

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Sarà... ma le piste di asfalto non mi sono mai piaciute...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX N. 21

21 maggio 1939 - XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
 " PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
 E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 1250, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONO DELLE MARAVIGLIE



« Gli aviatori sono vivamente pregati di non spaventare gli elefanti! ».

È questo un monito che si legge in una relazione governativa elaborata da una Commissione inglese per la nuova regolamentazione del traffico aereo. Candida Albione! Candida Albione delle vecchie zitelle amanti delle bestie. Il loro amore è sconfinato, come le loro speranze di matrimonio: va dal piccolo cagnolino scozzese al grosso e spaventoso elefante africano. Il divieto di sorvolare lo Zoo londinese, orgoglio dell'Impero, è motivato dal timore che si ingeneri un pericolo pubblico, qualora i pachidermi vengano spaventati da aeroplani che volano a bassa quota. La relazione governativa non lo dice, ma il succo è visibilmente questo: se si genera un panico nella Capitale, è difficile frenarlo; ed è soprattutto molto più difficile far subito comprendere alle genti spaventate che non è scoppiata la guerra... Come tutti i salmi finiscono in gloria, così nella City ogni panico collettivo slitta istintivamente sull'argomento « guerra ». Oramai le Autorità sono allenate a queste trasformazioni subitane delle fonti, e prendono, com'è logico, i loro bravi provvedimenti. Infatti, tempo addietro, tre grossi elefanti, molto sensibili ai rumori aviatori, si impaurirono per un apparecchio che passava a bassa quota sullo Zoo, e, dandosi a folle corsa, ferirono i loro guardiani. Questi poveracci, adagiati in autolitighe della britannica Croce Rossa, furono portati all'Ospedale. Ma bastarono le acute sirene delle auto per generare subito l'ormai rituale panico. In un batter d'occhio si videro centinaia di persone, munite di maschere antigas, invadere il Regent Park. Per gli inglesi della City era la guerra. Ci volle il bello e il buono e dovette trascorrere circa un'ora per convincere la gente che tutto era calmo nel Regno Unito. Con questi precedenti, anche io, modesto imbonitore da Baraccone, mi permetto di applaudire al provvedimento preso dalle Autorità competenti britanniche sotto l'influenza delle vecchie zitelle dell'Impero.

In questo momento, in America, c'è un gran da fare intorno al così detto « decollo assistito ». Il decollo assistito è l'esempio commovente della solidarietà umana che si estende all'aeroplano, considerato, bene a ragione, la creatura prediletta dell'uomo. Si tratta di aiutare con qualsiasi mezzo a sollevare i grossi apparecchi destinati ai lunghi voli senza scalo. Con i loro fortissimi carichi di benzina, di merci e di passeggeri, i moderni aeroplani debbono spremersi fino all'invosimile prima di staccarsi da terra. E' vero che i motori di oggi partoriscono cavalli in quantità sempre maggiore, ma è anche vero che si approfitta appunto di questo per mettere sul loro groppone dei fardelli sempre più pesanti. Ora, però, è intervenuta la Società per la Protezione degli Aerei, la quale ha detto: « Basta! Ci vuole un cuore di pietra per sottoporre gli aeroplani a degli sforzi così bestiali. Non vedete quanto soffrono i poverini? Bisogna assolutamente aiutarli a decollare ». Ed allora i tecnici si sono messi allo studio per cercare la soluzione migliore. C'è chi sostiene il sistema della « catapulta », chi quello dell'apparecchio « composito » e chi il sistema del rifornimento in volo. La catapulta offre i vantaggi della rapidità di manovra, ma presenta pure il pericolo di un mancamento dei motori subito dopo il lancio. Qui i fautori ad oltranza della catapulta controbattono dicendo che si potrebbero costruire delle catapulte potentissime, capaci di scaraventare gli apparecchi addirittura fino alla metà; così non ci sarebbe bisogno di far funzionare i motori e si realizzerebbero forti economie. La cosa a noi sembra un po'... spinta e comunque discutibilissima, anche perché in tal caso si corerebbe il rischio di trasformare le future battaglie aeree in vere e proprie partite di tennis, con la differenza che al posto delle palle ci saranno gli aeroplani con le bombe, e chi riuscirà a pararli ed a rinviarli, sarà bravo.

Il sistema « composito », come quello del « Mayo » e del « Mercury » inglesi, non è un'idea disprezzabile; sembra che abbia dato buoni risultati ma ci dicono che il distacco di mamma Mayo con il piccolo Mercury sia un vero strazio. Effusioni, pianti e strilli da non finire mai. Una volta non riuscivano più a sciogliersi dall'abbraccio. Insomma chi ha un animo sensibile non può resistere a vedere simili scene.

Un caso ancora più tenero è quello del rifornimento in volo.

Chi è che non vede in questa operazione aerea il più sublime atto materno? Gli aeroplani appena alzati che poppano la benzina sotto i capaci serbatoi amorevolmente offerti dalle buone aerocisterne, non vi dicono forse che un'altra umanità, un'umanità alata, sta sorgendo rigogliosa al disopra di noi? Dal che si può affermare che gli aeroplani poppanti siano la vera, unica, naturale soluzione del decollo assistito, verso la quale si vanno orientando le più autorevoli opinioni americane. Per il momento, si consiglia di adoperare, come nutrici, i vecchi e grossi apparecchi da bombardamento o da trasporto che abbiano raggiunto il limite di età per essere collocati a riposo. Ecco una proposta che non mancherà di venire discussa tra i vecchi aeroplani: fare da balia ai giovani apparecchi. Qualcuno, di certo, protesterà, esibirà le sue benemerenze, i suoi titoli, il « curriculum » di una carriera gloriosa, e chiederà di essere esonerato dall'obbligo di allattare. Ad altri, invece, non sembrerà vero di adottare un altro aeroplano. E' questione di temperamento. Ma tutto ciò fino al giorno in cui saranno pronte le aerocisterne, costruite appositamente con criteri balistici, ovvero senza tener conto di altre doti aerotecniche all'infuori di una elevata capacità. Esse avranno soltanto il compito di sollevarsi dal campo per rifornire in volo un apparecchio che si accinge ad attraversare l'Atlantico, per esempio, e che ha decollato quasi vuoto di benzina, ma pieno zeppo di passeggeri e di bagagli.

Il signor Palmiro Duhein, scomparso recentemente, è stato uno dei più stravaganti aeronauti. Nel 1902, a Saint Amand-les-Eaux, il signor Palmiro riampazzò la navicella del pallone con una scalo a picchi sulla quale volle compiere un volo, appollaiato come un pappagallo il 4 luglio 1905, a Tourcoing, legò un asino sotto uno sferico, ed in groppa all'animale si elevò beato nell'aria. Non si è mai riusciti a comprendere per quale ragione lo strambo aeronauta abbia voluto far coincidere il volo dell'asino con la festa della repubblica (14 luglio). Nel 1908 volle far provare le emozioni dell'altezza al suo rampollo di appena cinque anni: ma nel discendere, la navicella urtò il tetto di una casa staccandosi quasi completamente dall'involucro e per poco non si verificò un guaio serio. Il bambino però prese talmente gusto a quel giochetto, malgrado l'incidente, che il padre dovette spesso accontentarlo, se non voleva sentire i suoi strilli per casa e se non voleva vedere le pareti con la carta staccata. Così ricattava quel birbantone.

L'avventurosa carriera del signor Palmiro Duhein si è serenamente conclusa alla bellezza di 82 anni. L'ultima ascensione il brav'uomo la compì a 75 anni.

L'IMBONITORE



Sbarco in Albania



Comincia appena appena ad abbagliare. Il sole fatica tanto a decollare di là dell'Adriatico; sembra che anche lui, come le nostre macchine, prima di scolare vittorioso e scintillante il cielo, prenda la rincorsa sulle terre orientali, e noi siamo qui, sotto le ali umide dei nostri apparecchi, stiamo qui ad attendere che si faccia giorno, mentre tutti gli esseri animati dormono. Nemmeno gli uccellini, tanto mattinieri, vogliono levare la testina da sotto l'ala per salutare il giorno che sta per arrivare. Nel campo è tutto un brusio quasi sommerso. I granatieri sono ormai pronti.

Da qualche ora sono già in piedi. Hanno tolto le tende e ripiegati per bene i telai mimetici e come dei grossi pulcini si sono accovacciati sotto le ali buone e protettrici dei nostri apparecchi. I motoristi danno gli ultimi ritocchi ai motori e cambiano qualche ultima candela invecchiata di sostanze oleose combuste. Gli ordini sono già stati dati, la rotta studiata, non resta che attendere l'ora stabilita per la partenza in formazione di pattuglie incollate. Il compito è semplice, facile; ciò che preoccupa un po' è la regolarità dei tempi per lo scarico degli uomini e dei materiali, per evitare un ammassamento di apparecchi nel cielo e sul campo di destinazione. Non bisogna indugiare in partenza, e neppure nell'arrivo e nelle operazioni di sbarco, altrimenti la manovra di tre stormi di apparecchi, perde la sua indispensabile sincronicità e l'incanto è rotto.

Ed intanto, prima timido ma poi risoluto, autoritario, maestoso il sole sorge e fa tutto brillare, dalla perla di rugiada infilzata nel filo d'erba, al metallo levigato delle eliche; dall'elmetto dei granatieri, agli occhiali dei giovani piloti (il pilota giovane — è proprio così — porterebbe il caschetto e gli occhiali anche a letto: non si sa mai, potrebbe essere scambiato per uno specializzato...) e tutti i visi in un baleno, quasi per una forza comunicativa superiore, si stendono in un'espressione di schietta gaiezza. Anche quel granatiere anziano con i capelli bianchi si è acquietato; ha brontolato lungamente, perché il pilota del trimotore che lo porterà oltre l'Adriatico è un ragazzo ancora imberbe. Anche il ragazzo ora sorride, anche lui s'era arrabbiato e giustamente risentito aveva risposto all'anziano granatiere:

— Ma sapete che la gioventù di oggi non è più quella dei vostri tempi?! Oggi si nasce con le ali...

Ha ragione il giovanissimo pilota; oggi, in questo clima eroico, in questo nostro tempo fascista, i ragazzi del Duce nascono con le ali.

Ma la famosa ora della partenza deve essere scoccata: odo dall'altra parte del campo, di questo immenso campo di Grottaglie, alcuni brontolii ai quali rispondono altri brontolii e poi rombi isolati che si moltiplicano, finché si trasformano in un unico fragore simile a quello d'una immensa cascata.

Son centinaia di motori, migliaia di stantuffi che lavorano vertiginosamente, sono centinaia di eliche che trapanano e tormentano l'aria. Non so, ma è impressionante il quadro di tante macchine allineate, che fremono, pronte per balzare nel cielo per poi piombare sopra una preda lontana, sopra

una preda che non vedono, che non sentono, ma che esiste.

Stavolta però le macchine compiranno una missione nuova, un'opera inconsueta. Non saranno macchine di offesa, stavolta saranno un mezzo, un intermediario ed invece di rovesciare uragani di ferro e di fuoco su qualche obiettivo designato, adatteranno lievemente sul suolo ostile i piccoli uomini, gli uomini della terra, che poi compiranno sulla superficie la loro missione.

Già le prime squadriglie sono partite, ed altre partono regolarmente. Ora è la volta della mia squadriglia, ora è la volta del mio apparecchio. I motori tormentano le cavità auricolari ed i granatieri sono scomparsi nella pancia dell'apparecchio: sembra impossibile che una fusoliera possa contenere tanti uomini, e che uomini!... Anche qui c'è stata la sorpresa: si speravano dei normali soldati ed invece tutti pezzi d'uomini della statura di metri 1,80 e del peso di 85 chilogrammi, armati poi completamente, anche di mitragliatrici! Comunque, anche l'ultimo decimetro cubo di capienza è sfruttato e tutti possono sistemarsi alla meno peggio.

L'apparecchio del capo pattuglia s'è mosso, anche il mio si muove; sembra pigro il buon bestione, ma caracolla volentieri sul fondo erboso del campo e costì si arriva rullando sulla linea di partenza. La bandiera di segnalazione si abbassa, da pieno gas ai motori, ed i cilindri, attraverso le valvole di aspirazione, inghiottono litri e litri di miscela detonante. Il bestione si muove, corre, sobbalza; ha ragione anche lui, poveretto, è caricato troppo, abbiamo abusato della sua bontà; il carico che porta è di molto superiore a quello normale ed egli mi dà l'impressione d'uno di quegli elefanti che nei parchi dei circhi equestri portano a passeggio i bambini sul groppone, e che talvolta vengono impiegati per fatiche più rudi; mi sembra di indovinare nel mio apparecchio lo sguardo intelligente e sorpreso dei pachidermi quando debbono spingere qualche pesantissimo carro-serraglio, ed anche lui, il mio apparecchio, come l'elefante, sembra perplesso, ma si sforza e solleva tutto il suo carico.

I motori fumano un po', c'è qualche residuo di grasso che si frigge sulle teste roventi dei cilindri.

L'aria è mossa, c'è «ballo» e l'ascesa è faticosa, ma piano piano, la lancetta dell'altimetro gira. Si sale, si sale impercettibilmente ed indovino l'emozione attonita dei granatieri, qualcuno dei quali vola per la prima volta: dentro alla fusoliera, diventata tanto angusta, c'è poca visibilità, fa caldo e l'apparecchio danza nell'atmosfera già riscaldata. E' il sole, il solito birbone, che si diverte a riscaldare la terra a suo capriccio, a suo piacimento, e genera una miriade di correnti ascensionali di vento deboli e forti. Il capo pattuglia s'è assestato nella rotta e continua a salire, a salire, per trovare l'atmosfera calma ed il fresco che refrigeri un po' i motori ed anche noi.

La Puglia feconda scivola sotto le ali ed ecco finalmente l'azzurro del mare che si staglia sulla linea capricciosa della costa. Ecco Brindisi col suo porto naturale affollato di navigli di ogni specie, d'ogni dimensione. Ormai siamo a 2000 metri, siamo sul mare, l'atmosfera è calma e fresca. Non un alito immenso sottostante che è abbagliato dalle luccesche ed infinite increspature spumeggianti di tenui onde. A bordo, tutto bene. Sono perfetti, cronometrici

questi meravigliosi, autarchici motori, frutto della intelligente ed insuperabile industria italiana. Sembra di essere fermi sopra l'immensità azzurra ed uniforme. Parecchie migliaia di metri sopra di noi, strati di cirri in compagini disordinate galleggiano in un altro mare inondato di luce, più levigato e meno vivace del mare sottostante.

Mi volgo indietro, mi volgo ai miei passeggeri ed un odore di ottimo vino perviene inconfondibilmente alle mie narici: la bacchica fragranza supera l'odore caratteristico, eterno, dell'olio di ricino lubrificante mescolato all'aroma della benzina. Sempre allegri i nostri soldati, i soldati d'Italia, sempre allegri questi veterani e dove ci sono stellette, c'è sempre l'inseparabile fascino di vino per essere succhiato in qualsiasi momento, in terra, in cielo, in mare, dappertutto dove c'è da abbracciare un fucile.

Un caporale, a colpi di gomito si fa largo fra i commilitoni, viene fino al posto di pilotaggio, brandendo ed agitando un fiasco: vuole che anch'io beva; ma con un gesto delle dita, con la mimica tanto abituale a chi vola, gli faccio capire che non posso bere, che sono astemio, che ho la macchina nelle mani e quindi: massima lucidità di mente! Comprendo il suo disappunto, ma si consola subito alzando il fiasco per bere a garganella; mi viene la tentazione di dare un colpo al volantino, di farlo traballare, ma non voglio togliermi questa consolazione.

Ed intanto l'isola di Saseno, come il dorso grigio-oscuro d'un cetaceo, emerge dal mare e nella foschia azzurrina dell'orizzonte si intravedono il golfo di Valona e la costa albanese. Inavvertitamente un sospiro di sollievo solleva il petto: non è paura, non è debolezza, ma preoccupa sempre il volo in mare aperto, specialmente in queste condizioni di carico.

I granatieri si passano la voce, a turno guardano dai rotondi e piccoli finestri della fusoliera e dalla loro espressione indovino la parola che affiora su tutte le labbra: terra, terra!

La bassa costa albanese, tutta paludi ed acquitrini, tutta foci ad estuario di fiumicciattoli fangosi, mi fa pensare alle nostre miracolose bonifiche e già sogno un altro agro romano redento. Chissà, un presentimento sicuro e certo mi dice che su questa costa, fra non molto, sorgeranno ridenti e laboriose cittadine: l'Italia fascista vi porterà la sua civiltà benefica ed umana.

Si sorvola il capo Gagji e si sbocca sul cielo del golfo di Durazzo. Alcune unità pesanti e leggere della nostra Marina incrociano sulle acque di Durazzo e le scie si intrecciano in armoniose e spumeggianti volute che risaltano nella brillante e cupa azzurrità del mare.

Si entra decisi nel cielo albanese e l'uniformità del mare lascia il posto

alla terra rossiccia ed avvallata. Ormai Tirana è vicinissima: ancora pochi minuti. Il cielo è popolato da tanti puntini neri che fanno a ritroso di già la nostra strada: sembra corrano molto di più di noi, sono più leggeri i furboni, hanno già scaricato i loro passeggeri!

