

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Però, dovrebbero mettergli anche la museruola, a questi aquiloni.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 33

13 agosto 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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



Si è fatta molta poesia sulle diligenze ai tempi delle prime locomotive. Sembrava allora che la possibilità di correre un po' più veloci sulle strade del mondo avrebbe facilmente inaridito il cuore degli uomini abituati ad andarsene pel mondo al trotto dei cavalli.

Si viveva allora in un'epoca romantica. Vale a dire che gli uomini si guardavano vivere con piacere, centellinavano le proprie emozioni, si deliziavano della loro sensibilità. Si temevano le macchine a quel tempo e non si voleva saperne di esse. Erano mostruose a vedersi e riempivano di fumo e di cattivi sentori le pure atmosfere e i bei cieli pallidi dell'epoca romantica. Quando le prime linee di strada ferrata furono costruite, parve che la bellezza delle campagne ne fosse sminuita. Le locomotive erano nere ed orride, e furono paragonate a mostri e serpenti. Coloro che osarono viaggiare con quel mezzo furono chiamati arditi e spregiudicati. Si difendevano le diligenze, le carrozze di posta, i cavalli; si inneggiava alle trombe echeggianti dei postiglioni, si tentava di tenere in piedi tutto il vecchio mondo poetico che crollava.

Ma se ci vien fatto ora di guardare le vecchie stampe che rappresentano le prime locomotive, che tanto terrorizzavano gli strenui difensori delle diligenze, noi sorridiamo. Romantiche sono anch'esse con le loro lunghe ciminiere, i vagoni decorati come carrozze e uomini e donne vestiti con gran lusso di tube e di crinoline, che vi stanno accomodati dentro come in portantina. Romantiche sono anch'esse, le prime locomotive di quattro miglia all'ora che oscuravano il cielo col loro denso fumo e passavano riempiendo l'aria di fuoco e di fischi come draghi di una nuova leggenda.

Così sorrideranno fra cento anni coloro che guarderanno le prime fotografie degli aeroplani che hanno solcato i cieli. Essi presenteranno certamente quella patetica aria disusata di vecchie cose appartenenti ad un'epoca sorpassata e deliziosa. Gli aeroplani dei fratelli Wright, di Farman e di Blériot già ci commuovono dopo appena un ventennio, con le loro ali troppo grandi, i minuscoli seggiolini, i loro voli

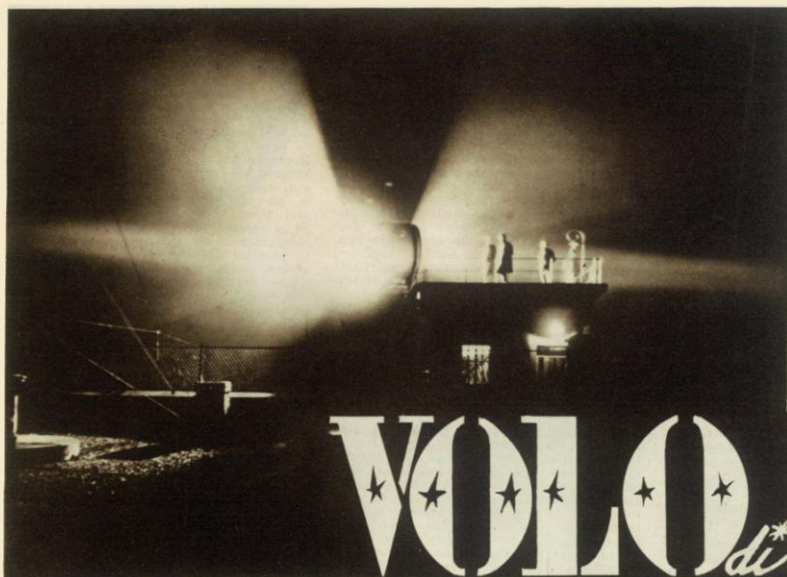
brevi e bassi al disopra appena degli alberi e delle case. Ma invecchieranno anche le nostre belle macchine portentose che solcano adesso i cieli con baldanza. Saranno sorpassate da macchine più potenti e più veloci. Si arriverà ad innalzarsi ad altezze vertiginose, e le fotografie dei nostri voli prenderanno quelle arie patetiche e romantiche di cose belle e antiche.

Amici, questa volta dovete perdonarmi: sono realmente ai vostri piedi col capo coperto di cenere, come sovente ama dire Crivello. In un passato numero de « L'Aquilone » ho dato la notizia della costituzione, in Isvezia, del parentado dell'aria: delle zie e degli zii dell'aria. La baracconesca notizia che mi veniva dalla Svezia, era commentata da me in questo modo: a quando anche da noi la costituzione degli zii e delle zie dell'aria? Io ignoravo, ahimè, che anche per tale iniziativa la priorità va assegnata all'Italia, a questa nostra Italia. Infatti nel numero 37 del 10 settembre 1938-XVI de « Le vie dell'aria » veniva riferito, nella pagina riservata all'attività della R. U. N. A., sul « padrino aeronautico » istituito dalla R. U. N. A., di Vercelli presso il suo Gruppo di Turismo Aereo. Questo padrino si propone, come avrete subito capito, di far conseguire, a spese di generosi cittadini chiamati « padrini », il brevetto premilitare a tanti giovani meritevoli di realizzare, senza aggravii per essi, uno dei più bei sogni della gioventù mussoliniana: servire la Patria nei ranghi dell'Arma Azzurra. Così nell'anno scorso un forte numero di allievi poterono, per merito di tale geniale iniziativa, prender parte ai corsi della scuola di pilotaggio di Vercelli. Ignorando, malauguratamente, tutto ciò, caddi, come vi ho detto, nell'errore di credere l'iniziativa svedese come la prima del genere. Ma adesso l'involontario peccato è riparato e voi mi avrete assolto e perdonato.

L'IMBONITORE



Ecco come — secondo il pittore-aeromodellista Enzo Pandolfi — il famigerato Elvio Tognoni riuscirebbe a scuotere i suoi modelli dal letargo.



Ad una esclamazione di questo genere i più ingenui esclamano in tono leggermente commosso: «Toh, toh!»; i più scelti, invece, diranno sdegnosamente: «E che c'è di strano? Era ora, ecco!».

Non sappiamo a quale delle due categorie

di lettori concedere le nostre preferenze, ed allora, per non sbagliare, sprofondiamoci nei fatti e concludiamo. I fatti sono semplici e luminosi, nonostante si tratti di volo di notte: anche l'Italia ha dal 20 luglio una linea regolare per posta e passeggeri con orario notturno. Cosa vuol dire questo fatto?

Ovviamente che si è compiuto un passo innanzi. Il paese dove il traffico aereo ha raggiunto il massimo sviluppo è l'America (Stati Uniti), e laggiù il volo notturno per posta e passeggeri è già da qualche anno norma comune; in Europa l'avvenimento non è stato realizzato né in un tempo corrispondente, né con eguale ampiezza. Le linee civili notturne, specie quelle aperte anche al traffico passeggeri, si contano in Europa sulle dita; in Italia si è atteso fino al 20 luglio per inaugurare la prima. Certamente ci doveva essere sotto qualche cosa, ma quale cosa?

Quelli che sono più versati in geografia potranno già avere indovinato una parte dell'arcano: le distanze. In America le distanze da percorrere sono enormi, e quindi, mentre i treni viaggiano senza interruzione, la fermata notturna degli aeroplani: veniva a neutralizzare il vantaggio guadagnato durante il giorno.

Per deduzione semplicemente logica, gli americani sono stati portati alla istituzione di linee notturne che, in un primo tempo dedicate esclusivamente alla posta, in

seguito ai perfezionamenti della navigazione senza visibilità vennero anche aperte al passeggeri. In Europa la causa prima della istituzione delle linee notturne — le distanze — veniva ad essere molto più modesta; inoltre complicazioni accessorie venivano create dalla molteplicità delle frontiere e dalla necessità di un accurato controllo del traffico aereo attraverso esse. Per questo motivo le linee notturne in genere sono nazionali, molto brevi, di percorso e traffico, nonché modeste di importanza. In Italia i tratti da sorvolare re-

venienze di tutto il nord — Lombardia, Piemonte e Liguria —, con Rimini che è divenuta, per l'opera di sei anni di amministrazione volta al potenziamento delle risorse naturali locali, un centro notevolissimo di divertimenti balneari. Che la scelta sia stata efficace è dimostrato dal fatto che, subito dopo il volo inaugurale, i posti sono stati presi d'assalto ed esauriti per parecchi viaggi consecutivi. Dato il successo, si dirà, si poteva pensare a linee più importanti. Ragionamento esatto; ma, come gli antichi affermavano che «la natura non fa salti», così l'uomo deve cercare di andare per gradi. Per il volo notturno occorrono velivoli opportunamente attrezzati per permettere la discesa in ogni evenienza; infine — cosa che è senza dubbio la più importante — necessitano equipaggi particolarmente allenati. Tutto questo non si può mettere insieme che lentamente, e la Rimini-Milano notturna, sotto questo punto di vista, si può considerare come un banco di prova, sul quale velivoli, attrezzatura, equipaggi si perfe-

zioneranno gradualmente, in modo da potere in breve affrontare altre rotte più lunghe e complesse, e realizzare non soltanto collegamenti nazionali, ma anche internazionali.

Ecco perché oggi si vola di notte in Italia, sulla Rimini-Milano.

Ed è bello volare di notte? Vi assicuro che questa è una domanda indiscreta. Se vi piace contemplare le stelle, studiarne lo splendore e interpretarne le figure ed il linguaggio, il volo notturno fa per voi, perché nel compierlo vi trovate sospesi tra due universi stellati: quello che sta sopra di voi, che conoscete ed amate, ed un altro, nuovo, artificiale, rutilante di colori che non si trovano neppure nel cielo vero, che resta sotto di voi. Sono le città, le case, le linee ferroviarie punteggiate di luci brillanti o fioche; sono gioielli meravigliosi, ricami di luci, rose di bagliori, distesi sul nero fondo, vellutati, della terra addormentata. Sono...

Ma, perbacco, qui si fa della poesia! E' più semplice acquistare un biglietto e volare di notte. L'Italia è bella, assai bella, ma vi assicuro che a sorvolarla di notte è veramente meravigliosa. Provate.

SICULUS

L'«S. M. 79» della pagina 16

E' un apparecchio da bombardamento rapido, trimotore di costruzione mista, con il treno d'atterraggio retrattile. L'«S. M. 79» è un monoplano ad ala bassa, munito di una fusoliera speciale e ben modellata. Il treno d'atterraggio a ruote indipendenti rientra nelle «gordole» dei motori laterali. Gli impennaggi sono monoplani di modello ordinario.

L'«S. M. 79» possiede la struttura caratteristica delle costruzioni «Savoia Marchetti». La fusoliera ha una ossatura di tubi di acciaio al cromo molibdeno saldati, ed è rivestita in parte da telone di duraluminio e in parte da tela. All'interno sono piazzate col massimo confort tutte le installazioni necessarie al pilotaggio e alla grande navigazione; così dicasi pure per tutti i dispositivi speciali per il combattimento, il bombardamento e la difesa contro gli attacchi degli apparecchi da caccia. Gli impennaggi sono egualmente in tubi d'acciaio saldati con rivestimento in tela. Tutti i timoni hanno una compensazione statica e dinamica. Quanto all'azione dello stabilizzatore, esso è regolabile in pieno volo con gli aleroni piazzati sul timone di profondità. L'ala è in legno di un sol pezzo: la sua struttura è formata da tre longheroni a doppio T. La sua ricopertura è quasi interamente fatta in compensato; il compensato è, a sua volta, rivestito di tela. Come ipersostentatori l'«S. M. 79» possiede due alette di curvatura piazzate fra la fusoliera e gli aleroni e davanti altre due alette tipo «Handley-Page». Nell'interno delle ali vi sono dieci serbatoi di carburante.

Le caratteristiche generali di forma e di peso dell'apparecchio sono le seguenti: apertura: m. 21,20; lunghezza: metri 13,60; altezza: m. 4,20; superficie portante: mq. 1; peso a vuoto dell'apparecchio: kg. 6800; carico utile normale: kg. 3700; peso totale: chilogrammi 10.500.

L'«S. M. 79» può essere montato con diversi tipi di motori. Con il motore Alfa Romeo 126 RC 34 a stella, con riduttore e compressore, che sviluppa 680 cv, al suolo e 750 cv, a 3400 metri, le sue prove sono le seguenti: velocità massima a 3000 metri: 425 km/ora; velocità di crociera a 5000 metri: 390 km/ora; altezza pratica: 7000 metri; salita a m. 1000 in 3'10"; a 2000 metri in 6'20"; a 3000 metri in 9'; a 4000 in 13'15"; a 5000 in 19'45"; decollaggio su 300 metri; atterraggio su 350 metri.



LA VITE

L'AQUILONE

Sono certo che quello che sto per dire meraviglierà molta gente e forse anche molti piloti, che pure sono dei magnifici acrobati. Ma, pensando bene, anch'essi sapranno per esperienza che le acrobazie fondamentali sono solamente due: la gran volta e la vite. Tutte le altre figure acrobatiche non sono che dei derivati di queste, dei composti, per così dire, delle miscele variamente dosate, ma nelle quali è pur sempre possibile riconoscere gli elementi fondamentali. E' bene quindi, avendo già esaminato la gran volta sia come esecuzione che dal punto di vista estetico, esaminare ora la seconda delle figure fondamentali: la vite. E premetto subito una cosa: ciò che dirò non si riferisce alla vite orizzontale lenta, perché la vite orizzontale lenta è una manovra nata dallo studio dell'alta acrobazia e trasportata poi nel campo dell'acrobazia usuale. Di essa parleremo in seguito.

E vediamo un poco ora come stanno le cose. Per un complesso di fenomeni aerodinamici concomitanti, in ogni usuale apparecchio se il timone di direzione viene spinto a fondo da un lato e quello di profondità viene tirato al massimo verso l'alto, con manovre rapide ambedue, l'apparecchio tende a ruotare attorno al proprio asse longitudinale. Perché questo avvenga, è troppo lungo e difficile a spiegarsi, ma avviene. E quello che a noi interessa sapere è che avviene tirando bruscamente a sé la leva o il volantino e dando altrettanto bruscamente piede a fondo da un lato, quello della cui parte si vuole che l'apparecchio ruoti.

Ora, che cosa succede? Se la manovra viene eseguita con l'apparecchio in perdita di velocità, la brusca manovra gli farà perdere di colpo la residua portanza e la forza di gravità interverrà allora inesorabile come tutte le leggi inamutabili della natura: l'apparecchio si disporrà verticalmente a muso in basso ruotando. E' questa la vite verticale in discesa non comandata. Si dice non comandata perché, dopo la manovra iniziale basta che il pilota mantenga i comandi l'uno tutto tirato e l'altro tutto da un lato, e l'apparecchio seguita a ruotare.

Ma basterà che egli riporti i comandi al centro perché la rotazione cessi, e che agisca poi di nuovo sul timone di profondità perché l'apparecchio, avendo acquistato ve-

locità nella discesa, si rimetta in volo normale.

Riepilogando quindi, per eseguire la vite verticale in discesa, detta non comandata, basta porre l'apparecchio in perdita di velocità, togliendo il motore e mantenendo l'apparecchio in posizione cabrata, e poi dare piede a fondo da un lato, tirando contemporaneamente con una certa vivacità a sé la leva di comando del timone di profondità. Per uscire, basta porre i comandi al centro, per far cessare la rotazione e tirare quindi a sé la leva per portare l'apparecchio da verticale a orizzontale, ridando contemporaneamente motore.

La dizione sopra usata, di vite, ecc. ecc., non è affatto esatta, ma serve a distinguere questa specie di vite (quella quale è bene non insistere al di là di certi limiti che sono sui cinque, sei giri, per non cimentare troppo il materiale e perché la vite verticale non si trasforma in certi tipi d'apparecchio nell'ancora poco nota e pericolosa vite piatta) dalla vite comandata.

Questa specie di vite è una vite col trucco. Infatti, durante il suo svolgimento, il pilota imperioso fa, dopo ogni giro, la manovra di rimessa, ma senza portarla a termine. Quando l'apparecchio sta per uscire dall'assetto di vite, i comandi vengono riportati all'estremo e l'apparecchio seguita a girare. Ma è chiaro che così facendo, il pilota controlla l'apparecchio punto per punto e che la velocità di rotazione rimane costante. In tal maniera è possibile far compiere all'apparecchio un numero di giri impressionante, anche decine, se la quota basta. E la velocità di discesa non è neppure quella limite che l'apparecchio potrebbe raggiungere in una candela libera, perché la rotazione lo frena. Naturalmente, in sede di esibizione, i piloti che eseguono la vite eseguono sempre questa e vi entrano spettacolosamente, chiudendo bruscamente motore e facendo perdere rapidamente la velocità orizzontale all'apparecchio mediante una robustissima impennata. Ma questi sono perfezionamenti di dettaglio. Quello che piuttosto è interessante, è vedersi come si comporterà l'apparecchio che non sia in perdita di velocità, ma che anzi di velocità ne abbia na-

ta, sotto l'azione dei comandi bruscamente usati come già descritto.

