

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Giovanotto. A che ora comincia la trasmissione?

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX N. 22

28 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 DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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



Cinque anni fa il pilota Dawaes, durante un volo nei dintorni di Abridge, perdette il portafoglio contenente trenta sterline. E recentemente, mentre passeggiava in un prato insieme alla moglie, la sua attenzione fu attratta da un contadino che zappava la terra. Avvicinatosi per vederlo lavorare, il signor Dawaes ha avuto la fortuna di giungere proprio nel momento in cui una zolla rivoltata metteva alla luce il suo portafoglio con il denaro intatto. Questa è la breve storia. Un semplice caso, si può dire.

Saputo il fatto, gli infallibili àuguri londinesi si sono immediatamente riuniti nel loro club e, da gente abituata a fiutare la buona e la cattiva sorte dai più strani avvenimenti, questa volta, indovinate un po' quale significato hanno tratto dalle viscere delle trenta sterline ritrovate da un pilota dopo cinque anni? Questo: « Che la febbre del volo si attacca fortemente alle cose come agli uomini. Quelle povere sterline che ebbero la gioia di volare dopo chissà quanto tempo trascorso in qualche fredda cassaforte, dovettero rimanere assai male e piene di nostalgia quando giunsero in terra dopo un volo interrotto così bruscamente. Allora si nascosero sotto una piccola zolla e con pazienza attesero per dei mesi, degli anni (fino a quando l'aviatore fosse ripassato in quei luoghi). E la fortuna ha premiato la loro pazienza. Noi siamo sicuri - hanno affermato gli oracoli - che da oggi quelle sterline voleranno sempre, almeno fino a quando volerà il signor Dawaes, poiché per lui esse costituiranno il più potente talismano da portarsi sempre con sé. E consigliamo il predetto signore a regalare al contadino zappatore l'orologio, i vestiti e magari la gentile metà che era con lui, ma non una sola di quelle trenta sterline che tutte insieme dovranno ormai viaggiare per le vie del cielo ».

Ci sono degli studiosi, persone rispettabilissime senza dubbio, che continuano pazientemente a ricercare le radici

dell'aviazione nelle remote profondità della storia, con particolare riguardo al pensiero degli scrittori, dei poeti e degli antichissimi filosofi. Anche facendo astrazione dai classici voli compiuti dai personaggi della mitologia e della leggenda, si può dire che il desiderio di fare una capatina sopra le nuvole sia sempre esistito, almeno a giudicare dalla enorme quantità di riferimenti che i predetti studiosi hanno scovato tra le pieghe di quasi tutte le opere letterarie. E pure Dante doveva essere compreso tra i grandi pensatori del passato che hanno vaticinato l'aviazione. Inequivocabile, difatti, è il verso « a guisa di ugel che stando su in altura divien beato » con il quale il Poeta vuol immaginarsi il piacere che dà il volo. E chi non ricorda il volo in pattuglia dei due cugini Paolo e Francesca che perlustrano dalla mattina alla sera il quinto girone, « quali colombe dal disio chiamate, con l'ali alzate e ferme al dolce nido, volan per l'aere »?

Si potrebbe continuare citando ancora numerosissimi versi, uno più « aereo » dell'altro. Ma giacché abbiamo voluto parlare proprio di Dante, sentiamo il dovere di denunciare una grave dimenticanza a proposito delle sue interpretazioni aviatorie. E' curioso come a tutti sia sfuggita l'espressione che il Poeta adopera nel I Canto dell'« Inferno », allorché gli vennero incontro quelle tre bestiacce: il leone, la lonza e la lupa. In quel frangente, Dante offre un saggio della sua cultura aeronautica, specie per quanto riguarda il carico alare e la presa di quota. Quando egli dice che « questa mi porse tanto di gravèzza per la paura ch'uscìa di sua vista ch'io perdei la speranza... dell'altèzza », vuol significare l'impossibilità del decollo se il carico è troppo elevato.

Ma queste son cose che debbono rimanere tra noi. Per carità, acqua in bocca, eh!

L'IMBONITORE



Vedi che vuol dire il progresso? Ai nostri tempi c'era il Carro dell'Orsa Maggiore ora c'è l'Automobile...

GIORNALISTI SUL CAMPO

In occasione del ventennale de *L'Ala d'Italia* i periodici italiani riuniti nell'Editoriale Aeronautica hanno indetto per il 5 giugno prossimo il Primo Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica durante il quale si svolgeranno le seguenti manifestazioni collaterali: Raduno aereo dei giornalisti aviatori; Gara per aeromodelli con motore a scoppio fra giornalisti italiani; Prima Mostra dell'Arte Italiana ispirata al volo; Prima Rassegna mondiale del cinema aviatore; Prima Mostra Internazionale della fotografia aviatrice; Prima Mostra di aerofilatelìa in Italia; Concerto di musica ispirata al volo.

Al Congresso, che svolgerà i suoi lavori dal 5 al 13 giugno, hanno già assicurato la loro partecipazione 150 fra quotidiani e riviste di ogni parte del mondo.

Questa iniziativa ha lo scopo di riunire per la prima volta i maggiori rappresentanti del giornalismo aeronautico, sia quotidiano che periodico, per esaminare e discutere tutti quei problemi che nel vasto campo del giornalismo interessano l'aviazione.

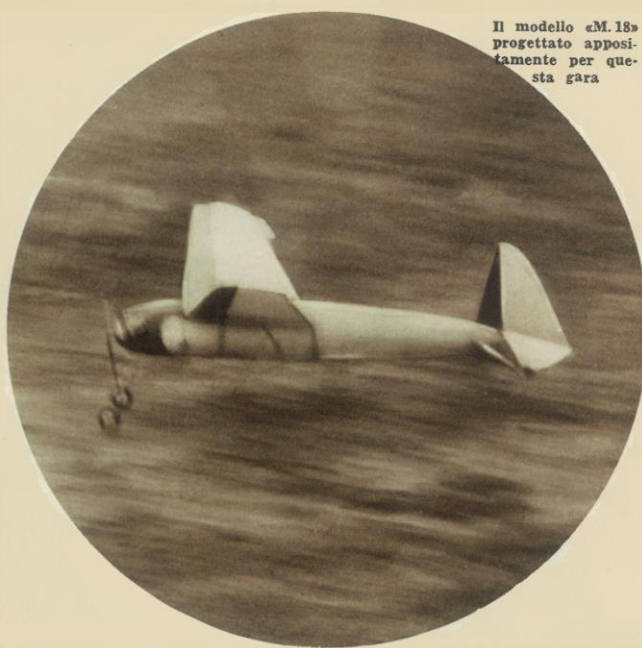
La Gara aeromodellistica fra giornalisti, che *L'aquilone* sta organizzando, è la prima manifestazione del genere alla quale partecipino dei giornalisti in qualità di concorrenti. In Italia e all'estero si svolgono ogni anno gare nazionali e internazionali per modelli volanti con mo-

torino a scoppio di varia cilindrata (motorini piccolissimi di due o tre cmc. fino a dieci cmc.), e a queste gare partecipano costruttori di tutte le età, spesso studenti e qualche volta professionisti, ma mai, nemmeno negli Stati Uniti, dove l'impiego del modello volante è sfruttato tanto sovente a scopo pubblicitario, sono convenuti su un campo d'aviazione rappresentanti della stampa in sì gran numero per impegnarsi in una competizione sportiva tanto singolare.

I giovani costruttori esercitano la loro paziente intelligenza e competenza tecnica e pratica nella realizzazione di vari tipi di modelli volanti di innumerevoli forme e dimensioni. I grandi credono che si tratti di un giuoco; ma quando capitano per la prima volta su un campo di aviazione, o più semplicemente su un prato, o su una grande piazza da cui gli appassionati costruttori lanciano i loro minuscoli apparecchi, rimangono stupiti e ammirati da tanta perfezione tecnica e accuratezza di costruzione.

Vi sono aeromodelli veleggiatori e vi sono aeromodelli con motore, il quale può essere ad aria compressa, o costituito da una matassa di elastico, oppure a gas, o infine, a benzina, come i veri aeroplani.

Gli apparecchi con i quali i giornalisti parteciperanno alla gara indetta per l'8 giugno, si possono considerare, appunto, dei veri e propri aeroplani, ai quali manca il pilota e la capienza e poten-



Il modello «M.18» progettato appositamente per questa gara

Periodici e giornali che a tutto il 19 maggio hanno aderito alla gara

Il Popolo d'Italia ..	con 1 modello
Corriere della Sera ..	» 1 »
La Gazzetta dello Sport ..	» 1 »
Auto Moto Avio ..	» 2 modelli
Il Giornale d'Italia ..	» 1 modello
L'aquilone ..	» 4 modelli
Le Vie dell'Aria ..	» 2 »
L'Ala d'Italia ..	» 2 »
Il Corriere Padano ..	» 1 modello
Il Lavoro Fascista ..	» 1 »
L'Azione Coloniale ..	» 1 »
Gente Nostra ..	» 1 »
Il Balilla ..	» 2 modelli
Volandum ..	» 2 »
(Rev. Ala Littoria)	
Il Popolo di Sicilia ..	» 1 modello
Il Corriere Emiliano ..	» 1 »
Corriere Adriatico ..	» 1 »
La Nazione ..	» 1 »
Giornale di Genova ..	» 1 »
Il Piccolo (di Trieste) ..	» 1 »

za per poterlo trasportare. Il progetto e la realizzazione di questi aeromodelli richiedono nei costruttori le stesse cognizioni tecniche generali che gli ingegneri progettisti dedicano alla costruzione di aeroplani. E' chiaro che non soltanto occorre che gli aeromodelli volino, come un qualunque normale aeroplano, ma bisogna che queste delicate macchine di volo siano progettate in modo da assicurare la perfetta stabilità anche se disturbate da cause esterne.

Difatti i progettisti di aeroplani costruiscono le loro macchine dotandole

di una certa stabilità, che però viene continuamente sorvegliata e mantenuta dalle manovre del pilota. Invece gli aeromodelli devono essere costruiti in maniera tale, da ristabilire le necessarie condizioni di equilibrio, anche se raffiche di vento o correnti di qualunque natura tendino di disturbare il normale svolgimento del volo. Ciò non significa che sia più difficile progettare un aeromodello che un aeroplano, ma dimostra a quali discipline tecniche debbono sottostare i costruttori, i quali sono dei giovani e spesso giovanissimi che dedicano tutta la loro intelligenza, il loro sapere, la loro fatica e la loro straordinaria pazienza ad una attività utilissima non soltanto agli effetti della propaganda aeronautica, come i più credono, ma alla preparazione teorica e pratica del futuro pilota e del futuro costruttore.

Fino al 12 maggio, giorno in cui sono state scritte queste note, hanno aderito ufficialmente alla gara aeromodellistica 20 pubblicazioni, che si presenteranno sul campo complessivamente con 26 aeromodelli. Si calcola che entro il mese di maggio confermeranno la loro adesione altre 20 pubblicazioni. Avremo così sul campo del Littorio una massa di circa 50 apparecchi, numero forse mai raggiunto in nessuna gara per modelli con motore a scoppio.

La gara per modelli volanti è stata ideata allo scopo di far conoscere al grosso pubblico, a traverso l'interessamento e la partecipazione dei giornalisti ad una manifestazione tanto originale, l'attività quasi ignorata di una categoria eletta di giovani studiosi e laboriosi.

IL "PREMIO ANNUALE DE L'AQUILONE"

L'Editoriale Aeronautica ha stabilito di assegnare un premio al giornalista autore del miglior resoconto sull'attività degli aeromodellisti o sulla gara aeromodellistica dell'8 giugno. Potranno partecipare al concorso giornalisti e pubblicisti partecipanti alla gara o inviati speciali per conto di qualsiasi giornale o rivista.

Il premio, che sarà denominato Premio annuale de «L'aquilone», e verrà assegnato ogni anno in occasione di una gara aeromodellistica importante, è costituito da mille lire, indivisibili, e da una medaglia di benemerita. Fanno parte della Commissione di lettura: S. E. Marinetti, Lido Cajani, il Col. Pilota Ugo Rampelli, Federico Valli, Antonio Foschini, Gastone Martini (Segretario).

Il Premio annuale de «L'aquilone» non verrà in nessun caso assegnato ad un giornalista appartenente all'organizzazione dell'Editoriale Aeronautica.



Uno dei quattro modelli con i quali «L'aquilone» parteciperà alla gara tra giornalisti



CANNONI CONTRAEREI

I velivoli esplicano normalmente la loro più temibile azione offensiva di massa da quote elevate. Pertanto la arma contraerea di difesa che più efficacemente può agire contro di essi è il cannone.

Il cannone contraerei possiede particolari caratteristiche che lo fanno distinguere, anche esteriormente, dalle altre bocche da fuoco.

Intanto l'angolo di elevazione massimo, che nei normali cannoni non raggiunge generalmente i 45° al di sopra dell'orizzonte (solo negli obici e nei mortai raggiunge i 75°), nei moderni cannoni contraerei, destinati naturalmente ad esplicare la loro azione verso l'alto, è di 90°, consente, cioè, di sparare anche sulla verticale del pezzo.

Un altro requisito, di natura balistica, e di importanza fondamentale per il tiro contraerei, è la grande velocità iniziale che il cannone deve poter imprimere al proiettile. Questo per ridurre al minimo la durata del tragitto, cioè il tempo che intercorre tra l'istante in cui parte il proiettile e l'istante in cui esso scoppia.

Tale durata di traiettoria deve poi risultare tanto più breve quanto più elevate sono le velocità degli aerei, affinché conservi validità l'ipotesi su cui si basa il tiro contraerei: invariabilità del moto del velivolo nel tempo che decorre dall'istante del puntamento all'istante dello scoppio del proiettile.

La velocità iniziale del proiettile dipende dal calibro e dalla lunghezza relativa (in calibri) della bocca da fuoco.

Per avere elevate velocità iniziali si potrebbe pensare di ricorrere a grossi calibri, ma questi presentano gravi svantaggi, quali la minore celerità di tiro, la scarsa manovrabilità, il peso ed il costo eccessivi.

I calibri normalmente adottati sono i medio-piccoli, intorno a 100 millimetri (75, 90, 100 fino ad un massimo di 120) e le bocche da fuoco si fanno molto lunghe, generalmente sui 50 calibri.

Le alte velocità iniziali determinano anche lunghe gittate e quindi elevate quote di tangenza. I cannoni degli ul-

timi tipi sparano a quote superiori a 9000 metri (con velocità iniziali superiori agli 800 metri al secondo).