Il monte Daitit è coperto di neve, sappiamo che ai suoi piedi, come in un nido verde, si adagia Tirana ed infatti, sorvolate le ultime collinette, mentre il cielo si popola sempre più di alti, si vede Tirana ed il suo campo.

Una pattuglia di apparecchi da caccia si avvicina, ci gira intorno quasi giocando e, sotto, decine di apparecchi atterrano e partono in quello spiazzo erboso contrassegnato dai noti T e pettini di atterraggio in calcestruzzo.

Gli aeroplani sembrano tante api che vadano a succhiare il nettare allo stesso fiore.

Sopra il campo si giostra un po', si gira continuamente, continuamente perdendo quota, quasi seguendo una invisibile scala a chiodo e giungo all'atterraggio.

Sono sorpreso di trovarmi solo all'atterraggio: tanti aeroplani erano in volo, tanti atterravano, tanti decollavano ed ora il campo è libero solo per me.

La manovra d'insieme è così bene congegnata, i tempi sono stati osservati tanto cronometricamente che non c'è nessun intralcio, nessuna confusione.

Tocco le ruote sul prato; freno; giro; e davanti ai due capannoni i granatieri, dopo un saluto furtivo con gli occhi, scaricano zaini, mitragliatrici, moschetti e scendono tutti. Il motorista chiude la porta, giro l'apparecchio e via nuovamente con le manette in tasca. Nel cielo raggiungo la mia formazione e tranquillamente si segue la via del ritorno.

Un po' stanchi, ma felici!

Il motorista osserva la temperatura dell'olio, aziona i misuratori della benzina e poi, soddisfatto, si siede finalmente.

Tutto bene. Il cielo è bello, il mare è bello, la vita così vissuta è bella: tutto sembra bello! Vorrei abbracciare l'apparecchio ed una gioia sconfinata vorrebbe erompere, vorrebbe farmi compiere nel cielo qualche capriola. Ma il mio bestione alato, il mio umile e paziente aeroplano non vuole assolutamente: è grave, è serio, lui: «Certe cose — sembra voglia dirmi — bisogna lasciarle ai più giovanili e snelli aeroplani da caccia!».

Mentre penso che nella storia della guerra questo è il primo sbarco aereo di truppe completamente armate; mentre penso allo sbalordimento che proverebbero Alessandro, Cesare, e forse anche lo stesso Napoleone, se avessero potuto assistere a questa missione, uno stimolo fra il noioso ed il piacevole mi dà la sensazione d'uno strano vuoto torricelliano nello stomaco e penso con beatitudine (ah! la nostra materialità!) alla mensa che oltre il mare ci attende.

LIBERO BIASINI



corsa montati a sbalzo sul lungherone anteriore. All'estremità di ogni ammortizzatore è montata una forcella in lamiera di duraluminio, che porta una ruota munita di pneumatici a media pressione. Il tubo è carenato.

Dimensioni, pesi e caratteristiche: apertura alare m. 11,20; lunghezza metri 7,69; altezza m. 2,10; superficie portante mq. 18; peso a vuoto kg. 635; carico utile kg. 300; peso totale kg. 935; carico superficiale kg-mq. 52; potenza superficiale CV-mq. 7,22; velocità massima km-h. 230; velocità di crociera km-h. 200; velocità di atterraggio km-h. 70; velocità di minima potenza a b. q. km-h. 82; salita a pieno carico a 4000 m. in 24'; spazio di distacco metri 130; spazio di atterraggio (a partire da un ostacolo alto m. 8) m. 150; consumo orario di benzina alla velocità di crociera kg. 19; quota di tangenza teorica m. 5000; autonomia pratica ore 4,30; coefficiente di robustezza $2n = 7$.

A. M.

CRONACA BREVE

L'AEROPILANO SOVIETICO «Moskva», con a bordo il generale Kokkinaki ed il comandante Gordienko, partito il 28 aprile da Mosca per raggiungere Nuova York senza scalo, è stato costretto ad atterrare in piena notte sull'isola di Misou, nel Golfo di San Lorenzo, dopo aver sorvolato la Finlandia, lo Oceano Artico, l'Islanda e l'Oceano Atlantico. Nell'atterraggio, dovuto a cattivo funzionamento dei motori, l'apparecchio è rimasto danneggiato e l'equipaggio ferito. L'incidente è avvenuto a 1600 chilometri dalla meta. Il «Moskva» aveva percorso 7000 chilometri in 24 ore.

L'AVIATORE FRANCESE Gilbert Denis, partito il 29 aprile da Parigi per tentare di raggiungere Saigon, nell'Indocina, a tempo di primato, ha dovuto interrompere il viaggio nel tratto Karacal-Calcutta. Denis pilotava un monoplano «Caudron Simouns» da 220 cavalli, e sperava di raggiungere la meta in meno di 50 ore. Il primato Parigi-Indocina appartiene a Japy con 50 ore e 59 minuti, del novembre 1936.

QUEST'ANNO il Giro aereo della Germania non avrà luogo e verrà sostituito da quattro gare aeree distinte ed organizzate dal Corpo Aereo Nazionale socialista. Le prime due gare saranno del voli costieri, rispettivamente sul Mar del Nord e sul Baltico; le altre due consideranno in un volo a semicerchio sulla Germania Nord-Orientale ed in un altro sulla Germania occidentale.

IL CAPITANO TEDESCO Brantigan, a bordo di un allante biposto, ha battuto il primato mondiale di distanza per allanti, volando da Chemnitz a Vienna e coprendo i 962 km. del percorso in 8 ore e 30 primi.

UN AEROPILANO TEDESCO ha stabilito il nuovo primato internazionale di velocità su 1000 chilometri per aeroplani da turismo di due litri di cilindrata, volando sul tratto Bremen-Schwesin a 187,78 chilometri orari; il precedente primato era di 170 chilometri orari.

IL TRIMOTORE «JUNKERS 52» della Compagnia

aerea tedesca «Lufthansa», con a bordo i piloti barone von Gablenz e capitano Helm, un radiotelegrafista ed un motore, ha battuto il volo di ritorno dall'Aeroporto di Tempelhof (Berlino) con meta Tokio, è arrivato felicemente in questa città il giorno 4 maggio. Si è trattato di un volo sperimentale per l'aviazione Berlino-Tokio, da tempo progettata. L'apparecchio compie il volo di ritorno dello stesso percorso dell'andata, e cioè facendo tappa a Belgrado, Atene, Beyrouth, Baedaa, Bessora, Karacal, Calcutta, Hanoi e Hong Kong.

L'ALA TEDESCA ha riportato un'altra grande vittoria con un apparecchio da caccia tipo «Messerschmitt». L'aviatore Fritz Wendel, di 24 anni, del reparto sperimentale delle officine aeronautiche di Augusta, ha battuto il primato mondiale di velocità assoluta, raggiungendo sul percorso prescritto dai regolamenti internazionali una media di chilometri orari 755,110. Il primato precedente era detenuto dal capitano Dieterle che poche settimane fa con un «caccia» Heinkel 112 V. aveva raggiunto la velocità di chilometri orari 746,600.

SULLA LINEA CIVILE Alessandria d'Egitto-Southampton il grande apparecchio «Caudron» della Società «Imperial Airways» ha stabilito un nuovo primato, effettuando il percorso di 2400 miglia in 16 ore e 52 minuti ad una media di 170 miglia orarie, con dieci passeggeri e due tonnellate di posta, dopo aver fatto le fermate regolamentari di Atene, Brindisi, Roma e Marsiglia.

DAL GENNAIO all'ottobre del 1938 il servizio postale aereo tedesco ha trasportato 400.000 kg. di lettere, 150.000 kg. di pacchi, 460.000 kg. di giornali, con un complessivo quindi di kg. 1.010.000.

ALCUNI GIORNALI INGLESI hanno pubblicato la notizia, sulla cui attendibilità si hanno forti dubbi, che la «Consolidated Aircraft Corporation» starebbe segretamente costruendo a San Diego di California un nuovo grande idrovolante con un'autonomia di volo di 19.000 chilometri; esso avrebbe due motori da 2500 c.v., a 18 cilindri radiali, peso a pieno carico kg. 22.600, senza carico kg. 9.070, velocità massima 570 chilometri all'ora, velocità di crociera 450 km. all'ora. Se questi dati corrispondono alla realtà, il nuovo apparecchio potrebbe raggiungere qualsiasi punto del mondo, da qualsiasi posizione, senza scalo.

DURANTE la settimana dal 27 marzo al 2 aprile u. s. sono partiti dall'aeroporto di Le Bourget 178 apparecchi con un totale di 1244 passeggeri, kg. 21.982 di merci, kg. 9161 di posta; ne sono arrivati 176 con 1207 passeggeri, kg. 29.011 di merci, kg. 8.870 di posta.

IL SERVIZIO DELLE FORESTE, negli Stati Uniti ha recentemente acquistato un apparecchio speciale detto «Simons Reliant» per eseguire interessanti esperienze di spegnimento di incendi nelle foreste. Nel fondo dell'fusoliera si trova una grande botola, attraverso la quale un complesso congegno lascia cadere le sostanze chimiche estinguenti. Vi è anche un sistema speciale di punteria che tiene conto del vento e degli altri ostacoli che possono ritardare l'operazione.

ni a scatola collegati da centine costruite in tre pezzi. Il rivestimento nella zona compresa fra il bordo di attacco ed il lungherone posteriore è in compensato di betulla intelato ed ha funzione resistente; è in tela nella zona compresa fra il lungherone posteriore ed il bordo di uscita.

Gli impennaggi sono strutturalmente simili all'ala. Le parti mobili sono rivestite in tela, quelle fisse in compensato intelato. Il piano fisso non è regolabile, i piani mobili sono muniti di deflettori regolabili a terra. La fusoliera ha forma di buona penetrazione ed è costituita da quattro lungheroni in spruce collegati da ordinate. Il rivestimento è in compensato di betulla intelato. Nella parte anteriore, fra i due lungheroni dell'ala, sono sistemati i due seggiolini affiancati, dietro ai quali si trova un ampio bagagliaio. L'accesso in cabina avviene attraverso a due grandi porte sganciabili in volo. In corrispondenza dei posti di pilotaggio, la parte superiore della cabina è vetrata con trasparente Rhodoic. I comandi sono doppi e non disinnestabili. Le trasmissioni sono costruite da cavi di acciaio. Il comando degli alettoni è differenziale. L'elica è bipala in legno. Il carrello è costituito da due ammortizzatori oleoelastici di 200 mm. di

Si è discusso, forse troppo, sulle caratteristiche che si dovrebbero richiedere ad un apparecchio da turismo alla portata del pilota normale. Chi ha espresso l'opinione che bastano quaranta cavallini a condurre a spasso due persone per i cieli d'Italia e c'è chi, invece, dice che a lui bastano appena duecento poderosi cavalli per sentirsi veramente sicuro di volare con qualsiasi tempo, in qualsiasi zona.

Naturalmente la giusta via sta nel mezzo di questi desideri e una ditta italiana ha avuto la felice idea di realizzare un apparecchio, che senza dare torto ai primi, soddisfacesse le esigenze dei secondi, ossia degli incontentabili.

Il «Saiman 202», che è stato per la prima volta presentato in gara al Raduno Aereo del Littorio svoltosi lo scorso anno a Rimini e a Venezia, è infatti realizzato per dare al turista la comodità, la sicurezza e la rapidità di un moderno velivolo con caratteristiche di volo e di maneggevolezza tali, da poter essere usato normalmente anche da piloti dilettanti.

La comoda cabina di pilotaggio è sistemata come una automobile: cruscotto rifinito e razionale, volantini di manovra infissi alla parete orizzontale e non sul pavimento, onde permettere ai piloti di potersi muovere agevolmente in cabina, posti spaziosi affiancati, visibilità eccellente da tutti i lati; ampio bagagliaio per la sistemazione di grosse valigie, indispensabili al turista internazionale di classe.

Il «Saiman 202» può trasportare in cinque ore due persone ed il loro bagaglio a mille chilometri di distanza, consumando meno di cento chili di benzina; quasi, ossia, quanto una vettura utilitaria. Decolla a pieno carico in 130 metri, sale a mille metri in quattro minuti ed atterra a velocità ridotta anche in campi di dimensioni minime.

L'ampia superficie portante, la facilità di decollo e di salita, la semplicità di ispezione e di manutenzione rendono questo apparecchio molto adatto all'impiego nei climi ed altitudini tropicali, perciò utilissimo per chi debba volare nelle nostre terre dell'Impero.

Monoplano ad ala bassa, è munito di motore «Alfa Romeo 110» da 120 cavalli. L'ala è costituita da una parte centrale solidale colla fusoliera e da due semiali ad essa collegate da attacchi in acciaio. Le semiali hanno forma trapezoidale in pianta. Il profilo è del tipo biconvesso disimmetrico a piccolissimo spostamento del centro di pressione. Il bordo d'uscita nella parte compresa fra gli alettoni è occupato da flaps a fessura comandati meccanicamente. La struttura si compone di due lunghero-

Il «Saiman 202» con il quale De Bernardi si presentò al Raduno del Littorio dello scorso anno



UN NEMICO: il GHIACCIO

A mano a mano che la tecnica aviatrice apre, con progresso incessante, sempre più vaste possibilità alla navigazione aerea, nuovi difficili problemi si impongono, nuove aspre difficoltà si frappongono a rendere arduo il cammino fatale dell'uomo verso le più alte conquiste nel mondo della materia.

Così, quando la progredita tecnica del volo strumentale e radioausiliato e la migliorata efficienza aerodinamica delle macchine aeree, hanno consentito l'effettuazione della navigazione nelle nubi, un nuovo grave pericolo si è presentato, richiedendo per il suo superamento gli sforzi intelligenti e concordi degli aviatori — tecnici e piloti — e dei meteorologi.

Intendiamo parlare della formazione di ghiaccio sui velivoli in volo.

Le formazioni di ghiaccio si verificano per lo più volando in mezzo a quelle nubi determinate da incontri di strati di aria calda con strati di aria fredda, in particolari condizioni di temperatura, umidità e turbolenza.

Le nubi che presentano in proposito maggior pericolo sono quelle di tipo stratificato, quali gli alto-strati, i nimbostati, gli strato-cumuli.

Più favorevoli per la formazione di ghiaccio sono le temperature intorno allo zero, entro limiti generalmente compresi tra circa 10° sotto zero e circa 4° sopra zero.

In corrispondenza delle catene montuose le formazioni di ghiaccio hanno luogo più frequentemente, per causa delle turbolente mescolanze di aria, con conseguenti, possibili inversioni di temperatura, che sono prodotte dalle irregolarità orografiche.

A seconda delle condizioni momentanee di ambiente, variano la entità e la natura del ghiaccio in formazione.

Il ghiaccio può essere di tipo trasparente formante pellicole di limitato spessore, oppure granuloso opaco accumulantesi in considerevole quantità, oppure bianco cristallino di grande coesione.

Esso si deposita prevalentemente sulle parti del velivolo esposte frontalmente al moto, quali il bordo d'attacco delle ali e dei piani di coda, il bordo anteriore dei montanti, ecc.

Ma si possono avere formazioni di ghiaccio anche su qualsiasi altra parte del velivolo, come sulle eliche, nelle prese d'aria dei carburatori, nelle prese d'aria per gli indicatori di velocità, ecc.

Il pericolo generale presentato dal ghiaccio è costituito sia dall'appesantimento, sia dalla diminuzione della efficienza aerodinamica del velivolo conseguente alla variazione di profilo e di forma che gli strati di ghiaccio determinano. Per tutte e due le ragioni si verifica un repentino squilibrio nell'assetto della macchina aerea, con la impossibilità da parte del pilota di governare la macchina stessa.

In particolare le formazioni di ghiaccio sull'elica risultano pericolose anche per il fatto che parziali sfaldamenti danno luogo a squilibri sulle pale e quindi a fortissime vibrazioni.

Le formazioni di ghiaccio nelle prese dei carburatori sono pure gravissime, in quanto possono provocare sensibili diminuzioni della potenza del motore, fino al completo arresto.

Dopo aver accennato alle condizioni in cui si verifica il fenomeno, e ai gravi inconvenienti che esso comporta, vediamo brevemente cosa si fa per evitare ai pericoli della formazione di ghiaccio in volo.

Un primo provvedimento può essere quello di « girare l'ostacolo » evitando,

con una opportuna condotta della navigazione, di attraversare le zone dove si prevede probabile il temuto fenomeno.

E qui bisogna affidarsi alla scienza meteorologica che, con la vasta organizzazione di stazioni di osservazione, attraverso lo studio delle carte sinottiche (rappresentanti le condizioni del tempo in un dato momento e le tendenze di variazione), può dare efficace assistenza al pilota, indicandogli le località e le quote che in un determinato lasso di tempo risultano pericolose ai fini della formazione di ghiaccio.

In tal caso il pilota può evitare le zone suddette, deviando dalla rotta o aggirandole verticalmente (le quote più pericolose generalmente non superano i 4000 metri e d'inverno si abbassano intorno ai 1500 metri).

Per cercare di impedire l'adesione del ghiaccio sulle parti del velivolo, o per scrostare gli strati che si siano formati, sono stati escogitati vari sistemi di natura chimica, termica e meccanica.

