

L'AVULONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università • Telef. 45-317



CIVILTÀ ITALIANA IN AFRICA

LA CARRIERA AERONAUTICA DI BRUNO CORELLI

V.

IL PESO DELLA SCIENZA

Il capo-corso chiamò:

— Marini, Darietti, Cesti, Gorelli e Malvy.

Ormai erano i cinque indivisibili: i primi cinque della 1ª squadra della 1ª sezione del corso: in ogni circostanza, in ogni adunata essi sarebbero stati chiamati insieme; per giunta, sarebbero stati quasi a contatto di gomito, in dormitorio, in sala di studio, a mensa, coi posti l'uno accanto all'altro. Così sarebbe stato per tutta la durata del primo anno, ed anche per tutto il corso se alla fine del primo anno non fossero avvenuti, dopo gli esami, mutamenti nella graduatoria.

Marini era un bel figliuolo, un po' curvo di spalle, ma robusto; d'una agilità sorprendente, saltava un letto da una sponda all'altra a piè pari; romagnolo, di buona famiglia, si gloriava della sua terra che aveva dato i natali a Benito Mussolini e ad Italo Balbo. Nominato capo-classe, aveva preso la sua carica con una certa serietà, ma si capiva che era un ottimo camerata.

Anche Darietti era alto e robusto; di famiglia piemontese assai ricca, aveva vinto alcune gare importanti in motoscafo; sebbene quasi alpigiano, aveva un debole per il mare, ed il suo sogno era quello di divenir pilota d'idrovolante.

Cesti, di buona razza abruzzese, schizzava intelligenza da tutti i pori della pelle; tarchiato come un cinghiale e colorito da far piacere a guardarlo; un poco permaloso, ma generoso e cordiale; rideva per niente e si sarebbe fatto a pezzi per giovare ad un amico; la famiglia, che aveva fatto dei sacrifici per farlo studiare, confidava che egli tenesse alto il suo nome intemerato.

Malvy era siciliano; nobile, naturalmente, come indicava l'y in fondo al nome; ci teneva un poco, ai suoi magnanimi lombi, e i suoi colleghi, che si erano subito accorti di questa debolezza, ne ridevano un poco: in verità Malvy aveva un certo portamento altero non del tutto accostante; di un bruno olivastro, gli occhi di una vivacità poco comune, tradiva una sicura discendenza maresca. Cesti lo aveva soprannominato scherzando "Ludovico il moro".

I cinque si presentarono all'aspirante Silveni, il capo-corso che li aveva chiamati, ancora un po' goffi nelle divise nuove, ma con abbastanza disinvoltura:

— Comandi! — disse Marini. — Vada con i suoi colleghi alla segreteria del corso e stia presente alla distribuzione dei libri; eccole la nota e provveda perché tutto proceda regolarmente.

— Signorsì. —

Un passo indietro, uno sbatter di tacchi, magari un tantino esagerato, saluto romano, dietro front e via.

— Ora comincia il divertimento — fece Cesti non appena fu a prudente distanza dal capo-corso —. Io ho avuto sempre un fatto personale coi libri.

— Non si direbbe — disse Bruno — sei riuscito il terzo all'esame: chissà che sgobbate!

— Non si tratta di sgobbate: si tratta d'ingegno! Noi abruzzesi siamo fatti così.

— Buhm!

— Svelti, ragazzi — spronò Marini — andiamo a prenderci questi scartafacci e non ci penseremo più.

— Ci fai vedere la nota? —

— Lascia andare: è una sorpresa! Altro che scartafacci! In segreteria ce n'erano tanti e tanti di libri e dispense, da rimanerne sepolti.

— Cominciano i regalucci, eh? — esclamò il maresciallo della segreteria, tutto giulivo —. Vengano, vengano, ce n'è per ogni gusto; e faremo presto perché son già divisi.

Li mise in fila tutti e cinque e con l'aiuto di alcuni piantoni riempì le loro braccia di tanti volumi, che per camminare dovevano sporgere la testa da un lato. Cesti non era ancora persuaso che quella grazia di Dio fosse tutta sua:

— Ma tutti questi libri son per noi soli o per tutti gli allievi? — domandò allarmato al maresciallo.

— Lei è molto ingenuo! L'Accademia fa le cose in grande, sa: ogni allievo tanti libri; e le avanzerà il tempo anche per divertirsi, vedrà.

Marini rimase in segreteria, e Darietti, Cesti, Malvy e Bruno se ne andarono in aula di studio, gravi sotto il peso di tanti chili di scienza.

— Pesano tanto — disse Malvy — che quando li avremo digeriti tutti, non riusciremo più a spiccare il volo; saremo diventati di piombo... — ... con questi mattoni — rincarò Cesti.

— A proposito di volo! Qui mi sembra che di tutto si parli, fuorché di volo! Libri quanti ne vuoi; ma aeroplani!...

— Veramente — soggiunse Bruno — se ne parla sempre e dappertutto: guarda questi libri: "Teoria del moto degli aerei", "Teoria dei motori", "Navigazione aerea", "Meccanica applicata", ecc. ecc.!

Se ne parla molto: ma se ne parla soltanto!

— Infatti! — soggiunse Malvy — se non fosse per le giornate dell'Ala che ho veduto a Roma, ancora non saprei come è fatto un aeroplano!

— Ecco qui, — fece Cesti — consolatì; "Costruzione di velivoli e macchine aeree" è peso ma guarda come vola! — e scagliò in alto un pesante volume in

ottavo, riprendendolo magistralmente fra le mani — Hai visto?

— Avete torto a lamentarvi — disse Darietti con molto giudizio. —

— Bisogna ricordarsi che siamo venuti in Accademia e non in una scuola di pilotaggio semplicemente: qui è come all'Università. Non si può pretendere di andare avanti senza studiare: e per studiare ci vogliono i libri.

— E i professori! — aggiunse Cesti. — Chi saranno i nostri professori?

— Io lo so, — disse Bruno — sono professori dell'Università di Napoli.

— Ma le materie militari non le faranno certamente i filosofi — scattò su Cesti. — Ci saranno degli ufficiali, speriamo, fra gli insegnanti!

— Certamente: ci sono molti ufficiali superiori e anche qualche generale.

— Brrr!... — fece Bruno! — Pensa un po' che delizia: essere interro-

gati e dover rispondere ad un generale! C'è da tremare di paura!

Frattanto l'aula s'era andata riempiendo di tutti gli allievi che, giunti ancanti sotto il carico dei libri, indugiavano a disporli in bell'ordine ciascuno nei cassetti della propria scrivania.

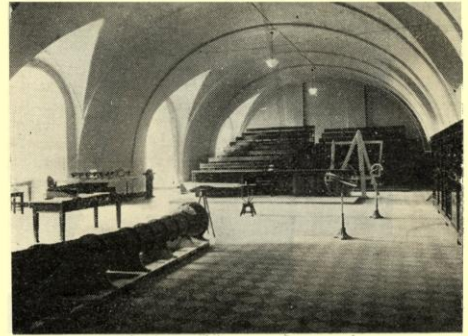
Era la prima volta che l'intero corso era riunito nella grande aula di studio; i più vicini si presentavano reciprocamente, come avevano veduto fare agli ufficiali — e come è consuetudine ormai della gioventù fascista —; quindi si davano aiuto l'un l'altro, si scambiavano le loro impressioni sul breve soggiorno già trascorso in Accademia e a Caserta e si confidavano i loro propositi per l'avvenire. C'era un tramestio unito a certi tonfi di libri sbatacchiati sui tavoli ed a scrosci di risa così sonori da far tremare i vetri.

— Ragazzi, strillate piano — andava ripetendo Marini aggirandosi fra gli irrequieti compagni. — Non mi fate aver grave!

Ma sì! Era come parlare al vento. Buon per lui, anzi, che si trovava fra persone alla fin fine bene educate e che era fatto segno tutt'al più a qualche frizzo allegro o a battute di spirito.

D'un tratto Cesti saltò su di un tavolino ed impose silenzio:

— Camerati — urlò — giacché siamo tutti qui riuniti: per il dodicesimo Corso: eia, eia, eia...



L'aula d'aerodinamica.

— Alalà! — esclamarono ottantacinque voci, con un urlo che parve un tuono.

— Come lo chiameranno il nostro corso? — domandò qualcuno.

— A, B, C, D, E, F, G, I, L, M, N, O; dunque O, comincia per O...

— Orsa. —

— Ma che orsa: è un nome di femmina!

— Oriente!

— Niente affatto: fa rima con accidente: si chiamerà Orione.

— Anche Orione fa rima con...

— Quello sei tu!

— Beneee! — e giù matte risate.

La voce di Marini squillò d'un tratto fortissima superando ogni clamore:

— Attenti!

S'intese lo scatto secco di centosettanta talloni che si urtavano fra loro, ed il silenzio venne fatto come d'incanto.

— Capo-classe Marini!

— Comandi, sig. tenente.

— Dia "riposo".

— Riposo.

Oggi cominceranno le prime lezioni di volo; domani il sig. generale inaugurerà le lezioni accademiche: grande uniforme e guanti bianchi; lei è responsabile perché tutti i suoi colleghi siano in ordine. Loro hanno capito? Si ricordino che un loro compagno è responsabile dei loro atti: spero che questa circostanza li spronerà ad agire sempre correttamente, per evitare che il loro collega ne vada di mezzo; soprattutto bisogna evitare di far tanto baccano in quest'aula di studio. I turni di volo sono i seguenti: prima squadra, lunedì e giovedì. Seconda squadra, martedì e venerdì. Terza squadra, mercoledì e sabato. La squadra che è oggi di turno sia pronta con gli indumenti di volo per le ore 14; gli autobus attenderanno al piazzale d'ingresso. Siamo intesi, Marini?

— Signor sì. Attenti!

— Riposo.

La notizia era troppo inattesa e troppo bella: non appena l'ufficiale oltrepassò la soglia e non appena il capo-classe ebbe dato riposo, l'entusiasmo esplose da quei giovani petti in modo così rumoroso che il povero Marini si mise le mani nei capelli, disperato per il timore di veder tornare indietro l'ufficiale; il quale, invece, finse di non sentire — (aveva passato anche lui, qualche anno fa, quei momenti); e Marini per quella volta se la passò liscia.

U. R.

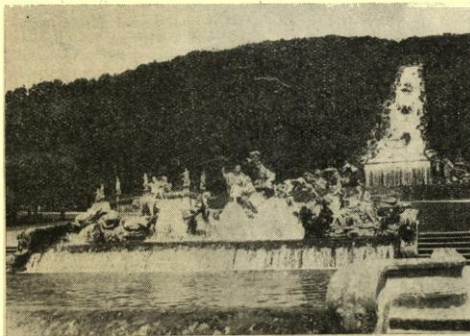
Nei prossimi numeri scritti inediti di MASSIMO BONTEPELLI (Accademico d'Italia)

di

P. M. B A R D I

e di

GUSTAVO BRIGANTE COLONNA



Uno dei più suggestivi angoli del parco della Reggia.

I L F U M O

Il fumo è universalmente e giustamente considerato come cosa inutile o dannosa, ed alcune espressioni entrate nell'uso convalidano questa regola: «andare in fumo», «tutto fumo e niente arrosto», «vederlo come il fumo negli occhi» ne sono tipici esempi. Naturalmente la cattiva fama trova riscontro nella vita pratica: i viaggiatori benedicono oggi l'elettrificazione delle nostre ferrovie, non solo, naturalmente, per quel senso di patriottismo che deve far preferire il nostro carbone bianco a quello nero sanzionista, ma anche per il senso egoistico che fa loro odiare quel poco simpatico compagno di viaggio che è il fumo della locomotiva.

Nel calcolo del rendimento di un forno si deve tener conto della perdita nel camino, cioè delle calorie che se ne vanno... in fumo.

E potremmo seguitare per un pezzo la lista degli inconvenienti provocati dal fumo.

Ma ogni regola ha le sue buone eccezioni, eccezioni che nel caso specifico vengono fornite dall'uso che si fa del fumo in alcune circostanze. Talvolta anzi, per quelle particolari esigenze, occorre... fabbricare fumo.

Il fumo può essere impiegato come segnalazione di vario genere: in Abissinia l'approssimarsi dei nostri temuti apparecchi viene indicato mediante fumate (in questo caso non siamo noi a ricavarne un utile!). Altro impiego del fumo è quello della indicazione della direzione del vento. Supponiamo che un pilota sia costretto ad atterrare fuori campo, o in un campo di fortuna sprovvisto di manica a vento. Per vedere quale è la migliore direzione di atterraggio, può lanciare dall'apparecchio uno speciale bossolo che giunto a terra sprigiona molto fumo, (provocato dalla combustione di speciali sostanze: mononitronaftalina, naftalina, polvere di sughero) che si dispone secondo la direzione del vento.

L'impiego più utile del fumo, però, è quello che se ne fa per scopi bellici, occultando con questo mezzo determinati obiettivi agli occhi indiscreti dei nemici. Esistono presso i Reparti dell'Aeronautica velivoli dotati di speciali sistemi per la produzione di grandi quantità di fumo che, a comando, può sprigionarsi dall'estremità posteriore della fusoliera.

Le cortine di fumo che si producono sorvolando le zone da nascondere, impediscono la visibilità all'avversario. Così, per esempio, un centro industriale importante può essere completamente protetto con questo schermo di fumo

(fig. 1), come pure un porto, uno nodo ferroviario, un campo d'aviazione, ecc.

Passiamo ora alla descrizione del dispositivo. Esistono due composti chimici dai nomi altisonanti di *tetracloruro di titanio* e *pentacloruro di antimonio*; niente paura: sono due liquidi che hanno la curiosa proprietà di evaporare nell'aria, producendo una fitta nebbia della stessa apparenza del fumo prodotto da una combustione. La loro qualità viene

FAVOLE NUOVE

L'ASINO

Un asino borioso pieno di pretezione pensò, nel porsi addosso la pelle d'un leone:

"Tutte le bestie certo avran di me timore e mi rispetteranno come un imperatore!".

Ma invece, oh delusione!, gli fecero boccacce le zebre, i gatti, i lupi, i corvi e le beccacce.

"Si vede - pensò l'asino - che il povero leone non ha più alcun potere".

E senza esitazione, conscio dell'era nuova dell'attual valore, si pose allora in capo un casco d'aviatore.

Le bestie con rispetto, siccome tanti paggi, gli resero, inchinandosi, i più devoti omaggi.

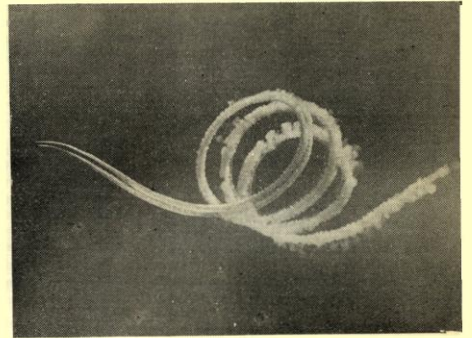
Fedrino

determinata dal potere oscurante ossia dalla quantità di fumo prodotto da un chilogrammo di sostanza. Si può adoperare indifferentemente sia l'uno che l'altro liquido, il cui comportamento è analogo.