Bene, questo è molto semplice, l'apparecchio ruoterà attorno al suo asse longitudinale, senza perdere quota. E questa è la vite orizzontale, che i francesi chiamano botte, «tonneau», con espressione entrata anche nel nostro gergo, ma che è bene non usare.

La manovra è quindi identica a quella già descritta, con le due differenze che l'apparecchio non deve essere in perdita di velocità, ma anzi deve averne tanta da bastare al suo sostentamento anche dopo che la manovra lo avrà considerevolmente frenato; e che, se nella vite verticale in discesa non ha eccessiva importanza uscire dopo un giro o dopo un giro e mezzo, nella vite orizzontale è importantissimo uscire dopo un giro esatto, perché solo dopo un giro esatto l'apparecchio, partito dal volo normale, sarà tornato in volo normale. Chiaro? Se si rimettesse dopo un giro e mezzo il pilota si troverebbe in volo rovescio.

Tutti gli apparecchi, dai più grossi ai più piccoli, possono fare la vite verticale, ma per i più grossi è bene non farla, dato che l'inerzia della loro massa renderebbe assai difficile il controllo della manovra. Inoltre, poiché la rotazione cimenta assai durante i piani di coda, è bene che essi siano dotati di elevata resistenza. Perciò l'esecuzione della vite a scopo di esercitazione deve essere riservata agli apparecchi abilitati al volo acrobatico. Naturalmente quello che vale per la vite verticale, vale a maggior ragione per la vite orizzontale, data la maggior velocità che entra in gioco. E qui è opportuno fare alcune considerazioni. Con gli apparecchi di una volta, poco caricati per metro quadro, bastava una ridotta velocità al sostentamento. Di conseguenza la manovra della vite orizzontale, pur essendo una manovra violenta, non cimentava eccessivamente né le strutture, né il pilota. Gli apparecchi avevano poi uno scarto di velocità poco sensibile e quindi l'inizio della manovra avveniva dopo aver fatto acquistare all'apparecchio una velocità superiore a quella normale. Con gli apparecchi moderni invece, velocissimi, penetrantissimi, dotati di un fortissimo scarto di velocità, non è necessaria una eccessiva esuberanza di questa. Se l'apparecchio si sostiene benissimo a 150 chilometri l'ora, anche se può farne 400, la manovra può essere eseguita sul 200 km. l'ora. D'altra parte, se il pilota l'eseguiva a velocità superiori, la velocità di rotazione, che è funzione di quella orizzontale, sarebbe tale da sbatte- rlo violentemente da un lato e da fargli addirittura perdere la conoscenza. La manovra quindi non può essere esattamente descritta: se su apparecchio lento, occorrerà acquistare velocità; se su apparecchio veloce, perderne un poco.

Del resto, su tutti gli apparecchi moderni, tale forma di vite orizzontale è stata pressoché abbandonata e tutte le vite orizzontali che vedete descrivere nel cielo dai nostri apparecchi da caccia, per esempio, sono vite orizzontali lente, la cui manovra è tutta differente da quella descritta. Ne parleremo come ho già detto, un'altra volta.

Quello che è più interessante sapere ora è che la vite può essere eseguita anche in salita o addirittura in verticale ascendente. Se infatti le caratteristiche dell'apparecchio lo consentono — e per far questo occorre un apparecchio fine e dotato di buona portanza e di discreta velocità — è possibile eseguire la già più volte descritta manovra, dopo aver posto l'apparecchio in assetto cabrato od in candela verticale ascendente. Se l'asse longitudinale dell'apparecchio è parallelo alla traiettoria, l'apparecchio ruoterà attorno ad esso senza abbandonare la traiettoria che segue. Per ottenere questo, occorre naturalmente una velocità superiore a quella necessaria per la vite orizzontale.

Ma, anche per questa manovra, si ricorre oggi generalmente, alla vite lenta.

Dove, invece, anche oggi, con i moderni apparecchi, si esegue sempre la manovra violenta della vite orizzontale, è in quella figura composta che si chiama «frullone». Essa consiste in una mezza gran volta, un giro di vite orizzontale ed uscita con la seconda parte della gran volta. L'apparecchio, cioè, si rovescia con una mezza gran volta: a questo punto il pilota esegue la manovra della vite orizzontale. L'apparecchio ruota, compiendo un intero giro, torna rovescio e si rimette come dalla gran volta. In questo caso infatti la manovra è possibile perché la velocità al culmine della gran volta è già ridotta e quindi le sollecitazioni sono sopportabili.

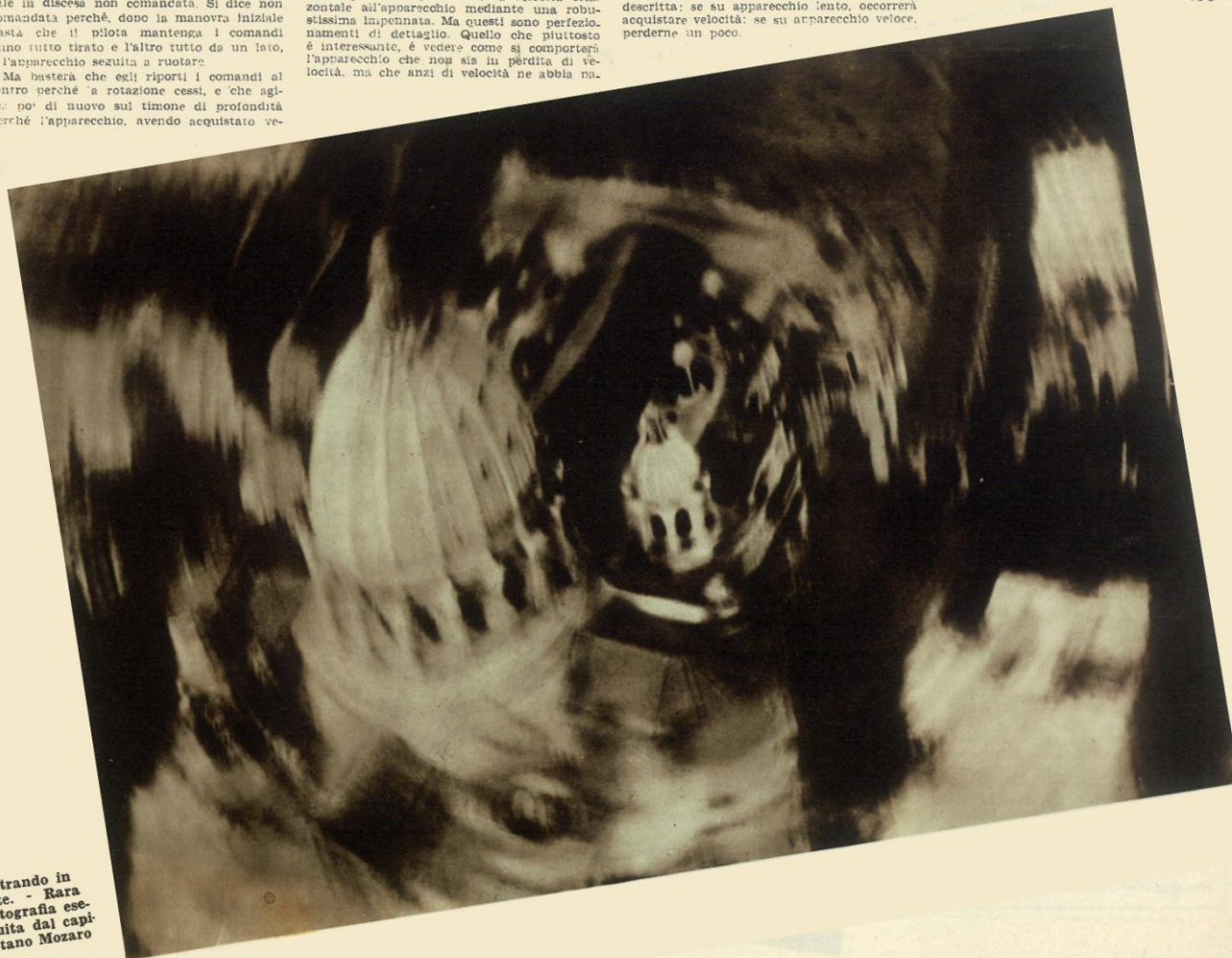
E se il pilota, invece di fare, una volta rovescio, tutto un giro di vite orizzontale, ne facesse solo mezzo e si ritrovasse quindi diritto?

Bene, avrebbe con ciò eseguito la *virata imperiale* o virata Immelmann, dal nome del grande pilota tedesco che per primo la studiò e compì. Dal che si vede che avevo ragione di dire che le altre figure acrobatiche sono un composto, una mistura. Infatti, se il pilota fa prima un mezzo giro di vite orizzontale e poi da rovescio si rimette diritto con la manovra dell'uscita dalla grande volta, che cosa avrà fatto? Ma un rovesciamento! Che è un'altra figura acrobatica, la quale...

Beh, anche di questa parleremo un'altra volta.

ICO

Entrando in vite. - Rara fotografia eseguita dal capitano Mozano



12.935 Km.
ALLA MEDIA
DI Km. 226.192
10.000 Km.
ALLA MEDIA
DI Km. 236.970

57 ORE IN VOLO

S. E. Valle insieme all'equipaggio
che ha conquistato all'Italia i due
nuovi primati

nostre sono le materie
prime nelle quali cellu-
la, motori e strumenti
sono forgiati. Ma ancor
più nostra, perché pro-
dotto esclusivo del no-
stro temperamento, è
la preparazione e la
condotta del volo, lo
spirito che ha gui-
dato i protagonisti,
tecnici e organizza-
tori alla vittoria
conseguita in un
clima di alta ten-
sione ideale, qua-
le soltanto gli
italiani di Mus-
solini sanno vi-
vere e gusta-
re appieno. Ed
ora per colo-
ro che ama-
no i raffrin-

Il 30 luglio
alle ore 5.2
il Ten. Colon-
nello Angelo
Tondi, il Capita-
no Roberto
Dagasso e il Ma-
resciallo Ferruc-
cio Vignoli, piloti,
assieme al sergen-
te motorista Aldo
Stagliani, decollava-
no con un trimotore
dalla pista di cemen-
to dell'aeroporto di
Guidonia per tentare
la conquista di uno dei
quattro primati assolu-
ti, e precisamente del
primato mondiale di distanza in circuito
chiuso, detenuto dal 16 maggio dello scorso
anno dai piloti giapponesi Yuso Fusita e Ta-
kahashi che, con monoplano monomotore
«Koken» (motore Kawasaki di 800 caval-
li), avevano percorso km. 11.655 raggiun-
gendo nei primi diecimila chilometri la ve-
locità oraria di km. 186.197.

L'aeroplano usato dai quattro nostri
aviatori è un tipo in dotazione alla Regia
Aeronautica, che rappresenta la versione
militare d'un velivolo largamente in uso
sulle linee di navigazione aerea. E' un tri-
motore, che contro un peso a vuoto di nove
tonnellate e mezzo, si è sollevato pesando
complessivamente circa ventiquattro tonnellate,
rappresentanti in parte il fabbisogno
di carburante e di lubrificante per un
lungo volo, nonché le installazioni di bordo
complete di Stazione Marconi ricevente e
trasmettente e di autopilota. Scarso il con-
fort: un lettuccio, sul quale i quattro vo-
latori potevano alternarsi per brevi ore;
alcuni recipienti a tenuta termica con vi-
veri e bevande da consumare durante la
navigazione; il tutto disposto razionalmen-
te, ma senza alcuna concessione alle co-
modità care ai sedentari.

Il peso totale trasportato dall'apparec-
chio era esattamente: carburante: 11.600
chili circa (18.900 litri); impianto radio:
kg. 100; olio: kg. 900; pilota automatico:
kg. 100; oltre a 53 chilogrammi di viveri e
a 320 chilogrammi di... piloti.

Il trimotore è stato in volo per ben 57
ore e 32 minuti, vale a dire due notti e
quasi tre giorni, seguendo i circuiti di tre
triangoli con vertice comune Fiumicino,
due di mille chilometri e il terzo di cento
chilometri.

L'adozione di più circuiti, aventi un ver-
tice in comune, è conforme all'apposita
regolamentazione e mentre ai nostri avia-
tori conveniva in un primo tempo circo-

lare su di un ampio tracciato che consen-
tisse loro un limitato numero di virate, in
un secondo tempo — quando la scorta di
carburanteolgeva all'esaurimento — era
preferibile sacrificare qualche chilometro
nelle più frequenti virate pur di restare in
navigazione nei pressi di basi sulle quali
in cui il velivolo avesse raggiunto l'estremo
limite di autonomia.

E così, a mille metri di quota nei primi
2000 chilometri e poi a tremila metri cir-
ca per il restante percorso — dove la sop-
portazione fisica degli uomini si conciliava
con il miglior rendimento dei motori e il
minor consumo dei medesimi — i quattro
aviatori fascisti hanno navigato per 57
ore ad una velocità oscillante tra i 220 e
i 250 chilometri all'ora.

Venticinque commissari sportivi della
Reale Unione Nazionale Aeronautica di-
stocati ai vertici dei tre circuiti, hanno
sorvegliato l'intero svolgimento del volo,
registrando i passaggi, calcolando le me-
die orarie, segnalando e computando con
passione di sportivi ed esattezza di con-
tabili.

Nella mattinata, battuto largamente il
«massimo» dei nipponici e conquistato
anche il primato internazionale della ve-
locità su 10.000 chilometri, Tondi ed i suoi
compagni potevano tranquillamente torna-
re in terra e tale era la previsione che
aveva fatto accorrere sollecito il Sottose-
gretario di Stato per l'Aeronautica, che di
ogni fase del volo — di giorno così come
di notte, con animo non soltanto di capo
ma anche di camerata fraterno uso alle
grandi prove di cui egli stesso è stato
protagonista — era minutamente infor-
mato.

Ma Tondi ed i suoi uomini sono tenaci,
tenacissimi: è bastato vederli — ad im-
presa compiuta — per comprendere di qua-
le stoffa siano questi piloti fascisti che
da anni, in una lotta di continuo supera-
mento, hanno rivelato doti che trascendo-

no il valore singolo per assurgere ad una
affermazione aviatoria collettiva della razi-
za. Tondi ed i suoi uomini sono così tena-
ci che fintanto che un litro di benzina
è rimasto nei serbatoi hanno tenuto duro:
uno, due tre... fino a nove giri sono stati
compiuti sul terzo circuito mandando a
monte le scommesse che anche i più otti-
misti tra noi facevano sulla durata del
volo.

Tondi racconta: «Volo regolare; nessun
inconveniente da segnalare; gli studi com-
piuti per stabilire la condotta di volo sono
riusciti estremamente preziosi; l'appetito
è molto perché abbiamo mangiato da ieri
soltanto due pere...».

Ecco la cronaca molto semplice di una
impresa spettacolosa, perché compiuta con
uno stile e in condizioni che rivelano ap-
pena l'eccezionale resistenza morale e fi-
sica dei nostri soldati del cielo e la per-
fezione delle macchine e dell'organizzazione
che all'utilizzazione di queste macchine
presiede.

Fino a ieri primati del genere erano
tentati soltanto da velivoli monomotori ca-
paci, sì, di sollevare minor carico, ma an-
che assai meno assetati di benzina e con
equipaggio ridotto a bordo. Qui invece, in
virtù dell'alto rendimento dei motori e del
loro consumo eccezionalmente basso, si è
potuto adottare la formula del trimotore
e affrontare l'impresa con un equipaggio
regolare e normali installazioni di bordo,
senza ricorrere ad alleggerimenti che avreb-
bero tolto gran parte del valore alla prova.

Si pensi che il consumo normale di un
motore a benzina è di 240-260 grammi di
carburante per cavallo ora, mentre il con-
sumo dei pesanti motori così detti a olio
pesante (quali sono installati, ad esempio,
sui bombardatori dell'aviazione tedesca) è
di grammi 180 circa per cavallo ora. Eb-
bene, i nostri tecnici sono riusciti a ridurre
il consumo dei motori a benzina dell'appa-
recchio di questo primato a grammi 180
circa, pari, cioè, al consumo di un motore
a nafta del peso quasi doppio.

Si aggiunga che l'apparecchio usato è
di totale concezione, realizzazione e di
struttura prettamente autarchica così com-

ti, ricorderemo che proprio in questi giorni
un pilota francese, dei più valorosi, il Ros-
si, su un aeroplano realizzato in occasione
della nota corsa Istres-Damasco-Parigi e
che alla gara stessa non riuscì a prendere
parte per mancata messa a punto, aveva
tentato di conquistare al suo paese il pri-
mato di distanza in circuito chiuso ma
giunto nel cielo della Sardegna — poco
dopo l'inizio del volo — era stato costretto
per avaria a discendere e a chiedere la
ospitalità che con perfetta cortesia i
nostri aviatori gli hanno offerto.

Ritenterà Rossi il suo volo? E' ben diffi-
cile perché se duro è battere un primato
come quello che era in possesso dei nostri
valorosi camerati giapponesi, assai più diffi-
cile appare migliorare il «massimo» de-
gli aviatori italiani, tanto più che —
sembra destino! — i primati l'un dopo
l'altro diventano patrimonio delle Potenze
dell'Asse e del triangolo italo-germano-nip-
ponico.