Si ricorda incidentalmente che lo speciale formidabile cannone «la grande Berta», costruito dai Tedeschi durante la guerra mondiale per colpire Parigi da 100 km. di distanza, aveva la enorme lunghezza relativa di 170 calibri, e i suoi proiettili del calibro 120 mm., lanciati con una velocità iniziale di 1500 m. al secondo, raggiungevano quote di circa 20.000 metri. In questo caso il raggiungimento delle altissime quote era perseguito allo scopo di aumentare la gittata, beneficiando della grande riduzione di resistenza al moto del proiettile offerta dall'aria estremamente rarefatta esistente a tali quote.

La celerità di fuoco, cioè il numero dei colpi che possono essere sparati nell'unità di tempo, è un altro importante requisito dei cannoni contraerei; importanza derivante anche essa ovviamente dalla caratteristica di grande mobilità che contraddistingue il bersaglio aereo.

Dato il ridotto tempo che esso rimane sotto il tiro, è necessario, per cercare di ottenere risultati efficaci, indirizzarli il maggior numero possibile di colpi.

La celerità di tiro è tanto più elevata quanto più piccolo è il calibro. E questa, come si è già accennato, è una delle ragioni per cui si adottano calibri piccoli.

Nei moderni cannoni contraerei la celerità di tiro è di circa 20 colpi al minuto primo.

Sempre in conseguenza della grande mobilità degli aerei, il cannone contraerei deve possedere il requisito della maneggevolezza, per consentire ai puntatori che seguono con i cannocchiali di puntamento il velivolo bersaglio di agevolmente spostare il pezzo con la continuità e la rapidità necessarie.

Naturalmente il cannone contraerei deve anche possedere una grande precisione di tiro. Al riguardo si è presentato di complessa soluzione il problema della postazione di tali cannoni sulle navi le cui oscillazioni, dovute al moto ondoso, rendono difficoltosa la puntatura e determinano sensibili errori nel tiro.

Il sistema più razionale per ovviare ai suddetti inconvenienti consiste nella stabilizzazione della piattaforma sulla

quale sono installati i pezzi, ottenuta mediante dispositivi giroscopici che mantengono la piattaforma stessa sempre orizzontale, anche quando la nave rolla o beccheggia.

Di tipo speciale è anche il munizionamento per i cannoni contraerei. I proiettili sono del tipo «granata»: scoppiano determinando la proiezione di un grande numero di schegge, con le quali si tende a colpire il velivolo che si trova nel raggio di azione dello scoppio. Tale scoppio avviene dopo un determinato tempo dall'istante in cui i proiettili hanno lasciato la bocca da fuoco. E siccome il punto di scoppio deve essere commisurato alla quota, alla velocità e alla rotta del velivolo bersaglio, elementi rapidamente variabili, il tempo suddetto deve essere calcolato e regolato con la massima precisione.

Le moderne spolette delle granate contraerei sono perciò costituite da meccanismi di orologeria di grande precisione, assimilabili a veri e propri cronometri.

La regolazione delle spolette viene in pratica eseguita meccanicamente, per mezzo di appositi graduatori meccanici.

Il cannone contraerei, in conclusione, è un'arma potente e precisa; perciò viene a costare molto. Il prezzo di un solo moderno cannone può essere prossimo al milione di lire.

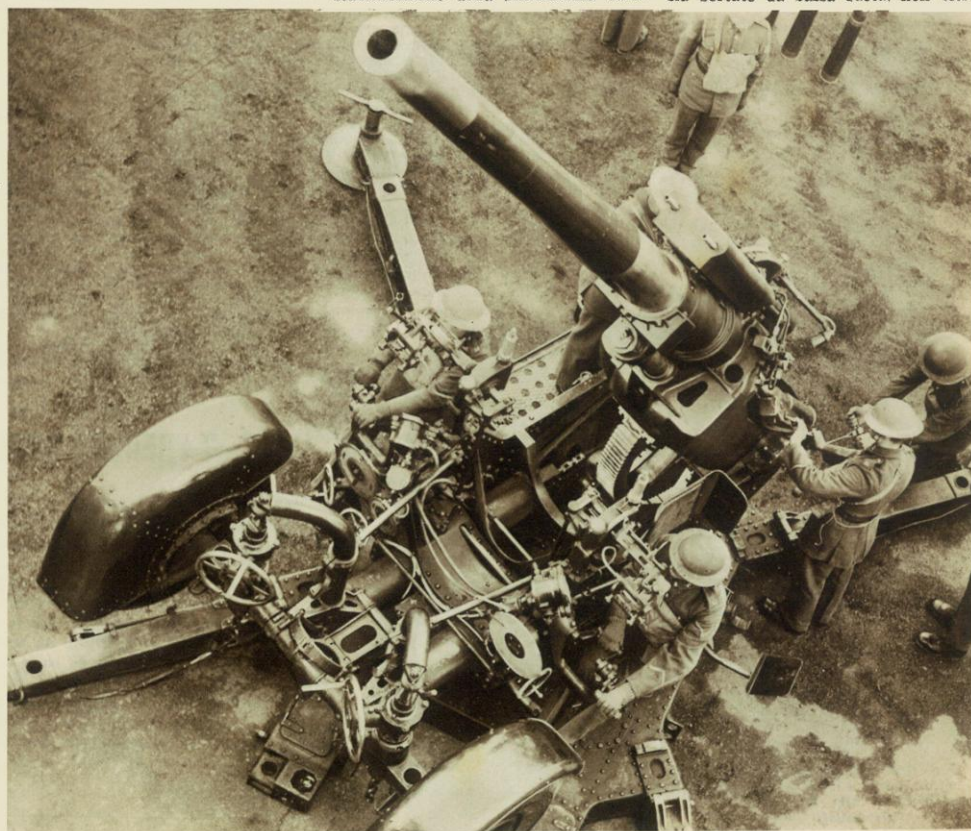
Anche le munizioni relative costano; per mille colpi ci vuole quasi mezzo milione. E quando si pensi che le batterie contraerei sono divoratrici di munizioni, si ha una idea del dispendio che comporta la difesa fatta dalle artiglierie.

Dopo avere accennato alle caratteristiche delle artiglierie di calibro maggiore, diciamo qualche parola sulle armi contraeree di piccolo calibro, inferiori ai 50 millimetri.

Queste armi sono chiamate propriamente mitragliere e ve ne sono di calibro 40, 37, 20 fino ad un minimo di 13.

L'arma di calibro 13 generalmente non ha il proiettile scoppiante ed ha le caratteristiche di una comune mitragliatrice da fanteria. Per il tiro contraerei è di scarsa efficacia.

Le altre mitragliere hanno buona efficacia, quando l'attacco degli aerei sia portato da bassa quota, non oltre



i 2000 metri, poiché la gittata di queste armi è limitata.

Caratteristiche delle mitragliere sono il grande volume di fuoco (dovuto alla elevata celerità di tiro) e la grande maneggevolezza, per cui tali armi sono specialmente indicate nella difesa contro i velivoli attaccanti a volo rasente, in condizioni, cioè, in cui i cannoni non potrebbero agire data la rapidissima variabilità di posizione del bersaglio.

Le spolette dei proiettili scoppianti delle mitragliere sono a percussione, scoppiano, cioè, all'urto contro il bersaglio. Esse inoltre assicurano l'autodetonazione del proiettile, dopo un determinato tempo, inferiore alla durata della traiettoria. Ciò per evitare che i proiettili che non hanno colpito il bersaglio scoppino al loro ritorno a terra danneggiando cose e persone amiche.

DIEL

CRONACA BREVE

LE FORZE AEREE delle principali Nazioni dell'America del Sud sono attualmente così suddivise: Argentina 161 apparecchi, Brasile 290, Cile 110, Colombia 86.

LA FLOTTA AEREA della S.A.B.E.N.A. (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne) comprende oggi: 5 «Junkers Ju. 52», 3 «Savoia Marchetti S. 73», 3 «Savoia Marchetti S. 83», 2 «Douglas D. C. 2». La S.A.B.E.N.A. gestisce le seguenti linee: Bruxelles-Londra; Bruxelles-Parigi; Bruxelles-Colonia; Bruxelles-Ambers; Bruxelles-Berlino; Bruxelles-Vienna; Bruxelles-Praga; Londra-Ostenda-Le Zotte; Bruxelles-Congo belga; Leopoldville-Boma; Leopoldville-Lusando; Leopoldville-Stanleyville.

CON UN'ORDINANZA del Maresciallo Goering è stato creato a Praga un Ufficio Aeronautico del Protettorato di Boemia e Moravia e posto alla dipendenza diretta del Ministero dell'Aria di Berlino.

IL GIOVANE AVIATORE tedesco Fritz Wendel, che recentemente conquistò alla Germania il primato mondiale di velocità, è stato festeggiato l'8 maggio nella Casa dell'Aviatore a Berlino, presente anche il prof. Messerschmitt, costruttore dell'apparecchio vittorioso.

SI È SVOLTO recentemente a Brasov (Romania) il campionato nazionale di modelli volanti, organizzato dall'Aero Club di Brasov sotto gli auspici della Federazione Aerea Romana. Alla manifestazione, alla quale ha assistito anche il ministro rumeno dell'Aria, hanno preso parte 136 concorrenti con 417 aeromodelli.

L'«IMPERIAL AIRWAYS» iniziò il servizio aereo quindici anni or sono, disponendo solo di 15 piccoli apparecchi a uno o due motori, e la sua rete aerea fra Londra e il Continente era di: circa 2.600 km.: oggi l'«Imperial Airways», ha in servizio o in costruzione 87 grandi multimotori e, con le Compagnie sussidiarie e associate, la sua rete si estende per circa 45.000 chilometri in Europa e nell'Impero. Inoltre i suoi apparecchi dal 1924 ad oggi hanno percorso circa 46 milioni e mezzo di miglia inglesi e trasportato 631 mila passeggeri.

SECONDO le più recenti statistiche, il numero degli aeroplani in servizio sulle linee civili nel mondo è di 2000, su di una rete aerea di circa 500.000 chilometri in totale e durante l'anno scorso essi trasportarono 3 milioni di passeggeri, 25 mila tonnellate di posta e 60 mila tonnellate di merci.

IL CAPITANO aviatore Hans Steinbeck della Compagnia tedesca «Lufthansa» ha compiuto i due milioni di chilometri di volo su linee regolari. Egli ha 83 anni ed a 29 anni acquistò da privato il suo primo apparecchio e compì nel maggio 1910 i suoi primi voli su Lubeca.

UNO DEGLI APPARECCHI del tipo «Flamingo», recentemente ordinati dal Ministero inglese dell'Aria, sarà riservato per uso del Re. Il «Flamingo» è un bimotore ad alto rendimento, a velocità massima di 326 km. orari, capace di decollare a carico completo dopo 430 metri di rullaggio.

TRE AEROPLANI tedeschi «Von Blohm», «Ha. 139» e «Ha. 139 B.» hanno compiuto, dall'inizio del loro servizio sudatlantico alle dipendenze della «Lufthansa», un totale di 50 voli tra l'Africa ed il continente sudamericano.



FANTERIE DELL'ARIA

L'uso dell'aeroplano come mezzo di guerra ha consentito una modernissima e originale forma d'impiego: il cosiddetto «impiego dall'alto». Esso consiste non soltanto nel lancio di truppe paracadutiste, ma nello sbarco delle medesime truppe, del genere esperimentato con sì felice successo durante le recenti operazioni militari in Albania. I due metodi, lancio e sbarco, che in certi casi, come vedremo, possono trovarsi felicemente congiunti, vengono attentamente studiati dalle grandi Potenze come l'Italia, la Francia, la Gran Bretagna, la Polonia, l'U.R.S.S., gli Stati Uniti. Nulla di ciò in Germania.

Quanto alle sezioni paracadutiste italiane, create tempo fa con la celebrità tipica dei nostri giorni, è previsto di massima l'impiego nelle Colonie, e già in Libia, appunto, sono stati eseguiti diversi riusciti esperimenti, lanciando col paracadute fucilieri di colore, seguiti dallo sbarco aereo di nuclei di truppa. E si comprende facilmente come un immenso e impervio territorio, privo all'interno di vie di comunicazioni, e punteggiato di presidii l'un dall'altro distanti centinaia di chilometri, si presti quanto mai all'uso dei mezzi citati, per azioni offensive di sorpresa, o per fronteggiare rapidamente insidiosi attacchi nemici. Per motivi similari l'impiego dall'alto ha trovato in Russia, sin dall'immediato dopoguerra, un significativo sviluppo, e già nel 1933, e poi nel '35 e nel '37, in occasioni di sfilate e di grandi manovre, furono lanciate in paracadute imponenti reparti di fanteria seguiti da truppe di occupazione, trasportate sempre a mezzo di aeroplani. A parere degli strateghi russi, l'estensione e la natura del

terreno dell'Unione e dei suoi confini consentono largamente d'operare con i due sistemi, e senza limite di profondità nel panorama nemico, l'U. R. S. S.

sembra inoltre disporre di gruppi di paracadutisti con funzione politica da scaricare clandestinamente nel paese nemico per esercitarvi la sobbollazione, la rivolta, l'attentato, il sabotaggio.

L'Inghilterra, a quanto è noto, non dispone attualmente della specialità paracadutisti; ha però compiuto in Colonia trasporti di truppe terrestri completamente equipaggiate, per sedare ribellioni con quella necessaria prontezza non altrimenti consentita.

In Francia invece, tre anni or sono, venne istituita una scuola paracadutisti che dette origine, in breve, alla prima compagnia di fucilieri. Quanto al trasporto di truppe per via aerea se ne comprese l'efficacia al tempo della guerra marocchina del '25, ove furono possibili, in tal modo, interessanti successi militari.

Anche la Polonia attualmente possiede un battaglione di fanteria con paracadute e un battaglione di atterraggio. Negli Stati Uniti, infine, i mezzi e le modalità d'intervento dall'alto vengono del pari sperimentati.

Può darsi che nelle guerre avvenire, il progresso dell'aeroplano, e la scoperta di dispositivi idonei a lanciare simultaneamente e rapidamente, sul retro e sui fianchi dello schieramento avversario, vistose forze terrestri con equipaggiamento e mezzi di offesa adeguati, rivoluzionino la fisionomia della guerra terrestre, conferendole un dinamismo che oggi possiede in misura attenuata, in virtù dell'efficacia rag-

giunta dagli apprestamenti difensivi (linea Maginot e Sigfrido).

