



IL BRUCO ALLA BRUCA: - Da quando ha preso il brevetto sta sempre in tenuta di volo.

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 34

20 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 DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



## EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

*Pubblicazioni associate*

### LE VIE DELL'ARIA

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

### L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicimista 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.



La conferenza che qualche tempo fa ha tenuto a Nancy il professor Piccard sulle possibilità della navigazione stratosferica ci ha reso molto perplessi. Partendo dalle ultime conquiste di volo a grandi altezze con aeroplani a cabina stagna e muniti di motori a compressori multipli e lanciando la felice previsione che con il volo effettuato al di sopra dei 20.000 metri, data l'eccezionale rarefazione atmosferica e perciò la quasi nulla resistenza di avanzamento, si potranno presto raggiungere velocità tali da effettuare il viaggio Parigi-Nuova York in poche ore, egli è arrivato a parlare di voli interplanetari.

Confessiamo che fin da quando leggevamo da ragazzi quell'adorabile fantasia di Giulio Verne, nella quale ci si faceva prevedere la possibilità di un non troppo difficile viaggio dalla terra alla luna, questa idea di una transitabilità interplanetaria ci è parsa sempre piena di una sottile seduzione. Giulio Verne era partito da un concetto esatto, ma il calcolo lo aveva poi tradito. Per lanciare infatti quel suo proiettile che avrebbe dovuto raggiungere la luna, sarebbe stato necessario ottenere una velocità iniziale di undici chilometri al secondo e questa velocità non avrebbe potuta esser raggiunta che con un cannone lungo 600 chilometri! Piccard perciò, pur rendendo omaggio all'intuizione di quel suo sedentario predecessore, ha scartato questo mezzo dalle possibilità attuabili per un raggiungimento dei suoi scopi.

Tolta perciò di mezzo la possibilità di un razzo lanciato negli spazi interplanetari, ci sembrerebbe che ben poche risorse dovrebbero restarci per lo scioglimento dello splendido e difficile problema. Il professor Piccard però non è uomo da perdersi di animo. Le sue previsioni aeronautiche sono delle più ardite. Egli non ha retrocesso di fronte alla bravata di inoltrarsi in un campo dove la previsione scientifica sembra, a nostro parere, sconfinare nella magia. Egli ha seriamente esaminato il problema della disintegrazione della materia. Finora non avevamo sentito parlare di questo processo che a proposito di sedute spiritiche, durante le quali, affermano gli edotti della questione, si può assistere al seducente fenomeno di vedere apparire in una stanza, con porte e finestre ermeticamente chiuse, un oggetto proveniente dal di fuori e talvolta partito da considerevoli distanze. Questo fenomeno, spiegano sempre gli edotti di cui sopra, sembra esser dovuto appunto ad una disintegrazione della materia componente gli oggetti, la quale, per ragioni a noi tuttora ignote, acquisita in talune circostanze il potere di scomporsi e di reintegrarsi dietro stimoli egualmente ignoti.

Il professor Piccard non ha esitato a esaminare il suo problema aeronautico alla luce di una possibilità di realizzazione di questo misterioso processo. Secondo le sue previsioni, la materia disintegrata e trasformata in luce potrebbe permettere l'effettuazione di qualsiasi viaggio interplanetario. Il viaggio dalla Terra a Mercurio e ritorno richiederebbe la disintegrazione di 50 chili di piombo.

Questo sistema, secondo il professor Piccard, merita di essere studiato. Noi non osiamo pronunciarci in proposito. Gli spiriti che negano, fin dai biblici tempi, sono stati sempre funesti al bene degli uomini. E noi ci guardiamo bene dal levare la nostra timida voce per protestare contro un simile sogno abbagliante.

Ho trovato il manoscritto di un ignoto parigino della Francia pre-rivoluzionaria. L'uomo che ha scritto questi appunti notevoli e divertenti doveva vendere panni ed anticaglie in qualche sobborgo di Parigi nel 1783, perchè in molte pagine del manoscritto egli si lamenta del suo commercio irredentizio, sognando di potersi ritirare dal giro dei suoi affari per dedicarsi intieramente allo studio della viabilità del cielo. Questo ignoto e platonico aeronauta settecentesco dovette avere delle singolari emozioni in quell'anno 1783 così ricco di avventure aeree. Egli comincia infatti ad apprendere dalle gazzette che il 5 giugno due ignoti mercanti di carta di Anancy, i fratelli Giuseppe e Stefano Montgolfier, sono riusciti a lanciare una loro macchina negli spazi. E il 27 agosto dal Campo di Marte egli assiste personalmente all'innalzarsi nell'aria del globo di taffetà intonato di gomma del fisico Charles, ed il 19 settembre, stipato tra un pubblico di 130.000 persone, egli vede a Versailles il volo del pallone che Stefano Montgolfier lancia negli spazi alla presenza dei Sovrani.

Le emozioni di questo mercante di cianfrusaglie che sognava la conquista dei cieli dovevano essere della natura più raffinata. Egli assisteva alle prime invasioni di quel regno incontaminato e ne doveva fortemente godere. Doveva ridarsi degli avvisi che il 3 settembre il Governo diramava per il Regno, acciocché le popolazioni non si spaventassero di una luce oscura? ed aggiungeva « che lungi dall'essere fenomeni spaventevoli non sono che macchine composte sempre di taffetà o di leggera tela coperta di carta che cagionar non possono male di sorta ».

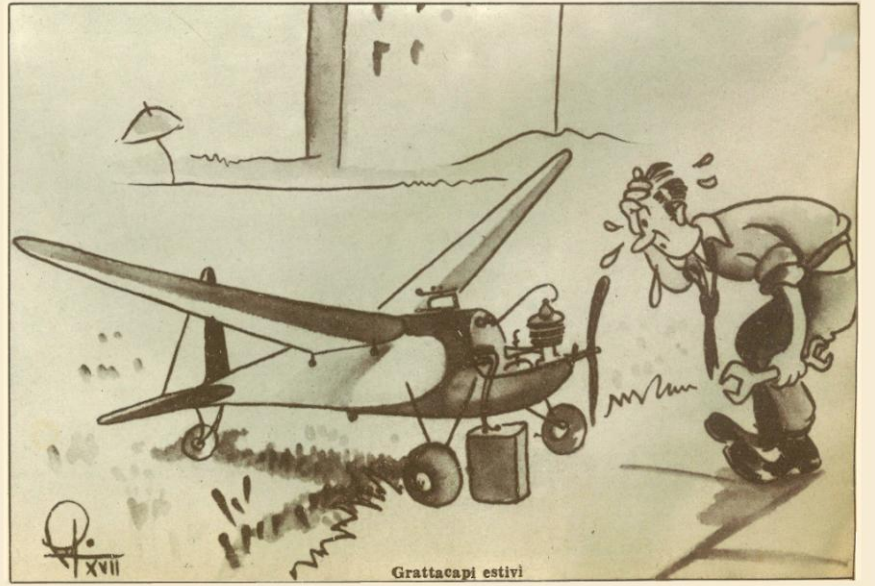
Certamente egli comprendeva la portata di quei tentativi che annotava con voluttà nel suo manoscritto.

Ma il 21 di ottobre il mercante ebbe la sua più grande emozione che descrive con abbondanza di particolari. Egli sapeva che il Re di Francia aveva negato il permesso ai suoi sudditi di avventurarsi a salire su quelle macchine fragili che tentavano i loro passi incerti nell'infinito, e che permetteva soltanto che due condannati a morte potessero cimentarsi nel pazzo esperimento. Il venditore di anticaglie pensa di offrirsi per la prova. Vive giorni di indecisione e di immaginarci eroismi, ha dei tentennamenti e degli slanci e finalmente, quando si risolve, apprende che due arditosi sono di già stati ammessi a scalare i cieli col nuovo apparecchio. Il 21 ottobre egli si reca di nuovo al Campo delle Muette. Vede salire sulla navicella dell'aerostato un professore di scienze ed un gentiluomo della Linguadoca. L'onore della Francia è salvo.

Tentano l'esperimento Pilâtre de Rogier, professore di scienze a Metz, ed il marchese d'Arlandes. Traverseranno i cieli di Parigi la nobiltà e la scienza. Il venditore di panni si rallegra. Dal piano delle Muette nobilmente si innalza la mongolfiera. Non è che un pallone di carta e di tela dipinta, piena di aria tenuta calda da un bracier. Il professor Rogier e il marchese d'Arlandes tengono vivo il fuoco gettando sempre nuova paglia nel bracier.

Il platonico aeronauta li vede navigare tranquilli nel cielo di Parigi.....

L'IMBONITORE



Grattacapi estivi

# METEOROLOGIA E AVIAZIONE

L'Aeronautica evidentemente è l'attività che più di ogni altra si deve interessare dei fenomeni meteorologici, potendo questi gravemente ostacolare la navigazione aerea e talvolta anche favorirla.

In ogni caso è indispensabile per lo aviatore conoscere le condizioni del tempo nella zona da sorvolare, e gli è utile sapere se tali condizioni permarranno stazionarie, miglioreranno o peggioreranno.

A fornire queste notizie provvede un'apposita organizzazione meteorologica, come ora diremo brevemente.

In tutte le Nazioni esiste un gran numero di stazioni di osservazione (sono distribuite nel territorio quanto più fittamente è possibile; in Europa ammontano a più di mille), le quali segnalano periodicamente, in ore prestabilite, le condizioni meteorologiche osservate nel momento.

I dati di osservazione vengono segnalati con determinate modalità, seguendo un certo ordine e in base ad un convenuto codice internazionale, in modo da rendere le segnalazioni stesse rapide e facilmente intelligibili da chi ha interesse a raccoglierle.

Le varie segnalazioni vengono opportunamente accentrate dalle stazioni più importanti a ciò preposte.

Per quanto riguarda l'Italia, il territorio è stato diviso in più regioni. In ogni regione esistono varie stazioni meteorologiche che trasmettono telegraficamente le loro osservazioni ad un'unica stazione centrale chiamata Centro radio - telegrafico - meteorico (R. T. M.). Questo R. T. M. provvede a trasmettere per radio (a «lanciare all'aria», come si dice normalmente) ogni mezz'ora, e in un determinato intervallo di tempo assegnato a ciascun Centro, i bollettini meteorologici delle località della regione.

Tali bollettini contengono i seguenti dati:

— la località cui si riferisce il bollettino;

— l'ora di osservazione;

— lo stato del tempo (sereno, nuvoloso, pioggia, neve, ecc.);

— la visibilità orizzontale (da 50 metri ad oltre 50 chilometri);

— la qualità di nubi e il grado di nebulosità totale espresso in decimi di cielo coperto (per es. cumuli 8/10);

— l'altezza delle nubi basse (fino a circa 2500 metri);

— il tipo delle nubi basse e medie (cumuli, nembi, ecc.);

— la direzione di provenienza del vento (N, NNE, ecc.) e il tipo (teso, a raffiche, ecc.);

— la forza del vento in chilometri ora;

— informazioni eventuali (stato del mare ecc.).

Insieme ai bollettini i Centri R.T.M. trasmettono anche normalmente gli avvisi agli aeronaviganti, contenenti notizie sullo stato di attraversabilità dei campi, sul funzionamento dei fari e radiolari, ecc.

Oltre ai bollettini periodici le stazioni meteorologiche trasmettono gli avvisi di variazione brusca del tempo quando si verificano improvvise variazioni delle condizioni di visibilità, di vento, precipitazioni, temporali, ecc.

Tutti gli aeroporti ricevono regolarmente i suddetti bollettini e quindi sono in grado di fornire al pilota, che si accinge a partire per un determinato viaggio, le notizie relative al tempo che fa nelle regioni da sorvolare.

Da parte sua il velivolo in volo, provvisto di radio, può anche direttamente ricevere i bollettini che vengono emessi durante la navigazione. In questo il velivolo è facilitato dalla conoscenza



preventiva delle ore precise di trasmissione dei bollettini stessi e della lunghezza d'onda impiegata dalle singole stazioni.

Per esempio, se un velivolo si trova in volo da Napoli verso Venezia nelle ore comprese tra le 8 e le 9, sa di poter ricevere alle ore 8.05 e alle ore 8.35 il bollettino di Venezia, alle ore 8.20 e alle ore 8.50 il bollettino di Roma, alle ore 8.25 e alle ore 8.55 il bollettino di Perugia, ecc.

Oltre al servizio delle informazioni correnti per la navigazione aerea, cui si è ora accennato, l'organizzazione meteorologica provvede ad un altro importante servizio: quello della *previsione del tempo*.

Anche tale servizio è basato sul funzionamento di una rete di numerosi posti di osservazione che raccolgono contemporaneamente, cioè nello stesso istante, in ore determinate, i dati meteorologici e li trasmettono ad appositi Centri provvisti di idonea attrezzatura per poter compilare in base ad essi le previsioni del tempo.

Questi dati meteorologici (dati sinottici) riguardano, oltre gli elementi già visti contenuti nei bollettini, la pressione barometrica, la temperatura, l'umidità, il vento in quota, ecc.

I dati sinottici ricevuti dai Centri sono riportati su carte geografiche in modo da avere con un colpo d'occhio la visione generale delle condizioni meteorologiche esistenti in un certo istante su una zona.

Particolare interesse rivestono le configurazioni isobariche, determinate dal tracciamento delle isobare, che sono le linee congiungenti i luoghi dove regna uguale pressione barometrica. Infatti è risultato che tali configurazioni e le loro trasformazioni sono direttamente collegate con lo stato del tempo.

Le configurazioni più importanti sono i cicloni (relativi a zone di bassa pressione) e gli anticicloni (relativi a zone di alta pressione).

Lo studio delle configurazioni isobariche per molti anni ha servito, quasi esclusivamente esso soltanto, di fondamento al servizio di previsione.

Recentemente però, con lo sviluppo ed il perfezionamento delle ricerche e dei mezzi d'indagine, altri elementi e altri metodi sono stati sfruttati, ad integrazione del precedente, per formulare con la maggiore possibile attendibilità le previsioni del tempo.

Poiché una teoria afferma che le perturbazioni meteorologiche si verificano nelle zone e nei momenti dello incontro di formazioni di aria aventi differenti caratteristiche fisiche (essenzialmente temperatura e umidità: masse d'aria calde e umide, masse d'aria fredda e asciutta, ecc.), un metodo di ricerca consiste nella esplorazione dell'aria in quota per poter conoscere o prevedere dove e quando stanno per determinarsi questi incontri, queste su-

perfici di discontinuità nell'atmosfera chiamate «fronti».

L'esplorazione dell'aria in quota si effettua con velivoli muniti di meteorografi, che sono strumenti misuratori e registratori della pressione, temperatura e umidità dell'aria.

Come si vede, qui è l'aviazione stessa che direttamente contribuisce alle ricerche per la previsione di quei fenomeni meteorologici la cui conoscenza è ad essa sommatamente utile, come si è detto all'inizio. (Si pensi per esempio alla grande importanza della conoscenza preventiva delle zone dove sono probabili le temute formazioni di ghiaccio).

L'esplorazione dell'aria in quota può anche essere effettuata mediante palloni sonda, (palloni che trasportano a notevole altezza i meteorografi, affidati nella discesa a paracadute), o meglio a radio sonde, (palloni analoghi ai precedenti ma provvisti anche di ingegnosi apparati radio trasmettenti che comunicano automaticamente i dati registrati).

L'esame degli elementi così conosciuti e lo studio delle situazioni bariche sono sufficienti al meteorologo per formulare la previsione delle condizioni del tempo che si verificheranno, nella zona interessata, entro le prossime 24 ore.

In Italia la *previsione generale* del tempo viene emessa dal Ministero dell'Aeronautica due volte al giorno e segnala la prevedibile tendenza generale delle condizioni meteorologiche nelle 24 ore successive.

Ci sono poi le *previsioni regionali*, emesse dai Centri Meteorologici Regionali cinque volte al giorno, che si riferiscono al tempo che farà nella regione stessa ed hanno una validità da 4 a 12 ore.

Sia la previsione generale che le previsioni regionali sono normalmente rese note anche al pubblico per mezzo di comunicazioni alla radio e con pubblicazioni sui giornali.

DOVIC

## CRONACA BREVE

LA SERA DEL 26 LUGLIO sono cominciati improvvisamente gli esercizi di difesa anti-aerea della capitale del Reich, che erano stati annunciati per la fine di luglio. L'esercitazione è cominciata con un «attacco» dall'est compiuto da aeroplani da bombardamento in picchiata. Per tutta la sua durata l'oscuramento della città è stato completo.