Un rimedio di natura chimica consiste nello spalmare le parti più soggette alla formazione di ghiaccio con sostanze costituite da miscele a basso punto di congelamento a base di alcool e di glicol etilene.

Tale rimedio presenta l'inconveniente che le miscele suddette sono solubili in acqua: si corre quindi il rischio di vedersene asportate dalla pioggia — che eventualmente investe il velivolo in volo — senza che esse possano più esplicare la loro funzione antighiaccio.

Allora si è pensato di applicare alle parti da proteggere uno speciale rivestimento poroso, in cui viene immesso il liquido anticongelante solo al momento opportuno, a comando del pilota.

Un rimedio di natura termica — che dovrebbe essere il più efficace, almeno teoricamente, ma comporta difficoltà di realizzazione pratica — consiste nel riscaldamento delle parti principali del velivolo (bordo anteriore delle ali e impennaggi) con tubazioni che ricevono il calore dal gas di scarico.

Il riscaldamento con resistenze elettriche, non possibile per le parti suddette causa il forte dispendio di energia che comporterebbe, è già correntemente adottato per alcune parti minori, come la presa dell'indicatore di velocità.

Infine un rimedio di natura mecca-

nica è il sistema Goodrich. Si tratta di una copertura di gomma che contiene dei tubicini, pure di gomma, che possono essere gonfiati e sgonfiati di aria per mezzo di una piccola pompa pneumatica manovrata dal pilota. Si producono così degli impulsi atti a rompere, a scrostare gli strati di ghiaccio a mano a mano che essi si formano. Questo sistema comporta l'inconveniente dell'appesantimento e della deformazione dell'ala nelle parti dove sono sistemati i tubicini.

DIEL



"GIORNALE DI BORDO"
DI C. COLOMBO "

Questo interessantissimo libro edito da Bompiani, stando nella nostra mente le immagini delle terribili angosce degli eroi che per primi, usando tre fragili legni di piccole dimensioni e di poca solidità, unirono l'Europa al Nuovo Mondo, con un viaggio che rimase nella storia, più che come leggenda, come un miracolo, sembra voler rendere un devoto omaggio alla memoria di tutti coloro che, più tardi, si vollero cimentare nell'impresa di trasvolare l'Atlantico. Della meravigliosa impresa, Colombo non fu soltanto il protagonista, ma lo storico; uno storico straordinariamente schietto, obiettivo, realistico. Egli comunica al lettore quel fremito di mistero, di attesa, di speranza dal quale furono prestati e i centoventi argonauti che lo accompagnarono nell'epico viaggio. E di-



fatti il lettore va con lui, attraverso l'immensità paurosa dell'Oceano, con l'animo stretto dall'angoscia dell'ignoto, sino alla terra, bella e pingue come un paradiso terrestre, salutata al suo apparire da un urlo di liberazione e di stupore.

VISIBILITA' SUGLI ALIANTI

Il numero de Le vie dell'aria uscito in data 14 maggio pubblica un lungo articolo di Laurin, nel quale il giovane volovelista, già noto ai lettori del settimanale per i suoi studi relativi al problema del volo silenzioso in Italia, attacca una questione di notevole importanza per il perfezionamento del volo a vela: quella del volo alla cieca con alianti. Come giustamente osserva Laurin, se si vogliono voli di notevole durata, si deve esser pronti ad affrontare certe situazioni che fino ad oggi erano state poco considerate; quella, per esempio, del volo alla cieca per essere il velivolo penetrato in banchi di nebbia o di nubi, o per essere sopraggiunta la notte. L'argomento, oggi che il volo a vela ha raggiunto un grado di perfezione che solo pochi anni fa non avremmo supposto si potesse ottenere così presto, si presenta anche all'occhio del profano interessantissimo. Laurin si ripromette di continuare nei prossimi numeri il suo importante esame su questa impellente necessità.

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10668
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE TERZA

I «cacciatori»

I.

Il Sagittario alato

(Continuazione dal numero precedente)

I. - Il destino che irride — Sognare la lotta, l'azione, la battaglia, ed essere inchiodato nell'inazione, nell'immobilità: questo è, talvolta, il destino dei tori.

Ma questo destino serve a ritemperare la volontà, a rinsaldare la fede, a rendere più diritta e ferma ed invincibile la volontà di osare, dopo

Così per Francesco Baracca. Sottotenente del Piemonte Reale, in distacco a Rieti, aveva visto nell'ottobre del 1911, con occhi ardenti di commovente, d'invidia e di rimpianto, sfilare i fanti della Brigata Alpi che andavano verso i deserti della Libia. Oh, poteri seguire! Oh, essere fanti!...

Il destino lo aveva inchiodato in patria, lo aveva costretto all'inazione, mentre laggiù, sotto il sole sfolgorante, sulle sabbie argente, le bandiere sventolavano e l'urlo della mitragliera faceva rabbrivire le esili palme.

Nel 1912 si era presa una rivincita, La Patria chiedeva ai suoi figli, per la nascente armata del cielo, ed egli si era offerto.

A Reims, sui Nieuport e gli Hanriot, buffe gabbie volanti, l'aquila aveva messo le ali, ed aveva imparato a guardare diritto nel sole. Il sole della gloria.

Fino al maggio 1915 non è che un continuo perfezionarsi nel volo. A poco a poco tutti i segreti del capriccioso oceano d'aria che sostiene e tradisce vengono capiti dall'acume del volatore. Uomo e macchina, rapidamente si fondono in un tutto unico che pare animato dall'audacia dell'uno e della potenza dell'altra. All'incerto volatore di Reims, all'allievo-pilota della Malpensa, succede lentamente il Signore dell'azzurro, l'aquila invitta destinata a dominare i cieli della battaglia.

Quando la diana guerresca squilla dalle Alpi alle Isole, il cuore del valoroso sobbalza. Questa volta non c'è dubbio: si combatterà. L'attesa della destinazione è ansiosa. Si sognano scorribande sul nemico, bombardamenti, rappresaglie, vittorie...

Il destino irride e dispone: i piloti sono mandati in Francia, due giorni prima che scoppi la nostra guerra, perché si familiarizzino con i nuovi aeroplani destinati al nostro esercito.

Le prove si prolungano, danno delle giote, ma tengono lontani dalla guerra. Rammarrico a gioia. L'aquila che impara ad usare lo artigiano ed il rostri nei cieli di Francia, scrive:

«...Ho qualche rincrescimento per non essere stato in Italia i primi giorni della guerra, ma su quegli apparecchi... vi è assai poco da renderci utili...».

I giorni passano: l'aquila ha affinato gli artigli. Baracca è pilota da caccia sugli allora velocissimi bipiani Nieuport di 35 CV. E' richiamato in Italia. Si va verso la guerra, verso il combattimento e la gloria infine!...

No. Il destino ironico dispone altrimenti: il pilota, che non sogna altro che battaglie travolgenti nei luminosi cieli della Patria maciati dal fumo delle granate, è mandato al campo di Aviano presso Pordenone, molto lontano dal fronte. L'À non esiste la guerra. Si vola per alienarsi, per diporto!...

Sosta fremente, animata di tutte le ribellioni dell'impazienza, poi una nuova speranza: ci si avvicina al fronte, si va ad Udine.

Allora c'era la LVIII squadriglia Nieuport da caccia. Là si farà qualcosa, si vedrà infine il volto di questa guerra che dilania, alle frontiere, uomini e cose!

Ancora no: un ordine lega le aquile al nido, un ordine che pare una beffa per lo slancio generoso dei «cacciatori» che non hanno ancora visto, sulla loro rotta, una sola croce nera!

L'LVIII squadriglia è destinata alla difesa della città, soltanto alla difesa della città: i suoi apparecchi non devono, per nessuna ragione, allontanarsi da Udine.

Il «cacciatore» fremente guarda in alto, nel cielo che il suo occhio è ormai abituato a scrutare profondamente, e sogna. Ai di là della lontananza azzurra gli apparecchi dalle croci nere volano, mitragliano, offendono. Sull'Isonzo e sul Carso si potrebbe combattere, ed invece bisogna aspettare nel cielo di Udine.

Tantalo ha provato per primo questa sofferenza

II. - L'arma che tradisce — Ma i nemici tentano anche il cielo di Udine. Essi vengono, dunque, e le battaglie sognate ci saranno!

Sorvegliare il cielo è necessario! Giornalmente ore ed ore di volo sulla città, sulla zona vicina, facendo la spola fra Campoformido ed Udine.

Nulla! L'attesa è lunca, snervante, ma infine... Sette settembre 1915, ore dieci del mattino, il «cacciatore» pattugliando su Udine vede improvvisamente fiorire verso Palmanova una volata di scoppi. Sono le granate e gli shrapnell della difesa antiaerea. «Qualcuno» ha tentato di passare!...

«Qualcuno»? Il pilota vira e vola verso Palmanova. L'occhio febbrile scruta impaziente il cielo infinito. Ecco, laggiù, un piccolo «T» nero contro lo sfondo chiaro: è «lui!»... Viene su Udine!...

L'aviatore «tira» e s'innalza. A 2200 metri di quota i due apparecchi s'incrociano: l'Austriaco è più alto di 300 metri, e non vede. Trepidando per quel battesimo di guerra, il «cacciatore» s'impenna e apre il fuoco. La mitragliatrice spara... ma solo due o tre colpi!...

Tremando di rabbia, il pilota vira, ritorna alla carica, ritenta. La mitragliatrice beffarda ripete lo schermo, lo ripete per tre volte, fino a che la mano impaziente del «cacciatore» tormentandone invano l'otturatore, non la fa incantare definitivamente.

L'Austriaco non ha visto o, forse, disarmato, non ha potuto ribattere. L'apparecchio crociato vola su Udine, ritorna, s'allontana verso Gradisca, seguito da quello tricolore nel quale il pilota brucia di rabbia e di dolore!...

A un'altra volta! Ma intanto queste mitragliatrici nuove bisognerebbe conoscerle meglio e, anche, installarle razionalmente a bordo, che volare e sparare diventa un pericoloso gioco acrobatico...

Tredici settembre 1915. Un Austriaco appare d'improvviso nel cielo volando verso Codroipo. Tutti i «cacciatori» del campo si levano in volo per pescarlo. Non se la caverà facilmente.

Il cielo è pieno di nuvolette di fumo: granate e shrapnell allargano dovunque i loro rosari mortali.

I «cacciatori» scendono rapidamente. Baracca è il più vicino: attaccherà. Il nemico si avvede della manovra e tenta sfuggire il contatto, ma il «cacciatore» è tenace. Salgono, scendono, s'ineguano per

le altezze in una schermaglia serrata ed acanita.

Sono a soli cinquanta metri di distanza. L'Austriaco vira, e il suo osservatore, ritto al suo posto, si volta indietro e spara. Il «cacciatore» vede nettamente i lampi dell'arma e sente i colpi sibilare vicinissimi. Vuol rispondere e preme lo scatto della sua arma.

Partono pochi colpi, poi la maledetta arma, malida compagna, si incanta, come l'altra volta! Invano l'aviatore tormenta l'otturatore e lotta rabbiosamente col meccanismo: i colpi non partono più.

Intanto l'Austriaco seguita a sparare. Baracca butta giù l'apparecchio, scende a poco e s'allontana.

«...se non facevo presto mi faceva la peggio: ma a quest'altra!».

«Gli altri «cacciatori» braccano l'Austriaco, ancora, che sfugge anche ad essi. Disdetta! Disdetta!».

«Ho rischiato, non l'ho buttato giù; ma quello avrà passato un grande spavento e non verrà più, e nemmeno gli altri, perché sanno che qui vi sono dei piloti che vanno a spararsi contro a cinquanta metri!...».

L'apparecchio porta i segni del battesimo: cinque fori di pallottole.

Quanto durerà? Quando finirà questo esercizio da territoriale? attorno ad Udine?

Il 20 novembre era una vera battaglia aerea nel cielo di Udine; gli Austriaci sono venuti in forze sulla città per bombardarla, ed i «cacciatori», non avvertiti a tempo, non possono impedire l'azione. Non resta loro che accanirsi all'inseguimento.

Baracca inseguì uno dei nero-crociati, sparandogli contro furiosamente; ma la distanza è grande e non colpisce. Ricarica, lo accosta, spara, e... la mitragliatrice tradisce!...

Insegue ancora, sperando che l'arma si ricreda e torni all'obbedienza, tirando furiosamente l'otturatore, tormentando il nastro, ma la macchina resta muta.

Bisogna tornare. Sotto, Gorizia è in fiamme: un palazzo di Udine brucia... E la mitragliatrice che, al momento buono, tradisce!...

«Il mio motorista Scanavino si è ferito al piede maneggiando la Mauser... E' l'unica vittima, forse, che ha fatto la squadriglia da caccia in cinque mesi di guerra». L'ironia è amara.

Ma il destino deve cambiare.

III. - Vittoria — Ed è cambiato! Il 7 aprile 1916, dopo quasi un anno dall'inizio delle ostilità, la Vittoria sorride affine al tenace scordatore del cielo.

La notte è tutta una fantastica festa di fuochi, ma sono fuochi di morte. Nel cielo, fra le tenebre, il rombo dei motori tradisce la presenza degli Austriaci. L'artiglieria spara furiosamente, e costella l'atmosfera di rosse coccarde di fuoco e bianche corone di fumo.

Al campo dei «caccia» si aspetta fremendo l'ordine di partenza.

Prima delle cinque, alle prime luci dell'alba, tutti i «cacciatori» partono. E' uno sciamare di ali rombanti, che si disperdono nel cielo in cerca del nemico. E' uno stormo di aquile che vola e scruta pronto ad artigliare la preda.

Dall'alto si vede uscire il sole dietro i monti. L'alba, a 2000 metri d'altezza, immersa nel vento tumultuoso dell'elica e del vibrante frastuono del motore, richiama confusi mistici pensieri di pace. Ma quella è, invece, un'alba di battaglia.

Dopo mezz'ora di volo due aeroplani passano, altissimi, lontani, puntando su Gorizia. Baracca stima di poter attaccare il secondo, più lontano, la cui rotta potrà essere incrociata.

Gira, largo verso il Torre e manovra per tagliargli la strada.

L'avvicinamento dura alcuni minuti, minuti di intensa emozione e di attesa spasmodica.

Il piccolo Nieuport da 170 CV, incrocia il nemico, un Aviatik biposto, con 600 metri di quota in meno. E' il momento di mettersi in caccia.

Una virata, i due corrono, l'uno sopra l'altro sotto. Le loro velocità sono quasi uguali.

Come accostarsi? Per guadagnare quota il «cacciatore» vede aumentare la distanza e d'altronde avvicinarsi, restando di sotto è inutile.

Lentamente, pazientemente, dosando le impennate in modo da non restare troppo indietro, il «cacciatore» si avvicina. Intanto l'osservatore tenta «decepire» con la mitragliatrice, e bisogna impegnare un tiro preciso.

(Continua)

A. SILVESTRI

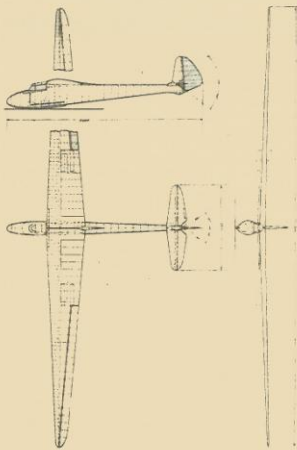


Il «Nieuport» di 35 CV con il quale Baracca iniziò la sua vita di «cacciatore»



nel mondo del volo silenzioso

IL "DFS WEIHE"



Il «DFS Weihe» venne costruito secondo un progetto di Hans Jakobs della Deutsche Forschungsanstalt fuer Segelflug (Istituto tedesco di ricerche per il volo a vela) ed alcuni esemplari vennero già presentati nell'ultima gara Rhoen. Nel gennaio 1939 la Schweyer ha iniziato la costruzione in serie di questo tipo.

Il «Weihe» è un velivolo ad ala alta a sbalzo a forma di trapezio, con una apertura di 18 m. ed ideato per gare e formazioni a gruppi. Con una costruzione chiara e semplice ed un'ottima resa, il prezzo di questo apparecchio ha potuto essere tenuto molto basso.

L'ala è in due perni, a un longherone e col bordo d'attacco rigido. Le forze che tendono a far ruotare l'ala sono riportate sulla fusoliera per mezzo di un longherone a gancio che permette di risparmiare così l'usuale pesante attacco (fig. 1). Le cinghie inferiori vengono attaccate al tubo della fusoliera «b» con bulloni cilindrici diretti nei bossoli «a» (vedi fig. 4).

L'innesto di questi bulloni avviene contemporaneamente coi bulloni del longherone a nasello presso «c». Ambedue le coppie di bulloni a sinistra e a destra dello scafo giacciono su un asse. L'ala durante il montaggio può essere poggiata per terra e venire montata per mezzo dell'asta «d» e della leva «e». La figura 3 mostra le ali agganciate e le fenditure per la leva di montaggio. Le leve per il comando del timone di direzione «f» vengono unite colle aste «g» e l'asta delle valvole di freno «h» con la leva rispettiva alla superficie B.B. Nel sollevamento delle ali il chiavistello trasversale «l» s'inserisce nelle leve «k» ed unisce così i due alberi di torsione per il comando delle valvole di freno. Il bossolo superiore dell'ala viene poi inserito dall'alberello visibile in figura 2. Il montaggio può avvenire con pochi uomini ed in brevissimo tempo.

