

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



— Accidenti! Mi hanno fatto "il salame", al paracadute!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 24

11 giugno, 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

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblizzazioni 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 sci, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero, Abbonamento annuo L. 12.50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

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



Allora, il problema della nebbia sarebbe bell'e risolto. Gli aeroplani col... periscopio sono già in progetto e, se tutto andrà bene, tra qualche mese saranno pronti. Questa è almeno l'intenzione di un inventore che risiede a Melbourne. Attenzione, però. Abbiamo detto aeroplani col periscopio, ma s'intende col periscopio per l'ingù, ossia per vedere al disotto delle nubi. Si tratterebbe di un complicatissimo congegno nato dal connubio di due principii fisici che, nel caso presente, interessano l'ottica e l'elettricità, vale a dire i principii fondamentali della televisione. A nessuno è stato possibile conoscere finora i particolari di questa strepitosa scoperta, poichè l'inventore, gelosissimo, scappa, ogni qualvolta gli si avvicina il prossimo, facendo salti da canguro.

Da parecchio tempo gli abitanti di un grattacielo sito in una delle più grandi arterie della città australiana, avevano il sospetto che qualche cosa di grosso stesse per maturare su nella stanza dell'ultimo piano dove abitava il signor Sempliciano Woock. Perché nelle giornate di nebbia Sempliciano stava per ore ed ore alla finestra, curvo, con il naso dentro un imbuto incastrato su una specie di macchina fotografica. Man mano, l'apparecchio diventava sempre più complicato: grovigli di fili che provenivano dall'interno della stanza e che s'innestavano a pile, valvole e rocchetti disposti sul davanzale; grosse lampade violette che si accendevano con frequenza intermittente; cavi metallici penzolanti fino al primo piano e che all'estremità mandavano sprazzi di intensa luce verde. Fino a che un bel giorno, anzi un brutto giorno tanto era fitta la nebbia che si sarebbe davvero potuta tagliare col coltello, si udì la voce di Sempliciano Woock cadere giù dall'ultimo piano, traversare la spessa e affumicata atmosfera e rimbalzare a terra.

— Clarenzo, Clarenzo, vieni su, corri! Ti vedo, sai!

In quel momento Clarenzo Dove stava attraversando la strada per recarsi da Sempliciano. Quando si sentì chiamare guardò istintivamente in alto, ma non riuscì a vedere neppure i fili del tram. « Semo che sono — pensò poi — com'è possibile che m'abbia visto da lassù con questa nebbia? ». Allora volse lo sguardo intorno e cercò di scrutare le ombre evanescenti delle persone che gli passavano accanto. (E' bene sapere che Clarenzo era al corrente degli studi di Sempliciano, ma era convintissimo che l'amico perdesse del tempo prezioso).

— Clarenzo vieni su, ti dico! Sono io, Sempliciano. Ma sta' attento, perbacco, chè sopraggiunge un tram a fari spenti! Vieni su, sbrighati!

Insomma, è inutile che raccontiamo tutta la storia. Voi avrete già capito che la scoperta era ormai cosa fatta. Sempliciano Woock aveva distinto perfettamente l'amico con quel po' di nebbia, da 90 metri di altezza. Ma, come abbiamo detto in principio, l'inventore tiene il segreto tutto per sé. Neanche a Clarenzo ha detto nulla. Gli ha lasciato la sorpresa e lo stupore, l'ha fatto anche guardare dentro l'imbuto per convincerlo che non scherzava, ma nient'altro; anzi, l'ha pregato di non venire più a scocciare lì al laboratorio.

Naturalmente, la notizia si è propagata come il fuoco in una polveriera, ed in ultimo è scoppiata negli ambienti aviatori australiani, che hanno cinto d'assedio Sempliciano e non l'hanno più mollato fino a quando si sono fatti promettere per iscritto che avrebbe sfruttato la scoperta prima di tutto ai fini aeronautici. Dopo di che l'hanno lasciato libero di perfezionare il suo ordigno, mettendogli a disposizione aeroplani e piloti. Questi asseriscono che le prove pratiche si sono svolte con la massima soddisfazione; c'era soltanto l'inconveniente di dover caricare ogni volta una bobina di cavo sempre più voluminosa, perchè si trattava di fare scendere il flessibile periscopio fino a che avesse trapassato tutto lo strato nebbioso.

Ora l'invenzione si trova a questo punto. Gli aeroplani che adotteranno il periscopio Woock avranno, da qualsiasi altezza, la visibilità del suolo che si ha sotto la nube più bassa purchè, ripetiamo, abbiano sufficiente cavo da svolgere. Rimane ancora il problema di ritirarlo in tempo prima di incontrare qualche cocuzzolo o prima che la nebbia scenda fino a terra. In quest'ultimo caso, non vi sembra che sarebbe per lo meno ingombrante trascinarsi dietro il periscopio miope che deve quasi sfiorare il suolo per vederlo? E poi, dal punto di vista estetico, si avrà l'impressione che all'aeroplano si sia sciolta una scarpa.

Piuttosto, giacchè proprio ci deve essere, questo periscopio, si potrebbe metterlo per l'insù, magari con una bandierina in cima; almeno si potrà godere il tempo bello.

L'IMBONITORE

DIFESA ANTIAEREA

Oh, Signora, ve lo
consiglio senz'altro!
Vi ringiovanisce di
dieci anni!...



LITTORIO

8 GIUGNO 1939



N

NAVIGAZIONE INTERPLANETARIA

In un articolo pubblicato nel N. 14 de «L'aquilone», esaminammo la questione del volo interplanetario da un lato più generale. Ci riservammo di studiare i vari aspetti del problema in ordine all'abilità, alla propulsione, al movimento del razzo in seno all'atmosfera e fuori di questa.

Prescindendo per ora dalle altre questioni, esaminiamo il problema della andata e del ritorno dell'aeromobile.

Supponiamo anzitutto di avere già a disposizione il combustibile capace di imprimere al grave una velocità minima all'inizio, ma tale, dopo un determinato periodo di tempo, da liberarlo dall'attrazione terrestre.

La partenza può essere effettuata sia in senso radiale come in quello verticale.

In ambedue i casi, però, è indispensabile che la velocità iniziale abbia un valore minimo e ciò perché:

1) l'imprimere una subitanea velocità al grave, apporterebbe di conseguenza un accrescersi proporzionale del valore della resistenza dell'aria allo avanzamento. Ciò si tradurrebbe nella necessità di un aumento della forza

Tale momento ci sarà fornito dal calcolo al momento che si renderà opportuno.

Nel caso che noi si voglia raggiungere direttamente la superficie lunare, il problema non riveste carattere di eccezionale difficoltà. In questo caso basta far partire l'aeromobile in maniera che possa entrare, alla culminazione della sua parabola, nella zona attrattiva del pianeta. Una volta entrato in essa, sarà sottoposto alla nuova forza e potrà così essere assorbito dal satellite.

Sarà allora necessario ridurre la velocità del veicolo per impedire una caduta disastrosa: ciò potrebbe essere effettuato capovolgendo l'apparecchio intorno ai 250 km. dalla superficie lunare ed iniziando così la discesa con la parte posteriore verso il basso. Facendo agire nuovamente il combustibile e tenendo presente che la forza attrattiva è 1/165 di quella terrestre, potremmo agevolmente prendere contatto con la superficie del pianeta.

La fig. 2 rappresenta quale potrebbe essere la traiettoria del veicolo in questo caso.

La partenza poi sarebbe ancora più facile, sempre in considerazione della minore forza da vincere.

Sappiamo però dal precedente articolo che noi possiamo giungere alla liberazione della gravità terrestre solo nel caso in cui il residuo del combustibile, nel momento che l'aeromobile si lancia negli spazi siderali, sia l'1 per cento della massa iniziale.

A noi sembra che tale residuo sia troppo esiguo per poter efficacemente

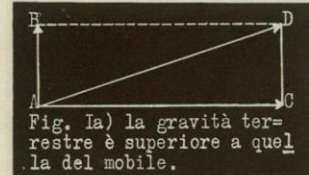


Fig. 1a) la gravità terrestre è superiore a quella del mobile.

motrice e del carico utile dell'apparecchio;

2) per ragioni fisiologiche, l'organismo umano non potrebbe assolutamente sopportare l'enorme spinta dovuta all'improvviso acceleramento. Ne deriverebbe lo schiacciamento delle persone rinchiusi nell'apparecchio.

In ambedue i tipi di partenza: quello

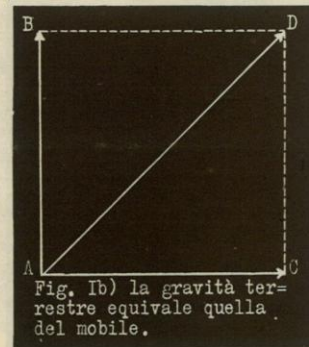


Fig. 1b) la gravità terrestre equivale quella del mobile.

radiale o quello verticale, il grave sarà sottoposto ad una forza, la gravità, che tenderà a modificarne la traiettoria.

Se noi rappresentiamo con AB (vedi fig. 1a-1b-1c-1d) la velocità del mobile e con AC la forza attrattiva terrestre, osserveremo che la risultante AD, nelle successive unità di tempo, tende a rendersi sempre più verticale e ciò perché riducendosi con l'altezza la forza del campo gravitazionale terrestre, ed aumentando in misura proporzionale la velocità dell'aeromobile, questo tenderà, naturalmente, a svincolarsi.

Se vogliamo quindi che il grave pervenga alla zona lunare, è necessario che la sua partenza venga effettuata in un momento in cui, tenuto conto dello spostamento, possa raggiungere o contornare il satellite.



Fig. 1c) la forza terrestre è inferiore a quella del mobile.

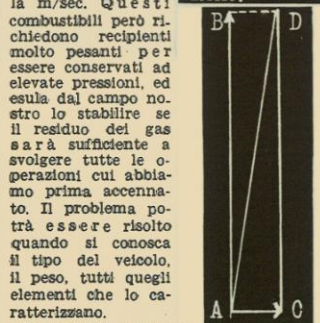


Fig. 1d) la forza terrestre tende a ridursi a zero.

Le possibilità migliori che attualmente sussistono sono quelle che riguarda.



no il contornamento del satellite, anziché l'approdo in esso. Si verrebbe automaticamente ad eliminare il problema della frenatura per l'approdo sulla superficie lunare, che comunque è sempre un'incognita e la successiva partenza. Ciò naturalmente comporterebbe una notevole diminuzione del carico per la forza motrice e quindi di tutti gli altri apparati a ciò connessi.

La difficoltà esistente per il volo intorno alla Luna, è la precisione della traiettoria alla partenza, non solo in rapporto alla direzione, ma anche rispetto alla velocità al fine della combustione.

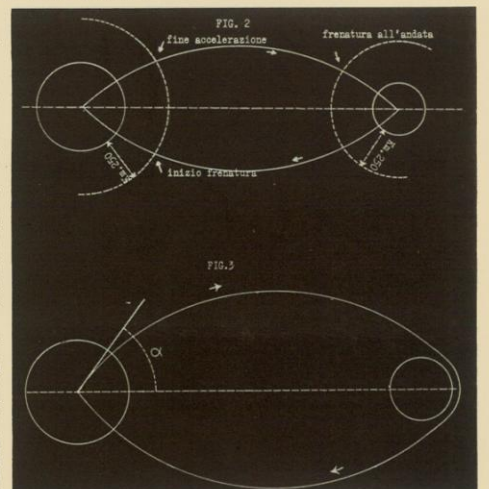
Il calcolo ha dimostrato che se vogliamo che passi la traiettoria dietro il satellite e risulti simmetrica rispetto alla congiungente Terra-Luna, occorre che l'angolo α sia compreso tra i limiti 1° e 9° e la velocità iniziale sia indirizzata con precisione rigorosa. Il minimo errore per eccesso in questa velocità farebbe sì che la traiettoria non ripassasse più per la Terra. Il minimo errore in difetto causerebbe la caduta del veicolo sulla Luna. La figura 3 dimostra quale potrebbe essere la traiettoria del veicolo in questo caso.

Come abbiamo visto, in ambedue i tipi di volo le difficoltà non sono poche; ma il contornamento del satellite comporta minori incognite ed è quindi di più facile realizzazione. Se però la meccanica, la matematica e l'astronomia indicano con rigorosa precisione la via per poter realizzare l'impresa, disgraziatamente, a tutt'oggi, non possediamo un esplosivo tale da consentirci l'opera. Abbiamo già visto come l'idrogeno e l'ossigeno sviluppino una energia notevole, ma non possiamo affermare con certezza se questi due combustibili sarebbero capaci di fornirci l'energia sufficiente ad acquistare la velocità necessaria. D'altra parte, anche se ciò avvenisse, dubitiamo a credere di poter raggiungere l'estremo

limite del campo gravitazionale terrestre.

Possiamo affermare che il viaggio sarà possibile quando si potrà disporre a volontà — ciò che non è ancora possibile — della energia interatomica. Ad esempio, il radio immagazzina una riserva di energia 5000 volte superiore a quella che il più potente esplosivo, oggi, riesce a sviluppare.

Dobbiamo quindi, per forza maggio-



re, chiudere l'argomento ed attendere che la Scienza ci dia quei mezzi che sono attualmente allo stato potenziale.

CARLO RAMACCIOTTI

L'Amministrazione non tiene conto delle richieste del cambio di indirizzo, se non sono accompagnate dall'importo di una lira.

Servirsi del mezzo più spedito ed economico, versando la lira al conto corrente postale n. 1-24718 ed incollando la vecchia fascetta — corretta col nuovo indirizzo in maniera visibile — sulla parte del modulo riservata alle comunicazioni del mittente.