Se volete una spiegazione un po' più precisa, vi dirò ancora che il tetracloruro di titanio — e lo stesso potremmo dire del pentacloruro di antimonio — al contatto con l'umidità atmosferica (nell'aria esiste sempre una percentuale più o meno grande di vapore acqueo) reagisce formando fumi di acido cloridrico e

ossicloruro di titanio i quali nel loro complesso costituiscono una nebbia pesante.

Come viene lanciato dal velivolo nello spazio circostante il liquido fumogeno? Esaminiamo la fig. 2. In essa possiamo osservare un velivolo dotato di dispositivo fumogeno (generatore di fumo) composto di: 1) una bombola di aria compressa; 2) un serbatoio di liquido fumogeno; 3) un tubo con lancia di emissione; 4) un riduttore di pressione con manometro. Il funzionamento è semplice: l'aria imprigionata nella bombola ha una pressione di 100 atmosfere; quest'aria, la cui pressione viene opportunamente ridotta a 5 o 6 atmosfere dal riduttore di pressione, per mezzo della leva comandata dal pilota o dall'osservatore, viene inviata nel serbatoio del liquido. L'aria che penetra nel serbatoio forza il liquido ad uscire con una certa violenza dalla lancia di emissione posta all'estremo del tubo d'uscita. Il liquido



Esercitazioni con apparecchi fumogeni. Due velivoli disegnano una spirale nel cielo.

poi, come abbiamo detto, polverizzandosi nell'aria reagisce con questa formando fumo denso.

Anche le navi posseggono simili sistemi di protezione che permettono ad una squadra di passare inosservata dietro un sipario di fumo, sfuggendo così al tiro del nemico.

Come vedete, non si può disprezzare nulla; anche il fumo serve a qualche cosa, non solo, ma alcune volte, la sua opera di collaborazione diviene preziosa quanto uno dei più potenti mezzi di difesa antiaerea. **U. Luccardi**

L'aviatore risponde alla lettera indirizzata al «carissimo fante»

Una Piccola Italiana della seconda classe della Scuola Superiore «A. Manzoni» di Milano ha scritto un'affettuosa lettera ad un fante del fronte in Africa Orientale. La lettera, per errore, è capitata fra le mani di un aviatore, il quale risponde premurosamente, a nome, anche, del Fante. Pubblichiamo qui sotto, la lettera del tenente pilota Subini, e, quindi, una seconda missiva della Piccola Italiana, che si rivolge, questa volta, agli aviatori.

Risposta dell'aviatore

Cara Piccola,

la letterina gentile che hai scritto al «Carissimo Fante» ha sbagliato strada ed è giunta a me che non cammino «molte ore sotto il sole con il vento contrario», né mangio la minestra del campo nella gavetta, come tu pensi; quindi temo che la tua fantasia sia alquanto delusa.

Io sono Aviatore e faccio una vita un po' diversa e migliore di quella che tu attribuisi al Fante. Ti parlerò di Lui, dunque, perchè tu possa guidare meglio la tua fantasia. Il Fante, come tutti gli altri soldati che sono in A. O., deve sopportare molti disagi, molti sacrifici, molte fatiche, molte privazioni, molte più di quante la tua piccola testa possa immaginare. I Fanti camminano di giorno e anche di notte, senza badare a stanchezza, mangiano quello che possono e quando possono. Il dormire non ha importanza, perchè quando si è così stanchi, si dorme altrettanto bene su un giaciglio quanto su un letto di piume o di... pietre. E il nemico, i tuoi «giganteschi Abissini» sono pronti all'agguato sempre, di giorno e di notte e capita spesso di dover impegnare combattimento proprio quando si cade dalla stanchezza e dal sonno. Bastano però poche fucilate per far sparire ogni voglia di dormire e per moltiplicare le forze di ognuno. L'entusiasmo e la volontà di vincere mettono le ali ai piedi e tu vedi i Fanti che balzano all'assalto, travolgendo e mettendo in fuga invariabilmente quegli Abissini che non sono caduti o quelli che, sappendo che si sta meglio sotto il Governo Italiano che sotto il Negus, si arrendono prigionieri e passano alle nostre file.

Di me ho ben poco da dirti: sto in un Campo del Bassopiano Occidentale e godo ancora adesso di un calduccio da mese di maggio avanzato, mentre tu sei costretta ad

imbottirti per andare a scuola. La mia vita è molto più semplice e comoda di quella dei Fanti, se pure non confrontabile con quella che si fa normalmente in Italia. Da questo lato, quindi, mi sento un po' umiliato al loro confronto. Però ho il vantaggio di portarmi in volo, quasi ogni giorno, molti chilometri nell'interno del paese nemico per scoprire gli armati abissini, per bombardarli prima ancora che si possano

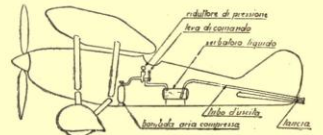


Fig. 2 — Apparecchio munito del dispositivo fumogeno.

avvicinare ai nostri Fanti, per mitragliarli da bassissima quota e divertendomi anche a passare sopra le loro teste lanose e spaventarli con il rombo del mio motore. Ciò ti fa fremere? Ti fa pensare che rischio di essere abbattuto ed ucciso? Ma questo non ha importanza. Ognuno di noi, soldati del Re, figli dell'Italia del Duce, ha cessato di vivere dal giorno in cui è incominciata la guerra all'Abissinia. Se torneremo in Italia, saremo rinati e sarà doppia gioia, ma per ora la nostra vita deve contare zero per ognuno di noi. Dal 3 ottobre non siamo più uomini ma solo soldati. Chi abbassa il capo sentendo il fischio di un proiettile è un vile; se si distrae dal combattimento, compie un delitto, perchè quel momento di distrazione può essere prezioso per uccidere un nemico. Ognuno deve dare e dà tutte le proprie forze per raggiungere la Vittoria e senza preoccuparsi del proprio destino. Vivere non importa, la sola cosa che importa è che l'Italia vinca, che i nemici neri siano sbaragliati, che l'Abissinia sia occupata e civilizzata, e che i nemici bianchi siano confusi e costretti a rispettare sempre più la nostra Patria. Questo è il pensiero di ogni Combattente. E a voi che siete in Italia i Combattenti dell'A. O., chiedono questo: Aiutateci con tutti i mezzi a vostra disposizione: antiaeriani e oro alla Patria e, non dimenticando l'enorme ingiustizia di cui l'Italia è vittima in questo periodo, coltivate nei vostri cuori il culto per la Patria e l'amore per il Duce.

Io dico a te, cara piccola Franca Bobbi, quello che vorrei dire a tutti i Balilla e

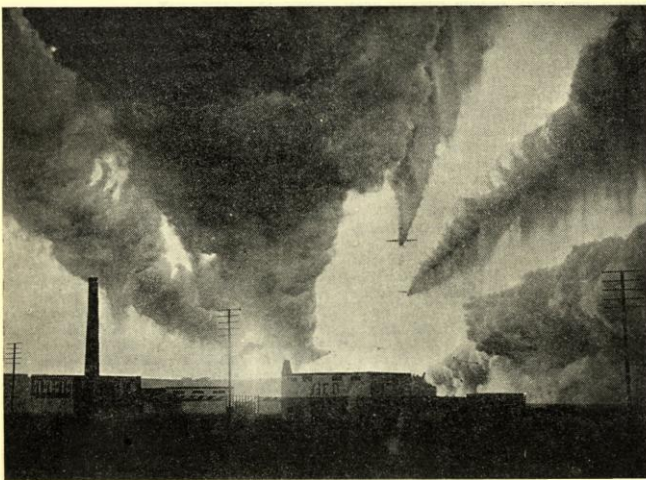


Fig. 1 — Esercitazioni con apparecchi fumogeni. Una densa cortina di fumo viene distesa sopra un centro industriale per proteggerlo contro gli attacchi aerei nemici.

a tutte le Piccole Italiane, mentre ti ringrazio di cuore per la bella lettera che hai scritto al Fante Combattente in A. O. e che è giunta a me.

Capodanno 1936 A. XIV.

Ten. A. A. PIETRO SUBINI.

Molti buoni auguri per te e per la tua famiglia.

Seconda lettera

Carissimo Tenente Aviatore,

a nome delle mie compagne ti esprimo la mia riconoscenza più viva per le tue nobili parole, che hanno ingigantito in noi quel sacro fuoco d'amor patrio che anima ogni nostro atto. Grazie d'averci parlato della vita dei nostri Fanti tale e quale si svolge nel suo mirabile succedersi di eroismi! Noi potremo così meglio conoscerli,

ammirarli e coadiuvare i vostri sacrifici con una fervente propaganda d'italianità, sebbene questa non sia proprio necessaria per il nostro popolo che si mostra in questi gravi momenti degno della vostra grandezza. Ti basti l'atto delle donne italiane che con unanime slancio si sono private delle loro fedeli! Anche noi Piccole Italiane andiamo a gara a chi può giovare all'Italia causa e manteniamo vivo in noi il culto del vostro ricordo. Fiori olezzanti esalano i loro profumi alla memoria di Birago e di Minniti e presso un'aula della nostra scuola prenderà nome da uno di Loro.

Anche a te e ai tuoi compagni di volo pensiamo: vi immaginiamo mentre sorvolate i poveri villaggi dell'Etiopia, che presto vedranno intorno a loro il prospero benessere che la civiltà italiana vuol apportare.

Non ti sembri indiscreta ora qualche domanda.

Sei anche tu della nostra cara terra lom-

barda? Oppure hai avuto i natali lungo le rive del mare? In una città popolosa? In una verde pianura? Hai lasciato madre, moglie, bimbi?

Sappi che in noi essi troveranno sempre anime devote. Vi necessita qualche cosa al campo? Le «Piccole Italiane» sarebbero ben liete di offrirvi ciò che loro è possibile.

Io ti affido alla Provvidenza, bravo Pilota d'Italia, e auguro a te vittoria e immunità.

Sicura d'interpretare i sentimenti di tutte le mie compagne, t'invio un caldo saluto, simbolo dell'affetto col quale la Nazione trepidante segue i suoi figli generosi nella lontana terra d'Africa.

Una P. I. allieva della classe 2^a della Scuola Superiore Femminile «A. Manzoni» (Via Manin, 2) Milano.

7 febbraio 1936 A. XIV.



Africa Orientale. Gli aviatori non possono stare coi piedi per terra nemmeno un minuto. Scendono dall'apparecchio, ed eccoli che s'arrampicano sugli alberi.

Cronache d'oro

Il bombardamento (del 17 febbraio) fu di una terribile efficacia. Non uno spezzone, non una bomba andarono sprecati. Gli armati cercarono scampo appiattendosi contro le pareti di roccia, ma la stessa natura della zona rendeva impossibile la salvezza. Le code degli apparecchi vibravano e sussultavano ad ogni tiro e la valle stretta faceva da cassa armonica e da prigione; tanto era il terrore degli abissini, che non vi fu da parte loro alcuna reazione anti-aerea.

(Il Popolo di Roma - M. Lualdi).

La mattina del 18 corrente le formazioni di apparecchi da bombardamento hanno nuovamente inferto una pesante mazzata a quel settore abitato di Magalo, nel quale il nemico ha eretto depositi e ammassato derrate e materiale. L'azione è particolarmente interessante, perché eseguita in condizioni atmosferiche pessime; una barriera di nubi, toccante i cinquemila metri di altezza, scendeva sino a poche centinaia di metri sulle alture e si scioglieva ad ogni momento in velari di pioggia dirotta, togliendo ogni visibilità. Nonostante ciò, i nostri equipaggi hanno saputo portarsi matematicamente sugli obiettivi, scaricandovi i loro proiettili esplosivi e incendiari, così da far considerare assai dubbia un'ulteriore utilizzazione di Magalo da parte del nemico come base importante di tappa. Incendi ed esplosioni hanno infatti letteralmente cancellato quel complesso di edifici rettangolari dal tetto di foglie e dalle pareti di graticcio cementato con fango e sterco di vacca e cammeilo, dei quali gli abissini si servono per annissarsi i loro rifornimenti. Gli aerei sono rientrati dopo oltre cinque ore di volo, essendo penetrati per più di 400 chilometri in territorio nemico. Un volo come questo a intera formazione, di quasi 900 chilometri, con pesantissimo carico di bombe, in condizioni atmosferiche avverse, conferma ancora una volta la splendida preparazione morale e professionale dei nostri equipaggi aerei e serve di ammonimento al nemico sulle illimitate possibilità dell'aviazione fascista.

(Corriere della Sera - Mario Massai).

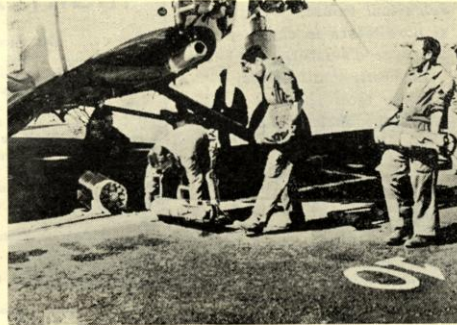


Terreni coltivati fra Buia e Antalò.

In data 22 febbraio il Maresciallo d'Italia Badoglio ha mandato il seguente elogio al Comando dell'Aeronautica per l'Africa Orientale: «L'Aviazione ha concorso alla preparazione della battaglia dell'Enderta, vi ha arditamente partecipato durante il suo sviluppo, continua tuttora la sua azione incessantemente inseguendo, disperdendo, annientando le masse nemiche che l'esercito ha battuto. Per quanto essa ha fatto, io rendo lode all'Aviazione ed all'ardimento dei suoi equipaggi: Maresciallo d'Italia Badoglio».

(Tutti i giornali).