Per raggiungere una buona autonomia di volo in regime rapido è stato usato il profilo Goettingen 549 fino all'inizio del timone di direzione ed all'esterno il profilo Goettingen 676. Il

divaricamento aerodinamico importa 7° e la posizione V. 2.5°.

Per il volo nella stratosfera e per l'atterraggio sono applicati dei freni per il volo in picchiata DFS che limitano la velocità finale del volo in picchiata a 190 km. all'ora. La velocità di discesa nell'idroscivolo e coll'azione delle valvole di freno importa 5 m. per secondo.

La costruzione della fusoliera è normale. La vasca del paracadute è ribaltabile per rendere facile l'accesso al bugaglio. Si è provveduto agli spazi necessari per un serbatoio d'acqua con valvola di scarico per 40 l. Il vantaggio di questa zavorra per l'aumento di velocità a forti altezze è noto. L'impendaggio orizzontale, con stabilizzatore e timone, viene montato per mezzo di una vite ad alette accoppiando così il timone di quota e il timone di direzione comandato dal pilota.

Per ottenere buone caratteristiche di volo la fusoliera è stata costruita relativamente lunga. La stabilità è buona.

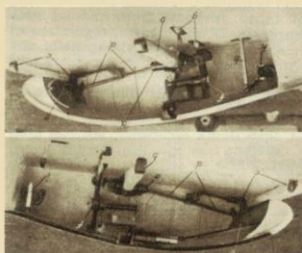
Dati tecnici: apertura alare 18 m.; superficie 18,2 m²; allungamento 1/18; carico alare senza zavorra 16,2 L kg. per m²; carico alare con zavorra 18,4 per m²; peso d'omologazione 140 kg. (massimo); peso totale con zavorra 335 kg.; velocità di discesa 0,58 m. per secondo (per calcolo); velocità minima 45 km. all'ora.

L'ala silenziosa in...

ITALIA. — L'asso dell'aviazione legionaria in Spagna Adriano Mantelli, notissimo pilota di velivoli senza motore, che anche recentemente ha dato prova di grande abilità pilotando gli apparecchi italiani costruiti per la partecipazione al concorso per il veleggiatore «Olimpia», è stato chiamato dal costruttore milanese Cattaneo per il collaudo dell'ultimo apparecchio da lui progettato: il «Cat 28». Mantelli è rimasto entusiasta del bel veleggiatore di Cattaneo, e questi è rimasto entusiasta del collaudatore. Speriamo che

da tale accordo e da simile comunione d'intenti nascano buoni risultati per il volo a vela italiano. Intanto Mantelli ha compiuto con il nuovo veleggiatore audaci ed interessanti acrobazie, sin dal primo volo.

Al campo torinese di Mirafiori è arrivato Guerrini con il «Condor». Il volovelista si fermerà un certo periodo



in questo campo, per studiare bene il comportamento del «Condor», con il quale intende, insieme a Casana con l'«Alcione», di compiere voli ragguardevoli.

A Novara si stanno preparando grandi cose. In base alle recenti disposizioni emanate dalla R.U.N.A., la Scuola che ha sede sul vasto campo di Cameri verrà classificata tra quelle di terzo grado. Questo vuol dire che gli allievi che prenderanno parte a quei corsi verranno allenati sino al volo rimorchiato. Intanto sono già stati ordinati diversi apparecchi e molto materiale, per creare l'attrezzatura adeguata.

INGHILTERRA. — Veniamo adesso a conoscenza di alcuni particolari del notevole volo compiuto il 22 aprile dal volovelista inglese Geoffrey Stephenson, con il quale il giovane pilota sorvolò la Manica. Di tale trasvolata, la prima dello stretto compiuta in aliante, noi abbiamo già dato succinta notizia alcuni numeri fa. Si deve anzitutto far notare che non era affatto intenzione dello Stephenson volare al disopra della Manica. Egli si era alzato dall'aeroporto di Drustahl per compiere un sem-

plice volo di distanza in direzione di Folkestone, quando, sorvolando questa città alla quota di 2000 metri, fu tentato di lanciarsi oltre la Manica, approfittando delle ottime condizioni meteorologiche. Tutto sembrava andare per il meglio, quando, in vista della costa francese nei pressi di Boulogne sur Mer, la corrente che lo sosteneva mancò all'improvviso, provocando l'immediata caduta del velivolo. Questo perdetto in pochi secondi alcune centinaia di metri, e già il pilota temeva una catastrofe, quando una nuova provvidenziale termica lo sorresse trasportandolo di nuovo ad una quota sufficiente perchè potesse raggiungere il territorio francese ad una quota di circa 1200 metri. Nonostante l'intervento del caso e della dea fortuna, il volo resta però sempre una bella affermazione inglese, e una notevole prova di abilità da parte dello Stephenson.

GERMANIA. — Il capitano Brauhigam, del Corpo Aereo Nazionale socialista, ha battuto il primato mondiale di distanza per allanti, percorrendo, con un apparecchio biposto, il tratto da Chemnitz a Vienna, di 362 chilometri, in 5 ore e 30 primi. Il bellissimo volo dimostra largamente la possibilità di compiere con apparecchi senza motore dei veri tragitti, anche di notevole distanza, atterrando regolarmente sul campo dove era stato fissato di atterrare. Questo del capitano tedesco Brauhigam è quindi un bellissimo primato, di notevole importanza per i problemi riguardanti l'impiego pratico del volo a vela. La distanza coperta dal Brauhigam è ragguardevole, e riveste un carattere speciale, se si considerino le accidentalità del terreno sparse lungo tutto il percorso, che non avrebbero permesso, in caso di atterraggio forzato, troppe possibilità.

AEROMODELLISTI

acquistate le

TAVOLE COSTRUTTIVE

Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchio «Kirby Kite» - L. 10.

Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio «Bellanca Folgore» - L. 10.

Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio «Nard 305» - L. 10.

Modello AP IV, veleggiatore - L. 10.

Modello AP V, a elastico, riprod. «Koohoven F. K. 55» - L. 10.

Modello AP VIII, a elastico, riprod. «Fokker G. I.» - L. 12.

Modello AP IX, veleggiatore, riprod. «Rheinland» - L. 12.

Modello AP X, veleggiatore, riprod. «Minitod» - L. 12.

Modello AP XI, a elastico, riproa. «Kienn K. L. 35» - L. 12.

Modello AP XII, a elastico, tandem «Schekak» - L. 12.

Modello AP XII, veleggiatore da gara «Anno XVI» - L. 12.

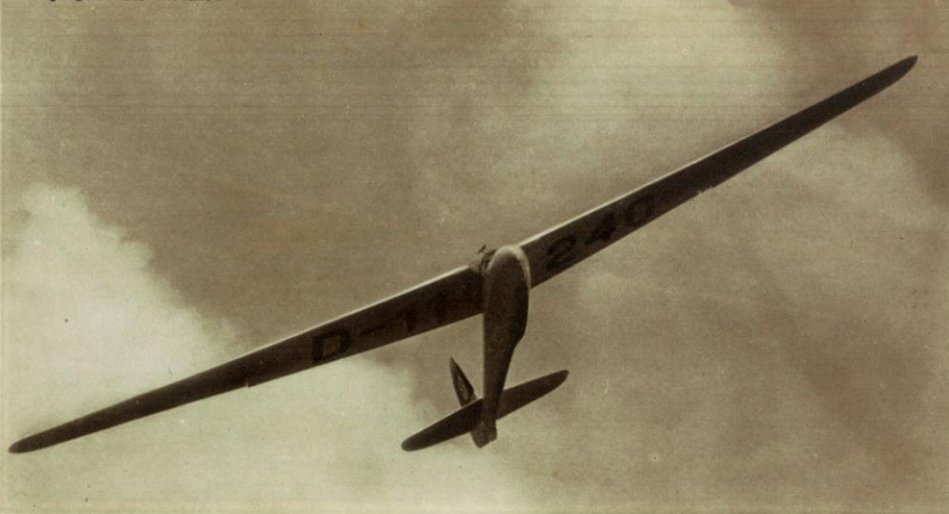
Modello AP XIV, riproduce il motore americano «Beachcraft» - L. 12.

Tavola AP XV, profili alari vari - L. 12.

Modello AP XVI, veleggiatore - L. 12.

Eseguite i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestati alla Editoriale Aeronautica - Roma.

L'olimpionico «Meise», derivato dal progetto del «Weihe»



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

(Continuazione dal numero precedente)

La camera di decompressione B è in comunicazione diretta con il motore. a mezzo del tubo i, il cui orifizio è posto anteriormente al pistone c, cioè tra il diaframma a ed il pistone.

Il materiale da usare per la costruzione del regolatore di pressione deve essere leggero e resistente. L'ottone è il più indicato, ad eccezione della molla che deve essere di filo d'acciaio, e che deve poter equilibrare la pressione esercitata sul pistone dall'aria del serbatoio con l'energia assorbita dal motore. Per esempio, se si vuol far funzionare il motore con una pressione costante di tre atmosfere, la molla dovrà essere tarata per tre atmosfere, ossia dovrà equilibrare il peso equivalente che agisce sulla superficie del pistone c.

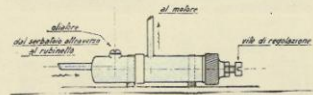
Non crediamo che sia il caso di riportare le formule per il calcolo delle molle, dato che non sarà difficile, dopo alcuni tentativi, trovare la molla adatta, tanto più che la sua pressione può essere facilmente regolata e variata mediante la vite di regolazione e.

Supponiamo di avere nel serbatoio, all'inizio del funzionamento, una pressione di 10 atmosfere, e di voler far funzionare il motore a tre atmosfere. Aperto il rubinetto g, l'aria affluirà, con pressione di 10 atmosfere, nella camera A e passerà nella camera B, attraverso allo spazio lasciato aperto dalla valvola conica b, che è tenuta aperta dalla molla. L'aria agirà contemporaneamente sui pistoni del motore, mettendolo in moto, e sul pistone c del regolatore. Su questo, quindi, da un lato agirà la molla, regolata per resistere alla pressione di 3 atmosfere, dall'altro lato agirà la pressione del serbatoio, di 10 atmosfere. Perciò il pistone e si sposterà, comprimendo la molla e strozzando il passaggio dell'aria attraverso la sede della valvola. Quando attraverso la valvola può passare soltanto una quantità d'aria tale che, espandendosi nella camera B, venga ridotta alla pressione di 3 atmosfere, il pistone si arresta, poiché si ha l'equilibrio fra la molla e la pressione esercitata dall'aria. Dato che la valvola collegata a pistone è libera, la riduzione di pressione avviene in modo costante e senza arresti o sbalzi. Quando la pressione del serbatoio si ridurrà al valore della pressione di 3 at-

mosfere, la valvola, per effetto della molla, si aprirà sempre più per lasciare passare il maggior volume di aria possibile.

Altri tipi ancora di regolatori possono essere studiati: con sfere oscillanti in luogo di una valvola a sede conica, o con membrane a vibrazione, o con spine fisse di strozzamento, che però hanno lo svantaggio di non regolare la marcia del motore nell'ultima fase del volo, e cioè quando si sarà formato lo equilibrio di pressione fra motore e serbatoio.

Ad ogni modo crediamo che il costruttore di aeromodelli, che intenda servirsi dell'aria compressa come energia motrice, si sia convinto dell'utilità di questo accessorio, non solo perché può permettere un lungo volo all'apparecchio, ma anche perché favorisce il buon funzionamento ed una lunga conservazione dei tanto delicati motori ad aria compressa. Di fatti, con il regolatore di pressione, che riproduciamo nella sua forma esterna nella fig. 80, il motore non viene sottoposto a sforzi eccessivi e il volo dei modelli si svolge con re-



golarità. Sopra tutto si ottengono voli di lunga durata, perché l'aria del serbatoio viene gradualmente ed equamente utilizzata fino all'ultimo soffio.

(Continua.)

RONDINI E AQUILOTTI ANCONETANI ADUNATA!

Il gruppo aeromodellisti di Ancona organizza per domenica 28 corrente mese la giornata aviatoria dei giovani; sarà la vostra giornata, la giornata azzurra della giovinezza Anconitana, alla quale nessuno dovrà mancare.

Diamo l'interessante programma:

MATTINO

Ore 7.30 — Adunata in Piazza Umberto (per riconoscimento portare una copia de L'aquilone in mano).

Ore 8.18 — Partenza per Falconara. Vista all'Aeroporto civile e militare. Lancio di modelli volanti. Colazione al sacco all'aeroporto; sa-

ranno pure estratti a sorte tre voli di propaganda.

Ore 12 — Partenza per Ancona e scioglimento dell'adunata.

POMERIGGIO

Ore 21 — Ritrovo al Gruppo dei Fascisti Universitari, Casa dello Studente (Via Ludovico Menicucci) dove sarà consumata allegramente una cena.

La quota è di L. 10 per persona e si riceve fino al giorno 27 mattino presso la RUNA (Corso V. E. n.18) e presso il Corriere Adriatico (rivolgersi al camerata Enzo Pandolfi).



Alfredo Ciavarelli - Ancona. — Un trattato italiano con le caratteristiche che tu desideri è quello di Bonomi e Silva, edito a Milano nel 1932 e intitolato «Il volo a vela». Ce ne sono ora in giro molti altri, in genere di minor mole, ed hanno soltanto in parte i requisiti da te richiesti. In questa materia ancora un vero manuale completo e aggiornato non c'è, ed è consigliabile consultare di volta in volta delle collezioni di riviste specializzate, italiane ed estere.

Montesano - Salerno. — Vorrei sapere come ha fatto il Direttore a capire il tuo nome per abbonarti; per me preferirei che scrivessi con lettere più grandi. Per determinare il passo e la forma delle pale di un'elica (che è quanto manca, una volta fissati il numero dei giri e il diametro), è necessario conoscere la velocità di avanzamento del velivolo. La Ditta da te citata, se fornita di dati completi, potrà certamente progettare e costruire l'elica che desideri, ma in materia di volo muscolare le incognite ancora sono molte e bisognerà sperimentare con più eliche di passo diverso prima di trovare la buona. Le prove del pedalante Bossi-Bonomi, di cui certo sarai al corrente, sono state condotte con speciali eliche a pala larga. Io non ti posso certo fornire un disegno bello e fatto di elica del genere, che deve essere frutto di esperienze personali e adattate al caso singolo.

Omero Livi - Arezzo. — Non sono riuscito a capire dove tu abbia trovato quella formula, e se i simboli rappresentano ciascuno quello che tu dici, è certamente sbagliata, a parte il fatto che vi comparì in ambo i termini uno stesso valore al de-

terminatore (r) e quindi si può eliminarla. In ogni modo, la ragione vera per cui a parità di superficie, un'ala di maggior allungamento ha efficienza maggiore, è che la sua resistenza diminuisce col crescere dell'allungamento. La resistenza infatti consta di due parti, una dovuta alla forma e costituzione del profilo (e questa non cambia); l'altra dovuta appunto al fatto che l'ala è di copertura finita, ha, cioè, un determinato allungamento e termina ad un certo punto da ambo le parti, dando luogo a vortici marginali. Anche intuitivamente si capisce che, quanto più l'ala è allungata, tanto meno questi vortici fanno sentire il loro dannoso effetto nella zona centrale. Il tuo schema di mettere molte ali, di grande allungamento, in serie, è stato più volte tentato (anche un biplano qualsiasi ne è del resto un esempio) ma ha l'inconveniente che, mentre si hanno forti allungamenti, si hanno anche grandi interferenze, quasi sempre dannose, fra le varie ali. Queste possono anche dar luogo con facilità a fenomeni vibratori. Nei profili moderni, la parte di resistenza dovuta all'attrito è assai piccola ed essi si accostano ai valori teorici calcolati tenendo conto soltanto dell'allungamento.

Giordano Borsaro - Terni. — Sì, caro Giordano, la tua fulminante domanda, se cioè «si può trasformare un veleggiatore in modello elastico, cambiando la sezione della fusoliera, ecc.», mi ha effettivamente lasciato perplesso. Penso di sì, a meno che non si tratti di un modello di dimensioni molto grandi, per esempio, oltre i due metri di apertura. Ma ti debbo confermare che è assolutamente necessario non solo cambiare la fusoliera, ma anche, e soprattutto, metterci un'elica e una matassa di elastico, il che spero che tu intendessi nel tuo ecc. In questi ultimi anni si è molto parlato di modelli ad elastico con caratteristiche aerodinamiche di veleggiatori, per cui la tua «perle domanda» ha un fondamento di serietà.

