentire, eh, d'essere entrato in Accademia? Di voler diventare aviatore? Forse mi pentirò d'averti convinto a entrare qui, vero?

— Oh, no! — rispose il ragazzo ridendo.

E quando Franco, tenente pilota, se ne uscì, allegramente, libero di volare, egli non lo canzonò, ma lo invidiò, e i tre anni che gli restavano gli parvero un secolo. Ma finalmente anche lui uscì, anche lui poté volare: e smentì pienamente ciò che aveva detto, tempo prima: «E' più bello essere passeggero...». «No! Non è vero!», esclamava con ardore innalzandosi fino alle nubi, aspirando con ebbrezza l'aria fresca che gli frustava il viso. «Non è vero!», ripeteva, scendendo vertiginosamente, in picchiata, riuscendo appena, con gran perizia, a rimettere l'apparecchio in linea di volo a 100 metri da terra. «E' meglio, molto meglio, essere pilota!», confermava a Franco. E le sue lettere erano ancor più entusiaste di quelle del fratello. E maggiormente colpivano i genitori, poiché essi sapevano che prima il ragazzo avrebbe preferito qualsiasi altra carriera all'aviazione.

E la mamma, quando i due figlioli, bal-

danzosi e fieri, corsero al richiamo della Patria e fecero cose prodigiose là, in Africa Orientale, sorvolandola con i loro apparecchi; e quando se li vide tornare a casa, sani e salvi, e pieni di medaglie e di trionfo, benedisse la vocazione di Franco, e benedisse quel momento in cui Gino si era convertito. E non pianse davvero più: cioè, pianse, ma di gioia, di commozione, di orgoglio di essere la madre di quei due giovani, così prodi e valorosi.

MARIA VITTO

BATTESIMO

Alle quattro del mattino ero già in piedi. Mi sentivo preso da una agitazione strana che mi faceva correre da una stanza all'altra senza posa, alla ricerca di qualche cosa di indefinibile e di fuggevole. Febbre di desiderio, di attesa, di spasmo quella che mi torturava da alcuni giorni, da quando, cioè, una laconica comunicazione de *L'aquilone* mi aveva assicurato che finalmente avrei potuto compiere un volo, il mio primo volo.

Mio padre, nel leggere la lettera e nel vedere i miei occhi raggianti, mi aveva battuto una mano sulla spalla, dicendomi: — Bravo, anche tu riceverai il battesimo dell'aria.

La frase spontanea ebbe fortuna, perché mi si ficcò saldamente nella memoria. Cosa significasse veramente non avrei proprio saputo dirlo. La parola «battesimo» non mi evocava che bambini piagnucolanti, paramenti sacri, benedizioni sacerdotali ed acqua purificatrice. Ora c'entrava tutto ciò con l'urlo di un motore divoratore di cieli? A meno che per battesimo non si volesse intendere il bagno azzurro che tra poco avrei fatto a due passi dal sole, a mille, millecinquecento, duemila metri dalla madre terra.

Un grosso interrogativo doveva comunque ancora fare bella mostra di sé nei miei occhi quando mi trovai sul campo, con i piedi guazzanti sull'erba rugiadosa, confuso nella piccola folla degli eletti, destinati al famoso volo.

Avevo tanto atteso quel momento! L'aeroplano bello, grande, era là, immobile, seducente nella sua tranquillità sorniona; eppure tutto il mio ardore si era come consumato. Mi sentivo piccolo piccolo, e mi trovai nella spaziosa carlinga senza essere ben convinto d'esserci entrato con i miei piedi. Credo che anche gli altri dovessero sentirsi

sotto il dominio della trepida attesa del fatto nuovo. Ma un fremito vigoroso si impadronì dell'apparecchio, mentre l'uniforme urlo dell'elica saliva per tutta la scala delle intensità, allungandosi in un canto possente.

La volontà del pilota che si accingeva a balzare nell'aria ebbe un riscontro preciso nel mio spirito, come se tra lui e me e l'apparecchio si fosse stabilita una corrente strana che confondesse in un unico essere le nostre personalità.