Il gen. Graziani, dopo avere attentamente valutato la situazione che l'armata del Dediac Bejenè Mered tentava di creare sull'Uebi Gestro, ha affidato all'aviazione della Somalia l'incarico di battere senza tregua l'avversario, di perseguirne accanitamente gli elementi avanzati, di demolirgli le basi, di dare la caccia alle colonne di rifornimento, di tenerlo soprattutto sotto l'incubo di questa potenza che arriva dopertutto, che tutto colpisce e che tutto colpisce. Questo impiego dell'aviazione così implacabilmente razionale dura da parecchi giorni nel settore dell'Uebi Gestro e noi ne abbiamo talvolta segnalato gli episodi salienti. C'è in un campo avanzato dell'Alto Giuba un'aliquota di bombardamento che si incarica della bisogna e che ha già vibrato i suoi colpi su molti obiettivi vicini e lontani. Ieri è stata la volta di Ghignier che con Magalo e Gobà costituisce il sistema fortificato e la base logistica dell'armata del Bale. Ghignier è particolarmente importante e una semplice occhiata alla carta lo dimostra esaurientemente, per



Il carico delle bombe, delicata mansione degli armieri (aviatori specializzati).

un volo di circa 900 chilometri da compiersi a pieno carico su una rotta coperta di nuvoloni temporaleschi, con bersaglio a 2000 metri. La formazione è partita dal campo-base alle 11.30. Un'ora di ballo del tutto inumano in questa atmosfera eccezionalmente perturbata. Ma c'era un'altra ragione per una partenza in ora così avanzata; quella di sfruttare in pieno l'elemento sorpresa. Il nemico presume che le azioni italiane di bombardamento avvengano sempre nelle ore mattutine e sgombra solitamente le posizioni che crede possano essere scelte come bersaglio fin quando il sole è perpendicolare e la calura torrenziale meridiana fanno pensare che gli aviatori siano tornati a

terra e si concedano il riposo. Ieri le condizioni atmosferiche, decisamente avverse, avevano reso fiducioso e tranquillo il nemico. I nostri invece hanno decollato proprio nel momento meno previsto e si sono portati a 4000 metri, celando sopra le nubi la loro rotta di avvicinamento. Il comandante la formazione ha bucatato il più alto soffitto poco prima di Ghignier e ha tenuto gli aerei al di sopra di un altro soffitto più basso. Così, arrivati non visti da alcuno fino all'obiettivo, i bombardieri scaricarono in un solo fulmineo passaggio la massa principale delle bombe sui magazzini e sulla zona militare che un apparecchio da ricognizione aveva già due volte, nelle settimane addietro, accuratamente fotografato. Al ritorno dall'efficacissimo bombardamento la formazione ha lanciato bombe ed incendiando alcuni magazzini riedificati dal nemico nelle vicinanze di Magalo. L'atterraggio allo stesso campo di partenza è avvenuto alle 16.20. Il bello e difficoltoso volo è durato perciò esattamente quattro ore e cinquanta.

(Corriere della Sera - Mario Massai).

Mentre le Camicie Nere vittoriose di Mussolini si avanzavano nel cuore dell'Etiopia, gli uccelli di guerra italiani preparavano nel sud la strada per una nuova offensiva e precisamente nell'area regione dove le forze del Generale Graziani hanno già conquistato migliaia di miglia quadrate di territorio etiopico. Secondo la United Press, 300 aeroplani italiani operanti da 60 basi della Somalia italiana non dan-

no tregua alle forze abissine, bombardando e falciando con le mitragliatrici gli aggruppamenti nemici, preparando così una nuova spinta in direzione di Harrar e di Giggica.

Gli osservatori militari stranieri presenti a Roma, mentre esitano a commentare la strategia impiegata dal Generale Graziani, osservano che mentre Harrar è vulnerabile dall'attacco italiano attraverso Sasabaneh e Giggica, la città stessa potrebbe venire più efficacemente assalita da forze provenienti dal territorio a sud di Magalo. La zona di Magalo ad ovest di Harrar è stata già bombardata e vasti depositi di munizioni e di provviste sono stati distrutti. Può darsi tuttavia che gli italiani preferiscano una tattica a tenaglia avanzando simultaneamente su Harrar dall'est e dall'ovest sotto la protezione di squadriglie di aeroplani operanti dalle basi della Somalia, e impiegando unità terrestri motorizzate, includendo carri armati veloci.

Secondo le ultime notizie, gli apparecchi italiani nella zona di Dagabur hanno distrutto sei trasporti di munizioni e di salmerie abissine.

Da Roma si annunzia che l'avanzata verso Dessiè continua rapidamente e che il picco di Amba Alagi è quasi completamente accerchiato. A quanto pare gli abissini sono profondamente demoralizzati per la loro recente sconfitta e non potranno resistere molto a lungo alla marcia trionfale dei loro avversari.

Con la presa di Amba Alagi la via del sud sarà sgombrata dal suo principale ostacolo.

(New York Herald Tribune).

Dopo i bombardamenti della zona dell'Uebi Gestro e di Dagabur segnalati la scorsa settimana, l'aviazione della Somalia ha continuato la sua intensa attività pressoché quotidiana, disturbando continuamente i movimenti del nemico e i suoi apprestamenti difensivi in tutti i punti più delicati dell'immenso fronte. In tale attività furono impegnate squadriglie da bombardamento e da ricognizione, la cui opera fu ugualmente efficace; e vi partecipò personalmente anche il capo dell'aviazione somala, che, nei giorni scorsi, discendeva a bassissima quota sul nemico e mitragliava da trenta metri d'altezza un folto gruppo di armati abissini, i quali si trovavano, con il bestiame, ad un'abbeyatura nell'Uebi Gestro. L'aviazione ha compiuto un'altra brillantissima incursione sopra una località già bombardata precedentemente e ha arrecato altri gravissimi danni alle scorte dell'armata di Beiene Merit, concentrata in quella località, massacrando particolarmente intere mandrie di bestiame. Più efficacemente che con il bombardamento, la distruzione del bestiame è avvenuta mitragliando da bassissima quota. Mentre un certo numero di apparecchi compiono questa operazione, un'altra squadriglia raggiungeva un importantissimo nodo stradale e qui vi sorprende un'altra forte colonna di bestiame destinata ai rifornimenti delle truppe. Anche qui il bombardamento dei nostri aerei riusciva micidiale.

lissimo. Particolare rilievo merita il fatto che tali azioni aeree riuscivano perfettamente, nonostante le piogge che si sono susseguite costantemente per un'intera settimana nella località in cui si trovano gli obiettivi che sono stati pienamente raggiunti.

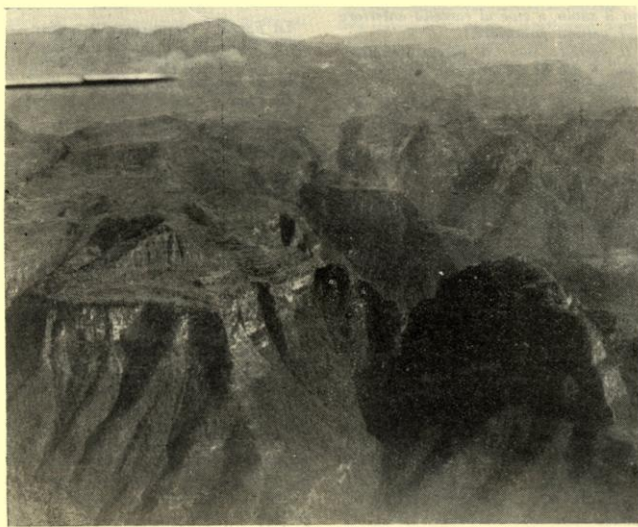
(Il Messaggero - Sandro Volta).

A tutto l'aviazione ha portato il suo contributo (durante la seconda battaglia del Tembien). Ma dove, ancora una volta, essa ha infuriato da sola con generoso ardimento e con tremenda efficacia è stato nel battere le colonne dense e disordinate di coloro che hanno preferito o che sono riusciti a tentare la fuga per l'unico varco possibile.

(Corriere della Sera - Alessandro Pavolini).

In questi giorni le informazioni davano presente un grosso reparto di almeno 1500 uomini con diverse centinaia di muli e cammelli da salma nell'alta valle dell'Uadi Esman, ove, press'a poco a mezza via fra Sassabanach e Imgi, c'è una zona collinosa abbastanza fornita di risorse idriche, ricca di pascolo e perciò notevolmente abitata da pastori Burka ed Ogaden. Era una forza che avrebbe potuto anche tentare qualche sorpresa sul nostro posto di Badu Danan e soprattutto che sarebbe stata in condizione di danneggiare le cabile somale sfiduciosamente accostate a noi portando via il loro bestiame che è tutta la loro vita. I velivoli nostri da ricognizione non hanno faticato molto a localizzare il luogo di concentramento degli Abissini, il cui accampamento era infatti a una quindicina di chilometri a est dei monti Maleico, nei pressi del torrente Omein nel cui letto vi è ora, per effetto delle recenti piogge, in qualche tratto acqua. Gli Etiopi vedendo gli aerei, hanno la sera stessa del 29 febbraio iniziato il trasferimento delle loro tende a qualche chilometro di distanza; ma la mattina seguente un'aliquota da bombardamento, partita quando ancora era buio, giungeva con l'aurora sul nemico, cogliendolo di sorpresa. Una pioggia di bombe leggere, tanto esplosive quanto incendiarie, provocava fin dal primo passaggio della formazione gravi perdite di uomini e la distruzione di gran parte delle tende. La sorpresa fu tale da provocare una fuga folle in tutte le direzioni, lasciando campo libero agli aerei, che, senza nemmeno essere disturbati dalla reazione di fuoco, scesi a bassa quota, completavano l'opera di distruzione e poi, esaurito l'esplosivo, agivano con scariche di mitragliatrici sulle numerose salmerie. L'aliquota da bombardamento si è tenuta oltre un'ora su Maleico, riuscendo a disperdere muli e cammelli, spingendone anzi al galoppo, premuta dal terrore, una notevole parte in direzione di Badu Danan, affinché qualche banda di nostri dubat se ne potesse impadronire.

(Corriere della Sera - Mario Massai).



Terribile visione del gruppo di Amba Alagi, su cui il tricolore è tornato a sventolare definitivamente.

STRISCIARE O VOLARE ?

La *chiocciolotta*. — Che infelicità! Mi tocca strisciare sempre per terra e, se percorro cento metri, ci devo impiegare un secolo. La gallina si che corre! E' un fulmine di sveltezza.

La *gallinella*. — Solo a razzolare son buona! Me infelice! Se un cane mi corre appresso, mi vien l'affanno e casco a terra più morta che viva. La lepre è davvero veloce. Non la raggiunge nessuno.

La *lepre*, che, rincorsa, fuggiva e non trovava respiro, rifletteva. — Accipicchia ai cani, come son veloci! Non mi lasciano respirare. Se fossi cervo!

— Povero me! Povero me! si disperava il cervo. — Non dovrebbero esistere i segugi e i levrieri che rappresentano la mia disperazione. Non mi lasciano vivere un sol momento in pace. Sarebbe cosa magnifica essere struzzo.

E lo *struzzo* filosofava. — Io son velocissimo. E chi ve lo nega? Sia con le lunghe zampe, sia con le ali, pur se mal formate, noi altri struzzi raggiungiamo una velocità oraria superiore a quella del più agile purosangue arabo. Ma, credetemi, è una vera infelicità rasentare sempre la terra e non poter sollevarsi d'un sol palmo. E' bello invece volare. Beato lui, il passero!

Il *passero*, scampato allora allora dagli artigli del falco, si stava così lamentando. — Volare? E' una gran bella cosa. Ma quanti rischi! Bisognerebbe depurare il cielo di tutti i ladroni dell'aria. Quanti uccelli rapaci! Ma dal momento che bisogna volare, sarebbe meglio per me essere falco anziché passero. Almeno il falco mangia il passero, mentre il passero non mai potuto divorare il falco.

Il *falco*, rannicchiato in un crepaccio di una torre diruta, ripeteva, per la ennesima volta, il seguente soliloquio. — Tutti mi credono felice e potente. E invece non v'è nessuno che sia più infelice, più tormentato di me. Divoro i passeretti, i cardellini e simili piccolezze! Ma ditemi: ed io non corro, forse rischio di essere divorato ugualmente? C'è un'aquilaccia indiatolata, qui, in questi paraggi, che costituisce il mio tormento e la mia eterna tortura. Essa non mi dà mai un momento di pace. Molte volte son costretto a rimanere col gozzo completamente ac-

rcato (cioè vuoto), perchè scorgo di lontano l'aquila pronta a piombarmi addosso e allora è un miracolo se riesco a mettermi in salvo in questo crepaccio. Ah, se fossi aquila! Sarei davvero padrone del cielo.

L'*aquila* in quel momento, lamentandosi della cattiva sorte, stava dando lezioni di morale e filosofia aviatoria ai suoi aquilotti. — Sentite, cari miei: i tempi non son più quelli d'una volta. Noialtre aquile una volta eravamo le regine dell'aria: le sole dominatrici delle altezze dei cieli. Ora la nostra tranquillità è finita, e la nostra stessa incolumità è messa in serio pericolo. Si vedono volare per le vie dei cieli certi uccellacci indiatolatamente rumorosi: non si sa ancora bene se siano di metallo o di carne o dell'una e del-



Vero Gorrahei. Autocarri che trasportano, lungo le selvaggio strade improvvisate, la linfa per i nostri aerei prodigiosi.

l'altra materia insieme: son di tutte le dimensioni e di tutte le fogge: dirigibili, palloni, biplani, monopiani, aereonavi, caproni, bredda, idrovolanti, terrafuggenti e non so quanti altri uccellacci del genere, che vengono messi in moto e fatti volare dalle virtù diaboliche degli uomini per far concorrenza a noi. Sarebbe ormai tempo che noi altre aquile dessimo le dimissioni da dominatrici dell'aria. Credetemi: si vivrebbe più sicure in terra: meglio diventar galline, ve lo assicuro io. Io ebbi casualmente la ventura di conoscere De Pinedo, il più terribile volatore fra tutti gli uomini. E' un vero peccato che sia stato inghiottito, per pura disgrazia, dalla terra d'America! Ma se lo aveste veduto: un ometto! Egli aveva volato per tutti gli oceani e per tutti i cieli. Era chiamato il re di tutte le aquile e lo era veramente. Inoltre Stoppani e Agello sono dei veri fulmini e saette nell'alto dei cieli: non più noi rasentiamo il sole, ma le grandi ardite aquile del Duce: la prima volta che capiteranno in queste alte sfere Stoppani e Agello, ve li farò conoscere, aquilotti miei. Ecco: per dominare veramente i cieli, vorrei essere Agello... —

Il più terribile volatore fra tutti gli uomini, nel suo studio, gli occhi puntati su una grande carta geografica del mondo, rifletteva:

« Sì, ho percorso centinaia di migliaia di chilometri nei miei diversi voli: ma che cosa sono centomila o



Mantatori al lavoro attorno al timone di direzione di un apparecchio da bombardamento.

cinquecentomila chilometri in confronto della vastità e immensità del mondo? E' poco, è poco quello che ho fatto. Se dovessi non più volare, sarebbe meglio essere lumaca o gallina. Bisogna volare, invece, bisogna volare, sempre volare, poichè dallo sviluppo dell'aviazione dipenderanno la civiltà di domani e le nuove scoperte dell'universo ».

Teodosio da Sepino

CRONACA BREVE

UN AEROPLANO INVIATO ALLA LORO RICERCA ha potuto scorgere, trasportati sopra un banco di ghiaccio al largo del Capo Cod (Stati Uniti), sette uomini che successivamente vennero salvati da una nave guardacoste.

TRE NAVI PORTAEREI CON 400 AEROPLANI, in unione ad altre numerose corazzate, sono partite il giorno 1° corrente per una manovra di cinque giorni al largo della costa della California meridionale.

LA SOCIETA' SPAGNOLA DI NAVIGAZIONE AEREA L.A.P.E., ha aperto durante il 1935 le seguenti linee: Madrid-Parigi; Madrid-Lisbona; Valenza-Palma di Majorca (Baleari); Valenza-Barcellona; Barcellona-Marsiglia.

UN PROGETTO DEL GOVERNO EGIZIANO prevede la costruzione di un aerodromo a Porto Said e di altri due, uno a Dekhella presso Alessandria e l'altro ad Almaza presso il Cairo.

