

# L'ASSO

Abb. annuo L. 12 - 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 4 - Tel. 45-317



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « L'ASSO »

# I DIALOGHI DI LEONCELLI E PANCETTINI

**Leo.** — Ciao, Pancettini. Come mai non ti fai più vedere?

**Pan.** — Dovresti capirlo: con te non si può discutere: mi offendi sempre...

**Leo.** — Siamo alle solite. Io scherzo e tu metti il muso. Via... non parliamone più... qua la mano...

**Pan.** — Però ti avverto...

**Leo.** — Lo so... Parla pure... scaricati... vuotati...

**Pan.** — Eh! Come sarebbe a dire?

**Leo.** — Ma sì... vuota il sacco! Si vede lontano un miglio che crepi dal desiderio di dirmi qualche cosa di sensazionale... di segreto... Su, dunque...

**Pan.** — Come hai fatto a capirlo?

**Leo.** — Ci vuol poco, mio caro. Per essere venuto tu a trovarmi, malgrado il muso che mi hai messo un mese fa...

**Pan.** — E' vero. Ho da darti una notizia interessantissima. L'ho letta su di un giornale che mi ha mandato dall'America del Sud un mio zio: dice: "Bombardamento aereo... con bottiglie"; poi dice... aspetta che l'ho scritto... ecco... leggi qui: "Addis Abeba 29 (H) Informazioni provenienti da Dessi ed annunciano che gli aviatori italiani avrebbero diminuito per qualche tempo il numero e la intensità dei loro "raids", dedicandosi ora ad un nuovo genere di bombardamento con proiettili come bottiglie, bicchieri e vasi di conserva. Si apprende che un etiope fu recentemente ucciso da una bottiglia di birra vuota. L'impressione predominante è che gli aviatori italiani cerchino in tal modo di distrarsi e, principalmente, di risparmiare munizioni". Hai letto? Beh! che ne dici? Non ti sembra una cosa preoccupante?

**Leo.** — Tutto qui?

**Pan.** — Non ti basta? Non ti senti preoccupato?

**Leo.** — Io... mi preoccupo di un'altra cosa... Mi preoccupo del muso che mi metterai tu oggi e chissà per quanto tempo. Sì, perchè, vedi, sono costretto, mio malgrado, a dirti una cosa che ti dispiacerà molto...

**Pan.** — E cioè?

**Leo.** — E cioè... ma bada che sei tu che lo vuoi... e cioè: mi fai compassione.

**Pan.** — Uhm! Oggi sono venuto con la ferma intenzione... di non farmi offendere e quindi... non mi offendo!

**Leo.** — Oh! Benissimo! Bravo! Questo, sì, che si chiama... ragionare. Quando è così allora parliamo pure di queste terribili verità che m'hai rivelato. Cerchiamo un po' di comprendere perchè mai i nostri aviatori tirino sulla testa degli abissini anche le bottiglie di birra (vuote naturalmente) ecc. ecc. come dice quell'informattissimo giornale.

**Pan.** — Ma è facile capirlo... Per risparmiare munizioni.

**Leo.** — Ti prego, Pancettini, non mi provocare con queste sciocchezze. Credimi, mi fa tanto male vederti mettere il muso.

**Pan.** — Ed allora dilla tu la ragione.

**Leo.** — Io sono convinto che gli abissini dicono il falso così come è vero che i nostri aviatori durante i loro voli di guerra... bevono allegramente freschissima birra per rinfrescarsi l'ugola.

Io ricostruisco il fattaccio in questo modo. Un nostro apparecchio, compiendo una delle quotidiane passeggiate, ecco che ti avvista il nemico che gioca a nascondino — "Ah! mattacchioni" grida il pilota "vi ho scovato!" E giù un paio di quintali di bombe. Il nemico allora si sbanda; dalle alture l'apparecchio è preso di mira dai cannoncini antiaerei. Un paio di quintali di bombe anche per loro. E poi ancora una mezza tonnellata su quelli che scappano, e poi ancora un altro quintale. — "Caspita — dice il pilota — ce ne sono ancora! Mano alle mitragliatrici!". Dopo un quarto d'ora di questa giostra, il nemico è... volatilizzato. L'apparecchio riprende quota e si avvia al ritorno.

"Beviamoci sopra" — dice il pilota. Ma una brutta sorpresa l'attende. Un colpo di fucile ha rotto le bottiglie di birra. "Maledizione!" urla il pilota. — Chi rompe paga e i cocci sono i suoi!". Fa un rapido dietro fronte e torna sul nemico. Qualche fuggiasco c'è ancora e su quello il pilota fa scaricare i cocci. Uno più grosso degli altri ti prende nel bel mezzo della fronte... un tagliatore di teste e te lo spedisce all'inferno. Quando la notizia giunge ad Addis Abeba, nessuno vuol crederci. Poi uno dei consiglieri del Negus con voce nasale, rotta dall'emozione, dichiara: "O Re dei Re, o invincibile leone di Giuda!".

"C'è poco da sfotte"... — risponde il Negus, e con questa

formula sacramentale gli dà la parola.

— "Questo cocchio dice grandi cose".

— "Io non sento niente" risponde il Negus, portando il cocchio all'orecchio. "Ma sì" insiste il pallido consigliere —

"questo cocchio dice che gli italiani sono a corto di munizioni. Invece di bombe, sono costretti a tirare bottiglie. Presto, si comunichi al mondo che l'Italia è allo stremo delle sue forze".

**Pan.** — Quasi quasi ti credo. Però... io ho pensato che il lancio dei cocci di vetro sia veramente avvenuto ma non per le cause che dici tu.

**Leo.** — E per quali, se è lecito?

**Pan.** — Tu sai bene che gli abissini marciano a piedi nudi...



Si carica la posta destinata in A. O. su un S. 73 del servizio diretto Roma-Mogadiscio.

**Leo.** — Ho capito!... e si taglieranno i piedi sui vetri lanciati dai nostri aeroplani... Caspita! Questa sì che è una trovata degna di te. Tu, vedi... meriteresti d'essere nominato... consigliere del Negus...

**Pan.** — C'è poco da sfotte'... (si allontana, incerto se mettere o no il muso).

Gibbi

## IL MITO DEI PIONIERI DA PENAUD A MARRA

Nel 1870, Alfonso Penaud aveva costruito dei genialissimi modelli di macchine volanti, che secondo i suoi studi e le numerose esperienze di parecchi anni, avrebbero dato all'uomo la vittoria del volo meccanico.

Però i suoi concittadini, ciechi ed increduli, ritennero illusione di un pazzo e assurde asserzioni quanto invece era frutto di enormi sacrifici e di lunghe prove. Gli risero in faccia e lo cacciarono da quelle porte alle quali aveva battuto per domandare un aiuto finanziario o un incoraggiamento alla sua grande invenzione. Si credeva ancora per pregiu-

dizio che il volo umano fosse possibile soltanto per opera diabolica e Penaud fu disprezzato e vilipeso. Egli, che tanta forza di volontà ebbe nel superare le mille difficoltà incontrate negli esperimenti e nella costruzione dei suoi modelli volanti, si abbandonò invece alla tristezza e sfiduciato ed avvilito si diè per vinto. In una triste notte d'inverno, solo con il suo grande dolore e nel più vivo sconforto, solo nella sua cameretta che era stata culla ai suoi sogni di vittoria, riuniti in un sol fascio disegni, progetti e modelli. A lungo li guardò con gli occhi pieni di lagrime, si strinse tutto al cuore in un profondo abbraccio e con un sospiro pieno di amarezza, chiuse tutto in una piccola cassa come in una bara.

Inchiodò il coperchio con mano nervosa ed in fretta, e pianse disperatamente su quella piccola bara che racchiudeva per lui il più grande tesoro.

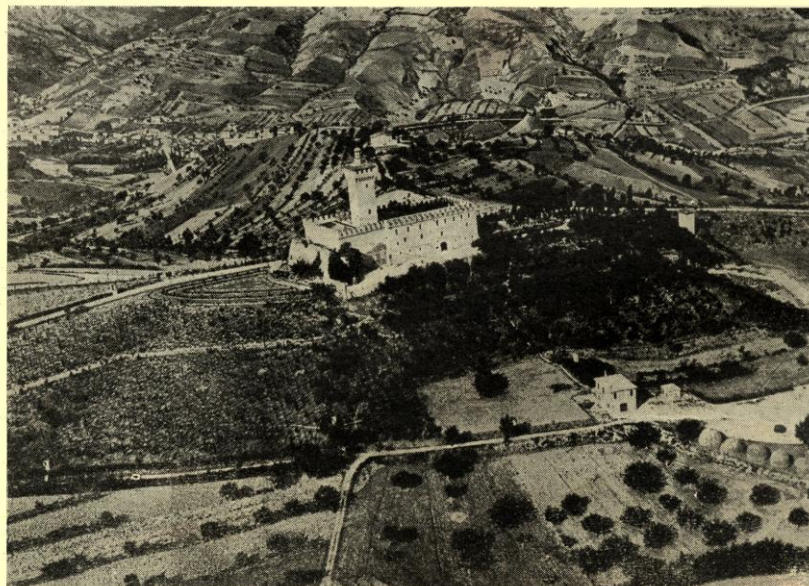
Su quella cassa che chiudeva, oltre i disegni e i modelli, anche una esistenza di tenti e di studio, fu trovato scritto con mano tremante: "La mia vita ed il mio sogno sono qui".