A proposito dell'Asse e della coincidenza
è bene rilevare che, mentre gli italiani com-
piano il volo che ha assicurato alla nostra
Ala l'ambito primato, i tedeschi tentavano
con un loro apparecchio di ottenere la
stessa vittoria sui giapponesi. Sono riusciti
soltanto a migliorare la media giapponese
portando la velocità da chilometri 186,197
a chilometri 216 all'ora.

Gli italiani, però, hanno raggiunto nei
primi 10.000 chilometri, la media di 237!

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

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

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

IL CAVALIERE DATTERO BACATO



Il nostro appassionato collaboratore Libero Biasini ci manda questo interessante scritto, facendoci precedere dalle seguenti parole: «Ugo Zannier è stato uno dei nostri nel senso più largo della parola e silenziosamente fu uno degli ammiratori più attivi del nostro giornale. Del resto un ragazzo della sua passione e del suo entusiasmo non poteva che essere così».

Ora si spera che la Scuola di volo veleggiato di Santa Caterina (Udine) venga intitolata al suo nome eroico e sarebbe una gran bella cosa che anche «L'Aquilone», prendesse così parte attiva a questa nobile iniziativa».

La redazione de «L'Aquilone» apprezza la idea e confida che sarà tradotta in atto al più presto.

Il 28 ottobre 1933 un candido aquilone si adagiava lievemente sulla pianura di S. Imbigo (Udine) fra le grida di giubilo e di meraviglia dei contadini friulani, che per la prima volta assistevano all'insolito spettacolo del placido e silenzioso volo di un aliante.

Dalla angusta ed esile carlinga ne usciva un adolescente, che nel sorriso soddisfatto degli occhi, e nel tremore delle labbra, diceva tutta la gioia intima di colui che ha vinto una grande battaglia: ed infatti l'allora diciannovenne Ugo Zannier, autentico pioniere del volo senza motore in Italia, aveva vinto la sua grande battaglia.

A traverso l'appassionante e paziente tirocinio dell'aeromodellismo, aveva appreso tutte quelle leggi che sono il segreto del volo, che ruotano tutti i misteri gelosi della natura, e solo, lassù nel suo paesino fra i monti tranquilli e ridenti, aiutato da un mecenate che aveva intuito la genialità fattiva del giovane, aveva costruito il suo semplicissimo libratore, che, lanciato con il vecchio sistema dei cavi elastici dalla cima del monte Valinis (m. 1100), in quell'ormai lontano anniversario della Marcia su Roma, segnava una tappa luminosa nel progresso del volo silenzioso italiano.

Assediato di quell'azzurro purissimo nel quale doveva sciogliersi la sua grande anima, Ugo Zannier proseguì silenziosamente, figlio tipico del suo caro e laborioso Friuli, il suo cammino e riuscì a realizzare il sogno che da tanti anni tormentava la sua esistenza: fu soldato del cielo.



Era l'alba dell'anno 1937. Sotto la carezza del sole africano, la primavera, anticipando il tempo, era sorta portando con sé una tiepida brezza dal «mare nostrum» che si perdeva nell'azzurro cielo bengasino, sollevando il pulviscolo silicico delle sabbie libiche. Attendevamo allora la venuta del Duce ed i nostri agilissimi apparecchi da caccia, aggruppati in serrate pattuglie, disegnavano nel cielo le più belle e geometriche acrobazie. Ugo Zannier, pilota di insuperabile maestria, era l'anima della sua pattuglia, era il giocoliere preciso e sicuro che nello spazio a tre dimensioni, trasciava i gregari fiduciosi, nei più impensati ed armoniosi assetti di volo, e sembrava che le nostre macchine docili obbedissero, non alla nostra volontà, ma alla sua di capo pattuglia insuperabile. All'uscita d'una perfetta manovra acrobatica, un turbine invisibile, una di quelle tante anomalie dell'atmosfera che pullulano nel cielo africano, investiva il primo gregario vicinissimo al capo pattuglia. Malgrado l'intervento tempestivo e sagace del pilota, la macchina risentiva l'anormalità dell'elemento nel quale navigava ed investiva il capo pattuglia urtandolo violentemente e danneggiandogli irrimediabilmente i piani di coda, la parte più vitale dell'apparecchio. In quell'istante drammatico rifusero più chiare che mai le elevate qualità dell'insuperabile pilota. Ugo Zannier, accortosi istantaneamente delle ferite letali del proprio apparecchio, con calma serena e con eccelsa perizia, anziché affidarsi alla salvezza del paracadute, con alto spirito di comprensione e di sacrificio, facendo appello alle sue eletti doti di pilota ed al suo freddo coraggio di uomo dei monti, riusciva a portare la macchina all'atterraggio. Coloro che da terra, con il cuore in gola, seguirono il pauroso volo dell'apparecchio, corsero incontro al pilota con le lacrime agli occhi, lo strapparono

dal seggiolino sollevandolo sulle braccia in gioioso ed ammirato trionfo.

Per il suo eroico gesto, gli veniva conferita la medaglia di bronzo al valore aeronautico con la seguente motivazione:

«Pilota di eccezionale bravura, dotato di alto spirito militare, durante una esercitazione aeronautica in pattuglia, investito da un altro velivolo che causava gravi avarie al proprio, anziché affidarsi al paracadute, con audace ed ardita manovra ed intelligente uso delle leve di comando, riusciva ad entrare in campo, salvando il prezioso materiale di volo. — Cielo di Bengasi, 21 gennaio 1937-XV».

Sua Maestà il Re Imperatore, su proposta di S. E. il Maresciallo Balbo, Governatore Generale della Libia, gli conferiva la Croce di Cavaliere dell'Ordine Coloniale il 9 maggio dello stesso anno per le benemerite acquisite durante il viaggio del Duce in Libia.

Insignito di tale onorificenza, per un suo fatto personale con una palma che non dava se non datteri bacati, a generale suffragio, gli affibbiamo il nomignolo di «Cavaliere del battero bacato», nomignolo che ormai è legato alla storia dello Storno al quale appartenemmo, nomignolo con il quale il cuore commosso ricorderà un caro fratello, che con la mano tesa segna alle nostre ali le vie dell'infinito.

Dopo tanti mesi trascorsi laggiù lontani dalla Patria e dalla famiglia, dove la nostalgia era soffocata dalla passione per il volo e dalla consapevole convinzione dell'assolvimento del nostro dovere di soldati e di aviatori, giunse il rimpatrio.

E desiderava Ugo rivedere la sua famiglia, rivedere la sua quiete e serena «Furlania», la sua Carnia coi monti belli, dolci, vestiti di altissimi abeti, impennacchiati da cirri candidi, e risuonanti dei rapidi e talvolta tumultuosi torrenti che si precipitano a valle, che irrigano, frazionano la immensa pianura sottostante che va a perdita d'occhio fino al mare, fino alle basse

terre, fino alle lagune adriatiche... Egli amava tanto il suo Friuli, i suoi rudi montanari, tanto rudi nell'aspetto e tanto gentili nel cuore che sembrava plasmato da quel cielo che s'intravede quasi come dono ambito e prezioso fra le anfrattuosità delle rocce, fra gli interstizi verdi e confusi delle folte abetine. In quel paese severo e dolce egli era vissuto, lì era sorta la sua grande passione per il volo, lì d'estate e d'inverno nelle brevi licenze egli soleva raccogliersi nel suo spirito per prepararsi alle imprese migliori. E spesso i suoi scarponi chiodati mordevano la dura e caparbia roccia, per salire, salire sempre più in alto, salire verso la purezza assoluta con le sue sole forze di piccolo uomo, quasi per provare la fatica ed il tormento del suo apparecchio, del suo motore, quando sotto la pressione della leva, lo impennava verso il cielo. Egli comprendeva la macchi-

na, ne sentiva lo sforzo ed il dolore e perciò era tanto delicato e sensibile nelle sue manovre.

Destinato ad un nuovo reparto da caccia metropolitano, con il suo entusiasmo appassionato continuò la sua strada e le sue magnifiche doti di pilota brillarono nelle manifestazioni aeree di Torino e Roma, ed a Milano, una sua esibizione «a solo», che fece andare in visibilo la folla, gli guadagnò da parte della stampa l'epiteto del «saggio pazzo». Ed infatti quando egli era in volo, mentre il suo apparecchio guizzava e saettava nel cielo disegnando evanescenti arabeschi, dava l'impressione di un pilota che saggiamente combinasse le più pazzesche capriole.

La passione per il volo a vela, che sempre fu viva nel suo cuore, lo portò sul campo di Sezze Littoria, dove, provando un aliante, solo il calore della notte gli impedì di migliorare il primato italiano di durata.

Era semplicemente nato con le ali, e nella prima quindicina dell'agosto dell'anno scorso lo si attendeva ad Asiago per il Concorso nazionale di volo veleggiato. La sua partecipazione alle gare aveva destato molte speranze e molta curiosità; invece, egli, chiamato dal suo glorioso destino, era partito per la Spagna, per una gara agonistica più sublime, dove colse la vittoria più bella.

I cieli di Spagna, tormentati dal fuoco e dal piombo, videro la sua ala battagliera. Il suo occhio infallibile fulminò i rossi col rosario mortale delle sue mitragliatrici ed i campi di volo, nei periodi di lunga tregua, raccolsero le sue lacrime che come fanciullo eroico spargeva, nell'attesa estenuante, sotto l'eterna ala argentea del suo «C. R. 32», di tuffarsi nel fuoco della battaglia. La terra non era fatta per lui: egli soffriva nel sentirsi ad essa legato, ed infatti nei campi di volo, in pace ed in guerra, quando non si poteva volare, s'aggrava fra le ali degli apparecchi con una tristezza diffusa sul viso, con un rammarico che rispecchiava mille desideri dell'anima insoddisfatti. Egli passò sulla terra e nella nostra Arma come un angelo, e come un angelo brevemente sostò.

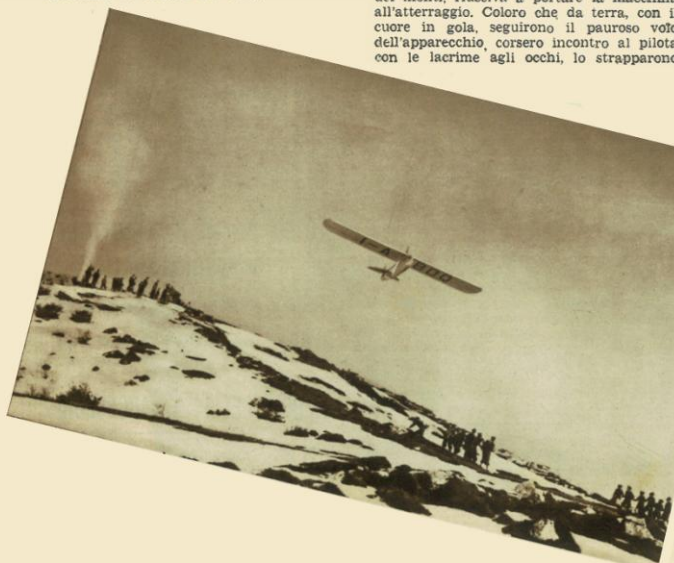
Il 31 dicembre u. s. il Comando del Gruppo Aeroplani da Caccia «La Cucaracha», diramava la seguente relazione:

«Il giorno 30 dicembre 1938, il serg. maggiore Zannier Ugo partì in volo col Gruppo «La Cucaracha» per compiere una crociera di protezione sul fronte di Lerida. Oltre le linee, sul cielo nemico, la mano inesorabile del destino lo lanciò nell'ultimo più glorioso combattimento. La lotta si spingeva sempre più nel territorio nemico violenta come non mai, terribilmente pericolosa data la superiorità del nemico.

«Come sempre, egli seppe imporre la sua tattica di combattente di classe: grande impeto contro grande numero, per vincere. E vinse come non aveva mai vinto. Seguì il comandante della sua Squadriglia dove l'azzurro del cielo, tormentato dalle raffiche rabbiose della mitraglia, annegava in un mare rosso di fuoco. Fedele ad una consegna, paladino convinto della grande causa, volle gravare il suo fragile omero umano del sovrano compito che gli affidava il momento: spingere al limite più alto l'offesa, facendo di sé stesso scudo al compagno di lotta. Nel gesto sublime trovò la gloria. Quando il piombo assassino raggiunse il bersaglio ed egli aveva già tutto donato, donò anche la vita al suo locale, ed alle generazioni future l'esempio più bello di come questa deve essere vissuta. Lo si propose per la concessione della Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

«Valorosissimo pilota, da caccia, combattente generoso ed audacissimo, già provato in trentotto azioni ed in otto combattimenti aerei, in una battaglia particolarmente aspra, sostenuta contro forze nemiche tre volte superiori, con impareggiabile audacia e cosciente spirito di sacrificio, per difendere il proprio comandante già impegnato in un combattimento impari, si lanciava nella mischia combattendo da prode. Colpito a morte dalla mitraglia marxista, immolava la sua giovane vita per la affermazione dei più alti ideali fascisti. — Cielo della Catalogna, 30 dicembre 1938 Anno XVII».

LIBERO BIASINI



nel mondo del volo silenzioso

L'ARIA

Oggi ogni ragazzo di 16 anni possiede un corredo di nozioni sufficienti per cominciare ad imparare il volo a vela. Dal momento poi che egli avrà ottenuto anche soltanto l'attestato «A» di pilotaggio con apparecchio senza motore, diverrà senza dubbio partigiano ardente di quello sport ed attirerà con sé anche molti altri giovani.

Dicendo che un pilota munito di attestato «A» diverrà senza dubbio partigiano dello sport del volo a vela, affermo cosa derivata dall'esperienza, perché chi una volta ha fatto il volo a vela, volerà anche in seguito; chi ha provato una volta il piacere di quel volo, ne parlerà agli altri. Penso così perché io conosco l'aria.

Invece la grande maggioranza degli uomini non ha alcun'idea dell'aria. Solamente il volo a vela apre gli occhi a fenomeni e sensazioni interessanti. Solamente il pilota riesce a conoscere l'aria.

Infine che cos'è l'aria? Un miscuglio di gas che circonda la terra fino a una certa altezza. Tutti lo sanno.

Per un semplice mortale che non ha volato mai da solo, l'aria è sempre uguale: un po' più calda, o più fredda, un po' più o meno fresca e basta.

Ma per un pilota, specialmente per quello del volo a vela, l'aria è del tutto diversa. Il pilota «vede» l'aria. Il pilota la comprende. Il pilota la sente, come un pedone sente la terra con la pianta del piede.

Ecco il vento che soffia per monti e pianure, per boschi, per le gole dei monti, per campi, prati e laghi.

Per ogni uomo mediocre esso è solamente vento. Esso può essere fresco, profumato, caldo oppure freddo, debole oppure forte e nulla di più.

Ma il pilota lo «vede». Il pilota sa bene che sopra la terra corre un grandioso, largo e profondo fiume d'aria...

Esso incontra sul suo cammino una catena di montagne e salta in alto. Si piega sopra di esse in un arco sempre più alto, e oltre il loro dorso cade d'improvviso giù come una cascata, s'ammulina, s'agglomera verso l'interno formando un abisso pieno di turbini sparpagliati e di onde tumultuose.

Corre oltre, e si butta sopra una pianura. E già si spiana la sua corrente, che si effonde densa e piatta come un lago, quando ecco che un bosco si erge di fronte. La prima, la più bassa onda urta contro la sua parete e, rigettata indietro, si gonfia dall'urto.

Le onde che corrono più in alto urtano nelle brusche, dritte cime degli alberi e si impigliano tra i rami. Ma ancora più in alto la corrente irrompe in avanti. E questa, frenata dal basso, cade col petto in giù in mezzo al bosco, si conficca tra gli alberi, rotola su di essi come se ballasse, si spezza a brandelli.

Lì, dove finisce il bosco, si forma una nuova confusione: le onde del vento, pri-

vate improvvisamente dell'appoggio, corrono più veloci, cadono per terra e ne rimbalzano, sbattonosi a vicenda. Intanto le alture di nuovo chiudono loro la via. Il fiume d'aria è sconvolto, balla a torrenti, forma imbuto e bolle, cerca l'uscita.

Eccola l'uscita! Una stretta gola o valata gli apre la strada, e qui si spinge ora tutto il vento. I suoi torrenti si accavallano tra loro come le trecce, la corrente ricade su un'altra, s'insinua in giù, corre in mezzo, si riavvicina alla superficie, cresce in su come la piena. Essa è densa, dura, sbatte le sponde e si gonfia! Smossa, vigorosa, elastica e gonfia, si riversa con forza sui campi piani. Subito si mette a correre a sinistra e a destra per riversarsi più a largo, perché dal di sopra viene schiacciata dal peso delle dure masse dell'aria. Quando la corrente esce dalla gola, quelle masse per-



dono l'appoggio e scivolano sui fianchi come le lamine, per continuare la navigazione.

Infine il fiume di vento si calma poco a poco: c'è molto spazio sul piano. Non ci sono più né alture, né boschi, né gole, né le pianure chiuse.