NEGLI STATI UNITI D'AMERICA è imminente la presentazione di un disegno di legge per la costruzione in un quinquennio di 2000 apparecchi destinati alle forze aeree terrestri. Nello stesso tempo sarà attuato un progetto per la costruzione di una fitta rete di aeroporti e di campi di fortuna in tutta la Confederazione.

SONO STATE INIZIATE A MOSCA le prove di collaudo di un grosso aeroplano senza motore del peso di tre tonnellate e mezzo, avente un'apertura d'ali di 28 metri e contenente 16 posti. E' provvisto di un motore ausiliario di 100 cavalli.

E' PARTITO PER L'AFRICA ORIENTALE il padre Ugo Alberto Papini in qualità di cappellano dei reparti aerei dislocati in Somalia. Egli, prima di vestire l'abito religioso, prese parte alla grande guerra come ufficiale pilota e fu anche decorato al valore.

NEL PERIODO DAL 10 AL 23 FEBBRAIO 1936-XIV, venticinque allievi hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado.

IL CARDINALE SCHUSTER, ARCIVESCOVO DI MILANO, ha compiuto un viaggio in aeroplano dalla città lombarda alla capitale.

E' STATO INAUGURATO IL SERVIZIO AEREO REGOLARE tra Schianga e Hanoi, in coincidenza con la linea Saigon-Damasco-Marsiglia della Società « Air France ».

LA DITTA BRITANNICA BLACKBURN consegnerà tra breve alla Marina da guerra portoghese sei idrovolanti plurimotori da 15 tonnellate, derivanti dal tipo « Perth » adoperato dall'Armata aerea inglese.

LA LINEA AEREA PRAGA-MOSCA sarà inaugurata il primo maggio prossimo ed il suo percorso sarà compiuto in 10 ore.

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Capitolo IV.

Il velivolo

Abbiamo parlato, finora, esclusivamente dell'ala. All'ala vanno uniti gli *organismi stabilizzatori* (piani di coda), gli *organismi di traslazione* (gruppo moto-propulsore), gli organi destinati ad *decollo*, sia da terra che dall'acqua, ed all'*atterraggio* o all'*ammarraggio* (carrello o galleggianti).

Queste varie parti, che nel loro complesso formano il *motovelivolo* (od il *velivolo* nel caso che manchi, o soltanto non funzioni, il gruppo moto-propulsore) sono collegate fra loro, in posizione reciproca invariabile l'una con l'altra, dalla *fusoliera*.

Con questo capitolo iniziamo lo studio del *velivolo*, e perciò faremo astrazione dal *gruppo moto-propulsore*, senza tuttavia voler far distinzione fra *motore* e *elica ferma* e ve-



fig. 17

leggiatore; tanto più che negli aeromodelli è di somma importanza la possibilità di prolungare al massimo il volo planato, per avere una maggiore durata di volo, che è lo scopo generalmente cercato. Dunque, qualunque aeromodello, salvo casi particolarmente speciali, dovrà avere anche discrete qualità di veleggiatore. In ogni modo del veleggiatore, come apparecchio particolare, con particolari caratteristiche ed esigenze, parleremo in un capitolo a parte.

Si è detto, fin dal principio, che ogni corpo che si muove nell'aria risente un'azione, che noi consideriamo nelle due componenti, verticale ed orizzontale, portanza e resistenza. Perciò ognuna delle parti costituenti il velivolo avrà caratteristiche proprie di portanza e di resistenza. Potremmo essere tentati a determinare le caratteristiche totali del velivolo, come somma di quelle di ognuna delle parti costituenti. Dirò subito che non si ottiene, così, un valore esatto, perché la vicinanza di ogni organo influisce sugli altri, azione che si chiama *interferenza aerodinamica*, e che non è valutabile se non con l'esperienza alla galleria del vento, per la determinazione delle caratteristiche dell'apparecchio completo, che costituisce un *complesso aerodinamico unico*. Naturalmente non conviene, soprattutto dal lato economico, eseguire nel nostro caso tali esperimenti; siamo quindi costretti, per avere una valutazione per quanto non esatta, a procedere in tale modo; la pratica, il buon senso, il paragone con casi simili a quello che si sta progettando, saranno di grande aiuto; soprattutto infine sarà necessario curare l'unione di ciascuna parte con le altre, per evitare dannose variazioni del flusso dell'aria.

Anche in questa trattazione i simboli già usati per la portanza, resistenza e momento, saranno riferiti alla portanza, resistenza e momento totali del velivolo, e ne considereremo i valori come la somma dei valori relativi ad ogni elemento, salvo poi a correggerli, se è possibile, come ho detto, in base ad esperienze fatte, o a dati ricavati da apparecchi simili.

Portanza e resistenza

Gli elementi costitutivi dell'aeromodello si possono considerare riuniti nell'elenco seguente, per quanto riguarda il velivolo:

1) ala;

2) fusoliera (aeroplano) o scafo (idrovolante);

3) piani di coda;

4) carrello o galleggianti;

5) cavi, tiranti, fili, tubi.

Dell'ala ho già parlato nei capitoli precedenti: trattando ora l'argomento dell'unione dell'ala con le rimanenti parti dell'aeromodello, e precisamente con la fusoliera, che maggiormente influisce sulle caratteristiche dell'ala, bisogna notare che dell'ala non si può più considerare l'intera superficie, ma soltanto la *superficie portante reale*, cioè la somma delle superfici delle due semiali, esternamente alla fusoliera: di questa invece considereremo l'effettiva area della sezione maestra, che indicheremo più brevemente: *sezione maestra*.

Anche per il calcolo dell'allungamento considereremo come apertura alare la somma delle lunghezze delle semiali, anziché la distanza reale fra le estremità.

Tutto ciò vale anche nel caso che il tratto centrale dell'ala racchiuda, tutta o in parte, la fusoliera.

Preciserò ancora che, sebbene ogni organo dell'aeromodello abbia una propria portanza ed una propria resistenza, nel caso nostro è opportuno trascurare questa portanza, lasciando la funzione sostenitrice esclusivamente all'ala: bisogna perciò considerare di ogni elemento soltanto la resistenza, che ha valore preponderante su quella dell'ala e che porta perciò una notevole variazione della resistenza totale. Indicheremo questi coefficienti di resistenza col simbolo *cr*.

Fusoliera - Il coefficiente di resistenza delle fusoliere varia grandemente secondo la forma della sezione trasversale, secondo la forma della sezione longitudinale, e secondo le proporzioni delle dimensioni. Nel caso dell'aeromodello si può considerare che la determinazione sia semplificata dal fatto che è opportuno adottare delle forme semplici, cosa generalmente impossibile nell'aeroplano reale per necessità costruttive (alloggiamento del motore che impone una data sagoma anteriore, posto di pilotaggio, cabina, convenienza costruttiva per ragioni strutturali ecc.).

Per fusoliere di sezione rettangolare a spigoli vivi, con estremità anteriore piana e di superficie leggermente minore della sezione maestra, si ha $100 cr = 14$; aumentando la superficie dell'estremità anteriore, fino al valore della sezione maestra, si aumenta notevolmente la resistenza, con $100 cr = 20$. Riducendo la parte anteriore a spigolo verticale, con rastrematura della forma sia in pianta che laterale, si ottiene $100 cr = 14$. Per fusoliere di sezione circolare, fusiformi si ottiene $100 cr = 12$; se la fusoliera è di sezione varia, circolare all'estremità anteriore, fino a divenire ellittica alla sezione maestra e posteriormente a questa, il coefficiente di resistenza diminuisce, fino ad ottenere $100 cr = 8,5$. Per valore medio di $100 cr$ si può assumere 14.

Queste cifre possono servire per farsi un concetto delle notevoli differenze di resistenza dovute alla diversità della sezione e dell'estremità anteriore, e pur non essendo possibile attribuire, a tali dati, un valore

assoluto, possono servire come valore medio, caso per caso.

Tanto più che i fenomeni d'interferenza aerodinamica, molto variabili secondo il genere d'unione ala-fusoliera, hanno una grandissima importanza. La figura 17 rappresenta diverse posizioni dell'ala rispetto alla fusoliera: a *parasofo*, come in A; *attraversante la fusoliera verso l'alto*, come in B; *attraversante la fusoliera a metà altezza*, come in C; *ad ala bassa*, come in D. Nel caso A, il complesso ala-fusoliera ha portanza uguale a quella dell'ala isolata; la resistenza è aumentata. Nel caso B, il complesso ala-fusoliera ha portanza un po' minore dell'ala isolata; la resistenza però è minore che nel caso A. Nel caso C, con una maggiore diminuzione di portanza, la resistenza è aumentata notevolmente. Nel caso D, si accentua tanto la diminuzione di portanza che l'aumento di resistenza. La posizione più favorevole risulterebbe essere in B.

Piani di coda. - Per questi, il coefficiente di resistenza è quello del profilo adottato, secondo la loro incidenza ed il loro allungamento.

Carrello. - Per il carrello completo si può adottare il coefficiente $100 cr = 80$; per una ruota isolata si ha $100 cr = 20$.

Galleggianti. - Per galleggianti fusiformi, con scellino inferiore, si ha un coefficiente medio $100 cr = 8$.

Tubi, tiranti e fili. - Per quanto tali organi di collegamento manichino gene-



Valentino Siviero di Napoli con un suo modello.

ralmente negli aeromodelli, ne darò ugualmente alcune indicazioni. Per *fili e tubi*, di diametro fino a 20 m/m, si ha, in media, $100 cr = 58$; se sono carrenati, si scende fino a $100 cr = 5$. Questo ultimo valore può essere assunto anche per tubi e tiranti con sezione di buona penetrazione.

Ingegnere Bi

(Il sc... al prossimo numero).

La costruzione dei modelli volanti

(NONA LEZIONE).

La verniciatura della copertura deve essere fatta con un pennello molto morbido, stendendo bene la vernice in modo da lasciare uno strato sottilissimo.

Cominceremo dalle parti inferiori, passando col pennello sempre nello stesso senso.

Lascieremo un po' ad asciugare (mai al sole o al caldo) e poi verniceremo anche le parti superiori.

Ad operazione finita, poseremo l'ala sui piani di montaggio, e appenderemo gli impennaggi ad un filo teso, attaccandoli per mezzo degli anelli.

Asciugato questo primo strato di vernice, non sarà male darne un secondo strato; così la carta diverrà morbida e acquisterà una maggiore lucidezza.

L'ala, gli impennaggi e la fusoliera sono così finiti.

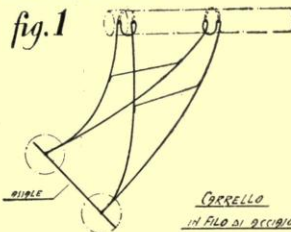
Pensiamo ora agli organi di contatto con il suolo, e cioè al carrello anteriore e al pattino posteriore.

Il carrello sarà di forma semplicissima, in filo di acciaio; così pure il pattino di coda.

Il carrello deve essere robusto, per sopportare gli urti, qualche volta violenti, dell'atterraggio. Inoltre deve essere collocato molto avanti, per protegger-

gere l'elica in atterraggi anche a forte angolo; infine deve essere abbastanza largo, avere cioè un'ampia carreggiata, onde proteggere l'ala in eventuali sbandamenti in prossimità del suolo.

Si può fare il carrello anche di legno; noi però lo faremo di metallo, e più precisamente di filo di acciaio del diametro di mm. 1,5, con saldature a stagno nelle giunture.



La figura 1 rappresenta il nostro carrello, l'altezza del quale non deve essere inferiore a cm. 28, con la carreggiata di almeno cm. 25.

Le ruote, se non vorremo acquistarle, le faremo o in legno tornito, o in sughero, ricoperte di seta, perché diversamente si spezzerebbero al minimo urto, o in legno compensato, con anelli di irrobustimento ai bordi ed al mozzo. In qualunque di tali modi siano fatte, occorre mettere sempre una boccola metallica per il perno.

Il diametro non deve essere inferiore a 50 mm.

La figura 2 dimostra la maniera di costruire una ruota a disco di legno compensato.

In commercio, tuttavia, si trovano ruote in alluminio, che sono ottime. Una goccia di stagno alle estremità esterne dell'assale impedirà che le ruote si sfilino; occorre però lasciare alla ruota un piccolo giuoco, perché possa girare liberamente. Con i tronchetti taglieremo la parte in più dell'assale, rimasta al di fuori della goccia di stagno, ed il carrello è finito.

Anche il pattino di coda sarà fatto con filo di acciaio, ma più sottile, cioè



Gli specializzati curano l'efficienza degli apparecchi.

di mm. 1,2 di diametro; la figura 3 ne dà il disegno; cercheremo di farlo in modo che sia sufficientemente elastico. Monteremo tanto il carrello che il pattino sul tubo fusoliera, procurando tenere la giuntura del tubo (se non è nel mezzo) dalla parte del carrello.

Il carrello lo fisseremo all'estremità del tubo, perchè le ruote vengano a trovarsi un po' avanti dell'elica; lo fermeremo legandolo robustamente con sottile spago o cordoncino d'elastico, avvertendo di mettere fra la legatura e il tubo una leggera fasciatura di nastro isolante da elettricista; per rendere scivoli i nodi della legatura, vi metteremo una goccia di colla.

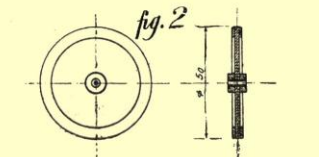
Il pattino lo fisseremo in modo analogo all'altra estremità, verificando che esso combini in asse con la mezzaria del carrello.

Ora mancano solo il motore e l'elica per fare il montaggio definitivo e provare il nostro apparecchio.

Controllando un po' i pesi, avremo:
Ala circa gr. 80
Impennaggi » » 33
Tubo, carrello e pattino . . . » » 100

Totale circa gr. 210

Calcolando che l'elica e relativi accessori, escluso l'elastico (il motore), pesino circa 35 grammi, avremo un totale di circa grammi 245; calcolando di mettere una matassa che pesi 15 grammi per ogni 100 grammi di peso dell'apparecchio, risulta il peso della matassa di circa 37 grammi.



Adoperando elastico di sezione rettangolare, che è il più indicato, di mm. 1x3, del peso di circa 3 grammi per metro, occorre una lunghezza di 13 metri di elastico (1).

Acquistando la gomma, è inutile limitarsi al quantitativo strettamente necessario; ma sarà conveniente prenderne almeno per due matasse.

Il filo di gomma o nastrino di sezione mm. 1x3, che per le moltissime esperienze fatte è risultato il più adatto per l'uso nostro, si trova in vendita a buon mercato, e non è male averne sempre a disposizione, specie quando, per acquistarlo, occorre rivolgersi fuori della propria residenza.

Chi ha costruito il modello con tubo lungo m. 1,30 avvolgerà i 13 metri di elastico in modo da formare una matassa di 12 fili, mentre chi avrà adottato un tubo di metri 1,50 dovrà fare una matassa di 14 fili con 17 metri di elastico.

Dirò più avanti come si prepara la matassa e come si usa. Ora dedichiamoci alla costruzione dell'elica.

L'elica è la parte più importante, l'organo più delicato, e di maggior difficoltà costruttiva.