\*\*\*

Nel 1910, un aviatore romano, forse il primo di una lunga schiera di coraggiosi, Raimondo Marra, con tenace volontà, audacia senza confronti, tentò le vie dell'aria sopra un trespolo fatto da lui stesso e con l'aiuto di pochi amici giornalmente riuniti in una baracca di legno situata nel mezzo dell'assolato campo di Centocelle. Centocelle di allora, di ventisei anni fa, è stata esattamente descritta su *L'Aquilone* poco tempo addietro.

Oltre alla baracca, dentro la quale lavoravano Marra e i suoi amici, vi era, presso il forte, un baraccone provvisorio del Comando Militare che ospitava il biplano Wright, con il quale prendevano dimestichezza i tenenti Savoia e Calderara.

Anche Marra, come Penaud, era povero ma ricco di volontà e di coraggio; il volo lo aveva preso tutto ed aveva per lui una potente attrat-



(10) Rocca delle Caminate, sereno rifugio romagnolo nel quale il Duce trascorre qualche ora ogni tanto. Pubblichiamo ogni settimana una o due fotografie aeree. Ogni fotografia viene contrassegnata da un numero. Chi si procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18 x 24) indicando il numero della fotografia. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovranno indicare, oltre al nome e l'indirizzo del nuovo socio, anche il nome e l'indirizzo di chi l'ha procurato.

tiva; tanto che le catastrofi d'ogni giorno in ogni campo di aviazione di allora non lo sgomentavano affatto, anzi, gl'infondevano maggior vigoria per tentare, in ogni modo, la vittoria finale. Marra fu un auto-didatta del volo perché volò senza l'insegnamento di altri, volò provando e riprovando, tentando coraggiosamente ogni giorno e in ogni ora sfidando la morte.

Trovò qualche modesto aiuto che gli permise di ideare e costruirsi da sé un apparecchio che ricordava, nelle sue parti vitali, i due apparecchi Farman e Wright, fusi insieme. Ricordo come adesso la prima volta che Marra rullò sul campo, pieno di buche e di sassi, sobbalzando paurosamente, saltellando a sbalzi e quando, con un coraggio a tutta prova, tirò le leve per balzare in aria, come se avesse istintivamente il dono del pilotaggio aereo.

E con la stessa facilità con la quale riuscì a staccarsi da terra, seppe ritornarvi con una leggerezza da maestro. Discese dal suo fragile trono di re dell'aria, raggiante in viso e palpitante di emozione per quel suo sogno che ormai era compiuto e si era avverato con una stupefacente verità. Da quel giorno Marra volò e rivolò con la disinvoltura di un vecchio pilota, riempiendo l'immenso deserto dell'agro, di rabbiosi frulli d'elica e prolungati boati di motore. Ogni qualvolta tornava vittorioso da un giro sui colli Albani, scendeva dal suo apparecchio quasi ebbro di spazio e di azzurro e con un sorriso ispirato ci stringeva la mano fortemente quasi per comunicarci le bellezze di lassù.

Il suo apparecchio primitivo, costruito senza mezzi meccanici, non poteva resistere a lungo ai voli quotidiani e fu così che Marra, povero di mezzi ma ricco di volontà, si ridusse a chieder danaro anche a caro prezzo, ed ebbe un secondo velivolo migliorato in tutte le sue parti vitali, costruito da una ditta romana. Venne pure la prima gara di distanza per aeroplani e fu chiamata "Il Circuito del Tevere", al quale il nostro novello Icaro, che tanto faticosamente aveva imparato da solo a volare, volle partecipare con entusiasmo e sicura speranza di vittoria.

Il giorno della grande competizione, quasi a scherno, gl'infidi elementi dettero battaglia; la fiamma rossa di tela sul castello delle segnalazioni era sbatacchiata violentemente dal vento minaccioso.

Eolo inferiva sul campo, e i due concorrenti francesi se ne stavano prudentemente riparati nei loro hangars aspettando il tempo buono.

Marra fremeva nell'aspettativa demoralizzante, e assillato da coloro che aspettavano il danaro prestato, decise di partire tentando audacemente la sorte. Dinnanzi alla meraviglia generale, di ordine di metter fuori il suo biplano e saltando sul seggiolino di vimini fissato sull'ala inferiore, dopo i rituali controlli dei comandi, fece il gesto di mollare. Si iniziò subito una lotta impari fra

l'uomo e gli elementi infuriati, ma Marra voleva vincere, e sembrò dapprincipio che la sua forte volontà domasse il turbine. L'uomo volava vittoriosamente verso la mèta mentre i suoi rivali stranieri, prudentemente, erano ancora a terra e ben chiusi nelle ospitali baracche.

A tutti sembrò che l'audace aviatore fosse in quel giorno il re dello spazio, il trionfatore azzurro. Diecimila lire erano vinte, mancava la seconda metà del percorso per cogliere intero il lauro della vittoria e per guadagnare l'intera somma posta in palio.

Il vento però andò aumentando furiosamente. Marra aveva compiuto la prima parte del percorso e aveva preso terra per rifornirsi e per riprendere fiato dopo la lunga e spossante lotta sostenuta.

Gli amici gli consigliarono la paziente attesa, stante il vantaggio guadagnato e il contegno prudente dei suoi avversari, ma la febbre di vittoria, l'audacia temeraria diedero il via al morituro.

Un colpo di vento più forte, investendo di fianco l'apparecchio in volo a bassa quota, lo spinse contro un alto palo dell'energia elettrico e lo infranse; il pilota, gettatosi fuori sperando di salvarsi, fu raggiunto e schiacciato dal motore contro il margine di un fossato mentre le fiamme lo avvolsero in un tragico rogo.

L'immatura morte dell'eroico pioniere romano addolorò quanto lo conobbero e maggiormente coloro che con lui avevano diviso ansie e vittorie. Il vasto campo di Centocelle rimase deserto per parecchi giorni perché Raimondo Marra, il bruno cavaliere dell'aria al quale nessuno aveva insegnato i segreti del volo, era morto, e quella sua stessa creatura ideata e ottenuta con stenti e umiliazioni lo avevano stretto in un supremo e tragico abbraccio come in una bara ardente. Anche Marra, un giorno, accarezzando le lucide e sottili lame della sua elica aveva detto come Alfonso Penaud:

*"La mia vita ed il mio sogno sono qui".*

E la sua vita turbinosa ed il suo sogno di vittoria s'infransero insieme in un triste giorno di vento.

**Giuseppe Secanti**

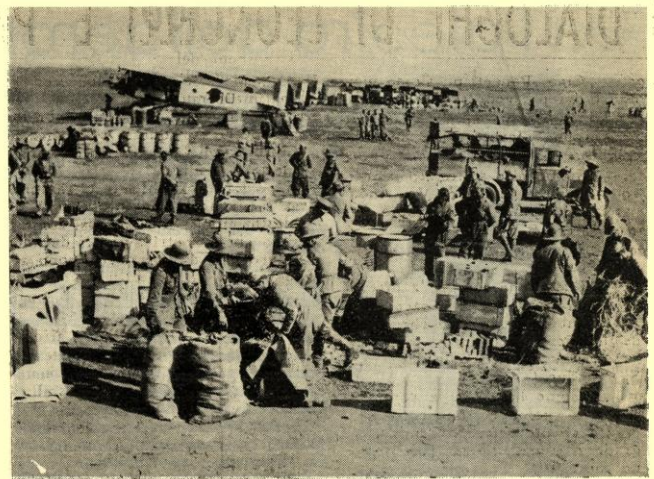
## CRONACA BREVE

LA NOTA AVIATRICE AMY MOLLISON è stata costretta ad interrompere a Colomb Bechar un tentativo di volo rapido Londra-Città del Capo su aeroplano da turismo in seguito ad un incidente d'atterraggio.