Come si sa, l'offesa chimica è stata per la prima volta realizzata in grande stile durante la guerra mondiale (aprile 1915), ad opera dei tedeschi contro i franco-inglesi.

Da allora si è fatto un gran parlare di questo nuovo mezzo di guerra, che ha colpito la fantasia delle masse per il suo particolare modo di aggressione dell'organismo umano, per la sua caratteristica azione non localizzata in una traiettoria ma diffusa nello spazio e permanentemente — più o meno — nel tempo.

Caratteristiche di azione evidentemente dissimili da quelle presentate dai mezzi balistici (proiettili) che erano da secoli impiegati e ben conosciuti, ed ai quali si era fatto — per così dire — l'abitudine.

Sicché è quasi ovunque generalizzata la credenza che l'arma chimica sia una arma di spaventosa efficacia, oltre che perniciosa e inumana.

Queste impressioni e credenze non sono giuste né giustificate. Anticipando le conclusioni cui desideriamo pervenire, si può affermare che l'offesa chimica avrà grande efficacia e produrrà gravi danni, specialmente di natura morale, solo contro coloro che male ne conoscono l'essenza, le reali possibilità e i mezzi di difesa appropriati. Onde la necessità assoluta da parte di tutti di acquisire queste conoscenze, in modo da opporre all'offesa chimica, come prima e più importante difesa, una formata salda infrangibile « coscienza chimica ».

Cominciamo allora a vedere cosa sono e come agiscono questi aggressivi chimici.

Notiamo intanto che la denominazione « gas asfissianti », che comunemente ricorre in luogo di quella più esatta e comprensiva di « aggressivi chimici », è impropria, in quanto non tutti gli aggressivi sono gas né tutti sono asfissianti.

La locuzione « gas asfissianti » invece ha avuto la sua ragione d'essere alla comparsa dei nuovi mezzi di guerra chimica, in quanto il primo aggressivo impiegato fu precisamente il cloro che è un gas ed è asfissiante. L'espressione è poi rimasta, tenacemente ricorrente nel linguaggio e scolpita nella mente degli uomini, come tenace è rimasta l'impressione di sorpresa spaventosa provocata dalla comparsa dei gas.

Se gli aggressivi gassosi sono stati i primi ad essere usati, in progresso di tempo sono andati via via decadendo, sostituiti da altri, più potenti e di più facile impiego, che si presentano allo stato liquido (come l'iprite e la cloro-

pirina, o solido (come le arsine) nelle normali condizioni di temperatura e pressione.

Attualmente degli aggressivi gassosi, si prevede l'impiego solo del *fosgene* e del *difosgene*.

Gli aggressivi chimici, oltre che per le proprietà fisiche, possono essere classificati con vari altri criteri.

Per semplicità accenniamo soltanto: alla classifica in base all'azione fisiologica che essi esercitano sull'organismo umano, e alla classifica basata sulla persistenza della loro azione.

Per il primo criterio gli aggressivi più noti si distinguono essenzialmente nel modo seguente:

— *asfissianti*: sono quelli che agiscono prevalentemente sulle vie respiratorie, producendo una vera e propria soffocazione. Appartengono a questa classe il *cloro*, il *fosgene*, il *difosgene* (gli ultimi due contengono anch'essi cloro);

— *irritanti*: sono quelli che, sparsi allo stato di gas o vapori o polverizzati, attaccano prevalentemente o le mucose degli occhi provocando forte lacrimazione (aggressivi lacrimogeni), oppure quelle del naso e della gola provocando infrenabili starnuti, vomiti, ecc. (aggressivi starnutatori). Un importante lacrimogeno è la *cloropirina*. Prototipi degli starnutatori sono le *arsine* (contenenti cloro e arsenico);

— *vescicanti*: sono quelli che provocano come azione caratteristica dolorose piaghe sulla pelle, simili a scottature, e determinano anche infiammazione delle mucose. L'aggressivo più importante di tale classe è l'iprite.

E' da notare che la classificazione sopra riportata non ha valore assoluto, in quanto alcuni aggressivi, a seconda della concentrazione e del modo di impiego, possono presentare caratteristiche di azione comuni a più di una delle classi considerate.

La classifica basata sulla persistenza dell'azione determina la seguente suddivisione degli aggressivi:

— *fugaci*: sono quelli che si diffondono in breve tempo nell'atmosfera, disperdendosi rapidamente. Sono fugaci il cloro e il fosgene;

— *persistenti*: sono quelli che si volatilizzano difficilmente e permangono a lungo sul terreno, o anche nell'aria, con-

servando efficacia di azione per

per molti giorni. E' persistente l'iprite. Alcuni aggressivi, a seconda che si avvicinano all'una o all'altra delle due classi estreme suddette, sono denominati *semifugaci* (come il difosgene) o *semipersistenti* (come la cloropirina).

Tale classifica ha importanza ai fini dell'impiego tattico bellico. Per esempio, nell'imminenza di un attacco su posizioni che si vogliono occupare, si dovrà fare uso, contro le posizioni stesse, di aggressivi fugaci e non persistenti. Questi invece, ovviamente, risultano molto indicati per proteggersi durante una ritirata, o per inibire per un certo

così invade l'aria ambiente, recando offesa agli uomini che vi si trovano.

Un altro normale modo di impiego degli aggressivi liquidi — riguardante specialmente l'iprite — è quello dello spruzzamento diretto, con idonei apparecchi di irrorazione, sul terreno da rendere intransitabile.

Come si comprende, entrambi i sistemi — lancio di proiettili (bombe) e irrorazione — possono essere benissimo adottati dal velivolo, che perciò si presenta come lo strumento più idoneo per condurre la guerra chimica con la mag-



...l'impiego combinato di bombe chimiche...

giore efficacia in estensione e in intensità.

L'impiego intensivo degli aggressivi chimici, cioè il lancio di essi in rilevanti quantità, è condizione indispensabile per il successo dell'offesa chimica. Altrimenti all'aria aperta non è possibile raggiungere concentrazioni di aggressivo sufficienti per mettere fuori combattimento un gran numero di persone.

A tal proposito si nota che le concentrazioni che si determinano normalmente nel lancio degli aggressivi non sono quasi mai micidiali, sempreché gli aggrediti non siano completamente sprovvisti di difesa e non siano colti di sorpresa. Di gran lunga più micidiali risultano le armi balistiche (artiglierie, mitragliatrici, ecc.).

Basta ricordare che nell'attacco subito nell'aprile 1915 (il primo della guerra) i franco-inglesi, colti completamente di sorpresa, ebbero 5000 morti, essendo state lanciate dai tedeschi circa 100 tonnellate di gas cloro. Invece, in un attacco subito nel gennaio 1917, quando già erano sorte le difese (essen-



Un moderno dispositivo di difesa collettiva antigas per 20 persone viene a costare non più di cento lire a testa

zialmente maschere), gli stessi francesi ebbero 500 morti, ed erano state impiegate circa 400 tonnellate di gas foscine (più potente del cloro).

Comunque, è evidente che l'aeronautica è l'arma che più di tutte risulta in grado di realizzare la massa nell'impiego degli aggressivi chimici.

E questo, grazie alla grande capacità di carico dei velivoli, dell'ordine di tonnellate, che consente anche l'impiego combinato contemporaneo di bombe chimiche esplosive ed incendiarie, con risultati prevedibilmente grandiosi.

Per quanto riguarda l'impiego in estensione, le possibilità dell'aeronautica sono le più vaste, in quanto il suo intervento non è limitato al campo di battaglia (questa anzi è l'eccezione), ma si spinge in tutti i punti del paese

nemico ove esistano energie da fiaccare.

Ed è proprio contro le popolazioni civili che — nel caso di guerra ad oltranza — l'offesa chimica sarà prevalentemente rivolta.

Quindi la popolazione, al pari delle truppe combattenti, dovrà imparare a conoscere bene questa forma di guerra e imparare soprattutto a far uso delle appropriate difese.

Solo così saranno evitati i danni materiali e morali di disorganizzazione e di paralizzazione che l'offesa chimica si ripromette, i quali danni, più che dalla quantità di aggressivo lanciato dal nemico, sono realmente provocati, ed in ogni caso moltiplicati, dal «terrore» che invade le folle indisciplinate e impreparate.

DIEL

19 GIUGNO 1918

E' bello ricordare i grandi soldati in questa epoca tempestosa per vicende politiche, e noi crediamo di offrire con questo saggio un esempio di altissima solidarietà che lega i piloti viventi a quelli che alla Patria hanno donato, insieme a grandi gesta, la vita.

«...Per noi era tutta un'ala di guerra; cuore e motore, tendini e tiranti; ossa e cerniere, sangue ed essenza, anima e fuoco, tutta una volontà di battaglia, uomo e congegno. L'ala s'è rotta ed arsa, il corpo s'è rotto ed arso. Ma chi oggi è più alato di lui? Ditemelo. Chi oggi è più alto e più alato di lui? Ditemelo...».

Così Gabriele d'Annunzio sul feretro di Francesco Baracca. Oltre vent'anni sono passati da allora; e da oltre vent'anni, sulle pendici orientali del Montello, brilla una fiamma che non si estingue, che mai si estinguerà. Non si estinguerà, perché è la stessa che dopo essersi nutrita dei resti mortali dell'Eroe, si nutre ora del suo spirito immortale e la luce che da essa promana basta da sola ad illuminare tutti i cieli

della Penisola e del nuovo Impero di Roma.

Volle il destino che Francesco Baracca, invitato cavaliere dell'azzurro, cadesse da fante alato fra i fanti, colpito da una pallottola anonima, mentre mitragliava a volo rasente le truppe nemiche. Volle il destino che nessun pilota crociato potesse strappare il cavallo rampante dalla fusoliera dello «Spad» famoso, per ornare una qualsiasi collana di trofei di guerra. Né poteva essere altrimenti. L'occhio infallibile, il freddo coraggio, l'estrema decisione dell'aquila romagnola, trentaquattro volte vittoriosa, avevano finito per creare, intorno a Francesco Baracca un'aureola d'invincibilità che sfidava il tempo. La sua ala materializzava nello spazio l'astratto concetto di «dominio dell'aria»: un dominio forte come la fatalità, assoluto come un imperativo, ineluttabile; dallo Stelvio al mare essa era assurta all'altezza di simbolo e bastava da sola a rincuorare il fante italiano, a rinverdirgli la speranza, a rendergli tollerabile il fango della trincea; bastava da sola a terrorizzare il pilota nemico, il quale, di fronte ai segni di-

stintivi celebri per virtù di guerra, altro non sapeva che invertire la rotta quando poteva farlo senza essere raggiunto dalla scarica micidiale.

La pallottola vagabonda dell'oscuro soldato austriaco inconsciamente eterno col fuoco sulle tavole del tempo la gloria terrena dell'Asso degli Assi italiani. Quelle giornate del giugno 1918, che sul Piave segnarono l'inizio della riscossa nazionale, non furono che la prefazione al grande libro della nuova storia d'Italia, prefazione che potrebbe portare la firma d'onore, scritta a caratteri di sangue, di Francesco Baracca, luminoso esponente di tutti coloro che pagarono con la vita la disperata difesa del confine sacro alla Patria. In quelle giornate la vittoria toccò il volo verso Vittorio Veneto e di là mossero il primo passo quelle Legioni che, dopo aver marciato verso Vienna, dovettero marciare su Roma per ricordare agli immemori la durissima guerra combattuta e vinta e il supremo olocausto di seicentomila fanti.

Con la resurrezione del popolo italiano risorse anche l'ala tricolore, già deliberatamente avvilita, infranta dai negatori della vittoria. Forse, nel suo cielo d'eroi, esultò l'anima di Francesco Baracca, forse scese fino in terra per trasfondersi nell'anima delle nuove generazioni del Littorio, per guidarle ancora alle più eccelse mete. E poiché il Duce ha educato queste nuove generazioni al culto dei Grandi, alla venerazione di coloro che seppero onorare la Patria, verso la fiamma del Montello non potevano non convergere gli sguardi delle giovani aquile, per trovare la forza di salire sempre più in alto.

Li abbiamo visti, questi giovani, in pace e in guerra. Li abbiamo visti, in pace, osare l'inosabile e stupire il mondo con gesta leggendarie, la cui eco dura nel tempo. Li abbiamo visti nelle guerre d'Africa e di Spagna — formidabili collaudi della nostra efficienza aerea — scagliarsi impetuosamente su qualsiasi nemico senza contare il numero, affrontare serenamente la morte ed il martirio, imperversare ovunque folgorando, e il loro spartano coraggio ha infuso in noi la certezza del domani. L'eredità spirituale di Francesco Baracca non è dunque, andata perduta. Francesco Baracca non è morto. Ovunque saetti un'ala tricolore, ovunque batta un cuore intrepido di pilota, ovunque un soldato italiano combatta per la grandezza della Patria, là è Francesco Baracca.

Il Poeta lo disse: «Oggi, domani, sempre, come è con noi, sarà in noi, combatterà in noi. In noi resisterà come dice la nostra preghiera, "non fino all'ultima goccia del nostro sangue, ma fino all'ultimo granello della nostra cenere"».

B. MONTANARI



I VOLI DI BEONIO BROCCIERI

E' di questi giorni la notizia dell'arrivo in India del «S. A. I.» pilotato da Beonio Broccieri, il noto giornalista-volante del Corriere della Sera. In quale sta compiendo un altro dei suoi audacissimi «raids». Anche questa volta, come le precedenti, Broccieri viaggia solo. Per chi segue attraverso la stampa le tappe del coraggioso giornalista, può riuscire interessante conoscere le precedenti avventure di questo bravo pilota, ormai famoso per le sue rischiosissime esplorazioni compiute in ogni parte del mondo, sempre serendosi di modesti velivoli da turismo. La casa Mondadori ha raccolto in un bel volume dal titolo «Solo attraverso i cieli» i racconti che di tutte le sue avventure lo stesso Broccieri ha scritto con stile fantasioso e piacente, talvolta finemente umoristico, altre volte drammatico, sempre avvincente.