Allo stato attuale delle cose le possibilità dell'intervento dal cielo, nei due sistemi accennati, si prospettano più limitate. In zone, come si è detto, di ampio sviluppo, di natura prevalentemente pianeggiante, sprovviste di ferrovie e di strade, e scarsamente presidiate, il lancio delle fanterie in paracadute, cioè truppe di sicurezza, che proteggono il successivo sbarco aereo, sul terreno prescelto, di truppe di occupazione, può nel migliore dei casi dare serie preoccupazioni al nemico, risolvendo anche importanti situazioni locali. Maggiormente difficoltoso si presenta il lancio, e più ancora lo sbarco, nelle adiacenze del fronte, (non parliamo poi se di terreno montuoso); là ove servono più intensamente le operazioni dell'esercito; ma anche qui, a tempo e luogo, i Reparti piovuti dal cielo potranno prendere possesso di lembi di terreno di grande importanza tattica. Più convincenti appaiono i colpi di mano, i compiti distruttivi contro opere militari, depositi, riserve, polveriere, ponti, passaggi, nodi ferroviari e stradali, strettoie, aeroporti, ecc., che è possibile condurre a termine di sorpresa, e anche col solo lancio di truppe paracadutiste operanti, ad esempio, col favore della notte.

Non è facile, in conclusione, prevedere i risultati e gli sviluppi che in un immediato domani si potranno conseguire, con un sistema di combattimento ancora in fasce, né gli esperimenti che si vanno conducendo in tempo di pace daranno mai una compiuta idea delle relative possibilità, trattandosi, in ogni caso, di azioni di arditismo, la cui riuscita è, almeno per metà, rimessa al valore, allo slancio, allo spirito di sacrificio che si accendono nel cuore del combattente solamente in clima di guerra.

M.

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE QUARTA
I «cacciatori»

Il Sagittario alato

(Continuazione dal numero precedente)

Ecco: l'arma si sporge a destra e minaccia; bisogna virare e gettarsi a sinistra. L'arma si sposta e mira; bisogna passare sulla destra. E' un gioco fanciullesco, un nascondersi dietro la grande coda dai timoni nerocrociati, che ha per posta la vita.

La caccia continua così, tormentosa e incerta.

Il «cacciatore» è ormai solo cinquanta metri più basso dell'Austriaco, e di altrettanto indietro. Volano a 3000 metri.

E' il momento.

Una «tirata» furibonda, l'occhio sul traguardo di mira e, al momento giusto, fuoco! La mitragliatrice sgrana quarantacinque colpi in un attimo.

L'«Aviatik» barcolla...

«E' stato un istante: il nemico si è piegato pesantemente ed è precipitato quasi a picco...»

Il «cacciatore» è pazzo di gioia e si butta giù. Al fracasso del suo motore si mescola il suo urlo di vittoria.

Segue febbrile con gli occhi la vittima enorme che precipita, fa vede impicciolare, la perde contro il grigiore del terreno, la rivede immobile, laggiù, sopra un prato... E' intatta, ed una folla di soldati le è attorno, formicolante, mobilissima.

Il vittorioso ha la febbre. Vuol vedere, toccare, esaminare la sua prima vittima, la prima aquila nemica abbattuta nel cielo di Italia!

Spia ansiosamente il terreno, scopre un prato e vi scende.

Non ha il tempo di lasciare l'apparecchio: i fanti gli corrono incontro, si agitano, urlano inneggiando a lui ed all'Italia, lo strappano dal seggiolino, lo portano in trionfo dove giace la vittima.

L'«Aviatik» è intatto. Ha dovuto scendere perché i serbatoi della benzina erano stati crivellati dalle pallottole, ed è sceso bene.

Il vittorioso guarda la vittima, e sogna altre vittorie, altre, altre...

Il 16 settembre 1916 nella Conca di Pieve si preparava una azione di fanteria. Si sapeva che gli apparecchi austriaci, i «pidocchi», erano soliti volare fra quei monti, e pertanto, per aiutare e proteggere i fanti, era necessario recarsi ad incrociare nel cielo della battaglia.

Dal campo del «caccia» partono tre apparecchi. Piloti sono Baracca, Ruffo di Calabria e Luigi Olivari: tre aquile che hanno già arigliato ciascuno la sua preda, che altre ed altre ne artiglieranno.

Volano a 4000 metri, e pattugliano pazienti, mentre sul terreno grigio sotto di loro gli uomini, formiche invisibili, umili, terrose, si accoppiano per una zolla.

Volano, in attesa di contendere l'immensità azzurra al nemico.

Il volo è difficile, perché spirra un forte vento che fa «ballare» spiacevolmente. Inoltre banchi di nubi, che il vento stesso contorce, disperde, riforma, impediscono una netta visione di tutto lo spazio.

La crociera dura da mezz'ora, infruttuosa. Baracca, comandante del trio, medita il ritorno.

Ed ecco che verso Villach un punto nero si disegna contro il cielo chiaro, e ingrandisce, e prende forma.

Un nemico.

La mano fa un cenno di avvertimento, quindi i tre apparecchi girano largo e si allontanano verso Caporetto. Bisogna che il nemico venga sul territorio italiano: allora, al sicuro dalle artiglierie austriache, si darà battaglia.

Verso il monte Stol l'apparecchio dalle croci nere taglia le linee italiane. Non ha visto: non sa che va incontro alla morte.

I tre lo spiano e notano che è un «Löhrner» 160 CV: una bella preda. Vola a 6400 metri di quota e osserva la battaglia che infuria al basso.

La mano del comandante fa un altro cenno.

I tre «cacciatori» che s'erano mantenuti a 4000 metri s'abbassano, convergendo sull'Austriaco.

Egli vede. Certo trema.

Rapidamente gira, cerca di scappare verso Pieve, e frattanto fa fuoco con la mitragliatrice ed il fucile a ripetizione. I «cacciatori» non cedono e gli corrono addosso. La distanza diminuisce rapidamente, rapidissimamente.

D'un tratto le armi parlano. I «cacciatori», a cinquanta metri, hanno sparato.

L'Austriaco barcolla: certo il pilota deve essere stato colpito e ferito. I «cacciatori» sbattono abbandonati a sé stessi. Una caduta fantastica incomincia.

L'apparecchio senza controllo, col motore in piena marcia, scivola, si avventa, sobbalza, sbanda, si arresta, risale, traacciando nell'aria una traiettoria di fumo che s'arrotola, si annoda, si contorce come descritta dal capriccio d'un pazzo.

I «cacciatori» pianano e pensano: «Andrà a fracassarsi al suolo».

Ma non è così. Qualcuno, forse l'osservatore, ha impugnato i comandi all'ultimo momento ed ha raddrizzato l'apparecchio. Esso scivola fulmineamente nell'aria, corre contro un ostacolo di Monte Stol, s'abbatte fra gli alberi, si rovescia...

Una fiamma; una fumata... E' finito.

I «cacciatori» tornano al loro campo, poi Baracca s'affretta verso il luogo dove è finito l'Austriaco.

Il pilota, un sergente, era morto: due pale nella testa. L'osservatore, tenente Von Csaby, ferito al ventre, era predestinato alla morte.

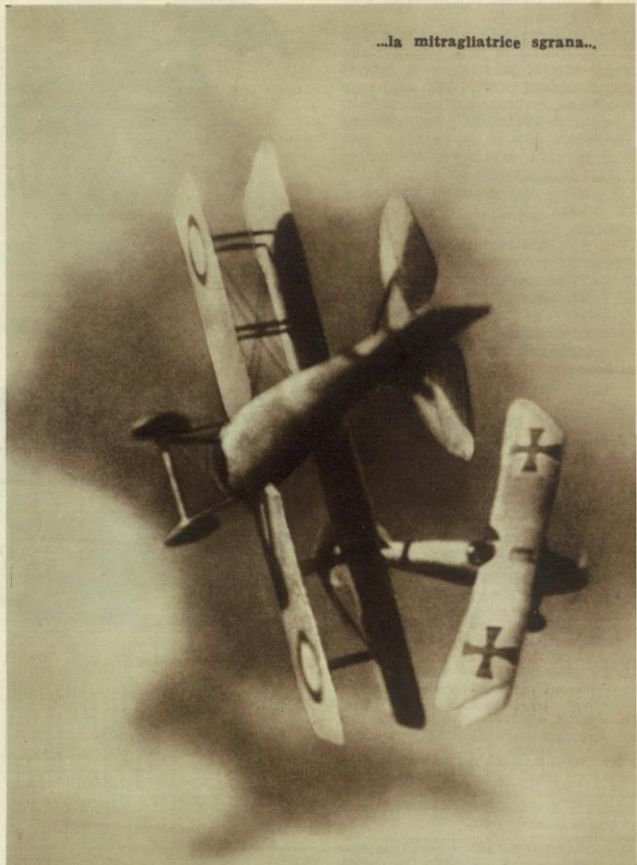
Baracca, commosso, gli è al fianco, gli parla con parole di lode e di incoraggiamento. Il vinto è pallido e immoto.

L'occhio castano del «cacciatore» si solleva, si fissa in alto, forse per nascondere il tremolio d'una lacrima, forse per cercare una risposta, nel cielo, ad una insoluita domanda. Le mascelle forti si serrano nervosamente.

Il «cacciatore» saluta e s'allontana. Il volto pauroso della guerra, il ghigno satanico della Morte, non potranno allontanarlo dalla sua strada, che è nel cielo, ed è segnata dalle vittorie come da legendarie pietre miliari!

Che importa la fine, se è bella? Il «Löhrner» era la quarta vittima.

E la Vittoria, capricciosa dea, continua a sorridere, ancora fedele. L'ala di Baracca è ormai l'ala della Vittoria. Egli è consacrato



...la mitragliatrice sgrana...

«Asso», poiché ha già abbattuto i suoi cinque apparecchi. Innanzi alla sua, le ali dalle lugubri croci nere si piegano.

Ma anche la Morte gli è compagna. Se nell'aria tersa ed infinita, nel combattimento fulmineo e febbrile, non si fa a tempo ad intuire la vicinanza della Parca che spia, e ghigna, e attende, è solo perché la battaglia inebria, col rombo del motore, il sibilo delle membrature vibranti ed i colpi scanditi delle armi.

Essa, tuttavia, è là.

Il 1. gennaio 1917 inizia ottimamente il nuovo anno, l'anno della passione e dell'epopea, per Baracca.

Egli vola sulle linee compiendo il suo servizio di guardia con serenità. Il tempo, freddo ma magnifico, suggerisce i pensieri più dolci, e dall'alto il mondo appare trasformato, spoglio di tutto il livore, di tutto l'odio, di tutto il fango che pure ruggono laggiù e si dissolvono in rombi e fumate.

Il battito amico del motore assorbe la voce cupa della battaglia e cancella la realtà sanguinosa dando l'illusione di una pace immensa ed universale.

Il fremito delle controventature s'alza e si abbassa, ora scuto, ora leggero, dolce, flautato, come il delicato suono di un'arpa eolia.

Alba d'un nuovo anno.

E' d'un tratto il familiare segno nero, il «T» d'un nemico contro il cielo d'un grigio azzurro dolcissimo, macula l'immensità.

Il «cacciatore» scoccia il sognatore. L'apparecchio gira e corre incontro alla battaglia.

Uno sguardo, un gesto, han cancellato ogni cosa: la guerra, la morte aleggiano ancora, signore, nello spazio.

Nel cielo di Castagnevizza ha luogo l'incontro: il nemico è molto abile, volteggia, sa sottrarsi al tiro e spara rapidamente sull'avversario. E' un valoroso, e sa il suo mestiere.

L'italiano fatica nell'inseguimento, e non fa a tempo a sottrarsi ai colpi perché l'Austriaco gira strettissimo e spara a intervalli, di sorpresa. Le pallottole sibilano vicino, e più volte nella struttura del «Nieuport» si è sentito uno schianto.

Il «cacciatore» è infine stanco, irritato, ed osa tutto. Corre addosso al nemico ed, a cento metri circa, spara.

Le ali dalle croci nere vorticano improvvisamente: l'apparecchio fa due giri su sé stesso, il muso a terra, la coda in aria, e precipita.

Stacca per alcune centinaia di metri, poi si raddrizza, plana e con una rapidissima discesa punta sulle linee austriache.

Baracca insegue, per vedere dove cade, se cade.

E' sceso, dai 3000 a cui è avvenuto il combattimento, a circa 1200 metri, e il l'arti-

glieria nemica comincia a molestarlo. Continuare l'inseguimento è pericoloso e poi, ora, è anche impossibile: l'apparecchio vinto s'è perso sullo sfondo giallo del terreno del Carso.

Bisogna tornare indietro.

Al campo si esamina l'aeroplano: «Ho avuto il mio apparecchio forato da quattro pallottole: l'elica, una ruota, un'ala, ed una è entrata nella fusoliera, ha sfiorato i pantaloni di pelle vicino alla gamba destra ed ha bucatto il fondo del seggiolino...»

E' la carezza della Morte, che guata ed aspetta.

L'«Asso» ride.

Al primi di maggio del 1917 un nuovo apparecchio era stato affidato ai guardiani del cielo: il biplano da caccia «Spad», Francese, come il «Nieuport», rappresentava quanto di meglio fosse stato creato allora dall'industria aeronautica, ed era invero un'arma terribile.

Guynemer e Sauvage, che primi lo avevano provato sul fronte della Somme, l'avevano dimostrato a spese dei Tedeschi.

Il primo esemplare, in Italia, lo ebbe Baracca.

Era l'apparecchio che faceva per lui.

Biplano, monoposto, con una mitragliatrice in fusoliera con la linea di tiro attraverso l'elica e diretta nella direzione di marcia dell'apparecchio, era estremamente maneggevole e, nello stesso tempo, estremamente pericoloso. Disarmato posteriormente, ad unica difesa aveva la sua velocità e la sua agilità; ma, altro grave difetto, avendo un campo di visibilità limitatissimo, ridotto ai lati ed alla prua, non poteva prevenire un attacco di fianco o di coda. Era pericolosissimo nei combattimenti in squadra per le collisioni imprevedibili ed inevitabili.

Era un apparecchio creato per le aquile solitarie, per quelle abituate ad essere sole a tu per tu col nemico, aduate ad affrontarlo apertamente, con tutto l'impeto della giovinezza e della fede ardente nella vittoria.

Baracca lo portò alla vittoria.

Fu dal bordo del suo Spad che abbatté su Flava il dodicesimo apparecchio nemico.

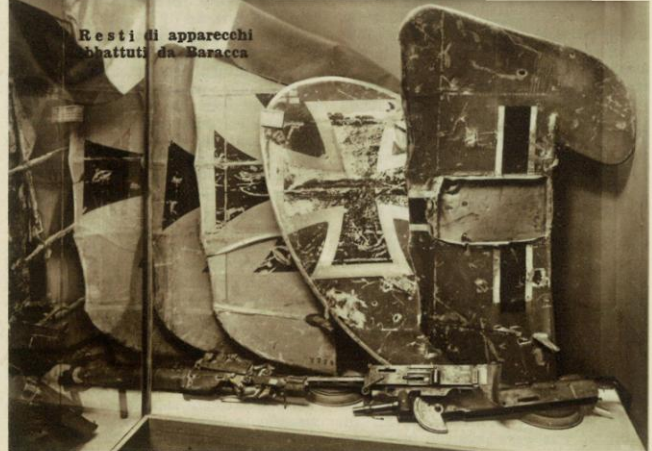
Era un Albatros, uno di quei caratteristici ed agilissimi Albatros con un V orizzontale così accentuato, da farli assomigliare a frecce volanti; e si è ben difeso.