La scelta dell'elica è di prima importanza e ben difficilmente la prima elica costruita risponde alle esigenze richieste.

Troppe volte un buon modello vola male perchè l'elica non è adatta.

Spesso la errata misura del diametro, e del passo, impedisce che il modello voli, o lo fa volare a stento, con don-

(1) I pesi sopra accennati sono stati ricavati da una costruzione eseguita, il cui peso è risultato di 282 grammi. Il peso unitario di gr. 14,8 per decimetro quadrato, ottenuto in questa costruzione, è assai prossimo a quello preventivo; ma sono certo che molti costruttori, fra quelli che mi hanno seguito, avranno ottenuto dei pesi anche minori.

dolo, e con false inclinazioni, che possono anche provocare la caduta.

Praticamente, in un aeromodello, il migliore o peggiore rendimento dell'elica dipende dalla velocità di rotazione dell'elica, e l'esperienza insegna che l'elica meno veloce rende più dell'elica che gira velocemente, ed è per questo scopo, ed anche per evitare altri effetti dannosi dovuti alla eccessiva velocità che in generale si cura di mettere il minimo di gomma motrice. Tanto più che una matassa troppo grossa può produrre effetti dannosi sul tubo, fino a spezzarlo.

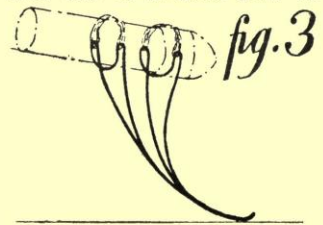
Gliarella

L A P O S T A
dell' AEROMODELLISTA

COR DINAMICO - Genova. — Ho fatto provvedere per l'invio dei numeri chiesti. Tieni il carico alare dai 6 agli 8 grammi per dmq., e per profilo adottare uno concavo convesso. Per il resto, rivolgiti alla Sede Provinciale di Genova della R.U.N.A., associandoti alla quale potrai frequentare la scuola di aeromodellismo già istituita. L'indirizzo è in Vico alla Chiesa della Maddalena 9/2. Saluti cordiali.

GIAN LUIGI TUCCIMEI - Roma. — Non occorre che tu aspetti di avere le 14 lirette: con 8 lirette, se sei iscritto alla O.N.B., puoi associarti alla R.U.N.A., via Lepanto 6, ottenendo l'abbonamento a L'Aquilone e la possibilità di frequentare la scuola di aeromodellismo, che sarà istituita fra breve. Per il compensato, se una delle ditte lo ha di 15/10 di m/m., è quello che ci vuole per te: 15/10 è esattamente m/m. 1,5. Se no, chiedi a qualche negoziante di legnami per ebanisti. So che gli aeromodellisti romani, quando non piove, vanno ancora a Villa Borghese. Saluti e cordialità.

CAMILLO TONDI - Atellino. — La mobilità della parte fissa del piano di coda, ha l'effetto di variare la posizione dell'apparecchio rispetto alla linea di volo, cabrandolo o picchiandolo. Serve, fra l'altro, anche a compensare lo squilibrio dovuto al carico, come hai immaginato giusto. Nel



PATTINO IN FILO DI ACCIAIO

volò rovescio si pone l'apparecchio secondo i tuoi schizzi, agendo sul piano di coda: i profili adottati sono generalmente biconvessi, perchè siano nelle stesse condizioni tanto nel volo normale che in quel lo rovescio. Nei biplani, generalmente è l'ala superiore che ha l'incidenza maggiore (pochi gradi più di quella inferiore). Sono decalate per evitare che l'ala inferiore disturbi la corrente d'aria che investe quella superiore. Disponi le tue ali in modo che il bordo di attacco di quella inferiore si trovi alla metà circa della corda dell'ala superiore. Per il centramento ti regolerai come al solito. Puoi usare i diagrammi, calcolando la superficie totale delle ali, superiore ed inferiore. Ricambio i saluti, anche da parte di Zio Falcone.

giar.



Caro Alberto Zavatti, aquilotto forlivese residente a Cortona, sei proprio sicuro di essere sulla buona strada? Mi dici di avere, nientemeno, inventato il mezzo di montare sugli apparecchi anfibi le ruote rientrabili nello scafo, al pari dei carrelli retrattili degli apparecchi terrestri. Certo l'invenzione è degna di esame. Senonchè tu, oltre l'idea, non hai chiarito come desidereresti procedere alla applicazione delle ruote. E m'hai illustrato l'importanza della tua trovata dicendomi «poi, anche in volo si volerebbe con più forte velocità senza un eccessivo impiego di potenza, ciò che degenererebbe quindi una economia nel consumo del carburante». Proprio così in volo si volerebbe senza degenerare... Ma ti pare proprio di far sul serio? O sei un umorista di facili mezzi, oppure devi ripassare attentamente le tue lezioni di lingua italiana. Non mi piacciono gli aquilotti così a digiuno di sintassi e di grammatica.

Ora ti dirò che la tua invenzione non solo è già inventata, ma applicata in maniera migliore. Infatti, per non parlare che di apparecchi italiani, ti dirò, che oltre ai diversi sistemi usati nelle altre aviazioni, l'aeronautica italiana vanta, da parecchi anni, l'anfibio S. 80, dovuto all'ingegner Marchetti, famoso progettista degli apparecchi atlantici. Dunque sull'S. 80 le ruote non solo non rientrano nello scafo, perchè in tal modo ne altererebbero la forma, e pertanto, l'apparecchio non potrebbe navigare con facilità, ma con un semplice comando a



Il carrello dell'«S. 80» retratto.

mano, a disposizione del pilota, rientrano di fianco, tra lo scafo e l'attaccatura dell'ala. In tal modo le due ruote, entrando completamente dentro una custodia sagomata, non offrono alcuna resistenza all'avanzamento. Guarda le unite fotografie che ti daranno un'idea di quello che ti dico.

Questo è un sistema veramente ottimo, ma non certo il tuo che degenera una economia di combustibile.

Ingegnere Sofistico

Collaborazione dei giovani

SCOPERTE NEL GRANAIO

Abitavamo una casa grande a tre piani, con ventidue stanze. Troppo grande per noi: tre persone in tutto che poi rimanevano due quando io partivo per il collegio.

Era Pasqua. Avevano già trasportato tutte le masserizie quando io arrivai a casa per trascorrere le vacanze. C'era ancora disordine qua e là. Mi misi subito a curiosare dal basso in alto, a rovistare fra le cose vecchie e inutili che gli altri inquilini avevano lasciato. Chi erano? Dopo molto tempo non lo so ancora.

Una scala di legno (Dio, quante ragnatele!) mi condusse al granaio. Uno stanzoncello, lungo, con mucchi di carte, quaderni, libri vecchi ingialliti, ferri, cassette e bottiglie vuote. Per un balcone aperto entrava la luce del sole che, come una spada d'oro, tagliava in due ali scure l'ombra umida e stantia di quel granaio. Guardai dal balcone. In fondo al giardino un fico. Due passerotti volavano di ramo in ramo, si beccavano, bisbigliavano, pigolavano, si coc-

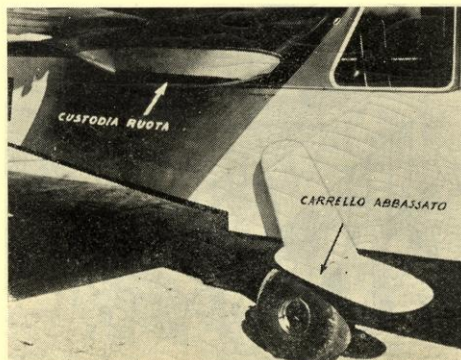
colavano, sbattevano vicini vicini le aliucce quasi volessero abbracciarsi.

Un fruscio di carte smosse mi fece voltare di scatto e, per dir la verità, con un po' di paura. Un topolino saltò sul pavimento sprofondandosi in un buco nero e largo come una noce. Curioso come quel topolino, cominciai anch'io a rovistare in quel mucchio di carte. Quaderni vecchi dalla calligrafia incerta e sbiadita. Romanzi con dediche, un testo di matematica e molta carta straccia.

E così rovistando, mi capitò sottomano un quaderno con su scritto: «Diario della mia vita» e più sotto: «Crescentino Smania». Sfogliai alcune pagine, lessi qua e là, ma una data scritta in grande attirò la mia attenzione: «16 giugno 1922» e poi «La mia invenzione». Vi riporto integralmente, e cioè senza aver né aggiunto né levato una parola — e lo giuro! —, quel racconto.

«Qualche giorno fa, e precisamente il 5 giugno 1922 alle ore nove del mattino, stavo facendo il bagno. Per essere ai primi di giugno era un po' tardi a quell'ora, ma ad uno che vive di rendita poco importa alzarsi presto o tardi. L'acqua tepida della vasca mi accarezzava tutto e provavo un godimento di sana e serena tranquillità.

Zzzz...zzz... Guardai in su. Un moscone tentava di uscire dalla stanza picchiando insistentemente sui vetri della finestra. Tutta la mia attenzione fu rivolta a quel piccolo animale. Zzzz... zzzz... Mi sembrava impossibile come egli potesse volare con quelle sue ali trasparenti. E sì che ne avevo visti di mosconi, e non riesco a capire come feci quella riflessione soltanto il 5 giugno 1922! Zzzz... zzzz... il moscone volava ronzando e continuava stupidamente a picchiare sui vetri. La luce del sole lo investiva in pieno indorandolo tutto. «Se vola quel piccolo animale lì, perchè non debbo volare anch'io?» pensai. Questo pensiero mi occupò la mente, cominciai a riflettere, a meditare e a studiarci su.



Il carrello dell'«S. 80» abbassato.

— Crescentinooo... bada che il bagno troppo lungo ti fa malee!... — gridò dalla scala mia moglie.

— Vengooo... — ed invero l'acqua cominciava a diventare fredda.

Rimasi nella mia stanza tutta la giornata e, dopo cena, ritornai all'occupazione che mi tene rinchiuso in quella camera.

Nulla mi mancava per impostare i miei disegni. Compassi, riga, doppiodiecimetro, matite, gomme, inchiostro di china, carta da disegno, puntine, una fortissima dose di buona volontà e un testo di algebra e uno di fisica. C'erano tanti calcoli da fare! Dopo due giorni i disegni erano pronti.

— Cos'ha, signor Crescentino? — mi disse il meccanico di biciclette che teneva una bottega nella piazzetta del paese, vedendomi arrivare alle otto di sera, tutto trafelato e con un pacco sotto il braccio destro.

— Parla piano e non dire niente a nessuno! — fu la mia risposta.

Lo misi al corrente di tutto. Gli insegnai anche, in quei giorni che precedettero il 16 giugno, un po' di fisica e di aerodinamica. In capo ad otto giorni la macchina era pronta. Egli l'aveva costruita sotto la mia sorveglianza e, ciò che più conta, attendendosi rigorosamente ai miei disegni. Era una macchina semplicissima: quattro ruote di bicicletta, un pedaliere con trasmissione a catena, il timone, due ali di tela cerata attaccate al telaio che due bielle azionavano alla stessa maniera dei volatili. Questo era tutto il meccanismo del mio semplice apparecchio. Le ali si muovevano con una battuta ampia e regale: come nell'aquila.



Enzo Pandolfi rappresenta in questo modo alcuni voli di modelli.

16 giugno 1922. Oggi compio quarantacinque anni, sono grassottello e ho già cominciato a metter su un po' di pancia, ma roba da niente! Sono in gamba ancora, eh!... Ce ne vuole prima che io cammini col bastone.

A tavola tutti allegri, oggi. L'allegria però raggiunge il colmo quando disse alla mia famiglia con aria di mistero:

— Oggi trovatevi nel cortile dei nostri affittuali, i Rossi, alle quattro. Scappati via subito.

Io, il meccanico e i due miei contadini affittuali, Giacomo e Gervasio, avevamo trasportato, con mille cautele, l'apparecchio sulla vasta terrazza della casa. Poi essi scesero e io restai solo, con l'apparecchio alle spalle, l'orologio in mano, fissando con lo sguardo ora il lento muoversi delle lancette sul quadrante, ora il cancello là in fondo per il quale doveva arrivare la mia famiglia.

Le quattro. Non ancora! Quattro e cinque, ed ecco apparire mia moglie, mia figlia, i due maschi e la serva. Essi sono già arrivati nel cortile.

— Clotilde! Figli carissimi! — grido dall'alto della terrazza. — Oggi compio quarantacinque anni, non sono nè vecchio nè giovane, ma sono ancora in gamba! E oggi soprattutto dovette ammirare il mio genio inventivo!

Monto sulla macchina tutto sorridente e sicuro di me stesso. Nel cortile intanto erano arrivati i contadini, le loro mogli, i figli e i vecchi nonni. In tutto una ventina di persone.

Comincio a pigiare sui pedali con forza giovanile. L'apparecchio corre sulla terrazza, le ali si muovono con una battuta ampia e regolare: come nell'aquila.

— Crescentinooo... Padrone!... — sento gridare. — Per carità, si rompe l'osso del collooo...

Arrivo a tutta velocità sull'orlo della terrazza, l'apparecchio si lancia nello spazio, poi... poi non ricordo più nulla.

Il giorno dopo mi dissero che i miei affittuali, Giacomo e Gervasio, con una scala a pioli, vennero a tirarmi fuori dal pagliaio, che distava una diecina di metri dalla ter-

razza. Quel pagliaio mi salvò la vita, ma non impedì che mi fratturassi il braccio sinistro e quasi soffocassi poiché caddi con la testa all'ingiù rimanendo fuori soltanto con le gambe.

Quando ci penso mi sembra impossibile di essere caduto.

L'apparecchio era stato così accuratamente costruito! E poi come dubitare sulle capacità costruttive del mio bravo meccanico e, soprattutto, sullo spirito inventivo che mi animava e che tutt'ora mi anima? ».

Ecco, il mio compito ora è terminato. Questa è la storia dell'inventore Crescentino Smanio che viveva di rendita e che, non sapendo come ammazzare il tempo, a momenti ammazza se stesso.

Gianni Zurlan

CENTOCELLE 1909

Ventisette anni fa, a meno di non possedere propri mezzi di trasporto, per recarsi da Roma a Centocelle non c'era che il «caval di San Francesco».

La capitale d'Italia, allora, era contenuta tutta, o quasi, nella cinta delle sue mura e le poche linee tramviarie in esercizio arrivavano, al massimo, fino alle porte della città, salvo per una o due che si spingevano un po' fuori.

Ma, ripeto, per andare a Centocelle, nulla da fare.

E io volevo recarmi proprio in quella località e siccome, povero in canna, non avevo nemmeno un «velocipede», una bella mattina di maggio inforcai la cavalcatura del Poverello e via.

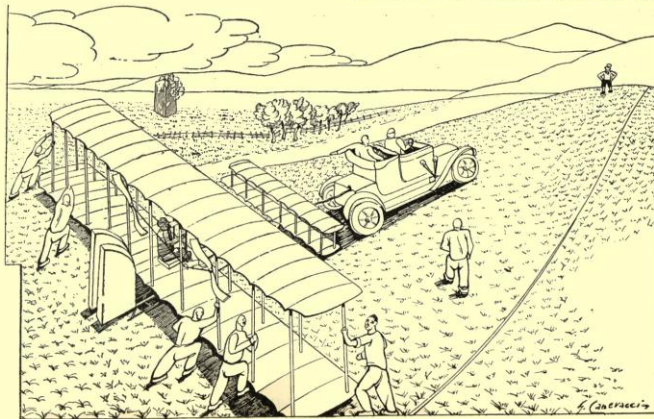
Voi mi domanderete cosa andavo a fare a Centocelle.