In questo suo libro Broccieri si è dimostrato un ottimo narratore. In speciali situazioni, come nel racconto del suo viaggio in Europa, ha dato prova di possedere una straordinaria obiettività e rare doti di osservatore psicologo ed umano, delle quali si è potuto valere per sintetizzare in una rapida descrizione, che si potrebbe definire «impressionistica», la vita delle popolazioni abissine sotto il defunto governo dei negus. Attraverso le pagine del libro, il lettore segue il giornalista aviatore di tappa in tappa nell'angusta carlinga del piccolo «Capronico», attraverso oceani e continenti, vivendo le bellissime, talora angosciose emozioni del pilota vagabondo.

A MILLE ALL'ORA

La Stampa della Sera del 30 maggio pubblica un interessantissimo articolo di Hans Dieterle, il giovane tedesco che il 31 dello scorso marzo raggiunse la velocità di 746 chilometri orari, battendo così il primato mondiale di velocità assoluta detenuto per ben quattro anni dall'italiano Agello, il quale su «Macchi C 72» passò i 709. Il primatista tedesco, nel suo articolo, profetizza il raggiungimento della velocità di 1000 chilometri all'ora entro uno spazio massimo di tre anni di tempo. L'«asso» della velocità narra poi le impressioni da lui riportate durante il vertiginoso volo. Quando il velivolo si lanciò a tutto gas, egli sentì il suo corpo divenire improvvisamente goffo e impacciato, come se fosse vestito da uno scafandro metallico. Un dolore terribile all'addome lo assalì... gli sembrava che gli intestini dovessero uscire dal loro naturale alloggiamento, per schizzare via dal corpo smembrato... la pelle era divenuta strana, priva di sensibilità: pareva di cartapeccora. Hans Dieterle termina definendo il futuro primatista della velocità assoluta un atleta ad alto peso massimo di 75 chili, dallo stomaco e dal cuore eccezionali.

AVIAZIONE CIVILE IN U. S. A.

Prospector ha scritto per il numero di Sapere uscito in data 15 maggio una dettagliata disamina dello stato attuale dell'aviazione civile nord-americana, facendo specialmente risaltare come l'insieme delle linee civili degli Stati Uniti, gestite da tre grandi società, sia, a causa della poderosa organizzazione di cui godono, in pieno attivo. L'aviazione civile, secondo Prospector, è negli Stati Uniti una colossale industria. Prospector passa poi a quanto costituisce un problema di assai prossima risoluzione: gli apparecchi giganti per le linee oceaniche.

Lascia infine i progetti di futura realizzazione per dare uno sguardo ai grandi stabilimenti, nei quali si procede alle esperienze che debbono indicare il giusto valore dei risultati di certi studi: si tratta di un'attrezzatura (che Guidonia non ha certo da invidiare) munita dei più moderni strumenti di calcolo.

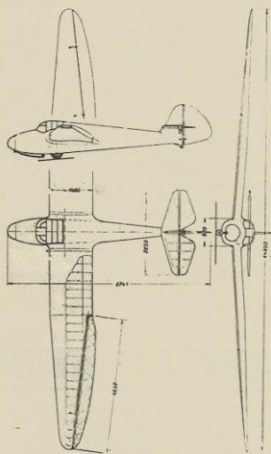
Il riconoscimento della salma dell'eroe Francesco Baracca



nel mondo del volo silenzioso

IL BIPOSTO "GOEVIER"

L'opportunità di costruire ed utilizzare veleggiatori biposti è stata già esaminata, anche su queste colonne, al lume della tecnica moderna di volo a vela e di scuola di volo veleggiato. Il fatto che in questi ultimi tempi molte delle Nazioni più progredite abbiano intensificato lo studio di tale tipo di alianti è sicura prova della sua utilità.



Gli schemi del «Goevier»

In ogni modo, se discussione ancora può esistere sull'opportunità di usare il veleggiatore biposto nella scuola, dove possiamo ritenerlo utile solo in particolari circostanze di tempo, luogo e mezzi, le opinioni dei tecnici sono decisamente favorevoli al suo impiego in speciali forme di volo, come quello ad alta quota o di grande durata, dove la presenza di un secondo pilota apporta un contributo prezioso.

L'impiego del biposto resterà in ogni caso specialmente opportuno nei passaggi dal volo a vela al volo a motore, negli insegnamenti di nuove tecniche di volo e di lancio ed infine, caso non da escludersi, per far gustare ai non piloti le soddisfazioni del volo silenzioso.

Per tutte queste applicazioni, la disposizione dei due posti affiancati è certamente ideale. Il vantaggio, già sensibilissimo nel volo a motore, di trovarsi in immediato contatto per scambiare avvertimenti e impressioni, è qui esaltato dalla facilità di parlarsi, nel silenzio dell'ambiente. La visibilità, problema serio nella disposizione in tandem (che in un biposto giapponese recente è stata risolta con sfalsamento in altezza dei due posti, artificio certo non perfetto) è senz'altro identica ed ottima per ambedue gli occupanti. Il cruscotto, unico e similmente disposto per i due piloti, può essere con minore spesa arricchito e razionalizzato.

Unica preoccupazione, l'aerodinamica. Il problema si riduce dunque tutto a mantenere la sezione maestra di fusoliera entro limiti ragionevoli, armonizzando le necessità di spazio con quelle di buona penetrazione. Si direbbe che il problema sia stato felicemente risolto nel biposto tedesco «Goevier».

Il «Goevier» esce ora in serie, ma le esperienze sul prototipo rimontano a circa un anno fa. Si tratta di un prodotto della fabbrica Schempp-Hirth di Goepfingen, ed è perciò un derivato

diretto dal famoso «Minimoa». Del «Minimoa» (monoposto e biposto) ha conservato la caratteristica linea generale, con le forme di fusoliera tondeggianti e l'ala con alettoni sporgenti dall'allineamento del bordo d'uscita. Le nuove esigenze però hanno condotto a varie modifiche dello schema, sia aerodinamico, sia strutturale, e ne è risultato un velivolo armonico e compatto, di caratteristiche di volo ottime e perfettamente rispondente agli scopi prefissi.

L'ala, con un'apertura di m. 14,8 ed una superficie di 19 mq., è di allungamento relativamente modesto. Le due semiali, di costruzione in legno normale, con un longherone unico a C e aso in compensato resistente a torsione, si innestano a due cortissimi tronconi uscenti dalla fusoliera e facenti corpo con essa, che sono di costruzione mista. Gli sforzi di flessione vengono infatti trasmessi dall'una all'altra parte con una coppia di tubi di acciaio al cromo-molibdeno, semplicemente fissati all'ordinata principale di fusoliera. Il collegamento è con spine, a mezzo di attacchi d'ala in lamiera. L'ala, insolitamente piana, non è a gabbiano, ma è inferiormente piana. La diminuzione di spessore, dopo il primo tratto rettangolare, è fatta superiormente, e per tutta questa zona, di oltre quattro metri e mezzo, si estende l'alettone, di struttura triangolare normale. L'ala stessa è situata a metà circa dell'altezza della fusoliera, in modo che la radice alare si trova al livello delle spalle dei piloti, seduti appena avanti al longherone. E' questa opportuna disposizione che ha consentito di ridurre la larghezza della fusoliera a soli 88 cm., senza sfalsare i posti e senza inutilmente renderli incomodi. La spalla e il braccio esterno di

ogni pilota trovano infatti comodo alloggiamento in un raccordo bene arrotondato, ma non ampio, con cui il bordo d'attacco alare si salda alla fusoliera. Questo artificio architettonico è del resto ben noto ai visitatori dell'ultimo Salone di Milano, avendolo largamente usato il nostro Beltrame nel suo piccolo «Colibri».

Interessante è la costruzione di queste parti curve, tanto nel raccordo alare che nell'arrotondamento anteriore che costituisce il naso della fusoliera. La parte è modellata su stampo in legno, ed è costituita di più strati di tessuto di cotone imbevuti della nuova



postì di pilotaggio

colla bachelitica «Kaurit». Avvenuta la presa della colla, l'oggetto si presenta perfettamente liscio, resistente e solido, mentre la spesa è ben minore e il risultato ben più soddisfacente che con la solita costruzione a strisce tipo mandolino.

La fusoliera propriamente detta termina dunque con un'ordinata anteriore forata, portante il gancio di traino, dietro la quale sono sistemate le pedalieri. Semplice ed ingegnosa è la disposizione dei due gruppi di comandi, nei quali è largamente impiegato il duralluminio. Fra i posti di pilotaggio sono sistemate la ruota e una leva con settore dentato che aziona, per una certa corsa, i direttori alari, del tipo a spo-

stamento parallelo applicato anche sul «Meise», e oltre tale corsa il freno sulla ruota centrale Davanti alla ruota si trova un piccolo pattino molleggiato con un rullo di gomma e composto di due lamine di frassino. Tutta la fusoliera è coperta in compensato, a porta di pezzo, nella estremità posteriore, il basamento per il piano di coda orizzontale e la deriva. Lo stabilizzatore è montato in posizione moderatamente elevata e fissato con due montanti profilati. Il timone di direzione, assai grande, è aerodinamicamente compensato ed ha il profilo a doppia ala, cioè timone e deriva costituiscono ciascuno un profilo completo. Sotto la coda, un piccolo pattino protegge il complesso dagli urti al suolo.

L'apparenza generale di modernità e comodità del velivolo è ancora accresciuta da una grande cupola trasparente al posto di pilotaggio, che può essere abbandonata anche in volo. Largo impiego di plexiglas e ridottissimo uso di strutture metalliche consentono la visibilità più perfetta ai due piloti, che hanno dietro di sé un ampio bagagliaio, dove facilmente possono venir sistemate le bombole d'ossigeno per i voli d'alta quota.

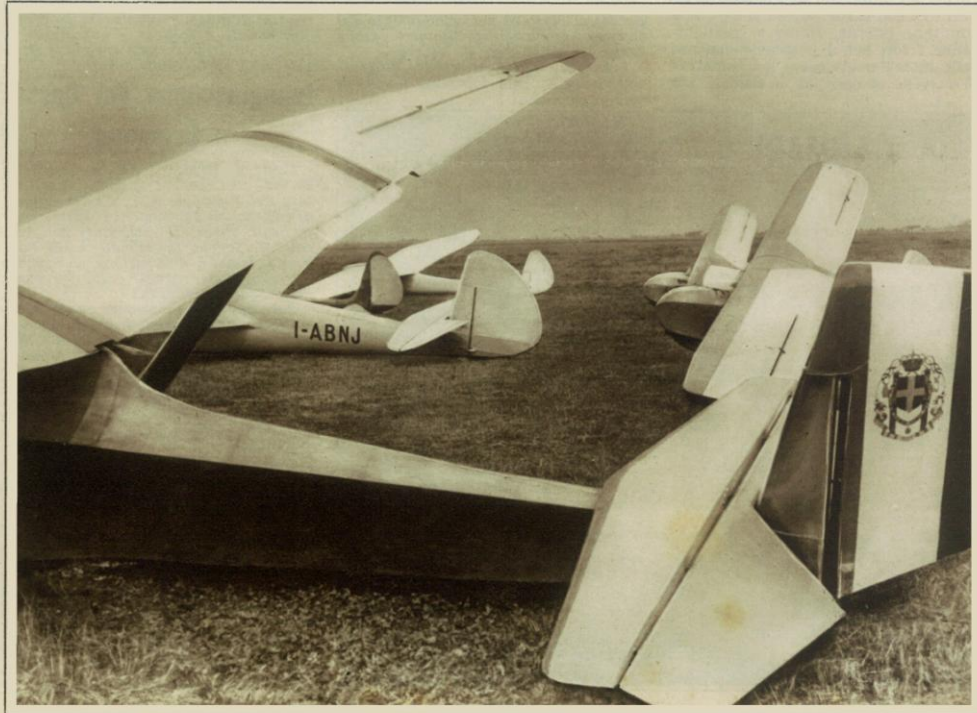
In complesso dunque un bell'apparecchio con cui non dubitiamo verranno quanto prima realizzate importanti attività di volo, a maggior prestigio dell'ala silenziosa.

P. C. B.

LA G.I.L.E. AI CORSI DI VOLO SENZA MOTORE

Allo scopo di consentire anche ai Giovani Fascisti figli di italiani all'estero di usufruire delle nuove iniziative della R.U.N.A. — tendenti a dare la massima diffusione possibile al volo veleggiato, e conseguentemente a dare modo a tutti quei ragazzi che sono fisicamente e spiritualmente idonei di praticare questa interessantissima ed utile attività aviatrice — sono stati in questi giorni presi opportuni accordi fra il Comando della G.I.L.E. all'estero e la Presidenza della R.U.N.A. in base ai quali nel prossimo mese di luglio un comitato di ottantina di Giovani Fascisti figli di italiani residenti all'estero parteciperanno, presso i Reparti alianti della R.U.N.A. di recente istituzione, ai corsi di volo per il conseguimento dell'attestato «B».

La G.I.L.E. ha conseguentemente diramato le opportune disposizioni ai propri organi all'estero, precisando che i corsi si svolgeranno dal 1. al 31 luglio nelle scuole di S. Caterina (Udine), Bovolone (Verona), Poggio Renatico (Ferrara), Vizzola Ticino (Varese), Cassibianca (Torino) e Montecorvino (Salerno). Vi potranno partecipare i Giovani Fascisti residenti all'estero che abbiano compiuto i 16 anni e non superato i 21 e che siano fisicamente e culturalmente idonei all'attività che devono svolgere.