Fu senza ansia e senza timore che vidi fuggire e traballare i lontani confini del campo e le bocche spalancate degli hangars.

Avvertii però un certo rimescolio nello stomaco, ma la sensazione sgradevole non durò che pochi secondi. Poi non rimase che la tersa luminosità del cielo matutino che mi penetrava vigorosamente negli occhi e nella bocca, unitamente all'odore acre della benzina.

Ero nell'aria.

Ero nel regno scorrevole delle nubi, dove si scivola, si corre, si precipita senza che si sappia o ci si ne accorga. Avei giurato infatti che l'aeroplano fosse immobile, tanto lento mi sembrava lo spostamento degli oggetti della terra.

Senza titubanza mi affacciai e mi lasciai tagliare il viso dalle raffiche violente del vento. Freddamente osservai ad un tratto il cielo inabissarsi spaventosamente verso la terra e la terra orgogliosa salire verso il cielo, tanto da vederla quasi sopra la mia testa.

Il pilota sorrideva furbesamente dell'aria virata, ma io non sorridevo. Mi sentivo già uomo e capivo che avrei umiliato me stesso se avessi sorriso, ora che le nuovissime sensazioni offertemi dal volo, dal motore, dalla altezza, mi elevavano di migliaia di chilometri dalla stima di me stesso.

Volavo da pochi minuti e mi sembrava di aver volato sempre e mi meravigliavo come sin allora non avessi mai pensato a questa gioia.

Ritrovavo nel fondo di me stesso l'ansia dei primi sognatori del cielo, tesi alla conquista dei spazi, e la soddisfazione di coloro che raggiunsero l'obiettivo da lunghi secoli sognato.

Il battesimo dell'aria!

Avevo finalmente compreso, ora, che nel mio spirito si formava una nuova coscienza, dandomi la convinzione palpabile e reale che anche io appartenevo alla schiera degli uomini ardimentosi della mia razza.

ENRICO VESCHI

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni 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 servirsi del C. C. P. n. 1-24718.

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

Una bella fotografia di uno dei disgraziati protagonisti della guerra aerea in Spagna: il «Rata»



POSTA Aerea

Ezio Sorroni, Perugia — Incominciamo dal fondo, cioè dalle idee per la copertina. Ti dico subito che le tue «piccole idee» sono già state realizzate dal pittore Tricheco molto tempo fa. Mi compiacio per la società e vi faccio i miei migliori auguri. In quanto al gruppo aeromodellistico, per costituirlo occorre della buona volontà ed occorrono degli aeromodellisti. Ti consiglio di scrivere subito una lettera alla R.U.N.A. centrale, a Roma, in via Lepanto 6, per chiedere l'istituzione della scuola d'aeromodellismo e consigli per l'istruttore. Ciò è molto importante. Non posso dirti nulla circa il nuovo ordinamento scolastico. Conviene attendere. Ti ringrazio per le parole di elogio che tributi alla nuova veste e al nuovo contenuto de *L'aquilone*. Penso che un lettore entusiasta come sei tu, dovrebbe scatenare a Perugia una vera offensiva contro tutta la massa di giovani che ignorano l'esistenza di questa nostra pubblicazione. Spesso mi domando: «Ma come potranno vivere certi ragazzi senza leggere *L'aquilone*?».

C. R. 42, Torino — Delle tue idee una soltanto mi sembra decente. Però credo che questa unica battuta sia già stata sfruttata. Ne parlò col pittore Mastrojanni. Se troverò un buco nel giornale, pubblicherò la fotografia del tuo modello «M. 8». L'amministratore ti attende a braccia aperte.

Ibis, Roma — Credo che i due manuali francesi di cui è stato fatto cenno nella *Bussola* del 18 dicembre, non siano in vendita nelle librerie italiane. Sono contento che tu sia tornato all'aeronautica con nuovo entusiasmo e buoni propositi per l'avvenire. Non riesco a capire come mai alla visita medica abbiano stabilito che tu hai la vista corta, mentre tu affermi di vederci benissimo.