Alfredo Pardi - Venezia. — Anche ammettendo che fossi a conoscenza dei dati che tu chiedi, risponderti sul giornale o in privato ce ne sarebbe abbastanza per mandarci ambedue al confino o peggio. Una certa riservatezza sulle caratteristiche di volo e sulla dotazione dei velivoli ai reparti mi pare ovviamente giustificata. Fra i tipi che tu citi, ce ne sono però diversi di impiego civile (per esempio il «Tricaco», di cui anche L'aquilone ha pubblicato fotografie. Ti consiglio di consultarlo attentamente, per esempio, nella biblioteca della tua città, le amate arretrate delle riviste dell'Editoriale Aeronautica, e vi troverai probabilmente tutte le fotografie che cerchi e i dati che è possibile divulgare.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI invio L. 1.50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 BOLOGNA

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta AEROMODELLI E ACCESSORI Via Riva Reno 118 - Bologna

Due bei modelli veleggiatori costruiti dal parmense Dino Sirocchi



PROBLEMI COSTRUTTIVI GLI IMPENNAGGI

(Continuazione dal n. 19)

Nell'articolo precedente abbiamo parlato sul modo di ottenere la stabilità del modello di un impennaggio orizzontale a profilo simmetrico e abbiamo detto pure che tale sistema è ottimo per i veleggiatori e per i modelli con motore a scoppio, i quali hanno il baricentro e quindi l'ala ben avanti, cosa questa che permette al piano di coda di avere un buon braccio di leva. Abbiamo detto pure che per i modelli ad elastico tale sistema non è il migliore e si deve invece preferire, per essi, un impennaggio a profilo portante. Vediamo ora quali sono le ragioni che ci sconsigliano di usare per questi modelli un impennaggio a profilo biconvesso simmetrico.

Prendiamo anzitutto in esame un normale modello con motore ad elastico. Esso non ha il peso concentrato verso il muso come un apparecchio con motore a scoppio, in cui il motorino, il serbatoio, la bobina ecc., avendo un peso considerevole che può turbare il centro di gravità dell'apparecchio, si sogliono progettare in alloggiamenti posteriormente alla posizione approssimativa, stabilita a priori, ove deve cadere il centro di gravità dell'apparecchio.

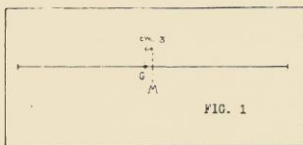


FIG. 1

Il modello ad elastico non può nemmeno venire zavorrato anteriormente mediante piombo, come si fa per i comuni veleggiatori, perché, come abbiamo già detto, esso deve risultare leggero al massimo nelle sue strutture, al fine di poter impiegare un peso d'elastico che pur essendo nella giusta proporzione con quello delle strutture del modello, sia anche il minore possibile, poiché minor peso d'elastico significa minor sezione di matassa, cioè in definitiva maggior numero dei giri di carica.

Ora se si pensa che in un modello ad elastico ben progettato il peso della matassa è più della metà di quello della fusoliera, impennaggi, carrello, elica — esclusa l'ala — ne risulta che il centro di gravità G del modello completo potrà al massimo distare dal centro di gravità della matassa elastica (cioè dal punto centrale di questa) M al massimo circa cm. 3 per una lunghezza di fusoliera di 75-100 centimetri (fig. 1).

(Parliamo naturalmente qui di modelli sui quali sia montata un'elica di balsa o comunque non esageratamente pesante).

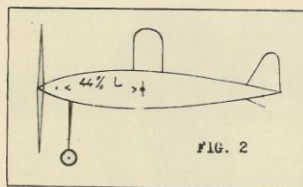


FIG. 2

Non teniamo conto del peso dell'ala in questo calcolo approssimativo della posizione del baricentro, dato il limitato peso di essa rispetto alle altre strutture e all'elastico motore, e sapendo che quando si usa un impennaggio a profilo simmetrico, essa va applicata alla fusoliera con il suo centro di pressione sulla stessa verticale del baricentro dell'apparecchio, centro di pressione che si può ritenere coincida con il centro di gravità dell'ala, salvo approssimazione trascurabilissima agli effetti del nostro calcolo.

Se la matassa occupasse l'intera lunghezza della fusoliera, il centro di gravità dell'apparecchio completo verrebbe a trovarsi a circa m. 2,5 avanti — cm. 2,5 dietro alla metà lunghezza della fusoliera stessa, in posizione, cioè, esageratamente arretrata ed è perciò che nei modelli moderni, costruiti razionalmente, il gancio posteriore si trova situato all'altezza dell'ordina che serve di appoggio al bordo d'attacco dei piani di coda — e talvolta anche anteriormente ad essa — allo scopo di portare in avanti il baricentro dell'apparecchio ed ottenendo così anche il vantaggio di poter dare alla estremità posteriore della fusoliera una li-

nea perfettamente aerodinamica. (Vedasi anche il nostro articolo «La parte posteriore della fusoliera» pubblicato nel n. 11 de L'aquilone in data 13 marzo 1938-XVI).

Supponiamo ora di avere un modello la cui fusoliera sia lunga cm. 75. Il gancio posteriore trovisi a cm. 10 dall'estremità relativa ed il gancio anteriore si trovi a cm. 6 dal naso del modello. Per quanto abbiamo detto prima, il centro di gravità si troverà situato, nel caso più favorevole, a circa il 44 — dell'intera lunghezza L della fusoliera, a partire dal naso (fig. 2), posizione questa sempre troppo arretrata che non consente all'impennaggio a profilo simmetrico di avere un sufficiente braccio di leva.

La stabilità ottenuta con un impennaggio a profilo simmetrico risulterebbe già insufficiente per il motivo suddetto, ma v'è un altro fattore ancora più importante da tenere in considerazione: esso è il forte scarto fra la velocità di volo librato e quella massima all'inizio del volo dovuta alla trazione dell'elica che gira ad altissima velocità in relazione alla relativamente enorme potenza iniziale della scarica della matassa. fenomeno questo tipico dei modelli ad elastico con motore di grande potenza.

Come voi sapete, la potenza della scarica non è costante, ma varia dall'inizio alla fine secondo la curva del diagramma riportato in fig. 3, mentre nei modelli con motore a scoppio la potenza del motore rimane la medesima dall'inizio alla fine del volo e può essere rappresentata dalla retta in fig. 4. (In queste due figure si suppone che l'elica giri per 50 secondi). Si comprende così che essa provoca uno squilibrio longitudinale del modello di entità molto minore.

Vediamo cosa avviene quando un mo-

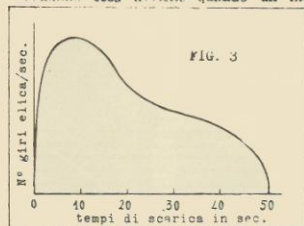


FIG. 3

dello ad elastico con impennaggio orizzontale a profilo simmetrico viene sottoposto alla trazione dell'elica, dopo essere stato perfettamente centrato per il volo librato. Cominceremo naturalmente a dare nei primi voli pochi giri di carica; salvo rarissime eccezioni, tutti i modelli si comportano ancora in modo perfetto. La ragione è semplice: poiché la velocità che produce la trazione dell'elica non è molto maggiore di quella propria di volo librato, il modello tende a cabrare solo leggermente ed il piano di coda può con facilità frenare questa tendenza.

I guai cominciano quando aumentiamo il numero dei giri e ci avviciniamo alla carica massima. Ben rari sono i modelli che la sopportano in virtù di un fortissimo calciamento verso il basso dell'asse dell'elica. Ma questo espediente è dannoso al fine della durata del volo e non conferisce al modello la dote di buon arrampicatore poiché equivale a porre nella parte anteriore del modello una forza che ne tiene inchiodato il muso verso il basso: si può ritenere corrispondente, cioè, ad un aumento di carico alare tanto più forte quanto è maggiore l'inclinazione verso il basso dell'asse dell'elica. La potenza iniziale della scarica

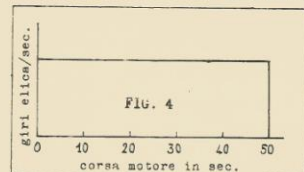


FIG. 4

viene in gran parte scupata poiché quanto maggiore è la forza di trazione, tanto più grande è il valore della componente diretta verso il basso.

Gli altri modelli, non centrati in questo modo, cabrano, perdono velocità e precipitano al suolo a meno che il centraggio finale sia un compromesso fra il centraggio per il volo librato e quello per il volo a motore. In questo ultimo caso, se il modello riuscirà a tenere l'aria durante la



Il modello tipo «Wakefield» costruito dal veneziano Guido Bianchi

prima fase del volo, verso la fine della scarica assumerà un assetto già fortemente picchiato ed il suo volo librato si trasformerà in una caduta disastrosa.

Prescindendo da quest'ultimo caso, che non sarebbe altro se non la media di due errori, vediamo di renderci ragione del perché i modelli di cui trattiamo cabrano fino ad entrare in perdita di velocità quando sono sottoposti alla trazione dell'elica.

Allatto del lancio il modello sia in assetto normale. Trascinato avanti dalla fortissima trazione dell'elica, esso acquista una velocità molto maggiore di quella per la quale è stato equilibrato e cioè di quella di volo librato. Per effetto di questo aumento di velocità la portanza dell'ala assume un valore molto forte e conformemente a quanto abbiamo spiegato nell'articolo precedente, il modello viene ad assumere un assetto cabrato.

Abbiamo detto, sempre nello stesso articolo, che in seguito alla cabrata iniziale del modello il piano di coda viene ad essere investito inferiormente dai filetti d'aria e riceve così una spinta dal basso verso l'alto, la quale produce il ritorno del modello all'assetto normale.

Occorre però notare che condizione necessaria perché ciò si verifichi è la diminuzione di velocità del modello sulla traiettoria e la conseguente diminuzione della portanza dell'ala. Questo si verifica soltanto in un modello non sottoposto alla forza di trazione dell'elica o quando questa forza di trazione è limitata.

Ma nei modelli moderni, i quali racchiu-

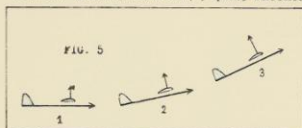


FIG. 5

dono nella fusoliera una matassa dal peso eguale a circa la metà di quello delle strutture del modello — e circa va inteso in più e non in meno — in questi modelli che hanno un'elica le cui pale sommate assieme danno una superficie di pochissimo inferiore ad 1/10 di quella alare, la forza iniziale di trazione — a matassa caricata al massimo — risulta veramente formidabile in relazione al carico alare del modello.

Questi modelli dunque conservano la velocità iniziale sulla traiettoria anche per angoli di cabrata molto considerevoli; possiamo quindi ritenere quasi costante questa velocità per tutto il periodo durante il quale il modello passa dall'assetto normale di volo a quello corrispondente alla portanza massima dell'ala. (L'angolo di portanza massima è di 14° 30' per il profilo «R.A.F. 32», di 12° per l'«Eiffel 400» e di quasi 15° per il «Gottinga 497»).

Questo cambiamento di assetto non può essere che pochissimo (e forse affatto) ostacolato dal piano di coda, il quale non viene ad essere investito inferiormente dai filetti d'aria poiché la portanza dell'ala aumenta di continuo. Il modello passa così dalla posizione 1 alla 2 e alla 3 nella quale il modello ha assunto l'assetto di massima portanza (fig. 5). In questa figura il modello è rappresentato schematicamente dal suo asse longitudinale. La freccia in direzione di quest'asse, indica la forza di trazione dell'elica; la freccia sopra l'ala, la portanza.

Raggiunto l'angolo corrispondente alla portanza massima dell'ala, il sostentamento del modello si può ritenere assolutamente precario, perché il coefficiente di portanza, dopo aver toccato il suo massimo, diminuisce quanto mai rapidamente finché ad un angolo più ampio di quello suddetto di solo qualche grado diventa nullo.

Il sostentamento viene così a mancare e si ha la «perdita di velocità».

Ora è cosa facilissima che ciò si verifichi: basta che il modello (o per inerzia nella rotazione dell'asse longitudinale verso l'alto o per una causa esterna) superi di qualche grado l'angolo corrispondente alla portanza massima.

L'angolo per cui si manifesta la perdita di velocità dipende dalle caratteristiche del profilo, dallo stato di levigatezza delle superfici portanti e certamente da altri fattori non ben conosciuti.

Allorché un aeroplano vero entra in perdita di velocità, dapprima scivola sull'ala, poi punta il muso verso il basso precipitando in vite.

Il modello volante, invece, non s'inclina

sull'ala perché il diedro fortissimo lo impedisce. Esso, una volta scomparsa la portanza dell'ala, resta in potere della forza di trazione e del proprio peso.

La forza di trazione tende a sostenere il muso del modello, mentre d'altro canto il peso applicato nel centro di gravità tende a trascinare il modello in basso. La combinazione di queste due forze fa sì che il modello si disponga quasi verticalmente. Sembra che esso resti immobile per un attimo; un istante dopo comincia a cadere scivolando di coda. Dopo una caduta di qualche metro, si rimette in assetto orizzontale per un attimo per precipitare con il muso puntato verso terra immediatamente dopo (fig. 6). Se il modello è in quota, la coppia di stabilità longitudinale ha il tempo di far sentire la sua azione e può darsi che esso, ripreso l'assetto normale e diminuita ormai la potenza della scarica iniziale, possa continuare il suo volo senza ulteriore pericolo per la sua sicurezza. Il risultato tuttavia — sia come durata che come distanza — sarà comunque compromesso.

Qualora poi la quota sia insufficiente per la ripresa del volo normale, non vi resta che tornare melanconicamente a casa per riparare le rotture, o cosa che accade più spesso in queste circostanze, a rifare un nuovo modello.

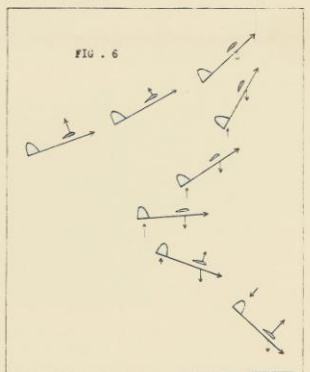


FIG. 6

In questo caso però vi consigliamo di attendere i prossimi numeri de L'aquilone sui quali comparirà la continuazione di questo articolo, in cui tratteremo la stabilità longitudinale dei modelli con motore ad elastico ottenuta mediante un impennaggio a profilo portante e vi convinceremo dell'assoluta superiorità di tale sistema che — ne siamo sicuri — adotterete per il prossimo modello e per tutti quelli che costruirete in seguito.

CARLO TIONE

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Mi fa segno che non può: dovrebbe tirare attraverso le nostre ali. Là dietro, infatti, rimane l'avversario e si prepara ad una nuova raffica. Ora tento la manovra a montagne russe, con tanta violenza che sento le ali sforzate al limite di rottura, ma intanto non ci vedo più; la benzina, spruzzata dal vento, mi offusca la vista, gli occhi mi bruciano. Bisogna tentare di fare uscire un po' di liquido rompendo il vetro in fondo alla carlinga. E già, pedate con quanta forza ho. Lasciando la pedaliera di direzione, l'apparecchio si sbanda. Sento altri colpi che scuotono e lacerano il legno e l'acciaio accanto a me.

Il motore, colpito esso pure, comincia a vibrare, sussulta, sta per fermarsi. E il vetro non vuol rompersi; è scilissimamente perché «compensato» con lastre di mica. Finalmente il calcagno sfonda, un po' di benzina esce; torno a vedere, riprendo l'apparecchio che sbanda paurosamente...

Ma un odore tremendo arriva in carlinga: odore di bruciato.

— Il contatto! — grida De Carlo.
Ho già tolto, istintivamente, il contatto. Ma un sguardo in basso mi basta per valutare la distanza delle linee: senza motore non possiamo oltrepassarle e cadremo prigionieri.

No! Questo non è possibile! Tutto, fuori che questo! Metto ancora la mano sul contatto e mi preparo a riaccendere il motore, aspettando una vampata finale.

Riaccendere il motore con un principio di incendio a bordo e con le vesti inzuppate di benzina è qualche cosa come spararsi un colpo di rivoltella sperando che l'arma faccia cilecca.

Ma non c'è tempo da perdere; se lascio fermare il motore, saremo prigionieri. Così do nuovamente il contatto.

La vampata non è venuta; l'odore di bruciato però aumenta. E il motore ormai dà gli ultimi giri, cigolando, e scuote l'apparecchio. Dopo pochi istanti è fermo del tutto: silenzio. L'austriaco non spara più, ci segue nella nostra caduta, non ha più colpi. Assiste alla nostra fine.

Voltandomi vedo il fuoco turbinare, divorato dal vento: una scia lunghissima di fumo nero segna il nostro percorso in cielo. La benzina mi bagna tutto. Basterà che questo fuoco, che è dietro, progredisca in avanti e saremo una torcia.

D'altra parte basterà che le fiamme arrivino a lambire i timoni e sarà finita lo stesso.

Unica speranza di salvezza sarebbe in una discesa a picco, per arrivare a terra nel minimo tempo; ma così si va a finire nelle linee austriache! No, non so ridirmi a questo! E mantengo invece l'apparecchio in volo librato, in una discesa il più possibile lunga, lentissima per oltrepassare le trincee.

— Cerca un prato anche tu, un prato! — grido a De Carlo.

E del resto possiamo parlare senza gridare, che il motore tace del tutto, e l'elica di traverso è simile alle braccia di una croce: elica in croce, come appunto dipiamo noi aviatori.

De Carlo mi aiuta a scrutare il terreno: passiamo sulle linee a poche decine di metri; una fucileria fittissima ci accompagna:

— Poco male! Non ci prenderete.
L'austriaco non si vede più. Ha paura a passare le linee anche se si tratta di accompagnarci alla sepoltura?
— Senti, De Carlo, se tu resti vivo ed io no, guarda di avvertire mia madre come si deve.