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

(Continuazione dal numero precedente)

Stabiliti il diametro e la larghezza delle ruote, sarà facile disegnare un tipo di carenatura a forma aerodinamica. Il disegno verrà fatto nella sua vista di fianco, di sopra e nella sua sezione attraverso l'asse della ruota.

Eseguito il disegno, si potrà iniziare il lavoro, che è semplice, poiché si tratta di costruire una parte centrale sagomata con incollate sopra le due parti laterali.

La parte centrale sarà fatta in legno dolce e leggero (balsa compreso) ed avrà la sagoma laterale ricavata dal disegno, compresa la svuotatura per l'alloggio della ruota; mentre le parti laterali verranno fatte in legno compensato: su cui si potranno incollare

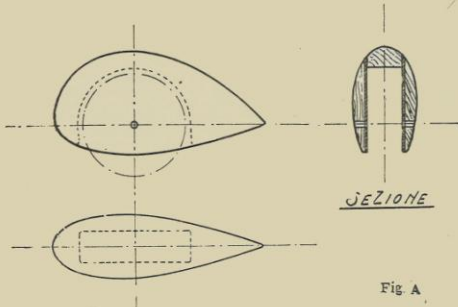


Fig. A

dei ringrossi di legno dolce e leggero, che si rifiniranno fino ad ottenere la sagomatura aerodinamica ed estetica stabilita.

Le parti laterali saranno incollate alla parte centrale con buona colla a freddo, ed infine con una lama ben tagliente e con carta vetrata si curerà la rifinitura esterna. Infine si praticeranno i fori per il passaggio dell'asse delle ruote. Per attaccare le carenatura al carrello si eseguirà il sistema più

pratico e più adatto al tipo di costruzione.

Il pattino di coda è costituito da una semplice gruocia in filo di acciaio, ricurvo ed elastico.

Per i modelli con fusoliera costituita



Fig. B

da un semplice regolo e da un tubo, può servire da pattino il prolungamento del gancio per l'elastico. Ma nei modelli a tubo se ne può anche costruire un tipo più adatto al montaggio, in filo sottile di acciaio con giunture legate e saldate.

Per modelli a fusoliera il pattino può essere costruito sia con filo che con piattina d'acciaio, od anche in canna d'India o bambù, nella sua forma più semplice di una gruocia elastica fissata alla fusoliera, od anche al tappo posteriore che porta il gancio fisso per l'elastico. Per facilitare il decollo in speciali condizioni, il pattino di coda può essere sostituito da una ruota imperniata in una forcina. Però i vantaggi che se ne ottengono sono quasi sempre trascurabili.

(Continua.)

Una gara a Milano

Il giorno 16 del mese scorso sul campo di Taliedo ha avuto luogo la seconda gara interna riservata ai modelli con motore elastico costruiti dagli allievi iscritti al corso di perfezionamento del Gruppo Aeromodellisti Milanesi «Gaby Angelini» della Sede di Milano.

I modelli iscritti erano 14. Purtroppo un forte vento investiva i modelli

dopo il decollo e li faceva urtare (per la disgraziata posizione della pista di lancio) contro le aviorimesse della S. A. Caproni con conseguenze dannose, che hanno permesso un solo lancio a quasi tutti i modelli, facendo perdere alla gara tutto quell'interesse attribuito dal fatto che i premi messi in palio dalla R.U.N.A. «E. Pensuti» venivano assegnati ai soli concorrenti modelli che avessero superato il 1°21", tempo conseguito dal modello di Pavese nella gara precedente.

Le speranze fondate su alcuni modelli, che nelle prove avevano compiuti voli brillanti (vedi quello di Ciani che ha superato, in condizioni normali, i 5 primi), sono rimaste quindi deluse; solo il modello Pavese che ha saputo tenersi bene controvento per un lungo tratto, ha potuto evitare le aviorimesse e tenerci l'aria per 1'31".

La classifica è risultata la seguente:

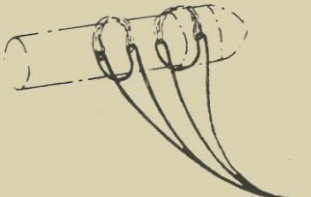


Fig. C

1. Pavese Ermanno, 1'31"; 2. Ciani Edgardo, 51"; 3. Zagni Antonio, 40"; 4. Galli Walter, 30"; 5. Secondo Ettore, 19"; 6. Neef Enrico, 18"; 7. Carlier Giancarlo, 15".

Il premio, consistente in un buono per l'acquisto di materiale, per le ragioni suddette, è stato quindi assegnato al solo Pavese.

Prove di modelli a Novi Ligure

Il 14 corrente si sono recati all'aeroporto di Novi Ligure il dott. Giorgio Parodi, Presidente della Sede di Genova, ed il camerata Fabio Calcabrina, delegato all'Aeromodellismo, accompagnati da vari soci genovesi per provare tre tipi di modelli volanti, dei quali uno con motore a scoppio, e nonostante le condizioni atmosferiche avverse, i risultati sono stati soddisfacenti.

Inaugurazione del Corso a Cremona

Come negli scorsi anni, a cura della Sezione di Cremona, si sono iniziati, la sera del 3 maggio u. s., i «Corsi liberi di costruzioni dei modelli volanti» svolti negli attrezzati laboratori della locale R. Scuola Industriale «Ala Ponzzone», messi a disposizione, con spirito di vero cameratismo, dalla Direzione della Scuola medesima.

Sarà opportuno ricordare che la Scuola libera di aeromodellismo è sorta a Cremona sotto gli auspici della R.U.N.A. nell'anno 1936, quando venne organizzato il primo corso iniziale che raccolse l'entusiastica ed appassionata adesione di ben 35 allievi delle organizzazioni giovanili, dal baillia allo studente universitario, accomunati nella nobilissima passione.

L'anno seguente la Scuola raccolse oltre 45 adesioni, e i corsi vennero suddivisi in iniziale ed in perfezionamento.

Il Corso si concluse con le eliminatorie provinciali che videro decine di apparecchi e modelli di vario tipo in gara.

La vittoria spettò agli allievi Fornoncin, con apparecchio «veleggiatore» e Biazzi, col modello «a trazione elastica».

Alle successive gare nazionali, il Fornoncin medesimo si piazzò dodicesimo fra una preparatissima schiera di modelli.

Il terzo anno di corso svolto nel 1938, nelle due classi iniziali e di perfezionamento, riuniti oltre 53 allievi che alle eliminatorie provinciali presentarono tre tipi diversi di aeromodelli, fra i quali quelli degli allievi Goj e Giberti ed un apparecchio originale con motore a scoppio progettato dallo studente Giorgio Araldi, attuale delegato per l'aeromodellismo.

I corsi odierni, al quarto anno di estensione della Scuola, hanno raccolto fino dagli inizi le adesioni entusiastiche dell'elemento giovane, oltre che dei vecchi allievi ormai esperti costruttori dei più svariati tipi.

Gli allievi iscritti sono a tutt'oggi circa 50, suddivisi nei due corsi prescritti.

L'anno scolastico venne aperto, per il corso preparatorio iniziale, con una serie di lezioni teoriche tenute dallo stesso delegato per l'aeromodellismo, costruttore degli interessanti tipi a motore a scoppio.

Al termine del ciclo di lezioni teoriche, ebbe luogo l'apertura ufficiale del corso pratico di perfezionamento, per la costruzione di reali modelli di apparecchi.

L'inaugurazione del Corso è avvenuta, come abbiamo detto, il giorno 3 maggio alle ore 20.30, alla presenza del rappresentante della Federazione Provinciale dei Fasci di Combattimento centurione Ferretti, del delegato della R.U.N.A. arch. Vito Rastelli, del segretario della R.U.N.A. prof. Antonio D'Angelo e dei delegati istruttori camerati Araldi e Dragoni.

Vennero mostrati i vari progetti ed i saggi modellistici degli allievi dei due corsi ed eseguite alcune interessanti prove di apparecchi già predisposti.

Gli allievi stessi illustrarono di persona le particolarità costruttive dei modelli in costruzione, sia dei tipi veleggiatori che di quelli ad elastico.

Nel corso iniziato verrà realizzata la costruzione, da parte di tutti gli allievi, di un unico tipo di apparecchio su disegno predisposto dalla Scuola.

La riunione si è chiusa inneggiando al Duce, primo aviatore d'Italia, ed al capo del Fascismo Cremonese S. E. Roberto Farinacci.

CRONACA BREVE

IL FELDMARESCIALLO GOERING, nella sua qualità di Presidente dell'Accademia tedesca per le ricerche aeronautiche, ha nominato membri d'onore il Sottosegretario alla Aeronautica Italiana Generale Valle ed il Generale Ferrari. La notizia pubblicata in Germania motiva questa nomina affermando che l'aeronautica tedesca ha voluto così onorare due uomini che hanno acquistato grandi meriti per lo sviluppo dell'aviazione italiana.

IL 1. GIUGNO è stato inaugurato il servizio aereo Berlino-Istanbul. All'arrivo del primo apparecchio della «Lufthansa» erano presenti all'aeroporto di Veshkof autorità turche e consolari tedesche insieme ai rappresentanti della stampa. Tra i giorni giungerà ad Istanbul una delegazione romana per firmare il contratto di una nuova linea Istanbul, Bucarest.

SECONDO notizie di fonte tedesca, la Polonia possiede una flotta aerea di oltre 600 aeroplani moderni di prima linea, oltre 110 apparecchi della Marina.

ALLA PRESENZA del generale Franco e del generale von Richtofen, si è svolta il 22 maggio a Leon la parata di addio degli aviatori volontari tedeschi che presero parte alla guerra di liberazione della Spagna. Gli apparecchi erano allineati sull'aeroporto di Leon e gli equipaggi hanno cantato l'inno della Legion, scritto e musicato dai legionari stessi. Il gen. Richtofen ha consegnato all'Esercito spagnolo un'offerta dei volontari tedeschi di un milione di pesetas destinato alle famiglie degli aviatori spagnoli caduti.

L'INDUSTRIA INGLESE, già nota per la costruzione di automobili microscopiche, sembra che voglia anche interessarsi nella produzione di velivoli altrettanto minuscoli. Un importante stabilimento di Rochester sta costruendo un apparecchio di 6 metri di lunghezza e 7 di apertura alare, che può essere smontato assai facilmente ed essere rimorchiato da una piccola automobile. Questo velivolo, azionato da un motore di appena 35 cavalli, avrà un raggio d'azione di 500 chilometri, ed il suo prezzo di vendita sarà eguale a quello della più economica delle automobili.

IL GOVERNO FRANCESE ha ordinato negli Stati Uniti 100 apparecchi da bombardamento e 1000 motori di azione, oltre ai 635 aeroplani acquistati qualche tempo fa.

SECONDO notizie non confermate, l'aviatrice ventiquattrenne russa Al'a Kondratieva avrebbe battuto il primato mondiale di durata per aerostati, atterrando sul distretto di Penza dopo essere rimasta in aria 22 ore e 44 minuti ed aver percorso ben 500 chilometri.

A CAGLIARI

ci sono degli aeromodellisti in gamba. Lo dimostra questo bel veleggiatore progettato e costruito da Giulio Marini, della R.U.N.A. di quella città





Carlo Bigi - Firenze. — Non bisogna confondere l'autogiro con l'elicottero, e certamente nell'articolo da te citato c'è stato un errore di stampa. Nell'autogiro o (giroplano, perché il primo termine è specifico di un determinato fabbricante e non generico) il rotore, cioè l'insieme delle tre o quattro pale, è folle, libero di girare e non collegato al motore, che aziona un'elica trattiva normale. Le pale sono calettate con un angolo tale, che per effetto del vento relativo girano, non molto diversamente da quelle di un mulino a vento. Si genera così una specie di disco, quello spazzato dalle pale stesse, che può essere considerato come un'ala e, presentato a sua volta al vento con opportuna incidenza, genera una portanza. Questo tipo di ala, però, non è affatto di rendimento eccellente, anzi qui è il punto debole degli autogiri, che richiedono una portanza in volo relativamente elevata per una data velocità massima.

Il merito dell'ala-disco generata dalle pale in rotazione, sta invece nel fatto che essa è efficace, a differenza delle altre ali fisse, anche quando il velivolo scende verticalmente. Per tale ragione l'autogiro è capace di utilizzare qualunque terreno, anche ristretto, per l'atterraggio.

In tempi recenti è stato ideato e provato con successo negli autogiri moderni un dispositivo che consente di ripartire anche da un terreno ristretto e contornato da ostacoli. Si tratta di un collegamento fra motore e rotore, che permette di far girare a terra il rotore come un volano, a velocità grandissima, perché la resistenza del rotore stesso viene diminuita dando alle pale incidenza nulla. Quando la velocità è molto aumentata, si stacca il motore dal rotore e lo si collega all'elica anteriore, e contemporaneamente si aumenta quasi di colpo l'incidenza delle pale del rotore. Questo per inerzia continua a girare e genera una portanza molto elevata sollevando verticalmente l'apparecchio. Appena in aria comincia il moto laterale e il funzionamento normale del giroplano. Negli elicotteri invece, come è noto, il rotore è sempre collegato al motore.

Giandomo Urbani - Milano. — Quello che tu chiami «un apparecchio con tre code» è il D. C. 4 e attualmente il più grande di terre per passeggeri. La ragione di tanta abbondanza di impennaggi verticali sembra dovuta alla grande necessità, per i grandissimi apparecchi, di manovrare facilmente a terra e in volo con i timoni, di cui è opportuno che almeno una parte si trovi sotto il soffio delle eliche. Inoltre, due soli timoni dell'estremità del piano orizzontale sarebbero certo vantaggiosi per l'efficienza di questo, ma appesantirebbero molto la coda. Uno solo in centro verrebbe tanto alto da limitare molto la facilità di ricovero dell'aeroplano, tanto più con un carrello trice.