IL COLONNELLO AMERICANO CHAMBERLIN sta preparando un volo transatlantico dagli Stati Uniti a Parigi con un bimotore « Douglas »; volo che intenderebbe compiere a quota superiore ai 10 mila metri.

IL GOVERNO SVEDESE HA RADDOPPIATO il bilancio dell'Aria portandolo da 11 milioni di corone, com'era nel precedente esercizio, a 21 milioni di corone.

SEMBRA CHE AD ADDIS ABEBA un tedesco, tale Waiber, stia costruendo con mezzi



Ecco un segno ancora dei miracoli che può compiere l'aviazione in guerra. Cumuli di materiale (dalla scatoletta di carne al sacco di fieno) che viene smistato e caricato sui grossi trimotori: dopo poco tempo le truppe, che avanzano isolate nel cuore del territorio nemico, riceveranno dal cielo la manna che recano infaticabilmente i nostri aviatori.

locali degli aeroplani; il primo apparecchio realizzato sarebbe un monoplano ad ala bassa, di cui non sono fornite le caratteristiche.

DAL 6 AL 12 APRILE sono stati rilasciati sei brevetti di pilota civile di primo grado, tre di terzo grado e un brevetto di motorista d'aeromobile.

UN PALLONCINO DI GOMMA sul quale era scritto « Viva il Duce », lanciato da un balilla di Desio (Milano), ha compiuto un

volo di oltre cento chilometri, essendo stato raccolto a Monticelli d'Onzina (Piacenza).

IL QUADRIMOTORE FRANCESE « CEN TAURO » ha effettuato per quindici volte consecutive la transvolata da Dakar (Africa occidentale) a Natal (Brasile).

IL GOVERNO ELLENICO HA SOSPESO i servizi aerei tra Salonico e Sofia, allo scopo di assicurare il rispetto del segreto militare lungo la frontiera greco-bulgara.

## Cronache d'oro

I fatti si rinnovano. Come il 9 agosto 1918 una nostra squadriglia, comandata dal maggiore Gabriele d'Annunzio piombò improvvisa nel cielo di Vienna, e si limitò a tricolorare il cielo della capitale austriaca di manifestini ammonitori, così il 13 aprile 1936 ventidue nostri aeroplani hanno lungamente sorvolato Addis Abeba lanciando manifestini e astenendosi da azioni belliche. (Comunicato n. 184). Ecco come si è svolta l'azione. Alle ore 6,15, partendo dal campo di Macallè, si sono levati in volo tredici apparecchi da bombardamento pesanti, che per la rotta di Dessiè si sono diretti verso Addis Abeba. A quaranta chilometri al sud di Dessiè essi sono stati raggiunti da nove apparecchi d'incursione veloce il cui compito era quello di appoggiare e proteggere lo stormo da bombardamento. Gli apparecchi, che marciavano in ordine di colonna per rendere più agevole il loro sfilamento dimostrativo sulla capitale nemica, hanno trovato ottimo tempo nella prima fase del loro viaggio, mentre nella seconda fase di esso la presenza di molta foschia ha reso necessario la navigazione strumentale che si è svolta regolarmente. Alle 10,40 la formazione aerea è giunta nel cielo di Addis Abeba dove gli apparecchi da bombardamento hanno eseguito vari giri sulla città senza compiere atti di guerra, ma lanciando manifestini di propaganda elencanti le battaglie vinte, le regioni occupate e i capi che si sono dati alla fuga. I manifestini concludevano: « Avremmo potuto ridurre Addis Abeba a un cumulo di rovine: non lo facciamo, contentandoci per ora che la popolazione conosca la verità ».

Frattanto gli apparecchi da incursione eseguivano giri velocissimi sulla città con esercitazioni acrobatiche. Quindi l'intero gruppo prendeva la via del ritorno. La superba impresa è stata compiuta in sette ore di volo su un percorso di oltre 1100 chilometri durante il quale l'apparecchio del capo della formazione e quelli dei capi-pattuglia si sono tenuti perennemente in regolare collegamento per radio.

(Tutti i giornali).

Il volo dei 22 apparecchi ha prodotto enorme impressione sulla popolazione. Gli abitanti di Addis Abeba sono stati molto colpiti dal fatto che gli aviatori italiani si sono astenuti da atti bellici. Dopo la partenza degli apparecchi, si è cercato di sequestrare i manifestini e di impedire la lettura, ma il tentativo è rimasto vano data l'enorme quantità di manifestini gettati, che sono stati avidamente raccolti. In tal modo la popolazione ha appreso la verità sulle sconfitte abissine, già trapelate in seguito a funzioni religiose propiziatrici.

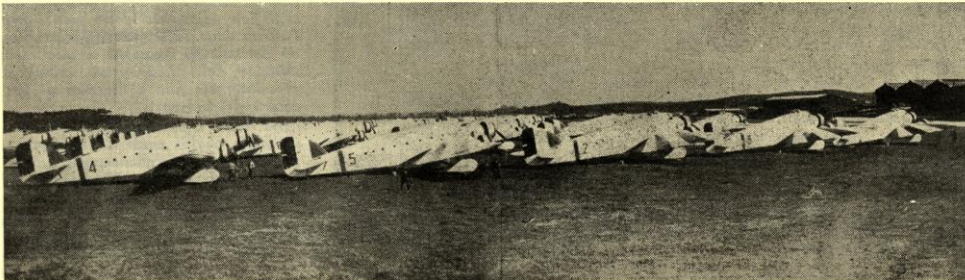
(Tutti i giornali — da Gibuti).

Si è parlato più volte negli ultimi mesi e nelle ultime settimane, attraverso un crescendo di notizie, dell'opera di rifornimento svolta dall'aviazione. Ma ciò che è avvenuto in proposito durante la marcia su Dessiè e durante questi primi giorni di occupazione della città e i dati completi che oggi se ne hanno impongono di tornare sull'argomento e di sottolineare come si tratti di una esperienza che, per le sue proporzioni, è del tutto nuova nella storia militare.

Ecco i dati statistici: 7 aprile, 16 tonn. nella zona di Quoram e 18 il giorno 8; il 10, 550 chilogrammi alle truppe in marcia. Nei giorni 11, 14 e 15 rispettivamente 17 tonn., 8 tonn., 3 tonn. e 594 chilogrammi. I giorni 16, 17, 18 rispettivamente, 7895 chilogrammi, 15.035 chilogrammi, 14 tonn. Lo stesso giorno 18 venivano lanciate due stazioni radio complete per un posto avanzato del Comando superiore in Africa Orientale. Il giorno 19, 13 tonnellate. E non è finito.

Dati i magnifici risultati ottenuti, anche adesso che il compiuto allacciamento stradale permette il trasporto automobilistico di materiali, il rifornimento aereo continua su vasta scala, in modo da sollevare il più possibile da intralci e ingorghi il movimento degli automezzi.

(Corriere della Sera - Alessandro Pavolini).



Ancora una bella fotografia dello schieramento dei trimotori « S. 81 » il 28 marzo, tredicesimo anniversario della R. Aeronautica.

# La Palestra dell'aeromodellista

## Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Capitolo VII.

Il volo

Forze agenti sul velivolo

Considereremo, in questo ultimo capitolo della parte riguardante il velivolo, soltanto il moto rettilineo ed uniforme dell'apparecchio. In tale moto le forze agenti sul velivolo giacciono su un piano, che deve essere verticale, poiché una delle forze da considerare, il peso, è verticale. Per il velivolo, inoltre, questo piano verticale coincide con il piano di simmetria. Facendo astrazione dall'equilibrio trasversale, noi dovremo determinare le condizioni di equilibrio lungo la traiettoria, le condizioni cioè che devono essere soddisfatte affinché il velivolo percorra una traiettoria rettilinea, con velocità costante.

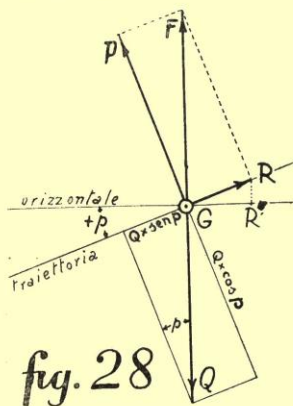


fig. 28

Innanzitutto, analizziamo le forze agenti sul velivolo: portanza, resistenza, peso.

La portanza, che finora abbiamo sempre considerata verticale, nella supposizione che il moto (o la corrente d'aria) sia orizzontale, va ora considerata come normale alla traiettoria, della quale determineremo più avanti l'inclinazione;

la resistenza, che finora, per le medesime ragioni abbiamo considerata orizzontale, va ora considerata come parallela alla traiettoria;

il peso, infine, che agisce verticalmente, verso il basso.