Ci guardiamo e sorridiamo: di che cosa?
Ma il fuoco non viene ancora fino a noi. Si può sperare di salvarci? Non perdo un attimo la calma, sento che sapro far tutto quanto è possibile per arrivare a terra vivi; sono diventato una macchina esatta.

Prati dove atterrare, però, niente! Dovremo proprio fracassarci sui reticolati e nelle buche delle granate?

Adocchio una breve discesa che sembra sgombra, limitata da un canale, subito oltre Monfalcone: il canale, l'acqua per gettarci dentro se bruceremo.

— Là, vedi? —
E manovro per atterrare. Arrivo troppo lungo; il prato è così piccolo che sarà difficilissimo entrarci.

Bisogna tentare una spirale, se basterà. Faccio la spirale: mi si para davanti una ciminiera; la evito per un miracolo sfiorandola con l'ala, punto ancora sul prato: sono ancora «lungo», ma non c'è più nulla da fare per migliorare la discesa. Picchio a fondo, richiamo l'apparecchio a sfiorare l'erba, filando come una freccia. Un fascio di fili telefonici si para davanti; il «Voisin» passa oltre tagliando tutto: tocchiamo terra, si rischia di finire nel canale; bisogna imbarbare e così faccio: una sbangata violenta, un «crac» disastroso e l'apparecchio si ferma accasciato su un fianco.

Essendomi legato la cintura di bordo un momento prima per timore di finire nell'acqua legato all'apparecchio, mi trovo ora proiettato violentemente in fondo al

la carlinga, serrato nei suoi fianchi. De Carlo, saltato a terra, mi grida di uscire. Sento il crepitio delle fiamme, dietro; e con uno sforzo terribile mi libero da quella gabbia, salto a terra anch'io, ammaccato ma salvo.

A De Carlo sanguina la bocca; s'è rotto i denti urtando contro la mitragliatrice. Io, niente.

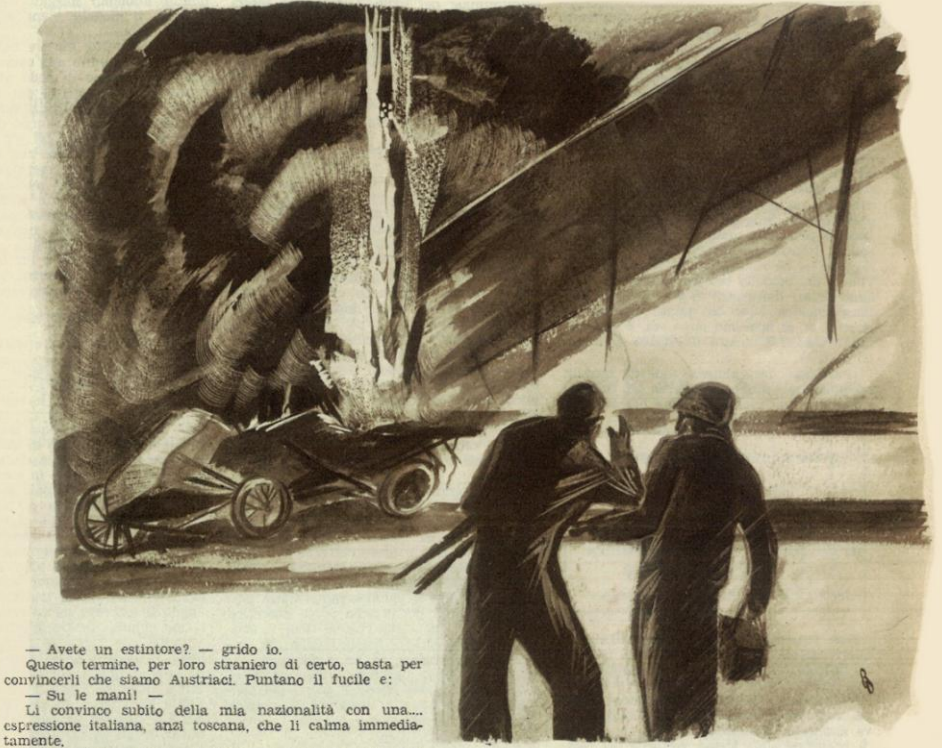
Ma non è finita. Non vogliamo lasciar bruciare tutto il frutto della nostra fatica:

— Le macchine fotografiche! — gridiamo.

E disperatamente ci diamo a smontarle.

Mentre De Carlo si occupa di questo, io butto via tutto ciò che posso: la mitragliatrice, i caricatori, la Mauser, l'altimetro... perfino il cuscino del seggiolino vola lontano. I guanti mi avvampano di benzina incendiata; faccio a tempo a strapparmeli e continuo a frugare tra le fiamme.

Tengo d'occhio il fuoco, temendo da un momento all'altro lo scoppio del serbatoio. Avverto De Carlo di questo pericolo, ma egli quasi non mi sente, accanito contro ordigni che non gli permettono di salvare le sue fotografie. Mentre lavoriamo sempre disperatamente, si avvicinano due soldati sbucati non so da dove.



— Avete un estintore? — grido io.
Questo termine, per loro straniero di certo, basta per convincerli che siamo Austriaci. Puntano il fucile e:

— Su le mani! —

Li convinco subito della mia nazionalità con una... espressione italiana, anzi toscana, che li calma immediatamente.

Riprendiamo il lavoro furioso per tirar via roba dall'apparecchio.

— Il signor maggiore dice che vengano via subito di là.

— Digli, al signor maggiore, — grido esasperato — che noi abbiamo da fare.

Intanto che De Carlo carica sulle spalle dei due sopraggiunti le macchine fotografiche e tutto quello che abbiamo strappato via, fruscia per l'aria un proiettile d'artiglieria e scoppia poco distante.

Anche qui? Il nemico si arrabbia per questa nostra salvezza miracolosa?

Finiremo prima quest'ultimo lavoro di recupero.

E' fatto; possiamo andare. E ci allontaniamo dietro ai due soldati, mentre altri *shrapnels* arrivano più vicini. Abbiamo fatto pochi passi che una botta sorda fa sussurrare la povera carcassa: è scoppiato il serbatoio, proiettando rocciami per l'aria e lasciando l'apparecchio più ancora accasciato su un fianco, in mezzo a fiamme e fumo.

Scendiamo in una trincea. Ci accolgono, premurosi, degli ufficiali; ci offrono da bere. Non abbiamo sete; abbiamo solo bisogno di guardarci in faccia e di ritrovare le nostre anime. Un respirone di sollievo e un largo sorriso ci liberano da un peso.

Dopo il racconto a questi primi ospiti, viene una filza di racconti ad ogni soprugiunto che vuol sapere, vuol vederli, vuole stringerci la mano:

— Ecco, siamo venuti qua in trincea a dirvi che non siamo imboscati.

Un comandante di reggimento ci invita. Ha fatto sapere che ci aspetta in un piroscalo, nel cantiere, un piroscalo che è rimasto là dal principio della guerra a servire da ricovero e che ora è tutto brulicante di fanti e di artiglieri.

Andiamo, mentre l'artiglieria nemica se la prende ancora col «Voisin» che continua a bruciare: tanto brucia, che le fiamme si propagano alle erbe secche della palude. Passando davanti alle mie povere ali, esse mi mostrano il loro scheletro annerito.

— Hai visto? Per te siamo finite così.

— Per me, sì; addio! —

Quel mio compagno aveva dunque un'anima se, saltandolo, lo ho un nodo alla gola?

Nel piroscalo altri racconti, altre facce curiose che fanno capolino dietro alle soglie. Ci viene offerto da mangiare. Neppure di questo abbiamo bisogno; ma è l'ora e mangeremo. Prima voglio telefonare alla squadriglia per avvertire della nostra sorte.

Sento che ci credevano già morti. Era stato comunicato che il nostro «Voisin» era caduto qua in fiamme. Il telefonista sembra incredulo di udire la mia voce e non capisce bene. Insisto e lo convinco e sento la sua gioia.

Ora voglio prepararmi un ricordo. Scrivo su un foglietto queste sole parole: «Monfalcone, 16 febbraio 1917 - ore 13». La trafila dei racconti non è finita. E' De Carlo che si è preso questo incarico e ormai lo sento recitare a memoria la filastrocca.

Dopo che abbiamo mangiato vuol vederli anche il generale comandante la Divisione. Scendiamo in certi meandri di trincee e ricoveri; un ufficiale ci guida come il frate nelle catacombe.

Nuovi rallegramenti, nuovo racconto rispettosamente ripetuto. Anzi questa volta De Carlo, data l'importanza del superiore, aggiunge altri particolari.

Finalmente pare giunta l'ora di tornarcene a casa. Ci vien messa a disposizione un'automobile. Mentre ci allontaniamo per le strade di Monfalcone, oltrepassiamo lentamente un reparto di fanteria che va in linea. I nostri passamontagne e le nostre giubbe di cuoio e l'automobile sono osservati con curiosità.

I fanti non sanno da dove vengono questi due uomini; una voce arriva a noi distinta, dalle file:

— Imboscati!

Finalmente ce l'hanno detto!
Ma proprio oggi?

Io e De Carlo ci guardiamo e ci intendiamo.
Una strana stanchezza mi prostra; non la stanchezza per ciò che ho fatto, ma per ciò che dovrò ancora fare; la stanchezza di dover ricominciare a vivere dopo aver così bene assaporato la morte!

(Continua)

MARIO FUCINI



(Continuazione dal numero precedente.)

Che strano fascino aveva tale sosta in quel luogo singolare, distante dalla superficie terrestre, lontano dal mondo abitato, nel cuore di un minuscolo misterioso Stato ignorato da tutti, governato tranne che da un pazzo che si attribuiva il titolo di «imperatore»! Si avvertiva nell'aria un che di solenne e di leggendario: le parole del giovane disegnavano nella mente del pilota immagini e fatti strani: come un racconto fiabesco...

... aperta la porta, mi trovai in una vasta sala dalle pareti coperte di maiolica, piena di strane, immense macchine, solcata da fasci di fili metallici, illuminata dal riverbero strano di mille luci misteriose. Una scena da cinematografo, l'assicuro, Leone. Nel mezzo della sala stava il prof. Merani, adesso nostro compagno. «Chi sei?», mi chiese con accento d'ira. Non appena seppi della nostra cattura, della mia fuga e della lotta avvenuta fuori della sua porta con la sentinella, vidi la gioia apparire sul suo volto. Ti ricordi, Leone, di quando l'«imperatore» accennò a Merani, dicendo che come aveva costretto lui alla sua volontà, avrebbe costretto noi? Il prof. Merani...

«Sono un chimico italiano — seguì il vecchio succedendo a Mario nel racconto — circa dieci anni fa capitai qui insieme ad una spedizione di ingegneri minerari in cerca di platino. Vi fu una lotta con dei giganteschi indigeni armati di armi strane e terribili. Fui ferito; svenni e mi ritrovai più tardi, senza sapere come, in questo regno infernale. Conobbi il pazzo che si dice imperatore di questo popolo. Mi venne ordinato una volta che si conobbe la mia professione, di fare certe ricerche: gas tossici, esplosivi... mi accennarono alla futura rivolta, e lo «imperatore» in persona mi disse che, se non l'avessi obbedito in tutto e per tutto, si sarebbe vendicato facendo uccidere dai suoi sicari mio figlio, residente a Buenos Aires. Non dubitai neppure un attimo che non avrebbe esitato a porre in atto il suo infame progetto, e così fui costretto a servirlo come un umile schiavo. Dovetti comporre degli esplosivi, dei gas, costruire delicati strumenti... Questo per dieci lunghi anni! Ebbi agio in tale periodo di conoscere meglio il maniacco che comanda il popolo che abita queste caverne. È un autentico pazzo, che fa credere agli indigeni di essere un dio immortale. Busterbbe che morisse — aggiunse dopo una breve pausa — perché questo ridicolo mondo di esaltati scomparisse e i due-mila uomini che vivono sottoterra tornassero ai loro lavori agricoli, abbandonati un giorno lontano per preparare una rivolta che segnerebbe la loro fine».

«Gran Cielo! — esclamò Leone — sarebbe dunque bastato che invece di colpirlo soltanto con un pugno...

«Forse. Ma lasciatemi finire. Un giorno seppi che mio figlio era morto. Non so come ciò avvenne; non sono mai riuscito a saperlo. Da quel momento per me la vita perdette ogni valore. Dimenticai che ci potessero essere degli ideali di giustizia da difendere, delle mete alle quali giungere. Condussi da allora una vita automatica, vuota, vile. Alcune ore fa, l'arrivo inaspettato nel mio laboratorio di un'altra vittima dell'«imperatore», di vostro cugino Mario, voglio dire, ha riacceso in me la volontà, che credevo ormai spenta per sempre, di ribellarmi all'iniquo desiderio di un pazzo sanguinario. Immaginavo che vi avessero portato alle prigioni, delle quali conoscevo l'ubicazione, per esservi stato a mia volta rinchiuso. Ho preso con me alcuni viveri e una carica di dinamite che un giorno lontano mi ero fabbricato sperando che mi potesse servire per la fuga, e mi sono incamminato verso le prigioni, deciso a far saltare i muri e liberarvi, per poi tentare insieme di riacquistare la libertà. Per fortuna ci siamo incontrati a metà strada. Ora ci troviamo a poca distanza da una galleria che porta verso la «Grande porta». Bisogna raggiungerla senza altri indugi».

«Che cos'è la «Grande Porta»? — chiese Mario.
«Vedrai...
«Di che forze dispone l'«imperatore»? — interrogò Leone.

«Di molto meno di quanto egli faccia credere: e si tratta inoltre di milizie che eseguono i suoi ordini per il solo timore della sua creduta divinità, senza obbedire ad un sentimento di spontanea disciplina. Ma adesso chiaritemi una cosa. Quando ci avete scorti, vi ho sentito gridare «fermi o vi fucino». Possedete dunque un'arma?»

«No: ho urlato quelle parole solo per tenervi indietro, avendovi creduto guardie dell'«Imperatore». Ero esasperato...»

«Lo credo. Peccato però che non siate armato: forse presto ne avremmo avuto bisogno...»

Il raggio luminoso della lampada scattò nel buio verso l'entrata della galleria, e i tre fuggitivi ripresero il cammino.

XIII

Il mistero di tre parole

Pablo volse incontro a Nicola Barra, ma prima che avesse potuto formulare una domanda, lesse sul volto del vecchio allevatore la verità: ancora nulla. Era la terza ricognizione, questa, che veniva compiuta alla ricerca di:

una qualsiasi traccia che potesse indicare loro al via presa da Leone e da suo cugino. La prima volta erano andati ambedue, il pilota e Nicola. Erano sicuri che li avrebbero trovati, presso i resti del velivolo poco distanti dal luogo dove aveva atterrato l'aeroplano di Pablo. Poi, per due volte di seguito, mentre Pablo lavorava intorno al motore alla ricerca del misterioso guasto che l'aveva costretto a discendere con l'elica ferma, Nicola era partito solo, addentrandosi addirittura nella cupa foresta che fasciava la montagna, arrampicandosi sulle rocce per spingere lo sguardo più lontano, cercando nei fossi e nei baratri più profondi, con il cuore attanagliato dall'angoscia.

Che mistero conoscevano i resti di quel velivolo, che si alzava dalle rocce come ossa tragiche di un cadavere dilaniato e spolpato? Cosa avevano visto? Oh, avessero potuto parlare!

Nicola osservò ancora una volta la fusoliera sbranata che ergeva i timoni sullo sfondo del cielo, come una terribile croce piantata su un campo di battaglia. I singhiozzi gli scossero il petto. Si nascose il volto con le mani e scivolò a terra, lentamente, presso l'ala del monoplano. Pablo, scosso dal dolore del vecchio, si inginocchiò presso di lui e gli circondò le spalle con le braccia. Anch'egli era visibilmente preoccupato. Perché Leone e Mario, anziché restare presso il velivolo, che visto dall'alto costituiva un ottimo punto di riferimento, si erano allontanati, e perché avevano fatto questo senza lasciare una traccia? A questo vagavano forse per i meandri della foresta, alla vana ricerca di una via da seguire... Almeno lui potesse rialzarsi di nuovo, sorvolare la zona prossima al pianoro sul quale era disceso: certo il rombo del motore avrebbe richiamato l'attenzione dei due giovani, che in un modo o nell'altro avrebbero rivelato la loro presenza.

«Via, Nicola — disse affettuosamente il vecchio — non dovete affatto scoraggiarvi. Se abbiamo trovato il velivolo, troveremo anche loro. Non possono essere andati lontano. Lasciate che io rimetta a posto il motore, e poi riprenderemo la ricognizione aerea. Si tratterà di una breve attesa, vedrete. Alle prime luci dell'alba... Volete un po' di cognac? Vi farà bene».

Nicola rifiutò. Grazie, ma lasciasse stare il cognac, e lo scusasse del suo inutile pianto. Era un vecchio stupido e incapace di tenersi dentro le emozioni: ecco quello che era. Si sollevò in piedi, e, passatasi una mano ruvida sugli occhi, riapparve al pilota con la faccia dura e dall'espressione voltiva che il giovane gli aveva sempre conosciuto.