Una delle ragioni per cui, specialmente in America, si sta tanto abbandonando nelle superfici di aerica, è senza dubbio data dal fatto che, con fusoliera a sezione rotonda, il centro di deriva del corpo tende a spostarsi in avanti; e bisogna rimediare con creste, grandi impennaggi, ecc. Tutto si paga a questo mondo.

Muscariello - Torino. — Quando usciranno queste note sarai ormai a buon porto coi tuoi esami ed in piena attività col tuo veleggiatore. Mi auguro che i tuoi collaboratori ti seguano con l'entusiasmo necessario e sono in attesa dei particolari costruttivi più interessanti. Credo che le esperienze che potrai fare col tipo «Anitra», purtroppo ancora troppo poco diffuso, saranno seguite da tutti con molta attenzione. In questi ultimi tempi ho visto, sulle riviste estere, che questo genere di apparecchio è in grande ripressa, non solo in Europa (Francia e Inghilterra), ma anche in America, dove la Lockheed sta costruendo un apparecchio per 35 passeggeri a coda portante anteriore. Ti consiglio di pensare fin d'ora a prendere sistematicamente fotografie di tutti i dettagli e progressi della costruzione, utilissime per varie ragioni. Saluti e in bocca al lupo.

Folgore - Venezia. — Anche tu confondi l'autogiro con l'elicottero. I giornali fanno spesso confusione tra i due tipi di apparecchi, in realtà diversissimi anche esteticamente, oltre che dal punto di vista dei differenti criteri ai quali si sono ispirati i progettisti. Per quanto riguarda l'autogiro, leggi la prima risposta di questa colonna. La notizia da te avuta circa la costruzione

GERMANIA

Gara di aeromodelli da collina



in Italia di giganti plurimotori per il servizio atlantico è esatta. I motivi della scissione avvenuta tra i progettisti di aerogiganti in idrovolantisti e terrestri, sono moltissimi, e altri hanno già accennato, in più articoli pubblicati su questo giornale, a tali argomenti.

Il «BR. 20» è stato progettato dall'ing. Rosatelli, progettista anche del famoso caccia «C. R. 32» e del nuovo biplano, anche esso da caccia, «C. R. 42». Il «Macchi 200» è stato progettato invece dall'ing. Castoldi, l'ideatore del famoso «Macchi C. 72» del primato di Agello.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

ALLA R. U. N. A. DI FIRENZE

Recentemente ha avuto luogo l'Assemblea della Sede Provinciale di Firenze.

Il Presidente ha compiuto una dettagliata relazione circa l'attività svolta dalla Sede nei vari campi. Relativamente all'insegnamento dell'aeromodellismo ha comunicato che numerosi allievi hanno frequentato i corsi di istruzione. Di questi alcuni hanno guadagnato i premi facenti parte della Borsa di studio Ghinozzi, altri hanno partecipato alle Gare Nazionali con risultati molto soddisfacenti. E' in preparazione la partecipazione ad una gara nazionale di modelli con motori a scoppio.

Attualmente la Scuola conta 25 allievi. I modelli da questi costruiti sono stati ammiratissimi dalla cittadinanza nella II mostra che ha avuto luogo recentemente, ed il merito di questo, oltre alla volontà degli allievi, va alla intelligente direzione della Scuola.

L'ALA FASCISTA ESALTATA IN GERMANIA

Nel palazzo del Comando dell'Aviazione il dott. Dresler, Capo dell'Ufficio Stampa della Casa Bruna, ha tenuto il 21 corrente una conferenza sull'aviazione italiana, cui hanno assistito tutti gli ufficiali di aviazione di stanza a Monaco e numerosi invitati. Con più di 200 ufficiali sono intervenuti il Comandante della Zona Aerea Ovest, Generale di aviazione Sperrle, i Generali del locale Comando di Corpo d'Armata ed alti gerarchi dello Stato Maggiore delle milizie hitleriane. Fra gli invitati erano anche numerose alte cariche di Partito e di Governo e il R. Console d'Italia.

Prima della conferenza, il Generale di aviazione Sperrle, in un breve discorso, ha messo in rilievo il primato dell'aviazione italiana emergente anche dalle gloriose im-

prese dei Legionari di Spagna, dove egli stesso ebbe occasione di assistere alla presa di Bilbao.

Il dott. Dresler, suscitando i più vivi applausi, ha quindi tenuto la sua conferenza, durante la quale ha esaltato gli alti meriti del Duce, cui l'aviazione militare italiana deve il superbo posto che tiene nel mondo.

IL PRIMATO "MORANDI", IN PERICOLO ?

Come è noto, il miglior tempo segnato sino ad oggi da un modello veleggiatore risulta quello del parmense Morandi, il cui apparecchio l'anno scorso tenne l'aria un'ora e sei minuti, battendo di gran lunga i tempi segnati precedentemente da altri che erano stati provati in tentativi dello stesso genere. Una notizia non ufficiale pubblicata sul francese «Les ailes» annuncia la probabilità che il primato appartenterà al nostro Morandi, si trovi in... imminente pericolo di vita. Secondo tale notizia, infatti, pochi giorni or sono un modello veleggiatore costruito dal viennese Sarrazin avrebbe tenuto l'aria per ben due ore e venti minuti. Il lancio sarebbe stato effettuato dal campo del Reventin, e il modello sarebbe scomparso ben presto alla vista di coloro che si trovavano sul campo ad attendere l'atterraggio. Questo sarebbe invece avvenuto nientemeno che ad una distanza di venticinque chilometri dal punto di partenza. Alcune persone presenti alla discesa del modello fuggitivo, controllata l'ora dell'atterraggio, avrebbero pensato di inviare alla F.A.I. i documenti idonei affinché l'interessantissimo primato venga omologato. Come ripetiamo la notizia non ha niente di ufficiale. Noi ve la diamo come l'abbiamo letta; pensiamo tuttavia che in essa vi sia solo qualcosa di vero, ritenendo tutt'affatto impossibile che un modello possa restare in aria tanto tempo. Attendiamo dunque che la F.A.I. ci segnali l'avvenuta omologazione, oppure che smentisca la notizia pubblicata dal foglio francese.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

allo ditto

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

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

SEGA ELETTRICA DA TRAFORO A VIBRAZIONE

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

TIPO A «da dilettanti» Lit. 350, franco Milano.

TIPO B «per scuole» Lit. 450, franco Milano.

MOVIO - modelli volanti e parti staccate

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Telef. 70-666 - MILANO



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Un certo senso di dignità ci aveva sostenuti durante la nostra marcia a ritroso di tutti: ora entravamo anche noi nella turba.

Da quale campo dunque potremo partire in volo? Da Arcade? da Padova? da Istrana? Campi che fino ad oggi erano per gli inboscati!

Torniamo a Conegliano. La fame si fa sentire, purtroppo. Cerchiamo una trattoria. Entriamo in un ristorante invaso da un numero enorme di militari d'ogni grado e d'ogni arma. Non c'è più posto che in piedi, bisogna servirsi da sé, non si vede più né un cameriere né il proprietario, non si sa come potremo mangiare. E infatti non mangiamo e restiamo inebetiti a osservare una cosa dolorosa sopra tutte: la bestialità umana, che ritrova la gioia nel soddisfare un bisogno prepotente. Questa gente che mangia e beve ha un aspetto diverso da quello che abbiamo visto finora. Una vivacità serpeggia in questa confusione di uomini....

Ma non sarebbe meglio morire tutti?!

Usciamo.

— Lanza, Lanza! —

Nessuno qui avrei potuto incontrare più fuori di posto che lui.

— Che fai, che fate? —

Lanza scende da un'automobile sostenendo un ufficiale zoppicante. Macchi!

— Macchi, Lanza! Che fate? —

Lanza non mi risponde quasi; non può dirmi che cosa fanno perché anch'essi si ritirano, fuggono da Pozzuolo, dal nostro campo. La «25» è distrutta! Di quattro apparecchi che erano rimasti validi negli ultimi giorni e partiti per un bombardamento, uno solo è tornato; gli altri sono stati abbattuti da cacciatori nemici: Gabbin e Ciuffelli morti, Macchi e Nociti feriti in combattimento. Prigionieri nessuno, però.

Macchi pure non parla quasi. Hanno solo gesti vaghi, si perdono nella folla.

— Lanza, Lanza! Dove andate? Vi ritroverò! Io vengo qua alla caccia ci troveremo in volo, coraggio! Non è finita, addio.... arriverete! —

Lanza dunque, anche lui, ha dovuto retrocedere?

Io so che se quest'uomo è ancora vivo, è perché le speranze non sono perdute. Se Lanza non si è fatto ammazzare, è perché è ancora possibile la salvezza. Questo io sento e una serenità inaspettata mi dà un po' di pace.

Ma quale aspetto quei due uomini! Io so con quale festa mi avrebbero accolto in un altro momento e invece li ho visti trasognati, cupi, estranei all'amicizia che pure li lega a me.

Anch'io non ho saputo seguirli, aiutarli? Anch'io sono stordito da questa tragedia. Tristi domande tormentano l'anima.

— Di chi la colpa? Di tutti o di un capo? Del destino o degli uomini? Una eccessiva fiducia? un errore? —

Ma tutto, tutto insieme deve essere accaduto per mutare in due giorni la faccia del mondo così.

Ogni esercito aveva avuto rovesci come questo e peggio di questo e non eravamo stati i primi a subire questo strazio!... Ma non bastava, a consolarci, il pensiero di ciò che era avvenuto su tutti i fronti; per gli altri succedesse pure il finimondo! Qui era in gioco l'Italia!

Una ritirata vista dall'alto punto d'osservazione che è la storia, non è che un episodio normale in una guerra; vista e vissuta da chi ci si è trovato in mezzo, sembra uno sfacelo senza speranza.

— Il Comando? —

— Forse a Padova. —

Ci rimettiamo in treno, un treno che non partiva mai.... Quando parti sembrò il muoversi di un funerale e procedette proprio con la lentezza di un funerale: più di ventiquattrore per arrivare a Padova, con eterne fermate in aperta campagna senza che si sapesse perché, un treno su cui viaggiava ogni genere di persone e di cose.

Soffriamo la fame e la sete, ormai, da un pezzo. Finalmente a una di queste fermate qualcuno riesce ad avere delle scatole di carne in conserva. Niente pane. E non si può bere. S'inganna la sete succhiando la gelatina e il grasso che sono mescolati alla carne.

Ancora scene dolorose: una quantità enorme di casse sono seminate lungo la ferrovia. Sono provviste alimentari cadute o gettate da un treno. Sono centinaia di casse e intorno, qua e là, si accaniscono borghesi e soldati per sfondarne qualcuna rimasta ancora chiusa; le altre sono state vuotate: il saccheggio, la fame!

Il treno procede come se dovesse forzare una resistenza penosissima, si ferma lunghe ore; poi riprende.

Il cielo si è rischiarato, appare qua e là il sereno. E un suono ci fa ogni tanto balzare il cuore: un aeroplano. Ma non vola verso il nemico; torna, viene con noi. Tutti andiamo dunque indietro? Dove, dove ci fermeremo?!

* * *

Padova, finalmente! Padova già congestionata di ufficiali, di truppe. Un qualche cosa di diverso c'è qua, che rasserena un poco. Si vede qualcuno che riceve degli cr-



...soldati e borghesi s'accanivano...

dini: vuol dire che potrà eseguirli. Segni, questi ed altri, che non potevano sfuggire alle nostre anime.

Il nostro gruppo si era assottigliato; nelle ricerche e nella confusione ognuno aveva seguito la strada che credeva migliore. Trovai due amici piovuti là non so da dove, con lo stesso ordine di presentarsi al Comando. La sera del nostro arrivo potevamo mangiare qualche cosa, dopo quella scatoletta del giorno prima; per dormire si poté trovare un treno fermo in un binario, alla stazione, e riposammo sui sedili. La mattina seguente ci presentammo al campo. Non era là il Comando a cui eravamo diretti, ma un Comando c'era; finalmente potevamo ricevere ordini, fare qualche cosa!

Il comandante ci avvertì che uno di noi avrebbe dovuto portare in volo, da passeggero, su un apparecchio «S. P.» un pilico urgente al colonnello Moizo al Campo di Pordenone, dove quasi tutta la nostra aviazione era piovuta alla spicciolata.

Il superiore aspettava che uno di noi si decidesse; non erano momenti da esitazioni.

— Vado io, — dissi.

Ricevetti il pilico, fui indirizzato al pilota, mi fu mostrato l'apparecchio.

Il pilota, un sottufficiale, era uscito da poco dalla Scuola, pieno di sicurezza in sé stesso, troppa; l'apparecchio era sul campo da due giorni sotto la pioggia, inzuppato d'acqua, arrugginito nelle parti metalliche più delicate.... forse non era neppure rifornito della benzina necessaria. Armi poi, niente. Io non avevo nemmeno la pistola e si trattava di attraversare una zona sulla quale gli aeroplani nemici già si spingevano in pattuglie baldozose. Avevsi avuto almeno il brevetto sull'«S. P.» per pilotarla io, quella carcassa!

Mi strinsi addosso il mio cappotto inzuppato d'acqua, misi il berretto con la visiera indietro e partimmo.