NELLA NOTTE del 9 al 10 agosto si svolgerà il più grande esercizio di difesa anti-aerea che sia stato mai organizzato in Inghilterra. Esso comprenderà Londra e 27 Contee, vale a dire la massima parte del territorio delle isole britanniche.

IL 27 LUGLIO il pilota francese Rossi, ha tentato su un aeroplano speciale «Amiot 370» di migliorare i primati di distanza in

circolo chiuso e di velocità su 10.000 km. (primati brillantemente conquistati dall'Italia il 30 luglio u. s. dal col. Tondi, cap. D'Agostino e maresciallo Vignoli). Il tentativo è miseramente fallito dopo 19 ore di volo. Il Rossi ha dovuto atterrare a Cagliari per un guasto al motore sinistro ed ha rinunciato a proseguire il tentativo.

UNA SQUADRIGLIA composta da sei donne: Maryse Bastié, Jacqueline Carsignol, Maryse Hils, Susanne Gousse, Elisabeth Lyon e Claire Roman, a bordo di tre «Simoun», effettuerà prossimamente un grande giro di propaganda francese in Oriente fino al centro dell'Africa.

MONSIGNOR ANTONIUCCI, arcivescovo e delegato apostolico del Canada, ha volato con un apparecchio del servizio regolare aereo da Ottawa a Edmonton; di qui egli ha iniziato, con un piccolo aeroplano privato, un giro di due mesi tra le missioni agli Obolati nel distretto di Mackenzie e sulle rive della Baia di Hudson.

IL PILOTA TEDESCO Hermann Hüg, con un «Messerschmitt 108 Taifun», ha stabilito un nuovo primato internazionale di altezza per apparecchi leggeri, raggiungendo i 9125 metri.

L'AEROCLOBE DI CEYLON ha ottenuto dal governo inglese un prestito di 100.000 sterline per la creazione di una riserva di volontari della Royal Air Force nell'isola. Attualmente esistono a Ceylon 21 piloti europei ed indigeni.

IL GOVERNO DEGLI STATI UNITI, a quanto affermano i giornali di Bogotà, intenderebbe costruire una base aerea a Urao, nella Colombia, a circa 300 miglia in linea d'aria dal Canale di Panama. Tale base apparterebbe alla Colombia, ma sarebbe a disposizione degli Stati Uniti allo scoppio di ostilità in cui fosse coinvolto il Canale di Panama. Altre basi sarebbero costruite all'Isola di Sanadres ed in quella di Providence, così da costituire, insieme a quella di Guantanamo, nell'Isola di Cuba, la prima linea di difesa del Canale dal lato dell'Atlantico.

ALLA FINE DI LUGLIO si sono svolte a Berlino delle grandi esercitazioni di difesa anti-aerea ed una prova di oscuramento totale dell'intera città.

LA LINEA AEREA POSTALE britannica attraverso il Nord Atlantico avrà inizio il 5 agosto dalla Gran Bretagna ed il 9 agosto dagli Stati Uniti. Alla linea saranno adibiti aeroplani del tipo «Empire», capaci di es- «Harrow». La linea sarà iniziata dal «Carento che verrà fatto da bombardieri del tipo sere riforniti di carburanti in volo, riforniti» e dall'aeronave gemella «Cabot».

E' PREVISTA PROSSIMA la creazione in Inghilterra di una compagnia cui sarà dato il nome di «British Overseas Airways Corporation» che dovrà risultare dalla fusione delle due attuali Compagnie «Imperial Airways» e «British Airways». La nuova Compagnia sarà sovvenzionata dallo Stato.

HITLER, nel pomeriggio del 6 luglio, ha compiuto il suo primo volo sul nuovo apparecchio quadrimotore «Focke Wulf», che è stato allestito, come già annunciammo, in modo da meritare il nome di «Cancelliere volante».

LA COMPAGNIA TEDESCA «Lufthansa» ha inaugurato il 10 luglio una nuova linea aerea Vienna-Fresburgo-Pietyan, che collega la capitale slovacca a Berlino e a tutta la rete aerea europea.

# MAMME DI AVIATORI

Da bambino, a scuola, ricordo il vecchio maestro che mi diceva: — Quando devi fare qualcosa, chiedi sempre alla tua coscienza: «Se lo sapessi la mamma, sarebbe contenta?». E con ciò il vecchio maestro santificava la volontà della mamma, che, come l'angelo custode, mi avrebbe seguito per tutta la vita, aiutandomi ed infondendomi coraggio nelle situazioni più difficili.

Quando volli divenire aviatore, interrogai a lungo la mia coscienza e finalmente un giorno ebbi la convinzione che la mamma, seppure con le lagrime agli occhi, sarebbe stata fiera di saperne aviatore ed allora iniziai questa vita ch'è la più bella.

Negli aeroporti, nei campi di volo, ho conosciuto tanti cari compagni, abbiamo passato ore felici e tristi assieme, condividendo le stesse gioie, gli stessi dolori in ogni cameretta ho sempre trovato il ritratto adorato della mamma, della giovane mamma o della vecchietta dai capelli bianchi e tutte hanno gli occhi sorridenti e tutte sembrano in muta e soddisfatta contemplazione del figlio più caro. Sante donne che pensano al figlio lontano, che quando spunta il sole vanno nei duomi delle città o nelle umili chiesette montane o di campagna per pregare la Madonna di Loreto perché assista il figlio durante il giorno, e vi ritornano la sera con una preghiera di ringraziamento perché il giorno è passato bene per il figlio che con un anelito di giovinezza a di ardimento si è avventurato lassù nel cielo.

Talvolta, quando si è in linea, attendendo il turno di volo, osservando casualmente la tuta, fra le pieghe di tela, fra la pelliccia, spunta una piccola immagine sacra di metallo: il più delle volte, il pilota rimane sorpreso, ma poi ricorda che da pochi giorni è stato a casa in licenza, ricorda che portò con sé la tuta di volo, ed allora un lampo di dolcezza passa nei suoi occhi, una lacrima vorrebbe fuggire dalle pupille e mentre le labbra tremano, il suo cuore va alla mamma che con mani delicate pose quella immagine sacra, quel simbolo di tutto il suo amore.

Son tutte uguali le mamme degli aviatori. Tante volte passando per qualche città, si va a trovare la mamma d'un caro compagno ed essa ci bacia, ci abbraccia. Ci chiede di lui con trepidazione e quando gli si dice che è un pilota, che è benvenuto da tutti, quei cari occhi si velano di lacrime di gioia e di orgoglio ed essa parla a lungo di lui, parla del suo ragazzo; ci racconta la storia di tutta la vita, ci racconta quando era bambino, quando mosse i primi passi e dalla sua boccuccia uscì il primo nome, il nome più caro: mamma. Ci fa vedere la sua cameretta, il tavolino dove tante volte studiò svogliatamente, i suoi libri, le sue fotografie. Quelle cose per lei, mamma, da quando il suo ragazzo ha intrapreso la vita dell'aviatore, sono diventate sacre e le guarda e le conserva con gelosa devozione.

In tutte le case ho visto una immagine sacra con un lumicino ad olio sempre acceso, che forse fu acceso per la prima volta il giorno in cui il figlio decollò, un lumicino che la mamma alimenta sempre, che rappresenta il suo immenso amore, quell'amore che intender non può chi non è madre.

E gli aviatori portano con sé lassù, portano, chiusa nel cuore, quale inseparabile viatico, l'immagine adorata della mamma, l'angelo custode che accompagna nei voli difficili il pilota e lo preserva dai pericoli. Chi vola lo sente sempre vicino quest'angelo, lo sente lassù, nell'immensità senza confini dove la solitudine potrebbe diven-

tere paurosa... Mentre gli risuonano negli orecchi, con il rombo del motore, le parole con le quali la mamma lo lasciò sull'uscio di casa quando partì: «Và, che Dio ti accompagni, sii buono e forte».

Dopo una giornata di voli estenuanti, laggiù, sul deserto malinconico ed inospitale, ci eravamo ritirati per riposare. Già stavo per addormentarmi, quando soffocati singhiozzi attirarono la mia attenzione. Mi avvicinai al letto del compagno, del compagno di volo che si ama come un fratello e gli chiesi quale fosse la causa del suo pianto, cercando di consolarlo.

— Non consolarmi — mi rispose con la voce rotta — son lacrime dolci queste, non son lacrime di dolore: lascia che te le goda tutte. Avevo sognato di essere ancora bambino e mi sembrava che la mamma venisse a rimbocarmi le lenzuola e venisse a darmi il bacio della buona notte. Mamma cara, so che ora pensa e prega per me...

Sembrerà strano, ma l'aviatore è immaginato sempre come un uomo rude, rotto a tutte le fatiche ed a tutte le emozioni; invece non è che un bambino, un bambino che sente il bisogno di tanto affetto, che sente il desiderio di essere buono, tanto buono: forse perché la sua anima si bagna nel mare della purezza celeste più assoluta.

La mamma, questo essere che le sofferenze rende sacro, questo essere che trasfonde la propria vita in un'altra che amerà più di se stessa, si trasfigura in martire santo quando dona la propria creatura per un'idea bella e sublime.

E' fatale, ogni impresa eroica vuole il tributo di sacrificio che la renda umana e sensibile, altrimenti l'idea trascenderebbe nel sovrumano, e là dove un combattente cade, ne sorgono mille a raccogliere il te-

soro consacrato dall'olocausto del caduto. Perché si ama il volo? Si continua a camminare su questa strada perché i Caduti ci hanno lasciato, quale retaggio, il Loro sacrificio eroico: perché là dove un compagno cade, si forma una pedana di lancio per altre mete lontane. E questo lo sanno le mamme che hanno i figli militanti nelle schiere del cielo; che donarono la loro creatura, che sono fiere del loro dolore, perché trovano conforto nell'amore dei compagni di fede del caduto che sono diventati tutti loro figli, nei quali si riflettono gli ideali che animarono l'esistenza del loro caro.

No, non solo chi vive nella grande famiglia aviatoria, ma anche tu, o uomo della strada, devi amare, venerare queste donne divine, queste donne che con la loro offerta tormentosa hanno generato il miracolo delle ali sante che sono la più grande conquista del genere umano, che sono la realizzazione del sogno millenario di Icaro.

Vorrei che in ogni città, in mezzo alla piazza più bella, sorgesse il monumento alla madre dell'aviatore: la vorrei bella come una Madonna: la vorrei con il viso pietoso e malinconico, illuminato da un tenue sorriso; la vorrei con il cuore fra le mani tese verso il cielo in orgogliosa offerta.

E vorrei che ogni passante si soffermasse davanti a questo monumento e si raccogliesse un istante con un mistico pensiero di amore e di riconoscenza: gli Spiriti dei nostri Martiri salterebbero!

LIBERO BIASINI



ESISTE LA RUSSIA?

In questi giorni in cui tanto si parla di alleanze democratiche con la Russia, di trattative segrete e di ingenerose militari, e di tante altre cose che trasportano il pensiero al misterioso paradiso dei sovietici del quale poco o niente la maggior parte delle persone conosce, sarà certamente interessante sapere che un illustre pubblicista americano ha scritto, al ritorno da una sua

lunga permanenza in questo regno del mistero, la sua opinione sulle forze che la Russia potrebbe mettere in campo nell'eventualità di un conflitto europeo nel quale venisse coinvolta. Si tratta di opinioni del tutto obbiettive, essendo lo scrittore, un tale Wollemborg, noto antifascista. (Se mai, perciò, avrebbe dovuto vedere le cose sotto un aspetto favorevole per i Sovietici). Esiste la Russia come elemento da doversi considerare con molta attenzione, in caso di una sua partecipazione ad un conflitto?, si domanda Wollemborg sull'«American Mercury», numero di agosto.

Nel suo studio lo scrittore si propone di risolvere un enigma che, secondo lui, stuzzica la curiosità delle Cancellerie di tutto il mondo, chiedendosi nel suo scritto quale sia la potenza militare sovietica. Parlando dell'aviazione di Stalin, Wollemborg afferma che la capacità tecnica dei Sovieti è poverissima in qualità e neppure adeguata in quantità, senza contare che le industrie militari sovietiche non sono attrezzate in maniera da sapere affrontare il bisogno di un'aviazione impegnata in operazioni di guerra. «Non è raro il caso che il sessanta per cento dell'intera produzione — dice lo scrittore — venga rifiutata alle autorità militari perché molto al disotto del livello qualitativo richiesto. Nell'industria aerea, in cui il Cremlino ha fatto sforzi erculei per mantenere la qualità, questa è scadenatissima». Indi afferma che, avendo fra l'altro ad importare un gran numero di motori per i suoi apparecchi, l'industria aviatoria sovietica non è in alcun modo capace di affrontare la produzione necessaria per sostituire le perdite, in caso di guerra. All'estero, l'esame crudo che della situazione all'interno del così detto paradiso sovietico di Wollemborg ha fatto sul affuso periodico americano, ha sollevato grande scalpore, e non si è mancato di commentarlo con parole che invitano i ministri degli esteri di molti Paesi che vogliono ad ogni costo un'alleanza militare con una Nazione che, probabilmente in caso di conflitto sarebbe più un peso che un aiuto, a pensarci bene prima di cadere nello sbaraglio certo.



Apparecchi di caccia del tipo «Aer Macchi C. 200» su un campo di aviazione italiano

# SANTOS DUMONT



La « Demoiselle »  
di Santos Dumont

In una pagina della preistoria della aviazione, si trova una specie di *pulce del cielo*, un piccolissimo monoplano fatto di canne di bambù e con le ali di seta, chiamato dal suo inventore, forse in omaggio alla graziosa linea, alla leggerezza quasi incredibile e alla elegante snellezza delle ali, « Demoiselle ».

I molti dollari e l'intelligenza sveglia e non comune dell'inventore brasiliano Santos Dumont gli permisero di accingersi con vera passione di studioso e di pioniere a numerose esperienze su vari problemi interessanti il volo umano. Dapprincipio risolve, e con successo, i suoi studi e i suoi mezzi finanziari al problema del più leggero dell'aria, problema che assillava l'umanità al principio di questo nostro secolo e seppe vincere il grande Premio Deutsch (de la Meurthe) per aver compiuto, il 19 ottobre 1901, il percorso St. Cloud-Tour Eiffel-St. Cloud con un pallone dirigibile di sua invenzione.

Fu questa la prima volta che un mezzo meccanico volante compiva delle sicure evoluzioni attorno alla torre Eiffel di Parigi.

Due anni dopo, e cioè nel 1903, giunse da Dayton la notizia strabiliante che i due fratelli Wright con un aeroplano di legno e tela, spinto da due eliche di lamiera metallica azionate da un motore di soli 16 CV., avevano percorso 260 metri di volo ad un'altezza variabile dal 3 ai 5 metri.

Il grande sogno che tormentava, da secoli, l'umanità era finalmente realizzato da due modesti meccanici americani.

La notizia sensazionale e senza precedenti sollevò una tempesta di polemiche giornalistiche e di critiche attorno ai due fratelli aviatori e richiamò subito l'attenzione vigilante degli studiosi del volo meccanico e nacque fra essi un forte desiderio di emulazione e la speranza di vittoria. Le speranze cullate dai più animosi sostenitori del trionfo del dirigibile, furono pian piano abbandonate per seguire la nuova idea che dava per sicura la vittoria del « più pesante dell'aria ».

Fra i primi ad abbandonare gli studi sul dirigibile fu appunto il ricco brasiliano, il quale nel 1906 si fece costruire uno strano apparecchio biplano a grandi cellule.

Era fornito di un motore Antoinette di 24 CV. e spinto da un'elica a grandi pale di alluminio. Dopo numerose prove, più o meno fortunate, pazienti esperienze condotte con tenace volontà, quella specie di grossa oca dal lungo collo proteso in avanti, riuscì a sollevarsi dal suolo il 12 novembre 1906 superando a volo la rispettabilissima distanza di 220 metri. Era questa finalmente una vittoria colta in Europa e che diede la sensazione sicura di un vero miracolo del genio dell'uomo. In tutto il mondo, specialmente in quello

degli increduli e degli scettici, si fece finalmente strada la convinzione che quello strano trabiccolo, con le sue fragilissime parti vitali, potesse veramente volare oltre le nuvole, nello spazio azzurro, non per opera diabolica ma semplicemente per volontà dell'uomo. Questo piccolo essere, di fronte all'Universo, finalmente violava il mistero dello spazio, strappando agli uccelli il segreto del volo.

Ai Wright, pochissimi avevano prestato fede, essendo la notizia giunta da troppo lontano, ma Santos Dumont aveva volato qui, da noi.