Ma invece c'è il sole. Il sole, che riscalda in misura ineguale campi coltivati, sabbiose dune, paludi e laghi.

Dal disopra dei prati e dei campi un fiume di vento cade sulla sabbia cocente e di scatto salta in alto, esplode come un vulcano. Viene a toccare di sotto le nubi vaganti, dalla base piatta e — o miracolo! — le nubi succhiano sotto di loro l'aria come il Drago del Wauwel, che beveva l'acqua finché non crepò. Ma esse non crepano. Tirano l'aria in su come un aspiratore, la riscaldano e la buttano sopra nel fresco, ad una altezza di 1.500 o 2.000 metri.

Ancora per qualche momento il gorgoglio si alza verso il sole, ma in breve si raffredda, e ricade pesantemente in giù per congiungersi di nuovo alla corrente del grandioso fiume d'aria.

Ed il fiume scorre. A volta a volta una ombra delle nuvole cade per terra e un improvviso freddo arriva fino alla superficie. A volta a volta una striscia del caldo si stacca dalle dune sabbiose, striscia come una serpe tra le correnti e si raffredda. A volta a volta le profondità della corrente si piegano verso il lago fresco, sdrucciolando col petto sulle sue acque.

Poi il vento raggiunge la città. Sopra i tetti stanno sospese le colonne d'aria. Fredda dalla parte dell'ombra, calda da quella del sole. Tutto lo spazio sopra la città è stirato, angusto, duramente tagliato dal freddo cadente o dal caldo saliente.

Le vie, dritte e strette, dalle pareti verticali, tagliano, come le pale nell'acqua di un mulino, il vento in sorgenti uguali, e lo trasportano.

Dal di là degli angoli, attraverso i ritorni delle piazze, attraverso i vicoli, le vie laterali e quelle di traverso, non uno solo, ma cento venti corrono ora. Tra i tetti, in mezzo alle superfici oblique, nei pozzi dei cortili, soffiano cento torrenti agitati. Si impastano nelle finestre aperte, si spezzano contro le pareti verticali, cadono l'una sopra l'altra, spumeggiano in alto sopra il labirinto di pietra, s'avviluppano attorno ai camini delle fabbriche, e, rapiti dal loro caldo, corrono in su. E di nuovo si dirigono verso lo spazio libero e si congiungono col grande fiume d'aria, perché il fiume corre continuamente e da per tutto, formando qua e là laghi e stagni di silenzio.

Qualche volta sulla cima della sua corrente si muovono le pesanti nuvole burrascose. Allora il vento cambia. L'aria assume in alto colori singolari. Diventa stranamente dura: si può quasi toccare.

Sulla fronte delle nuvole burrascose la corrente si fa più densa, si gonfia e cresce verso l'alto. Un vento s'arrampica sul dorso dell'altro, sul primo si adagia il terzo, il quarto, il decimo... Essi tutti hanno nuche rotonde e spalle curve. Le dune dell'aria si mettono l'una sotto l'altra e un'altra montagna della corrente che appare prima della burrasca, cresce, si gonfia, si sdraia.

Alla cima di quella montagna d'aria, si inarca potentemente il vento e galoppa in avanti.

Questo galoppo assomiglia a quello dell'elefante, sul cui dorso stia seduta la tigre. L'uragano ribalta di fianco, tira calci, scalpita, corre velocemente davanti a sé, cade d'un tratto, si avvolge sulle nubi, salta in piedi e corre di nuovo. La tigre — l'uragano nato nel turbine delle nuvole — batte con le potenti zampe, s'arrotola, salta più dal dorso ricurvo dell'altro vento e al nuovo gli salta sulla nuca. E così corrono per il mondo, dibattendosi e lacerando, finché l'acquazzone non li abbatte al suolo e non li calpesta.

Allora il fiume d'aria si rallenta, si spiana e s'addormenta.

Sopra la terra, umida e vaporante, si erge un globo d'aria pura e lentamente corre verso l'alto. E' piatto, liscio, uniforme come il burro squagliato.

Per qualche tempo dura il silenzio; dopo di che il vento si sveglia di nuovo. L'aria di nuovo assume le sue diverse forme.

Ogni vento è diverso. Ciascuno ha il proprio aspetto, il proprio modo di soffiare ed i propri capricci. L'uno salta ritmicamente sulla terra, svelto come il cavallo galoppante; l'altro è elastico, lungo, ed ondeggiante, ora toccando col petto la terra, ora piegando il dorso fino alle nubi; il terzo spazza con la coda a sinistra e a destra, orizzontalmente sulla pianura; l'uno stende la lingua spianata di sotto e s'inarca tutto in su come se volesse leccarsi il dorso; l'altro si volota confusamente per terra; il terzo sbatte alla cieca, chinando la nuca tonda; il quarto si mette con la pancia in giù sui campi come una pezza di tela grossa e d'improvviso scatta dal di dietro, per riversarsi sul dorso e corgersi di nuovo, finché non gli verrà la voglia di ripetere la manovra col fianco.

Ci sono venti magri e alti come gli imbuto con la base più larga, ballanti per le strade. Ci sono venti piatti larghi e lunghi come immensi lenzuoli. Ce ne sono lisci e intaccati, gobbi, bucati, esplosivi e ritorti come un legaccio di paglia...

Così stanno le cose in quel «miscuglio di gas circondanti la terra fino ad una certa altezza».

Ogni pilota del volo a vela ha l'occasione di sperimentare questi fenomeni e di persuadersi della loro esistenza. Ognuno

può conoscere l'aria; e quando l'avrà conosciuta almeno un pochino, finirà per amarla sicuramente, così come si possono amare i monti, i boschi e il mare.

Lo sport del volo a vela è di una categoria più alta, direi, più nobile, tra le attività aviatorie, così come il canottaggio è uno sport più nobile della navigazione a motore.

Il volo a vela non è solamente uno sport. E' pure un'arte che nasconde in sé molte sensazioni artistiche ed offre al pilota maggiori soddisfazioni che non il volo con apparecchi a motore. Soltanto il volo a vela è il vero volo, perché si basa sulla conoscenza dell'aria, mentre il pilota d'un apparecchio a motore non ha bisogno di possedere tale conoscenza nella stessa misura del pilota del volo a vela.

Il pilota a vela sente di volare, perché sente l'aria. Vede ogni gobba del vento, ogni bolla termica che si forma, ogni linea della depressione e ogni pozzo della corrente che s'avvicina. Egli vola senza l'aiuto del motore e conquista le altezze esclusivamente grazie alla sapienza degli uccelli, che è propria ai veri navigatori dell'aria.

Ed è questo che forma il piacere del volo e fa assomigliare l'uomo ai magnifici uccelli. E perciò, come già dissi al principio, non dubito che ciascuno che avrà frequentato il corso pratico del volo a vela, diverrà un ardente partigiano del bellissimo sport e convincerà anche molti altri a seguirlo in questa magnifica attività.

(Trad. dal polacco).

JANUSZ MEISSNER
capitano pilota

CRONACA BREVE

UN NUOVO GIGANTESCO AEROPILANO TRANSATLANTICO «Latécoère-Brequet 631» verrà ad aggiungersi, nel 1940, ai «Crox du Sud», «Léopold de Vasser-Paris» e «Villèle de Saint Pierre». Si tratta di un monoplano Cantiliver di 57 metri di apertura d'ala, 43 di lunghezza e 10 di altezza. Porterà circa 40 passeggeri ed 8 uomini di equipaggio. La capacità di benzina prevista dovrà permettere all'idrovolante di coprire i 6000 km. del percorso Biarrotte-New York, prevedendo un vento contrario di 60 km. all'ora, ad una velocità oraria di 350 km., ciò che ridurrebbe a 16 ore il tragitto. Il «Latécoère-Brequet 631» sarà fornito di iperostentatori, dispositivi contro la formazione del ghiaccio sulle ali e sulle altre parti, eliche a passo variabile ed ogni altro tra i più moderni perfezionamenti degli apparecchi di controllo in volo. Pesa 70 tonnellate circa. La propulsione sarà assicurata da 6 motori di 1500 C.V. ciascuno, disposti in linea nel bordo d'attacco delle ali.

IN GRAN BRETAGNA si continuano a chiedere crediti supplementari per l'incremento dell'aviazione. La stampa inglese pubblica, in data 14 luglio, una nuova domanda di credito per 40 milioni di sterline. Il totale lordo del bilancio della Royal Air Force salirà dunque a 260.626.800 sterline. Gli effettivi massimi degli ufficiali ed uomini, esclusi i contingenti dell'India, saranno portati a 150.000. Si prevede la creazione di un Ministero delle Forniture di Guerra.

UNA FABBRICA SUSSIDIARIA di motori d'aviazione Rolls-Royce, le cui fondamenta furono gettate un anno fa presso Crewe, ha iniziato le consegne alla Royal Air Force di motori del tipo Merlin, che consegnerà anche alle Forze Aeree Francesi, finché non sarà in piena efficienza una fabbrica di motori dello stesso tipo, attualmente in costruzione in Francia.

IL CONSUMO INGLESE di benzina e di carburanti leggeri fatto durante i primi mesi del 1939 si stima abbia raggiunto i 471.533.000 galloni, superando di 16.111.000 (54.000 tonnellate) il consumo dello stesso periodo del 1938.

...il pilota sente l'aria come un pedone sente la terra...



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore

LEZIONE SECONDA

Cominceremo la costruzione del modello dall'elemento principale, l'ala, alla quale è affidata, ed esclusivamente ad essa, la funzione sostentatrice, mentre tutte le altre parti sono, in un certo senso, accessorie: gli impennaggi infatti servono all'equilibrio longitudinale, con i timoni orizzontali, ed alla direzione, con il timone verticale, mentre la fusoliera ha soltanto la funzione di collegare rigidamente questi organi con l'ala.

Affinchè l'ala possa sostenere quanto meglio è possibile il modello (e questo vale per ogni aeroplano) deve avere

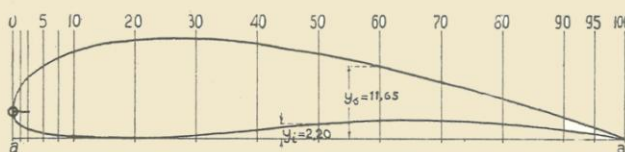


Fig. 2

Profilo Gottinga 535 — spessore max. 16,05%

una forma speciale come sezione verticale dall'avanti all'indietro. Questa forma si chiama *profilo*, ed è sempre arrotondata verso la parte anteriore, chiamata *bordo d'attacco*, ed appuntita verso quella posteriore, chiamata *bordo d'uscita*. L'ala quindi viene ad avere un certo spessore, che è massimo in un punto situato fra 1/5 ed 1/3 della profondità dell'ala. Questa forma particolare è ottenuta per mezzo delle centine.

Noi adotteremo, per il nostro modello, il profilo Gottinga 535, così chiamato perché sperimentato nel laboratorio di Gottinga, città tedesca sede di una Università famosa in questi studi, con il numero d'ordine 535 per distinguere da tutti gli altri sperimentati nello stesso laboratorio.



Nella figura 2 ne è data la rappresentazione, insieme con una tabella che serve a poter sviluppare il profilo stesso per qualsiasi grandezza occorra. Per l'uso di questa tabella osserviamo la fig. 3, nella quale è indicato il punto estremo anteriore, o bordo d'attacco, ed il punto estremo posteriore, o bordo d'uscita.

Per disegnare il profilo noi dobbiamo tracciare innanzi tutto una retta orizzontale, indicata con le lettere *aa* nella fig. 2, e con la lettera *x* nella fig. 3. Tale retta si chiama *corda* del profilo: il segmento di questa retta, lungo quanto deve risultare profonda l'ala, (nel nostro modello, nel tratto centrale, cm. 12) si indica con *corda della centina*: nel primo caso la stessa parola, *corda*, indica una retta, nel secondo caso invece indica una lunghezza definita.

Dividiamo la corda della centina in 10 parti uguali distanti fra loro 13 millimetri; dividiamo ancora la prima e

l'ultima parte per metà, ed ancora per metà le due parti risultanti dalla divisione della prima; infine dimezziamo la prima parte più piccola.

Le prime divisioni ci danno, a partire dall'estremità anteriore, 1/10, 2/10, 3/10, 4/10, 5/10, 6/10, 7/10, 8/10, 9/10 della corda della centina: le seconde divisioni, delle due parti estreme, ci danno 0,5/10 e 9,5/10; le divisioni delle due metà della prima parte ci danno 0,25/10 e 0,75/10; infine la divisione della prima parte più piccola ci dà 0,125/10, sempre della corda della centina.

Chiameremo questi punti di divisione: *x₀*, il punto estremo anteriore,

di essi una retta normale alla corda. Su queste rette dovremo determinare le altezze, indicate con *y*, dei punti del profilo.

(Il seguito al prossimo numero)

A P I S A

Organizzate dalla locale Sezione Provinciale della R.U.N.A., si sono svolte a S. Giusto le gare eliminatorie degli aeromodelisti di Pisa e Pontedera.

Complessivamente si sono presentati 25 concorrenti con 32 apparecchi; sono stati effettuati 80 lanci, di cui 97 voli di durata variabile.

Le gare sono state interessanti e tra gli ammiratori dei giovani costruttori aeromodelisti ha regnato una sana passione sportiva.

La dotazione dei premi per queste gare era costituita da oltre L. 1000 in danaro, da un orologio donato da S. E. il Prefetto, da un orologio donato dal Podestà di Pisa e da due viaggi aerei per l'Italia centrale.

Le gare hanno dato i seguenti risultati:

CATEGORIA A (Veleggiatori Junior):

1. premio: Puntoni Piero

2. » Bertini Bruno

CATEGORIA B (Modelli ad elastico Junior):

1. premio: Macchi Piero

2. » Colella Roberto

CATEGORIA C (Veleggiatori Senior):

1. premio: Gnesi Pier Luigi

2. » Macchini Mauro

3. » Colella Roberto

CATEGORIA D (Modelli ad elastico Senior):

1. premio: Dini Giovanni

2. » Dini Dino

Nella classifica generale è risultato primo assoluto Gnesi Pier Luigi con punti 151.

Il numero ragguardevole dei concorrenti si deve all'iniziativa da parte della R.U.N.A. di Pisa di aver affidato i Corsi agli insegnanti del R. Istituto Tecnico Industriale di Pisa e della R. Scuola Industriale di Pontedera, ciò che ha reso possibile lo svolgimento dei corsi stessi per conto della R.U.N.A. e l'esecuzione dei modelli concorrenti nei laboratori delle scuole suddette.

Particolare lode spetta al Preside del Regio Istituto Industriale di Pisa, Ing. Francesco Giangrande, il quale ha messo a disposizione degli aeromodelisti non solo le officine ed il personale specializzato, ma ha, con larghezza di mezzi, fornito i materiali ai giovani costruttori, facilitando loro il compito della ideazione e della realizzazione dei velivoli.

A TRIESTE

Nel giorni 22 e 23 luglio c. a. la Sede della R.U.N.A. di Trieste ha organizzato per la quarta volta il suo ormai classico Concorso di modelli volanti esclusivamente idrovolanti, cui potevano partecipare tutti gli aeromodelisti delle altre Sedi.

Invero la sperata partecipazione di questi piccoli camerati è stata delusa in quanto i soli triestini e monfalconesi scesero in ga-

ra con apparecchietti quanto mai interessanti.

Sabato 22 luglio vennero effettuati i controlli tecnici mentre domenica 23 su specchio d'acqua nei pressi di Muggia (Trieste) le prove di volo si susseguirono ininterrottamente per tutta la giornata, malgrado un molesto vento che spirava a intermittenza.

Dei trentasette iscritti, trentuno parteciparono alla gara e tredici idromodelli decollarono regolarmente dall'acqua con tempi più o meno... lusinghieri.

Infatti la classifica porta in testa Alberto Celio (noto quale vincitore alla gara aeromodelistica fra giornalisti a Roma con apparecchio de «Il Popolo di Trieste») con il suo idromodello «I-Lisa», che fece, dopo un brillante fiontaggio, un volo di 1'36"2/10 per poi prendere l'acqua regolarmente. Il tempo, infatti, si avvicina moltissimo al primato nazionale per detta categoria. Secondo si è piazzato Giulio Franzot con 36" e 6/10 e terzo Mario Pirona con 14"5/10. Seguono, in ordine, con tempi minori gli idromodelli di T. Pascutto, O. Ventrella, F. Lonzer, G. De Martini, N. Boschi, P. Urzi, S. Pellegrino, B. Chinchella, F. Franzot e M. Pieri.

La Giuria, composta dal comm. prof. dott. Mario Marconi, Vicepresidente della R.U.N.A. triestina, da Mario Calligaris, capomaestro di aeromodelismo, dai commissari sportivi Ing. Attilio Buttazzoni e Bruno Mirrelli, nonché dal cronometrista ufficiale rag. Ernesto Fabretto, ha ratificato la sopradetta classifica assegnando ai vincitori una grande Coppa di argento, dono del C.R.D.A. ufficio aeronautico di Monfalcone e lire 50; al secondo una Coppa, dono del comm. ing. G. Dolazza e L. 30; ed al terzo una medaglia d'argento dorata, dono della Provincia e L. 20. I premi in danaro sono stati offerti dalla locale Cassa di Risparmio Triestina.