Ugo d'Orso, Milano — Tu mi chiedi se può essere vero che «abbiano sparato sedici colpi di cannone nel cielo di Parigi per abbattere un aeroplano tedesco», ma non mi dici quando. Immagino che tu ti riferisca al tempo della guerra '14-18. Bene: io non so se ciò sia accaduto, ma penso che potrebbe essere accaduto. Penso anche che, se l'aeroplano è molto alto e il tiro è basso e disordinato, si possa sparare non 16.000 colpi, ma 160.000, e forse un milione. Di più, proprio, non posso dirti. Se, però, da questa faccenda dipende la tua pace, potrò promuovere una inchiesta al riguardo.

P. S. - In Spagna, certi giorni, si sparano molto di più di 16.000 colpi antiaerei senza che nessuno (cioè nemmeno uno) aeroplano cada. Altre volte una sola scarica di mitragliatrice antiaerea butta giù un apparecchio...

Franco Agosti, Milano — Devo confidarti un segreto: ho letto le battute e veduto gli schizzi relativi alle illustrazioni, ma non ho capito un'acca. Credi che il mio cervello si sia gelato? Preferirei apprendere da te, proprio da te, che le tue idee sono stupidette e astruse. La tessera della R.U.N.A. deve chiederla alla R.U.N.A. Non ti pare? Non ho, in questo momento, nessuna delle fotografie che mi chiedi.

Demonietta — Grazie dei saluti dall'aeroporto di San Giusto.

Aquilotto Alpino — Anch'io «ho lasciato passare tanto tempo», ma non per farti dispiacere. Ti scrivo ora per comunicarti che l'idea per la copertina è fiacca e, per colpa di sventura, già sfruttata. Tuttavia i pittori Guerri e Mastrojanni hanno acconsentito ad accoglierla fra il mucchio detto della riserva. Grazie per le parole di elogio.

Bombilio Iridato, Biella — Sono curioso di sapere cosa combinerai col volo muscolare. Attento alla zucca, ad ogni modo.

Antonio Arletti — Perché non ti rivolgi al delegato all'aeromodellismo di Reggio Emilia? Ti darebbe certamente dei preziosi

consigli. Perché non ti procuri «Il costruttore di aeromodelli»?

G. Filippo Felicioli, Macerata — Ti accontento, con la speranza che tuo padre faccia altrettanto.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Falco delle Apuane — Mica male, il tuo pseudonimo: come vedi, è senz'altro accettato e... messo in uso. Ho pianto lacrime amare apprendendo tutta la dolorosa storia concernente il tuo abbonamento mediante conto-corrente postale-numero-vecchio, e conseguente ritorno del modulo. Ma ti devo confessare che il fatto ha prodotto nel mio cervello la nascita di un'opinione secondo la quale tu saresti, nella gara della maggior distrazione, a sole tre lunghezze dietro al sottoscritto, che, come saprai, è il primatista del genere. E questo perché, con quante volte, nella *Posta* o in altri luoghi, abbiamo pubblicato il numero del nuovo C. C. P., e considerando inoltre che tale numero è pure pubblicato, e ben evidentemente, in tutti i numeri de *L'aquilone*, nella prima colonna della pagina, non riesco proprio a comprendere come ti sia saltato in mente di ripescare, volendo fare il versamento, il vecchio numero ormai estinto, compiuto e sepolto da un anno con tutte le cerimonie del rito. Comunque, tu mi dici, o meglio mi scrivi, che la faccenda è stata risolta da te con un secondo versamento, questa volta al giusto indirizzo. Beh, mi congratulo per la tua prontezza di spirito. A proposito di spirito, ti devo dire che la maniera con la quale ci hai inviato una lettera (Mica sei generoso, sai?) idea per la copertina, è spiritosissima, ma l'idea, ahimè, non lo è per niente... Un momento, diamo a Cesare quel che è di Cesare: una certa dose (piccola, eh!) di spirito ce l'ha, ma si tratta di spirito preso di contrabbando da vecchie battute distillate, spremute e ribollite con feroce perseveranza. E noi vogliamo invece roba fresca, originale, nuova di zecca. Non piangere, Falco delle Apuane (ma lo sai che mi piace proprio, il tuo pseudonimo?) e cerca invece nei labirinti più segreti del tuo cervello, qualcosa di meglio. Quanto dici circa i modelli volanti, è vero, e sappi anzi