L'apparecchio era così carico d'acqua ed aveva un motore così sfatato, che riuscimmo appena a sorvolare i fili elettrici che limitavano il campo. Il pilota non conosceva la rotta, io neppure; e il cielo era minaccioso e costringeva a volare senza vedere per molti tratti il terreno. Il motore vibrava maledettamente, anche, e sembrava che dovesse sconquassare l'apparecchio; qua e là una raffica di pioggia ci investiva. Io sorvegliavo il mio pilota e, meno male, lo vedevo sereno. Ogni tanto un'occhiata al cielo, se si vedessero aeroplani nemici.

Però questa novità di volare da passeggero e in quelle condizioni non mi aveva commosso più che tanto; il dramma generale era troppo grande per preoccuparsi di sé stesso.

Dovetti richiamarmi alla realtà quando, giunti sul campo di Arcade, il pilota fece per planare.

— No, no! — gridavo e gesticolavo — non è questo Pordenone; vada avanti ancora! —

Insisteva, gesticolando anche lui.

— Ma c'è un guasto?

— No.

— E allora vada avanti! —

Si persero come se avesse capito qualche cosa a un tratto e riprese la rotta giusta.

Quando però fummo in vista di Pordenone, il mio volatore cadde nell'errore opposto. Avendolo fatto cenno di scendere, rispose energicamente di no, facendo gesti per dire che bisognava ancora proseguire parecchio. L'errore

questa volta sarebbe stato molto più grave, perché, procedendo fino a un altro campo, il mio pilota mi avrebbe scodellato prigioniero.

Voltandomi come meglio potevo e gridando e sbraacciandomi, tentavo di convincerlo che avevo ragione io; lui invece, scridando delle mie... allucinazioni, faceva di tutto per farmi capire che era perfettamente sicuro di dover proseguire.

Poveri osservatori! Che brutto mestiere è il vostro!

Dopo molte discussioni, in cui l'argomento principale era sempre un braccio che si agitava, dovetti ricorrere all'autorità del grado. Invece di mostrargli una carta topografica, che non avevo, gli mostrai i galloni del berretto e con un ultimo gesto gli intimai di scendere. Si strinse nelle spalle e obbedì.

Planando sul campo potei farmi un'idea della situazione della nostra aviazione. Una distesa confusa di ali d'ogni genere addossate le une alle altre ingombrava una gran parte di quel vastissimo prato; centinaia di velivoli tutti raccolti là. Pensai con angoscia alla strage che avrebbe potuto compiere un bombardamento aereo nemico!...

Ma di là partivano i nostri, e ne vidi qualcuno staccarsi. Andavano a combattere le fanterie e le ali avversarie; la nostra aviazione, che non lasciò mai la presa, si prodigava, sempre meravigliosamente serena.

Mi preparai a subire l'atterraggio, non senza molti dubbi sulla sua riuscita e non senza ricordare che una capottata con l'«S. P.» era quasi sempre.... l'ultima.

L'atterraggio cominciò male, con una serie di «bum» di diversa misura e col salto, fra un bum e l'altro, di un bel fosso; ma finì bene e balzai a terra sano e salvo. Ero intirizzito, sfigurato dal freddo e dalla bile, tanto che non salutai quasi il mio pilota, il quale, naturalmente, al primo che si avvicinò, domandò se eravamo davvero a Pordenone.

Io me ne andai in cerca del colonnello Moizo, sicuro di ricominciare un'odissea di ricerche. Invece lo trovai subito, gli consegnai il pilico e mi misi ai suoi ordini.

— Lei è pilota da caccia? Cerchi un collega che lo indirizzi al tale o al tal'altro gruppo. —

Colleghi ne trovai subito; tutti eravamo là e a quel tempo era facile conoscersi perché molti non eravamo.

Trovai là non ottimismo, no, e neppure l'indifferenza, ma la serenità di chi sa di poter fare cose meravigliose, dalle quali tutto il meglio può venire. Nessuno può vedere il nemico meglio dell'aviatore, non si può offendere in modo più spaventoso che col bombardamento o col mitragliamento aereo.... Chi sa che non sia l'aviazione a salvare tutto?

Lo spirito dunque era quello che è sempre stato in noi: serenità, amore del rischio, salute dei nervi, fiducia assoluta in noi stessi.

— De Carlo! —

Era là anche lui; sperava di fermarli, bisognava fermarli, non arriverebbero al suo Conegliano. Era angosciato di poter soltanto volare e soltanto quando glielo permettevano. Egli e Lanza andavano elemosinando voli sui «Caproni», per poter fare qualche cosa, anche se la nostra bella squadriglia non esisteva più.

(Continua)

MARIO FUCINI

L'IMPERATORE PAZZO

ROMANZO D'AVVENTURA



(Continuazione dal numero precedente)

Taca maneggiò per qualche minuto il telefono, informandosi accuratamente del procedere del lavoro. Prese appunti, fece calcoli, diede ordini. Mentre era occupato in questo, un interrogativo, natogli improvviso nella mente, prese ad assillarlo: perché l'«Imperatore» voleva sperimentare gli apparecchi della sala «Z»? Questo era semplicemente pazzesco. L'«Imperatore» sapeva bene quanto lui che si sarebbe potuta ultimare la messa a punto di quegli apparecchi non prima di quaranta o cinquanta giorni. Taca conosceva la passione con la quale l'«Imperatore» aveva personalmente diretto quei lavori. Intuiva (e tale intuizione sarebbe stata per lui certezza se fosse stato presente al colloquio svoltosi ventiquattro ore prima tra il sovrano e i due giovani italiani giunti a Crania come prigionieri), che a tale esperimento doveva essere legato qualcosa di più della semplice passione per la scienza che animava l'«Imperatore»: era un legame più solido, più sostanziale, quello che univa l'«Imperatore» di Crania ai misteriosi strumenti «Z». Forse, si diceva Taca, il successo dei terribili raggi che gli apparecchi «Z» dovevano emettere — i raggi che uccidono a distanza fermando il battito del cuore — costituisce l'unica vera, grande ambizione dell'«Imperatore». Chi sa cosa ha fatto l'uomo che adesso ci comanda come un inviato del Sole, quando era un bianco tra i bianchi, nel mondo dove una strana civiltà arma gli uomini delle più orribili invenzioni? Forse l'unico vero scopo dell'«Imperatore» è racchiuso in quella macchina formidabile segregata oltre le blindature della sala «Z». E allora a che scopo l'«Imperatore» ci avrebbe parlato di rivolta, di destini di un popolo, di figli del Sole e di conquiste? Che l'«Imperatore» ci abbia durante tutti questi anni ingannati per sfruttare la nostra forza allo scopo di raggiungere il suo sogno segreto? Taca interruppe il corso dei propri pensieri per rispondere ad una voce che attraverso un invisibile altoparlante gli rivolgeva delle domande circa un nuovo motore: circuiti, trifase, alternata, tensione, isolatori, elettrodi, cavi, impianti.... Che l'«Imperatore» avesse armato quel popolo per divenirne il capo e marciare così, una volta munito della sua terribile macchina, alla conquista del Continente? Che sognasse questo, eccettuando dai suoi fini quello sinora cantato e decantato della rinascita dell'antica grandezza Inca? Sarebbe capace, un uomo come l'«Imperatore», di ospitare nel proprio animo tanta ambizione? Lavorare tanti anni per raggiungere un giorno una sua grandezza, una sua gloria, una sua terribile potenza? Che si valesse di quel piccolo popolo per giungere a ciò, incurante dei mistici sogni di quegli uomini che egli costringeva a fare vita da talpe, sotto il pugno di ferro della sua tirannica volontà?

— Si deve adoperare il terzo circuito? In questo caso occorre mettere in azione l'alternatore della seconda centrale....

— Usate lo schema C, e rivolgetevi a Nemi per il resto.

E se anche così fosse — e l'«Imperatore» sarebbe in questo caso un pazzoide, o per lo meno un maniaco — perché mai tanta fretta, specie considerando che i lavori delle macchine «Z» vanno eseguiti con scrupolissima attenzione, rischiando, con un errore, di provocare una tremenda catastrofe? L'«Imperatore» aveva sinora tenute insieme l'idea della futura rivolta degli Incas e quella della sua tremenda macchina che gli avrebbe permesso di incutere spavento a qualsiasi Stato.... perché rivolgeva adesso le sue migliori attenzioni a quest'ultima, pur sapendo che parecchi anni ancora sarebbero dovuti trascorrere prima che tutto fosse pronto per assicurare al popolo la vittoria?

Taca passeggiava su e giù per la cabina, tradendo con un evidente nervosismo l'agitazione interna. Si chiedeva che cosa rappresentasse in realtà l'uomo al quale tutta quella gente aveva affidato il proprio destino. Gli umili, gli schiavi, lo credevano un dio immortale, ma lui, no. Lui aveva sino a quel giorno creduto nella sua intelligenza, nella sua dote di capo illuminato e di saggio governante.

Ancora una volta il telefono:

— Parla Nemi. Ordine di Sua Maestà: togliere la protezione magnetica intorno a Crania.

— Ma è assurdo... E perché mai?

Taca, stupefatto, aveva sbarrato gli occhi. La risposta gli giunse dopo un breve silenzio. Evidentemente, anche l'uomo che parlava all'altra estremità del filo doveva essere sbalordito dell'ordine che era incaricato di trasmettere.

— L'«Imperatore» vuole utilizzare tutta l'energia elettrica per una sua esperienza.

— Ma sarebbe terribilmente rischioso fare questo! — gridò Taca nel microfono — E' stato già avvistato da diverso tempo un nuovo velivolo, e altri ne possono giungere: si stanno ricercando i due piloti catturati ieri...

Solo la muraglia magnetica può...

— L'«Imperatore» ordina così. Me l'ha telefonato adesso dalla sala «Z».

Taca trasalì, impallidendo.

— Dalla sala «Z»? Ma non può far nulla là dentro! Ancora non sono stati collaudati gli isolatori, e l'impianto non è ultimato... può avvenire una scarica... C'è dispersione.

— Può darsi, ma l'«Imperatore» si è chiuso nello stabilimento.

Taca abbassò il ricevitore, imprecaando come non era solito fare. Ma cosa dunque aveva da compiere di tanto urgente l'«Imperatore» negli stabilimenti «Z»? Lui, Taca, aveva la responsabilità di quei lavori sino a quando non fossero stati ultimati...

Per gli dei, non avrebbe mosso un interruttore senza... Ma bisognava far presto: se avesse cercato di convogliare la corrente nei proiettori a fascio, avrebbe rischiato di far saltare in aria tutta l'officina.



(Continua)

MARIO GUERRI

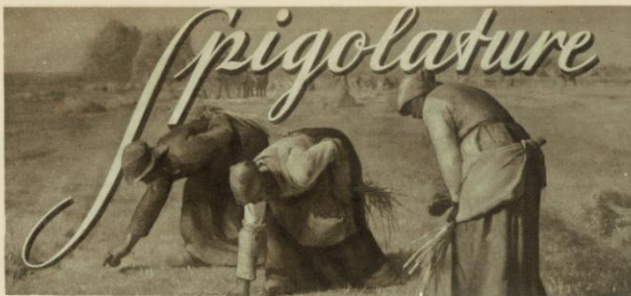
Taca si precipitò fuori dalla cabina, discese di corsa la scala a chiocciola, varcò diverse porte, percorse un lungo e strettissimo corridoio, pervenne finalmente, ansante e congestionato, in una serie di salette deserte. Ora, fuori della sua cabina isolata dai suoni, la musica tremenda del lavoro che ferveva intorno a lui, ai lati, sopra e sotto il luogo ove egli si trovava, a pochi metri oltre i muri, l'accompagnava nella corsa inseguendolo con il ritmo ossessionante dei motori, il muguglio degli assi rotanti, il pulsare dei cilindri, il rombare delle turbine... Era una concitata sinfonia di discordanze e di suoni ora altissimi ed ora bassi, cupi, lontani; un incalzare frenetico di onde sonore, un vibrare confuso, un martellare, un ansimare faticoso... Ad ogni svolta, ad ogni porta, ad ogni galleria, sempre lo stesso suono, la stessa voce, come se il lavoro immenso ed assurdo che da anni ferveva in quel gigantesco sotterraneo partecipasse alla sua passione sostenendolo con la sua musica, commentando la sua corsa con il ritmo esasperante del suo canto tremendo fatto di scoppi, di urla, di mugugli, di stridori, di fischi, di tonfi, di rombi... e su, per scale di ferro, e giù di nuovo... un veloce ascensore, un impassibile indigeno che non parla... e ancora il continuo, tremendo sferragliare dell'officina. Una porta, una corsa estenuante... è assordato dal rumore dei magli, dei motori, delle turbine, e da un rumore intenso, un rombo, un battito atroce che aumenta sempre di più dentro di lui... Ha un velo dimanzato agli occhi. Sembra che una forza estranea lo guidi, lo sostenga; si sente dominato da un pensiero: l'«Imperatore» è pazzo... l'«Imperatore» è pazzo... se tocca le macchine tutto salta in aria... l'«Imperatore» è pazzo...

Una sala circolare, immensa, al centro della quale giganteggia uno strano ordigno che rivela un misterioso insieme di ampole termioniche, di cavi uniti a fasci, di manopole, di interruttori, di tubi, di sfere di maiolica, di bianche teorie di isolatori.

Questa insolita macchina è sormontata da un grandissimo cerchio metallico. Intorno alla macchina ampi anelli di spesso vetro, sorretti da pilastri di porcellana, corrono come comode pensiline. Gradini di cristallo li uniscono.

Una penombra di mistero avvolge l'ambiente. Una lampada, posata in terra, lontano, dietro il gigantesco macchinario, bagna le cose di una luce fiavole, gialliccia, fiabesca.

...la musica tremenda del lavoro...