Il successo di questo Concorso fa ben sperare che l'edizione 1940 abbia a vedere dei risultati brillanti per modo che si possa parlare di affermazione tecniche di primato.

AEROMODELLISTI

acquisite le

TAVOLE COSTRUTTIVE

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

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

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

Modello AP IV, veleggiatore - L. 10.

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

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

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

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

Modello AP XI, a elastico, riprod. «Klemm K. L. 35» - L. 12.

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

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

Modello AP XIV, riproduce il monomotore americano «Beecher» - L. 12.

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

Modello AP XVI, veleggiatore - L. 12.

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



I MODELLI BEN RIUSCITI

L'AEROMODELLO "I-KKKK,"

A ELASTICO

Il presente aeromodello, formula Wakefield, è stato da me realizzato e posso senz'altro stabilire che, pur non essendo un aeromodello da primato, dà risultati oltremodo soddisfacenti.

Dal lato costruttivo l'«I-KKKK» non richiede nessuna abilità speciale; per metterlo assieme basta essere aeromodelisti coscienziosi e precisi.

L'elica è bipala, a pale larghe e a forte passo con dispositivo a ruota libera: i piani di coda sono portanti, la matassa è a treccia.

L'originale da me realizzato e col quale ho ottenuto tempi rilevanti — 3'45" con decollo — era costruito completamente in balsa, ma nondimeno non è da escludere che la costruzione possa esser fatta anche con materiali comuni ed autarchici. Solamente l'elica, per ragioni costruttive e di centraggio, sarà necessario farla in balsa; per le misure, materiali, listelli blocco elica e profili alari, matassa motore, credo che le qui unite tabelle siano sufficientemente bastanti per indirizzare l'aeromodelista ad una buona e proficua lavorazione. Curare soprattutto l'ala e gli impennaggi, non variare, non

modificare i profili né le quote; eseguire la lavorazione attenendosi il più scrupolosamente possibile alle misure del disegno. L'elica, data la sua fragilità, è conveniente non assottigliarla troppo; lasciatela pure di profilo spesso e trattatela parecchie volte con vernice alla nitrocellulosa.

Eseguite le prove di centraggio in giornata calma e su campo ben aperto: ricordate che la piccolezza del modello, la scarsa superficie alare e la ben forte area dei piani di coda portanti, sono tutti fattori che contribuiscono all'instabilità del modello: a tecnica di centraggio dei tipi Wakefield non ha nulla a che fare con la nostra dei modelli di m. 1.50 o 1.80 di apertura alare. Procedere quindi con calma; centrare prima il modello controvento con i piani di coda a 0°; regolare la planata con l'incidenza dell'ala o con l'aggiunta di pesi supplementari nel tappo porta elica.

A planata ottenuta (piuttosto lunga e lenta) con ala ad incidenza non superiore a 4° posit. con un tassello di balsa, regolare l'incidenza dell'asse dell'elica interponendolo superiormente tra miso fusoliera e tappo.

Caricate con 50 giri la matassa precedentemente lubrificata, snerata e montata a treccia (come fu già spiegato su queste pagine), indi lanciate il modello controvento. Questo, se ben centrato,



salirà, di poco, e, a carica esaurita, planerà con l'elica a folle. Trovate sperimentalmente il migliore assetto di volo, senza pur tuttavia esagerare con l'incidenza alare e dei piani di coda che, data la potenza iniziale dell'aeromodello, sarà necessario calettare con uno o due gradi d'incidenza positiva, affinché contribuisca a diminuire la coppia cabrante elica-ala. Con modello a punto caricato fino a 850 giri e fate

pure decollare senza timone; difficilmente il modello entrerà in perdita di velocità, ma salirà forte e veloce guadagnando quota: a carica finita, si noterà quanto sia lungo il plané di questo modello e quanto esso sia a farsi sostenere a lungo dalle termiche e da correnti ascendenti.

Lavorate con precisione e avrete certamente un ottimo modello.

CAMILLO PIZZIGONI



Enzo Mancini, Firenze. — Non posso promettervi momentaneamente nulla per quell'affare; sta' sicuro però che sarà presto. In quanto agli articoli manda pure quello che vuoi; se sarà interessante pubblicheremo.

Luigi Micheli, Viareggio. — Non sono riuscito assolutamente a capire che cosa tu intenda dire circa la copertura delle fusoliere. Che materiale vorresti adoperare? Torna a scrivere più chiaramente e ti accontenterò.

Roberto Fasolo, Torino. — Mi congratulo con te per la tua buona volontà e la tua costanza; un altro l'avrebbe già piantata da un pezzo. Puoi star tranquillo circa il passaggio della miscela sul pistone, non c'è nessun pericolo per l'olio: a proposito, da come scrivi ho l'impressione che tu usi come carburante benzina pura. Se è così, fai moltissimo perché i motori di questo genere bruciano una miscela di olio e benzina nelle proporzioni di 1 a 3. Non c'è quindi bisogno di riempire d'olio il carter, cosa anche questa dannosissima perché dopo il primo scoppio l'olio si trasferirebbe in massa nella camera

di scoppio. In ogni caso aumenta il forellino del carburatore perché 3 decimi sono pochi, portalo almeno a 5 decimi ed aumenta la conicità dello spillo di regolazione. Cerca poi, se è possibile, di costruirvi una bobina ed un ruttore azionato da una camma sull'albero invece del magnete a mano che naturalmente non può darti che un solo scoppio. Se non hai dati sufficienti per costruirvi bobina e ruttore, torna a scrivermi e ti aiuterò.

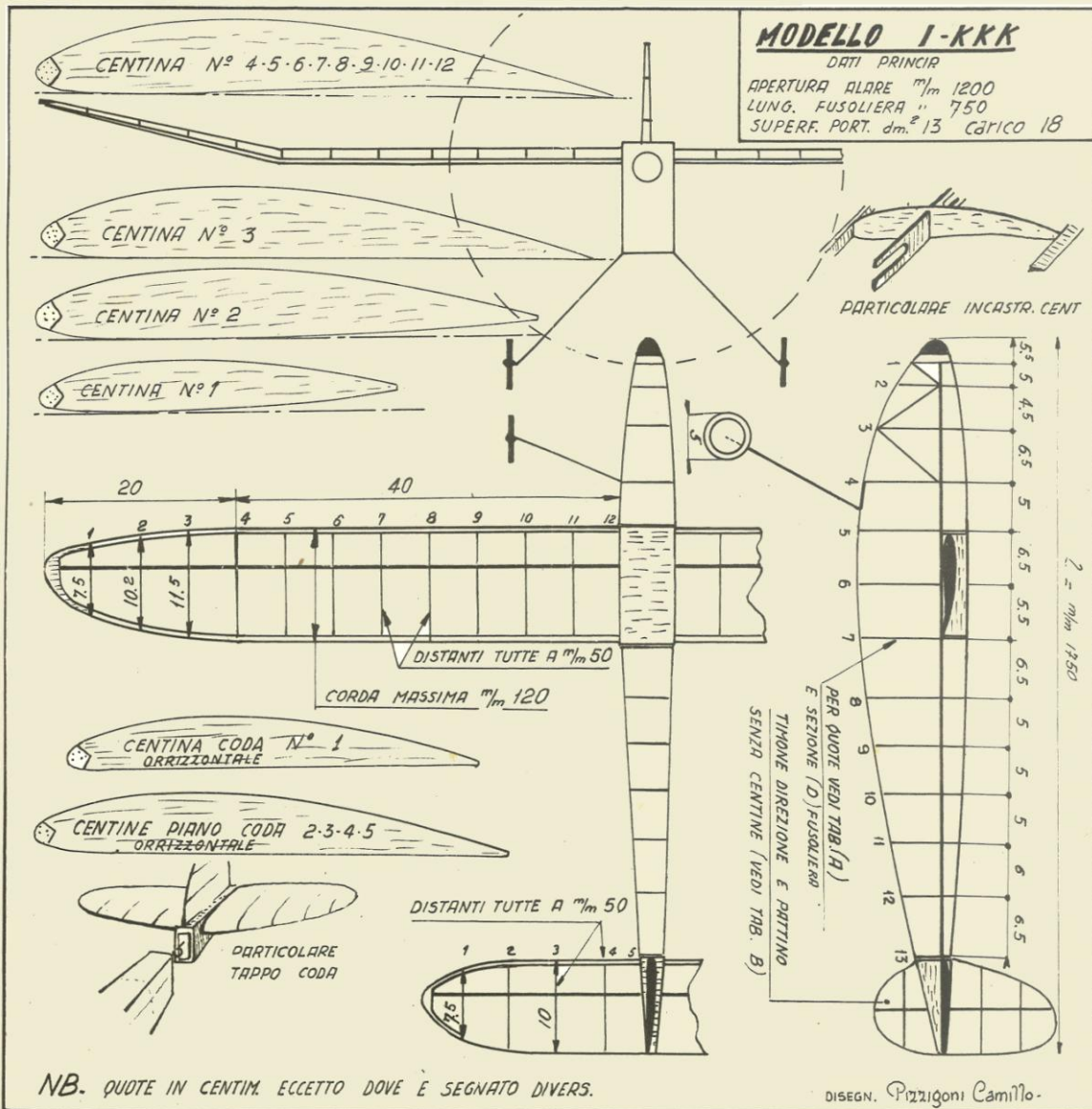
Marcello Cosiello, Firenze. — Non buttarti in Arno per così poco: non varrebbe proprio la pena. Un manuale per la costruzione dei motori a scoppio in Italia non esiste ancora: c'è soltanto, e da molto tempo anche, il progetto di scriverlo; quindi per ora non so dirti nulla.

Roberto Ghigien, Courgné. — Ti posso assicurare che i disegni di cui parli qui non sono mai arrivati e quindi non posso rispettarli. Il peso del modello non è un dato sufficiente per dirti la potenza occorrente; in tutti i modi ti occorrerebbe un motore di circa 1 quinto di C.V. cioè una cilindrata di 10 centimetri cubi.

Adriano Buchetti, Padova. — Ecco gli indirizzi che desideri: The Aero Modeller, Allen House, Newark Street, Leicester. (England); oppure: The Model Airplane constructor: 85 Manor Road, Wallington, Surrey (England). In Francia invece puoi trovare «Le Modèle Réduit d'Avion» 61 rue de la Fédération Paris (France). Aspetto le fotografie.

Novellino, Guastalla Emilia. — Il libro che fa per te è: «Il costruttore di aeromodelli» che costa 25 lire ed è attualmente in ristampa e sarà pronto fra poco. In esso potrai trovare tutto ciò che vuoi, comprese le informazioni che domandi circa l'attrezzatura. Come tavola costruttiva non so cosa consigliarti perché non hai specificato se desideri un velleggiatore od un modello ad elastico. Nel primo caso ti consiglierò l'A.P. 1 e nel secondo il G. F. 3 «Clufoletto».

GIAR



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

I bombardieri crociati però non mettevano mai fuori il muso dall'alba al tramonto, mai! I Caproni, invece, e anche i biposti da ricognizione, quante volte in quegli squallidi mattini invernali, in un cielo azzurro di tramontana, sulla candida distesa della neve che copriva la terra, si annunziavano in pieno sole sulle linee nemiche, passavano gli sbarramenti controaerei e procedevano impetriti, per manipoli, scortati dai cacciatori, fino sui campi nemici e là sopra, volteggiando, scaricavano la distruzione sui mostri notturni acquattati negli hangars.....

— Sentite: oggi mi sono sciropato sei ore di volo e ho sonno. E domattina fino alle dieci non sono di turno. Voglio dormire; non fate il solito baccano, quando vi alzate. —

Ma la mattina all'alba pare che un cataclisma voglia distruggere la casa. Mi scuoto, svegliato di soprassalto: son quei dannati che partono in crociera e si divertono a rasentare il tetto tre o quattro volte a pieno motore per svegliarmi. Bisogna alzarsi, per forza.

Allora andremo a cercare l'austriaco. Non l'avessi mai fatto! Essendomi inoltrato solo solo, per una quindicina di chilometri in cielo nemico, guardando più del solito, vedo, fra me e il Piave, pronto a tagliarmi la strada, uno sciame di caccia nemici.

Quanti sono? Troppo lungo contarli, ma ne vedo più di dieci, e altri un po' più bassi, in pattuglia serrata, sicuri della loro superiorità di numero, padroni: in casa loro!

— Può darsi, ma non mi prenderete. Siete appena alla mia altezza e spero di scavalcarvi, perché io monto

il mio puro-sangue Hanriot e conosco i vostri musci, che son troppo pesanti per reggere a lungo l'impennata. Ed ho un motore nuovo nuovo che canta meravigliosamente. Lo sciamo minaccioso procede rapido, sempre serrato, verso di me, che già ho puntato in direzione del Piave e salgo, salgo.....

Vedo già bene le croci nere e certi distintivi dipinti sulle piccole ali nemiche.

Studiando il funzionamento del motore con una calma da esperimento di laboratorio, cerco di ottenerne la massima efficienza con una perfetta carburazione regolata dalla mia mano sinistra. La destra accorda con tutta la esattezza possibile questa potenza del motore con la salita più rapida, manovrando delicatamente la leva.

Vedo subito che mi arrampico meglio di loro. Guadagno poco, ma guadagno! La mia salvezza sarà nel salire più alto. Se questo non mi riuscirà essi mi vinceranno inesorabilmente in velocità e sarò perduto: il conosco bene e conosco bene il punto debole dell'Hanriot.

Eccoli vicinissimi, ma bassi ancora, incontro a me. Spareranno?... Sarebbero colpi scupati. No; sono di certo piloti consumati. Non sparano. Dovranno ora volteggiare per invertire la rotta quando ci saremo incrociati, per potermi inseguire e attaccare.

Sbirco lo sciamo mentre mi passa sotto a poche decine di metri. L'evoluzione perfetta che quei piloti eseguono subito in formazione per inseguirmi, mi conferma d'avere a che fare con gente molto in gamba. Ma io guadagno quota. Mi alzo più di loro e intanto filo verso il Piave.

— Là può darsi che a qualcuno di voi lo stesso dia una legnata tremenda! —

Ma per ora non penso alla rivincita; se tentassi una manovra per contrattaccare mi troverei preso in mezzo ad una grandine di mitraglia; meglio giocare d'astuzia. Intanto vedo qualcuno degli avversari, rimasto più basso, che abbandona la caccia, sfiduciato.

Alcuni di quei cacciatori vedendo questa farfalla che li sopravanza e ormai sfugge, tentano raffiche disperate. Voltandomi indietro, continuamente, vedo due o tre di quei musci minacciosi impennarsi: partono dalle fusoliere le fumi tortuose delle pallottole fumogene e le scie abbaglianti delle incendiarie. Ma la mira in quelle condizioni è troppo ardua e le raffiche mi lasciano quasi tranquillo.

Penso piuttosto a fare il colpo, se la fortuna mi assisterà. Vedo che i miei inseguitori sono stanchi; molti hanno abbandonato la caccia; non ne vedo che quattro ancora ostinati.

Contro di questi tenerli la rivincita voltandomi di scatto (reminiscenze degli Orazi e Curiazi).

Prendo il momento buono e con una manovra violenta piombo contro le prue nemiche. Gli avversari forse resta-

no sorpresi da questa mossa e con la stessa mia manovra, precipitosamente, mi voltano le spalle e fuggono picchian-do a tutto motore.

Credevo di trovare un po' più di... coerenza.

Benché interdetto, insisto nell'inseguimento; ma l'Hanriot non può gareggiare in velocità e i quattro si perdono nell'abisso.

I bombardamenti notturni ci costrinsero a parecchi disagi. Danni agli apparecchi ne avemmo ancora, feriti più raramente, sebbene molte volte le bombe scoppiassero anche in paese, dove eravamo seminati qua e là nelle casupole di quella povera gente.

Il campo fu talmente bersagliato che si decise di sgombrarlo e ne fu preparato un altro, in altra zona dove ci saremmo trasferiti in febbraio.

Intanto di giorno la nostra caccia continuava più accanita che mai e, purtroppo, più faticosa e sempre meno redditizia! Le ali nemiche sfuggivano. Gli aviatori prigionieri dicevano che i loro apparecchi troppo fragili non permettevano sforzi violenti e che il combattimento aereo, che cimenta all'estremo la struttura di un velivolo, rappresentava per loro un rischio anche al di fuori della eventualità d'esser colpiti.

I prigionieri però non dicevano che avevano un motore infinitamente più sicuro del nostro e non una, ma due armi, e ben raramente inceppate... La verità è che la nostra aviazione era meravigliosa, e la caccia poi terrorizzante. Da qualche mese avevamo preso il sopravvento sugli avversari per l'impeto, per la ostinazione, per l'agilità di decisione e di azione. Avevamo, è vero, anche un gran numero di apparecchi.