Le prime due dipendono dall'assetto del velivolo, considerato rispetto alla traiettoria, e danno luogo al momento rispetto al baricentro.

L'intensità della portanza e della resistenza sono date dalle formule già viste nel cap. I, formule I e 2, seguenti:

$$1) P = C_p \times d \times S \times V^2$$

$$2) R = C_r \times d \times S \times V^2$$

assumendo per  $C_p$  e  $C_r$  i coefficienti del velivolo (Cap. IV).

Il peso, sarà misurato in Kg., la superficie in mq., la velocità in m/sec.

### Traiettoria ed equazioni del moto

La traiettoria è definita dalla linea percorsa dal baricentro del velivolo, e per soddisfare la condizione di rettilinearità ed uniformità del moto, è necessario soddisfare le seguenti condizioni di equilibrio:

per l'uniformità del moto, occorre che le forze agenti parallelamente alla traiettoria siano in equilibrio;

per la rettilinearità, occorre che siano in equilibrio le forze agenti normalmente alla traiettoria;

infine per la costanza dell'assetto,

le variazioni del quale produrrebbero evidentemente delle variazioni del moto, sia come velocità che direzione, occorre che sia nullo il momento complessivo del velivolo rispetto al baricentro.

La prima condizione definisce l'equazione di equilibrio alla traslazione sulla traiettoria, la seconda definisce l'equazione di equilibrio alla traslazione sulla normale alla traiettoria, la terza definisce l'equazione di equilibrio alla rotazione: nel loro insieme, le tre equazioni costituiscono il sistema di equazioni del moto di regime.

Perché le forze agenti sul velivolo possano essere in equilibrio, è necessario che passino per il baricentro, e che la risultante di due di esse sia uguale e contraria alla terza.

Dalla figura 28 risulta che al peso  $Q$  deve fare equilibrio la risultante  $F$  delle forze  $P$  ed  $R$ , cosicché il moto risulterà inclinato, e parallelo alla  $R$ ; inoltre il momento baricentrico  $Mg$  dovrà essere nullo. Le equazioni del moto di regime risultano quindi:

$$3) C_p \times d \times S \times V^2 = Q \times \cos p$$

$$4) C_r \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p$$

$$5) Cmg = 0$$

nelle quali  $p$  indica l'angolo formato dalla traiettoria con l'orizzontale, positivo verso il basso, mentre assumeremo come momenti positivi quelli pichianti. (1)

Dividendo la formula 4) per la 3) si ottiene:

$$6) \operatorname{tg} p = \frac{C_r}{C_p} = \frac{1}{E}$$

dalla quale risulta che il valore dell'inclinazione della traiettoria, sull'orizzontale è uguale all'inverso dell'efficienza aerodinamica  $E$ , ed è indipendente dal peso.

Dalle considerazioni svolte, risulta che il velivolo percorre una traiettoria inclinata sull'orizzontale del rapporto  $C_r/C_p$ ; e che la distanza percorsa è uguale al prodotto della differenza di quota per l'efficienza aerodinamica  $E$ . Tale rapporto è chiamato rapporto di planata, e significa che un velivolo di efficienza 15, dalla quota di 190 m. percorre una distanza di 1500 m.

Resta così definita un'incidenza caratteristica; quella di massima efficienza, con la quale si ottiene il volo librato più lungo; questo ha importanza soprattutto per il volo di distanza, nel quale è necessario sfruttare le possibilità di percorrere il maggior tragitto con il volo librato.

La velocità sulla traiettoria sarà data

dalla risoluzione della formula 3), dalla quale risulta:

$$7) V = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{\cos p}{C_p \times d}}$$

Da questa formula risulta che la velocità del velivolo sulla traiettoria, a parità di  $E$  e di  $C_p$ , ossia di assetto, è proporzionale al valore del carico alare  $Q/S$ .

Ingegnere Bi

(Il seguito al prossimo numero).

(1) Per chi non avesse dimestichezza con la trigonometria, darò la soluzione geometrica. Dalla figura 28 stessa, considerando che i triangoli  $GFP$  e  $GRR'$  sono simili risulta:

$$1) \frac{R'R}{GR'} = \frac{R}{P}$$

dalla quale si ricava la pendenza della traiettoria, che potremo scrivere, sostituendo a  $P$  ed  $R$  i valori 1) e 2):

$$2) \text{pendenza} = \frac{C_r}{C_p}$$

Per tracciare la traiettoria, si porta



Giordano Munari e il suo modello «Magni Vale».

sull'orizzontale, a partire da  $G$ , un segmento  $GR'$  proporzionale a  $C_p$ , e dall'esterno  $R'$  un segmento verticale  $R'R$  proporzionale a  $C_r$ . La retta  $GR$  rappresenta la traiettoria.

## La costruzione dei modelli volanti

(SEDICESIMA LEZIONE)

Comunemente l'elica aerea è composta di due pale, formate da superfici elicoidali perfettamente eguali, attaccate e disposte simmetricamente attorno ad un mozzo, per il cui centro passa l'asse di rotazione coincidente con l'asse di trazione.

La lunghezza di una pala, che comprende la distanza fra il centro del mozzo e l'estremità di essa, si chiama raggio dell'elica, mentre il doppio di questa si chiama diametro dell'elica.

La pala dell'elica che è, come abbiamo detto, formata da una superficie elicoidale, ruotando nell'aria, penetra in questa con una certa inclinazione rispetto al piano di rotazione; perciò agisce come un'ala di aeroplano avente moto circolare. Quindi la spinta assiale dell'elica che produce l'avanzamento è paragonabile alla forza sostenitrice dell'ala dell'aeroplano, mentre la resistenza che essa oppone alla rotazione corrisponde alla resistenza all'avanzamento dell'ala; ne deriva che la pala dell'elica, per esercitare la spinta assiale che produce l'avanzamento, deve trovare l'appoggio sull'aria.

Questo appoggio, come è stato detto, non è fisso; però nel caso degli aeromodelli può considerarsi tale per la

misura dello spazio percorso dal modello ad ogni giro della sua elica.

Come l'ala, anche l'elica deve avere delle sezioni il cui profilo sia aerodinamicamente di buona penetrazione, e che quindi offra la minima resistenza all'avanzamento nell'aria.

L'elica, infine, serve a trasformare la potenza del motore in lavoro di traslazione dell'apparecchio, e tale trasformazione deve avvenire in modo che la perdita di energia sia minima per ottenere dall'elica il rendimento massimo.

Ecco dunque perché l'elica deve essere accuratamente studiata ed altrettanto accuratamente costruita.

Le eliche si dividono in due generi: trattive o propulsive.

Si chiama elica trattiva quella destinata a lavorare trascinandosi dietro l'apparecchio, cioè quella posta anteriormente; si chiama invece elica propulsiva quella posta posteriormente e che lavora con scopo inverso, cioè spingendo l'apparecchio.

L'attacco dell'elica all'asse motore si fa sempre a mezzo del mozzo.

Vi possono essere eliche destre (destrosc) ed eliche sinistre (sinistrosc); destre sono quelle che, guardate nel senso del moto dell'apparecchio, ruotano per avvitarsi nell'aria da sinistra verso destra o nel senso delle lancette dell'orologio; sinistre invece sono quelle che, guardate sempre nello stesso senso del moto dell'apparecchio, ruotano per avvitarsi nell'aria in senso opposto, cioè da destra verso sinistra.

Le eliche possono avere il passo costante o il passo vario. Si dice a passo costante quando questo è eguale per tutte le sezioni o per tutti i punti della superficie elicoidale delle pale; perciò l'inclinazione della pala, rispetto al piano normale di rotazione, cresce col diminuire del raggio, ossia cresce progressivamente fino a divenire di 90° al centro del mozzo.

Le eliche a passo vario sono costruite in modo che il passo delle diverse sezioni cresce progressivamente, lungo il raggio, dal mozzo all'estremità delle pale; ossia, per meglio intenderci, il passo all'estremità delle pale è maggiore di quello in prossimità del mozzo.