che già da tempo stiamo tutti cercando l'adeguata risoluzione. Termino augurando al tuo «Zanzara» una pronta guarigione.

Giornalista volante — Tu affermi che io sono un segretario impagabile, credendo con questo, evidentemente, di farmi piacere. No, amico, non mi fai piacere per niente, invece, perché se io dovessi, per una catastrofica quanto misteriosa circostanza, assumere la caratteristica di essere impagabile, come tu dici, attenderei invano quel giorno ventisette allo spuntare del quale tutti gli abitanti di questo pianeta si affollano agli sportelli della «Cassa» del loro ufficio: «Niente per voi, Crivello, mi direbbe il caro amico cassiere, non lo sapevate che ormai siete impagabile?». Ed io correrei allora verso il biondo Tevere (che poi non è mai stato biondo, avendo in eterno il colore della muffa), con il deliberato quanto triste proposito di finirvi i miei giorni. Dunque, caro amico Giornalista volante, il mio più vivo desiderio è, appunto, di essere un segretario pagabile, pagabilissimo, e in pronti contanti. Scusa la lunga dissertazione, non esente da alcune sintomatiche dimostrazioni della mia immonda venalità, e veniamo ora al sodo. La battuta che hai inviato perché i nostri pittori se ne valessero per una copertina, è come un orologio guasto: non va. E lo sai perché? Perché a noi pare tutt'affatto umoristico pensare a una piccola folla di uomini e donne (come mai non hai pensato a collocarvi anche dei bambini?) che stia compiendo, essendosi rotto in volo il velivolo che lo trasportava, ciò che in fisica si definisce come la caduta dei gravi.

$$vt = v_0 + gt; st = v_0t + \frac{1}{2}gt^2$$

CRIVELLO



IL SOLITO VOLO MUSCOLARE

Il fascicolo in data 31 gennaio dell'interessante quindicinale «Sapere», edito da Hoepli, pubblica un articolo di A. C. Robotti su di un argomento che in questi ultimi tempi sembra divenuto di moda: il volo muscolare. Come tutti gli altri scrittori o giornalisti che lo hanno preceduto nella fatica di scrivere articoli sul volo muscolare, anche Robotti non ha altro che un esame delle varie possibilità esistenti perché un uomo si possa sollevare in volo con le proprie forze; ed anch'egli parte dal consueto Leonardo da Vinci e dagli studi che il grande Maestro fece e lasciò scritti nel suo Codice Atlantico sul volo degli uccelli. Al contrario però della maggior parte dei suoi colleghi, Robotti termina con frasi di nero pessimismo sul destino del volo a propulsione unicamente muscolare, contentandosi di accennare vagamente a qualche possibilità che ora ci potrebbe venire nascosta dalla poca esperienza che si ha del problema.

MODELLI VOLANTI SENZA CODA

Nella sua pagina dedicata ai modelli volanti, il n. 919 del periodico francese «Les ailes» ci informa come lo aeromodellismo stia camminando per la strada dei «senza coda». (Veramente noi non ce ne eravamo accorti; si vede che tale fenomeno è, per ora, limitato all'estero). L'articolista accenna alle diverse apparizioni di «senza coda» a gare aeromodellistiche internazionali, ultima delle quali la Coppa Wakefield dello scorso anno e afferma che l'esame di tali modelli dimostra come per ora la maggior parte di coloro che costruiscono dei «senza coda» segua la via di Lippisch, che si può definire un pioniere nel campo di tali modelli. Ultimamente avrebbero però fatto apparizione dei modelli costruiti secondo le teorie di Klose: niente diedro e niente derive. L'apparecchio risultante da questo metodo è logicamente quello che più di ogni altro si avvicina al mitico «tutt'ala». Questi tentativi sembra abbiano dato tutti risultati, se non proprio buoni, almeno interessanti.