Nel 1909 l'inventore brasiliano volle tentare le grandi velocità, ma furono tanti gli incidenti, tante le disillusioni, che, sfiduciato, abbandonò i suoi studi e le sue interessantissime esperienze. Per poco tempo, però, perché appena fu annunciata la gara per il Premio Deutsch-Archdeacon di 50.000 franchi, Santos Dumont ritornò al suo campo di Bagatelle e riprende con più lena e fervore di studi la preparazione con nuovi progetti e disegni. Intanto altri pionieri avevano seguito il suo esempio e tentavano con buoni risultati le vie dell'aria e fra questi Blériot, Farman, Voisin, Esnault-Pelterie, Delagrè.

Con quella pronta genialità e con la profonda conoscenza di quei principi, da lui ormai lungamente sperimentati, Santos Dumont studiò, disegnò e fece costruire un apparecchio piccolissimo, una vera *pulce del cielo* alla quale volle dare, come abbiamo detto sopra, il grazioso nome di « Demoiselle ». Misurava un'apertura di ali di m. 5, aveva un motore Duthelle e Chalmers a due cilindri orizzontali e contrapposti con raffreddamento ad aria e sviluppava una forza di 18-20 CV., pesando appena 22 chilogrammi. L'elica metallica, leggerissima, a due pale, aveva un diametro di metri 1,35 con un passo di metri 1,05. Il carrello di atterraggio, semplicissimo, era composto di tre ruote leggere fra le quali, disposto molto in basso, a pochi centimetri da terra, era il sedile del pilota formato da una larga e robusta striscia di tela. Il « Demoiselle », compreso il pilota (il piccolo e smilzo Santos Dumont) pesava appena 106 chilogrammi, un vero prodigio di leggerezza! Si iniziarono le prove di volo nel novembre 1907 a Bagatelle e furono compiuti dei percorsi di 200 metri e fino a 400 ad una altezza superiore ai 30 metri; dopo di che Santos Dumont si trasferì al campo di Issy-les-Moulineaux per tenta-

re finalmente la prova, ma non riuscì, del Premio Deutsch-Archdeacon che fu vinto invece, più tardi, dall'aviatore francese Farman.

Santos Dumont non si perdé d'animo per questa sfortunata vicenda, ma continuò i suoi studi con tranquillità, non più pressato dalla febbre della gara e riuscì ad ottenere, con la sua « Motocicletta aerea », dei voli di 5 chilometri alla velocità di 80 orari.

Fece chissà sulla stampa parigina lo scherzo da lui fatto ad un amico che lo aveva invitato a pranzo in una sua villa lontana da Bagatelle. Santos Dumont spiccò il volo con il suo piccolo monoplano ed atterrò felicemente in uno dei larghi viali, mentre l'amico e la sua famiglia restavano stupefatti nel veder giungere dal cielo il loro gradito ospite.

Dopo qualche mese dalla famosa gara, Santos Dumont volle prendersi una rivincita sul suo rivale Farman vincendogli una scommessa.

I giornali dell'epoca riportarono il fatto col seguente articolo:

## Il più piccolo aeroplano del mondo

« Santos Dumont, il celebre aviatore brasiliano, ha compiuto un'azione veramente straordinaria. Col suo piccolo monoplano « Demoiselle » egli ha volato da Saint-Cyr fino a Buc percorrendo così la distanza di 8 chilometri al disopra dei campi in 5 minuti. Questo primato è stato battuto in seguito

ad una sfida che egli aveva fatta col celebre aviatore Farman, il quale sosteneva che non era possibile percorrere una distanza tanto grande con un aeroplano così minuscolo. L'aviatore brasiliano accettò e vinse la sfida. Il saggio non poteva riuscire più brillante. Una automobile, infatti, avrebbe impiegato non meno di venti minuti. L'aeroplano, così piccolo, verrà a costare cinquemila lire compreso il motore. Inoltre chiunque avrà il diritto di costruirne uno senza che Santos Dumont ricorra al brevetto. Uno dei suoi principali pregi è la sua minuscolità, la quale renderà possibile di collocarlo in qualsiasi garage di automobili ».

Nelle Gare Aviatriche di Verona, che ebbero luogo nelle giornate dal 22 al 29 maggio 1910 un monoplano « Demoiselle », pilotato dall'aviatore Audemars, vinse dei premi fra i quali quello del giro più veloce del circuito chiuso in 2'24" e 1 quinto.

G. SEGANTI

## CRONACA BREVE

IL 25 LUGLIO, giorno commemorativo dell'impresa di Blériot, è stato firmato un contratto preliminare relativo ad un accordo angio-francese per la gestione della linea aerea Londra-Parigi. L'« Air France » e le società inglesi che fanno parte della « British Overseas Airways » eserciteranno in comune detto servizio. Sono previste 20 partenze al giorno in ciascun senso, d'estate, e 14 partenze durante l'inverno.

L'« IMPERIAL AIRWAYS » sarà costretta, prima di cedere i suoi affari alla « British Overseas Airways », a comprare aeroplani americani? Si sa che questa società ha dovuto rinviare l'inaugurazione di varie linee importanti — tra le quali quella delle Indie Occidentali — per mancanza di materiale. Il Ministero delle Colonie insisterebbe perché alla predetta società inglese venga concessa dal Tesoro l'autorizzazione all'acquisto di apparecchi americani.

SI DICE che il Dipartimento americano della Guerra abbia fatto consegnare alla « Wright Aeronautical Corp. » la somma di 50.000 dollari per fabbricare un motore da aviazione sperimentale di 42 (quarantadue) cilindri. Ma tanto le autorità militari che la Casa conservano il silenzio più assoluto in proposito e non si sa nemmeno se questo motore sarà raffreddato a liquido o ad aria.

SI APPRENDE improvvisamente una modifica al servizio nord-atlantico della « Pan American Airways »: dal 1° agosto, sull'itinerario medio delle Azzorre, Lisbona sostituirà Marsiglia come capolinea europeo della « P. A. A. ». Gli idrovoltanti « Clipper » partiranno ogni sabato da Lisbona ed ogni lunedì da Southampton. Arrivo a New York all'indomani.

IL 22 LUGLIO, il territorio situato al nord-ovest di Wittenberg (Sassonia), che circonda gli stabilimenti industriali di Reinsdorf, è stato dichiarato zona proibita al sorvolo.

SI OREDEVA che la costruzione dei dirigibili fosse stata abbandonata dagli Stati Uniti. Invece il 13 luglio improvvisamente il Presidente Roosevelt ha chiesto al Congresso lo stanziamento di 300.000 dollari per l'inizio dei lavori di fabbricazione di un nuovo dirigibile destinato alla Marina, il cui costo è preventivato in 2 milioni di dollari.



# ALLI ARMATE

## ai confini d'Italia



...il « draken » è distrutto...

PARTE QUARTA

### I « cacciatori »

IV.

#### Un signore del cielo

(Continuazione dal numero precedente)

III - Il cacciatore di Austriaci. — Nel luglio 1916 l'aquila, ora veramente potentemente aquila, è al fronte, con una squadriglia di *Bebé*.

Ma le sue lunghe crociere nel cielo non approdano a nulla. L'aviazione nemica si è spostata verso il nord in previsione della offensiva di Gorizia.

L'aquila, impaziente, chiede di essere inviata in zona d'operazioni, dove farà caldo, ed è accontentata. È a Cascina Farelo, presso Grado, ma anche lì la preda gli si sottrae. Il nero-crociato che incontra gli scappano buttandosi a picco, e non si lasciano « beccare ». Qualcuno, forse, col piombo nelle ali è stato abbattuto sul serio, ma per il « cacciatore » il non aver visto la fiamma distruggitrice o la macchina sabbattentesi in frantumi è motivo di rabbia.

Ma le vittorie verranno. E la prima sarà contro uno di quei goffi abitatori dell'aria che si dondolano, indiscreti, alla estremità di un cavo: un *draken*.

Picco, che era stato in Francia e che seguiva attentamente i progressi dell'aviazione, ha insistito perché gli venissero forniti i razzi incendiari già in uso sul fronte anglo-francese.

I razzi non vengono. Am lo loro posto arriva a Cascina Farelo una commissione di piloti francesi incaricati di istruire i colleghi italiani sull'uso dei razzi e sulle caratteristiche della caccia al *draken*. Picco, che si vede in tal modo defraudato della priorità della sua concezione, ed inoltre nota che sul fronte italiano non saranno gli Italiani ad iniziare la nuova battaglia contro quella strana selvaggina, va su tutte le furie.

Tempesta, e viene a conoscenza del fatto che i suoi razzi sono venuti dalla Francia, ma non rimasta ad una squadriglia *Ferman*. In tutta fretta manda a prelevarli, li adatta al suo *Bebé* e decide di provarli al più presto.

Il tempo è pessimo, ed ha costretto i piloti francesi, i « professori », a limitare le loro lezioni a semplici esposizioni teoriche. Picco si fa che a Santa Caterina vi è un vecchio *draken* gonfiato per esperimenti, e risolve di provare su di esso.

In mezzo a formidabili raffiche di pioggia parte, vola verso la località dove sa trovarsi il *draken*, lo intravede fra uno scroscio di acqua e fango, si abbassa, lo sfiora, gli lancia contro i razzi.

Una vampata formidabile, che si risolve in una voluta pesante di fumo nero e denso,

lascia il grigio triste e chiuso della giornata piovosa: il *draken* è distrutto.

Picco ritorna contento a Cascina Farelo. Lo attendono parecchi giorni di arresti inviati telefonicamente da Santa Caterina, dove per poco non succedeva un gravissimo guaio essendovi, attorno al *draken* così improvvisamente abbattuto, uomini e materiali, fra i quali bombole di idrogeno.

Ma non importa; l'esperimento è riuscito! Il 18 ottobre il tempo si rimette, e subito gli Austriaci ne approfittano per innalzare dietro l'Hermeda alcuni *draken*.

Gli ufficiali francesi, i « professori », decidono di passare dalla teoria alla pratica e si avviano verso Cascina Farelo.

Una sorpresa li attende. Nel cielo sono già tre « cacciatori ». Sono Picco, Savio, Ranza. I primi due hanno montato sul loro *Bebé* i razzi; il terzo è di scorta e protezione.

Mentre i « professori » giungono al campo, Picco e Savio, dall'altezza vertiginosa alla quale si sono tenuti, precipitano con una picchiata formidabile su uno dei *draken*, « ripigliano » a pochi metri e lanciano i razzi. Quelli di Savio non partono.

Innanzi alla forma del *Bebé* di Picco la enorme massa grigia del pallone si fora, si apre, sboccia in una fiamma rossastra, si arrotonda in volute formidabili di fumo pesante, si sfioeca in larghi rottami nerastri nella atmosfera arroventata e precipita pesantemente.

È finito. Quando i « cacciatori » pianano sul campo sono ricevuti dai « professori » stupiti, forse un tantino irritati da quel successo così nettamente indipendente dalle loro istruzioni, ma che cavallerescamente riconoscono il merito e si congratulano col mirabile vincitore.

E la vittoria è notevole in quanto quello è il primo *draken* austriaco abbattuto sulla fronte italiana dall'inizio delle ostilità.

Il « cacciatore » vuol provare anche le emozioni delle battute alla selvaggina animata, alla selvaggina che sfugge, contrattacca, si difende, ma la sorte gli è avversa.

Molti scontri, ma nessuna vittima. Ed i quelli che combatte spesso gli fanno sfiorare la morte.

Un esempio: il 16 febbraio 1917, sul Vipacco, avvista un apparecchio austriaco da ricognizione. Naturalmente lo attacca.

Con rapida manovra gli si mette in coda, ed impennando il suo apparecchio gli lancia contro una raffica di pallottole.

La scarica non colpisce perché l'Austriaco s'è sbandato con premura.

Picco, furibondo, pur di finirlo, decide di tentare la manovra più arrischiata: l'attacco di fronte.

Si tuffa e fa le viste di allontanarsi. L'Austriaco accenna ad inseguirlo, e d'un tratto, quando il cacciatore fa dietro-front, si trovano lanciati uno contro l'altro con tutta la velocità degli apparecchi.

I piloti guidano freddamente le due macchine l'una contro l'altra. Basterebbe un tremolio, una lievissima contrazione dei nervi nel momento culminante, perché il cozzo, e così esso la tremenda caduta, avvenissero. Ma le macchine sono saldamente dominate da cuori che non tremano, e si precipitano incontro, divorando lo spazio con tremenda velocità.

Quando solo pochi metri li separano, la mitragliatrice di Picco parla. La raffica si sgancia nell'aria ed investe l'Austriaco.

Poi il *Bebé* s'impenna, e supera il nemico. Proprio nell'istante in cui il « cacciatore » tricolore passa sulla testa dell'osservatore nemico, questi gli lancia contro una sventagliata di pallottole che colpisce in pieno.

Picco sente tutto intorno a sé lo schianto del materiale colpito, vede saltare in pezzi davanti ai suoi occhi il congegno di mira, sbrecciarsi la mitragliatrice colpita, e nota uno spruzzo di benzina che salta fuori da un buco apertosi nel serbatoio. I colpi lo hanno sfiorato, e per poco non è stato trapassato dalle pallottole.

Ad ogni modo è finita. Rapidamente leva il contatto, vira verso le linee italiane ed inizia il volo librato.

L'Austriaco non insegue. Lo insegue Picco con una serie di epiteti e di auguri non esattamente cattolici...

La promozione al grado di maggiore, che lo porta al comando del X Gruppo Aeroplani crea nuove difficoltà al « cacciatore ». I superiori non lo vorrebbero vedere più in cielo, solitario inseguitore di Austriaci, ma vorrebbero costringerlo, in terra, a perdersi fra la burocrazia del suo comando.

Picco rifiuta, lotta ostinatamente contro l'incomprensione di quelli che non si rendono conto del suo entusiasmo, del suo amore per quelle piccole veloci macchine che gli fanno dominare il cielo, e chiede insistentemente d'esser lasciato libero di « cacciare », d'esser dotato di uno *Spad* come tutti gli altri « cacciatori » italiani.

Comandi si danno, ma solo su un punto: sul permesso di « cacciare » gli Austriaci. Lo *Spad* no: Picco dovrà adoperare il suo vecchio *Bebé*, ormai superato ed inadatto.

Si dice comunemente « fatta la legge, trovato l'inganno »; ed a Picco, comandante di Gruppo, non poteva essere difficile trovare il modo di procurarsi uno *Spad*.

La mattina del 20 maggio sale difatti sull'apparecchio di uno dei propri piloti e si dilegua nello spazio.

Ed è la mattina del miracolo, quella. Baracca, in solo pochi minuti prima delle nove, si porta ad incrociare fra Gorizia e Pavia, tratto frequentemente battuto dai velivoli austriaci, ed incrociando tiene d'occhio il cielo ed il terreno, dove gli osservatori segnalano ai peritattori del cielo le novità.

Il Comandante l'osservatore di Pavia segnala un austriaco verso Monte Kuk.

Lo *Spad* vira in tutta fretta, ed a pieno motore balza verso il punto segnalato. Avvicinandosi velocemente comincia a scorgere qualche cosa nel cielo. Accorre: è una battuta.

Un *Brandeburgo*, velivolo da ricognizione austriaco, è stato attaccato da uno *Spad*, uno *Spad* con un teschio nero su la carlinga, che vuol dire Ruffo di Calabria; ma a sua volta questi è stato assalito da un « cacciatore » dalle croci nere.

Picco si getta nella mischia, e poiché Ruffo si è rivoltato con impeto contro il « cacciatore » austriaco, egli corre addosso al *Brandeburgo*.

Il pesante velivolo dalle immense croci nere sulle ali cerca di sfuggire, ma Picco non è dello stesso parere. Con rapida manovra gli si mette in coda e spara.

Una, due, tre raffiche. L'osservatore austriaco risponde al fuoco, e pilota vede nettamente i lampi dell'arma, e sente fischiare le pallottole. Dal canto suo il Picco cerca di sfiorare dalla coda lo *Spad*, ma non vi riesce, e solo, con le frequenti picchiate, ottiene di perdere quota rapidamente.

Lo *Spad* è impiccabile. Picco, l'occhio incollato al collimatore, insegue accanito, e spara, spara, spara.

A bordo del *Brandeburgo* le cartucce si esauriscono, e l'osservatore non ha più nient'altro da fare che attendere l'orribile morte. Il « cacciatore » italiano vede distintamente l'espressione terrificata del suo volto.

Un'altra raffica, fitta, furibonda.

Una sottile lingua di fumo bianco sprizza dal boccaglio della carlinga, si allunga, si incornicia di fumo nero, s'allarga, diventa fiamma.