Questa concezione non sarebbe realizzabile con una vite a madrevite fissa, per la variabilità del passo nei diversi punti, che renderebbe impossibile il

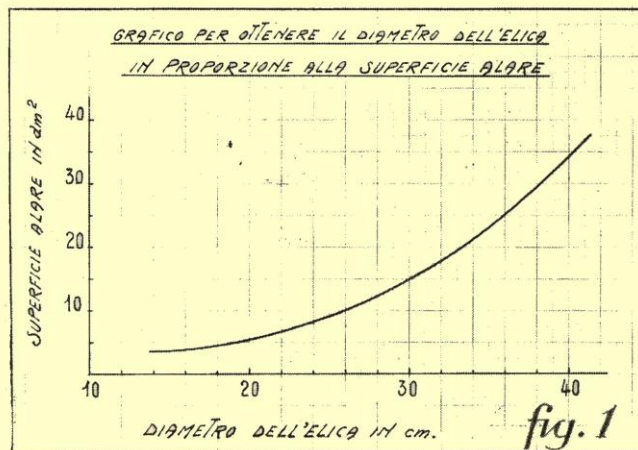
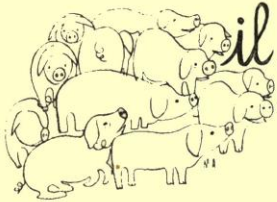


fig. 1

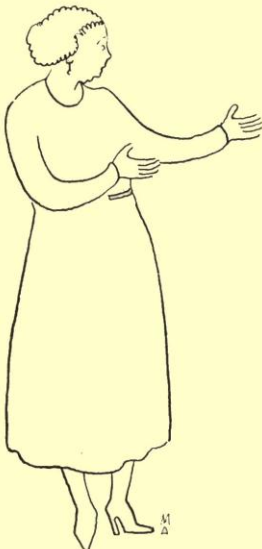




## il commerciante di porcellini

II.

Mario aveva come compagno di banco un ragazzo biondo, figlio di un maresciallo pilota. Questo ragazzo di nome Baldo non faceva altro che parlare di voli, di aeroplani, di piloti. Tra le mille cose che raccontò a Mario, disse anche che si diletta nella costruzione di modelli volanti. Insomma, a poco a poco, a furia di parlare d'aviazione, riuscì ad inoculare, per così dire, il bacillo tifoideoviativo (domando scusa ai letterati ed anche ai medici per questa parola) a Mario. Divennero amici. Mario, smanioso di conoscere l'aviazione ancor più da vicino, cominciò a raggranellare denaro per abbonarsi all'Aquilone, un giornale veramente adatto per i giovani e dove egli avrebbe potuto trovare tutte le notizie



Non ti vergogni a quell'età?

e le spiegazioni utili per soddisfare la sua curiosità nel campo aeronautico. Dopo tre mesi di privazioni cinematografiche, riuscì ad abbonarsi al giornale.

Il primo numero che gli arrivò fu accolto abbastanza freddamente in casa. Ma con quanta gioia da lui, invece! Il padre non ne sapeva niente. Mario leggeva avidamente L'Aquilone e, complice l'amico Baldo, cominciò in sua compagnia a costruire un modello volante seguendo le precise istruzioni del periodico.

Quel giorno il sig. Antonio attaccò, come al solito, il cavallo di buon mattino e partì per il mercato. Mario inforcò la bicicletta e via a scuola. Si preannunciava una bellissima giornata. Mario pedalava già da mezz'ora, la scuola oramai era a cinquecento metri, quando sentì da una strada laterale: — Mario! — Era Baldo che lo chiamava. Scese.

— Vuoi che andiamo a vedere il campo d'aviazione? — disse Baldo.

— E la scuola? E la giustificazione chi ce la farà poi?

— Non pensare a questo: la giustificazione ce la farà mio cugino e tutto sarà accomodato.

— E tuo padre non è pilota al campo? — insisté Mario timido.

— Sì, ma è partito per Milano ieri sera e ritornerà fra tre giorni. Vieni allora? Se non vieni, io vado solo.

Mario era nell'incertezza, ma Baldo lo convinse e partirono con un po' di timore in cuore, ma partirono.

Il sig. Antonio ritornava dal mercato. Guardava l'ombra del cavallo che s'allun-

gava e s'accorciava muovendo buffamente le gambe tozze sulla strada. Pensava alla penultima tappa del Giro d'Italia che avrebbe letto appena arrivato a casa. «Eh! Quel Girardengo era davvero un campione!» pensava.

Il cavallo trottava con passo allegro. Ecco il campo d'aviazione. Il sig. Antonio pensò amaramente a quella domenica... Non se la dimenticherà mai. Gettò lo sguardo a caso verso il campo, vide due ragazzi intenti a guardare un aeroplano, motore in moto, pronto per la partenza. Una bicicletta era appoggiata alla rete metallica di cinta. Ma il vestito di quel ragazzino dai capelli bruni, egli lo conosceva.

Gli sorse un dubbio. Aguzzò lo sguardo. Gli pareva e non gli pareva... «Che sia Mar?...» pensò. Fermò il cavallo con un: — Ssss... Gira.

Il ragazzo girò un poco la testa per osservare meglio l'apparecchio, mostrò il profilo al padre fermo in mezzo alla strada.

Il sig. Antonio scese dalla carrozzella, si avvicinò ai due ragazzi e gridò a Mario:

— Ah, canaglia! Invece di andare a scuola, tu vieni a vedere gli aeroplani!

Il ragazzo fece un salto per la paura e per la sorpresa, ma rinfanciato subito, rispose candidamente:

— Mancava il professore di matematica.

— Ti credo poco. — E rivoltosi all'altro ragazzo: — E' vero?

— Sì — rispose Baldo.

Mario riprese la bicicletta e moglie, moglie, montò per far ritorno a casa.

— Via, Gira! — gridò il sig. Antonio. — Il cavallo partì con uno strappo e Mario si attaccò con una mano alla carrozzella per farsi trainare.

— Scimunito! — gli gridò il padre. — Hai forse paura di affaticarti troppo?! Pedala, pedala invece. Io alla tua età volavo in bicicletta!

Il ragazzo, a malincuore, cominciò a pedalare.

Il sig. Antonio stava staccando il cavallo quando una voce femminile gridò: — Paaaaa!... — Una lettera ed un giornale. La lettera era per lui, ma la fascetta del giornale portava ben chiaro il nome di suo figlio. Guardò meglio, come per accertarsi.

Guardò ancora e scoprì un «Abbonato Numero 7407» da cui ne dedusse che suo figlio doveva essere abbonato.

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

«Ed io non so niente di niente» bofonchiò. Lesse il titolo: L'Aquilone. Sgogliò le pagine. Dappertutto aviazione. Mario intanto se n'era accorto e volò diritto in granaio.

Il sig. Antonio, a cui non era ancora andata giù la bile di quella famosa domenica, nel vedere quel giornale che parlava tutto d'aviazione, cominciò a gridare:

— Dov'è quel ragazzo? Se lo trovo, sta fresco! Se lo trovo, sta fresco!

E la signora Maddalena correva dietro al marito scongiurando:

— Calmati, calmati, calmati. Ragiona un po'.

— Macchè calmati, calmati, calmati. Guarda qui quel ragazzino come butta via i soldi. Ad un giornale d'aviazione si abbona! Aspetta, aspetta che lo trovi e vedrai come l'aggiusto io quel monello!

— E tu non ti comperi tutti i giorni il «tuo» giornale sportivo? Non ti vergogni a quell'età? — rimbeccò la moglie.

— Io, vergognarmi? — gridò furibondo il sig. Antonio. — Io vergognarmi? Ma io faccio quello che voglio! Son padrone io, son padrone io, son padrone io! — E si allontanò cercando il ragazzo.

Passò un mese da quel giorno. Giugno era agli sgoccioli. L'anno scolastico era terminato. Già da due giorni Mario era in vacanza.

Egli nutriva una speranza in cuore e cioè quella di esser rimandato almeno ad ottobre. Ma temeva, temeva che... Da quando si era abbonato a L'Aquilone aveva un po' trascurato lo studio per dedicarsi segretamente alla costruzione di modelli volanti con l'amico Baldo. Diceva a casa che aveva lezione nel pomeriggio e invece andava a trovare l'amico e là si dedicava con passione al loro divertimento preferito.

Portò a casa la pagella e i voti erano tali che doveva ripetere l'anno.

— E adesso come si farà a dirlo a tuo padre? — disse la mamma.

Il sig. Antonio quando rincasò si accorse subito che c'era qualcosa di grave per aria.

— Che c'è? — domandò.

— Niente — rispose la signora Maddalena che stava scodellando.

Alla sera Mario andò a letto prima del solito. La mamma ne approfittò per raccontar tutto al marito.

— Ah, me lo immaginavo io che sarebbe successo così! Hai visto?... — e qui il sig. Antonio cominciò a gridare che era una vergogna e che il figlio gli faceva buttar via il denaro e mille altre cose.

La moglie lasciò che si calmasse un po'.

— Devi compatire, Antonio. E' ancora giovane, farà a tempo a rimediare. Vedrai, si metterà con buona volontà.