Un momento; qui bisogna mettere i puntini sugli «i».

Quando voi udite o leggete questo nome, vedete sullo schermo della vostra fantasia o nell'album mentale delle cose vedute, un magnifico e attrezzatissimo campo d'aviazione con tanto di caserme per gli avieri, lunghe file di aviorimesse (gliel'abbiamo fatta a chiamarle così!), officine, stazione e antenne radio, antenne per maniche a vento, segnali d'atterraggio, aerofari, continuo movimento di apparecchi, traffico di automezzi e tutto quell'andirivieni che caratterizza l'attività febbrile di un moderno aeroporto.

Ma nell'epoca alla quale mi riferisco, Centocelle era una località della campagna romana che si era resa molto nota, negli ambienti aristocratici e cosmopoliti, più che altro, per gli appuntamenti (che allora era di rigore chiamare meetings) per la caccia alla volpe.

Scommetto che voi crederete ch'io andassi a Centocelle per assistere al brillante spettacolo di rossi cavalieri e di impeccabili amazzoni caracollare nei prati e saltare staccionate, oppure per ammirare le magnifiche mute di cani che, seguendo le piste della prossima preda, mescolavano il loro urlo al suono del corno da caccia.

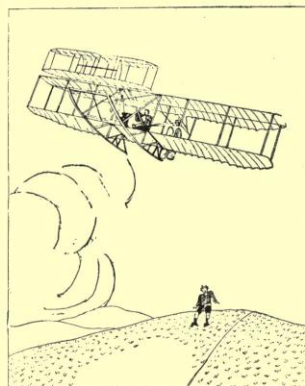


l'epoca che, in uno dei suoi feroci sonetti, concludeva:

« oh quanta ggentè,
spese 'na lira pe' nun vedè ggentè! ».

L'apparecchio del Wright, però, aveva superato quello del Delagrang e, oramai, si poteva dire che a Centocelle si volava.

Giunsi a Centocelle abbastanza di buon'ora;



ad ogni modo l'aerodromo (!) era in piena attività.

Nel centro del campo una piccola automobile rossa portava a rimorchio l'apparecchio, dirigendosi verso un leggero rialzo di terreno, della forma di un cono schiacciato.

L'apparecchio non aveva ruote, ma era munito di pattini ed era circondato da un gruppo di soldati del genio che ne sostenevano le estremità delle ali e la fusoliera e si adoperavano con ogni cura per evitare che la fragile macchina dovesse riportare qualche danno dalle scosse brusche cui era sottoposta durante il traino. Ed era veramente fragile, quel congegno primitivo composto di sottili intelaiature di legno rivestite di tela bianca che, nel complesso, poco si differenziavano da un comune cervo volante.

La manovra era diretta da un ufficiale in tuta, dal viso incorniciato da una bella barba bruna: il tenente Savoia.

L'aeroplano fu trainato fino ai piedi della collinetta e poi, sollevato con ogni riguardo, fu portato dai soldati alla sommità del piano inclinato. Quivi l'apparecchio fu adattato su di un rudimentale carrello che doveva scorrere lungo una rotaia che correva fino alla base del cono schiacciato.

L'ufficiale salì sull'apparecchio insinuandosi attraverso il groviglio dei fili e il motorista mise in moto l'elica.

Allora si udì un crepitio che sembrava quello di una mitragliatrice, ma... niente paura: era la voce del motore. E quando il crepitio divenne regolare, il tenente fece un cenno, i soldati «mollarono», l'aeroplano, poggiato sul carrello, percorse velocemente il piano inclinato, giunse alla fine della rotaia, il pilota iniziò la «cabrata»; quindi si vide il carrello restare a terra, l'aeroplano alzarsi e prendere rapidamente quota.

Ora io non vorrei che voi fraintendeste attribuendo alla locuzione «prendere quota» il significato odierno; ventisette anni fa tale espressione voleva dire salire, al massimo, ad 80 o 90 metri dal suolo.

Ma quale meraviglia vedere quell'omino appollaiato in quella gabbietta volante, spaziare nel cielo di Centocelle, fare evoluzioni, volare sulla «Torreaccia», dirigersi verso i Colli Albani e poi tornare sul campo per atterrare!

Atterrare. Sarebbe, forse, stato meglio dire atterrare.

Pensate quale incognita rappresentasse un atterraggio con un apparecchio di quel genere e con una pratica del volo affrettata e limitata.

Difatti, nove volte su dieci, l'atterraggio provocava la rottura di uno e talvolta di ambedue i pattini, che venivano subito cambiati da soldati specialisti.

La nuova macchina, non ancora in completo dominio dell'uomo, munita di imperfetti strumenti di bordo o, anche, priva di essi, rendeva il volo indubbiamente difficil-

tos; ma ciò che per il pilota si presentava estremamente difficile e pericoloso era l'atterraggio. Il tenente Savoia dichiarava di non poter stabilire con precisione l'altezza da terra se non quando cominciava a distinguere i fiorellini del prato.

Ma le difficoltà ed il pericolo non indebolirono la volontà del pilota che, anzi, continuava con maggior lena la sua lotta per rendersi sempre più padrone del mezzo nuovo. Quel mezzo che, se pure di nome stra-

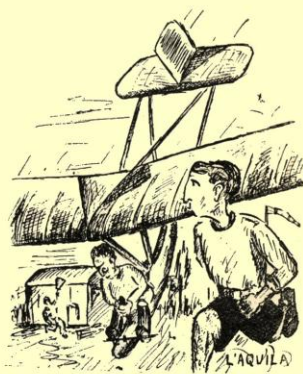
niero, traeva origine dall'idea grandiosa concepita dal divino Leonardo il quale, col suo Codice Atlantico, lasciò il più glorioso retaggio alla scienza e agli uomini di buona volontà.

Savoia, Vivaldi Pasqua, Valle, Calderara ed altri che costituirono il primo nucleo dei veri pionieri, hanno scritto pagine superbe nella storia della nostra aviazione, in pace ed in guerra; alcuni col sacrificio della vita, altri con le loro gesta leggendarie per va-

lore e per ardimento, ed altri ancora per aver raggiunto i più alti posti di comando.

Ed oggi non è senza emozione che, scrivendo per voi, giovani lettori, questi ricordi di un'epoca che non è certo remota, io faccio un raffronto tra l'odierno campo d'aviazione di Centocelle e quello che, in una bella mattina, raggiunsi a piedi per vedere, nientemeno, un uomo che volava.

R. Ruberti



Un atterraggio un po' brusco, secondo L'Aquila di Ancona.

PERIPEZIE DI AEROMODELLISTI E DI DELEGATI AL MODELLISMO

Non è detto che in ogni luogo si possa trovare facilmente una persona adatta all'insegnamento dell'aeromodellismo: d'altra parte molte Sedi provinciali della R.U.N.A. hanno già istituita la Scuola di modelli volanti, ed occorre un istruttore.

In una città che non nomino, il delegato per l'aeromodellismo s'è trovato con un gruppo di una trentina di ragazzi, ma senza la possibilità di dar loro personalmente quell'assistenza teorica e pratica della quale hanno bisogno. In poche parole, egli è uno di quei delegati ottimi organizzatori, ma che devono affannarsi, per svolgere completamente la loro opera, uno che possa curare l'insegnamento. Cosa naturale, in certi casi, e prevista. Come fare allo-



ro, non sulla terra. Chi è arrivato troppo tardi, ha potuto vedere una fusoliera ed un'ala che scendevano, lentamente, verso il mare lontano. Un pastore non ha avuto la presenza di spirito di recuperare l'apparecchio finché era in tempo; il costruttore si dava pugni in testa, e si strappava i capelli. Bisogna sapere che, al servizio dell'aeroporto, si trova un conoscitissimo tipo di «fumarolo», sempre pronto a saltare in barca per compiere salvataggi (siccome ce ne sono pochi da fare, non gli rimane altro che aumentare, con un ben combinato riposo, le sue vaste dimensioni, e coltivare un orticello). Così la barca era al suo posto, ma non il «fumarolo», che di domenica ha vacanza.

Vedere la barca e pensare di recuperare l'apparecchio è stato naturalmente tutt'uno. Il costruttore, ed un altro, non so se più per buona volontà, o per buon cuore, o per puro spirito d'avventura, si sono abbandonati alle gioie della navigazione sul fiume. Ed è proprio il caso di dire abbandonati, poiché la barca faceva, sotto la guida niente affatto abile, delle strane giravolte, evoluzioni, accostate a dritta e a sinistra, con il solo risultato di scendere maestosamente, ma non rettilineamente, nel filo della corrente. Una svolta ha coperto l'interessante seguito della manifestazione (fuori programma) nautica.

Cosa succederà a quei due scongiurati? E' stato questo il pensiero del delegato per l'aeromodellismo, che era naturalmente presente. Cammina cammina, li ha raggiunti, ed ha notato che uno dei due stava camminando, sul fango della riva, infangando fino alle ginocchia, tirando con una fune la barca.

Dentro alla barca, l'altro modellista aveva un bel da fare con un remo che si affondava nella melma e costava sforzi titanici per essere ritirato fuori. Alla meglio risalivano il fiume, portando trionfalmente (ma molto adagio) lo scheletro dell'apparecchio. Infatti, nell'acqua, tutta la ricopertura se n'era andata. E' ancora inspiegabile come siano riusciti a riprenderlo. Il nuovo arrivato, a tal vista, non ha voluto abbandonare i due aquilotti trasformati in bestie da tiro (senza voler offendere nessuno) e si è precipitato. Per un po' le cose sono andate bene: ma dopo venti metri, la costa è divenuta tutt'una macchia di arbusti e piante. Il lavoro con la fune non era più possibile.

Una prova coi remi (del nuovo comandante) non ha avuto l'esito sperato, e si è rinunciato a questo sistema, per adottare quello di agguantare i rami e trascinarsi così contro corrente. I tre sono ora d'opinione che non è il sistema più comodo, perché ci si sgraffiano le mani ed il viso, si rischia di trovarsi con uno stecco al posto di un occhio; può servire al massimo per fare 10 metri. Comunque, dopo una buo-

na mezz'ora di questo lavoro, il costruttore del modello ha avuto un'idea geniale: si è attaccato a un ramo, e tira tira si è trovato a gambe per aria, dando un solenne tonfo nell'acqua. Buon per lui che era in mezzo al folto, così si è agguantato ai rami più bassi ed è riemerso, come un sottomarino, trascinandosi sulla riva. Da questo momento ha riconosciuto che sarebbe stato meglio lasciar navigare soltanto l'apparecchio, senza impiccarsi di volerlo riprendere. Il delegato per l'aeromodellismo, rimasto solo sulla barca, si è affannato ancora, poi ha legato la barca a un tronco scelto fra i più robusti ed è sbarcato anche lui.

In un'ora abbondante erano stati fatti, poco più poco meno, cinquanta metri, e ne mancavano ancora almeno cinquecento. Un aviare del campo è arrivato giusto giusto per assumere l'incarico di riportare a destinazione la barca, che intanto si era riempita di foglie e rami spezzati. In compenso, fra tanto travaglio, lo scheletro dell'ala, evidente-

mente preso da qualche ramo, era tornato in acqua, continuando il suo viaggio verso il mare.

E gli altri aeromodellisti? Ah, questi sì che hanno dato una bella prova di solidarietà! Non uno si è preoccupato di vedere cosa fosse successo, non uno è venuto a dire che se ne andavano. Se non fosse stata cura del personale della palazzina della Sede provinciale (tutta bontà sua) i sopravvissuti degli infortunati sarebbero ancora sul prato. Uno solo, non aeromodellista, e che si trovava ad aver assistito ai lanci per puro caso, ha lasciato un biglietto per dire che non poteva attendere. Meno male che uno, almeno, si trova ancora, che sa le regole del viver civile.

G. B.



INVITO TUTTI GLI ABBONATI CHE MI SCRIVONO, AD ALLEGARE O INCOLLARE ALLE LORO LETTERE, O CARTOLINE, L'INDIRIZZO APPLICATO SULLA FASCETTA CON LA QUALE RICEVONO IL GIORNALE

CUORE ARTIFICIALE - Genova. — Anche a te risponderò quando mi avrai mandato nome, cognome e indirizzo esatti. Ripeti tutta la lettera e le tue domande. Bellissimo il pseudonimo «Mercurio azzurro». Salutami questo caro ragazzo.

ANTONIO PESCE - Sorzò. — Ti faccio spendere i numeri uno e due. Te li regalo. Spero nella propaganda che prometti Ciao.

MILVUS. — Va bene. Il tuo abbonamento scadrà nel 1937. Sei contento? Naturalmente non ti darò la soddisfazione di dirti il mio nome di famiglia.

ROBERTO VITTO - Parma. — Trema... No, non tremare. Ti dico soltanto che le lettere riportate nella mia ultima lettura alla radio sono autentiche. Se c'è stato qualche

emendamento è segno che si trattava di... farfalloni grammaticali o di sintassi. Capito, il latino? A proposito di latino, come si chiama il tuo professore (Ten. Col. pilota)? Scrivimi quando vuoi.

AQUILOTTO PENSIEROSO - Bologna. — La malattia è dunque contagiosa: dalla sorella al fratello. Domani, dal fratello maggiore passerà al minore, e poi al poppante e, infine, al cane e ai gatti della famiglia. Pazienza. Io, al Parnaso, sto alla cassa. Più persone entrano e più bestie si vedono; e più soldi si fanno. Avanti, dunque, favorischino: tutto da ridere. Ed ora eccoti la risposta, che non è, bada bene, a seconda dei tuoi desideri. Dunque: oltre ai numerosi viaggi aerei effettuati nei cieli di Europa, la nostra aviazione da turismo ha partecipato brillantemente a competizioni internazionali. Tuttora molti primati appartengono all'Italia (altezza, distanza, velocità). Al primo gennaio di quest'anno noi eravamo detentori di nove primati internazionali per apparecchi da turismo. Ma non ti dico altro. Troppo comodo fare gli articoli in questa maniera. Saluti annessi.

GIOVANNI CALVANI - Frosolone. — Non voglio disgraziare. Non lo sapevi? Mandami un racconto allegro, e allora diventeremo amici. E guai a scoraggiarsi. Letterati non si nasce, ma si diventa. Come aviatori. Scrivimi quando vuoi e sappimi dire se ti interessa l'aeromodellismo. Ciao.

MARIO TESSARIN - Brescia. — L'abbonamento cumulativo per «L'Ala d'Italia» e la «Rivista Aeronautica» costa lire 45. Saluti alati.