Una fabbrica di aeroplani tedesca vista da un francese. — Per trarre un confronto da ciò che si fa nel proprio Paese ed in Germania, in materia di costruzioni aeronautiche, lo scrittore francese Jean Fontenay ha pubblicato sulla « Revue de Paris » le sue impressioni dopo una visita fatta alle Officine Heinkel, di Oranienburg, a 50 chilometri da Berlino.

« Tutto — scrive l'autore — mi è stato mostrato con la più amabile compiacenza e senza alcuna restrizione, tranne un reparto speciale dove si fabbricano i nuovissimi bolidi da caccia che superano i 700 chilometri l'ora. Uscendo da un'officina ho visto improvvisamente 124 bimotori finiti, con i motori coperti. Un'altra sessantina attendevano l'ultimo tocco in un recinto vicino. Heinkel — precisa l'autore — fabbrica qui oltre ai caccia, qualche cosa come 200-250 bombardieri al mese, forse di più. E noi, con i nostri progressi, siamo arrivati a 71 apparecchi nel mese di febbraio.

« In ogni hangar vi erano tre file di aeroplani, e ogni fila comprendeva una dozzina di apparecchi quasi terminati. Al di sopra vi sono delle rotaie sulle quali scorrono le gru; quando una squadra di operai ha terminato il suo lavoro particolare, l'aeroplano viene sollevato dalla gru e deposto dinanzi alla squadra seguente che è pronta con tutti gli attrezzi. Essa vi lavorerà intorno per sei ore e poi l'apparecchio avanza ancora. Così, ogni sei ore, tre bimotori giungono alla fine della catena da dove escono con il serbatoio pieno e con un pilota pronto per il collaudo. E questo per un solo hangar. Ma ciò è nulla in confronto alla perfezione dei particolari. Heinkel ha, supponiamo, 10 mila operai in trenta officine (le cifre esatte sono tenute segrete). Ogni officina è isolata a 500 metri dalla più vicina; gli alberi le isolano completamente; si può dire che Heinkel costruisce gli aeroplani in piena foresta, e le trenta officine, al solo piano terreno, occupano tra i pini una estensione vasta come un quarto

di Parigi. Non vi sono muri, soltanto vetri in intelaiature di ferro. L'operaio non vede che erba e fronde; ai primi giorni di bel tempo i vetri si tolgono e si lavora in mezzo al verde. Altra meraviglia: la cucina centrale. Un immenso laboratorio, smalto e porcellana, ed una folla di cuochi. Centinaia di prosciutti arrostitono davanti ad un muro metallico arroventato elettricamente. Su piccoli vagonetti i pasti vengono spediti, entro vassoi-termos, ai refettori di ogni officina, che ha inoltre una sala di riposo e di svago, una cantina ed una stanza per fumare. E' inutile dire che c'è anche una palestra ed una piscina per i bagni: bagni salati, di fango, romani, turchi, sale umide distinte per gli uomini e per le donne, oltre alla sala per i raggi ultravioletti. E non occorre prescrizione medica.

« Gli apprendisti, dopo un esame di entrata, debbono compiere ogni giorno quattro ore di scuola e tre di lavoro pratico. Sono in media circa 500 questi ragazzetti, ma credo che mangino più di tutto il rimanente personale, almeno a giudicare dalle loro guancie rotonde.

« Il riscaldamento occupa un fabbricato. Canalizzazioni sotterranee portano il calore alle officine sparse nella foresta. Sotterranee sono pure i corridoi per le comunicazioni e per il trasporto di materiale a mezzo di rotaie e carrelli. Gli edifici disseminati nella foresta costituiscono la metà della fabbrica. Ad ogni edificio corrisponde un duplicato sotto terra. Ho visitato questa città letargica costruita con tale grandiosità di concetti, da farmi pensare ad un film di anticipazione. Ad ogni reparto è annessa la camera di difesa contro i gas, con appese le combinazioni di gomma speciale, le maschere e le scarpe con il numero ed il nome dell'operaio già assegnati. In mezzo alla camera, un getto di lido assorbente. In caso che l'elettricità venisse a mancare, vi sono delle superfici fosforescenti (pavimenti, pareti, soffitti).

« Il direttore generale è un vecchio operaio, prode soldato. Vede tutto, anche stando nel suo ufficio, poiché ha un apparecchio, un complesso di radio e televisione, non di quelli ideati a Hollywood, ma reale e pratico, che gli permette ad ogni momento di osservare ciò che succede in ogni angolo dell'officina e di conversare con qualsiasi operaio al lavoro ».

Giudizi sull'aeronautica nordamericana. — La rivista « Scientific American » riporta l'autorevole giudizio espresso dal maggior generale Frank M. Andrews, comandante del Gran Quartiere Generale dell'Air Force, in merito alla situazione aeronautica degli Stati Uniti. Dopo aver fatto notare che le frontiere oceaniche della Repubblica stellata si vanno restringendo sempre di più man mano che aumenta l'autonomia degli apparecchi, il generale Andrews afferma che nella produzione e nel numero degli aeroplani militari gli americani si trovano seriamente indietro agli europei. « Gli americani in genere — egli ha detto — pur riconoscendo la manchevolezza della produzione aeronautica, si sono assuefatti a confortarsi dicendo che se l'inconveniente segnalato è vero per quanto riguarda la produzione, non lo è affatto per quanto riguarda la qualità degli apparecchi e le ricerche aeronautiche. Anche qui però la situazione è mutata. P. T. Wright, nel discorso tenuto in occasione del suo ritiro da presidente dell'Istituto di Scienze Aeronautiche, ci dà una visione abbastanza pessimistica circa la nostra situazione nel campo sperimentale. « Pochi anni fa — ha detto Wright — gli Stati Uniti si trovavano alla testa delle altre Nazioni nel campo delle ricerche e delle costruzioni. Questo possono testimoniare tutti quelli che allora visitarono i Paesi europei. In quel tempo, poco potevano gli americani imparare dall'estero. Oggi invece è avvenuto un grande mutamento e le posizioni si sono invertite ».

Anche il brigadiere generale W. C. Kinner, vice-comandante dell'Army Air Corps, ha sostenuto la stessa tesi. « La nostra supremazia nel campo dei prototipi è svanita. Siamo indietro sulla via delle ricerche e dei progressi fondamentali. L'anno scorso la sola Gran Bretagna ha speso 15 milioni di dollari per questo scopo; la Francia oltre 10 milioni e nessuno può immaginare quanto abbiano speso l'Italia e la Germania per portare la loro aviazione all'attuale grado di perfezione ».

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666

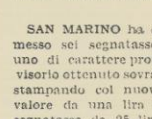
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori in scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2

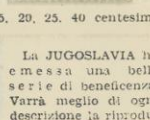


Fra le novità apparse in questo mese, il primo posto va alla serie ALBANIA emessa in occasione della Costituzione che doveva portare all'offerta della Corona di Albania al Re d'Italia.

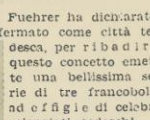
La sovrastampa « Assemblea Costituente - 12-IV-1939-XVII » è stata apposta su tutti gli undici valori della serie di posta ordinaria, una serie che arrivando fino al 5 franco è piuttosto cara, e su tre soli valori della serie aerea. Crediamo sia la prima volta che su un francobollo non italiano venga indicato l'anno dell'Era Fascista.



SAN MARINO ha emesso sei segnatasse, uno di carattere provvisorio ottenuto sovrastampando col nuovo valore da una lira il segnatasse da 25 lire, e gli altri cinque a carattere normale, come complementi della serie in corso. Sono



questi 1 valori da 15, 20, 25, 40 centesimi e 3 da 2 lire.



La JUGOSLAVIA ha emessa una bella serie di beneficenza. Varrà meglio di ogni descrizione la riproduzione di uno di questi francobolli

E DANZICA, che il Fuehrer ha dichiarato e la Polonia ha confermato come città tedesca, per ribadire questo concetto emette una bellissima serie di tre francobolli ed è fra gli di celebri scienziati tedeschi.



Robert Koch fu un insigne batteriologo, professore all'Università di Berlino, nato in Germania a Klausthal nel 1843 e morto nel 1910.

Scoprì il bacillo della tubercolosi (1882) e credette anche di averne trovato il rimedio in un suo siero che denominò « tubercollina ». Se questo rimedio non ottenne poi dalla pratica i risultati che se ne speravano, ciò non diminuisce l'importanza della scoperta del terribile bacillo, che altri, speriamo al più presto, troveranno il sistema di combattere.

Al Koch si deve pure la scoperta del bacillo del colera, bacillo virgola (1883) ed un profondo studio del bacillo della malaria, studiato nella provincia di Grosseto nel 1889.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Al Koch si deve pure la scoperta del bacillo del colera, bacillo virgola (1883) ed un profondo studio del bacillo della malaria, studiato nella provincia di Grosseto nel 1889.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.

Guglielmo Corrado Roentgen, il celebre scopritore dei Raggi X, è effigiato nel francobollo da 25 pig.



L'uomo che qui vedete è Donald De Lachner, ingegnere capo per gli armamenti della « Company's Aircraft », il quale considera mestamente il progetto del suo collega Him. Si tratta di un velivolo che dovrebbe, secondo l'amico Him, andare alla stessa velocità dei proiettili di Donald De Lachner. « Non gli dar retta - vorremmo dire a Donald - si tratta certamente di uno scherzo ».

ALBUM OLIVA
IL MIGLIORE PER IL PRINCIPIANTE
Lire 30 - Franco di porto

♦

CATALOGO OLIVA
IL SOLO CATALOGO ITALIANO.
INDISPENSABILE AL COLLEZIONISTA
L. 20 - Franco di porto

♦

LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA
MENSILE, ILLUSTRATA
SI PUBLICA DA BEN 26 ANNI
Abbonamento annuo: Italia e Colonia
:: Lire 12,50 ::

Fratelli OLIVA Via XX Settembre 139
GENOVA

POSTA *Aerea*

Raniero Celani, Roma. — La tua «idea» non è adatta al nostro giornale. Riparlami delle fotografie (anzi scrivi direttamente a Crivello a nome mio) fra un mese, quando avremo meno «gatte da pelare».

Uno di Reggio Emilia, che firma «ti saluto romanamente», mi scrive un mucchio di cose. Gli risponderò quando mi manderà un'altra lettera, ma firmata.

Marco Pozzi, R. C. — Oggi l'aeroplano viene sfruttato per gli usi più impensati e più strani. Gli americani, per esempio, hanno imposto da anni la loro protezione alata alla selvaggina contro gli animali rapaci. E' facile vedere nel Canada gli aeroplani perlustrare pazientemente i tortuosi corsi dei fiumi alla ricerca dei branchi emigranti dei salmoni, da segnalare ai pescatori a terra, od anche far la ronda attorno a quelli degli alci sterminando i lupi che li insidiano. Sia nel Canada che nell'Alaska è diventata pratica comune il rigopolamento dei laghi con il lancio dall'aeroplano di milioni di pesciolini appena usciti dall'uovo, mentre gli sportivi fanno delle vere e proprie battute in grande stile contro i corvi mediante grandiose azioni aereo-terrestri. Gli aviatori, passando rasente agli alberi li fanno levare in volo in modo che possono essere agevolmente abbattuti dalle schiere dei cacciatori appostati. Anche in aeroplano si va alla caccia delle aquile, ree di appetire gli stessi agnelli o capretti destinati alle mense degli uomini. Ma questo genere di caccia non ha molti appassionati. Le aquile hanno la pessima abitudine di difendersi, e in più di un'occasione hanno messo a serio rischio la vita dei persecutori.

Quando un aeroplano romba nel cielo americano, dal circolo polare al Golfo del Messico i corvi, le aquile e i falconi fuggono e si disperdono in cerca di un riparo, mentre i caprioli, cervi, anitre ed altre pacifiche e saporite bestiole continuano fiduciose nelle loro occupazioni, ed in cuore rivolgono un saluto affettuoso e grato all'aviatore, loro potentissimo alleato. A tutti questi vari impieghi dell'aeroplano alcuni piloti si sono dedicati con passione: rintracciano le pecore smarrite ai pastori e segnalano i cavalli selvaggi ai cow-boys, trasportano persone sane ed ammalate, metalli preziosi e ceste di insalata, medicine ed occorrente per il «golf», come pure cartucce di dinamite. Altro grandissimo merito dell'aeroplano è quello del trapianto delle trotte adulte nei fiumi e nei laghi che ne sono privi. Prima si richiedeva una imponente attrezzatura di cisterne su tre-

ni o autocarri con acqua rinnovabile per evitare l'asfissia delle viaggiatrici, dato che il trasferimento richiedeva parecchie ore. Adesso, con l'aeroplano, è questione di trenta minuti al massimo. Trotte di venti o trenta centimetri, che vengono pigiate come sardine in recipienti con poca acqua, resistono benissimo con inalazioni di ossigeno e non sembrano risentire del... salto

finale quando sono lanciate in acqua con recipienti che poi si aprono automaticamente da un'altezza di circa trenta metri. Qualche volta i recipienti, affidati al paracadute sono lanciati da quasi settecento metri ed i bravi pesciolini, una volta toccata l'acqua guizzano via allegramente in cerca di uno spuntino.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

M. C. Lucca. — Quanto mi dici è vero. Il famoso idrovolante francese «Laticécose 521» «L. de Valseau Paris», munito di sei motori «Hispano 124», da 920 cavalli che hanno sostituito i vecchi motori da 650 cavalli, ha effettuato la traversata dell'Atlantico

del Nord da Biscarosse a New York, con scali a Lisbona, Horta e alle Bermude, coprendo i 7550 km, del percorso in 64 ore e 5 minuti. L'idrovolante aveva decollato da Biscarosse il 14 maggio u. s. alle ore 6 e 42' ed ha ammarato a Port Washington giove-

Cielo, a la tua carezza affido il modello volante; sorreggi, o cielo, e innalza l'opera mia sudata. Non curioso, a te de le cose piccole io vengo: chi le farfalle cerca sul campo del Littorio? Che importa a me se l'invidio, mentre alto il modello s'innalza, godrebbe nel vederlo precipitare al suolo? Come può l'empio augurio vincere il certo presagio che tu prometti, o cielo, al bel veleggiatore? Cingilo, o cielo, d'azzurro, di sole l'illumina, o cielo: col tuo soffio potente portalo a mille metri. Benedirò in eterno una pur lieve corrente ascendente, venga da Val Melaina o pur da Grottarossa. E tu, modello, allunga i longheroni al vento; sfrutta il più piccolo soffio per dar la scalata a le stelle! Innalzati, fino a scorgere tutta la valle Sabina, più alto del Soratte, testimone in eterno! Monte Musino, mira com'è alto l'aeromodello; Cittagiardino, mira; mira, Monterotondo; mentr'io dal Littorio trepidando seguo l'escesa del modello, lanciato a coglier la Vittoria. Piccola fragile cellula vestita di carta velina, fino alla stratosfera porta l'anima mia. Nel crepuscolo infine discendi in un volo librato, e con planata lunga, su la Salaria via; dei platani la cima, o tacita ala, sfiora, e su di un verde prato riposa alfin leggero. Ch'io te raccolga reduce dal vittorioso volo, per conquistare insieme nuovi trionfi azzurri.