Passammo un periodo lunghissimo in crociera estenuanti, in allarmi fugaci: l'aeroplano segnalato ci sfuggiva appena noi prendevamo quota. Quel che non ci mancava mai erano le cannonate, specialmente nelle lunghe e frequenti scorte ai nostri bombardieri e alla ricognizione! Di quelle il nemico non fece mai economia.

E freddo anche ne avevamo a profusione, durante le eterne crociere su a quattro, cinquemila metri, in giornate gelide: un paio d'ore in cui, a forza di aguzzare gli occhi e metter fuori la faccia per vedere più cielo, sentivi le lacrime gelarsi sulle ciglia e scendere più col naso e le guance livide, i piedi quasi congelati... e lo spirito abbattuto!

Io fui quanto mai sfortunato fino a tutto il gennaio 1918. Dal 26 dicembre non avevo più potuto segnare una vittoria sul mio bastoncino di canna, sul quale, fra nodo e nodo, stappavo a fuoco la croce austriaca e incidendo con una punta la data e la località dove era caduta la mia vittima. Contemporaneamente sul mio nuovo distintivo dipinto lungo la fusoliera, una bella fiamma d'argento, stappavo in nero un teschio per ogni vittoria, sforzandomi di essere macabro e compiacendomi di questo sforzo, che rifletteva la brutalità della guerra.

Dunque, per quanto aspettassi di segnare nuove croci e nuovi teschi, passavano i giorni e non solo non mi capitava la vittoria, ma neppure il combattimento.

Allora mi lasciavo prendere, talvolta, da una specie d'ozio aereo: per calmare la rabbia cantavo sul ritmo del motore, divertendomi poi ad accelerare o ritardare il motore e il canto insieme; oppure, se vicino c'era un bel nuvolone, mi accostavo, lo accarezzavo tutto intorno con l'ala, mi ingolfavo fra cumulo e cumulo in quelle immense caverne buie che sempre danno un po' di sgomento, mi divertivo a passare e ripassare attraverso ad un lembo candido per vederlo finalmente sfociare e svanire....

Se il sole sfiorava l'orizzonte mi prendevo il gusto di farlo sorgere o tramontare a mio piacere, salendo od abbassandomi....

Poi scendevo a sfiorare le nostre trincee, salutavo i fanti; magari, per farli contenti, davo una sventagliata di mitraglia sulle trincee nemiche; e infine tornavo al campo seguendo una strada o un torrente o sfiorando i campi, distraendomi ad osservare l'ombra delle mie ali che radeva il suolo come una larga freccia, e la gente che usciva a precipizio dalle case col naso per aria, i cani che si foggavano ad inseguirmi, i polai messi in subbuglio....

La inebriante delizia del volo rasente fa dimenticare i tradimenti del motore; e quel nostro motore purtroppo, benché il guaio fosse compensato dalle stupende qualità di volo dell'apparecchio, era facile ai tradimenti: di punto in bianco era capace di piantarti con l'elica in croce.

Sperai che fosse venuto il momento buono per una vittoria brillante. In un volo in compagnia di Scaroni, sul Brenta, verso i quattromila metri di quota, in un bel cielo cristallino con un orizzonte di montagne candide di neve, vidi, molto in dentro, in cielo nemico, una pattuglia di tre caccia. Volavano parallelamente a noi, cioè incrociavano, essi pure, sul loro territorio.

Ancora noi due contro tre caccia, come durante la ritirata, ma... attenzione, signori crociati, non siamo più i due pivelli del novembre!

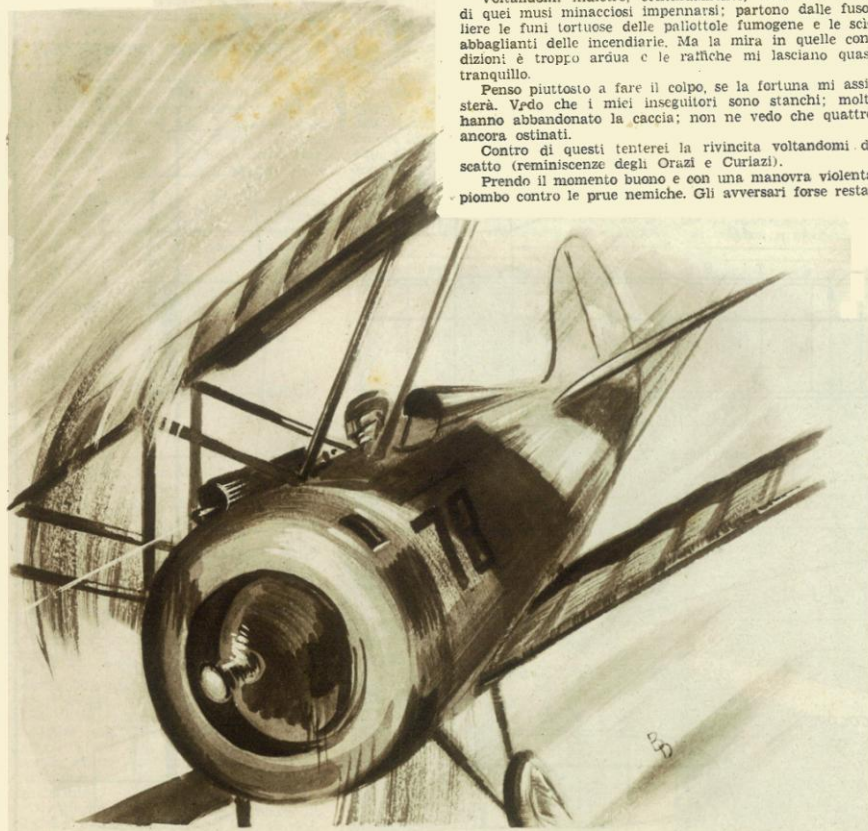
Prendemmo insieme la decisione e la rotta: tagliar la strada ai tre falchetti e possibilmente a quota superiore. Pareva che i nostri due apparecchi fossero guidati da un solo pensiero e da una sola mano.

Ci avevano visti i tre? Si subito, e accettavano battaglia, perché, invece di allontanarsi, facevano rotta obliqua per incontrarci e cercavano di salire. Ecco la gara di vita o di morte: salire!

La distanza sparì: vertiginosamente, in pochi attimi vediamo di che si tratta: tre modernissimi caccia e, a quanto pare, montati da piloti della squadriglia di Richthofen, l'asso degli assi Tedesco (c'è lui stesso forse?) poiché, così si dice, i velivoli di questa squadriglia hanno il muso rosso e tutta la fusoliera nera. Così infatti appaiono i tre quando, avendo visto ormai la nostra superiorità di quota, cercano di schivare le nostre prorie per prenderci alle spalle.

(Continua).

MARIO FUCINI



...dopo una sventagliata di mitraglia sulle trincee nemiche...

Onorevole avvertimento

Sebasti rientrò in albergo, sedette a un tavolino della sala di lettura e scrisse in inglese, questo biglietto: «Miei bravi amici, sono dolentissimo di doverti lasciare senza un saluto ma un affare importante ed urgentissimo mi chiama lontano. Quando leggerete queste righe sarò già in viaggio. Vi auguro un felicissimo soggiorno a Zara e una fortuna migliore per l'avvenire. Vostro Vanni Sebastì (ossia il vostro compagno di cena, che dimenticò di presentarsi)».

Rilesse, mise il biglietto in una busta sulla quale scrisse «a Mrs. Elizabeth Leech e consorte» e lo consegnò al direttore.

— Preparatemi il conto, compresa la cena di stasera — disse —. Questo biglietto lo consegnerete a quei signori quando mi sarò ritirato in camera. Telefonate all'idroscalo che mi preparino l'apparecchio, con serbatoio pieno, per le sei di domattina. Svegliate e colazione alle cinque.

— Benissimo, signor Sebastì — rispose il direttore, uomo metodico, prendendo appunti.

Ancora. Mandate a cercare o vivo o morto il corrispondente della «Consolidated World Press». Abita in Piazza dei Signori, accanto alla Libreria De Schönfeld. Ditegli che venga da me all'istante. Ho da dargli una notizia dalla quale dipende il suo avvenire di giornalista. Nel caso che esitasse, dategli queste parole: FI-1, 29 luglio 1933. Ultima cosa: se venisse o telefonasse il Signor Fussi o il Professor Badero o chiunque altro dei miei amici, dite che parto domani alle sei per Roma e fate in modo che per stasera mi lascino in pace.

— Perfettamente, signore — lo assicurò il direttore, continuando ad annotare. — Avete detto: FI-1 29 luglio 1933? Benissimo! State sicuro che tutto sarà fatto a puntino.

Sebastì fece in quattro salti lo scalone, entrò in camera e, cantarellando, cominciò a preparare la valigia.

Non erano trascorsi venti minuti, che un picchiare precipitoso all'uscio lo fece accorrere. Aperse e si trovò di fronte ad un giovanotto dai capelli arruffati e gli occhi sbarrati dietro gli occhiali a stanghetta, che il direttore si sforzava vanamente di trattenere.

— Vi chiedo mille scuse, signor Sebastì, — ansimò il direttore — ero andato personalmente a chiamare questo signore... In principio non voleva saperne di venire: ma poi, quando gli ho detto quelle tali parole, è saltato su come un indemoniato e ha fatto tutta la strada di corsa. A fatica l'ho raggiunto in albergo, ma non ho potuto impedirgli di picchiare a quel modo.

Durante questa spiegazione, il nuovo venuto era rimasto silenzioso, a fissare intensamente Sebastì.

— Grazie, direttore — fece questi, sorridendo —. Ora procurate che nessuno ci disturbi per nessun motivo. Fate segno al giovane d'entrare e, quando ebbe richiuso l'uscio, gli accennò una poltrona.

— Sedetevi, vi prego — gli disse in inglese — e, se vi dà fastidio, toglietevi pure quella salvietta dal collo. Mi dispiace d'aver interrotto la vostra cena.

— Sono corso così, com'ero. Non ho preso nemmeno il cappello e credo d'aver lasciato la porta di casa aperta — rispose l'altro, ficcandosi la salvietta in tasca.

— Non fa nulla. A Zara non ci son ladri e i poliziotti passano il tempo a giocare a bocce. E ora, avete finito di squadrami a quel modo, mio caro? — gli chiese amabilmente.

(Continua)

ENZO JEMMA

UN FRA
TESORO
LE NUBI

ROMANZO UMRISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

— Ma, mia cara, chi poteva prevedere che avremmo incontrato... Sai bene. Tu stessa non ci hai pensato più di me.

— Che sciocchezza! La mia colpa è d'essermi troppo fidata di te: ecco.

— Ma, cara... — protestò Jeff.

— Oh, insomma! — s'irritò Lib, lanciandogli un'occhiata cattiva. — Non farmi inquietare.

— Come vuoi, cara... — mormorò il marito sommessamente afferrando la bottiglia per versarsi nuovamente un po' di maraschino. Ma Sebastì glielo impedì con un gesto.

— Un momento — disse —. Vi farò assaggiare qualcosa di diverso. Un'altra specialità di Zara. Una bottiglia di Cherry-brandi! — ordinò al cameriere accorso a un suo segno.

La bottiglia venne e i due aviatori trovarono squisito anche il nuovo liquore e non si fecero pregare per fare il bis.

— Figuratevi, vecchio amico, — disse repentinamente Lib che aveva gli occhi lustrati e la punta del naso rossa e brillante — figuratevi che questo idiota di Jeff s'è lasciato sfuggire non so quanti milioni di dollari... E sì che li aveva a portata di mano. Stavamo per toccarli... Tutto perché non avevamo né un gancio, né un arpione, né niente del genere.

Sebastì ascoltava attentissimo, pur mostrando di non dar troppa importanza a quello che udiva.

— Ma Elisabeth... ti ripeto come potevo immaginare stamani, partendo dal Cairo, che avremmo incontrato il pallone di un Argiropulos?

— Argiropulos, disgraziato! — corresse Lib, scuotendo desolatamente il capo —. E voi, vecchio amico mio, — disse a Sebastì — nostro salvatore: non fatemi mancare questo nettare dell'Olimpo... Grazie, buon camerata, grazie.

Mandò giù un sorso e riprese, vinto da un bisogno inenarrabile di parlare, di confidarsi.

— ... Potevano essere le dieci, stamattina, — cominciò a narrare — e navigavamo a una quota di mille metri, diretti a Siracusa...

— Millecinquecento — corresse Jeff.

— Erano mille, e tu sta' zitto! — impose severamente Libby.

Sì, certo, mille... — ammise, con voce di pianto, Jeff e, per occuparsi, si mise a schiarare in parata sulla tovaglia le briciole di pane.

— A un certo punto vedo brillare qualcosa di chiaro in alto, molto in alto... Forse 4000, forse 5000 metri. «Che sarà, Jeff?» faccio. «E chi lo sa?» — rispose lui, «Scommetto che è il pallone di Argiropulos, il tesoro volante» dico io.

— Non è vero. L'ho detto io — protestò Jeff.

— Io, l'ho detto! Non m'interrompere!

— E va bene! — piagnucolò Jeff —. Vuoi sempre ragione tu. Allora è finita! — e, per vendicarsi, scompigliò un plotone di briciole di pane.

— Io ero alle leve. Al controllo, ci sto quasi sempre io, capite? — fece notare Lib.

— Ne ero più che sicuro — dichiarò, profondamente convinto, Sebastì.

— Che ti faccio allora? Drizzo il muso del Giulietta e Romeo in su e do tutto gas. Dopo cinque minuti eravamo addosso al pallone. Discretamente grosso, per dir la verità. Navigava, spinto dal vento, a una velocità che calcolai non inferiore ai sessanta chilometri, e accennava a salire. Sotto gli pendeva, tutto lucente, il famoso scrigno di cui tutti i giornali hanno dato la descrizione. Una cassetta di metallo non più grande di così — precisò accennando con le mani.

— Una fortuna fenomenale, la vostra! — osservò Sebastì.

— Fortuna? Ah ah! — sghignazzò lugubramente Jeff.

— Non abbiamo preso nulla e siamo quasi morti dal freddo.

— Il pallone seguiva una rotta nord-nord est, mentre noi andavamo verso nord-ovest ed eravamo già in vista delle coste siciliane. Naturalmente, la prima nostra idea è stata quella di impadronirci dello scrigno. Tre miliardi di dracme a pochi palmi dalle mie mani! Tre miliardi che mi si offrono gentilmente. Una cinquantina di smeraldi meravigliosi da sfoggiare ai ricevimenti di Nuova York o di Parigi. C'era da impazzire! Non so più quante volte rasentammo lo scrigno, con le mani tese fuori della cabina, a rischio di farcele slogare dal vento. Una o due volte ho creduto d'investirlo con l'elica, e allora saremmo

finiti tutti in mare. Mi riuscì finalmente di urtare col bordo dell'ala nel cavo d'acciaio che teneva fissato lo scrigno al globo. Per fortuna scivolò subito via.

— Per fortuna? — ripeté Sebastì.

— Certo, perché il pallone faceva una tale resistenza all'aria che subito entrammo in vite e ne uscimmo solo con un salto di cinquecento metri.

— E perché non avete provato a lacerare l'involucro?

— Bravo! Lo scrigno sarebbe affondato in mare e i milioni se li sarebbero goduti i pesci. Abbiamo invece seguito il pallone per ore e ore, girandogli attorno, amico mio, sopra, sotto...

— Lib lo chiamava... gli faceva ps, ps... come a un gattino, ma lui non ha voluto sentir niente... — soggiunse accoratamente Jeff —. Poi ha cominciato a intarsi sulla terraferma, varcando le coste greche e spingendosi sempre più a nord...

— E non potevate farlo cadere, stavolta, e scendere a raccogliere lo scrigno?

— E come, vecchio amico? — sospirò Lib —. Il pallone andava dove lo spingeva il vento. Il terreno era tutto accidentato e neanche un apparecchio terrestre avrebbe potuto tentare un atterraggio di fortuna. Figuratevi il nostro che è idrovolante. Avremmo dovuto buttar giù il pallone, poi tornare alla costa in cerca d'uno specchio d'acqua abbastanza tranquillo, ammarare, cercare un veicolo, raggiungere il punto di caduta dello scrigno...

— Capisco — disse Sebastì —. Avreste poi anche dovuto reclamare lo scrigno da chi lo avesse raccolto e che non avrebbe avuto, naturalmente, nessuna intenzione di cedervelo. Una situazione bizzarra, davvero!

— Esasperante! — gemette Lib —. Drammatica...

— Dire pure tragica... tormentosa — rincarò Jeff.

— Avevamo quasi esaurita la benzina e dovevamo adattarci ad atterrare nel porto più vicino, qui. Quando penso che è stato tutto per colpa tua — ringhiò Lib, fra i denti —. Se avessi portato anche soltanto un gancio, un rampino, un chiodo...

— Ma, scusate, — fece Sebastì — avete detto che il vostro apparecchio è un idrovolante. Ma allora deve avere di scorta almeno un ancorotto. Per quanto piccolo, poteva servire...