— Eh! Domani mattina, vedrai, vedrai come lo metterò a posto io!

La mattina seguente il sig. Antonio si alzò un po' più tardi del solito. Non aveva da andare al mercato. Fece colazione e poi volle vedere la pagella che aveva portato a casa il ragazzo. Mio Dio, quanti quattro!

Mario entrò in cucina credendo che suo padre fosse partito come al solito.

— Ah, sei qua. Vieni, vieni qui che abbiamo da regolare dei conti noi due!

Mario fece per scappare, ma suo padre lo arguendo proprio sulla soglia di casa.

— Non queste le soddisfazioni che mi dai?! — gridò. E nel dire questo appioppò a suo figlio due sonari scapaccioni e un pedatone in una parte assai molle del corpo...

Mario, dal colpo ricevuto, fece tre metri per aria e due a ruzzoloni. Aveva tredici anni e quello fu il suo primo e vero volo.

(Continua).

G. Furlan

UN VOLO DI 7

CHILOMETRI CON

UN MODELLO A

E LASTICO

Si ha da Rouen: L'aviatore Paris, membro della sezione dei modelli volanti dell'Aeroclub di Normandia, ha lanciato un apparecchio di m. 1.40 di apertura d'ali che, dopo essersi alzato rapidamente, giunto fuo a 500 metri, ha seguito la valle della Senna ed è scomparso in una linea di volo perfetta. L'apparecchio, dopo che la matassa

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

di gomma aveva esaurita la sua carica, è stato favorito da un'ascendenza termica notevole. Quando gli spettatori non poterono più vederlo, il capo pilota dell'Aeroclub di Normandia prese a bordo del suo apparecchio il proprietario del modello ridotto e i due uomini partirono alla ricerca dell'apparecchio scomparso. Gli aviatori lo trovarono mentre continuava a seguire a un centinaio di metri di altezza la vallata della Senna; girarono un po' attorno ad esso e poterono assistere al suo atterraggio dinanzi ad un castello nella direzione di La Buille, a circa 7 km. dal punto di partenza.

## LE SCUOLE GENOVA

Si è chiuso recentemente il primo corso di modelli volanti, frequentato da 24 allievi. Prossimamente avrà inizio un secondo corso, le cui iscrizioni si ricevono presso la Sede Provinciale della R.U.N.A., vico alla Chiesa della Maddalena 9 4.

## BRESCIA

Presso la Scuola modelli volanti, oltre a molti apparecchi rispondenti alle caratteristiche delle categorie a, b, d, sono in costruzione tre apparecchi con motore a scoppio, uno dei quali di apertura m. 2.40, 2 C.V. di potenza.

## LIVORNO

Nello specchio d'acqua dell'idroscalo «Luigi Zoni», sabato 11 aprile u. s. alla presenza del delegato provinciale della Sezione Autonoma della R.U.N.A. «Riccardo Cipriani» cap. Aramu, e di alcuni ufficiali dell'idroscalo stesso, si sono svolte interessantissime prove di un aeromodello munito di galleggianti. Il piccolo apparecchio è un comune modello della categoria «A», cioè a tubo, azionato ad elastico, ed al quale, al posto del carrello, sono stati installati due galleggianti del tipo dell'idrocorsa M. C. 77. Nella parte posteriore un terzo galleggiante gli assicura una completa stabilità in acqua.

Sono stati eseguiti diversi lanci, fra i quali i migliori sono stati quelli in cui l'apparecchio ha compiuto 42" e 54" di volo effettivo. In quest'ultimo lancio, l'aeromodello ha decollato dall'acqua dopo un fottaggio di circa 5 metri e sebbene le condizioni atmosferiche fossero poco favorevoli, ha rapidamente preso quota raggiungendo l'altezza di circa 30 metri e dopo una lunga planata, ha ammarato in maniera perfetta.

## TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

### Utensili e materiali

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

## AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

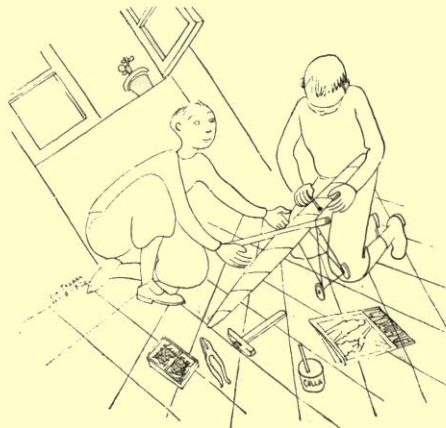
## AEROMODELLISMO ANNO XIV:

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

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

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

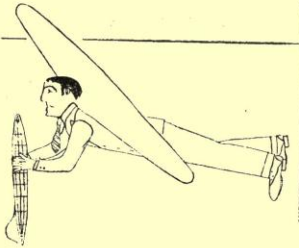


... cominciò a costruire un modello volante...



GIANNI IL FALCO - Milano. — La tessera ti arriverà fra breve. Riceverai, o avrai già ricevuto, il supplemento al N. 15. Presto (fra qualche giorno) spediremo un minuscolo apparecchio di cartone, lanciabile, dono della R.U.N.A. Cordialità.

CESARE MARTIGNONI - Sampierdarena. — Grazie. Stami bene e allegro sempre.



G. GAMBA - Genova. — La descrizione dell'aliante « Rhön Sperber » è stata pubblicata come informazione su un apparecchio reale, e fra i migliori. In quanto alla riduzione come modello volante, chi volesse provarci non ha che a prendere le misure dal disegno, e costruire secondo il sistema corrente Saluti.

ANONIMO DELL'ANFIBIO - ? — Non è proprio del tutto facile costruire un modello che voli bene; è ancora un po' più difficile costruire un buon idromodello; la questione del carrello retrattile, nei modelli, è un impiccio e nient'altro. La combinazione di queste tre cose, quasi certamente sarà un mezzo fiasco, con tutti i difetti di ognuna, e nessuna delle buone qualità. Non credi? Saluti aerei.

MARIO e FEDERICO MARCHETTI - Padova. — Non si pubblicano più caricature di zio Falcone. Andrebbe bene il disegno del negus se fosse fatto con un po' di cura. Che Federico riprovi. Cordiali saluti.

LEOPOLDO BENÀ - Rovigo. — Sei un po' troppo esigente, ma ti accontento lo stesso, sperando che dopo questa spiegazione riuscirai a « decollare » da solo. Il pilota, appena iniziato il rullaggio per la partenza, spinge in avanti la leva di pilotaggio, *abbassando*, in tal modo, la parte mobile del timone di quota. Appena il velivolo ha acquistato sufficiente velocità, questa agisce sui comandi di quota e fa *alzare* la coda del velivolo. Appena la coda si è alzata, in modo che l'apparecchio prenda l'assetto che deve avere in linea di volo, gradatamente il pilota richiama il timone fino a fargli assumere il piano orizzontale. Aumentata trattando la velocità di traslazione, le ali faranno presa sull'aria e, per la loro naturale incidenza, costringeranno la macchina a salire. Staccato che sia dal suolo il velivolo, il pilota, dolcemente, richiamerà a sé la leva di pilotaggio e, *alzando* il piano di quota, *cabrerà* l'apparecchio. Perciò, come vedi, avete tutti e due ragione: sia tu che il tuo amico. A seconda della disponibilità dei posti nelle scuole di pilotaggio, vengono effettuati diversi richiami, a scaglioni di tre o quattrocento allievi alla volta. I primi concorrenti del recente bando sono stati già chiamati. Un altro scaglione verrà avviato alle scuole a giugno; e così via. Lo stipendio di un sottufficiale pilota si aggira sulle mille lire. L'indennità di volo, di 900 lire, lorde, mensili, è uguale per tutti, dal sergente al generale e non è data in base ad ore di volo, ma in base all'attività volativa che deve raggiungere un minimo entro ciascun semestre. Stami bene e allegro.

SPARTACO FARINELLI - Torino. — Nella tua città, come nelle altre, esistono certamente i corsi serali preaeronautici per motoristi e montatori. Frequenta uno di questi corsi e, quando sarai in possesso del certificato che la scuola ti rilascerà, potrai tentare, con maggior successo, d'essere ammesso presso

qualche ditta di costruzioni aeronautiche, o potrai presentarti ai concorsi per gli arruolamenti che ogni anno vengono banditi dal ministero dell'Aeronautica. Ti spedisco il cartone. Saluti.

VALFREDO DE FRANCESCO - Ancona. — Mandami le fotografie dei due tuoi aeromodelli. I disegni sono belli, ma non li pubblico. Tanti saluti al mare di Ancona, che verrà presto sorvolato dall'idromodello del supplemento al N. 15. Auguri.