Volò a 2200 metri circa, al disopra delle nubi, e cercò di penetrare profondamente nelle linee italiane per compiere la sua missione di osservazione.

Lo Spad lo incrociò rapidamente, salutandolo con una raffica di pallottole, ed a quell'altezza vertiginosa il duello s'ingaggiò, rapido e serrato.

(Continua)

A. SILVESTRI

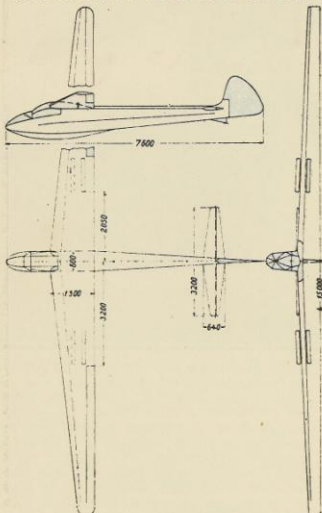


Resti di apparecchi abbattuti da Baracca

nel mondo del volo silenzioso

IL "MÜ 17 - MERLE,,

Come era da aspettarsi, e come è stato già messo in rilievo al tempo della stessa gara, la competizione per la scelta del veleggiatore monotipo olimpionico non ha soltanto prodotto un apparecchio, ma una serie di prototipi.



tutti interessanti e notevoli, che materialmente contribuisce al progresso sistematico delle costruzioni velovelistiche. Le serrate norme del concorso, al lume dei fatti, non hanno neanche impedito una varietà di schemi strutturali e realizzativi piuttosto rilevante, cosicché, pur rispondendo a ben definite condizioni di ingombro e di caratteristiche in genere, l'individualità dei progettisti si è liberamente rivelata, in uno sforzo concorde per fini comuni ma per vie diverse.

Tipico esempio è il Mü 17 «Merle», presentato insieme al vincitore «Meise» dai tedeschi. La sua principale caratteristica, relativamente insolita nei veleggiatori, è la fusoliera di acciaio, rivestita in tela. Questo importante orientamento della costruzione è frutto di precedenti esperienze dei progettisti (FFG di Monaco) ed era incluso nei tipi «Milan» e «Merlin», noti ai cultori di volo a vela. Tuttavia la sua adozione in un veleggiatore di dimensioni relativamente modeste e soprattutto destinato a facile riproduzione, dimostra l'assoluta fiducia del costruttore nelle favorevoli caratteristiche della struttura metallica a traliccio, che può accoppiare ad una notevole leggerezza una elevata robustezza e una grande facilità di costruzione e di riparazione. Un pregio forse meno spesso rilevato delle strutture in tubo di acciaio saldato, è la grande capacità di assorbimento, per deformazione, degli urti, che si traduce in una elevata protezione del pilota, nelle cadute, da parte della struttura. In ogni modo, non è qui il caso di parlare di innovazione, ma di ripresa, perché non solo, come tutti sanno, la struttura a tubi d'acciaio saldati è stata a suo tempo lanciata da Fokker, ma la sua applicazione ai veleggiatori è stata fin dal 1930 tentata con successo in Italia. Il «Ro 35», bellissimo veleggiatore costruito dalla Romeo di Napo-

li, aveva infatti, oltre una nuova e interessante ala Monospar, una fusoliera a sezione quadrangolare in traliccio metallico di tubo saldato.

I tubi che formano la fusoliera del «Merle», di spessore non inferiore ad 1 mm, si possono dunque facilmente saldare e riparare in seguito a rotture.

Il rivestimento in tela prende necessariamente forme spigolate, che all'occhio del velovellista, abituato ai gusci levigati in legno, risultano alquanto insolite per non dire sgradite. Tuttavia la pratica ha dimostrato che l'aerodinamica non ne soffre. Nella parte inferiore il pattino in legno è molleggiato da un pallone da calcio, semplicemente serrato fra il pattino stesso, poi intelato, e il fondo del traliccio metallico. Due coppie di cavetti tengono il tutto in posto.

La fusoliera è sopra piana, e l'ala e gli impennaggi, in legno, vi sono semplicemente appoggiati e vincolati. Gli impennaggi stessi non presentano speciali novità: l'ala invece, di caratteristica forma in pianta, ha anche uno speciale profilo di cui ci mancano i dati. Una freccia positiva di 6 gradi ha portato l'ala, che si rastrema da una corda l'incastro di m. 1,30 ad una di estremità di circa 50 cm., ad avere il bordo d'uscita rettilineo attraverso l'apertura. Il longherone ausiliario posteriore risulta anch'esso allineato, ma l'anteriore principale è fortemente inclinato all'indietro. Questo porterebbe ad una complicazione costruttiva, che è brillantemente risolta dall'attacco centrale. Le due semiali sono infatti collegate fra loro, in corrispondenza del longherone, con perni verticali, che



Il posto di pilotaggio del «Merle»

uniscono le due solette, distinte, del longherone stesso. Ogni soletta in legno termina con un attacco metallico separato, con un grande occhio orizzontale. I due attacchi sono intralciati verticalmente fra loro con aste metalliche. Congiunte così le due semiali in un corpo unico, questo viene investito sulla fusoliera, da cui sporgono apposti prigionieri di fissaggio.

La struttura propria dell'ala è usuale, con un bordo d'attacco rivestito in compensato di spessore variabile da 1 a 2 mm. A circa un terzo della semiapertura si trovano i freni aerodi-

namici, che, a differenza di quelli del «Meise», sono qui a rotazione, e si chiudono piatti sul dorso e sul ventre del profilo. Gli alettoni, rettangolari e molto semplici, hanno centine triangolari in diagonale e copertura in compensato. Essi vengono automaticamente accoppiati alle leve di manovra quando si monta l'ala sulla fusoliera.

Le caratteristiche di volo del nuovo veleggiatore sono buone. Velocità minima di 51 Km/h, velocità minima di caduta 0,63 m/sec. alla velocità di 54,3 Km/h, angolo di planata 1:26 alla velocità di 64,3 Km/h.

Un complesso di dati armonico, che non mancherà di assicurare a questa

costruzione l'interessamento dei tecnici, che soltanto da un metodico studio delle successive realizzazioni possono trarre sicuro orientamento per i progressi futuri.

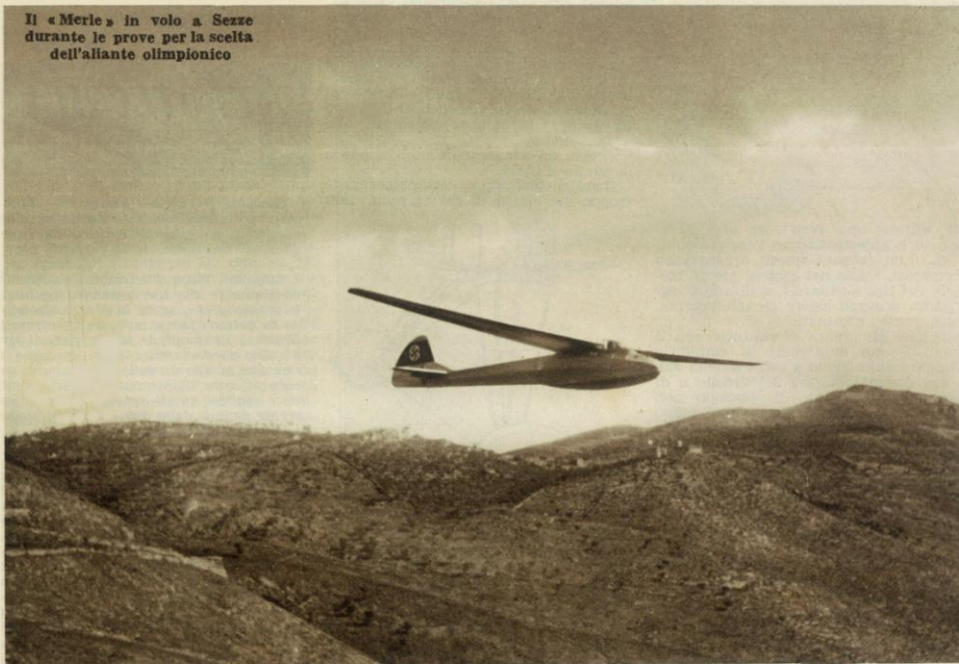
P. C. B.

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

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

Il «Merle» in volo a Sezze durante le prove per la scelta dell'aliante olimpionico



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

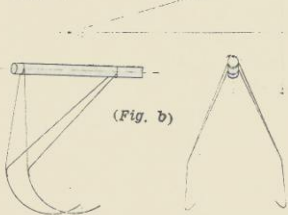
(Continuazione dal numero precedente)

IL CARRELLO ED IL PATTINO DI CODA

Il carrello e il pattino di coda sono gli organi di contatto con il suolo: permettono cioè al modello volante di distaccarsi dalla terra e di ritornarvi.

Nel caso del lancio a mano questi organi servono soltanto per il ritorno al suolo dell'apparecchio, servono cioè a smorzare l'urto che inevitabilmente

(Fig. a)

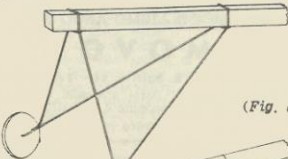


(Fig. b)

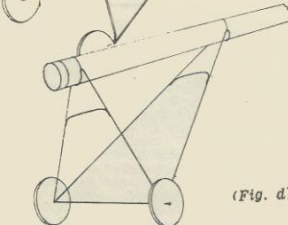
si produce al contatto con il terreno alla fine del volo.

In un modello volante è necessario che il carrello sia robusto perché deve reggere agli urti dell'atterraggio, urti che qualche volta possono essere anche violenti. Il carrello deve sempre essere collocato molto avanti, in modo da proteggere l'elica anche in atterraggi picchianti, e deve essere abbastanza largo (vale a dire avere ampia carreggiata), onde poter proteggere l'ala in eventuali sbandamenti in prossimità del suolo.

In volo, tanto il carrello che il pattino di coda diventano elementi passivi, poiché non hanno nessuna funzio-



(Fig. c)



(Fig. d)

ne, offrono una resistenza all'avanzamento e appesantiscono l'apparecchio.

Ciò non ostante, questi organi sono necessari, e solo nel caso di alcuni modelli del tipo « canard », o di aereo-veleggiatori, possono essere completamente, o in parte, eliminati.

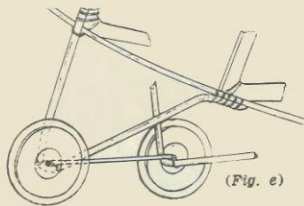
Poiché gli organi di contatto con il suolo devono mantenere in equilibrio l'apparecchio fermo a terra o nella sua corsa durante la fase del decollo o di atterraggio i punti di appoggio non devono, logicamente, essere mai meno di tre, ed entro al poligono risultante dall'unione dei detti punti d'appoggio deve cadere l'asse perpendicolare che passa per il centro di gravità.

Generalmente, il poligono è costituito da un triangolo isoscele che viene denominato poligono d'appoggio (fig. a) i cui vertici corrispondono alle ruote ed al pattino di coda.

Fra i vari tipi di carrello, il costruttore sceglierà quello che è più adatto al proprio apparecchio, e preferirà sempre i più semplici, tenendo naturalmente conto delle necessità e delle accortezze suggerite dal tipo di apparecchio che vuol costruire.

Il carrello (fig. b) quando si tratti di

un apparecchio semplice con fusoliera costituita da un'asta o da un tubo e destinato esclusivamente al lancio a

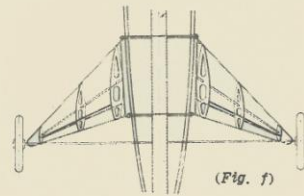


(Fig. e)

mano, può essere ridotto a due soli montanti a forma di V, con le estremità prolungate e ricurve a mo' di pattini, che escludono, così, le ruote.

Se invece un uguale tipo di modello deve potersi distaccare da terra con i propri mezzi ed atterrare regolarmente, allora sono necessarie le ruote.

In modelli con fusoliera composta di una trave semplice o di un tubo, il carrello può essere costruito nella sua più semplice forma (figg. c e d), con un sottile filo d'acciaio armonico raddrizzato, da uno a due millimetri di diametro, e con giunture legate con sottile filo di ferro o di rame cotto, e saldate a stagno.



(Fig. f)

I montanti a V possono essere o non essere collegati fra loro da un assale, alle cui estremità si dovranno impennare le ruote.

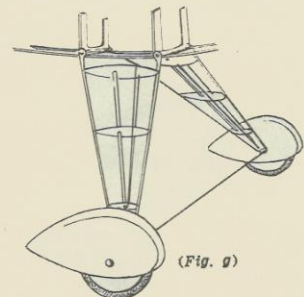
L'assale lega l'assieme del carrello e perciò lo rende più rigido. Volendo farne a meno occorre applicare, alle estremità dei montanti, dei perni sui quali poter poi infilare le ruote.

Anche su aeromodelli a fusoliera si possono applicare simili tipi di carrello con attacco sulla fusoliera stessa. Però un carrello di forma così elementare è quasi sempre antiestetico su un apparecchio a fusoliera, specialmente se tale apparecchio è stato costruito a somiglianza di qualche aeroplano vero.

Dunque il costruttore dovrà progettare il suo carrello scegliendo il tipo più adatto fra quelli di costruzione mista (metallo e legno), o esclusivamente di legno, e darà al carrello, esteticamente, la miglior forma, curando di profilare le sezioni dei montanti al fine di ottenere la minore resistenza allo avanzamento.

I legni da adoperare sono i bambù e la canna d'India.

Il costruttore non si deve preoccupare troppo dell'elasticità del carrello. Non



(Fig. g)

sono necessari, negli aeromodelli, gli ammortizzatori che costituirebbero soltanto un peso superfluo e quindi dannoso.

L'elasticità naturale di un carrello ben concepito è sufficiente ad ammortizzare, senz'altri congegni speciali, gli urti anche forti, contro il suolo, dell'apparecchio che pesa pochi etto-

PORTOGALLO

Un angolo del Primo Salone Portoghese di modelli volanti, di Oporto



Con due pezzi di canna d'India si può costruire un semplice ed ottimo carrello sufficientemente elastico per un aeromodello a fusoliera (fig. e) mentre con materiali misti, metallo e legno, si può costruire un estetico tipo di carrello completamente profilato (figg. f e g) ponendo tra i montanti una centinatura, come se si trattasse di un'ala. Naturalmente, questo tipo di carrello deve essere interamente ricoperto in seta od in tela e non in carta, che sarebbe troppo soggetta ad urti e conseguenti strappi.