CARMELO PETTINATO - Parigi. — C. P. = 31% non è il coefficiente di portanza, ma la posizione del centro di pressione (che si indica appunto con C. P., mentre il coefficiente di portanza si indica con Cp) sulla corda alare, e per l'incidenza 0°. La posizione del C. P. si usa darla in per cento (questo vuol dire il segno %) della lun-

Va al fiume, torna in qua, non volta-te, ecco che torna sul fiume. Queste esclamazioni si potevano udire, una certa domenica mattina, su un aeroporto che non nomino, e del quale posso dire soltanto, in tutta confidenza, che sta sul Tevere.

Il fatto è, che il modello ha volato per 55 secondi, con decollo da terra, in vista del cronometrista, poi si è eclissato dietro certi arbusti. Chi è corso sul ciglio che strapiomba sul fiume, ha veduto l'apparecchio compiere ancora elegantemente alcuni giri, e scendere presso la riva opposta! Nell'acqua pe-



ghezza della corda. Quindi, per il profilo da te nominato, all'incidenza 0°, il centro di pressione si trova, sulla corda, ad una distanza dal bordo d'attacco corrispondente al 31% della lunghezza della corda. Così, se la corda è lunga 10 cm., il C. P. si troverà a 31 mm. dal bordo d'attacco, se la corda è lunga 20 cm., il C. P. si troverà a 62 mm. dal bordo d'attacco. E così via. Mandaci notizie aeromodellistiche parigine e fatti onore come fanno i fratelli Caminiti a Tunisi. Saluti volanti.

AVIOLETTA - Poggio Reale. — La tessera, che viene spedita esclusivamente agli abbonati, è il documento col quale un aquilotto può dimostrare a chiunque di essere tale. E' inutile aggiungere che l'aquilotto è quel tale che ama l'aviazione e che appartiene alla famiglia degli aviatori e, particolarmente, all'aerofamiglia de *L'Aquilone*. Non farò l'elogio del mio vino. Preferisco che tu chieda informazioni a qualche abbonato al tuo giornale. Ricordami, fra qualche tempo, i disegni. I cartoni e altri doni si spediscono agli abbonati. Tanti saluti cordiali.

FRECCIA TRICOLOR - Tripoli. — Il primo tuo lavoro, con qualche lieve nostra limatura, venne pubblicato a titolo di amicizia verso di te ed anche come incoraggiamento. Ma il secondo debbo proprio dirti che non va, e risparmiarmi di elencarne le ragioni, che sarebbero molte. Per prender parte ai corsi di piloti bisogna avere 18 anni compiuti e possedere il certificato di passaggio all'ultima classe di una scuola media inferiore se si aspira al corso allievi sottufficiali, ed invece occorre il certificato di passaggio all'ultima classe di una scuola media superiore se si aspira al corso allievi ufficiali di complemento. Per i certificati occorrono quelli che vengono indicati nei bandi di concorso e che potrai leggere nel N. 2 de *L'Aquilone* del 12 gennaio scorso. Ti ho contentato? Saluti rombanti.

G. CARLO DAZZI - Torino. — Ho spedito i numeri che desideri. Cordialità.

FIORENTINO - Roma. — Tu hai ragione. Ma non devi credere che ciò che accade sia dovuto a incomprendimento da parte degli ufficiali dell'opera e del sacrificio dei sottufficiali. No. Spesso — io credo — si tratta di uno speciale stato d'animo per cui chi giudica considera sullo stesso piano (come è giusto) ufficiali e sottufficiali. Tu dici: «Se si parla di ufficiali, non s'intende sottufficiali». E' vero: sarebbe meglio dire, semplicemente, piloti. Scrivi pure quando vuoi, e stammi bene e allegro.

AERO ROMBANTE - Novi Ligure. — Non sarà facile, quest'anno, organizzare i voli di propaganda. Ad ogni modo, tu devi credere che non è colpa nostra, ma della sorte. Ma tu volerai: te lo assicuro. E' soltanto una questione di tempo. Così voleranno tutti quelli di Genova, e tutti quelli di Verelli, prima di altri. Ti mando le copie per la propaganda. Sulla fascetta troverai segnata la nuova scadenza. Da lì ti accoglierai se il vaglia è giunto. Mi ricordo di te. Sei un bravo e svelto ragazzo. Studia e parla de *L'Aquilone* ai tuoi compagni. Cordiali saluti.

ENRICO LEVI. — Salutami cordialmente il collega in nipoteria al quale tu vuoi tanto bene. A te una violenta stretta di mano.

ALA LITTORIA - Torino. — Impara anche tu a mettere il tuo nome e cognome (e indirizzo esatto) sotto allo pseudonimo. Ripeti la richiesta. Così imparerai. Volete farmi ammettere? E poi cambia pseudonimo. Siete già in tre. Se vuoi te ne indicherò uno io.

MENIPPO DELL'ARIA - Roma. — Racconterò, presto, la storia del purgante Aquila. Sei un furfantello. Pubblicherò la fotografia. Tienti in contatto con la R.U.N.A. di Roma (via Lepanto, 6) e col delegato per l'Aeromodellismo, ing. Bacchelli. Saluti a tre centimetri l'ora.

PROF. G. BOFFITO. — Le sarei grato se volesse ripetermi la domanda scrivendo con chiarezza. Saluti.

LUGI DINI - Roma. — I soci della R.U.N.A. ricevono il giornale gratis fino al 28 ottobre, giorno in cui si rinnovano le tessere e gli abbonamenti. «Il costruttore d'aeromodelli» non costerà più di 15 lire, io credo e spero. Non esiste, a Roma, nessuna ditta che venda materiale per la costruzione di aeromodelli. Per la colla prova in qualche negozio di colori e vernici. Ti abbiamo spedito i numeri richiesti. Te ne mando altri due, e questa volta del 1934. Ma, per carità, non dire che non te li abbiamo spediti! Cordialità.

GRIFO - Milano. — Abbiamo registrato la pedata. E, adesso, basta. Perdoniamo a quel poverino. Siamo tutti confusi per gli sperduti elogi. Tanti miliardi di saluti motorizzati.

SERGIO SASSO - Vicenza. — L'abbonamento te lo offre Avionetta di Milano, fino al 31 dicembre 1936. Se vuoi riceverlo per ringraziarla, il suo indirizzo è via Ariberto, 8. Milano. Ti saluto con simpatia.

VINCENZO RUGGERI - Catania. — Mi dispiace tanto, ma la tessera è riservata esclusivamente agli abbonati. Su questo punto non possiamo fare eccezioni. Per entrare all'Accademia Aeronautica bisogna essere in possesso della licenza di una scuola media superiore. Può essere anche la licenza liceale. Non credere alla favoletta della matematica. Tuttavia è bene che tu la studi con più volontà. E costruisci modelli volanti. Ti diventerai e ne trarrai un giovamento per quando diventerai pilota. Cordialità.

Zio Falcone



(4) — Torino, vista dall'aeroplano. Questa fotografia, contrassegnata dal numero quattro, è la quarta d'una serie infinita che pubblicheremo via via, ad una, o a due, in ogni fascicolo de *L'Aquilone*. Ogni amico che ci procurerà un nuovo abbonamento, avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18 x 24) d'una città o luogo ameno visti dall'alto. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-29115) si dovrà indicare, oltre ai nomi e indirizzi precisi del nuovo abbonato e di chi l'ha procurato, il numero della fotografia che si desidera.



(Continuazione dal numero precedente)

Prima di tutto, quell'oca di Libby che l'ossessione all'aeroporto, poi l'acqua nei serbatoi, poi quel ladrone del secondo del Orgullo de Tenochtitlan che lo spoglia di colpo, ed ecco venti giorni perduti ad Hilo, e la minaccia di licenziamento da parte di Peevick, e la concorrenza pericolosa della Compagnia A.A.A. A.; e lo strano destino che porta lui, dell'E.W.A., a ritrovare e salvare l'isola galleggiante della compagnia rivale, e lui Jim Dwindle a dover caricarsi a bordo quella pestilenza di Libby Leech.

Chi sa i "dannati, gli inferni, i maledetti..." che avrebbe espettorati Daniel Peevick se lo avesse veduto in quel momento.

In fondo a tutti questi contrattempi, Jim non poteva a meno di intravedere la faccia sorniona di Jeff Jeffries. Era lui che aveva corrotto quel furfante di John perché gli mettesse acqua nei serbatoi, lui anche, non c'era dubbio, che aveva macchinato l'ignobile trucco della denuncia anonima di furto d'aeroplano. Bisognava stare in guardia ora e non fidarsi nemmeno della propria ombra.

Tuttavia, dopo quel transitorio abbattimento, il naturale ottimismo di Jim riprese il disopra. In fine dei conti, se finora tutto era cominciato male, era anche finito bene. Lib lo aveva affittato, sì, ma l'aveva piantata a giocare a mosca cieca in una nuvola; se era caduto in mare, era anche stato soccorso quasi subito; se l'avevano derubato, s'era rifatto del doppio con la percentuale delle scommesse ed infine, se aveva avuta la disgrazia d'imbat-

tersi nel FI-1, gli spettava di diritto la ricompensa promessa dall'A.A.A.A.

Il motore cantava una sua canzone guerriera nel silenzio cristallino della notte, e Jim apprezzava tanto più quella musica, in quanto rendeva vano ogni tentativo di Lib d'attaccar discorso con lui. Come doveva soffrire, povera Libby, di dover tacere per tanto tempo e di non poter prendere, a causa della posizione contorta, quegli atteggiamenti così pieni di grazia e d'incantevole civetteria che mandavano in solluchero i fotografi mondani!

Il Passaguai andava ch'era un piacere. Sarebbe sembrato immobile in un mondo da fiaba, se non era per la corrente e i molli ondeggiamenti che a volta risentiva. La luna, già molto bassa, appariva giallognola e velata. Aveva perduto assai di nobiltà d'aspetto e d'allegria e richiama l'idea d'una teglia d'ottone appesa sulla parete d'una cucina tremendamente affumicata.

Tra l'ala sinistra e l'impenneaggio, il cielo rapidamente schiariva e faceva presagire il mistero quotidiano dell'alba. Apparve l'oceano tutto grigio di nebbiolina e le stelle vacillarono stanche, e a gruppi si ritirarono come nottambuli ansiosi di un letto.

Balzò il sole, ignudo e splendido, e tutto acquistò forma e colore.

Jim guardò Libby. Dormiva col capo sul suo ginocchio sinistro e aveva un viso stanco e un po' triste di buona figliola di provincia. Così, senza espressioni studiate, era anche graziosa e Jim pensò che gli sarebbe riuscito piacevole girare un po' il mondo con una ragazza carina e intrepida come quella che gli si stringeva attorno alle gambe, se non fosse stata così odiosamente artificiosa.

Ma lo sfolorio dell'aurora invase la carlinga, Lib aperse lentamente gli occhi, la coscienza le tornò e con la coscienza scomparve la buona e simpatica figliola che Jim aveva intravista, fugata dall'aviatrice mondana.

Con mossette vezzose e sbirciando Jim in atto furbesco, trasse un piccolo specchio e una matita rossa e si "rinfrescò" le labbra; poi con una matita azzurrognola ritoccò gli occhi e infine si dette un po' di cipria.

Jim preferì scrutare con tutta attenzione l'oceano a prua, sia per vedere se gli riusciva di scorgere la metà, sia per evitare gli occhi di Libby, la quale non avrebbe mancato di rivolgergli un sorriso birichino da prima pagina di settimanale cinematografico.

Ma l'aviatrice, implacabile, gli scosse la gamba e poi, amichevolmente, gli pizzicò il polpacchio. Jim si limitò ad accennarle qualcosa a prua. La ragazza si sollevò sulle ginocchia e sporse il capo dalla carlinga.

Sul limite estremo dell'orizzonte, come un gruppo di tartarughe galleggianti affioravano dalle acque ancora immote e lattiginose: le isole Midway.

Orientato il Passaguai, Jim lasciò i comandi al pilota automatico e si dette a chiamare con la radio la stazione a terra. Gli fu subito risposto. Allora trasmise: "Ritrovato

aeroporto galleggiante FI-1 a trecento miglia circa a nord-est. Urge provvedere rimorchio e viveri. Arriverò fra venti minuti. — James Dwindle".

Quando il Passagai ammarò nella piccola baia del capoluogo, una discreta folla stava allineata sul molo. La lancia della capitaneria di porto accostò subito e imbarcò i due aviatori, i quali, appena a terra, furono accolti da clamorosi evviva. Due o tre fotografi si fecero avanti e puntarono le macchine. Al momento dello scatto, Libby s'appese al collo del compagno, prima che questi potesse impedirlo, e sorrise maliziosamente agli obbiettivi. Jim masticò una formidabile imprecazione fra i denti, ma ormai non c'era più rimedio.

Al momento di essere trascinato, con Lib negli uffici del Governatore per le dichiarazioni sui particolari del rinvenimento, Jim vide che una quantità di curiosi grinzolavano in barca intorno al Passagai. Ne fu preoccupatissimo, temendo che collezionisti arrabbiati potessero asportargli o guastargli qualcosa. Si diresse allora ad un robusto giovanotto che sonnecchiava sdraiato su un rotolo di cordami. Era l'unica persona indifferente a tutto quanto avveniva.

— Senti; — fece Jim, mettendolo in mano un dollaro. — Va' a bordo del mio aeroplano, non farlo toccare da nessuno e non muoverti fino a quando non te lo dirò io... Capito? Poi avrai un altro dollaro.

— Hum! — fece il giovanotto, e si levò stirandosi.

Terminata la dichiarazione, Jim fu obbligato a consumare un copioso pasto. Nel frattempo si allestivano due grossi, se pure vecchi, rimorchiatori d'alto mare per la ricerca dell'FI-1. Lib li avrebbe preceduti, facendo da guida, su un vecchissimo biplano da turismo che ancora teneva l'aria, di proprietà di uno sportivo locale.

Appena Jim, dopo quattro o cinque ore, riuscì a svincolarsi, provvide a rifornire i serbatoi della benzina in fretta e furia. Aveva, fra l'altro, l'impressione molesta di aver dimenticato qualcosa d'importante. Deposò ai lati del sedile due cestini

riccamente forniti di viveri e bevande, poi, sul punto d'avviare il motore, ristette un momento meditando. Proprio, c'era una cosa, importantissima certo, che doveva ricordargli; ma quale?

In quell'istante Libby, che Jim s'era limitato a salutare frettolosamente di lontano, apparve di corsa sul molo, facendogli grandi gesti, seguita da un'intera corte di sfaccendati.

Jim, terrorizzato all'idea di poter rimanere bloccato ancora fra tanta gente uggiosa, capitanata, per colmo, da Libby Leech, dette immediatamente il gas e decollò dopo una corsa che gli parve stranamente lunga, come se l'apparecchio fosse sovraccarico.

Puntò, senza voltarsi indietro, diritto a nord, poi lasciando le leve, s'immerse in calcoli di rotta e nell'esame attentissimo della carta del Pacifico. Ogni tanto rettificava lievemente la direzione, poi tornava al suo diligente studio.

Un'ora circa poteva essere trascorsa, quando Jim sentì un brivido di spavento soprannaturale corrergli la schiena. Qualcuno gli tirava la tuta per di dietro.

CAPITOLO XIX.