Il rogo spaventoso si è acceso nel cielo. L'Austriaco precipita verso Bitez.

Il « cacciatore » è dietro, esultante, ma mentre è intento a seguire la caduta dell'avversario, sente una raffica di pallottole stridergli vicino.

S'impenna, esegue un difficile voltafaccia, e si vede venir contro un « caccia » austriaco. Con la mitragliatrice scarica non può sostenere lo scontro, e cerca di sfuggire all'assalto manovrando disperatamente.

L'Austriaco incalza, furioso.

La fiammata si fa brusca.

Ma nel cielo profila una sagoma amica: un « caccia » italiano, con sulla carlinga dipinto un cavallo nero rampante, arriva a disimpegnare il compagno.

Picco è libero. Scivola rapido per l'aria, verso il campo, ed al nemico, a sua volta sorpreso, urla: — Te la sbrigherai con Baracca, ora! —

L'aquila ha imparato ad adoperare l'artigiano, e non trascura più nessuna occasione per assalire ed abbattere la preda segnata dalle croci nere.

Il 28 maggio, dietro segnalazione di un osservatore a terra, si mette in caccia ed insegue un apparecchio da ricognizione. Poiché questo è a quota superiore, lo perde di vista nel salire, ma lo ritrova sul Sabotino, a 3.500 metri.

Senza altro lo assale. Serrando da presso come è suo costume, spara senza economia irrorando di pallottole l'Austriaco. L'osservatore nemico risponde, ma dopo alcune scariche, colpito, si abbatte sull'orlo della fuociera, innato.

Il pilota tenta sa'varsì con picchiate formidabili, discese fulminee e continue, ma il « cacciatore » non cede e, impietabile, insegue e spara, insegue e spara...

Ben presto la terribile fiamma divoratrice appare a bordo. Basta.

Lo *Spad* risale.

L'Austriaco è laggiù, dietro il San Marco, trasformato in un mucchio di rottami fumanti.

Il 3 giugno un brivido.

Incominciata al mattino la crociera, scopre in distanza un *Albatros*. Rapidamente si dirige alla sua volta, con la fulmineità e precisione di manovra che lo caratterizzano, gli si mette in coda ed apre il fuoco.

Al primo colpo la mitragliatrice s'inceppa. Picco si tuffa precipitosamente, si allarga nel cielo, e ricarica in fretta l'arma.

L'inconveniente è eliminato. L'*Albatros* non è molto distante.

Picco ripete la manovra e per la seconda volta ha tanta fortuna da mettersi in coda all'Austriaco.

L'*Albatros* è nel campo di mira. Il « cacciatore », con l'occhio sul collimatore, si avvicina sempre più e, seguendo la sua abitudine di sparare solo a pochissimi metri di distanza, sta per aprire il fuoco, allorché vede il nemico, evidentemente disperato e deciso a tutto, impennarsi prodigiosamente.

Esorrattato, per lo spazio di pochi secondi Picco segue con lo sguardo la manovra dell'Austriaco che esegue la gran volta, che sta per compiere il giro su sé stesso, che sta per colpire, investire, distruggerlo in un urto ed un abbraccio mostruosi.

Non c'è modo di sottrarsi al terribile scontro. Virare è impossibile, impennarsi o picchiare inutile.

Picco ha la precisa sensazione della fine. Tuttavia la sua freddezza non gli viene meno.

Toglie il contatto al motore e dà una ferrea strappata alla cloche. Lo *Spad*, fortemente inclinato in su e privo dello sforzo di trazione dell'elica, scivola indietro.

Picco rischia di avvitarsi, ma s'è sottratto alla traiettoria dell'Austriaco che gli passa a pochi centimetri di distanza.

In quell'attimo la mitragliatrice dello *Spad* urla la sua canzone di morte.

E la fiamma divoratrice è a bordo dell'*Albatros*.

Nel giugno, mentre nel Trentino si scatena la terribile offensiva austriaca, Picco si batte contro l'Ortigara munizionissimo e costare tanto sangue all'Italia. Picco, con le squadriglie 70.a, 78.a, 79.a, 81.a, mette insieme una terribile armata alata che domina il cielo e folgora il nemico.

Ciò gli fa meritare la Croce dell'Ordine Militare di Savoia.

Ritornato il X Gruppo a Santa Caterina una stessa mattina, 29 giugno 1917, una fulminea vittoria è arrivata dal « cacciatore » instancabile alla lunga serie delle precedenti.

Incrocia a 4600 metri, tenendosi ad alta quota per poter piombare sul nemico ed affrontarlo in posizione vantaggiosa, quando scorge poco sotto di sé quattro altri nero-crociati.

Sono quattro *Albatros* che da Ternova si dirigono verso Gorizia.

Picco immediatamente punta su di essi, e prendendo di mira l'ultimo, lo attacca. La sua manovra è, come sempre, precisa e fulminea. Le scariche, eseguite a brevissima distanza, colgono in pieno.

L'*Albatros* sbanda, appunta il muso al suolo e precipita.

Picco picchia ed insegue, sempre sparando, il ferito.

La discesa vertiginosa li ha portati ad 800 metri, quando il « cacciatore » è a sua volta assalito. Una ventata di pallottole passa ruggendo attorno a lui e sferza le strutture del suo apparecchio.

Lasciando perdere l'*Albatros* precipitante, Picco s'impenna bruscamente, si sbanda e vede, inquadrato fra i montanti e le crociere del suo biplano, un Austriaco che lo insegue accanito.

Lo *Spad* è più agile e Picco è più scaltro e agguerrito dell'Austriaco. Con una rapida manovra ciruisce l'avversario, gli si mette in coda e lo mitraglia.

Bastano due scariche. Il nero crocione dipinto sulla coda del nemico si solleva verso il cielo, e l'apparecchio precipita. Le roccie del Vipacco lo accolgono.

Giù, nelle trincee langose, i fanti applaudono freneticamente al dominatore del cielo che s'allontana, piroettando nell'azzurro....

E le vittorie si accumulano.

Il 2 agosto 1917, combatte il suo più straordinario duello nel cielo di Tomino. La sirena d'allarme che suona al campo lo decide a balzare nel cielo. Si dirige verso il Monte Corada donde è venuto l'allarme e vede i segnali che indicano la presenza di aerei nemici in direzione di Tomino.

(Continua)

A. SILVESTRI

# nel mondo del volo silenzioso

## il TUTT'ALA

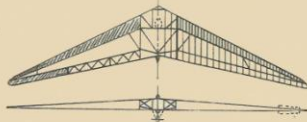
In un recente manuale aeronautico americano, il tutt'ala, o senza-coda, viene definito come un velivolo che ha le superfici deportanti di coda direttamente applicate all'ala. Definizione impertinente e irrispettosa, se vogliamo, che forse mette in troppo sfavorevole luce una forma aerodinamica destinata ancora a svilupparsi, ma non per questo inesatta. La necessità di provvedere ad annullare il momento picchiante delle superfici portanti curve con superfici deportanti opportunamente disposte, implica una limitazione delle qualità sostentatrici del profilo medio, che va certamente a svantaggio della portanza totale. E' questo appunto il problema fondamentale del tutt'ala.

La natura, nel fornirci il modello di quasi tutte le nostre pretese creazioni, ha indifferentemente generato volatili caudati e senza coda. Il rondone, in volo normale di crociera, chiude la coda in un'appendice appuntita senza sensibile effetto portante. Il piccione invece, in ogni assetto di volo, usa evidentemente in modo efficace le sue superfici caudali. Si può dire, però, che in quasi tutti gli uccelli la coda, a superficie eminentemente variabile, viene utilizzata specialmente negli assetti cabrati e nascosta nel volo veloce. La sua importanza è molto diversa da quella delle superfici stabilizzanti nei nostri velivoli a struttura rigida.

L'opportunità di studiare il tutt'ala è stata variamente discussa anche negli ultimi anni. Dei tre schemi fondamentali di velivolo, quello normale, la anitra e il tutt'ala, il primo porta con sé, nelle versioni correnti, la necessità di una superficie deportante, cioè di un considerevole aggravio di peso, o diminuzione del carico utile, all'estremità di un trave posteriore. Più lungo è il trave, maggiore è evidentemente la stabilità e minore l'onere imposto. Il secondo schema, l'anitra, non comporta evidentemente superfici deportanti. E' quasi incredibile, perciò, che esso, economicamente vantaggioso, sia aerodinamicamente, sia strutturalmente, sia stato finora poco diffuso. La spiegazione di questa trascuratezza è in gran parte certamente dovuta a difficoltà di stabilizzazione direzionale. Il tutt'ala sembra a prima vista posto in svantaggio dal piccolo braccio delle superfici stabilizzanti rispetto al baricentro. L'inconveniente esiste certamente, e lo smorzamento delle oscillazioni longitudinali è in ogni caso difficile e lento. Secondo gli autori, la parte destinata alla stabilizzazione è o la centrale (bordo d'uscita deportante) o quella di estremità (estremità alari negative in ali a freccia). Questa ultima versione è la più diffusa fra i costruttori tedeschi e inglesi. In Francia un veleggiatore a superficie stabilizzante centrale e di forme assai razionali e curate è stato costruito con successo dal Fauvel. In Russia pare siano stati costruiti tutt'ala a freccia negativa. In Germania gli studi durano da tempo, fin da quando lo «Storch», veleggiatore e motoallante, o il «Delta», (motorizzato), dimostrarono i vantaggi di questo schema generale.

Studi recenti sono stati condotti con tenacia dai fratelli Horten, che hanno presentato alcuni esemplari di veleggiatori tutt'ala anche alla Wasserkupe nel 1938. Il tutt'ala Horten si distacca un poco dagli altri tipi per avere abbandonato la forma in pianta ad alettoni sporgenti, imitata dal modello naturale del seme di Zanonia e tipica dello «Storch», per adottare una forma a freccia con forte rastremazione in pianta e spessore e piccolo rigonfiamento centrale per l'alloggiamento del pilota.

Il nuovo veleggiatore è anche dotato di carrello biciolo. La ruota anteriore, portata da un supporto triangolare a vertice in basso, è retrattile allo indietro contro una carenatura che profila anche la ruota posteriore orientabile, non retrattile. Una gran parte del bordo d'attacco è trasparente e in sostanza il pilota gode di ottima visibilità pur essendo annegato nell'ala. Sul bordo d'uscita, suddiviso in varie sezioni manovrate indipendentemente, sono gli alettoni di curvatura (al centro), quelli di stabilizzazione (parte media di ogni semiala) e quelli di ma-



Gli schemi del veleggiatore «Horten III»

mento centrale per l'alloggiamento del pilota.

Il nuovo veleggiatore è anche dotato di carrello biciolo. La ruota anteriore, portata da un supporto triangolare a vertice in basso, è retrattile allo indietro contro una carenatura che profila anche la ruota posteriore orientabile, non retrattile. Una gran parte del bordo d'attacco è trasparente e in sostanza il pilota gode di ottima visibilità pur essendo annegato nell'ala. Sul bordo d'uscita, suddiviso in varie sezioni manovrate indipendentemente, sono gli alettoni di curvatura (al centro), quelli di stabilizzazione (parte media di ogni semiala) e quelli di ma-

novra (estremità). Sulle caratteristiche è detto tutto quando si ricordi che uno degli esemplari presentati raggiunse, dentro una nuvola, la rispettabile quota di 4650 m. Per la struttura si ricorderà che un esemplare sostenne validamente una grandinata capace di forarne anche il bordo di attacco con fori in cui entrava un pugno. Tuttavia uno di questi apparecchi è stato presentato con un pianetto ausiliario, applicato con montanti in tubo anteriormente e superiormente al bordo d'attacco dell'ala principale. Scopo, l'aumento della manovrabilità, specialmente in curva e per assetti molto cabrati. E tutto ciò, nonostante le sette sezioni regolabili sul bordo di uscita, la forte freccia, la grande apertura (20 metri) e i diruttori d'estremità funzionanti da timone. Non possiamo proprio fare a meno di notare che con quel pianetto portante anteriore il tipo «anitra» si è preso una bella rivincita.

P. C. B.



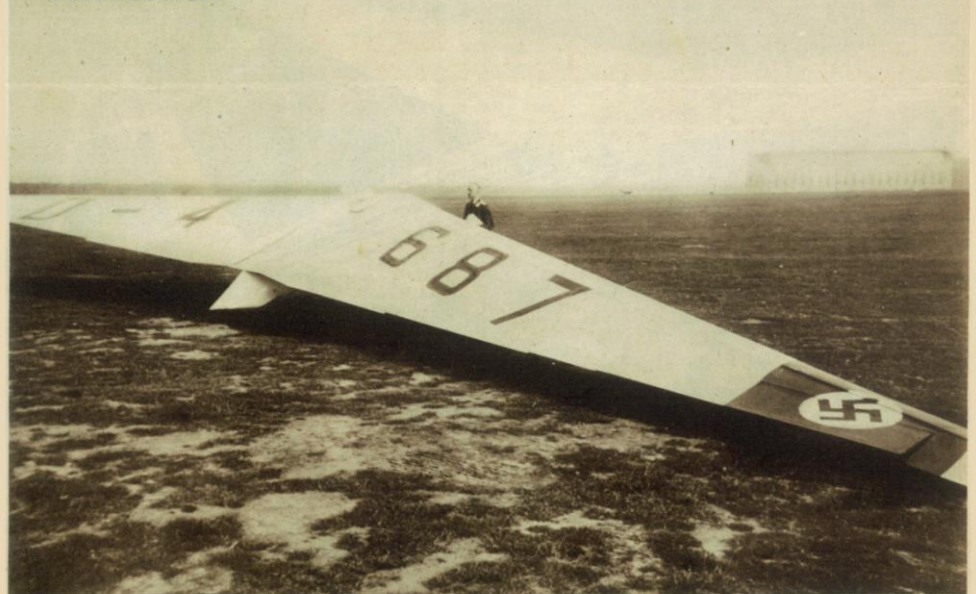
Vanni Scarfoglio - Napoli. — Il tunnel orientale del NACA ha effettivamente qualcosa di analogo a quello verticale per studi sulla vite, che abbiamo anche noi a Guidonia, ma è sostanzialmente diverso come scopo e come azionamento. Nel tunnel verticale la corrente d'aria è ascendente, e regolata in modo che il modello, cadendo in essa, resta sospeso, all'altezza dell'osservatore. In questo caso il modello è regolato in modo da mantenersi in vite, e lo si vede ruotare in un piano orizzontale con moto caratteristico. Le cose vanno diversamente nel tunnel inclinabile, perché qui il mo-

dello (che è sempre fatto di massa, equestissimo, ed equilibrato staticamente, dinamicamente e aerodinamicamente) non ruota, ma scende secondo il suo naturale angolo di planata in una corrente che a un volta sale, essendo inclinata dello stesso angolo. In sostanza, questa speciale galleria, che è destinata a studi sulla stabilità e sull'efficacia dei comandi, è costituita da un tubo ad una delle estremità del quale la solita elica aspirante. Il tubo è imperniato a centro su due orecchioni, e un operatore, muovendo appositi comandi, lo fa inclinare più o meno rispetto all'orizzontale. Contemporaneamente si comanda la velocità del ventilatore, e quindi la posizione del modello nel senso longitudinale. Il modello infatti in questo caso opera, come un vento che ha la sua stessa velocità, ma in senso contrario e una componente verticale uguale alla sua velocità di caduta. Quando tutto è in equilibrio, il modello vola, fermo rispetto alle pareti, trasparenti, del tunnel. Si possono ora azionare le superfici mobili (alettoni, impennaggi, ecc.) per mezzo di comandi elettrici, da un quadretto esterno, attraverso un sottilissimo filo che arriva al modello ed è tanto lungo da non limitarne i movimenti. Fare che il NACA dia molta importanza a queste ricerche, perché ha recentemente costruito un nuovo grande tunnel di questo tipo, capace anche di lavorare con aria sotto pressione.