La grandezza delle ruote del carrello dipende dalle proporzioni di tutto lo assieme dell'apparecchio.

(Continua)



Giovanni Palmerio - Frascati. — Ti ho già risposto direttamente. Manda un altro disegno, il più possibile esatto e con le indicazioni necessarie.

Cingolani Vittorio - Torino. — Rispondo direttamente alle tue domande, ma ho la impressione che, se te la cavi tanto bene da te, potresti fare a meno di comperare le tavole, e se compri le tavole potresti fare a meno di domandare tante cose che si ricavano facilmente dalle tavole stesse; per esempio, cosa ti interessano diedri, profili, ecc., quando questi vengono automaticamente definiti dalle dimensioni dei singoli pezzi disegnati?

Oswaldo Viganò - Milano. — Ho esaminato bene il tuo progetto di sandolino e mi pare che per certe cose tu sia molto abile e per altre un po' meno. Il volume va bene e, se proprio hai delle buone ragioni per tenere una lunghezza ridotta, conserva pure la forma un po' tozza. Quello che non va bene è la forma delle ordinate e la posizione del baricentro in altezza. Con uno scafo tondo sarà molto difficile, anche senza vela, che il galleggiante stia diritto quando c'è l'uomo dentro. Ci saranno anche delle difficoltà costruttive non piccole per dare al compensato di rivestimento la doppia curvatura nella parte anteriore. Trovo

giusto lo schema costruttivo, per lo scheletro e il rivestimento, ma mi pare che tu abbia troppo abbondato nelle dimensioni dei longheroni e della chiglia. Un sandolino di 30 kg. è eccessivo, potresti fare un sandolino molto più leggero. Per la stabilità, consiglieri di scegliere una forma a fondo quasi piatto e fianchi quasi verticali, conservando la copertura superiore da te ideale, rifinita con un orietto verticale al foro. Ti sarebbe certo utile esaminare un cañon esquimese e ce ne saranno certo nei musei della tua città. Quella forma, che è poi quella dei sandolini di tela gommati che avrai visto anche alla Fiera di Milano, è la più adatta per la stabilità e la semplicità costruttiva. Quanto poi alla stabilità con la vela, escludo assolutamente che si possa ottenere anche con un sandolino normale, a meno di adottare o una chiglia metallica profonda, o un bilancere laterale. E' forse in tal caso consigliabile costruire due sandolini piccoli uguali e metterli affiancati con traverse quando si monta la vela. Ti rimando i disegni senza modifiche. Se fai il sandolino, puoi mandarmi i nuovi disegni, anche in scala 1:10.

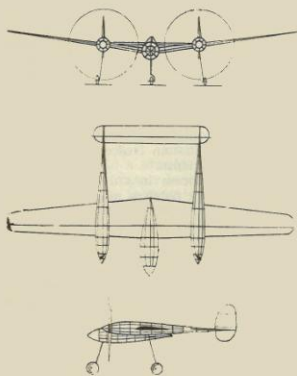
G. M. Bulatti - Udine. — La fine immatura dei tuoi disegni mi ha un po' commosso, anche perché ho avuto l'impressione che il tuo interesse per le cose aeronautiche sia serio e duraturo, ma non posso dare torto al tuo babbo, che giustamente desidera la continuazione regolare dei tuoi studi. In fondo, senza la licenza liceale non si va all'Università, e senza Università non si diventa Ingegneri Aeronautici, che è quanto devi proporti se vuoi coltivare la tua passione con speranza di riuscita. Cerca dunque di raggiungere presto la sospirata meta e tutto ti sarà più facile.

Per il calcolo del longherone che tu vorresti, manca un dato, e cioè il peso dell'apparecchio, che determina il carico alare e quindi lo sforzo all'incastro dell'ala. Penso anche che il tuo longherone non sia a sezione costante, ma si vada alleggerendo verso le estremità. In ogni modo, la sezione da te disegnata mi sembra sufficiente, ma deve essere completata con un rivestimento del bordo d'attacco. Le dimensioni dei listelli per le continue vanno bene. Quanto al S. Ambrogio, non è a mia conoscenza più di quello che è stato pubblicato su L'aquilone. In materia di attacchi sono un po' difficile, e preferirei discutere con disegni alla mano e soprattutto dopo un accurato calcolo degli sforzi.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

IL MODELLO A ELASTICO

"G. F. 5,"



L'aeromodello a elastico «G. F. 5», di cui l'Editoriale Aeronautica pone in vendita la tavola costruttiva al prezzo di L. 12, è un bimotore di grande potenza, essendo dotato di due matasse di elastico, a treccia, contenute in fusoliera separate e azionanti ciascuna un'elica bipala di grande diametro e passo. Esso riproduce le forme del nuovissimo caccia da inseguimento bimotore americano «Lockheed X. P. 38», che è un recente apparecchio da combattimento. Le informazioni su questo nuovo prototipo, per ragioni di segretezza militare, sono tuttavia incomplete, e si riducono a qualche fotografia. La riproduzione nell'aeromodello è perciò approssimata, e tiene conto delle esigenze proprie degli aeromodelli, che non sempre possono ricopiare in scala gli originali.

Il bimotore americano è fornito di due motori Allison ed è dotato di eliche giranti in senso inverso, disposizione che evidentemente annulla la coppia di reazione.

Da molti studi recenti risulta anche che le due eliche giranti, guardando l'apparecchio di fronte, in alto e in fuori, hanno un favorevole effetto sulla stabilità longitudinale. Nel nostro modello perciò l'elica della fusoliera destra sarà del tipo solito per aeromodelli, che si carica, cioè, verso destra, e l'altra invertita. Il soffio delle due eliche investe una larga parte dell'apertura alare e contribuisce notevolmente ad un facile decollo.

Senza addentrarci troppo nel problema del caccia bimotore, ricorderemo che con questo tipo di apparecchio è intanto possibile sfruttare una potenza notevole, utilizzando due dei più potenti motori di dotazione, e liberare contemporaneamente il pilota e soprattutto le armi che stanno davanti a lui, dell'ostacolo e dell'ingombro del motore centrale. La cabina separata può essere anche meglio chiusa e insonorizzata, per i voli ad alta quota con alimentazione di ossigeno. I motori si prolungano in due snelle fusoliere, che vengono unite in fondo dal piano orizzontale di coda. Sulle fusoliere si montano le derive coi timoni verticali, che formano così da schermo laterale del timone di profondità, aumentandone l'efficacia. Naturalmente, le superfici esposte al vento aumentano considerevolmente con questa disposizione generale del velivolo, ma riducendo al massimo la sezione maestra delle fusoliere e della cabina, si può attenuare questo inconveniente e trarre partito dai vari vantaggi, non ultimo quello di sottrarre il pilota ai diretti pericoli di incendio. La disposizione si presta anche all'impiego facile di un carrello a tre ruote, di cui due, posteriormente al baricentro, vengono in volo rientrate nelle fusoliere laterali, ed una centrale in avanti viene fatta rientrare in volo in apposito compartimento della cabina.

Nell'aeromodello «G. F. 5» le eliche non sono montate con ruota libera,

perché, essendo di forte passo, esse oppongono, quando ferme, piccola resistenza al moto, ed essendo di senso contrario, il loro effetto deviante si neutralizza. La costruzione è del tipo usuale, con centine in tranciato o compensato per l'ala, e ordinate in compensato sottile per le fusoliere.

L'ala è sostenuta da un robusto longherone centrale unico in compensato, che costituisce contemporaneamente una delle ordinate di ciascuna fusoliera e della cabina centrale. In questo modo tutto l'apparecchio resta ben legato insieme e viene anzi costruito in un sol pezzo, essendo anche di ingombro relativamente modesto. Tuttavia, quando per necessità di trasporto se ne volessero ridurre le dimensioni, sarà facile collegare le sezioni esterne con un attacco smontabile a baionetta.

Le fusoliere portano listelli longitudinali in tiglio nei punti di forza, e in pino nelle parti in cui interessa soltanto curare la forma. Uno speciale attacco consente l'orientazione del piano orizzontale di coda. Questo, infatti, ha per longherone un tubetto di carta incollata, che viene inflato al montaggio su una bacchetta cilindrica in legno duro collegante le due code. In tal modo tutto il piano può ruotare attorno alla bacchetta, per il regolaggio durante le prove di volo, e viene fissato nella posizione giusta con uno spillo attraversante.

La costruzione del carrello è sempli-

ce, e le tre ruote sono uguali fra loro. Esse vengono montate per mezzo della loro gamba in filo d'acciaio armonico, che è piegata ad anello nella parte superiore e si fissa alle ordinate di fusoliera con una cucitura con filo metallico sottile.

L'elica è del tipo cosiddetto americano, e si rinvia da uno sbocciato di cui sono date le dimensioni in apposito schizzo. Come è evidente, i due sbocciati sono uguali; soltanto nell'operazione di taglio delle pale si avrà cura di fare le due eliche diverse. È naturalmente necessario rispettare rigorosamente le misure, per evitare ogni dissimmetria fra le eliche, che pregiudicherebbe senz'altro la regolarità del volo. Il modello deve risultare centrato in corrispondenza del longherone alare. Se ciò non fosse, quando le matasse sono già in posto e lubrificate, si rettificcherà il centraggio con piccoli pesi. Le matasse devono essere a treccia, e vengono montate nella parte posteriore con apposita coppiglia verticale, che si incastra in un foro praticato in un rinforzo della parete di ogni fusoliera. Il giunto è accessibile da uno sportellino laterale di cartone chiuso con carta gommatata.

L'aeromodello bimotore è certamente destinato più all'aeromodellista esperto che al principiante, che si trova di fronte ad un numero rilevante di pezzi e ad un montaggio piuttosto lungo e preciso. Tuttavia, con un po' di pazienza, non è difficile trarne belle soddisfazioni, e l'appassionato costruttore è compensato con un volo regolare e stabile, che conferisce all'apparecchio una bella somiglianza con un piccolo, vero aeroplano.

G. F.

ANCORA SUL LANCIO IN PENDIO

Il lancio di aeromodelli veleggiatori in zone montuose, o comunque sopraelevate, chiamato ora «lancio di pendio», seppure conosciuto da tempo anche in Italia, è stato raramente praticato dai nostri aeromodellisti; solo dopo la partecipazione italiana alle gare dell'ISTUS a Berna e la bella vittoria ivi riportata da Mario Rodorigo, cominciò anche da noi a delinearsi un certo interesse per tale genere di attività aeromodellistica.

La tecnica dei lanci di pendio fu a suo tempo da altri ampiamente illustrata su questo giornale; vediamo ora quale utilità pratica questo sistema comporti agli effetti della preparazione dell'aeromodellista. Possiamo anche per questo valerci di esperienze nostre abbastanza recenti: ad esempio, quelle effettuate dalla Scuola di Parma che fu la prima in Italia ad occuparsi di lanci di pendio. Organizzando le gare del Monte Sporno nel giugno 1937 e quelle dell'agosto 1938 sul Monte Prinzera, tale Scuola poté trarne buona somma di insegnamenti; dal lato sportivo le gare menzionate portarono a voli di durata notevole, quali, ad esempio, quello del modello «F. M. 4» di Longagnani che fece registrare un tempo di 21' dopo un volo a quota altissima sul punto di lancio in un mare di cumuli. Se questo modello avesse avuto a bordo un barografo si sarebbe potuto stabilire il primato di altezza; altro volo notevole quello del modello «S. P. 2» di Scrocchi, scomparso di vista al 19' e ritrovato tre ore dopo ad una distanza in linea retta di circa 4 Km. Questi risultati hanno largamente superato i tempi maggiori registrati alle gare dell'ISTUS, nelle quali il miglior tempo fu quello del tedesco Ghunter con 6'. Ma i concetti che informarono la Scuola di Parma nell'istituire questo genere di gare furono anzitutto didattici prima ancora che sportivi. Si trattava infatti di portare l'allievo, uscito dal recente corso ed alla sua prima costruzione, a contatto diretto col complesso meteorologico studiato in teoria durante il corso; scopo principale, quello di completare nel neo aeromodellista quelle nozioni sulle ascendenze che gli sono indispensabili.

Potrà questo sembrare a prima vista un appesantimento eccessivo del programma di insegnamento già vasto; non lo è in realtà, qualora si consideri l'aeromodellismo la prima fase di attività aeronautica del giovane, alla quale dovranno logicamente seguire volo a vela e volo a motore. Esistono in-

mente si è visto così ancora una volta che anche alle velocità basse quali quelle dei modelli, la finezza ha un ruolo importantissimo; veleggiatori di carico alare minimo consentito dalla F.A.I., ma di scarsa finezza, sono stati messi in inferiorità assoluta da altri con carico alare notevole, ma di finezza ottima. Nessun risultato hanno dato in pendio i veleggiatori di piccole proporzioni poiché, come è risaputo, al di sotto di una certa dimensione di corda alare, i valori della portanza sul profilo vengono quasi annullati; una buona stabilità in tutti gli assetti ed in specie quella in direzione daranno risultati soddisfacenti sempre. Infine è possibile costruire solido mantenendo una buona leggerezza nell'insieme, la solidità essendo altra importante dote del modello da pendio a cui deve andare unita una rifinitura che resista anche a condizioni atmosferiche pessime.

GIOVANNI FABBÌ



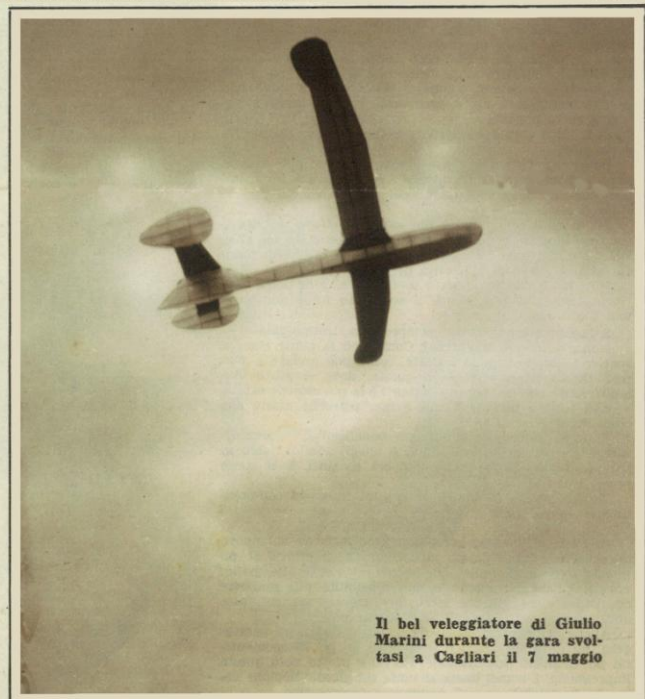
ACHILLE NISTORO - Taranto. — L'elastico per aeromodelli può essere acquistato presso una delle ditte nominate su L'Aquilone: in quanto al prezzo (di questo come degli altri materiali) chiedi, alle ditte stesse, il catalogo che viene spedito gratuitamente.