«Pablo, non m'intendo di nulla, maledizione, altro che di cavalli e di buoi da macello, ma se c'è qualcosa in cui credete che possa esservi utile, non avete che da aprire bocca. Sono vecchio, ma ho i muscoli a posto e posso fare accanto a voi tutta la notte, se c'è bisogno».

Il giovane sorrise, ammirato di tanta forza di volontà.

«Niente, Nicola, vi ringrazio. Unica cosa che dovrete fare è riposarvi. Lavorerò da solo».

«Avete luce sufficiente?»

«Quattrore, e non è ancora tanto buio da dover accendere la lampada. Comincerò subito».

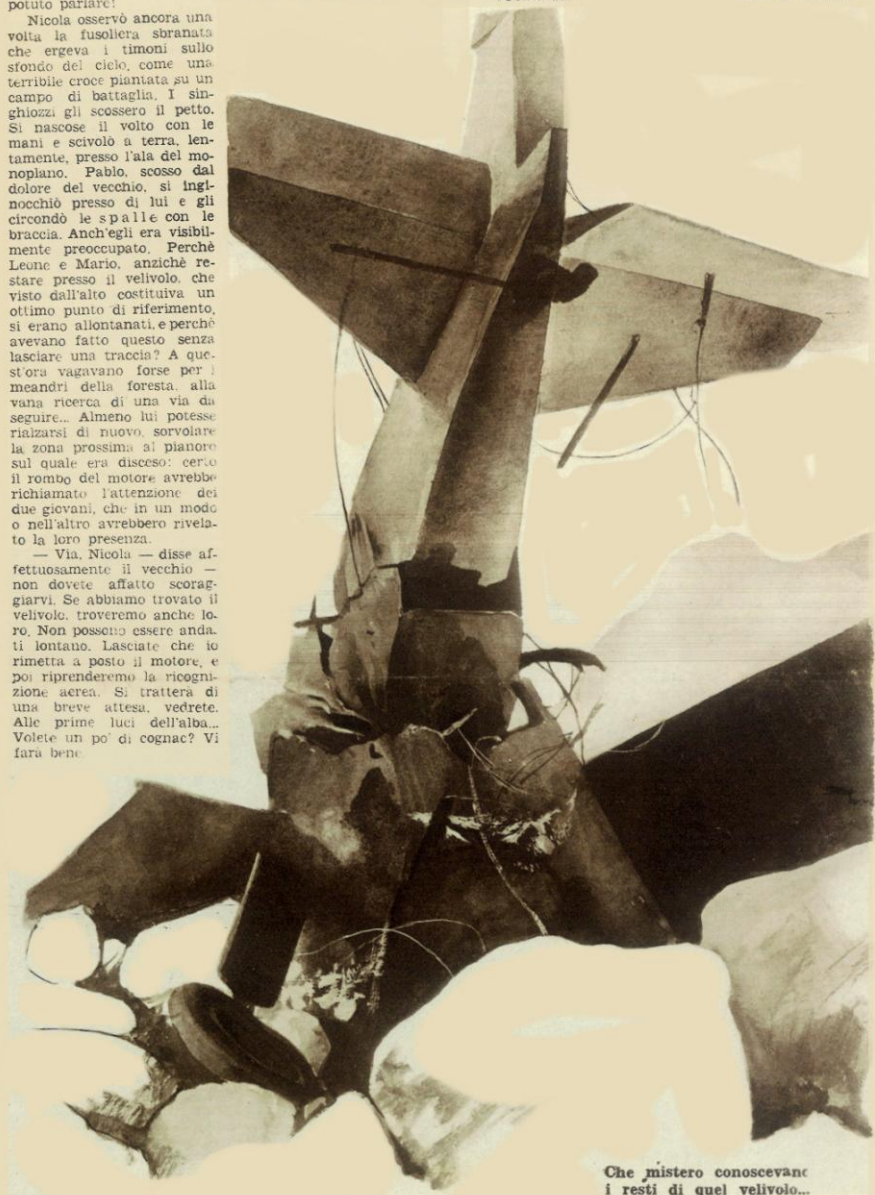
Il crepuscolo aveva disteso sui monti una tinta violacea, che ora andava sempre più incupendo. Ogni dettaglio, ogni particolare che prima, a causa dell'aria rarefatta, si notavano con tanta nitidezza anche se lontanissimi, andavano adesso scomparendo sotto la colorazione opaca che uniformava le superfici fondendole a mano a mano in un'unica massa compatta. Il paesaggio diveniva sempre più grandioso. Ad occidente un barlume di fuoco era rimasto sull'orlo frastagliato dell'orizzonte, unica sorgente di luce; poi anche quel raggio si spense, quasi di colpo, e una oscurità tremenda piombò sulle cose.

Nicola rabbrivì, stringendosi dentro il giaccone di pelle.

Il pilota aveva scoperto il motore per smontarne il magnete. Il possente cuore d'acciaio mostrava tutta la sua strana anatomia di tubi e di ordigni ben ordinati, disposti con cura sapiente in un disegno geometrico che all'occhio profano del vecchio pareva la regola di una prodigiosa magia.

(Continua...)

MARIO GUERRI



Che mistero conoscevano i resti di quel velivolo...

collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA GUERRA

SOGNO DI UNA NOTTE DI MEZZO INVERNO

Morfeo aveva chiuso i miei occhi, certo si aveva vinto. Illuso, per questa volta la vittoria era mia!

Appena fui certo che era uscito dalla mia camera per continuare la sua opera addormentatrice nelle altre stanze, saltai dal letto vincendo il freddolino che sentivo, gettai il pigiama e mi aggrappai a mettere il vestito da viaggio. Indi, dopo aver preso la valigia, riuscii a raggiungere il saliceto con le precauzioni che ci volevano per una fuga notturna. Mi avviai verso l'aeroporto: già verso l'aeroporto, perché, per chi non lo sapeva, stavo per intraprendere un viaggio aereo: e sarei volato verso la terra degli aeromodellisti. Sapevo dalla donna di servizio che queste strane genti passavano il loro tempo costruendo piccoli modelli di aeroplani che invano tentavano di far volare. Puntato dalla curiosità, mi ero messo nella testa di conoscere queste persone e saputo per caso che una notte parata per quella terra un trimotore dall'acrocchio della mia città carico di merce diretta a loro, ero riuscito ad avere un posto nell'apparecchio ed il resto lo saprete.

Dopo aver varcato la soglia del campo, corsi l'ala macchina che mi avrebbe portato, riposante su ruote a bassa pressione. Mi presentai al pilota e, avutone il consenso, mi accoccolai nell'interno fra casse e pacchi sulle quali e sui quali erano « parole oscure » come: « Balsa - Bordi d'uscita - Tondini - Listelli » e tante altre che i piloti mi spiegarono essere il materiale con cui gli aeromodellisti costruivano i modelli e « non volanti ». Non mi soffermai a descrivere né il decollo né il panorama del viaggio, tanto più che quest'ultimo non lo vidi neppure per due ragioni: primo, perché i boccaerodromi erano otturati da casse « fragili » (boccaerodromi sono i finestrini degli aeroplani, che hanno le loro basi negli aerodromi, come i boccaorti sono finestrini delle navi che hanno le loro basi nei porti); secondo, perché mi «profondai» nella lettura di un giornale tratto da un pacco contenente altri suoi modesti e che s'intitolava « L'aquilone » e sul quale scrivevano e disegnavano persone portanti i nomi di Zio Filcone, Giarella, Barbuto Censore, Mastrojanni, giornale trattante di aeromodellismo.

A un certo momento, con l'improvviso silenzio dei motori, mi resi conto che avevamo toccato terra. Con il cuore che mi batteva forte scesi dalla fusoliera e guardai intorno. Era giorno fatto. Davanti a me costruzioni moderne; alla sinistra si estendeva il campo;

alla destra vasti cespugli a un solo piano; alle mie spalle, a circa duecento metri, una lunga strada fiancheggiata da strani alberi. Mi affrettai da quella parte ed ebbi la spiegazione della loro stranezza: sopra la loro verde chioma erano frammenti di carta gommata, piccoli pezzi di legno e di ferro. Intuiti quindi che il terreno sul quale eravamo atterrati era il campo dove gli aeromodellisti provavano le loro costruzioni!

Mi incamminai per il viale e raggiunsi l'ultimo albero: di qui la strada era fiancheggiata da case. Sulla prima lesi in alto: « Via Matassa Elastica ».

Mi infilai nel Bar « L'Alitante » e chiesi un « cappuccino ». Non ne avevano: servivano solo liquori contenenti molto alcool, con i quali gli aeromodellisti si rimettevano dai loro dolori ogni volta che avevano condotto a termine un modello... E ve ne era grande smercio!

Uscito andai in cerca di un albergo. Nemmeno uno! Mi rassemai e dopo qualche ora di vane ricerche, mi sedetti sopra la panchina di un parco, mentre nel mio cervello ronzavano tutte quelle cose, sempre le stesse, che avevo udito cammin facendo: cenniti, ordinate, logaroni, alietoni, che la mia intelligenza aveva mi dato il modo di capire essere le parti componenti gli aeromodelli; riepilogai col pensiero allora tutto quello che avevo veduto da quando le ruote del trimotore avevano toccato terra e mi soffermai nei momenti che più mi avevano meravigliato: quando, avendo preso per albergo un casamento mi ero ivi introdotto ed avevo invece trovato persone intente a lavorare sopra banchi, alti e fusoletti sotto la sorveglianza di altre persone con burbero cipiglio e che chiamavano « istruttore »; quando avevo incontrato un corteo di aeromodellisti accigliatissimi che tenevano nelle mani con tremanti convulsi i resti di quel che furono le loro speranze, mormorando sconosciute parole quali « angolo diedro », « errato contraglio », « sbagliatissima costruzione »; quando avevo veduto certi tipi, intenti a disegnare sopra grandi fogli di carta tipo Fabriano, sagome di modelli che per loro certamente avrebbero volato. Mi scosse dai miei pensieri un assordante clamore di voci che proveniva dalla sinistra e quindi dal luogo dell'atterraggio: mi volsi e vidi giovani che con acrobatici salti ed urla stridenti esprimevano la gioia di aver fatto volare un modello per alcuni secondi, nonostante l'erica ala si fosse sfasciata sul prato con una forte picchiata. Mi avvicinai loro ed uno di essi mi invitò a condividere l'entusiasmo. Gettai in aria valigia e berretto e gridando a squarciagola, allargai le braccia e saltai in aria. Sentii così un dolore alla mano destra... Forca la miseria! anche questa volta l'illuso e

lo sconfitto sono stato io. Morfeo ha vinto anche ieri sera! Sconfitto e ferito. Sì, ferito perché ho allungato le braccia ed ho battuto la mano destra sul modello del « Roma » che riposava sul comodino e che ora giace a terra opovvito e con la fusoliera infranta.

WALTER SANTINI



POSTA AEREA

(Continuazione dal numero precedente)

L'album dei francobolli e un pochino un documentario col quale possiamo seguire lo svolgersi degli avvenimenti delle varie Nazioni.

Ogni Nazione esalta, mediante i francobolli, i fatti più salienti del passato o commemora gli uomini più illustri, oppure fa conoscere i propri paesaggi ed i prodotti del suolo o le caratteristiche della fauna e della flora; gli avvenimenti lasciano essi pure un ricordo nei francobolli, mediante sovrastampe od emissioni provvisorie, che un giorno rievocheranno i fatti che si sono svolti.

L'attualità è ora rappresentata dall'Albania, la quale, attraverso ai propri francobolli, ci fa conoscere la propria storia... dal 1913 (data della prima emissione) ai nostri giorni. In principio si tratta di emissioni provvisorie ottenute sovrastampando con una elementare aquila bicipite i francobolli della Turchia che la dominava. Fino al 1913 l'Albania era una provincia turca. Sotto l'aquila bicipite appare per la prima volta il nome « Shqipëria » (Albania, in lingua albanese), a testimoniare la volontà d'indipendenza del popolo albanese.

Le emissioni che vengono dopo sono tutte di una concezione elementare, disegni primitivi, niente affatto belli, che testimoniano la mancanza di artisti, la mancanza di mezzi meccanici di riproduzione, tutto sviluppo di vita che non può stare al livello con quello delle Nazioni vicine. La sola serie Skanderbeg, stampata all'estero, ha l'aspetto dei comuni francobolli.

Nel 1920 appaiono i francobolli ad effigie del Principe di Wied, ma una sovrastampa aquila impressa sul volto del Principe sta a testimoniare il fallimento di quel moto insurrezionale ed analogo risultata ha un tentativo di indipendenza da parte di Scu-

tari (1920) che si può vedere documentato nella successiva serie stampata a Parigi, ad effigie di Skanderbeg a dicitura « Shkoder » (Scutari) sovrastampata da un corno postale che cancella la dicitura.

Viene poi un'emissione a vedute di paesaggio (1922), poi si continua con le sovrastampe fino al 1926 in cui appare l'effigie di Ahmed Zog, che regnerà fino ai nostri giorni, pensando più ai propri interessi che a quelli della Nazione.



Su questa prima serie ad effigie viene nel 1927 apposta una sovrastampa formata da una corona d'oro e date iniziali del Re: A. Z.



Nel 1928 un'apposita serie ancora ad effigie del Sovrano, commemora l'istituzione del Parlamento mediante una sovrastampa a dicitura. Altra sovrastampa commemora la incoronazione di Re Zog I (che resterà anche ultimo) ed a questa serie ne segue un'altra sempre a sovrastampa sugli stessi francobolli.



Nel 1930 viene emessa una serie ad effigie e vedute poi, nel 1937, una bellissima serie commemora il 25° anniversario della indipendenza albanese.

Nel 1938 Re Zog si sposa ed emette una serie con la sua effigie e quella della sposa, la contessina Apponyi.

Le serie della posta aerea (e delle tasse), oltre i foglietti ricordo, seguono di pari passo con le normali i vari avvenimenti e dobbiamo dire che sono un po' più belle e meglio eseguite.



Gli avvenimenti di questi giorni rimarranno commemorati nei francobolli che succederanno a quelli sommarariamente descritti. Fino al momento in cui scriviamo non si hanno in proposito notizie, ma è evidente che la riorganizzata amministrazione postale albanese non tarderà ad avere nuovi francobolli.

I vecchi intanto acquistano un particolare interesse filatelico oltre che storico: è uno Stato che si trasforma, l'album deve registrarne la trasformazione.

Non bisogna, infine, trascurare l'interesse venale della raccolta ed il suo lato speculativo.

I FRANCOBOLLI CHE PRESTO SARANNO INTROVABILI - ESEMPLARI DI ATTUALITÀ E DI GRANDE AVVENIRE

ALBANIA

- 1926 - Due rari non emessi (effigie di re Zog) - val. cat. 41,50 - L. 8 -
 - 1927 - Francobolli ad effigie re Zog, sovrastampata corona allora ed iniziali A. Z. Altri valori da 1, 2, 3 e 5 fr. oro, cat. 53,75 - L. 12,50
 - 1928 - Commemorativi incoronazione re Zog, 25-50 q. 1, 2, 3, 5 fr. oro la serie di 6 valori, cat. 70,50 L. 17,50
 - 1927 - Posta aerea, con sovrastampa « Rep. Shqiptare », 4 valori, 25-50 q. 1, 2 fr. oro - L. 6 -
- Assortimento d'occasione di dieci esemplari delle dette emissioni, alto valore catalogo L. 9.

ETIOPIA

- 1919 - Rara e bellissima serie completa di 15 francobolli gran formato a vedute di paesaggi e di fauna, catalogo 164 - L. 30 -
- Tutte le serie sopra elencate Albania, Etiopia (escluso assortimento) anziché L. 74,50 L. 70.
- Catalogo italiano Oliva 1939 (franco L. 20).
- Rivista filatelica italiana (abbonamento anno) L. 12,50.
- FRATELLI OLIVA - XX Settembre 139 GENOVA



L'ammarraggio a Southampton, dopo la traversata dell'Atlantico del « Boeing 314 » « Yankee Clipper »

POSTA *Aerea*

Mario Ballarín, Milano. — Tu mi chiedi « quali sono le ragioni solide, anzi storiche, per cui l'Italia se la prende con la Francia ». Tu dici che senti « esserci qualche cosa di molto serio, sotto, ma » che non riesci a rendermene conto, e mi preghi di illuminarti. Senti, abitualmente io non tratto, qui, problemi di politica, perché questo è un giornale di divulgazione tecnica e di amena lettura di soggetto e carattere aviatorio, ma voglio accontentarti con la speranza di illuminare te e tanti altri giovani come te che non conoscono la storia particolare

guerra anzi, premeditato e preparato contro i fratelli d'armi italiani che combattevano e morivano per la vittoria comune, ma anche per la salvezza della Francia invasa: l'intenzione della Jugoslavia, per togliere all'Italia la Dalmazia, promessa col Trattato di Londra, e per paralizzarla in avvenire — come diceva, compiacendosi, Clemenceau — cacciandole nel fianco adriatico la spina di un nuovo Stato nemico, presunto vassallo di Parigi; l'equivoco forzato intervento della Grecia, a cui la violenza fu imposto dalle armi francesi il facinoroso Venizelos contro il

malica velenosa sobillazione del maniaco Wilson contro l'Italia.