Muscariello, Torino. — Spero tu abbia già ricevuto di ritorno i disegni. Ripeto qui, a beneficio degli altri aquilotti, alcune regole pratiche che facilitano il nostro scambio di vedute. Consiglio di disegnare, in brutta copia, su carta economica, ad esempio, carta da parati chiara o bianca, anche sottile. Finito il disegno, lucidarlo su carta trasparente sottile con matita di media durezza, evitando in ogni caso i formati troppo grandi, non superando i 70 centimetri come lunghezza del rotolo, perché possa venire spedito eventualmente come manoscritto. Non inviare mai, salvo casi eccezionali, i lucidi originali, che possono andare dispersi o danneggiati. Fare copie eliografiche o cianografiche, od anche inviare la brutta copia, piegata e messa in una busta. La lucidatura ad inchiostro è un lusso e viene ora scarsamente usata anche dalle grandi Ditte aeronautiche, tranne per gli aeroplani costruiti in grandi serie. Disegnare i pezzi al vero, nelle tre viste, in modo che i punti si corrispondano. Indicare bene i materiali e gli spessori. Evitare le scale curiose: con le scale 1:10, 1:20, 1:5 e 1:2 si deve poter fare tutto. Se tuo padre legge quest'ultimo periodo, certamente ti ucciderà, e sinceramente spero che ciò non avvenga.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

L'originale veleggiatore tutt'ala «Horten III»



# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## IL FAMOSO «ROMA»

### aeromodello veleggiatore

#### LEZIONE TERZA

Restano intesi ora, che la parte superiore del profilo si chiama *dorso*, e che la parte inferiore si chiama *ventre*, analogamente alla posizione di tali organi negli animali. Osserviamo che il profilo taglia le rette verticali in due punti del quale uno corrisponde al dorso e l'altro al ventre. Fanno eccezione i due punti del bordo d'attacco e del bordo d'uscita, che sono i due punti nei quali si incontrano, rispettivamente verso l'avanti e verso l'indietro, il dorso ed il ventre; avremo quindi, in corrispondenza di essi, un solo punto sulla retta verticale.

Le distanze della corda, misurate secondo le rette verticali, dei punti del dorso si chiamano *ys*, indicando con la lettera *s* le distanze superiori, quelle dei punti del ventre si chiamano *yi*, indicando con la lettera *i* le distanze inferiori.

La tabella del profilo dà le distanze *ys* ed *yi*, nelle strisce indicate con tali simboli, e secondo valori percentuali della corda e della centina da disegnare. Così per  $x = 60$  abbiamo  $ys = 11.65$ . Ciò significa che la lunghezza *ys* sulla retta verticale passante per  $x 60$  dovrà essere uguale ad  $11.65/100$  della corda della centina. Per  $x = 50$ , abbiamo  $yi = 2.20$ . Ciò significa che la lunghezza *yi* sulla retta verticale passante per  $x 50$  dovrà essere uguale a  $2.20/100$  della corda della centina.

Poiché le nostre centine dovranno avere corda 120 m/m, dovremo eseguire le operazioni seguenti: per 260 otterremo *ys* moltiplicando 11.65 per 120, lunghezza della centina in m/m e dividendo il prodotto per 100. Risulta  $11.65 \times 120/100 = m/m 13.9$ . Per  $x 50$  otterremo *yi* moltiplicando 2.20 per 120, corda della centina in m/m e dividendo il prodotto per 100. Risulta  $2.20 \times 120/100 = m/m 2.64$ .

Ripoteremo queste distanze sulle rette verticali ottenendo due dei punti del profilo, come è indicato nella fig. 3.

Analoghe operazioni dovremo eseguire per tutti gli altri punti del profilo, i cui risultati serviranno a determinare, su ogni

retta verticale, il punto del dorso e quello del ventre.

Come si è già detto, sulla prima retta verticale avremo un solo punto, il bordo d'attacco, che segneremo anche con una retta orizzontale, come nelle figg. 2 e 3.

Dalla tabella risulta inoltre che per  $x 20$  si ha  $yi = 0$ . Ciò significa che la distanza *yi* è uguale a zero; il punto del ventre, sulla retta verticale passante per  $x 20$  coincide con la corda. Ugualmente per  $x 100$  si ha  $ys$  ed  $yi$  uguali a zero; il bordo di uscita, ugualmente, coincide con la corda. A questo proposito noteremo che, generalmente, la corda passa per il bordo d'uscita, ed è tangente al profilo in un punto del ventre, come nel profilo *Götting* 535, che è un profilo *concavo-connesso*. A volte, invece, si dà la rappresentazione del profilo prendendo come corda la retta che unisce il bordo d'uscita con il bordo d'attacco; questa corda è usata soprattutto nei profili *bi-connessi*, che hanno cioè convessità tanto sul dorso quanto sul ventre: in questo caso avremo dei punti al disotto della corda, cioè le distanze *yi* dovranno essere misurate verso il basso, anziché verso l'alto, ed i valori *yi* della tabella che devono essere presi al disotto della corda sono distinti con il segno —. Questo indica che la misura va fatta appunto verso il basso.

Infine vi sono altri profili, *piano-connessi*, che sono così chiamati perché il ventre è, in gran parte, rettilineo. La tabella di questi profili darà quindi  $yi = 0$  per tutti i punti della parte rettilinea del ventre coincidente con la corda.

Accennato così alle varie specie di profili, chiamati in modi diversi secondo le combinazioni di concavità e convessità (il dorso è sempre convesso), torniamo alle nostre centine, che disegneremo direttamente su compensato da m/m 1.5 di spessore.

Eseguite tutte le operazioni indicate, riporteremo le distanze *ys* ed *yi* sulle rette verticali, tracciate direttamente sul legno, insieme con la corda. Quindi, preferibilmente con un curvilineo, uniremo tutti i punti, con una linea continua. Se questa linea forma delle sporgenze o delle irregolarità, sarà necessario control-

lare le operazioni e le misure dei punti corrispondenti.

Nel tratto rettangolare della nostra ala noi metteremo cinque centine per parte, cioè in ogni *semi-ala*, distanti 10 centimetri una dall'altra. La prima, più interna, sarà a 10 cm. dalla mezzera, l'ultima sarà situata all'inizio della parte rastremata. Eseguiamo quindi il disegno, sul legno, 5 volte, cercando di disporre le centine in maniera tale, da avere il minor spreco possibile di legno, senza beninteso che un disegno venga sovrapposto all'altro, e lasciando almeno due millimetri fra l'uno e l'altro nei punti nei quali sono più vicini.

I disegni dovranno essere fatti, sempre, in maniera che la venatura del legno stia nel senso della lunghezza delle centine, cioè nel senso parallelo alla corda.

Centine costruite con la venatura del legno normale alla corda sono deboli ed eccessivamente soggette alla rottura.

GIAR.

(Il seguito al prossimo numero).

## A TRENTO

La mattina del 30 luglio, sul campo di aviazione di Gardolo, presso Trento, ha avuto luogo la 1ª Gara Provinciale di modelli volanti. Alla manifestazione, svoltasi in grande serenità nella cornice di una luminosa giornata, sono intervenuti molte autorità e un fortissimo pubblico. La schiera dei concorrenti era numerosissima: circa una sessantina di giovani costruttori si sono presentati successivamente alla linea di lancio, con i rispettivi modelli. Tale numero dimostra chiaramente con quale serietà si lavori alla sede della R.U.N.A. di Trento. I tempi ottenuti hanno poi, con altrettanta evidenza, messo in luce l'alto grado di efficienza dei modelli costruiti dai soci. I lanci si sono protratti per oltre quattro ore, in un'atmosfera di schietto entusiasmo. Al termine di essi, sono risultati vincitori:

Guido Vettorazzo, per la categoria veleggiatori.

Mario Bruschetti, per la categoria modelli ad elastico.



## STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Segue)

Il LOGOGRIFO del greco logos e grifos, significherebbe letteralmente «discorso, segreto» od anche «intrico». È intrinsecamente un po' davvero questo gioco, di cui troviamo vari saggi nelle rubriche correnti, anche perché l'enigmistica, come ogni altra cosa, ha avuto ed ha la sua evoluzione e, modernizzandosi, è andata via via assumendo forme più semplici ed agili.

Il LOGOGRIFO potrebbe dirsi un anagramma multiplo ed incompleto. Esso consiste infatti nell'estrarre da una parola varie combinazioni costituite da lettere che sono comprese nella parola originale, ma senza limitazione di numero, di modo che — ad esempio — da un vocabolo di dieci lettere possiamo estrarre un numero indefinito di altre parole di 3, di 4, di 5, di 6, di 9 e di 10 lettere senza limitazione.

Prendiamo la parola controversia; noi possiamo formare, disponendo alcune od anche tutte le lettere a nostro piacimento, i vocaboli: svarione, ricovero, straniero, cisterna, invasore, riscontro, tricono, conserva, rosicante, arrotino, scenario, carnivoro, consertera, ecc., ecc.

(Continua)

### SCIARADA INCATENATA

Andare!

Fermare tu non puoi questo foiletto, che per legge vital mal non rista, ad un perpetuo andar sempre costretto, sano principio d'ogni attività.

Fermare tu non puoi queste che danzano l'eterna danza uguale, a ritmo lieve; rapide, fuggitive, ecco esse avanzano, per ricordarti che la vita è breve.

Se vuoi fermar costui, pulsante simbolo, del dinamismo e della propulsione, spegnilo di tua man: col con tal metodo potrai della sua forza aver ragione!

### FALSO DIMINUTIVO

Un aviatore

Un tipo vigoroso vi presento, nelle membra e nell'animo incorrotto, che impunitamente affronta il sole e vento, baldo ed ardito, e alle fatiche rotto.

Egli s'essa lascia svelto, festoso, all'aria offrendo il vivido semblante, ardente insegna d'una fé, glorioso palpito d'un'idea viva, trionfante.

### FALSO CAMBIO DI GENERE

Vecchio soldato

Ocella, viedla, pur non abbandona la cupa dimora che il fato gli diè, se il capo egli scrolla, solenne risuona nell'aria una voce ch'è gioia e dolor.

È un duro cimento, è un'aspra tenzone, pei deboli e i vili qui luogo non è; qui erompe, prorompe l'ardente passione, nel nome d'Italia si vince o si muor!

### SCIARADA INCATENATA

È giusta, è santa, sì, questa TOTALE che dall'anima nostra ognor si sfera contro chi compier vuoi l'UNO FINALE d'irridere ai tuoi fasti, o Madre terra!

### SCIARADA INCATENATA

Intrepido

Fioretto solo, ne l'inferis del nembò e, dopo, in cielo errante spieghi luminoso il volo.

### INOASTRO

Foi che ignota non t'è la giusta via, o tu mi guida lungo il mio viaggio ch'io non abbia a fallir la mèta mia.

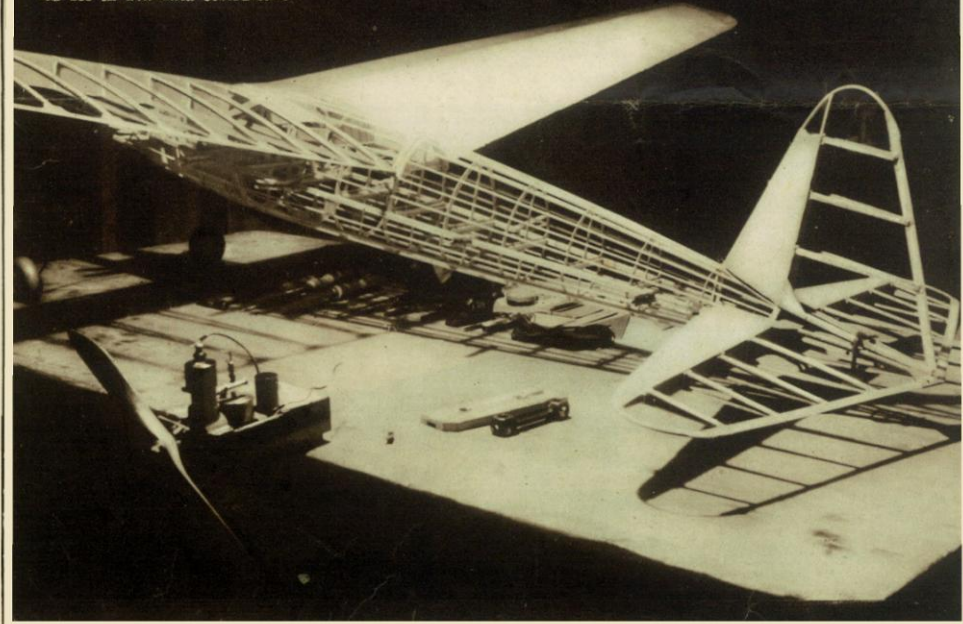
Brancolavo nel buio, ma il tuo raggio del torpore mi tosta all'incoscienza; o tu che al sole rendi il primo omaggio.

E tu, in nome del ver — di luce essenza — il vero giura e sia mallevadore per me che attendo dall'altrui sentenza il verdetto final, consolatore.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 3 settembre 1939-XVII.

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

Un bell'esemplare del modello «M 18» in avanzata costruzione



# UN BEL MODELLO E UNA BRUTTA ABITUDINE

Le gare per la Coppa Wakefield, massimo cimento internazionale per gli aeromodelisti di tutti i Paesi, sono imminenti, e non è da meravigliarsi che tutti gli appassionati di questa istruttiva e interessante attività sportiva concentrino la loro attenzione sugli aeromodelli di questo tipo. Il modello Wakefield, quello, cioè, che risponde a ben definite limitazioni di superficie e carico alare, nonché alle norme F.A.I., si è dimostrato veramente ottimo fra gli aeromodelli ad elastico. Affinato da una tecnica sempre in progresso, da parte degli specialisti più abili di tutto il mondo, selezionato da gare nazionali eliminatorie e migliorato in vari anni di confronti internazionali, questo tipo di aeromodello ad elastico riassume, si può dire, quanto di meglio e di più serio si è fatto nel campo aeromodellistico negli ultimi anni, con particolare riguardo ai modelli ad elastico. Per i veleggiatori è invece un altro affare. Mentre il modello ad elastico è stato specialmente sviluppato dagli americani e dagli inglesi, con la costruzione in balsa come base, il veleggiatore è caratteristico degli italiani e dei tedeschi, che utilizzano per la costruzione essenze più forti.

Gli aeromodellisti italiani che hanno concorso l'altro anno al Littorio ricordano certo Frank Zaic, lo specialista americano di aeromodelli ad elastico. Zaic è stato invitato quest'anno a partecipare alle eliminatorie americane per la Wakefield e si è classificato quarto. Sarà perciò nella squadra che difenderà i colori americani alla gara in agosto. Ha deciso di partecipare circa 15 giorni prima dell'eliminazione e il modello con cui ha vinto il suo posto sarà lo stesso con cui verrà alla gara finale ed è stato progettato e costruito in quelle due settimane.

Il modello è in balsa, con la fusoliera a guscio su anelli interni. La sezione in corrispondenza delle ordinate non è ellittica, ma ovoidale superiormente appiattita, per consentire un migliore raccordo con l'ala, che attraversa la fusoliera verso l'alto. Gli anelli, in tavoletta di balsa, sono riuniti con strisce longitudinali laterali e completamente rivestiti con doghe di balsa sottile, a mandolino. Il tutto ripassato alla carta vetrata, verniciato, e lucidato. L'ala si incassa in una apposta tacca ed è in un sol pezzo, a pianta ellittica, con una corda massima di circa 18 centimetri ed un'apertura di un metro e dieci centimetri circa. Come si vede, l'allungamento è basso, ma si è preferito avere corde di dimensioni rilevanti per sfruttare meglio le caratteristiche del profilo. Questo è stato disegnato dallo stesso Zaic, e assomiglia al NACA 6412 pubblicato nella Tavola A.P. 15 dell'«Aquilone», ma più sottile e curvo. Il profilo viene modificato ad occhio verso le estremità, fino ad assomigliare al Clark Y. L'elica ha oltre 40 centimetri di diametro ed è del tipo a pala larga, in balsa dura. I timoni doppi delimitano il piano di coda portante (profilo analogo al Clark Y) che è di grandi dimensioni. In sostanza, il modello assomiglia molto a quello che Zaic mostrò in volo anche a Roma, salvo la nuova fusoliera, più aerodinamica e di struttura a guscio. Il carrello è fisso del tipo normale.

Desidero ora richiamare la vostra attenzione su una cosa che ritengo importante. La Coppa Wakefield avrà luogo solamente in agosto. Zaic ha avuto un buon posto nell'eliminazione, ma non ha per questo vinto la Wakefield. Eppure, ad oltre un mese di distanza dalla gara finale, egli pubblica su una rivista americana, diffusa in tutto il mondo, non soltanto la descrizione tecnica particolareggiata del suo modello, ma i particolari costruttivi, in scala, al vero o in schizzo prospettico, di tutte le parti del suo modello, nonché i disegni d'insieme ed una relazione precisa con utili consigli sulla messa a punto e la tecnica di volo. Qualunque aeromodellista, e in molte Nazioni non si sono neanche finite le eliminatorie, può fare in un mese di tempo, coi disegni alla mano, un aeromodello assolutamente identico e portarlo in gara, concorrendo così ad armi eguali col progettista americano. Nessuno lo farà, perché i componenti delle squadre alla Wakefield sono tutti assai, con le loro idee personali in materia e i loro ben provati modelli, frutto di esperienza propria. Ma resta sempre il fatto che lo sportivo ameri-

cano non fa misteri della sua abilità e la mette a disposizione degli altri, amici e nemici.