EZIO SCARPONI - Perugia. — I diagrammi per il calcolo dell'elica sono soltanto approssimativi, per necessità di cose. In base ad essi si può avere un punto di partenza, dal quale si può giungere all'elica perfettamente adatta, per via di tentativi. In genere il mancato decollo dipende da basso numero di giri; si rimedia diminuendo il passo, oppure il diametro, oppure aumentando di numero di fili della matassa. Il carico alare di 26 gr./dmq. non è eccessivo per un veleggiatore da pendio.

MARIO CANTI - Roma. — Ti consiglio di lasciare il tuo progetto allo stato di progetto. La questione delle matasse multiple è stata definita, e purtroppo a svantaggio di esse: ormai è provato che vale più una sola matassa, che non ha attriti notevoli, con la quale il modello possa acquistare quota e quindi planare lungamente, magari veleggiando. In quanto alla tua partecipazione al Concorso, occorre essere soci della R.U.N.A. ed avere l'attestato di aeromodellista. Il tuo modello poi sarebbe un modello normale, quindi dovresti partecipare alle eliminatorie.

DULIO IMBASTARI - Roma. — Perché non frequenti la scuola di aeromodellismo, prima di fare progetti? È il miglior consiglio che posso darti. La questione dell'elica è la più delicata e difficile, che non si può affrontare se non dopo aver imparato con i modelli veleggiatori. In tutte le cose occorre cominciare dalla parte più facile: come per scrivere si comincia a fare le aste, così in tutto bisogna cominciare dalle cose elementari: specialmente poi quando si ha la fortuna di avere nella propria città la scuola.

GIAR



Il bel veleggiatore di Giulio Marini durante la gara svoltasi a Cagliari il 7 maggio

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Tornammo in squadriglia, accolti, dopo la notizia della nostra fine, come resuscitati. Mentre alla mensa cominciava la baldoria, entrò il comandante che tornava da Monfalcone, dove era arrivato troppo tardi per vederci e riportarci lui stesso a Pozzuolo. Ci abbracciò e i suoi occhi erano pieni di lacrime.

Quando me ne andai a casa a dormire, appena aperta la porta, un grido nell'interno mi fece sussultare: non erano dunque finite le emozioni?

Era la padrona di casa, che vedendomi aveva fatto un passo indietro terrorizzata.

— Che c'è, signora?

— Ma... signor tenente... non era morto?

— Io? no; Lei?

E quello fu l'ultimo volo che feci alla «25».

Dopo pochi giorni un fonogramma che mi fece balzare il cuore ordinava che io partissi per la istruzione sul «Nieuport».

Lasciai la squadriglia: una fredda mattina di febbraio, prestissimo.

Era tale la gioia di andare a prepararmi per fare il cacciatore, per prendermi le mie rivincite, che neppure l'addio ai compagni poté addolorarmi. L'ultimo che rimase con me fu Lanza, che mi accompagnò fino a Udine alla stazione e mi lasciò con strette di mano che non finivano più e ripetendomi auguri, auguri per le mie vittorie aeree ed io auguri, auguri per la nostra magnifica «25» e per lui.

Fra gli altri espedienti per ingannare il tempo durante il viaggio avevo fatto un certo conto: con quante cannonate gli Austriaci avevano pagato la benzina che io avevo consumata nelle mie sessanta e più ricognizioni!

Calcolando che per ogni nostro volo ci venissero sparati due o trecento colpi, il nemico per me ne aveva sprecati circa quindicimila, con una spesa, su per giù, di un milione. Le padelle dei suoi cacciatori contavano solo per la parte morale.

Per una lepre non c'era male. Come futuro cacciatore mi ripromettevo che il conto salisse ancora di più a mio favore. E con questi bilanci allontanarmi dal fronte non mi dava rimorsi.

Via Crucis

A Torino, al Comando, un tegolo sul capo: vogliono farmi far la scuola non sul «Nieuport», ma su di un altro apparecchio. Non è da caccia: sono perduto! E non solo non è da caccia, ma è così poco sicuro che in pochi giorni ha mandato all'altro mondo cinque o sei ottimi piloti per un difetto gravissimo: s'imbarda, cioè, per un plané non perfettamente eseguito, si arrovescia e scende fino a terra con le ruote per aria.

— E tutto questo per tornare a fare le ricognizioni? No e poi no!

Benché a Torino ci stia più che volentieri, ho troppa smania di pilotare il «Nieuport» e comincio una lotta, impari quanto mai, coi Comandi, per avere quel che mi era stato promesso.

Mi salva il comandante Stanzani, che trovo un giorno per caso in città, venuto per cose di servizio della sua «25». Egli ascolta i miei lamenti e fa eseguire l'ordine di mandarmi alla scuola di Malpensa per il «Nieuport».

Non fosse che per questo io debbo a quest'uomo una riconoscenza infinita. Senza il suo aiuto forse non sarei mai stato cacciatore.

E lasciai Torino: Torino sempre gaia, troppo gaia.

Non c'è dunque la guerra? Come può la gente stare a sentire le orchestre nei Caffè, come può andare a teatro? Un'atmosfera diversa è questa, dove si sente una indifferenza che per noi combattenti è la più crudele offesa. «In Italia» dunque è così e non potrebbe essere che così. Forse è serenità?

Sarà. Ma non basta ballare per beneficenza, nè organizzare «tè» per raccogliere fondi. A quegli uomini, lassù in trincea, è necessario anche il cuore di tutti. E il cuore non c'è, di tutti.

No no, presto di nuovo al fronte! Lassù ci comprendiamo tanto di più!

Alla fine di maggio avevo compiuto le prove sul nuovo apparecchio, un delizioso giocattolo che metteva al pilota la frenesia del volo: due aliucce attaccate alle spalle; ecco il «Bebé Nieuport» e una sensibilità alle manovre che sulle prime, più che soddisfare, sconcertava chi fosse abituato alla pigrizia degli altri apparecchi.

Anche il trovarmi solo, dopo tanto, senza il passeggero, mi dava un senso nuovo, fatto un po' di sgomento, un po' di libera dominazione. Prevalse presto però questa impressione. L'uomo, lassù, si sente un piccolo demone capriccioso, volubile, a cui è permesso sbizzarrirsi in ogni senso, voltarsi sottosopra, tuffarsi, risalire, cadere per la

gioia di riprendersi, filare verso un bel panorama, innalzarsi fin dove non si respira più...

Un breve corso di tiro aereo a San Giusto, a Pisa. Volare a Pisa, dove avevo tanto sognato di diventare aviatore, sarebbe stato per me un piccolo trionfo. Ma cercavo gli amici e non c'erano più.

— Il tale?

— Morto sul Podgora.

— Il tale?

— E medico in un ospedale.

Pochi potei vedere dei compagni di studi e anche questi distratti, con l'anima intontita, con qualche cosa di nuovo che me li rendeva estranei. Ritrovavo molti di quelli che prima del nostro intervento si erano scalmati a gridare «guerra!». La loro faccia tosta di imboscati mi metteva in un disagio nuovo, che mi rendeva taciturno. Alle loro domande sulla mia nuova vita non rispondevo affatto.

E poi essi non volavano; ed io non avrei mai potuto trovare in loro quella rispondenza che tanto ci univa prima, nelle baldorie studentesche, nelle penose preparazioni agli esami, nelle ansie e nei tripudi vissuti insieme in quella cosa lontana, pallida pallida che era la vita universitaria, che ora mi sembrava un inutile episodio, quanto mai insipido, in confronto ai palpiti grandiosi cui avevo dato l'anima mia, su in cielo.

Eccomi dunque finalmente in una squadriglia di «Nieuport»; non ancora al fronte, ma con la speranza di andarci presto. Siamo ad Arcade. Si vola più che è possibile per impadronirsi dell'apparecchio, al quale siamo ancora troppo nuovi. Bisogna imparare un po' di acrobazia, che, anche se non è obbligatoria, ogni pilota da caccia che si rispetti deve tentare, preziosa talora nel combattimento aereo.

Per ora so soltanto la teoria. Per esempio, l'avvitamento: perder velocità, poi con rapidità tirare a sé la leva da una parte e spingere il timone di direzione. L'apparecchio precipita a testa in giù, girando su sé stesso, finché il pilota rimette i comandi in posizione normale e la «vite» cessa.

Tutte belle cose a dirle e a sentirle dire; ma a farle?...

E' ancora presto; bisogna conoscere molto bene, prima, questo diavoleto di «Nieuport», che ha le sue difficoltà e i suoi tradimenti.

Mentre amorosamente mi do a questo studio, un ordine mi richiama a Torino insieme con altri due piloti: un sottotenente e un sergente. Che sarà? Un'altra brutta sorpresa?

Proprio così!

— Lei deve partire per Grottaglie.

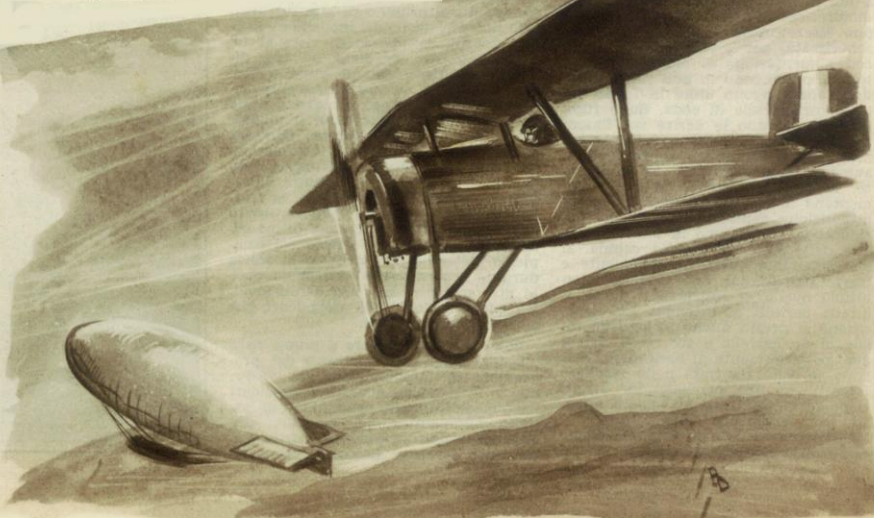
— Che cos'è Grottaglie... Dov'è?

— E' in Puglia; c'è un aeroscalo; bisogna mandarci una sezione per difesa. Non abbiamo, per ora, altri che lei a cui dare il comando di questa sezione. D'altra parte lei ha fatto abbastanza, al fronte; è giusto che si riposi. —

— (Puglia, riposo... che cosa mi capita ora). Insomma, mi devo imboscare?

— No, sa, no no; potrà anche avere qualche cosa da fare contro gli idrovolanti austriaci, che qualche volta possono capitare sulla costa...

Ebbi ordine di fare il possibile per abbatterlo...



— Ho capito! Senta: faccia di me quello che vuole, ma laggiù non mi ci mandi!

— Se non vuole andare a Grottaglie, possiamo darle un posto alla difesa di Firenze col «Voisin».

— Peggio che mai! No no, né Firenze né Grottaglie. —

Pregal, dimostrai che c'erano molti che più di me avevano bisogno di stare un po' lontani dalla guerra... e poi un comando, anche modesto, mi sgomentava... Non ci fu rimedio. Bisognò partire. E si partì come tre esiliati. Gli uomini e il materiale sarebbero arrivati dopo.

Non parliamo di questi tre mesi!

Una volta alla settimana spedivo una raccomandata a un superiore, a Torino, con la supplica di levarmi di là e mandarmi al fronte. Unico grande conforto, il volo. Mi arrabattai tanto che imparai da me le più elementari acrobazie, superando non pochi rischi e incertezze, non sapendo proprio bene se le manovre che facevo fossero quelle giuste per imparare o per andare all'altro mondo, soddisfatto quando ero riuscito a imbrogliare le mie caprie come si deve.

Qualche vago allarme di aeroplani austriaci mi faceva arrampicare ansiosamente fino a quattro, cinquemila metri, con puntate sull'Adriatico... e scendendo di lassù, dove soltanto avevo goduto un bellissimo fresco, mi arrabbiavo più che mai contro quella residenza.

Leggere sui giornali le imprese in cui la nostra aviazione al fronte spiegava la sua potenza meravigliosa, metteva a me e ai miei compagni una smania intollerabile. Non nascondevo ai miei generosi ospiti quanto il avrei volentieri piantati!

Difesa di Grottaglie! Difesa da chi mai, se non si era ancora sentito da lontano il rombo di un motore nemico?

Pare che una volta un idrovolante, prima del nostro arrivo, si fosse spinto fin là e avesse lanciato una povera bomba che era scoppiata per conto suo senza far male a nessuno.

— Tornasse almeno quel pilota austriaco di buona volontà!

Con questo augurio sollevavo le proteste di un cuoco pacifico e planciuto, il quale, premuroso, mi spiegava come l'hangar scoppierebbe proiettando pezzi di lamiera a centinaia di metri di distanza, se una bomba colpisse quel serbatoio di idrogeno.

— Ha ragione anche lei, ma c'è più da fare lassù, glielo dico io! —

Veramente la mia condizione mi pesava tanto di più in quanto i miei camerati dirigibilisti partivano proprio di là per le loro missioni di guerra, nelle quali pure arrischiavano come gli altri combattenti, e anche molto di più, mentre io non avevo altro da fare che stare a guardarli. I rischi del volo in sé stesso non bastavano a mettere in pace la mia coscienza.

Potei sparare la mia mitragliatrice, per un caso ironico, soltanto contro un dirigibile italiano! Proprio così: un piccolo dirigibile da esplorazione, rimasto in panne e abbandonato con un movimento atterraggio dai due uomini d'equipaggio, perché preso dal vento che lo portava verso l'Albania. Ebbi ordine di fare il possibile per abbatterlo, poiché il vento non avesse a regalarlo al nemico.

Contro quel vesicione, che era rimbalzato fino a tremila metri, mi accamai come il nevrastenico che in una sfuriata si sfoga rompendo con voluttà qualche oggetto suo. Nella mia foga anzi mancò un capello che in una delle puntate non andassi a investire l'involucro. Gli spari addosso in più riprese tutti i colpi di cui disponevo e lo lasciai lassù. Dopo una mezz'ora, per il gas perduto dalle ferite che gli avevo fatte, scese in mare e fu recuperato.

Ma anche Grottaglie finì. A forza di raccomandarmi con quelle raccomandate ebbi la gioia infinita di veder arrivare un altro a sostituirmi.