LUIGI GALLEGGO - Torino. — I soci della R.U.N.A., versando L. 8, se sono Balilla, hanno diritto a *L'aquilone* gratis (fino a tutto il 28 ottobre). Mi auguro che tu diventi presto un aeropilota autentico.

GIANCARLO CAPITANI - Venezia. — Se ti abboni entro maggio e fai l'abbonamento per un anno, l'associazione scade il 31 maggio 1937. Ti mando il cartone e ringrazio Giarella a tuo nome. Saluti affettuosi.

ALBERTO GIUSTO - Firenze. — Ti ho fatto spedire i numeri richiesti e il supplemento. Il giornale arriva, al più tardi, in tutte le città d'Italia la domenica mattina. Se non lo vedi, pretendi dai giornali che lo espongano. La scatola della quale parla il catalogo di « Movo » deve contenere tutti gli attrezzi necessari alla costruzione di aeromodelli, ma non disegni. Almeno io credo che sia così. Se vuoi iniziare la costruzione d'un aeromodello, segui le lezioni di Giarella. Quando uscirà il libro di Martini e Nobili, potrai acquistarlo: sarà una ottima guida. Saluti.

AEROLUMACA - Genova. — Siamo d'accordo: l'aerolumaca è un velivolo velocissimo. Fai buona propaganda e mantienti allegro.

MARIO MAROCCO - Torino. — Tu che dici di aver seguito il nostro giornale continuamente, dovresti ricordare i numerosi articoli intitolati « I nostri apparecchi », articoli corredati, quasi tutti, da schemi e fotografie. Qualche ragazzo che sa lavorare il legno e il metallo ha costruito, di fatti, dei bellissimi modellini. Dunque vedi che la tua idea è stata già messa in pratica. Se tu seguirai a leggere *L'aquilone* avrai occasione di leggere ancora moltissime lezioni sugli apparecchi nuovi italiani. Sì, viva l'aviazione.

VINCENZO BACCARINI - Roma. — Ti ho spedito il supplemento. I risultati ottenuti col tuo modello non sono poi disprezzabili, trattandosi della tua prima costruzione. Persistendo con pazienza e metodo, otterrai certamente dei risultati migliori con altri modelli. Saluti.

LUIGI MESSINA - Napoli. — Prima di tutto lascia che mi compiacca con te per i tuoi gusti. E poi vorrei sapere perché sei tanto misterioso. Spero che avrai ricevuto il supplemento e che mi scriverai presto.

LUIGI FUMAGALLI - Torino. — Ti mando l'elenco di tutti gli abbonati di Torino (degli abbonati che hanno pagato; molti sono sospesi sulla cima dell'Antonelliana. Come devono star bene!).

ALESSANDRO CICCOLINI - Roma. — Era più pratico spedire senz'altro tre per sei diciotto. Chiaro?

ACCIPITER - Palermo. — L'idea è originale: meriterebbe una sorte migliore. Come tutte le tue idee. Sono mortificato, ma devo dirti che un conto sono le idee, e un altro è la realizzazione (leggi tecnica pittorica). Tempra è, ma che tempra! Dunque non te ne avere a male se un giorno la tua idea geniale passerà nel laboratorio di un Mastrojanni qualunque. Scrivici spesso.

ANGELO COCCON - Milano. — I disegni possono essere in scala. Unisci la relazione sulla costruzione. Sono in corso di stampa i disegni degli apparecchi a fusoliera. Leggerai su *L'aquilone* notizie relative a questa famosa stampa, che sta diventando, non per nostra colpa, una storia come quella de « Il costruttore di aeromodelli ». Il guaio è che noi vogliamo fare troppe cose in una volta sola. Abbi pazienza e stai allegro.

GIANCARLO BIAGGINI - Genova. — Anche a te spedirò un cartone. Te lo meriti per-

ché mi sembra che tu dimostri buona volontà. Ti mandiamo cinquanta copie che distribuirai tra i tuoi compagni intelligenti. Tiemini informato dei successi.

ENZO VALORBA - Boccardarno. — L'annata 1933 costa sei lire e le annate '34 e '35 quattordici lire ciascuna.

GIOVANNI LEBRUN - Milano. — Ti ho fatto spedire 50 copie arretrate del giornale. Vediamo se sei capace di dimostrare ai tuoi amici che *L'aquilone* è tutt'altro che un giornale stupido. Ma che razza di amici hai, tu? Spero che avrai ricevuto già tutte le altre cose che chiedi. Ti saluto con simpatia.

RINGRAZIO Geny Ala, Ovidio del Bianco, Maria Cristina e Fernando Bonanni, Mario Croff, Fratello Dionisio, Lodovico Ramani, Paolo Soldi (con la speranza che cambi lo pseudonimo) e Freccia d'acciaio per gli auguri strepitosi. Anche agli altri, di cui non ricordo in questo momento i nomi, ringraziamenti e auguri di felicità. Vostro.

Zio Falcone

È in corso di stampa

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI di Gastone Martini e Paolo Nobili

Da questo volume, in ricca veste tipografica, 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.

A TUTTI GLI ABBONATI

spediamo in omaggio IL SUPPLEMENTO AL N. 15 contenente:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI; GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE; GLI SCHEMI DI UN MODELLO ITALIANO. (I lettori non abbonati potranno richiedere il SUPPLEMENTO AL N. 15 del 1936 spedendo cent. 50 in francobolli all'Amministrazione de *L'aquilone*, Viale dell'Università 4, Roma).

**Non sorridete!**

ma pensate ai vostri bimbi. I loro piccoli occhi non hanno bisogno di occhiali, la loro vista è buona, ma per mantenerla tale occorre averne cura. Una luce incerta e scarsa affatica gli occhi ed indebolisce la vista, è quindi necessario dare ai bimbi luce chiara ed abbondante.

Per avere una buona luce occorre adoperare buone lampade.

Le lampade Philips danno una luce abbondante, chiara ed uniforme che riposa la vista e consumano poca corrente.

Le lampade Philips rappresentano una garanzia per i vostri occhi ed un'economia di spesa.

—

PRODOTTO NAZIONALE  
Certificato Ministeriale Ind. 1/2863

LAMPADE  
**PHILIPS**  
ECONOMICHE - PERFETTE

# LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGGIO

(Continuazione dal numero precedente)

— Hum! Avete tanta premura, mr. Dwindle? Mi sembrate realmente un bravo e onesto ragazzo, e forse... — e il presidente s'arrestò esitante, giocherellando con una matita.

— Mi è lecito chiedere la parola, Eccellenza? — suonò la voce secca di Sywell.

— Dite, colonnello.  
— La legge, cui tutti noi abbiamo giurato obbedienza assoluta, ci impone di liquidare ogni episodio del genere, prima del tramonto. Mi permetto di ricordarvi che non ci rimane molto tempo a disposizione. Sono perciò del parere del signor Dwindle, di sbrigarvi tutto nel modo più sollecito.

Un mormorio, come d'indignazione, percorse il pubblico.

— Esiste infatti, colonnello, una disposizione del genere; ed sembra dimenticarne un'altra ed ancora più importante e cioè che nessuno può essere condannato se tutti i coloni non abbiano affermato di non conoscerlo. Ora, dall'appello, nove assenze sono risultate...

— Si tratta Eccellenza, del personale di guardia e di alcuni altri addetti a lavori urgenti. Ho avuto però cura di far loro osservare il signore qui presente mentre si trovava nella sala d'aspetto. Tutti hanno dichiarato di non conoscerlo. Fatteli chiamare, Eccellenza, se credete, e vi confermeranno la mia asserzione.

— Non occorre, colonnello — replicò il presidente con voce cupa. — Stando così le cose, non ci rimane che emettere la sentenza che darà la tranquillità alle nostre vite se non alle nostre coscienze. Signori giudici...

— Un momento, Eccellenza, un momento! — e la giovinetta che era prima intervenuta in favore di Jim, si fece largo, tra il pubblico, tutta accesa in volto e con gli occhi splendenti. — Ma mio padre non ha parlato ancora, mio padre può benissimo conoscerlo, lui che viaggia tanto... Ve ne supplico, Eccellenza, aspettate il ritorno di mio padre!

— Ma è vero! — esclamò giubilante il presidente. — E' proprio così; il nostro bravo Arsenghi è in missione, ma ha diritto come tutti di essere udito... Brava piccina!

— Eccellenza! — interloquì Sywell visibilmente irritato. — Vi faccio osservare che Arsenghi può tardare un'ora come sei mesi e che nel frattempo...