Un'artistica inquadratura del livornese Fernando Laurenzi con il suo ultimo veleggiatore



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Seguito).

L'ANAGRAMMA

L'etimologia è greca: ANA=a rovescio, e GRAMMA=lettera. Base dell'anagramma è la permutazione delle lettere componenti una parola in modo da comporne altre di suono e di significato diversi.

L'origine di questo giuoco è antichissima. Demetrio Tolomeo, nel suo «Manuale di Enigmistica», dice:

«L'origine viene attribuita a Licofrone, uno dei sapienti che formavano la Pleiade alla corte di Tolomeo Filadelfo, tre secoli prima di Cristo. Dalla moglie del re, di nome Arsinoe, egli trasse «Eras ion» (Violetta di Giunone) e per questo la bella regina Egitizia lo ricambiò di magnifici doni: dal re Tolomeo (Ptolemaeus) ricavò una combinazione allusiva alla di lui dolcezza e cioè: «apo melitos», che voleva dire di miele.

«Gli anagrammi sono in ogni modo antichissimi e vari esempi non mancano nemmeno nella Bibbia. I cabalisti presso gli ebrei, nel II secolo dell'era volgare, furono anagrammatisti di grido e la terza parte dell'arte loro che chiamavano themurim, cioè «cambiamento», non era altro che l'arte di comporre anagrammi, ricatando sensi nascosti o mistici dai nomi».

(Continua)

SCIARADA

Aviatrici!

Con tanto tanto spirito...
volano sempre, né arrestarle puoi...
Che rombo, che frastuono
giunge agli orecchi tuoi!

SCIARADA INCATENATA

Buonarrotti Angelo Michele

Alle staffette dei di luminosi
segue quel ripido che ognuno sa,
qualidi ecco il nome del giovin pittore
che sempre dopo il cognome si sta.

SOLUZIONE: Albe-Erto=Alberto

Fra i nomi dei solutori del giuoco pubblicato in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pinaretto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

SOLUZIONE DEL GIOCO N. 5

Anagramma: Pane - pena.

Sciarada incatenata: Bussola (Busso-sola)

Sciarada: Ali-mento.

Tra i nomi dei solutori dei giuochi pubblicati nel N. 5 è stato estratto a sorte quello di Maurizio Levanti, via Lepanto 1, Roma. Al Levanti è stato inviato un libro.

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

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

E' uscito

BARACCA

di ANTONINO FOSCHINI (Premio Viareggio)

Volume di pag. 464, formato 16 p. 22, illustrato da 24 tavole fuori testo, contenenti rare fotografie inedite.

Edizione di lusso di 2000 copie numerate e rilegate alla bodoniana L. 25

Edizione extralusso in carta Fabriano di 200 copie numerate e firmate dall'autore e rilegate in pelle (formato 19,5 per 27,5) > 500

Edizione normale in brossura > 15

Con questo splendido «Baracca» Antonino Foschini riconferma le sue celebrate doti di poeta della storia ma soprattutto egli si palesa compiutamente storico antiliberale e antidemocratico. Difatti il Foschini tende ad anteporre la figura dell'Eroe alla somma dei fatti storici. Ne risulta, come nel «Cesare», che anche qui è l'Eroe che crea la storia, che sono le solitarie figure che creano la vera storia. Questo libro sulla vita eroica di Francesco Baracca, scritto dall'autore delle biografie poetiche dell'Aretino e del Villon dovrebbe essere letto da tutti coloro che seguono l'affermarsi della nuova cultura italiana.