Siccome una volta mi era stata fatta dagli ufficiali dell'aerostato la burla di un finto ordine di partenza, accolsi il nuovo venuto con precauzione. Ma questa volta era proprio vero!

Nonostante tutto, lasciai i miei pochi uomini con dolore. S'erano affezionati a me ed io di più a loro, e il mio piccolo reparto era così bene avviato, che avrei voluto portarmi via tutto e tutti con me.

(Continua)

MARIO FUCINI

L'IMPERATORE PAZZO

ROMANZO D'AVVENTURA



(Continuazione dal numero precedente)

Pablo si recò a prendere una lampada elettrica nell'interno della carlinga, e la dispose a terra in maniera che il raggio luminoso battesse sul motore.

Ormai la notte era completamente successa al crepuscolo, immergendo il paesaggio in una oscurità rotta solo, in alto, dal fremere lontano delle stelle. Nicola rabbrivì ancora, Pablo aveva cominciato a smontare il magnete. Il paesaggio si era adesso ristretto ad un breve cerchio di luce contenente il volto attento del pilota e un confuso intrucolo di fili e di piccoli ordigni.

Gli occhi del vecchio erano fissi sul viso di Pablo. Cercavano di scoprire il pensiero del giovane, rivelandolo dalla sua mimica, dagli sguardi, dal borbottare sommesso che ogni tanto giungeva a lui. A volte andava con lo sguardo al lavoro misterioso che le dita di Pablo compivano; tentavano di addentrare le cause e le conseguenze di quei gesti che montavano e smontavano pezzetti insignificanti di metallo. Mai come allora Nicola aveva maledetto la propria ignoranza. Ah, poter essere in quel momento di aiuto al compagno, poter indagare con lui, far sì che il sole trovasse l'apparecchio pronto di nuovo a spiccare il volo!

Improvvisamente, lontano dal luogo ove si trovavano, dall'oscurità fitta e dal silenzio assoluto dai quali erano circondati, sorse un suono strano, violento: come una imprecazione gridata in una lingua ignota.

I due uomini erano scattati in piedi, stupefatti. Alla voce umana era seguito un rumore confuso di pietre smosse, di colpi tirati sulla roccia. Cosa dunque avveniva a poca distanza da loro, in quel luogo del quale avevano ragione di ritenersi gli unici abitanti?

— Pablo! — gridò Nicola con voce strozzata. — Possono essere loro... sono loro senza dubbio, sono in pericolo!

— No, per il diavolo, non possono essere loro: avrebbero chiamato... corriamo a vedere. Un momento!

Salì con un balzo dalla carlinga, e ne ridiscese stringendo in pugno una pistola automatica. Raccolse la lampada e si lanciò di corsa, seguito a breve distanza dal vecchio. Mano a mano che si avvicinavano al luogo da cui proveniva il rumore, questo si faceva sempre più violento e preciso. Era il rumore di una lotta, accanita e rapida. Pablo aumentò la velocità della corsa, lasciando indietro Nicola.

— Ehilà! — provò a gridare. — Gli rispose un urlo terribile che gli fece agghiacciare il sangue.

Pablo, corri, lesto! — incitava da lontano Nicola, con voce strozzata.

Ora si udiva solo un brontolio basso e affannoso. Finalmente il raggio della lampada incontrò il corpo di un uomo disteso a terra, in preda a convulsioni. Si trattava di un indigeno, e Pablo, facendo questa constatazione, sospirò di sollievo. Era un uomo seminudo, di alta statura, orrendamente ferito sul petto e sul collo, ormai agonizzante. Pablo si curvò per soccorrerlo, ma si rialzò subito, sentendo Nicola, ormai giunto presso di lui, gridargli:

— Attento!
Vicinissimi, davanti a sé, vide nel buio luccicare gli occhi luminosi di una belva. Senza esitare prese la pistola e fece fuoco, ripetutamente.

Quando il fumo si fu dissipato, poté scorgere, presso il corpo del moribondo, un grosso esemplare di puma, ormai morto.

— Gran Dio! — esclamò il vecchio — quest'uomo è stato assalito dalla belva...

— Un po' d'acqua... non si può avere un po' d'acqua?

— E' inutile — mormorò Nicola inginocchiandosi presso il ferito. — E' troppo tardi...
Il moribondo fece l'atto di sollevare il capo, poi ricadde indietro, mentre gli si disegnava sul viso la traccia di una indicibile sofferenza. Aveva il petto scosso da un respiro affannoso ed irregolare. Da un'ampia ferita al collo il sangue sgorgava a tratti, impetuosamente, arrossando le pietre sulle quali il corpo era disteso. Le palpebre si sollevarono, e le pupille smorte e già vitree dell'infelice si fissarono in quelle del vecchio, chine su di lui.

— Chi siete? — chiese Nicola con voce tremante, posando la destra sulla fronte intrisa di sangue del moribondo. — Avete...

Allora gli occhi dell'indigeno ebbero un lampo, e le sue labbra si aprirono per pronunciare tre sole parole, appena udibili nel gorgoglio del sangue che gli inondava la bocca:

— Aviatori... laggù... l'imperatore...

Poi le labbra ebbero un moto spasmodico e restarono aperte, in una orribile smorfia.

Il vecchio fece scorrere la mano sul viso dell'indigeno, abbassandone le palpebre, quindi si rialzò, commosso.

— Sacro Cielo! — mormorò Pablo. — Lui sapeva certamente dove si trovano i ragazzi. Diavolo, che mistero!

— Sì, dietro le parole pronunciate da questo peruviano prima di spirare, è nascosta tutta la storia dei nostri cari; una storia complicata, temo. A chi voleva alludere, dicendo «l'imperatore»?

— Se il puma non lo avesse ucciso, certamente ne avremmo saputo qualcosa — disse Pablo. — Aiutatemi a seppellirlo. Dio gli voglia perdonare ogni colpa! E' morto in un malo modo, quest'uomo.

XIV

La "Grande Porta"

Leone rialzò il capo da terra e balzò in piedi, mormorando:

— Per il diavolo, c'è gente... gente che arriva, sono sicuro. Si sentono i passi affrettati di una ventina di persone.

— Era da supporre che avrebbero presto scoperto la direzione presa da noi — disse Merani. — Non abbiamo altro da fare, per ora, che accelerare il passo. Fra poco saremo, finalmente, se la memoria non mi giuoca un brutto scherzo, sotto la «Grande Porta».

— Siete sicuro di non avere sbagliato galleria? — chiese, allarmato, Mario.

— No, figlio mio. Non temere. Gambe, adesso, e poche parole. Risparmiatemi il fiato.

I tre fuggitivi si lanciarono di corsa, a testa bassa per non urtare contro le asperità del soffitto roccioso. La gal-



(Continua)

MARIO GUERRI

...fece fuoco ripetutamente...

fa da alcune vecchie piante degli scavi, la via che dovremo seguire sarà quella di un vecchio cratere...

— Silenzio! — impose Mario. — Vengono... cosa faremo?

Si udiva infatti alle loro spalle, ormai vicino, il rumore di una veloce corsa. Erano più passi insieme che risuonavano sotto la bassa volta: certo poche decine di metri separavano ormai i fuggitivi dagli inseguitori.

— Mettiamo in atto il vostro piano, Leone — gridò Merani arrestandosi di colpo. — Presto, i fiammiferi!

Leoneorse al vecchio professore la sua scatola di zolfanelli. Merani trasse dalla cintura, dove lo teneva infilato, un corto tubo metallico. Prese poi da una tasca un pezzo di spago cerato, e ne infilò un'estremità in un foro esistente sul fondo del tubo. Accese poi un fiammifero, e comunicò la fiamma alla miccia. Nel frattempo Mario aveva esplorato le pareti, in cerca di un foro adatto a servire da fornello per la mina improvvisata. Trovò una profonda e stretta fessura aperta sulla parete di destra, alla altezza di circa un paio di metri.

— Date a me — disse Leone, e, tolta di mano a Merani la carica di dinamite, la incastò dentro il foro, assicurandosi che la miccia fosse bene accesa.

— Tra cinque secondi scoppierà — gridò ai compagni. — Via!

Il luogo dove si erano fermati costituiva un'ansa della galleria, oltre la quale quest'ultima piegava ancora descrivendo così una stretta «S».

Si erano appena lanciati oltre la prima curva, quando una tremenda detonazione echeggiò alle loro spalle. Per evitare il pericolo di venire travolti da un crollo, continuarono la corsa il più velocemente possibile, sin che raggiunsero la seconda ansa della galleria. Proprio nell'istante in cui gravavano la parete, il tratto di galleria prima percorsa franò producendo un enorme fragore che rintronò centuplicato sotto il basso soffitto.

Strettamente addossati gli uni agli altri per meglio resistere al violento spostamento d'aria, i tre fuggiaschi sentirono una volata di schegge infrangersi sulla parete di fronte a quella contro la quale si erano appoggiati. Una nube di pulviscolo li avvolse, soffocandoli...

— Siamo salvi! — gridò Leone, tossendo violentemente.

— Sì, Dio sia lodato! Siamo salvi! — esclamò Merani volgendosi a considerare l'entità del crollo provocato dalla mina. — Che fortuna aver potuto conservare quella carica di dinamite...

— La lampada sta per esaurirsi... — avvertì in quel momento Mario. — Presto! Dobbiamo correre...

Merani imprecò a bassa voce; quindi, afferrata la lampada che non dava ormai che un tenue raggio di luce rossastra, si lanciò avanti di corsa, subito seguito dai compagni.

— Non c'è molto... — gridò — ma bisogna far presto. Tra poco non avremo più bisogno della luce elettrica...

Il sentirsi prossimi ormai alla libertà, vicini ormai ad una via di comunicazione con il mondo esterno, sembrava ai due giovani un sogno inverosimile. Dopo tante strane peripezie, dopo un'avventura che li aveva fatti dubitare di poter un giorno rivedere la luce del sole, la vicinanza della salvezza dava loro un'ansia, una febbre intollerabili. Era come se un ordine risuonasse dentro di essi continuamente, senza interruzione: «Far presto, far presto, far presto...».

POSTA *area*

A. Ravanello, infelice propagandista. — Prima di tutto cerca di metterti in testa che tra zio e nipoti si usa il tu. Quindi ti prego di non affliggermi se nel tuo paese non è facile moltiplicare gli abbonati. Io mi ricordo benissimo di te. So che sei entusiasta e fedele. Sento che ti separi con malinconia della fotografia africana dell'«S. 79». Ti devo dire che tale fotografia, pur essendo bella, non ha nessun interesse per noi, che possediamo la più completa fototeca aeronautica d'Italia. Mi dispiace di darti un dispiacere. Per fare ammenda, quindi, ti ritorno la fotografia, che mi hai spedita compiendo un vero sacrificio, e te la ritorno in buona compagnia, cioè assieme ad altre che ti regalo, per premiare la tua passione e il tuo amore... non corrisposto. Infelice propagandista! Scrivimi quando vuoi, e ciò che vuoi. Io non posso venire costi, non dico in volo, ma nemmeno in bicicletta. Se hai tempo e voglia vieni tu a Roma. Ti offrirò qualche altra fotografia per il tuo album e un grappino. Lo sai che cerchiamo il più vecchio abbonato per invitarlo a Roma durante tutto il tempo in cui si svolgerà il Primo Congresso della Stampa Aeronautica? E lo sai che uscirà fra breve tempo il primo fascicolo della Collana «Aviazione per tutti»? Ti segnaliamo quest'ultimo avvenimento perché tu mi dici che hai dovuto fare delle conferenze sull'offesa aerea e sulla difesa antiaerea. Ebbene, sappi che i libretti n. 2, 3 e 4 della Collana di divulgazione di cui ti parlo tratta appunto del bombardamento (il fuoco dal cielo), dei tipi e degli effetti delle bombe e della difesa passiva e attiva in caso di incursioni aeree.

Il Caporale, Milano. — Grazie, giovanotto.

Fernanda e Maria Cristina Cesolari si fanno vive in occasione delle sante feste, con auguri. Grazie tante, ma perché non si ricordano di noi anche nelle ricorrenze delle altre feste comandate?

Giovanni Olivero, Torino. — Non hai mai osato scrivermi? Che parolona! Osa, osa, caro amico, anzi caro nipote. Se vuoi che tenti di mandarti qualche fotografia aiutami a far conoscere L'aquilone a chi non l'ha mai veduto. Così vuole l'amministratore, quel tiranno. Gli pseudonimi che tu proponi sono i più comuni, e quindi arci-

adottati. Non hai pensato a ciò? Le tue idee sono un po' troppo infantili: meravigliosa condizione che rivela l'età stupenda e invidiabile dell'autore. Ma non basta, amico mio. Bisognerebbe che le battute facessero almeno un po' ridere. Per aiutarti io ho tentato di ridere... Mentre ridevo, anzi mentre credevo di ridere, è entrato nel mio studio il pittor Tricheco e mi ha chiesto subito: «Perché digrigni i denti?». Per carità, non farmi fare più di queste negre figure.

Dario Polvi. — «Il costruttore di aeromodelli», il libro che ti interessa, è ancora in corso di ristampa. Della vecchia edizione l'Editoriale Aeronautica non ne ha più in deposito nemmeno una copia. Però in deposito presso le innumerevoli librerie d'Italia ce ne sono ancora moltissime: quindi potresti farne ricerca, per esempio, a Gorizia. Ti auguro di guarire presto.

C. R. 42, Torino. — Ti ringrazio delle fotografie, che non conosceranno l'odore dell'inchiostro da stampa per il semplice fatto che non sono belle. Aspetto le annunciate idee, trovate, giochi, eccetera.

Camillo Geroni, Fano. — Puoi accrescere le tue conoscenze aeromodellistiche acquistando un buon manuale, il quale potrebbe essere quello di Martini e Nobili. Per la scuola ti consiglio di scrivere alla R.U.N.A. centrale, via Lepanto, 6, Roma. Il campo di cui mi parli potrebbe essere un campo segreto. Forse saprai che in tempo di guerra i campi d'aviazione *noti a tutti* non verranno usati che in casi eccezionali, mentre l'Armata Aerea si servirà di campi segreti, molti dei quali sono già stati organizzati dallo Stato Maggiore, altri sono stati fissati, altri ancora semplicemente... adocchiati. Il tuo campo dunque potrebbe essere un campo di fortuna, o un futuro aeroporto di guerra. Gli automobilisti vestiti da avieri sono avieri allievi automobilisti, forse allievi motoristi; specializzati, insomma. Le domande all'Ing. Aeronautico scrivile su un pezzo di carta a parte: io gliel'ho passato. Il mio segretario non ha gli occhiali, né il naso a uncino. Delle copie per la propaganda riparleremo quando tornerai a Rieti con la promozione. Va bene. Ricambio il bacione affettuoso.