Analogamente, il modello vincente della Wakefield 1938, quello di Catill, era già pubblicato, con tutti i particolari costruttivi, vari mesi prima della gara in Francia, e chiunque poteva riprodurlo. Esso corrispondeva esattamente ai disegni e, avendo già vinto una importante gara in America, non poteva non richiamare l'attenzione degli intenditori.

Non faremo confronti, che sono notoriamente odiosi. Ogni popolo ha il suo modo di fare e questo si vede anche in aeromodellismo. Americani e inglesi hanno un po' la mania della pubblicità e forse in questa lodevole diffusione dei propri dati e dei frutti del personale studio e lavoro c'è un po' di desiderio di mettere in evidenza l'individuo. I tedeschi hanno invece metodo: si servono di tavole costruttive preparate da specialisti, a carattere quasi governativo, e ci risulta che nelle gare a progetto libero la fatica più grande dei giudici è di controllare che l'aeromodello presentato sia effettivamente originale e non riprodotto da una delle tavole in vendita. Precisamente il contrario avviene in Italia. Non ho mai conosciuto un aeromodellista italiano capace di riprodurre esattamente un modello da una tavola costruttiva particolareggiata o anche da un campione. Magari in qualche parte poco importante, ci deve fare per forza la sua modifica, o estetica (generalmente) o strutturale, o nel profilo, nella superficie, ecc. Sembra che il nostro ragazzo abbia dentro una tale ribollente capacità creativa, nonché critica, da non potersi contenere nell'ambito circoscritto di un campione o di un disegno. Gli istruttori di aeromodellismo sono sempre tempestati di nuovi progetti, in genere disegni nelle tre viste col solo contorno. Nessun aeromodellista italiano ripara più di una volta il proprio modello. In genere lo brucia, per evitare accuratamente che altri copino il profilo (che è uno dei soliti) o la forma generale (che è spesso malfatta) o la struttura (che magari ha dato pessima prova). Il nuovo modello sarà certamente diverso dal precedente. E così via.

Con tali premesse, si direbbe che la paura che altri copi, o comunque si avvantaggi delle esperienze del singolo, potesse essere esclusa a priori. Invece niente affatto. L'aquilone ha dichiarato di retribuire i progetti di aeromodelli ben riusciti. Hanno risposto pochi assai ben noti, dando dei loro modelli, in molti casi, indicazioni talmente scarse, da escludere assolutamente una riproduzione fedele. Si è fatta una richiesta circolare in tutte le scuole e negli ambienti aeromodellistici, per raccogliere dati su aeromodelli italiani tipici, in modo da documentare all'estero l'elevato grado della nostra tecnica. Alcuni hanno fatto capire che, pagando, avrebbero acconsentito benignamente a far conoscere qualche particolare. Altri hanno serbato gelosamente il segreto. Hanno risposto i soliti pochi campioni, quelli che regolarmente ogni anno vincono le gare e fanno i modelli migliori. Sono quelli che meglio capiscono il vantaggio della collaborazione, che non hanno paura di far conoscere la loro tecnica, perché sanno che non si vince perché la matassa ha 18 fili invece di 16 o il profilo è il Clark Y invece del Göttinga 572, ma sanno per esperienza che soltanto la grande esperienza la serietà di intenti e l'applicazione attenta e costante costituiscono quei due terzi di cui è fatta la vittoria personale. L'altro terzo è fortuna, o, se volete, jella, costituita dai capannoni o dai fabbricati del Littorio, dal cronometrista distratto, dalla raffica in decollo, dalla tecnica che l'hanno soltanto gli avversari, dal momento buono per il lancio che sfuma perché i maccheroni fumano e la Commissione se ne va. Piccolezze, che non turbano l'entusiasmo e la fede di chi si è ben preparato e sa di potersi rifare.

Progettare un modello e fornirne i dati non significa darne le tre viste esterne e basta. Sono i particolari minuti, i dettagli di tecnica, che contengono il segreto della riuscita. Senza questi non si è fatto nulla e non si è dato nulla. Soltanto diffondendo e scambiandosi i frutti delle proprie esperienze, in forma evidente e riprodotti-



Un allievo della sezione aeromodellistica dell'Istituto Tecnico « Tito Acerbo », di Pescara, pronto per eseguire il lancio

bile, in modo che l'amico e il nemico possano prendere la mèta da noi raggiunta come nuovo punto di partenza per il loro lavoro, faremo opera veramente duratura. Con l'amico vinceremo, il nemico creerà sulla nostra base una nuova mèta più alta, da cui noi, a nostra volta, potremo spiccare il nuovo volo. Conserviamo la nostra genialità, la nostra individualità, quella santa irrequietezza di spirito che ci consente di non assopirci sulla vittoria raggiunta, ma di lanciarsi con leonardesco balzo verso le novità del futuro. Ma conserviamo anche quella lealtà e quello spirito agonistico nostri, come il gentiluomo antico che gridava all'altro « mano alla spada » prima di snudare la propria.

E alle gare nazionali, invece di scassare i propri apparecchi in proibiti voli di prova, inutili e spesso irrimediabilmente dannosi, andiamo un po' in giro a vedere che cosa hanno fatto gli altri e a discutere amichevolmente sui progressi dell'annata.

LUPUS



Riprendiamo la rubrica filatelica, che da qualche numero avevamo dovuto sospendere per mancanza di spazio, con la descrizione di alcune « novità » apparse nel mese di aprile u. s.

EUROPA

BELGIO

Il 1° aprile è stata emessa una vistosissima serie a ricordo del 75° anniversario della adesione del Belgio alla Convenzione Svizzera che istituì la Croce Rossa.

Il primo valore reca l'effigie di Henry Dunant, scrittore svizzero, fondatore della Croce Rossa. Sul secondo valore è effigiata Florence Nightingale, inglese, che si prodigò per primo a favore della Croce Rossa e di consimili istituzioni umanitarie. Tutti gli altri valori recano ritratti dei componenti della Famiglia Reale.

5 fr + 5 fr - verde oliva e rosso (la Regina Elisabetta)

Tutte le vignette sono molto belle ed hanno delicate sfumature di colore.



FRANCIA

Continuano ad uscire da inesauroibile fonte i francobolli con soprapprezzo.

Il 24 marzo è apparso un valore emesso a beneficio della Croce Rossa francese, in commemorazione del 75° anniversario della sua fondazione. La vignetta riproduce Florence Nightingale, « la madre della Croce Rossa »

Votodenti erigere a Verdun un monumento in onore dell'Arma del Genio, è stato, il 4 aprile, emesso un francobollo che farà pagare ai filatelisti buona parte delle spese per l'eruzione del monumento.



70 c + 60 c rosso  
Un altro francobollo, bruttissimo, è stato emesso l'8 aprile a profitto degli orfani degli impiegati delle P.T.T.  
90 c + 35  
c-verte azzurro  
E non basta:

Sono apparsi, quasi contemporaneamente, un valore da 2,25 f. riprodotto il pedigione della Francia all'Esposizione di New York, ed un valore da 90 c. ricordante il recente varo della nave da guerra « Clemenceau ».

IRLANDA

Due francobolli di tipo unico commemorano il 160° anniversario della costituzione degli Stati Uniti d'America.



Soltanto tipo di filigrana.

3 p azzurro

LITUANIA

Una graziosa serie di quattro valori è stata emessa per ricordare il ventennale della indipendenza.

Il foglietto emesso nella stessa occasione, ma gravato di soprapprezzo per beneficenza, comprende due valori della suddetta serie e precisamente il 35 c. ed il 60 c.

Misura 149x104. Reca sul margine superiore le diciture e le date ricordanti il ventennale ed un piccolo stemma dello Stato, il tutto in colore lilis rosa.

I foglietti esistono tanto con francobolli dent. 13-13 1/2, quanto non dentellati. Sono interamente gommati.

NORVEGIA

La bella serie di 3 valori con artistici paesaggi emessa nel 1938 è riapparsa su carta spessa e senza filigrana.

I colori sono identici. Dent. 12 1/2.

## LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA

MENSILE, ILLUSTRATA

Esce da ventisei anni e porta le notizie più interessanti dell'ambiente filatelico italiano ed internazionale

Ha circa 20 pagine mensili di offerte dei principali negozianti in francobolli

Abbonamento annuo speciale per gli abbonati a « L'Aquilone »

L. 10 (invece di L. 12,50)

Fratelli OLIVA Via XX Settembre 139

GENOVA

# Voli sul nemico

## ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Ma noi afferriamo l'attimo e già addosso ai due più vicini, Scaroni a destra io a sinistra.

Vediamo subito che abbiamo trovato pane per i nostri denti. I piloti attaccati sono abilissimi e accorti. Mentre i due più minacciati si tuffano a picco, in candela, il terzo resta in quota, continua minaccia per tutti e due noi. Bisognerebbe combattere tenendo d'occhio questo signore, ma o l'una cosa o l'altra: se si vuol colpire i due che ci stanno davanti, non si può che dimenticare ciò che farà il terzo.

Al tuffo violento del mio avversario imprimo un tuffo più violento al mio «Hanriot». Mi sento sbalzare fuori della carlinga, tanto ho manovrato brusco. Mi trattiene la cinghia, con uno strappone.

«Tù la sicura e mirare!

Mirare? È un affare maledettamente serio! Il mio avversario indovina l'attimo della raffica e mentre scario rimbalza in alto, impennato verso il cielo: colpi a vuoto, Moccioni! Ora guadagnerà altezza?

Non gliene do il tempo: con un'impennata secca che mi comprime sul seggiolino (avverto in confuso il cimento estremo delle ali!) lo raggiungo vicinissimo; ho la sensazione dell'urto inevitabile contro i suoi timoni, vedo i particolari della macchina, vedo la testa del pilota, la sua faccia voltata indietro.

L'urto non avviene: i due apparecchi sono librati al vertice dell'impennata. Anche senza una mira esatta posso sparare di colpire. Lancio una nuova scarica, e un'altra...

Cade?... È piombato ancora giù, con maggiore violenza di prima, imbarcato; e io dietro, pazzo dalla smania di vederlo schiantare a terra. Ma invece risale obliquo con mosca acrobatica per prendermi alle spalle. E intanto un fascio di mitraglia mi sibila addosso.

Chi è? Capisco: sono entrato nella raffica di Scaroni, che sta sparando al suo. Uscendo dalla raffica illeso, arrischio di cozzare contro il camerata. Ci schiviamo per pochi metri: una scossa brusca nella sua scia.

Il rischio corso mi fa ricordare quel terzo avversario che è rimasto in quota. Sbricio da una parte e lo vedo che punta su Scaroni, ma egli già si difende; e del resto non posso intervenire: debbo parare la manovra del mio acrobata, il quale è già quasi riuscito a mettermi alle calcagna.

Lo sorprendo con un mezzo tonneau capovolgendo di colpo la mia rotta, e, aguscandogli sotto, mi faccio oltrepassare da lui in un baleno. Un altro mezzo tonneau per acciuffarlo dal basso, alle spalle. Ma sa il fatto suo: ha preveduto la mia mossa e volteggia per aggirarmi ancora. Il muso minaccioso guadagna spazio e rapidamente si punta sempre più verso di me.

Comincia una gara di curve, tanto più utili alla propria vittoria quanto meglio eseguite; le manovre esigono delicatezza e perfetta sensibilità di ciò che può e di ciò che non può fare il tuo velivolo: stile.

Con qualche sbriciata tento di rendermi conto delle mosse di Scaroni e degli altri due avversari.

Di questi uno solo ne vedo che si dibatte ostinatamente per prendere il sopravvento sul mio camerata.

Ma ho poco tempo da perdere. Se non sorveglio l'avversario e se non comando i miei nervi e il mio pugno avrò le due mitragliatrici nemiche dietro la schiena.

Il mio motore urla in riprese violente, le mie ali si arrovesciano e si tuffano e si impennano in ridda con le ali crociate, ma la mira è impossibile. Due o tre volte anzi il crociato sta per piombarmi addosso; riesco a svincolarmi con volteggi disperati.

L'impegno di pilota è messo a tutta prova. Quando credo di aver fatto una manovra infallibile ecco che il nemico mi delude: ogni mia finta è preveduta, ogni mossa mandata a vuoto. Se riuscirò a colpire questo demonio potrò davvero dire d'aver vinto!

Ma non vincerò se non stancandolo e ubriacandolo. E continuo il giuoco mortale... Il mio cerchio si stringe sempre più addosso all'avversario. Lo vedo, indeciso, cambiar manovra; non può più serrare le sue spire, capisco che avrò il sopravvento. Ancora pochi attimi e potrò colpire.

Ma quello capisce pure presto, sceglie il momento buono e, dopo un guizzo, si allontana a tutto motore. Questo non lo salva da una raffica, ché ora mi sta davanti e posso fucilmente mirarlo.

Ma aspetta invano la caduta. Lo vedo proseguire la sua ritirata. Velocissimo; impossibile guadagnare distanza.

Mi preoccupa subito di quel maledetto terzo... in modo. Non lo vedo; tanto meglio, perché la mia mitragliatrice non spara più: inceppata. Non vedo più Scaroni. Abbattuto? Non vedo più nessuno dei tre nemici: solitudine equivoca, sospetto...

Ah, ecco Scaroni laggiù molto basso, sulla via del ritorno, certamente anch'egli rimasto senza cartucce. Ora vedo anche i tre, che si sono riuniti, con molta prontezza, allontanandosi. Probabilmente anch'essi non possono più sparare. A questi accidenti pare che non manchi né fegato, né abilità, né ottime macchine per cimentarsi, se potessero, in una nuova zuffa. Che scherzadori!

Mentre qualche cannonata mal diretta saluta il mio passaggio sulle linee, penso con raccapriccio alle manovre folli che ho fatto e che hanno messo le mie ali a prove inaudite. E dopo il brivido una profonda gioia: l'orgoglio di avere adeguato a queste ali il cuore.

Raggiungo Scaroni che mi aspetta a regime ridotto, mi avvicino ala ad ala, lo saluto; e faccio poi segno di no col braccio: non abbiamo combinato nulla! Scuote la testa: è anche lui deluso.

Unica soddisfazione, questa volta, aver combattuto con gente che aveva un perfetto stile.

Ah! veder piombare giù uno di quei musci rossi così gloriosi!

## Ebbrezza

Ma una bella vittoria era vicina!

Letto paziente, capisco che ormai sei stufo di leggere di raffiche, di picchiate e di croci nere. Ma io non son mai stanco di ricordarle queste mie ore meravigliose. E se ti sei seccato, regala il libro a qualcheduno cui vuoi fare un dispetto, perché di questa roba dovrai sentirti parlare ancora!

Dunque: pochi giorni dopo questo combattimento, per la ennesima volta sfortunato. Sul campo, appena dopo pranzo; spirito poco disposto alla... ferocia. In cielo foschia e quiete.

Il megafono grida: «Apparecchio nemico sul Montello!».

Vedo già i colpi antierei che lo perseguitano; getto in terra la tazza del caffè, salto sul primo «Hanriot» che mi capita e via!

L'apparecchio nemico, un «Albatros» da ricognizione, è assai basso: un duemila metri. Procedo in mezzo ai colpi. Mi impongono la massima calma per non corrermi addosso troppo presto e scoprirmi.

Così prendo quota dirigendomi attraverso alla sua rotta. Finché sono più basso e finché si sentirà bersagliato dalle cannonate difficilmente mi scorderà. Penso con gioia che son partito io solo e che, se vinco, io solo vincerò e che i compagni rimasti sul campo assisteranno alla lotta: cosa ben rara questa, dato che i nemici da queste parti non si fanno più vedere da tanto tempo... Purché l'artiglieria non me lo butti giù sotto il naso!

Sono già arrivato in quota. Provo l'arma: va bene.

Mi avvicino ancora inosservato. Mi richiamo alla necessità di attaccare dal basso per evitare il grande rischio d'essere colpito dall'osservatore. Ma gli antierei, per non

prender me pure nelle loro salve, hanno cessato il fuoco e l'avversario ha capito. Troppo presto, perdio!

Volta indietro e fila verso il Piave, già più basso di me, picchiando e mettendo così l'osservatore in condizione di potermi sparare.

Ah! Come doveva esser facile ai cacciatori crociati abbattere i nostri «Voisin» e i «Farman» e i «Caudron» che non avevano un'arma a tergo!