Subito dopo — pare incredibile — proprio nell'ora della vittoria comune, decisa dalle armi italiane sul Piave la denuncia degli accordi del '96 per quella Tunisia già di sorpresa sottratta nell'81 al chiarissimo diritto italiano. E nello stesso tempo la ingiusta oscura pace del '19, la violenta o fraudolenta spoliazione dell'Italia, la mutilazione della vittoria italiana in Adriatico, in Asia Minore, in Africa, la cinica negazione di ogni titolo e di ogni diritto italiano, il palese proposito di mettere e mantenere l'Italia in istato di perpetua inferiorità e quindi di dipendenza. Poi, per molti anni, la politica della Società delle Nazioni, manovrata a mo' di cepestro per soffocare il fatale sviluppo dell'Italia, e d'altra parte la lunga inadempienza agli obblighi controtti nella ora del pericolo con i patti di guerra. Poi ancora, nel '35, una provvisoria fallimentare liquidazione di questi obblighi (accordi Lalor), dopo solo pochi mesi, del resto, violata e tradita al momento della nostra guerra etiopica, l'Italia venduta all'Inghilterra di Eden, le sanzioni inesorabili votate e applicate con gelosa intransigenza e con odio settario, la flotta e i porti francesi offerti alle vendette britanniche contro l'Italia. Poi ancora, per tre anni, dal '36 al '39, l'insano tentativo — in odio soprattutto all'Italia — di lavorare, nella Spagna martoriata, l'insediamento della sovversiva e antromana barbarie bolscevica nel Mediterraneo.

IN OCCASIONE DEL **CONGRESSO MONDIALE DELLA STAMPA AERONAUTICA**

L'EDITORIALE AERONAUTICA

INVITA A ROMA DAL 5 AL 13 GIUGNO, PER TUTTA LA DURATA DEL CONGRESSO, IL PIÙ VECCHIO ABBO-NATO DI OGNIUNA DELLE SEGUENTI PUBBLICAZIONI: **LE VIE DELL'ARIA L'ALA D'ITALIA L'AQUILONE**

GLI ABBONATI ANZIANI DELLE TRE PUBBLICAZIONI CHE VOLESSERO PRESENTARE LA LORO CANDIDATURA INVIANO ALLA DIREZIONE DEL LORO GIORNALE LA DOCUMENTAZIONE PIÙ PRECISA.

N.B. È NECESSARIO DIMOSTRARE, OLTRE ALL'ANZIANITÀ, DI ESSERE STATI ABBONATI CONSECUTIVAMENTE FINO AD OGGI.

giata di questi ultimi tempi. Per illuminarti trascrivo i passi più importanti di un articolo di Francesco Coppola, illustre professore di diritto internazionale all'Università di Roma. Ecco dunque i brani che ti interessano.

« I fatti: basterà limitarsi a quelli della Grande Guerra a oggi, e soltanto ai più gravi e più palesi, che a nessuno è lecito contestare. E in primo luogo, il tradimento già in piena guerra, già nei primi anni della

neutralista Costantino, per togliere all'Italia anche la parte che le spettava nel Levante; gli accordi segreti del '16 per la spartizione angio-franco-russa dell'Asia Minore, all'insaputa e ai danni dell'Italia esclusa; la frode degli Accordi di San Giovanni di Moriana condizionali alla approvazione della Russia che già si disprezzava e tradiva; e i ripetuti tentativi di pace separata con l'Austria, che avrebbe frustrato il generoso intervento e il già immenso sacrificio italiano; e la siste-

LA PENNA AL SEGRETARIO

Votovelista 17, Pisa. — Ma, caro amico Volotvelista 17, nella tua città esiste da tempo un'ottima scuola di modelli volanti, dalla quale, secondo le promesse, dovrebbero uscire fior di costruttori: veri assi, ti assicuro. Ti devi mettere d'accordo con l'ing. Buoncrisiani, telef. 2344.

Asso di Bastoni, Venezia. — Mi sembra che tu abbia una fila nera di presentarti al Maestro della Scuola Veneta: comunque, credo che l'incidente, se così lo si può chiamare, possa venir chiuso senz'altro. In ogni modo, sarei più contento di te se un'altra volta, trovando qualcosa che non va, tu pensassi di comunicarlo direttamente a chi compete, senza tracciare vie subdole e mettere in ballo anche noi. Eppoi, lasciamelo dire, l'anonimo in certe cose proprio non va. Beh, ma non ci pensiamo più, e veniamo a noi, come disse una volta quel boia a un tale che aveva impiccato la moglie (Triste e lugubre esordio, ti chiedo scusa; mi è sfuggito dalla penna). Tu saresti grato se mi comunicassi qualcosa sulla tua attività aeromodellistica, poi che noi conosciamo quello che viene fatto quasi da ciascuno degli allievi della balda scuola di

Oggi infine, il cinico e violento disegno di pagare finalmente, dopo più che venti anni, i debiti chiari, incontestabili, liquidi, del trattato di Londra; e il dimiego teppistemente si appoggia sul nuovo tentativo di accerchiamento britannico».

Valerio Duranti, Bolzano. — Ti chiedo scusa per il ritardo di questa risposta. Scrivi alla R.U.N.A., Via Lepanto 6, Roma. Io ho già parlato delle vostre necessità al delegato centrale. Leggendo che tu abiti in Via Tripoli penso con soddisfazione alla fusione degli spiriti dalle Alpi all'estremo Mediterraneo. Quel « via Tripoli » nel cuore di Bolzano mi sembra un simbolo pieno di significato. Certamente tu sei del mio parere: caro Duranti dal toso nono.

Dino Cellai, Firenze. — Mi dispiace ma non conosco nessun settimanale spagnolo d'aeronautica. Ti assicuro che cercherò di ottenere delle precise informazioni.

Falco Bianco, Trieste. — La Gara Aeromodellistica fra giornalisti italiani che tanto ti interessa, minaccia è la parola esatta, di divenire veramente una manifestazione di grandissimo interesse. Eccoli i Teleni dei giornali che fino ad oggi hanno dato la loro adesione:

Il Popolo d'Italia, con 1 modello; Corriere della Sera, con 1 modello; La Gazzetta dello Sport, con 1 modello; Auto-Moto-Aereo, con 2 modelli; due periodici Mondadori, con 2 modelli; Il Giornale d'Italia, con 1 modello; L'Aquilone, con 4 modelli; Le Vie dell'Aviazione, con 2 modelli; L'Aviazione, con 2 modelli; Il Corriere Padano, con 1 modello; Il Lavoro Fascista, con 1 modello; L'Aviazione Coloniale, con 1 modello; Gente Nostra, con 1 modello; Il Bulino, con 2 modelli; Volandum (Rivista dell'Ala Littoria), con 2 modelli; Il Popolo di Sicilia, con 1 modello; Corriere Emiliano, con 1 modello; Corriere Adriatico, con 1 modello; La Nazione, con 1 modello.

Perché non fai una scappata a Roma per l'8 giugno? Ti divertirai moltissimo appagando così il tuo desiderio di assistere a quella che sarà la più emozionante gara del secolo.

ZIO FALCONE

Venezia. In questo numero, come avrai già visto, pubblichiamo un bel modello di Bianchi Sarei proprio curioso di vedere un bel modello fatto da Asso di Bastoni, dietro suo progetto. Attendo la foto.

Antonio Boryll, Castel Bolognese. — Intanto mettiamo le cose al loro posto, come disse quel ladro vuotando una cassaforte; quando scrivi a me o a zio Falcone, caro amico ravennate, devi darci del tu, e non il burocratico e ampoloso « voi ». Crea la faccenda che ti sta tanto a cuore, voglio dire che costruire un modello radiocomandato è molto difficile, anche perché, oltre lo scoglio da superare della costruzione stessa, bisogna scavare l'ostacolo rappresentato dal divieto che c'è in Italia di usare stazioni radio trasmettenti. Dovresti quindi, prima di dedicarti a una simile impresa, assicurarti che ti sarà facile ottenere il permesso di far funzionare

Si avvertono tutti i giovani che ne hanno interesse che presso la Scuola Tecnica Industriale di Pontedera, dalle ore 18 alle 20 dei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì si svolgono Corsi di Aeromodellismo, sotto gli auspici della Reale Unione Nazionale Aeronautica. Tutti i giovani dai 10 ai 17 anni possono chiedere di partecipare a tali Corsi.

I chiarimenti agli aspiranti verranno forniti nei giorni suddetti dal camerata Rossi Ezzelino presso la Scuola Tecnica Industriale di Pontedera.

la stazioncina. Per tutti i quesiti di carattere tecnico che potrebbero apparire alla tua mente durante la lavorazione, ti consiglio poi di scrivere a noi, indirizzando personalmente a Obino.

Pietro Marsullo, Salerno. — Anche tu con il « Voi »? Ma, dimmi un po', ai tuoi familiari, tu, dal del voi? Certo dev'essere così, se tratti in questo modo noi altri. Devi essere buffo, sai. « Voi, Carletto. — a tuo fratello minore — volete giocare a bützco con me? ». E a tua madre: « Mamma cara, se volete esser tanto cortese da farmi gustare un solo cucchiaino di zucchini? ». « Ma questo è affar mio » mi pare di sentirmi rispondere dall'irato Pietro Marsullo. « Sì, caro amico — gli dico io — non te la prendere... sai, noi si scherza ». Chi non scherza invece sei proprio tu, che ci chiedi a bruciapelo, dove abiti Nicola Cargolano. « Carneade — direbbe il Manzoni — chi era costui? ». Infatti, Pietro Marsullo, ti confesso di ignorare completamente chi sia Nicola Cartolano, quando sia nato, cosa faccia, e dove viva, Cartolano... Cartolano... aspetta, ci sono!... No, mi sbagliavo con Corliano.

CRIVELLO

Il milanese « Falchettaccio », oltre ad essere un bravo aeromodellista, è anche un bravo fotografo. Lo dimostra questa bella fotografia, che ritrae il suo « I-FALC ».





STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Continuazione dai numeri precedenti)

Per quanto si riferisce alla tecnica, valga quanto si è detto per i «Falsi derivati». Presentiamo tuttavia qualche breve esempio per maggior chiarezza.

Spostamento di accento (esempio di svolgimento e parole convenzionali):

Color che col primiero i traditori trattano, ranno e saponi seguito, né mai trovossi invero contento, chi al fedifrago pietosamente tre,

(soluzione: perdonò, perdonò, perdonò).

Cambio di accento (esempio di svolgimento ad enigma):

Teso l'agguato subdolo paziente aspetterò... Dal curvo ramo, pendula io poi la spiccherò...

(soluzione: pesca, pesca).

Continua

SCIARADA COL PRIMIERO ANAGRAMMATO

Chimera e realtà

Giove e Mercurio portano in aria questo bellissimo sogno d'ognun.

Mentre del mare il rabido furore, in ogni petto desta indecibile un senso di terrore; la dolce **TUTTO** del carezzoso flutto disveglia in **CIO' CHE RESTA** un'eco di riconciliata armonia, ai beati languore.

INCASTRO

I **LATI** al ciel s'adergono e dal **SENO** sprigionansi le note armoniose.

L'**INTERO** invece è un cumulo tutto un insieme vile di disparate cose.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 4 giugno 1939.

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

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 19

IMPRESA - ESPRIMA

TRE - MORE = TREMORE

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 19, è stato estratto a sorte quello di **Giulio Cesari**, via Marsala n. 32, Palermo.

Al **Cesari** è stato inviato un libro.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-690



CHI SONO QUESTI STRANI ESSERI SIMILI A MOSTRI TEMIBILI.....

EROI DI UNA NUOVA MITOLOGIA, ESSI TENTANO UN'EPICA IMPRESA:

LA SCALATA ALLA

STRATOSFERA

DI QUESTI EROI E DI QUESTE IMPRESE SI OCCUPA IL PRIMO FASCICOLO DE **L'AVIAZIONE PER TUTTI**

LA NUOVA

COLLANA DI DIVULGAZIONE POPOLARE

CHE **L'EDITORIALE AERONAUTICA**

LANCIA SUL MERCATO LIBRARIO

I PRIMI 12 FASCICOLI DE "L'AVIAZIONE PER TUTTI" SONO INTITOLATI:
STRATOSFERA
IL FUOCO DAL CIELO
ALLARME
CITTA' AL BUIO
AVIAZIONE LEGIONARIA
VOLO SILENZIOSO
SOCCORSI DAL CIELO
PICCOLA STORIA DELL'AVIAZIONE
VOLO CIECO
CASERTA
PERCHE' L'AEROPLANO VOLA
AVIAZIONE MINIMA

CON **10** LIRE
PRENOTANDOCI SUBITO RICEVERETE
OGNI MESE PER 12 MESI UN FASCICOLO
DE "L'AVIAZIONE PER TUTTI"
PER I VERSAMENTI USATE IL N° C.C.P.
1/24718

Acquistate

BARACCA


di ANTONINO FOSCHINI (Premio Viareggio)

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

Edizione di lusso di 2000 copie numerate e rilegate alla bodoniana **L. 25**Edizione extralusso in carta Fabriano di 200 copie numerate e firmate dall'autore e rilegate in pelle (formato 19,5 per 27,5) **> 500**Edizione normale in brossura **> 15**

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

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



COSTRUZIONI AERONAUTICHE

BREDA

SEGA ELETTRICA DA TRAFORO A VIBRAZIONE

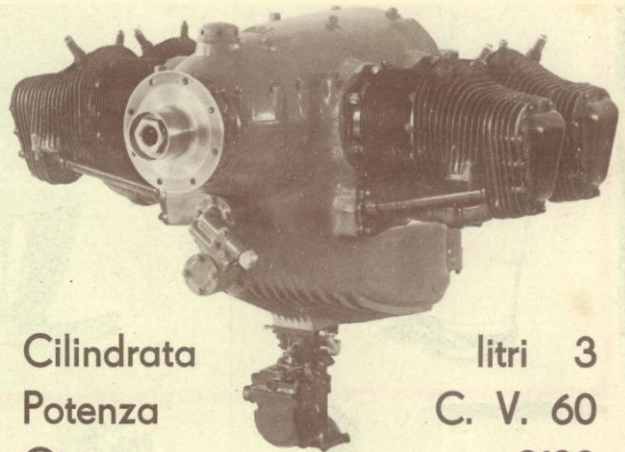
AEROMODELLISTI: Ecco una perfetta piccola macchina che vi permette rapido ed esatte lavorazioni per i vostri modelli volanti. Di durata illimitata, di semplice manutenzione, di minimo consumo di energia, essa è destinata a diventare il vostro inseparabile compagno di lavoro.

TIPO A «da dilettanti» Lit. 350, franco Milano.
TIPO B «per scuole» Lit. 450, franco Milano.
MOV0 - modelli volanti e parti staccate
MILANO - Via S. Spirito, 14 - Telef. 70-056 - MILANO



MOTORE C.N.A. D4

A 4 CILINDRI A COPPIE CONTRAPPOSTE

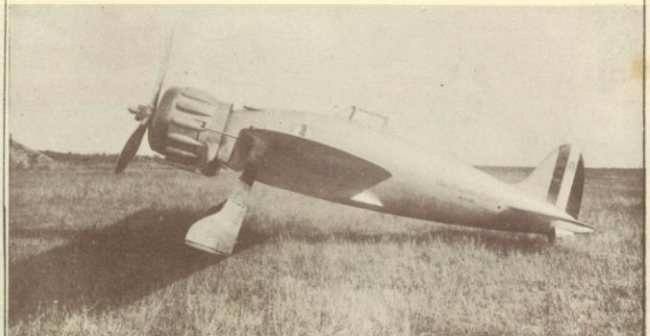
Cilindrata litri 3Potenza C. V. 60Giri 2100

Serbatoio olio ricavato nel basamento

Doppia accensione

AERONAUTICA MACCHI - S. A.

V A R E S E



Caccia intercettore "Aer Macchi C. 200."

Velocità massima km-h 505

Salita a metri 6000: 6'30"

Quota di tangenza: mt. 10400



AERO
CRET
NERIE

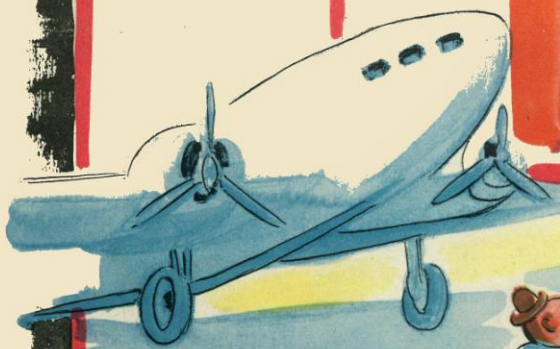
- SAPETE PILOTARE?
- NO
- ALLORA, SICCOME DEVO
ASSENTARMI, DATE UNA
GVIARDATA AL MIO APPA
RECCHIO.



- CONTE, VOI CHE VENITE DALLA
CAVALLERIA, SAPRESTE DIRMI
QUANTI CAVALLI HA QUESTO
MOTORE?



MASTAOJANNI
ALBERTO.



- QUESTO BIMOTORE È STATO
COSTRUITO DAGLI ALLIEVI DEI
NOSTRI PREMIATI CORSI PER
CORRISPONDENZA.