Mario Canti, Roma. — Mettiti l'animo in pace, caro amico, ché l'articolo intitolato «Signorini» non è un'interpretazione più o meno fedele delle tue segnalazioni epistolari. Tu mi scrivi testualmente «credo che tu non mi possa vedere». E' vero, verissimo: non ti posso vedere, per il semplice fatto che non mi sei vicino. Se però la tua frase avesse tutt'altro significato, cavati dalla testa queste pazzie idee. Io ti voglio bene e leggo volentieri le tue lettere.

Gino Perussini, Roma. — Passo la fotografia al mio segretario. E' quasi certo che te la pubblicherà. Non ti emozionare, caro, e scrivimi quando vuoi, e con chiarezza.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Pegaso, San Miniato. — Non credevo affatto che tu riposassi sull'alloro. Ti dirò anzitutto che ritengo che sull'alloro sia molto difficile poter riposare: pensa, con tutte quelle bacche e le foglie che sono dure, e i rametti!... Passiamoci sopra, come disse Lindbergh prima di trasvolare l'Atlantico, e veniamo, a noi tre: io, te, Ezzelino Rossi. Sono lieto di sapere che dalla tua alleanza con questo bravo (anzi, bravone) aeromodellista, pondererò sta per nascere un'indivisa propaganda per i nostri periodici. In attesa della partecipazione (di nascita) ti invio i miei migliori auguri, unitamente a quelli di tutta la redazione. Ben altro, invece che auguri e partecipazioni, dovrò ricordarti scrivendoti del tuo racconto «All sul Sahara», di cui mi chiedi notizie. Condoglianze, amico mio, condoglianze fervide e sincere. Il Barbuto Censore, dandomi il triste annuncio dell'avvenuto cestinamento, mi ha fatto sapere che aspetta con ansia crescente un tuo racconto, per la cui sorte formula sin da adesso i suoi voti migliori. Delle battute, niente fino ad ora. I pittori le stanno senza dubbio ruminando nei loro cervelloni, in attesa del momento fatale (che momento, per loro!) in cui si richiederanno le copertine. Lo sapevi che le copertine de «L'aquilone» si stampano quattro alla volta? Beh, vedi quante cose impari con noi. Passiamo ad altri argomenti, usualmente artistici: le tavole di propaganda a colori. Aiuto a quei famosi cartelloni che tempo fa attirarono i tuoi sguardi cupidi. Credo (esulta, Pegaso) che ve ne siano ancora delle copie. Te le spedirò a tutto gas: manetta in tasca, come dicono gli aviatori.

Guido Soro (Loro o Voro? Mistero), Bassano del Grappa. — «Male fecisti», amico mio, a farti vivo solo adesso, dopo tre lunghissimi anni di aeronipoteria clandestina,

Mario Celli, Milano. — In questo stesso numero, e più precisamente a pagina tre, come ti sarai già accorto, ci occupiamo della gara aeromodellistica fra giornalisti. Verrai a Roma l'8 giugno? Spero ardentemente di sì. Vedrai quanto di meglio l'aeromodellismo italiano abbia sinora saputo creare in fatto di modelli con motore a scoppio, e avrai occasione, fra l'altro, di trascorrere una bellissima giornata sul campo del Littorio. Attendo le fotografie che mi hai promesso, e che, per ragioni ovvie, non posso sin da adesso, senza prima averle viste, promettere di pubblicare. Di' a tuo cugino che scriva pure indirizzando all'Ing. Aeronautico. Avrà pronta ed esauriente risposta. Salutami tuo fratello, e fagli sapere che attendo la tua lettera.

Aviatore nero, Forlì. — I numeri arretrati de L'aquilone costano il doppio. Toraroni, che in questo momento è qui vicino al mio tavolo, mi incarica di farti avere i suoi saluti, e ti invita a Roma per l'8 giugno. Ti mando molte copie per la propaganda che ha intenzione di fare, e per la quale formulo i miei auguri migliori.

ZIO FALCONE

Ti perdono, però, per i belli aeromodelli che sei riuscito a costruire. E per le discrete fotografie che di questi aeromodelli ci mandasti. Se ne pubblicheremo almeno una, sta tranquillo: tutti i tuoi amici vedranno in tal modo il tuo nome sul giornale, e ciò ti farà gonfiare dall'orgoglio come un pallone. «Urrah!» — mi pare di sentirti gridare — gonfiandoci come un pallone potrà volare senza ricorrere ai corsi di volo a vela». No, caro amico Guido Soro, o Loro o Voro: il pallone è passato di moda, e poi tu sei già iscritto a quei corsi, quindi... quindi, tanti auguri da me e da Zio Falcone, per i tuoi prossimi voli. Faccio voti perché il tuo «Canti» possa arrivare alla stratostera, passare gli oceani e infilare d'un sol colpo tutti i primati. Voglio vedere se allora ti degnarai di scrivere a Zio Falcone e al suo segretario Crivello! Io spero che anche se la tua immagine dovesse venire riprodotta su tutti i giornali e la gente prendesse a scoprirsi riverentemente pronunciando il tuo nome, tu, da buon aeronipote, ci scriverei ugualmente enormi papiri, attraverso i quali potremmo seguirli nella tua gloriosa carriera di Asso degli Assi. Dico questo perché tu mi sei simpatico, e mi dispiacerebbe che ci piantassi di colpo. Mi sei simpatico soprattutto perché, invece di terminare la tua lettera così: «Caro Zio Falcone (o Crivello) scusami se ho scritto in furia e se ho detto delle cose sbagliate, ma c'è qui davanti a me il professore di greco con certi occhi di fuoco...», ti scrivo durante una lezione (che la gna!) e così non posso concentrarmi abbastanza per non fare errori. Ora chiedo, perché il professore ha preso a guardarmi... La termini dicendo che hai poco tempo da perdere perché devi studiare per prepararti agli esami. Bravo!

R. Azzelemi, Foggia. — I numeri arretrati del nostro giornale costano il doppio. Il mezzo più spiccio e più economico per averli è di usare il nostro conto corrente postale, che ha il numero 1-24718.

Carlo Galeotti, Reggio Emilia. — Un numero arretrato de «L'ala d'Italia» costa il doppio. Quella «protuberanza» che sporge dalla fusoliera del «RO. 1» vicino al pattino di coda, e che ha suscitato nella tua mente, con la sua misteriosa presenza, un angoscioso interrogativo, è soltanto un pianetto supplementare di deriva, aggiunto più tardi, quando già l'apparecchio era costruito in serie, per ottenere una migliore stabilità. Senza di esso, infatti, l'apparecchio sbandava leggermente. Le squadriglie legionarie dei «Falchi» disponevano tanto di «S. 81» come di «S. 79». Quanto mi dici, o meglio, mi scrivi in merito al triste e penoso (e, purtroppo, frequente) episodio che si verifica al passaggio di un vecchio «A. S. 1» o di un modesto «Caproncini» (la gente alza il naso e dice: guarda che bel scaccia!) è verissimo. Applaudo alla tua iniziativa relativa alla propaganda aeronautica presso i tuoi compagni. Fai vedere a questi delle copie de «L'aquilone», e di loro che si abbonino. Altre copie te ne spediremo noi, per alimentare il fuoco sacro della tua buona volontà. Perché mi chiedi che venga descritto minutamente su «L'aquilone» il biplano «RO. 41»? Non capisco proprio perché quel tipo di apparecchio ti interessi tanto. Con tutti questi caccia che vengono su adesso e che fanno «faville», tu mi vai a pescare proprio il «RO. 41»? Prima di terminare la tua missiva, molto cortesemente ed umanamente mi chiedi cosa io pensi della tua calligrafia. Ti rispondo, amico mio, che pur essendo lontano da quell'idea di grandezza che io e Zio Falcone sognamo da tanto tempo, è quanto di meglio ci venga dato di vedere, del genere, fra tutta la corrispondenza che ci arriva ogni giorno.

CRIVELLO



Il laboratorio di una delle dodici scuole di aeromodellismo istituite dalla R.U.N.A. di Udine



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Continuazione dai numeri precedenti)

ZEPPE E SCARTI

«ZEPPA», in lingua italiana ed in senso letterale, significa un piccolo cuneo di legno messo in aggiunta o di ricalzo; in senso figurato equivale a sopra più, aggiunta insignificante. In Enigmistica s'intende per «Zepa» la combinazione ottenuta, incastrando nel corpo di una parola, una lettera od una sillaba (zeppa letterale o zeppa sillabica), così da dar luogo ad altri vocaboli di significato differente. Questo termine non sembra però abbia incontrato il gusto di tutti i cultori dell'enigmistica, perchè molti fra gli autori moderni preferiscono dare a questo tipo di gioco una denominazione morfologicamente più esatta, cioè «Epentesi». Sappiano comunque i lettori che nella terminologia enigmistica «Epentesi» o «Zeppa» sono esattamente la stessa cosa. Se dentro alla parola «Foraggio» noi incastriamo una «m» otterremo il vocabolo «Formaggio»; allo stesso modo possiamo formare innumerevoli altre combinazioni come «parola»-«a parvola»: «comare»-«compare»; «uva»-«suova», ecc. ecc. Sono esempi questi di «Zeppa letterale» o «Epentesi semplice».

Se in luogo di una lettera vorremo incastrare nella parola una sillaba, avremo la **EPENTESI SILLABICA** o **ZEPPA SILLABICA**. Esempi: «predizione»-«predicAZione»; «salare»-«alVeare»; «seta»-«seRAta»; «ale»-«aPRile».

Per quanto si riferisce alla tecnica eccovi dei brevi esempi:

Zeppa letterale (esempio di svolgimento a parole convenzionali):
 Vigilia di Natale: il bimbo attende il primo che il totale recherà ed il visetto splende tutto pervaso di felicità.
 (soluzione: don-domANI).

(Continua)

SCIARADA ALTERNATA

Confessioni

XXXX mia mente fu il desio costante,
 il palpito del oooo volto in alto;
 oh, xxxxxxxx un giorno con l'aliante
 e alle strade del cielo dar l'assalto!

SOIARADA

Non c'è dubbio

Se la doti dell'apostrofo,
 pur se questo non è lì
 a mostrarti che l'articolo
 prende il posto spesso al ci,
 ti presenta tale e quale
 il più bel settimanale.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo dell'11 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 Pindaretto, Editoriale Aeronautica, viale Libero e Moschetto 6 - Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 20

LA VITE
 ALE - APRILE

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 20, è stato estratto a sorte quello di Mario Storti, piazza Casalmaggiore n. 7, Roma.
 Allo Storti è stato inviato un libro.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
 Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
 Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



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**

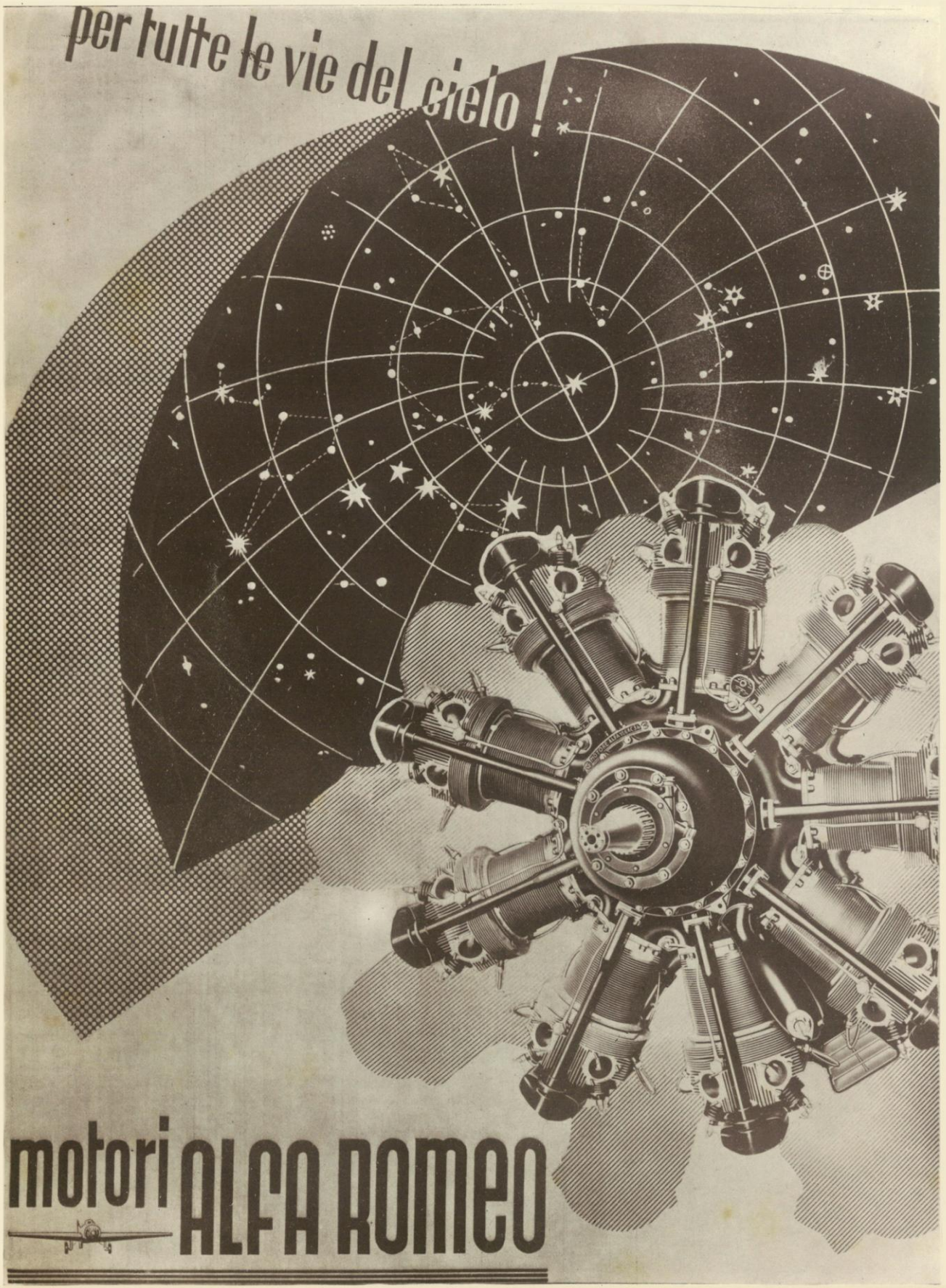
LANCIA SUL MERCATO LIBRARIO

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
 PRENOTANDOVÌ SUBITO RICEVERETE
 OGNI MESE PER 12 MESI UN FASCICOLO DE "L'AVIAZIONE PER TUTTI"

PER I VERSAMENTI USATE IL N° C.C.P.
 1/2 4 7 1 8

per tutte le vie del cielo!



motori **ALFA ROMEO**