Sforzo il motore al massimo e lo inseguo. Mi sfuggerà?

No, no, guadagno spazio, lo raggiungerò a tiro.

Eccomi a una distanza ancora notevole ma che permette di colpire... se la mira è esatissima. Proviamo? No, troppo presto. Bisogna guadagnare ancora distanza.

L'osservatore certamente è già pronto alla mitragliatrice o spara già, ma non lo vedo ancora bene e non sento il crepitio ben noto.

Ora sì, lo vedo curvato sull'arma e, sebbene ancora un po' distante, non so più aspettare! La mira, la mira! E la mira mi riesce perfetta. Lascio andare una breve scarica: niente! Prosegue.

Sbandando per schivare il tiro dell'osservatore che già mi tempesta senza interrompersi. Ancora una volta penso vagamente alla mia situazione: sto inseguendo la morte. E la morte sibila e crepita intorno a me.

Attaccare dal basso? Perderei tempo. No, ancora una raffica da qui. E giù pallottole! L'arma funziona meravigliosamente. Non ho che da interromperne le raffiche quando l'avversario mi sfugge dalla mira.

Ma uno schianto secco sul cruscotto, un altro e un altro accanto alla testa mi allarmano. Son colpito in carlinga, preso nella raffica nemica. Faccio uno scarto brusco e sporgo la testa per non perdere di vista l'avversario, preparandomi a puntarlo ancora...

Ma... no; sta sbandando, sempre più, finché fa una giravolta sgraziata, arrovvescia la pancia al sole, scende così capovolto, le ruote in aria, le ali gialle come braccia aperte a chiedere pietà.

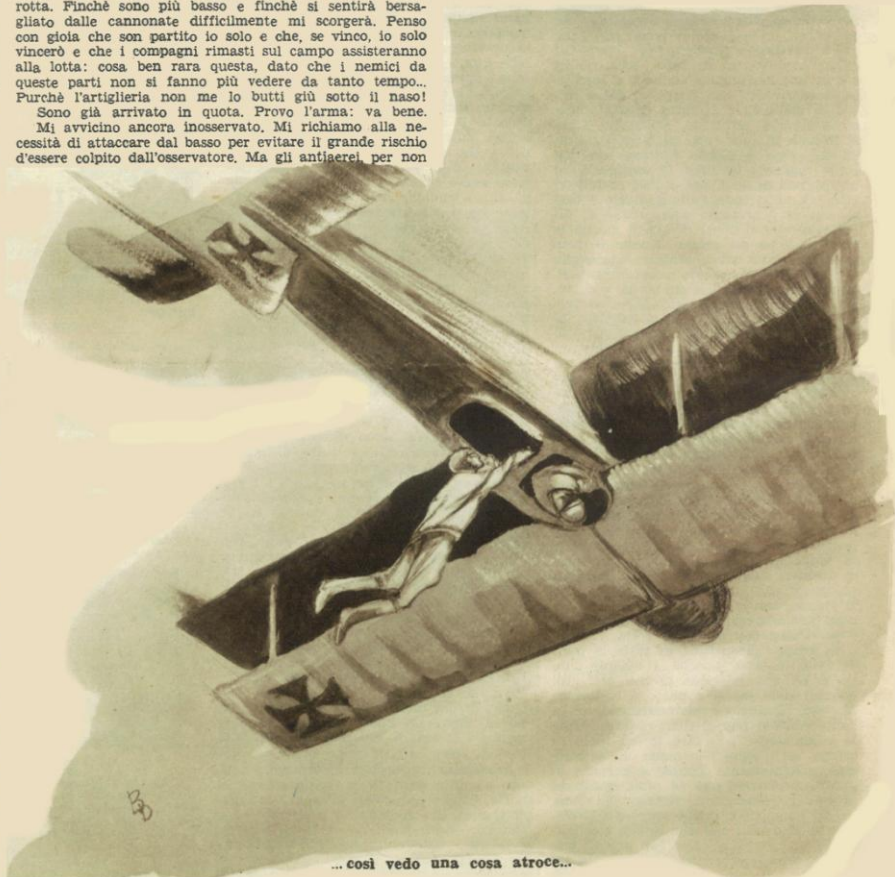
Sarebbe una finta caduta, forse? Un'acrobazia estrema per guadagnare il Piave?

Impossibile. No, no, cade! cade! cade!

La posizione che ha preso lo rende ora pigro alla stessa caduta, che è una lenta discesa inverosimile, sempre con le ruote al cielo, con un leggero sbandare a sinistra. Nell'impulso vertiginoso il mio «Hanriot» lo raggiunge dappresso. Riduco il motore per non oltrepassarlo od urtarlo. Così vicino vedo una cosa atroce: un uomo, il mio mitragliere, penzola dalla fusoliera, a cui è aggrappato disperatamente con le mani. Le gambe si agitano. Dalla carlinga sfuggono oggetti che sfarfallano e cadono lentamente.

(Continua.)

MARIO FUCINI





# TASORO LE NUBI

(Continuazione dal numero precedente)

— Perdonatemi, ma per carità, non mi tenete sulle spine. Il vostro viso non mi torna nuovo, e quelle parole che mi ha riferito quell'uomo a vostro nome...

— Ci sbrigheremo subito — cominciò Sebastì, sedendo accanto al giovane —. Voi siete il corrispondente per la Dalmazia della «Consolidated World Press», e vi chiamate Thomas Sparrow. Va bene?

— Perfettamente.

— Risiedete qui da alcuni mesi e vi struggete nella attesa di qualche grande, sensazionale notizia, una di quelle che occupano le prime pagine dei giornali, anzi, fanno uscire l'edizione straordinaria. Benissimo: questa notizia posso darvela io, e subito. Volete?

— Se è vero quello che dite, sono disposto a pagarvela bene, signore. Ma prima vorrei che mi toglieste una curiosità. Quella data e quella sigla, che cosa significano per voi?

— Ve lo dico subito. Vi ricordate come avete passato gli ultimi giorni di luglio e i primi di agosto del 1933, caro Sparrow? Se non mi sbaglia, navigavate al largo delle coste del Pacifico, su una nave chiamata Northern Star che si tirava dietro a rimorchio un'imbarcazione isola galleggiante, la «FI-12» della compagnia A.A.A.A. (Asia-America-Australia-Airways). Poi successe qualcosa, credo, e fu appunto il 29 luglio.

— Precisamente. L'equipaggio si ammutinò. Trasbordò i passeggeri e lo stato maggiore della nave sul FI-1... — e nella nottata tagliò, nel senso più letterale dell'espressione, la corda, filando via con la nave (1). So quanto voi come andarono le cose. Volevo ricordarvi, invece, che prima dell'ammutinamento, un giorno appena dopo la vostra partenza da Seattle, eravate stati raggiunti da un monopiano tutto color di rosa che aveva un nome molto sentimentale.

— Come no? Perbacco! Il «Cupido alato» di Libby Leech!

— Avete buona memoria. La riconoscereste quella cara donna?

— E chi non la riconoscerrebbe anche dopo cento anni? Basta averle parlato una sola volta per non dimenticarla più. Noi americani la chiamiamo «La peste volante».

— Quand'è così, andate a quella finestra e guardate giù, ai tavoli del ristorante in giardino. Probabilmente è ancora lì. E' vestita di nero e sta con un uomo: suo marito.

Il giornalista corse alla finestra.

— E' vero! — esclamò stupito —. Sta leggendo una lettera che le ha consegnato or ora il direttore dell'albergo.

— Probabilmente è il mio biglietto di commiato. Ascoltate adesso, amico mio. Scendete giù subito, presentatevi a quei due e fateli parlare, poi correte al telegrafo e lanciate ai quattro venti la notizia, la grande notizia: «Libby Leech ha ritrovato il tesoro volante, gli smeraldi di Catunob!».

No! — esclamò Sparrow, sbalordito.

— Proprio così, mio caro. Li ha trovati ma se li è lasciati sfuggire. E' una storia che farà ridere e spassare il mondo intero. Su, sbrigatevi, prima che s'addormentino col naso sul piatto.

Sparrow balzò in piedi e si precipitò alla porta, ma un pensiero repentino lo fece tornare indietro.

— Scusatemi, signor Sebastì — disse — sono un ingrato. Questa notizia vale almeno un migliaio di dollari. La «Consolidated» è generosa e puntuale nei pagamenti. Vedo che siete per partire. Ditemi dove posso farvi pervenire i tre quarti della somma che mi manderanno, qualunque essa sia. E' il meno che possa fare per sdebitarmi.

— Grazie, amico, non voglio proprio nulla — rispose sorridendo Sebastì —. Mi basta la gioia di aver ritrovato Libby Leech, che è una mia vecchia conoscenza, per quanto essa non abbia riconosciuto me... almeno completamente, forse anche perché l'ho fatta bere in modo che ora, credo, non riconosce più sé stessa.

— Siete molto misterioso, signor Sebastì — fece Sparrow, scrutandolo in volto con un principio d'inquietudine. — Ora che ci penso, non m'avete detto com'è che sapevate che io mi trovavo a bordo del Northern Star. Fu un episodio poco brillante della mia carriera quello e qui non lo avevo confidato ad anima... E poi parlate l'americano meglio di me. Sapete una cosa?

(1) Vedi dello stesso Autore: La strana crociera del «Passaguai».

— Sentiamo la cosa, ma che sia l'ultima, perché io devo partire e voi dovete intervistare Libby Leech.

— La vostra faccia, con quella cicatrice, non mi è per niente nuova e può darsi benissimo che vi abbia veduto in qualche posto... per esempio sul Northern Star stesso.

— Nientedimeno! — esclamò ironicamente Sebastì, spingendo amichevolmente il giornalista verso l'uscio —. Bè, buonasera, adesso.

— Ma se è così — soggiunse Sparrow frettolosamente, quasi parlando a sé stesso — non potete essere che uno dell'equipaggio, perché gli altri, trasbordati con me sull'isola galleggiante, me li ricordo benissimo. Abbiamo vissuto parecchi giorni insieme. Ah! — gridò bruscamente — ma voi siete... siete il nostromo del Northern Star, il capo degli ammutinati... Sal Manassar!

Sebastì rise pienamente e afferrò il giornalista pel braccio.

— Ascoltate, mio giovane amico... — gli disse con voce calma, quasi soave, piantandogli negli occhi due pupille aguzze come spiedi. — Sembra che voi abbiate in parte ragione e che effettivamente io, Vanni Sebastì, assomigli a codesto vostro Assurbanipa, o Sal Manassar, come volete chiamarlo. Ripensandoci, anche Libby Leech, nei momenti in cui lasciava riposar la lingua, mi guardava come se fossi uno spettro o qualcosa del genere. Si vede che anch'essa vedeva in me quel tale. Vi ripeto che sono Sebastì e nessun altro che Sebastì. Ma poi, rifletteteci su, amico bello — soggiunse, con voce che era quasi un sussurro, accentuando la stretta del pugno — che brutta cosa sarebbe per voi se io fossi veramente quel pirata quel supponete! Brrr! Un pirata che si rispetti, elimina tutte le persone che lo molestano, le elimina con mezzi fantasiosi e piuttosto crudeli: le strangola, le squarta, le taglia a pezzi e le getta in pasto ai pescicani... Ora, di tutte le persone moleste la più molesta sarebbe l'indiscreto che riconoscesse il pirata quando

non vuole essere riconosciuto, e che andasse in giro a spifferare la sua bella scoperta. Mi viene la pelle d'oca solo a pensare a quel che succederebbe al disgraziato chiacchierone... Bè? Che avete ora? — fece, vedendo che Sparrow impallidiva sino a diventar verdastro e che sembrava sul punto di cadere —. Su ragazzo, animo! Andate a bere un bicchierino o due con la simpatica Libby Leech, fatela parlare e, non dimenticatevi di diffondere stanotte stessa pel mondo la grande notizia: «Sono stati ritrovati gli smeraldi di Catunob!».

E, con un garbatissimo sorriso, Sebastì spinse fuori il giornalista e richiuse l'uscio.

CAPITOLO VII

## Ministri in imbarazzo

Il presidente del consiglio dei ministri della Repubblica di Marenia (stato balcanico noto solo a pochissimi privilegiati) stava compiendo a passi concitati il ventiduesimo giro nel salone delle adunanze.

Al tavolo centrale sedevano i vari ministri, assorbiti in diverse occupazioni: quello della guerra, per esempio, faceva barchette di carta, quello delle finanze disegnava profili d'impiccati, quello degli esteri leggeva di nascosto un giornale umoristico e quello dell'industria, agricoltura, commercio, lavoro e comunicazioni, sonnecchiava con molto decoro.

Dalle finestre spalancate entrava, dolce e profumata la brezza della serena notte di giugno.

— E voi, signori — esclamò il presidente arrestandosi di botto di fronte al tavolo e picchiandosi su un gran pugno — avete trovato niente? Nessuna idea? Nessuna ispirazione? Eppure dovrete esser persuasi quanto me che questo stato di cose deve finire! E' una vergogna, un'umiliazione per Marenia, per Marenia stanca di vivere nell'ombra della dimenticanza! Ma prendete un giornale qualunque della grande stampa mondiale, signori miei, datevi la pena di sfogliarlo, e ditemi se, magari per isbaglio, c'è mai una riga, dico anche una sola riga, dedicata a Marenia. Li ho letti tutti anche oggi! — esclamò battendo una palmata su un cumulo di periodici che aveva dinanzi a sé — dal titolo alla firma del direttore responsabile. Giornali italiani, inglesi, russi, francesi, tedeschi... E che dicono? Che in Italia si costruisce, che in Francia si sciopera, che in Russia si massacrano, che nel Canada ardono le foreste, che il Messico c'è la rivoluzione, in Giappone il terremoto, un ciclone alle Filippine, Gandhi in India, un tesoro nascosto nel Perù e un serpente coi baffi nella Nuova Zelanda... E mai e poi mai che si nominino neanche per isbaglio Marenia! A Marenia non succede niente, mai niente, e, di conseguenza, nessuno viene a visitarla e a spenderci i suoi soldi! E hanno ragione, i turisti, mille volte ragione! Perché dovrebbero venire a Marenia? Per morirli di sbadigli?

— Se proprio ci tenete... — propose timidamente il ministro della guerra — posso organizzare un discreto incidente di frontiera con qualcuno degli stati confinanti, un po' di sparatoria...

— Già! E se quelli rispondono? Una pallottola sperduta fa presto ad arrivare qui. Niente, niente... troppo pericoloso. Voi, ministro dell'agricoltura, è possibile che non riusciate a far nascere, non so, qualche vitello con la testa di gallina oppure un'oca con le ruote al posto delle zampe?

— Avete letto di quel matto di Argiropulos, presidente! — domandò il ministro degli esteri — Quanta pubblicità sprecata! Tutta la stampa parla dell'isola di Karpos, e perché? Perché un lunaico ha disperso al vento qualche milione... Perché non l'abbiamo avuta noi, quell'idea? Chissà quanti turisti sarebbero venuti da tutte le parti del mondo!

— Già... E gli smeraldi chi ce li dava?

— Bisognerebbe almeno fare in modo che vengano a cadere qui... — osservò il ministro delle finanze.

(Continua)

ENZO JEMMA



...stava compiendo a passi concitati...

collaborazione dei giovani

# L'ALIBIRO DELLA CUCINA

## BINARIO MORTO

Il più grande desiderio di Renzo, dal giorno della sua entrata in Aeronautica, era stato quello di andare a volare sulla sua vecchia casetta mezzo sperduta tra i monti.

Terminata la scuola di pilotaggio, la fortuna volle che fosse destinato ad un campo abbastanza prossimo al suo paese ed è facilmente immaginabile come lui attendesse ansiosamente l'occasione propizia per fare quanto sognava da tanto tempo. E l'occasione venne!

Quel mattino Renzo fu chiamato dal suo comandante e fu incaricato di un sopralluogo da farsi ad un campo di fortuna situato nella vallata e che avrebbe dovuto servire per lo svolgimento dell'esercitazione.

Renzo credette d'impazzire dalla gioia! Il campo in oggetto era ad appena 5 km. dalla sua casa. Era l'occasione tanto attesa!

Impartì rapidi ordini ai motoristi, quindi si precipitò nella sua stanza, mentre un veloce apparecchio da ricognizione veniva sospinto sullo spiazzo antistante le aviorimesse e posto in moto.

Qualche minuto dopo, il nostro pilota, in perfetta tenuta di volo, si installava in carlinga e, con un veloce ed elegante decollo, si allontanava in direzione dei massicci montuosi che doveva sorvolare per giungere alla meta.