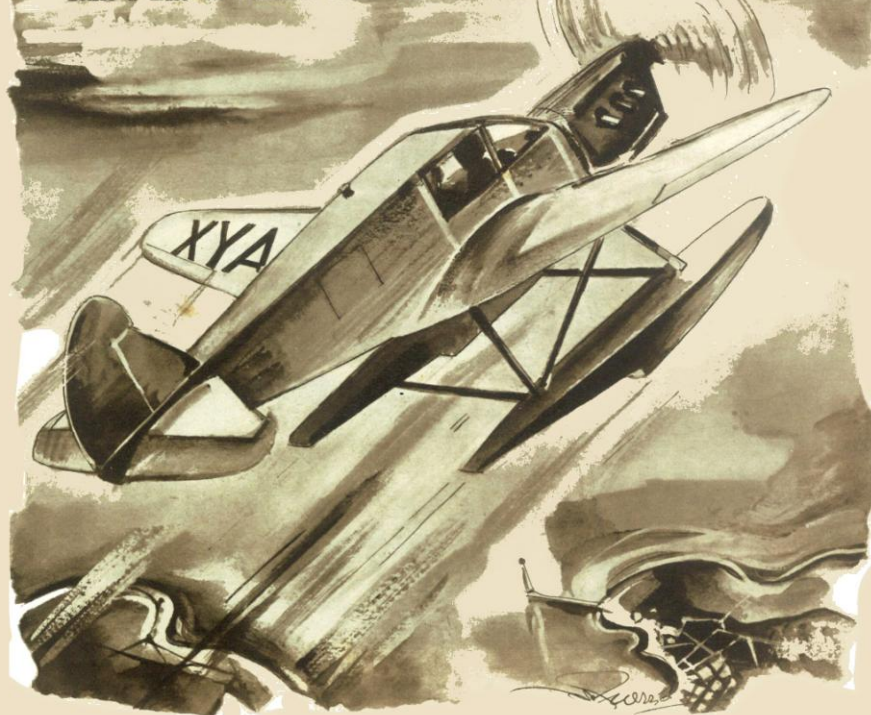
— E' vero! — gridò Lib, lasciando cadere il bicchiere che aveva in mano.

— E' vero! — mormorò Jeff, annientato, coprendosi il viso con le mani.

— Oh, come siamo stati stupidi a non averci pensato!... — singhiozzarono insieme, e s'abbracciarono mormorandosi insulti e parole d'affetto.

Sebastì s'alzò e, in punta di piedi, s'allontanò verso l'albergo.

Drizzo il muso del «Giulietta e Romeo»...



collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA CUCERAGNA ATTESTATO "B"

La giornata si annunzia di una eccezionale calma e, quasi a confermare le nostre speranze ancora inespresse, ecco che il sergente Freschi, facendo capolino da una delle porte della grande camerata, grida con voce stentorea:

— Su, ragazzi, oggi è giornata di brevetto! Propendo a credere che le grida di giubilo che fecero eco a queste parole si siano udite «Dall'Alpi alle Piramidi, dal Manzanar al Reno». Sembravamo che facessimo una gara a chi avesse gridato di più, con relativo accompagnamento di getto di cuscini e di altri oggetti del genere.

Tuttavia, in meno di dieci minuti, siamo pronti per l'adunata dell'alza bandiera. Irididiti sull'attenti, pensiamo a mille eroi che s'immolarono con l'ultimo sguardo sul tre fatidici colori.

La colazione è pronta! — grida il cuoco col suo bravo camiciotto bianco e subito ci troviamo seduti a divorare, tra allegri chiacchieri, il caffè latte con pane.

Il sole non è ancora apparso all'orizzonte, quando il primo «brevetando», allievo Petese, stacca il patino del suo «Cantù» dal campo coperto qua e là di una erbetta ancor umida di rugiada.

Lo seguiamo tutti con lo sguardo in cui si legge, fra gli altri sentimenti, anche un po' d'invidia. Il che è causato dall'onore toccatogli, di essere, cioè, il primo a decollare.

Sale, sale tirato dal covo d'acciaio: poi si vede il lungo e sottile filo cadere sul campo e il «Cantù», ormai libero, picchiare leggermente. Quindi, dopo una elegante virata di 45 gradi, comincia a discendere. Lo vediamo passare sulle nostre teste e udiamo l'aria, tagliata dai montanti, sibilar.

Sempre in leggera picchiata, fa una nuova virata: ma questa volta un po' troppo stretta e infatti udiamo la voce del sergente Massimino, all'altro limite del campo, gridare con quanto fiato ha in gola, rivolto al pilota, lassù in alto:

— Poco piede, piccione, poco piede! Evidentemente il «Piccione» sente: poiché raddrizza subito e atterra, non senza fare un discreto solco in mezzo al campo.

— Uno e ventidue! — annuncia il capo-

corso, che per l'occasione funge da cronometrista ufficiale.

— Non c'è malaccio — borbotta il tenente, comandante la Scuola.

Caso strano: oggi è un po' nervoso il tenente, lui sempre così calmo...

Ma la ragione del nervosismo ce la spieghiamo subito dopo, appena, cioè, Petese gli si presenta sull'attenti per sapere come è «andato» il suo volo.

Il comandante gli batte cordialmente una mano sulla spalla e gli dice:

— Temo, caro Petese, che questo sia l'ultimo giorno che tu stai qui, al campo.

— ?!

— Sì, te ne andrai. Però con l'attestato dei voli in tasca e il distintivo con i due gabbiani bianchi sul petto.

La sua voce ha un leggero tremolio; noi siamo un po' commossi e ci guardiamo negli occhi, ricordando le parole che qualche giorno prima egli ci aveva detto: «La maschera di rigidità e di severità che noi istruttori portiamo sul viso, ci è stata imposta da un sacrosanto dovere: creare i futuri, gloriosi piloti dell'Arma Azzurra! Ma pensate che un giorno anche noi siamo stati allievi e anche a noi è stato detto dagli istruttori: «piccione» o «pivello»; ma non potete certo misurare la tenerezza che noi nutriamo verso codesti veterani che hanno forzato veramente gli Eroi che hanno combattuto nei cieli di Spagna e ai di sopra delle ambe etiopiche».

Noi allievi guardavamo, mentre diceva queste parole, i suoi due nastrini azzurri, di cui uno con una bella stelletta bianca nel mezzo, che testimoniavano il valore dimostrato nella conquista dell'Impero.

— Sabelli, dov'è Sabelli? — grida il sergente Freschi.

— E' al covo; eccolo che viene — rispondono più voci.

Occorrono parecchi minuti prima che si possa fare il segnale al vertice.

— Uno e ventuno — grida il cronometrista, appena il «Cantù» di Sabelli ritocca terra.

I voli si susseguono senza interruzione e, verso le undici sono già sei quelli che hanno conquistato l'attestato «B».

Anche io sono fra questi e non so descrivere cosa provo appena scendo a terra, dopo compiuta l'ultima prova.

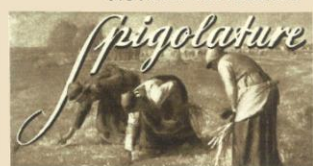
Il comandante è là con un bicchiere pieno d'acqua in mano, pronto a spruzzarla — poiché l'uso vuole così — sulla mia faccia.

Un bicchiere d'acqua! Ma quante ansie e quanti sacrifici abbiamo sopportato per essere bagnati da quel fresco liquido che per noi acquista lo stesso valore che ha l'acqua santa, quando il Ministro di Dio cambia il pagano in cristiano.

Col cuore che mi batte forte mi dirigo verso di lui e non mi sono mosso ancora sull'attenti che un violento spruzzo di acqua mi colpisce in pieno viso, mentre i compagni mi abbracciano e mi baciano.

L'alcione colla sigla «B» può brillare sul mio petto!

GIOVANNI PAPPALARDO



La televisione in Italia. — Profondo interesse ha suscitato nel mondo la notizia che in Italia la televisione è stata applicata nel campo militare. In seguito a recenti e riuscite esperienze, sarà possibile tra non molto dotare numerosi apparecchi da ricognizione italiani di stazioni emittenti di televisione allo scopo di ritrasmettere le immagini del terreno esplorato. Queste immagini arriveranno al Comando Superiore o alle diverse batterie rapidissimamente, ossia assai prima che il velivolo abbia atterrato e sviluppato le fotografie, come avviene oggi. Anche l'Esercito verrà dotato di apparecchi di televisione trasmettenti e ricevitori. Si fa notare che la televisione nel campo militare offre vantaggi ancora più grandi della radiotelegrafia, poiché le immagini possono essere captate senza che vi sia bisogno di dare l'indicativo di emissione. Il solo problema pratico sembra essere quello delle dimensioni degli apparecchi ricevitori il cui peso è ancora considerevole.

Motori, ali e carrelli tricieli. — Secondo una pubblicazione della «General Aircraft Limited», ecco come possono essere riassunti alcuni problemi sui quali si concentra l'attenzione dei tecnici per la costruzione degli apparecchi civili, e precisamente, la questione del bimotore o del quadrimotore, la questione dell'ala alta o bassa e quella del carrello tricele.

Vantaggi della formula bimotore (natu-

ralmente, cioè è in rapporto con le dimensioni degli apparecchi per cui potrebbe essere conveniente l'impiego delle due soluzioni; ma qui la questione è generalizzata): 1. Maggior semplicità di sistemazione degli strumenti, delle tubazioni, dei comandi motore; 2. Migliori caratteristiche di volo con il 50 per cento della potenza; 3. Efficienza leggermente maggiore; 4. Minor costo e minori spese di manutenzione.

Vantaggi della formula quadrimotore: 1. Migliori caratteristiche di decollo, data la maggiore struttura alare; 2. Struttura alare più leggera; 3. L'arresto di un motore non compromette seriamente l'efficienza della macchina, ed il decollo è possibile anche col 75 per cento della potenza. Ma i pericoli degli eserciti nelle diverse linee aeree del mondo — afferma la rivista — sono assai discordanti. E per dimostrare la diversità delle opinioni a questo proposito, vengono pubblicate diverse tabelle in cui appaiono le formule degli apparecchi impiegati dalle 12 principali Compagnie aeree del mondo, tra cui l'Ala Littoria.

Ala alta od ala bassa? Anche in tale campo esiste a tutt'oggi disparità di vedute. I vantaggi che offre l'una l'altra soluzione, la «General Aircraft» li riassume così:

Vantaggi dell'ala alta: 1. Peso considerevolmente inferiore sul carrello anteriore; 2. Porte d'accesso alla cabina più vicina al suolo; 3. Maggiore stabilità; 4. Migliore visibilità dei passeggeri verso il basso; 5. I passeggeri sono protetti dal calore del sole e non sono abbagliati dal riflesso delle ali.

Vantaggi dell'ala bassa: 1. Spazio di cabina senza restrizioni, perché la struttura del longherone è sotto il piano del pavimento; 2. Struttura del carrello più compatta e maggiore praticità di alloggiamento per il rientro; 3. Maggiore sicurezza per i passeggeri nel caso di atterraggio forzato senza carrello; 4. Buone caratteristiche di galleggiamento nel caso di ammaraggio forzato; 5. Minore velocità di atterraggio specie nel momento del contatto col suolo, per il cuscinetto d'aria che si forma tra l'ala ed il terreno.

Carrello tricele. Questo problema tende ad imporsi sempre più all'attenzione dei costruttori e trova fautori sempre più numerosi anche nel campo dei piloti. I principali vantaggi sarebbero i seguenti: 1. Stabilità direzionale a terra, tale da fornire all'apparecchio la tendenza a raddrizzare la propria traiettoria piuttosto che ad imbarcare; 2. L'apparecchio può rullare eseguendo una curva e riducendo così il tempo necessario per mettersi in linea di volo; 3. Non è necessaria una raddrizzatura dell'assetto durante il decollo; 4. Grande facilità degli atterraggi ed impossibilità della capottata; 5. I freni possono essere azionati violentemente.

Le obiezioni più comunemente mosse al carrello tricele sono: 1. L'assenza di spazio nella ruota; difficoltà di trovare lo spazio per il rientro nel muso dell'apparecchio, specie negli apparecchi ad ala bassa con fusoliera necessariamente alta.

Guerra e pace — Può essere interessante apprendere che la storia registra 3118 anni di guerra contro soltanto 290 anni di pace. Un professore rumeno ha calcolato inoltre che nel periodo di tempo dal 1500 a. C. al 1860 dell'era volgare, sono stati conclusi non meno di 8000 trattati di «eterna durata». Ogni trattato ha avuto dunque una vita non superiore, in media, ai due anni. L'umanità si lamenta oggi delle ingenti spese per gli armamenti ma, in relazione alle epoche ed ai mezzi a disposizione, si può affermare che è sempre stato così. Le guerre — informa l'Agenzia Centrale Europa — hanno richiesto in tutti i tempi enormi spese in danaro. Secondo un'antica cronaca, il comune di Sinop, in Asia Minore, commissionò nel 250 a. C. alla città di Rodi, centro dell'industria bellica d'allora, dei capelli di donna per un valore nientedimeno che di 15 milioni di lire nostre. I capelli di donna erano un prodotto ricercatissimo perché i tecnici di Rodi ne avevano sperimentato la grande resistenza nella fabbricazione delle corde per gli archi e le catapulte. Non si sa bene come i fornitori riuscissero a procurarsi tanto materiale chiamato. Evidentemente dovevano esistere speciali allevamenti di donne. Spese ingentissime erano pure sostenute per il rifornimento di palle di pietra e tali spese aumentavano man mano che aumentava il... calibro dei proiettili. Certe palle che dapprima pesavano 26 chilogrammi, in ultimo erano divenute tre volte più grosse e venivano lanciate persino a 600 metri da catapulte potentissime. L'idea di far le cose sempre più grandi è esistita in ogni tempo, salvo poi a ricominciare daccapo con una nuova scoperta. Così è stato anche per la polvere da sparo. Dopo le palle enormi lanciate con la catapulte, vennero i primi archibugi di piccolo calibro, ma ben presto ecco nuovamente i potenti cannoni. Uno di questi, costruiti nel XV secolo, si trova al Museo dell'Arsenale di Vienna; i suoi proiettili pesavano circa 5 quintali. Ma è ancora nulla in confronto al cannone che si fece costruire il Sultano Maometto II perché si era stufato del lungo assedio di Adrianopoli. Credeva di vincerlo a capo impiegando una bombarda di 4 metri di diametro. Non si è mai saputo a chi toccò la fortuna di ricevere sulla testa un simile zuccherino, né se quell'ordigno abbia mai sparato. E chissà se un giorno, quando tutti gli uomini avranno una macchinetta per volare legata alla cintola, non si dirà che noi esageravamo a costruire i quadrimotori? C'è da aspettarsi di tutto da questi benedetti poster, sempre tanto maligni con i loro antenati!



Un modello con motore a scoppio costruito dalla scuola di Reggio Emilia

POSTA Aerea

Il caporale — Grazie dei volanti saluti, Giuseppe Di Leo — Sta bene. Proverò. Anzi.

Gianfranco Busnelli, Schio — Non ti servirebbe a nulla, la dichiarazione che mi chiedi: tutt'al più farebbe ridere. Sarà invece utile se tu dirai che sei sempre stato, fin dalla più tenera età, un appassionato lettore di pubblicazioni aeronautiche e particolarmente di *L'Aquiline*. Potrai aggiungere, distrattamente, che potresti documentarlo...

Elio Maggi Tripoli — Prima di tutto: le idee sono veramente racchie. Se verrai a Roma ed io sarò in ufficio, sarò felice di vederti.

Bumbi — Mi dispiace che tu non voglia accettare il bel pseudonimo di *Timidella*. Non conosco l'indirizzo di *Aluceia Azzurra*. Quando me lo comunicherà te lo trasmetterò e tu stessa la preghiera di scrivermi. Sono sicuro che diventerete buone amiche. In quanto alla promessa, anzi alla sfida a proposito della costruzione di un modello volante, io preferisco aspettare, prima di dire la mia opinione. Se saranno rose...

Giovanni Palesa, Padova — Ti mando i miei più affettuosi auguri.

Incompro — Riproponimi lo pseudonimo al tuo ritorno dall'Inghilterra e comunicami il tuo indirizzo italiano. Spero che tu porti dal tuo viaggio qualche bella fotografia e delle nuove cognizioni tecniche. Il titolo del libro di Zalc è *Model aeronautics year Book*. Questo titolo è seguito dall'anno in cui il libro è stampato, poiché si tratta di una specie di annuario. Non sono riuscito a rintracciare l'articolo sulle ali battenti sull'*Ala d'Italia*. Forse si tratta dell'articolo comparso nel n. 16 delle *Vie dell'Aria*.

Ausonio Settimi, Milano — Se in una prossima lettera unirai al tuo riverito nome l'indirizzo, ti manderò delle copie per la propaganda.

Arturo Mengali, Livorno — Ti sbagli, caro amico, ti sbagli di grosso. La questione è che si tratta di un errore troppo diffuso: anche tu ci sei cascato...

«Qual'è l'aviatore che per primo ha at-

traversato l'Atlantico?». Nove su dieci interpellati vi risponderanno: «Lindbergh».

Eppure no, non è così. Il «Pazzo volante n. 1» che nel 1927 partì da Nuova York con un piccolo apparecchio da 220 cavalli ed arrivò vittorioso a Parigi, fu preceduto otto anni prima da un altro audace che compì la stessa impresa, seppure su un itinerario differente ed in condizioni infinitamente meno spettacolari e clamorose.