— Colonnello! — e la voce del vecchio era grave e lenta. — Noi siamo giudici e non assassini, l'ho già detto. Il nostro fine non è quello di massacrare dei disgraziati inermi che la sventura spinge sulla nostra isola, ma di difendere la colonia dalle possibili indiscrezioni, sia pure con mezzi spietati.

Questo giovanotto ha dato prova di coraggio e di nobiltà d'animo e Dio sa con quale intimo dolore, anzi rimorso, avrei pronunciata la condanna. Se ora, senza violare la no-

stra dura legge, posso lasciargli una probabilità di salvezza, lo faccio con la gioia più profonda. Credo di avere con me la maggioranza del Consiglio Supremo, — aggiunse, interrogando con lo sguardo i giudici che gli sedevano accanto, i quali accennarono di sì, — sentenziando di sospendere il verdetto sino al ritorno del nostro compagno Arsenghi.

Un applauso fragoroso, insistente, salutò le parole del presidente.

Sywell solo non applaudì, ma attese, mordendosi le labbra, che tornasse il silenzio.

— Sta bene, Eccellenza. Suppongo che dovrò rinchiudere il prigioniero in una cella ben guardata. Chiedo naturalmente che i custodi possano far uso delle armi nell'eventualità di ribellione o evasione.

— No, colonnello; conosco una prigione, anzi una catena ben più sicura della vostra cella, ed è la parola d'onore di questo gentiluomo.

Mr. Dwindle! Siete disposto a solennemente impegnarvi a non tentare di lasciar l'isola prima del confronto col nostro compagno Arsenghi, ora assente?

— Avete la mia parola d'onore, Eccellenza! — rispose Jim, con voce commossa e fissando diritto negli occhi il Maresciallo.

— Vi ringrazio, Dwindle. Fino a quel momento sarete ospite della colonia e, particolarmente, mio. Signori, — concluse alzandosi; — la seduta è tolta. Spero, Dwindle, che a pranzo vorrete raccontare alla signorina Arsenghi e a me la vostra storia che, certo, dev'essere piena d'interesse.

## CAPITOLO XXV.

### Andante piuttosto mosso.

Quella che può offrire un comodo seggiolone a dondolo, in armoniosa combinazione con una fresca sigaretta aromatizzata è una delle più perfette delizie della vita. Se poi vi si aggiunge la solitudine, la notte stellata, la brezza oceanica e la coscienza d'aver ben impiegato il proprio tempo, questa delizia rasenta la felicità assoluta.

In questo invidiabile stato d'animo si trovava la sera del 20 agosto, il simpatico signor Sal Manassar, uomo di idee cosmiche e capitano, per forza d'ingegno se non per incarico d'armatori, del "Northern Star".

A questo punto ci assale il dubbio che sarebbe forse opportuno spiegare ai nostri avidi lettori, chi sia questo Sal, il quale sorge così inopinatamente a velare col fumo del suo tabacco i drammatici avvenimenti in corso nell'Isola dei Misantropi.

Sal Manassar era un poeta, ma un poeta dell'azione. Nato in un punto imprecisato del mondo, da genitori di razza diversissima, era stato allevato (o meglio si era allevato da sé) a considerare gli uomini come tanti burattini da far agire per suo diletto sulle scene del globo.

Ricco d'intelligenza, ma ancor più di fantasia, dotato di salute inespugnabile, ottimista corazzato, faceva consistere la sua felicità nel volgere gli avvenimenti a proprio vantaggio o nel creare circostanze che poi abilmente sfruttava per proprio utile ed anche solo per suo divertimento.

Col discreto capitale lasciategli dai genitori — scomparsi, ma forse, non morti — aveva girato i cinque continenti e i sette oceani e aveva acquistato esperienze e cognizioni utilissime pur sperando il danaro senza preoccuparsi del domani.

Dileguato l'ultimo soldo e l'ultimo scrupolo, si trovò ad essere una potentissima e pericolosissima macchina da preda.

Conosceva otto lingue, pilotava con grande destrezza automobile, aeroplano e motoscafo, sapeva di radiotelegrafia e di nautica, cavalcava come il solito cow-boy, era un tiratore impressionante e uno scialobatore esimo.

Si stancò ben presto d'essere povero e concepì un piano veramente geniale.

Sapeva che periodicamente alcuni motovelieri fanno il giro delle isole periferiche del Pacifico, ritirano i frutti di molti mesi di pesca e li portano o nelle Indie Olandesi o in Giappone o a San Francisco. Gli venne l'idea di svaligiarne uno o due. Cosa semplice, del resto. Bastava possedere una nave discretamente veloce, un informatore sicuro, e una ciurma di gente risoluta. Una volta sorpreso il veliero in alto oceano, avrebbe depositato il bottino in una certa isoletta nota a lui solo, che si trovava a qualche centinaio di miglia al largo della California messicana e fuori d'ogni rotta battuta. Poi, con tutta calma, sedato il tumulto che l'impresa avrebbe suscitato, sarebbe tornato a prendere le sudate ricchezze.

L'ottimo Sal, si trovava a Seattle quando la America - Asia - Australia - Airways stava allestendo la spedizione dell'isola galleggiante FI-1.

Dati i suoi molti talenti e la sua competenza di cose marinaresche, non gli fu difficile farsi assumere come nostromo a bordo del Northern Star, nave che gli era subito particolarmente piaciuta per le sue ottime qualità nautiche.

Dopo qualche giorno di navigazione, la ciurma, con una allettatrice visione di perle, era completamente guadagnata, e una bella sera il colpo fu fatto, con le conseguenze che già conosciamo. Otto giorni dopo, grazie alle informazioni puntualmente pervenutegli, riusciva ad abbordare e a svaligiare uno dei velieri delle perle.

La sigaretta di Sal era terminata e così pure il fantasticare sul promettevole avvenire che gli si annunciava.

A mezzogiorno, il calcolo astronomico gli aveva rivelato di trovarsi a meno di sessanta miglia a nord-ovest della sua isoletta privata; la quale, ora, doveva distare solo una quarantina di miglia ad ovest.

Sal si levò; sbadigliò e si stirò con metodo, ed esclamò: "Al lavoro!".

Con un colpo di fischietto richiamò l'attenzione del suo onorevole equipaggio.

— Ragazzi! — gridò. — Se marciamo bene, domani a quest'ora saremo vicini alla costa messicana. Li ognuno filerà per conto suo con la parte che gli spetta. Ora, da buoni amici, faremo un gran pranzo d'addio e poi ci spartiremo quelle care pallottoline bianche... Che ne dite?

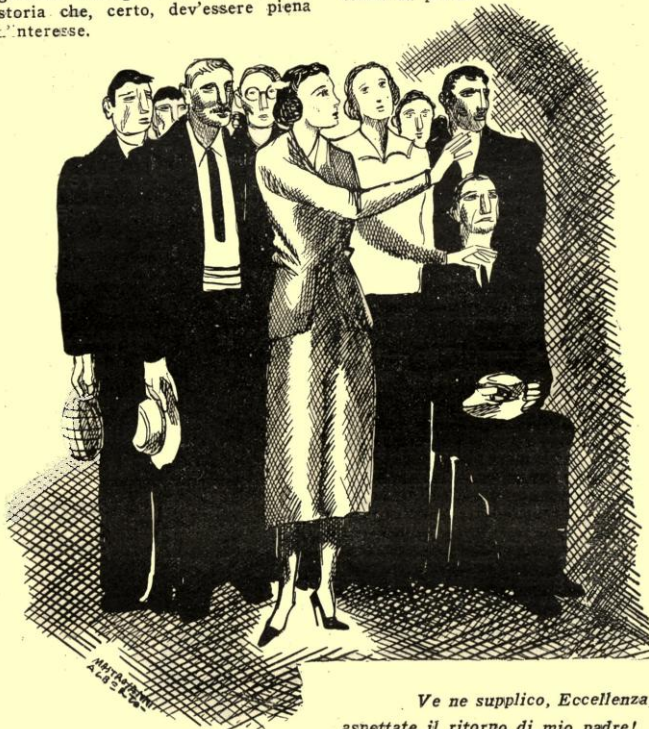
Hurrà e grida strepitose salutarono la proposta.

— Ehi, cuoco! — chiamò Sal. — Trattaci bene o ti ficchiamo in pentola. Verrò io stesso a darti una mano... Ed ora, ai vostri posti!

Il cuoco cominciò immediatamente i preparativi di un pasto in grandissimo stile, manomettendo tutto quanto la ricca dispensa offriva. Sal, dopo una mezz'ora, si recò ad aiutarlo, ma prima fece una breve sosta in cabina.

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



Ve ne supplico, Eccellenza, aspettate il ritorno di mio padre!