In cui il Presidente dell'E.W.A. spedisce cablogrammi

Zachary Tichenor, o più brevemente Zach, governatore delle Isole Midway, era un giornalista deluso. Dopo avere per quarant'anni corso inutilmente il mondo in cerca di una primizia sensazionale, aveva finito col ritirarsi alle Midway, con le ultime migliaia di dollari rimastegli d'un cospicuo patrimonio ereditato.

Finalmente aveva perduto la pazienza, Zach, e visto che la sorte s'era mostrata dispettosa con lui, egli, per ripicca, volle essere dispettoso con la sorte.

Si disse: "Non intendo più scomodarmi e correre appresso alla notizia; se vuole, sia la notizia a venire a trovar me".

Come pochi fanno, la sorte è femmina, e non dal solo punto di vista grammaticale. Ora, fino a tanto che il buon Zach la corteggiò per decenni, essa lo schivò per civetteria;

quando lo vide invece risolutamente e definitivamente ancorato in un dimenticatissimo angolo di mondo, si decise bruscamente a visitarlo, sfarzosamente abbigliata coi vistosi panni del grande avvenimento d'interesse mondiale.

Zachary, all'arrivo dei due aviatori, fu colto dalla febbre per l'emozione e quasi rasentò la sincope.

Riavutosi, come governatore provvide a dettare un cablogramma ufficiale, poi, terminate le festose accoglienze a Libby e a Jim, ripartiti ambedue, questi per la sua crociera e quella alla volta dell'isola galleggiante, si accinse a compilare quel grande articolo che era stato il sogno di tutta la sua vita.

Il cablogramma, suonava asciuttamente così: "Aerodromo galleggiante FI-1, ritrovato 300 miglia nord-est Midway stop. Provveduto rimorchio ed soccorsi stop. Seguono particolari.

La mattina del 7 agosto Daniele Peevisk, il travolgente Presidente dell'E.W.A., fece irruzione nel suo ufficio, tempestoso e tetro in volto.

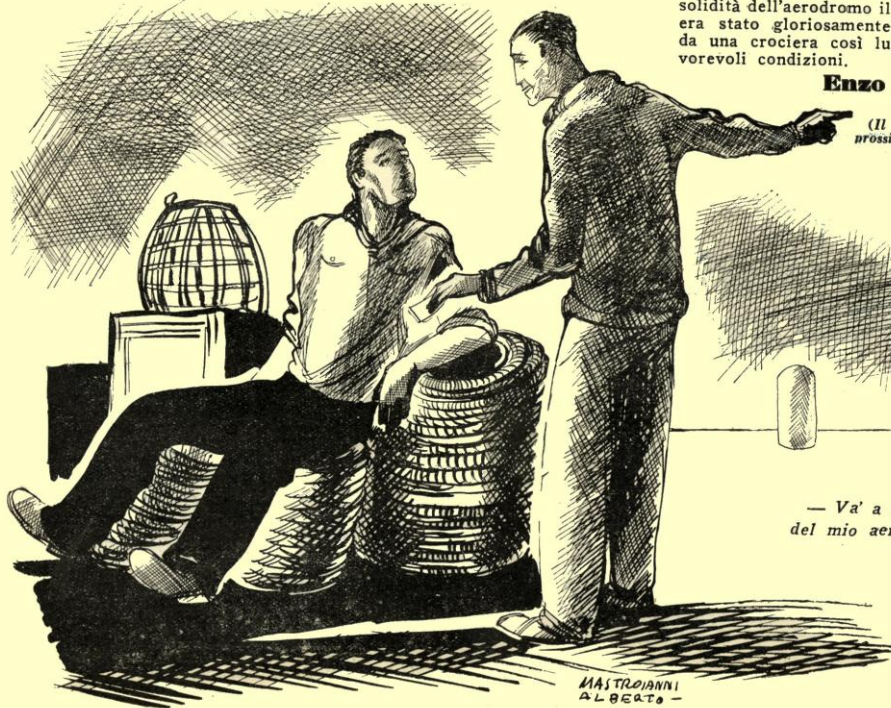
Aveva letto in un'edizione straordinaria dei giornali della sera prima, la concisa notizia del ritrovamento dell'aerodromo galleggiante. Peevisk, da quando questo non aveva dato più notizie di sé, si era dolcemente illuso che fosse sprofondato nel Pacifico, magari non di molto, anche di soli mille metri.... L'ottimo Presidente, gran brav'uomo in fondo, si sarebbe persino contentato che non vi fossero vittime umane...; l'importante era che "quella dannata sputacchiera" se ne andasse alla malora.

La catastrofe dell'isola galleggiante avrebbe rovinato completamente la compagnia concorrente di Seattle, screditandola ed avvantaggiando la posizione dell'E.W.A., società seria, che non si fidava di fragili pontoni ma voleva basarsi saldamente in terra.

Ma ora ecco che qualche "infernale imbecille" aveva ritrovato l'isola a centinaia di miglia in alto mare, e probabilmente in buone condizioni ancora. Naturalmente la A.A. A.A. avrebbe stambrato ai quattro venti che si trattava di un trascurabile incidente di navigazione, che non aveva nulla a che fare con la solidità dell'aerodromo il quale, anzi, era stato gloriosamente collaudato da una crociera così lunga in sfavorevoli condizioni.

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



— Va' a bordo del mio aeroplano...

MAI TREANNI ALBERTO



TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo aggiornato coi soli prodotti nazionali inviando lire una alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - I. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA

VICENDE DI VITA SOMALA L. 15

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

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

Milano - Via Borgospesso, 18

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

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

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

FANTASIA AVIATORIA

L'OROLOGIO — LA SCRIVANIA — LA POLTRONA
IL PARAVENTO — IL GATTO — UN AEROPILANO
IN LONTANANZA

Scena unica.

In soffitta. E' notte. Dall'abbaino aperto si vede il cielo carico di stelle.

L'OROLOGIO

Buona notte, madama scrivania.

LA SCRIVANIA

(con sussiego)

Vi saluto.

L'OROLOGIO

V'auguro buoni sogni...

LA SCRIVANIA

Ieri notte ne ho avuto

uno talmente bello...

L'OROLOGIO

Che sognaste?

LA SCRIVANIA

Il salotto

antico, dove vissi... Mi parlavan di sotto e dicevano: «Guarda, si regge ancora dritta. Perché per tanto tempo la tenemmo in soffitta?».

L'OROLOGIO

Credo che un giorno o l'altro alfine capiranno che a levarci di torno fecero un grosso danno. Per vent'anni ho segnato l'ora con dolce suono...

LA SCRIVANIA

(sospirando)

Per quarant'anni io vissi tenuta come in trono nel salotto dorato, più di tutti in onore.

(abbassando la voce)

Se volessi parlare! Quante storie d'amore vi potrei raccontare! Che lettere galanti scrissero sul mio seno... Ah canaglie, birbanti, sconosciuti!

UNA VECCHIA POLTRONA

(interviene) E' la vita, madama scrivania.

Io che fui tanto amata... Ora in antipatia mi han preso.

LA SCRIVANIA

(con sussiego) E che favori faceste? Qualche sonno al più accoglieste...

LA POLTRONA

(umile) Sono la poltrona del nonno. Non ricordate? Il vecchio che pareva adorato da tutti. Così presto l'hanno dimenticato! Tutto ha fine, madama. La giovinezza è sorda al passato...

L'OROLOGIO

Nessuno, ahimè, più ci ricorda degli infami. Ah, che tempi felici! Rammentate? Io suonavo le ore calme, lente, ovattate...

LA POLTRONA

E i bimbi che giocavano tra le braccia del nonno gli facevan le burle, disturbandogli il sonno...

LA SCRIVANIA

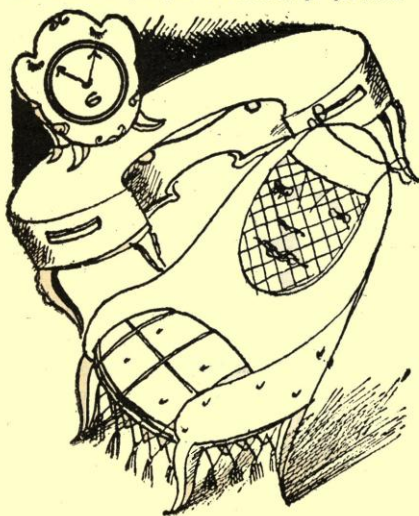
E spesso combinavano, i pazzi, qualche guaio. Ma una volta versarono intero il calamaio sul mio legno.

LA POLTRONA

E ne cadde persino sul tappeto!

L'OROLOGIO

Tentarono di lavare la macchia con l'aceto, ma restata è in quel posto un'ombra un po' più scura.



LA POLTRONA

Ah che tempi felici!

L'OROLOGIO

Eh, la vecchiaia è dura!
UNA VOCE DALL'OMBRA

Essa è dura per voi!

L'OROLOGIO

Chi parla?

LA POLTRONA

E' il paravento...

Non lo disilludete, poveretto, è contento... Ei vive di illusioni, crede che un dì verranno a prenderlo, e si dice: «Sarà per quest'altro anno». Aspetta da gran tempo, felice nel suo covo, certo che penseranno di rimetterlo a nuovo.

IL PARAVENTO

Penso che un bel colore azzurro pel vestito nuovo, assai mi starebbe bene. O verde appassito o giallo d'oro o rosa... Credo che incerti ancora essi siano, per questo ritardano. Ma l'ora del mio ritorno al mondo non dev'essere lontana.

LA SCRIVANIA

(tra sé) Oh che pazzie illusioni! Oh che speranza vana!

IL PARAVENTO

Quel bimbo dai capelli d'oro che tanto amava la mia veste di seta, e dietro a me giocava coi suoi soldati, un giorno, a prendermi di certo tornerà.

L'OROLOGIO

Quel bambino! Oh che pazzo inesperto che siete, mio signore paravento! Quel bimbo che ricordate, il viso circondato da un nimbo di capelli dorati, ora ha più di vent'anni.

IL PARAVENTO

Chi l'ha detto?

L'OROLOGIO

Ma il tempo passa. Messer Giovanni, il gatto, viene a volte a darci le notizie dei signori... E non belle! Sapeste che calvizie indecenti hanno invaso la testa del barone Luigi!

IL PARAVENTO

Del barone Luigi? Un bambinone di diciott'anni, calvo?

L'OROLOGIO

Diciotto? Trentasei!

E il viso di Luciana deformato dai neri?

LA SCRIVANIA

Che neri! Siete indulgente. Son bitorzoli belli e buoni, ha detto il gatto.

IL PARAVENTO

E con quei fianchi snelli sarà sempre graziosa, Luciana!

LA SCRIVANIA

(ridendo) Con quei fianchi snelli? Pesa novanta chili ed ha tutti bianchi i capelli, la vostra Luciana. E grandi vezzi crede ancora possedere...

IL PARAVENTO

Ma che pettegolezzi!

LA SCRIVANIA

Eh, chiedetelo al gatto che forse questa sera verrà dall'abbaino. Ei sa lo storia vera dei signori, e ne snocciola di storie pepe e sale.

L'OROLOGIO

Ei ci vendica un poco facendo da giornale.

LA POLTRONA

Malizioso, quel gatto.

IL PARAVENTO

Davvero, a quel che sento. Ma non avrà coraggio dinanzi al paravento poeta e sognatore di snocciolar novelle malvagie.

LA SCRIVANIA

Eh via, messere, ne udrete delle belle! (si sente un rumore confuso lontano che viene dall'abbaino).

LA POLTRONA

Oh che strano rumore! L'udimmo anche altre sere.

L'OROLOGIO

Ei viene dalla notte. E' il canto delle sfere forse di cui ci parla Platone. Di là parte il Tempo, nella terra vien diviso con arte tra tutti gli orologi che lo segnano eguale.

LA SCRIVANIA

A me sembra piuttosto un suono materiale.

LA POLTRONA

Forse un treno che passa...

LA SCRIVANIA

Ma no, che vien dall'alto.

IL PARAVENTO

Sembra infatti discendere dal cielo di cobalto. E' un rumore poetico. Eterno sognatore!

Dev'esser qualche macchina, qualche nuovo motore per fabbricar le scarpe, il sapone, i gelati, la pasta all'uovo. Gli uomini son tutti diventati pratici. Se sapeste che progressi hanno fatto nel campo materiale! Domandatelo al gatto. Eccolo appunto.

(dall'abbaino si affaccia il gatto).

Buona sera, messer Giovanni.

Parlavo dei progressi degli ultimi trent'anni ch'hau fatto giù, tra gli uomini.



LA SCRIVANIA

Progressi li chiamate?

Se l'arte e la poesia son state relegate in soffitta, così, come voi, poveretti! I pensieri degli uomini son tutti diretti al benessere ignobile. Non è vero, messere? Se l'orologio crede al canto delle sfere ancora, e il paravento fede ha nella memoria degli uomini, se alcuno qui ancor parla di gloria, sono discorsi questi da soffitta, e di sotto ne riderebber certo.

IL PARAVENTO

(accorato) Davvero nel salotto ridon della poesia? Sono così mutati dunque i nostri padroni?

LA POLTRONA

Ma sì, sono cambiati: chè son cambiati i tempi!

LA SCRIVANIA

Messer gatto, narra qualche storia maligna. Sì, quella, ricordate, dell'altra sera... Quella nella quale il barone Luigi (sì, lo sanno tutti ch'è un ubriaccone!) finì sotto la tavola. O quella di Luciana che schiaffeggiò la sarta che sbagliò una sottana. O quella di...

IL PARAVENTO

Ma basta! Lasciate ch'egli dica ciò che vuole.

(al gatto) Sappiate che Luciana è un'antica amica del mio cuore e che il bambino biondo veniva a me daccanto giocando a girotondo coi compagni. Anche lui è così sconosciuto che di tutto il passato non ricorda più niente? Tutto ha dimenticato? Il fulgor della seta della mia veste rosa? Anch'egli antipoeta è diventato come dice la scrivania che gli uomini son tutti diventati? Qual via egli ha preso nel mondo?

LA SCRIVANIA

(con disprezzo) S'occupa di motori e di macchine, è vero, messer gatto? Gli onori a lui verranno certo di una invenzione di qualche nuova macchina per fabbricar sapone. (s'ode più forte il rumore che sembra scender dall'alto).

IL GATTO

Ma sì. Questo rumore che udite nella sera discende dalla macchina. Eccola in alto. Nera si delinea nel cielo. (nello sfondo del cielo stellato si vede apparire un aeroplano).

IL PARAVENTO

(gridando) Una macchina in alto? Sospesa nello spazio, sul fondo di cobalto? E questo lo chiamate non aver fantasia... Egli vola pei cieli! Ma questa è poesia! Sentite quel rumore che riempie le lande immense e che d'intorno dolcissimo si spande?

LA SCRIVANIA

Certo è bello.

LA POLTRONA

Ed è nobile.

L'OROLOGIO

Credetti le altre sere che scendesse dai mondi l'armonia delle sfere. Invece è il bimbo biondo che divenuto grande sopra un cavallo alato ha scalato le lande inviolate del cielo... Madonna scrivania, non osate più dire che morta è la poesia! G. d. N.