Giusto vent'anni fa di questi giorni, un aeroplano militare decollava da San Giovanni di Terranova e dopo sedici ore atterrava a Clifden, in Irlanda, a 3024 chilometri dal punto di partenza. Era un apparecchio «Vickers» residuo di guerra, bi-motore da 350 cavalli ciascuno. L'equipaggio era composto dal capitano T. Alcock e del ten. A. W. Brown. Il fatto non produsse in quel tempo grande rumore, fuori che nella stampa inglese. Il mondo era troppo occupato a seguire la liquidazione versagliata della grande guerra ed i conflitti sociali di quell'agitato periodo, perché avesse il tempo di ammirare una bella impresa dell'aviazione di pace. Il volo ebbe fasi difficilissime. Dopo appena un'ora di navigazione, si guastò l'apparecchio radio; dopo due ore, il tubo dello scappamento; alla decima ora una violenta tempesta fece scendere l'aeroplano a 500 metri sui flutti: infine, le ali si ricoprirono interamente di ghiaccio, ma per fortuna oramai la terra era vicina.

Che cosa mancò a rendere clamoroso questo volo? A differenza del volo di Lindbergh, che fu preceduto da ampie trattazioni giornalistiche e dal tragico tentativo del francese Nungesser e Coll, la transvolata di Alcock fu organizzata militarmente: le autorità permisero la prova a condizioni che l'atterraggio avvenisse al primo punto adatto e quindi mancò il fascino suggestivo di una meta importante e già determinata: Londra, Parigi o altra metropoli. Prendendo terra in una modesta località irlandese, gli aviatori avevano benzina ancora per altre tre ore. Guadagnarono però il milione stanziato dal «Daily Mail» ed ebbero delle onorificenze da Re Giorgio. Qualche mese dopo il capitano Alcock, volando da Londra a Pa-

rigi per presenziare ad una mostra aeronautica, periva in un incidente causato dalla nebbia. Il suo compagno, Sir A. W. Brown è vivente, e sette anni fa, nel 1932, ha partecipato al Raduno degli aviatori transatlantici indetto da S. E. Balbo in Roma.

Pirata 900. — Che razza di pirata sei, se a dispetto di tutti gli atlanti geografici, di tutte le mappe e di tutto quanto è stato fatto e scritto sulla forma di questo mon-daccio, mi metti la Tortue nel Pacifico e

LA PENNA AL SEGRETARIO

Gino Peruzzini, Roma. — Noi ti ringraziamo di averci avvisato dell'errore esistente circa il tuo nome, ma ti vorremmo pregare di trattarci, quando ci scrivi, un po' meno burocraticamente. Sì, amico mio: tu ci tratti proprio burocraticamente. Scrivi: «scaro zio», e poi invece di trattare zio Falcone e il sottoscritto con il simpatico e jolico «tu» (quozio!), ci dai del «voi», cerimonioso e burocratico; inoltre, peggio ancora, scrivi «v/ per indicare «vostro». Ma, ragazzo mio! Noi (io e zio Falcone) vi vogliamo bene, vi trattiamo proprio come di famiglia, soffriamo se avete il mal di pancia o un pedicello sul naso, e voi, poi, ci freddate con termini di questo genere! E non chiudere, un'altra volta, le lettere con un glaciale: «Vi prego accogliere i miei cordiali saluti!» A noi non ci devi pregare, per recapitarci i tuoi saluti: mandaceli quando vuoi, anche alle due di notte: saranno sempre accolti, e molto bene. Ti saluto, attendendo una tua meno fredda. (Con questo caldo, come diavolo fai?)

Carlo Valzechi, Lecce. — Tu affermi che, scrivendo a noi per la prima volta, ti senti commosso come se intraprendessi una grande impresa. Io spero che, dopo averci scritto, alla fine della lettera, voglia dire, tale strana sensazione sia sfumata, altrimenti devo pensare (vedi risposta a Gino Peruzzini) che nella mente degli aeronauti i nomi di zio Falcone e di Crivello rievocano immagini paurose di draghi fumanti dalle fauci tremendamente armate, o di banditi biechi con il volto tatuato o la pezza nera sull'occhiata sinistra. Perché, amico mio, un fremito dovrebbe serpeggiare per la tua anima dorsale, nell'accingerti a scrivere a noi?

la Sonda dell'Atlantico? La prima, celebre sede di celebri pirati, è situata nel Golfo del Messico; appartiene alle Antille. La Sonda è invece un arcipelago del Pacifico. Lo vedi che razza di confusioni fai? Forse è l'effetto della scassatura recente che ancora grava su di te. Fai sapere a quel tuo amico spezzino che nulla sappiamo di quel concorso, ma, non appena ne conosceremo le caratteristiche, ci affrettiamo a pubblicarle. In quanto a te, bada a seguire meglio, un'altra volta, i consigli di Giacchetta. Ti segnaliamo «Stratosfera» l'interessantissimo primo fascicolo della bella collana di divulgazione aeronautica «L'aviazione per tutti», lanciata dall'Editoriale in questi giorni. Salutami il gatto.

Mario S... — Quando ti entrerà in testa che le lettere le vogliamo firmate chiaramente con nome, cognome e indirizzo? Un'altra volta non ti risponderò, se non ti sarai attenuto a queste regole: per oggi. Ti informo che una nuova edizione de «Il costruttore di aeromobili» è in via di fabbricazione... Pazienza ancora un poco, aquilotto mio, e verrai contento.

ZIO FALCONE

Noi siamo vostri amici, attendiamo le vostre lettere per leggerle e rispondervi, e voi, o almeno tu e il Peruzzini suntuosamente, tremate di sospetto e di timore, soltanto noi pensare a noi due. Mi sono guardato allo specchio e non ho trovato, sul mio viso, niente che possa produrre spaventi notevoli. Zio Falcone, l'assicuro, è una persona d'aquino, e non vive che per voi, ed ha i disturbi di legato nei periodi di esame, perché pensa a voi, inagelati in melancolici e tardivi ritorsioni relativi a tanti lunghi pomeriggi trascorsi al cinema o, comunque, fuori di casa, lontano dal (famigliare) libro di testo. Zio Falcone, se fosse ministro dell'Educazione Nazionale, vi farebbe passare tutti senza esame: tale suo desiderio, del resto, ti sarà già stato reso noto da quella bella tavola inviata, a suo tempo, a tutti gli abbonati a «L'Aquiline» per ringraziarvi del rinnovo dell'abbonamento. Ma lasciamo questa mente e barbose considerazioni, forse dovute a speciali circostanze di ordine meteorologico dominanti attualmente la Città Eterna, e, con essa, il sottoscritto. Il quale sottoscritto, sotto il fuoco purtroppo poco efficace di quattro ventagli posti a tiro incrociato, si accinge ora, a rispondere alle tue moltissime domande. Tu credi che il «sesquiplano Birta» sia un velivolo a sei ali? Ah, ah, caro amico, il tuo sospetto accende nel mio animo una debole luce d'ilarità, subito offuscata dall'improvvisarsi terribile del sollone. Un velivolo a sei ali, caro il mio Carlo Valzechi, si chiamerebbe «esaplano», e non «sesquiplano». Come ti è venuto in mente una pasticcio simile? Sesquiplano, caro amico, sono chiamati quegli apparecchi che hanno l'ala inferiore lunga la metà di quella superiore. Capito? Il «G.E. 32», per esempio, era (dico era perché ormai sostituito, nei reparti da caccia, da tipi più moderni) un sesquiplano. Il servizio con l'America verrà effettuato quanto prima, non dubitare. Circa le altre domande, non ti posso rispondere, trattandosi di argomenti riservatissimi: dicendoti qualcosa su di essi, rischierei di finire davanti al plotone d'esecuzione, con molta angoscia di tutta l'aeronautica, la quale invece, forse assai presto, apprenderà la morte mia e di tutta la redazione a causa del calceio della troppa birra quotidianamente ingerita. Ma scusiamoci dal cervello semiliquefatto dal calore questi neri pensieri, e passiamo invece a

Pegaso, il mio caro amico di S. Miniato. Tu asserisci, caro il mio Pegaso, di avere fatto in S. Miniato una tale propaganda che ormai in quel luogo il nome mio è quello di zio Falcone sta al fianco di gente del tipo di G. Marconi, Leonardo, Machiavelli e Bärtali. Bene, amico Pegaso: io plaudo alla tua opera, e ti mando, in dono, il mio più alto complimento (metri 3972 sul l. m.). Quelle famosissime tavole ancora non te le posso mandare perché non in nostro possesso. Scrivimi di nuovo tra dieci giorni (anche undici) e vedrai che sarai soddisfatto largamente. Non dire che con noi c'è da fare la fine di Tantalo, perché ne dormi dal dolore. No: ne morrei dal dolore, volevo dire. Scusami, amico del più caro, ma la mia mente non resiste più. Per la qual cosa mi affretto a salutarti, per tracannare poi con calma un bel bicchierone di birra, alla quale affido il pronto ristabilimento delle mie facoltà mentali. Ah, dimenticavo la tua ultima domanda. Ecco la risposta: i titoli di studio per l'ammissione all'Accademia Aeronautica di Caserta vengono indicati di volta in volta nel bando di concorso. Non posso, perciò, dirti adesso nulla di sicuro.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

SPUTAFUOCO

gli inglesi hanno battezzato questo loro «caccia», la cui velocità raggiungerebbe, secondo loro, cifre astronomiche



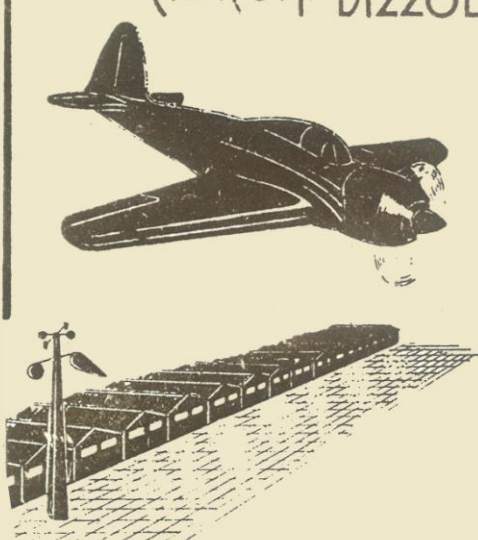
AERONAVTICA PREDAPPIO



Soc. anonima

SEDE e STABILIMENTO - PREDAPPIO

CAPRONI VIZZOLA /A.




Boro-Talco
Prodotto e fabbricato unicamente da **ROBERTS**

ACQUISTATE

AVVENTURE DEL CIELO

UN ROMANZO INTERO
RACCONTI - AVVENTURE
DI GUERRA AEREA
CRONACHE - ATTUALITÀ
GIUOCHI - VARIETÀ

E' uscito il numero 2 in vendita
in tutte le edicole al prezzo di Lire 2

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

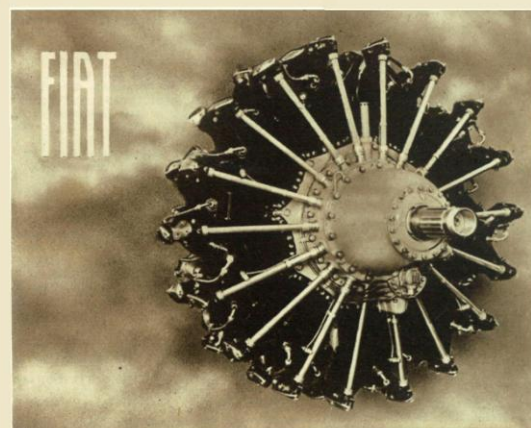
MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666
Modelli volanti, parti staccate, disegni,
motorini a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

S. I. A. I.

SOCIETÀ ITALIANA AEROPLANI IDROVOLANTI "SAVOIA MARCHETTI..



S. M. 75 - TRIMOTORE CIVILE PER 18-24 PASSEGGERI



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - **8 primati internazionali
di velocità per idrovolanti**

(Apparecchio «CANT. Z 509»)

Sui 2000 Km.

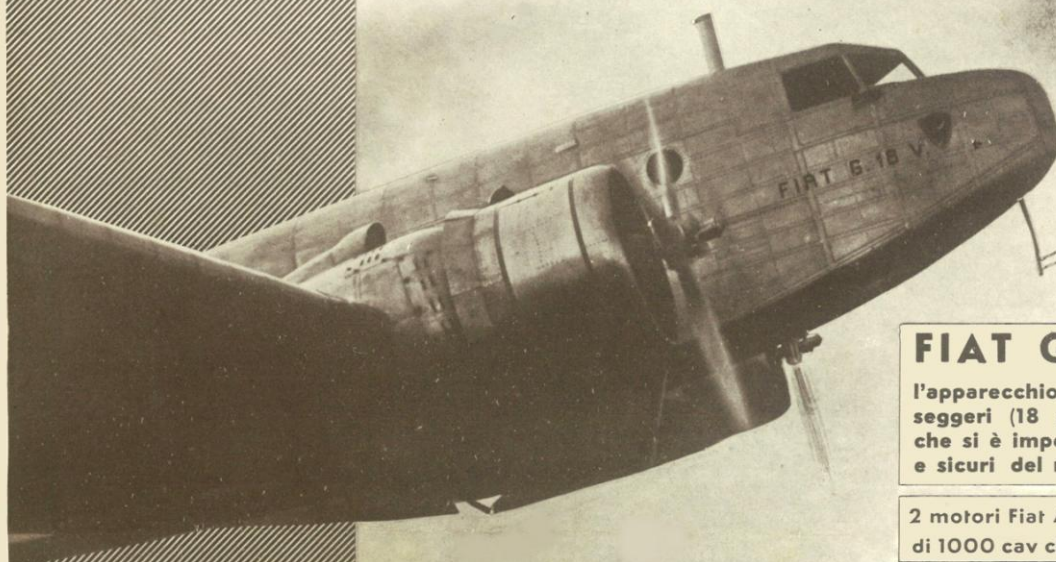
velocità media Km/ora 399,644

Sui 1000 Km.

velocità media Km/ora 403,424

AEROPLANI FIAT

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI



FIAT G 18 V

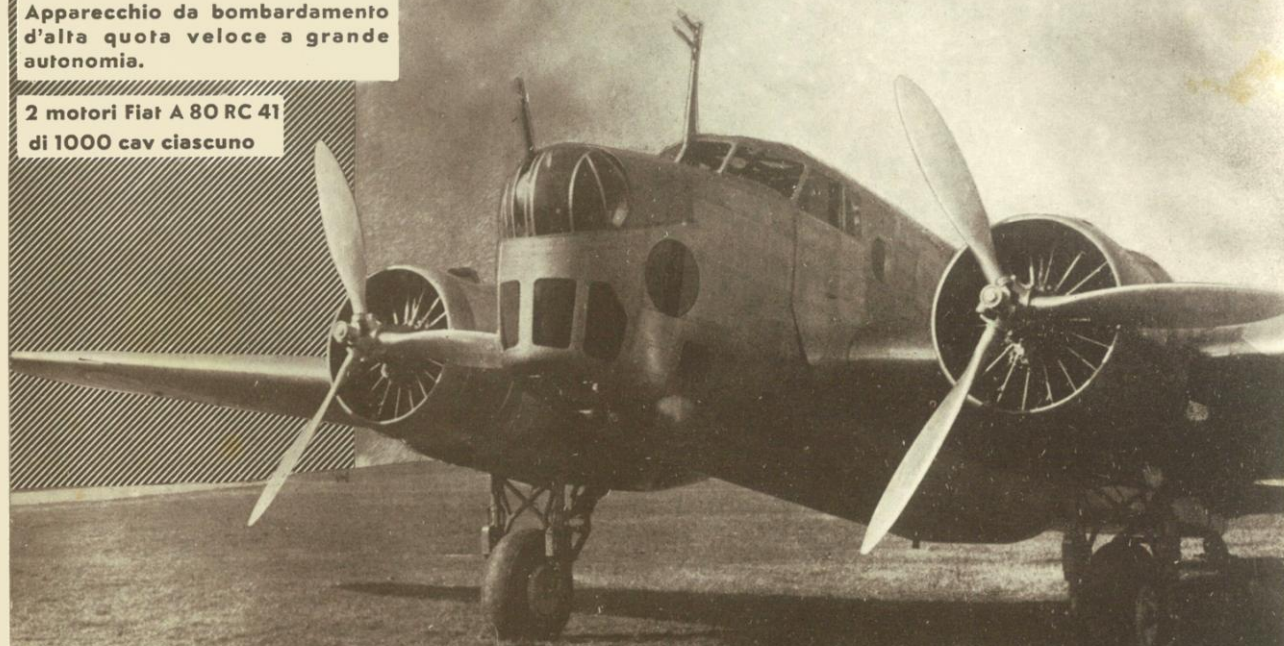
l'apparecchio per trasporto passeggeri (18 persone e bagagli), che si è imposto tra i più veloci e sicuri del mondo.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno

FIAT BR 20

Apparecchio da bombardamento d'alta quota veloce a grande autonomia.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno



S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - Corso Francia 366 - TORINO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