È il primo ed unico studio che tratti completamente e su basi scrupolosamente documentate della vita e delle eroiche imprese del più straordinario dei piloti da caccia della guerra mondiale

Affidando ad uno dei più quotati biografi la composizione della vita di Francesco Baracca, l'«Editoriale Aeronautica» ha potuto realizzare finalmente un'opera di grande valore storico e letterario. Il BARACCA di Foschini non è soltanto la biografia di un grande eroe, ma rappresenta un prezioso quanto preciso contributo alla compilazione della storia dell'aviazione italiana dal suo sorgere alle affermazioni della grande guerra.

S. I. A. I.

Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti,"



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

L'ULTIMO ALLORO CHE ANCO
RA MANCAVA AL TRIONFO
MONDIALE DEI MOTORI
ISOTTA FRASCHINI

1 ORA A Km. 89,737 ORA

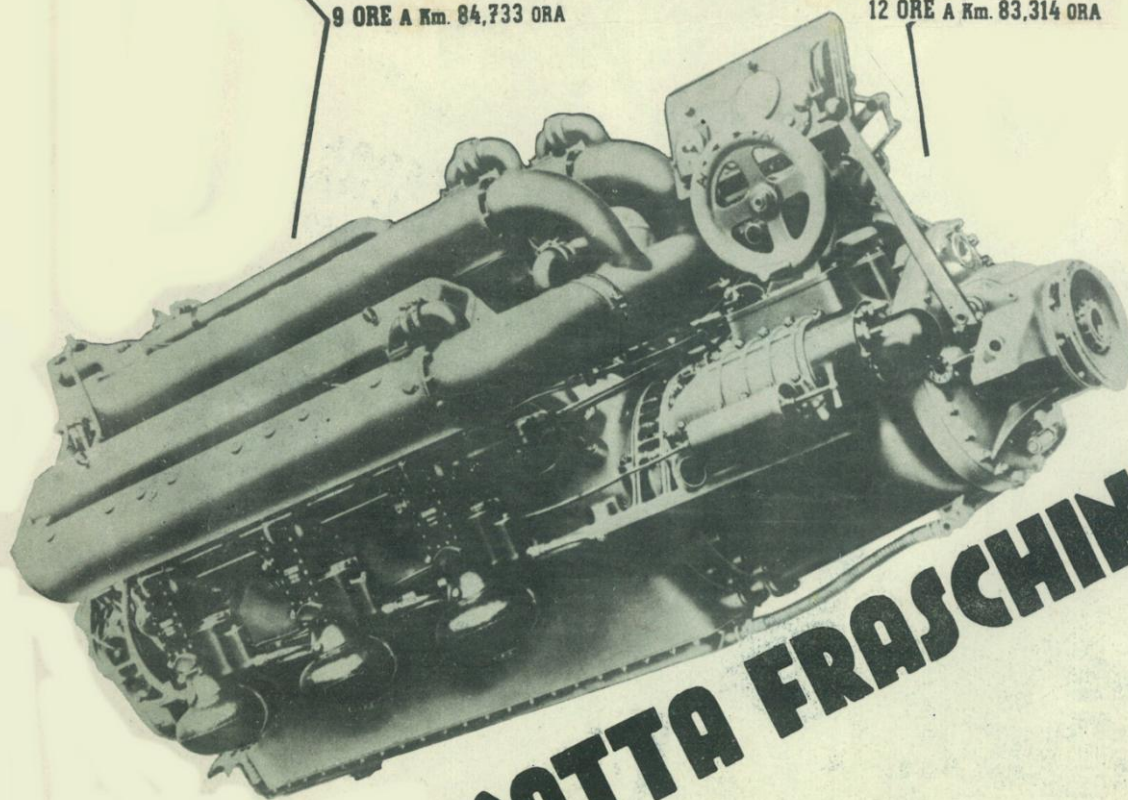
3 ORE A Km. 88,584 ORA

6 ORE A Km. 86,052 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI

9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA



ISOTTA FRASCHINI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