VITTORIO VENETO MARINI

IL 1° RADUNO AEREO DEI GIORNALISTI AVIATORI

L'arrivo al Littorio dell'apparecchio di un quotidiano partecipante alla singolare manifestazione aviatoria



di 18 maggio alle 22 e 47'. Calcolando le soste ai vari scali, l'idrovolante ha compiuto la traversata in 37 ore e 8' di volo effettivo alla media oraria di 202.400 m. L'equipaggio era costituito dal capo pilota Guillaume e da altre sette persone. Sebbene ogni impresa che mira allo sviluppo delle comunicazioni aeronautiche e ad ottenere nuove utili esperienze, sia sempre degna di lode e di rispetto, tuttavia non possiamo fare a meno di rilevare che, dopo aver annunciato da tempo al quattro venti, la preparazione dei nuovi «C.A.M.S.» e «Lioré et Olivier» per i servizi transatlantici, i francesi debbono oggi ridursi al solito «Lieutenant de Valseau Paris» se vogliono in qualche modo giustificare l'esistenza della loro «Air France Transatlantique». Ora a continuare a sfruttare un apparecchio, la cui concezione risale al 1928, cioè a ben undici anni fa, pur apportandovi continue modifiche e cambiandogli i motori, non sappiamo quale utilità possa avere ai fini del progresso aeronautico, quando si constata l'esistenza di aeroplani che ne hanno superato nettamente le caratteristiche e le proprietà. Di fronte ad una traversata atlantica effettuata ad una velocità di poco superiore ai 200 km. ora con un totale di oltre 64 ore, in tre tappe, e senza passeggeri a bordo, basterà ricordare la traversata degli «S. 55» italiani nel 1933, senza bisogno di risalire a quella del «Cant. Z. 506» o addirittura al volo del «Sorci Verd.» che varcarono l'oceano ad oltre 350 km. all'ora. Un «per finire» tutto umoristico, perfino lo «Zeppelin» grosso e tondo borghese dell'aria, impiegava meno tempo nelle sue traversate da Friedrichshafen a Nuova York.

Enrico Borghi, Como. — La tua lettera (si può chiamare lettera il volume di pagine datiloscritte che hai inviato a Zio Falcone? A fini di logica dovrei chiamarlo romanzo; romanzo giallo) sembra scritta da un marinaio ubriaco in una notte di luna piena, durante un concerto di pesci parlanti. Non sai cosa sono i pesci parlanti? Sono pesci che producono suoni simili a miaioli. Cosa che dimostra l'errore contenuto nel detto «Muto come un pesce». Ma lasciamo stare l'ortologia, e torniamo a noi due, anzi, a te. Ti volevo dire prima di tutto che, invece di Zio Falcone, ti rispondo io, perché mi è sembrato di capire che tu, non so proprio per quale ragione, ce l'abbia con me. Tu asserisci che io odio Zio Falcone e vado intorno a dire male di lui. Io asserisco invece che tu sei un po' tocco. Ho letto tutto il tuo papiro (ammirami pure) e ti confesso che non sono riuscito a scoprire cosa tu abbia voluto comunicarci con tanto spreco di carta e di nastro copiativo. Ti lamenti di non aver avuto una risposta ad un tuo telegramma. Ho qui davanti ai miei occhi il telegramma in questione. Anzi, per rendere più chiara la faccenda agli altri eventuali lettori, ne riporto senz'altro il testo: «5068 Como 6901-15-1925». Non trovata risposta giornalistica (sic!) mio espresso stop urge dettaggio stesso Enrico Borghi». Mi spieghi tu come sarebbe stato possibile risponderti? «Enrico Borghi!» — ha esclamato Zio Falcone appena avuto tra le mani il foglio giallo (di colore e di fatto) del telegramma. — E chi è costui? Effettivamente, Enrico Borghi, tu non sei tanto noto da renderci chiara una situazione solo con l'improvvisa rivelazione del tuo nome. In quanto alle tue precedenti missive, non sappiamo proprio cosa pensare. Si tratta di lettere mai pervenute. Forse tu sarai caduto nel solito errore (errore nel quale cascate novanta volte su cento) di introdurre nelle lettere brani relativi a pratiche da esplicitare in Amministrazione o in Spedizione. Le lettere, in questo caso, hanno dovuto compiere un raid attraverso quegli uffici, perché venissero soddisfatte i desideri da te espressi. Se ricordi di essere caduto in simile errore, sta bene attento, una prossima volta, a compilare lettere separate. Scrivi a Zio Falcone solo quello che vuoi raccontare a lui, cioè, insomma che è soltanto relativo a voi due. Per questioni di carattere amministrativo indirizza invece all'Amministrazione. In ultimo, domandati se iscrivendoti alla R.U.N.A. puoi avere «Le vie dell'aria». Ma certo! Di diritto. Fai sapere a quel tuo amico che ciò che pensa è esatto; ma per ottenere di passare dal servizio di complemento a quello effettivo, occorre avere dato prova durante il primo servizio di possedere speciali doti di pilotaggio. Ti comunico infine che i possessori di brevetti di primo grado vengono arruolati, se in possesso di titoli di studio idonei, come allievi ufficiali di complemento. Ti saluto pregandoti di non scrivere più lettere di cinque (dico 5) pagine dattilografate: rischieresti di non ottenere risposta.

Caudana & Assante, Sampierdarena. — Avreste dovuto ripetere, nella vostra ultima lettera, succintamente, cosa richiedevate nella prima alla quale, per cause tuttora avvolte nel velo di un impenetrabile mistero, non è stato risposto. Abbiamo in ogni modo fatto avere la vostra lettera al nostro tecnico del motorino il quale ne deve certamente sapere qualcosa. Vedrete i miei sfortunati amici, che ne verremo a capo, come disse quel navigante. Naturalmente, alludeva al Capo di buona Speranza.

CRIVELLO



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Continuazione dai numeri precedenti)

Un esempio di EPENTESI SILLABICHE:
Rito-RISORTO; Corna-CORTINA; Cantina-CAN-
TILENA; Raso-REGIONE. Le sillabe incastra-
te formano la parola SORTILEGIO.
Nella composizione del gioco la parola
incastrata è detta convenzionalmente «Cuo-
ra».

EPENTESI SILLABICHE

Ecco, ella vien, di fremiti
tutta vibrante e turgida di fiori,
e a scomparte prodiga,
e dove giunge, oliscono gli umori.
Si schiude al ciel tersissimo,
poi tra le piume remiganti posa;
quanto è marzo torido,
nova calenda ride maliosa.

Nei chiusi tempi, un alito
anco penetra, fra olocausti e aromi,
e il santo verbo suscita
che tutto molce, e domina gl'indomi.

Dav'egli sta, tetragono
a le gioconde del camin vampate,
ella rideva l'ansio
di mille boocche a la dolcezza nate.
E la risente il fulgido
baldo pensiero, che divina e crea,
e spunta il fior purpureo
che nel radioso sol tutto si bea.

Così ella vien di fremiti
tutta vibrante e turgida di fiori,
ricen, di sorrisi prodiga,
e dove giunge, oliscono gli umori.

(Soluzione: Ale-APRile; Are-AMAre; Aiare-
AIVEAre; Genio-GeRAnio).

(Continua)

INTARSIO

Passaggi obbligati

Al sor'xxxx la commedia
0000 come una canzone
amorosa e assai romantica —
ecco parla d'aviazione.
E trattando del velivolo
ora illustra a perfezione
il carrello, l'ala, l'elica,
il motore e l'x00xxx00.

SCIARADA

I progetti del neo-pilota

«Velocità ed altezza xxxx mie
saranno d'000 in poi; l'azzurro spazio
sentinerò di scie
e come una xxx000
transiterò fra stella e stella, e il sole
mi vedrà tra le nuvole
con l'aeropian danzare le carole».

ANAGRAMMA

Alì azzurre in Libia

Incontrando un aviatore
a Sabratha, Ben xxxx
in lui vide un discendente
dei roman legionar.
«Dove l'xxxx essi lasciaro
di giustizia pace e xxxx,
ecco xxxx che ritorna»,
egli disse all'aviator.

La spiegazione dei giochi contenuti nel
presente numero verrà pubblicata nel fasci-
colo del 26 giugno 1939-XVII.

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubbli-
cati in questo numero ne verrà estratto a
sorte uno, che sarà il vincitore e all'indi-
irizzo del quale verrà inviato un libro d'aero-
nautica. Indirizzare entro sette giorni dalla
data del presente fascicolo, la soluzione su
cartolina postale al Cavalier Pindaretto, Edi-
toriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6
Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 22

DELLA-CORE = DECOLLARE
L'A-qui-lo-ne = L'Aquillone

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubbli-
cati nel numero 22, è stato estratto a sorte
quello di Sergio Bini, via Jacopo Ruffini, 6
Firenze.

Al Bini è stato inviato un libro.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalca VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

BREDA



COSTRUZIONI AERONAUTICHE

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

1 ORA A Km. 89,737 ORA

3 ORE A Km. 88,584 ORA

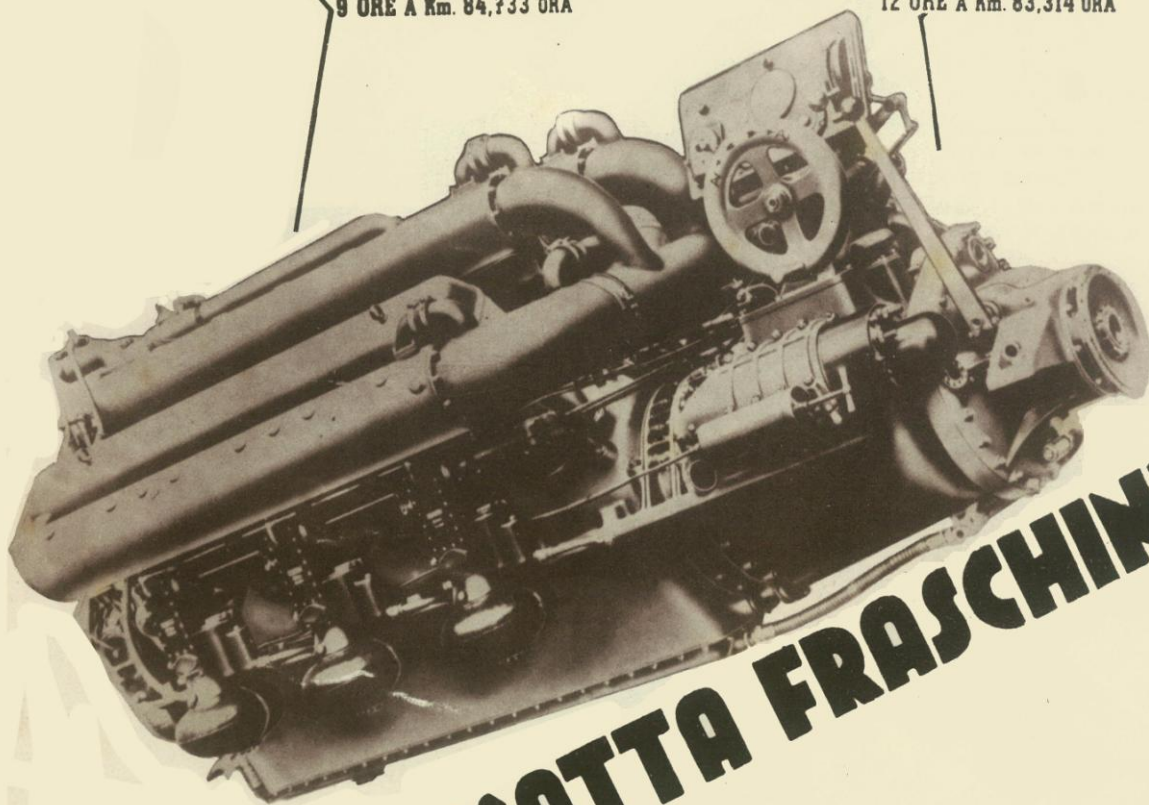
6 ORE A Km. 86,052 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI



9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA



ISOTTA FRASCHINI

B

ATTESIMO
IL
DELL'ARIA



— PER FAVORE, NON FATE TANTE ACROBAZIE : SAPETE, È LA PRIMA VOLTA CHE VOLO...!
— MA COME, NON SIETE VOI IL PILOTA ?.