Lo raggiunse in breve e mentre ammirava le orride anfrattuosità delle rocce, pregustava la gioia intensa di quanto avrebbe fatto fra poco.

L'apparecchio volava intanto veloce nel

cielo terso come un cristallo e sotto le sue ali argentee le vallate si susseguivano rapidissime.

Ad un tratto lo sguardo del pilota scorse arrancante sull'orlo costone del monte un illimpidano trenino, e sorrise. Laggiù era la ferrovia che passava davanti alla sua casa.

Dimenticavo dirvi che Renzo era figlio di un cantoniere e che la sua famiglia abitava il casello ferroviario 13-B lungo la transcontinentale.

Sorrise dunque Renzo alla vista del trenino sbuffante per raggiungere la vetta. Dev'essere leggermente la sua rotta ed in breve si trovò a perpendicolo sui due binari della ferrovia, che comparivano e scomparivano nelle cuppe gallerie.

Sopraffatto l'ultimo contrafforte montano, il pilota rivide il treno correre veloce per la discesa, verso la verde vallata.

Ridusse il motore e pianando leggermente si portò fino a 300 m. di quota.

In quel punto la ferrovia si insinuava tra due pendii, dopo i quali, fatta una grande curva, sbucava di fronte al casello 13-B. Quivi i due binari si dividevano; uno passava sul davanti della casa e portava alla città, l'altro deviasse leggermente sul dietro e portava ad una zona che al tempo della «febbre dell'oro» era stata fiorente e popolata, ma che ora era completamente deserta tanto che la Compagnia ferroviaria aveva ritenuto opportuno sospendere i suoi servizi su detta linea.

Il binario era rimasto e la gente l'aveva

giustamente soprannominato «il binario morto».

L'apparecchio seguendo il corso della ferrovia sbucò al bivio dei binari, ed il pilota scorse, facilmente immaginabile con quale emozione, la sua rossa casetta mezzo sepolta tra il verde degli alberi.

Chiuse completamente il motore e picchiò deciso fino a quando non se la vide vicina: allora diede tutto motore e risalì svelto nello spazio.

Iniziò quindi una lunga serie di gran volte, di frullii, di rovesciamenti d'ala, di scivolate, di viri, fece, in una parola, sfoggio di tutti i suoi virtuosissimi acrobatici.

Giù, intanto, i suoi sventolavano fazzoletti in segno di saluto.

Dopo un po' di quel veloce carosello, Renzo drizzò la prua sul campo e riguardando quota si avviò alla volta di questo.

In meno di un'ora il nostro pilota compì il suo sopralluogo e dispose in proposito, dopo di che, avuta per qualche tempo l'automobile del maresciallo comandante il campo, si diresse velocemente, per quanto lo permetteva quella vecchia carcassa, alla volta di casa sua.

Giunse mentre babbo, mamma, fratelli stavano parlando animatamente di lui.

Il suo ingresso fu accolto da un coro di esclamazioni; e da una valanga di abbracci. Sedato il primo entusiasmo, poté stringere tra le braccia anche il piccolo Franco, che da bravo fratello, nell'impossibilità di fare di più e di meglio, per la sua età, era stato per tutto quel tempo abbracciato alle sue gambe.

Sedetevi poscia vicino alla cucina e l'uditorio gli fu attorno, pronto ad ascoltare le cose naturalmente interessanti che egli avrebbe raccontato. Quando dopo un'ora si alzò per andarsene, Franco non era più presente e Renzo ne chiese ragione al padre.

«Vieni qui — gli fu risposto — lo troverai immerso in grandi lavori sul «binario morto!»

Lo trovarono infatti seduto su di una rotella, immerso nella contemplazione dei pezzi di un minuscolo aeroplano che aveva smontato con le sue mani, con quelle mani che non sarebbero certo state in grado di ricostruirlo.

Stavano tutti attorno al piccolo, ridendo delle sue ingenuità, quando, sbuffando, comparve dall'insenatura dei monti un treno che avanzava veloce alla loro volta.

Renzo lanciò un grido di terrore e si lanciò sul fratellino riportandolo su di un lato, ma il treno che correva sull'altro binario aveva girato e passando dall'altra parte del casello scomparve nella valle.

Renzo seguì un po' con lo sguardo il veloce convoglio, quindi, ancora pallido e tremante, si voltò verso i suoi che, per nulla impressionati, lo stavano a guardare sorridendo dei suoi timori.

«Avete visto? — disse — Se fosse stato su questo binario!...»

«Ah! Ah! Come si vede che manchi da molto tempo! — esclamò il padre — Sono anni ed anni che non passa più un treno da queste parti e sta' pur certo che non ne passeranno per molto tempo!»

«Ad ogni modo — ribatté il figlio — il posto mi sembra poco adatto ai picchi; non si sa mai, è meglio evitare i pericoli.»

«Ma va', fione! Se un treno dovesse passare di qua, il primo a saperlo sarei proprio io; dunque!»

Renzo non era perfettamente convinto, ma non disse una parola.

Abbracciò tutti e risalì in macchina, mentre la mamma gli gridava dietro:

«Sta' attento, eh! Volà piano e sta' basso!»

Lui si voltò ridendo e dopo aver salutato con la mano, partì.

\*\*\*

Nell'ufficio del comandante, Renzo riferiva al suo superiore in merito alla sua ispezione. Guardando attentamente una carta topografica del campo, il comandante approvava le relazioni del suo subalterno e prendeva appunti su di un taccuino.

La radio, che troncheggiava in un angolo dell'ufficio, emise ad un tratto di suonare della frizzante musica ritmica e la voce gutturale dell'annunciatore si fece udire:

«Attenzione! Attenzione! Sulla ferrovia transcontinentale e precisamente allo scambio all'altezza del casello 15-B il diretto 178 è venuto a collisione, per cause ancora imprecise, con l'accelerato 377. Nel cozzo i due convogli sono usciti dal binario ostruendo la ferrovia. Non meno di 4 ore saranno necessarie per la riattivazione del binario.»

«Intanto il personale del rapido 114, partito dalla stazione di X al momento in cui ci perveniva la comunicazione, non ha potuto essere avvertito dell'incidente. Nella impossibilità di farlo in qualche modo — si deve ricordare che su questa linea mancano telefono e telegrafo — si è giocata l'ultima

carta, facendo prendere al treno il binario che porta all'ex-Valle d'oro.

«Si spera che il macchinista si accorga della deviazione e arresti il treno prima della rustica stazione di detta valle.»

«Daremo più dettagliate notizie in proposito quanto prima!».

L'ultima parola dell'annunciatore non era ancora terminata, che Renzo come un bolide si precipitò fuori dell'ufficio e si diresse a corsa pazzesca verso le aviorimesse. Una spaventosa ipotesi gli era balzata alla mente.

Sulla linea di volo un apparecchio era pronto per partire.

Il motore girava, impaziente di sprigionare tutta la sua forza.

Rapido come la folgore, il nostro pilota si issò a bordo, tirò la manetta e con un sobbalzo l'apparecchio prese a rullare sempre più veloce, quindi si staccò e sparì rapido nella direzione dei monti.

\*\*\*

A bordo Renzo non sapeva forse nemmeno lui quel che faceva. Un pensiero solo gli danzava nel cervello: «Il rapido correva sul binario morto e con 99 probabilità su 100 il suo fratellino, ignaro di quanto stava per accadere, stava trastullandosi tra le rotelle.»

La mano del pilota, percorsa da un tremolante nervoso, accarezzava la manetta del gas, già tirata fino all'ultima tacca, come per ottenere ancora un aumento di velocità. Gli occhi frugavano i pendii delle montagne alla ricerca di un veloce convoglio lanciato a tutto vapore verso la valle.

Ad un tratto il cuore di Renzo ebbe un sussulto. Appena uscito da una galleria, il nero mostro salivava sbuffando verso la vetta.

Eseguito pericoloso virate per evitare i costoni, il pilota portò più volte il velivolo a lambire le vetture sperando che la sua disperazione fosse compresa. Invano! Dai finestrini delle carrozze si sventolavano fazzoletti in segno di saluto ed il macchinista, tutto compreso nella guida, neanche si mosse.

Cosa fare? Almeno si fosse munito di qualche razzo da segnalazione. Nella fretta e nell'orgoglio della partenza non ci aveva pensato! In realtà non aveva nemmeno pensato a quello che faceva.

\*\*\*

Il treno intanto si avvicinava alla vetta dopo la quale, con una veloce discesa, sarebbe presto giunto al casello 13B. Renzo ebbe un'ultima idea!

Raddrizzò l'apparecchio, ridiede tutto gas e partì come un bolide in direzione di casa sua. Volava basso, insinuandosi nei valloni, voltandosi a guardare a tratti, come temendo di vedersi il treno alle costole.

Finalmente, ecco la sua casa! Picchiando deciso si portò sul retro di essa sul binario morto! Vide sulla bianca massicciata i due nastri d'acciaio perdersi nella valle, ma non scorse altro. Impossibile! Qualcosa gli diceva che il fratellino era là tra quelle rotelle. Tornò sui suoi passi, picchiò, passò più basso di prima! Era là! Aveva scorto una cosetta minuscola acciarsi tra traversine, muovere le braccia in segno di saluto.

Povero piccolo! Non pensava certo a quanto lo minacciava! Ripassò, cercando con la mano di fare qualche gesto, preso dai suoi, che nel frattempo erano usciti, per un saluto. Come fare? Quando il treno fosse apparso allo sbocco, i familiari avrebbero, come al solito, pensato si trattasse di convoglio percorrente l'altro binario e quando si fossero accorti dell'errore, sarebbe stato troppo tardi! Che fare? Atterrare? Impossibile, tanto più che il tempo incalzava ed il pilota sembrava già di vedere il treno sbucare nella valle.

Le tempie gli martellavano forte, quasi a scoppiare! Tentò l'ultima carta. Sperò nella paura del bimbo.

Picchiò veloce, persistendo nella picchiata fino a qualche metro da terra! Passò basso basso sul picchio che si era alzato e salutava senza però muoversi.

Renzo si morse le labbra dalla disperazione. Cabrò disperatamente e, salendo, si portò verso l'imboccatura del vallone.

Quasi non voleva guardare, ma il suo sguardo scorse egualmente il treno scendere rapido verso la valle! Ancora pochi minuti poi la fine!

Disperatamente picchiò l'apparecchio e ridusse motore. L'aeroplano scettò sbuffando verso terra. Dalla carlinga il pilota vedeva la terra avvicinarsi sempre più, ma non richiamava! Richiamò solo quando anche a lui parve impossibile di non aver ancora toccata la terra che vedeva vicinissima.

Diede tutto motore ed aspettò rigido sui comandi di sentire il carrello sbattere contro i sassi.

Tirò solo quando davanti al muso dell'apparecchio si delineò un lungo filare di piovpi. Risalendo nell'azzurro, si volse a guardare la ferrovia.

Il mostro d'acciaio era sbucato sbuffando nella valle, ma tra i binari il piccolo non c'era più.

\*\*\*

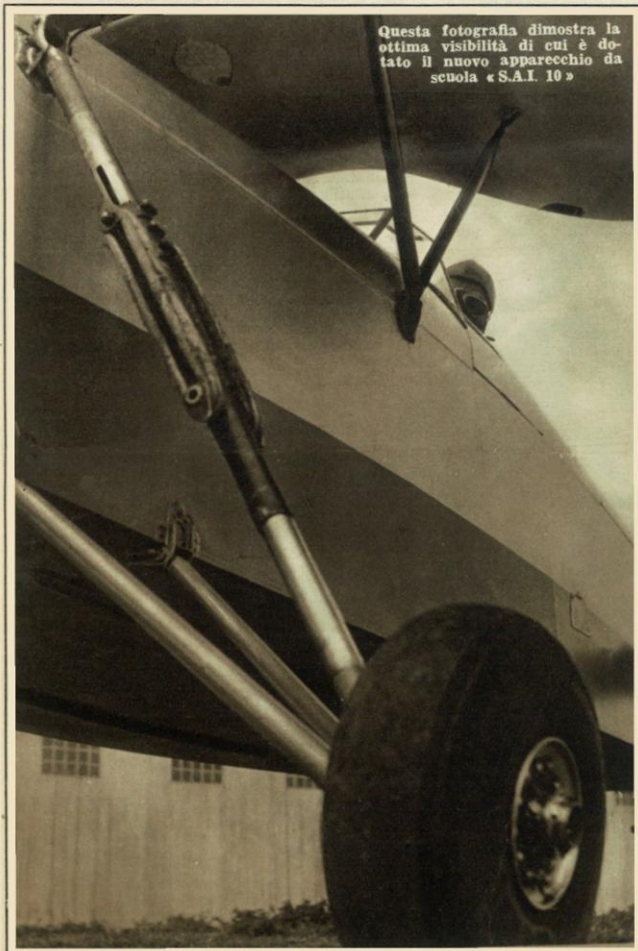
A terra, piangendo, la mamma si stringeva al petto il bimbo che la guardava; con gli occhi attoniti come a dire, inconscio del corso pericoloso: «Come? Piangi? E cosa dovevi fare io che me lo sono visto passare tanto vicino?».

\*\*\*

Su nel cielo roseggiante degli ultimi bagliori del sole, l'aquilotto col cuore sollevato e felice tornava al nido.

Scendeva la sera.

RADAMES ZARAMELLA



Questa fotografia dimostra l'ottima visibilità di cui è dotato il nuovo apparecchio da scuola «S.A.I. 10»

# POSTA *aerea*

Cleo, Milano. — Non si tratta proprio di quella sostanza della quale mi scrivi. Sembra che gli Stati Uniti facciano progressi nello studio dell'applicazione di materia plastica alle costruzioni aeronautiche. Il dott. Hendrik Backeland, uno dei primi realizzatori delle materie plastiche sintetiche — dal suo nome proviene quello della bachelite — ed il colonnello V. E. Clark, che fu durante la guerra il capo dei servizi tecnici dell'aviazione americana, hanno costruito circa un anno e mezzo fa un apparecchio con la fusoliera di materia plastica. Le prove sono durate fino ad oggi con il più grande segreto, ed i risultati vengono ora divulgati dalla rivista «Scientific American».

Come è noto, nella costruzione di un apparecchio metallico, un numero considerevole di ore di lavoro sono assorbite per l'applicazione di migliaia di bulloncini che fissano i diversi pezzi di lamiera. Invece, la fusoliera del nuovo apparecchio «molle», battezzato «Clark 46», è stata completamente costruita ed ultimata nel termine di sei ore. Il «Clark 46» ha compiuto finora 1800 ore di volo; esso è pulito e lucido come il cristallo, non porta nessuna traccia di deterioramento per l'effetto della pioggia, della neve e della grandine. La materia plastica impiegata è di una formula nuova ed ancora segreta chiamata «Duralmond». Né l'acqua, né la benzina, né l'olio, né gli acidi hanno presa su questa materia che si afferma sia più resistente dell'acciaio per quanto riguarda l'usura passiva, vale a dire, purché non sottoposta all'azione diretta dell'attrito come, per esempio, un pistone in un cilindro, o due ingranaggi. Inoltre, la fusoliera del «Clark 46» non ha nessun sostegno interno, di modo che lo spazio occupabile è completamente libero.

Il Duralmond è naturalmente... duro, non si deforma e mantiene una lucentezza perfetta. Tali qualità permettono di ottenere delle superfici che offrono all'aria una resistenza assai minore di quella dei metalli. Si è arrivati persino a considerare il supplemento di velocità che potrebbe essere guadagnato: circa 28 chilometri l'ora su 400, quasi il 7 per cento. Dopo le prove compiute per oltre un anno con lo stesso «Clark 46», la fusoliera che, come si è detto, è in Duralmond non ha subito alcuna usura, mentre le ali costruite con i sistemi comuni mostrano tracce severe di logoramento. Il confronto è eloquente, ed ora si sta ultimando la costruzione di un nuovo apparecchio con le ali pure in Duralmond. Il grande vantaggio di questo processo di fabbricazione consisterebbe nella rapidità e quindi nell'economia di mano d'opera e di danaro. Secondo la «Scientific American» 200 operai basterebbero per fabbricare ogni mese le ali e le fusoliere di 300 aeroplani.

Ma Backeland e Clark non sono i soli ad interessarsi della materia plastica per l'aviazione. Anche il costruttore Glenn Martin si sta occupando attivamente del problema; ed in Germania tre apparecchi in materia plastica sarebbero già stati costruiti da Heinkel.

Carlo Pini, Verona. — Ti saranno mandate le copie. Quanto dici a riguardo della nuova collana di divulgazione «L'aviazione per tutti» mi commuove. Compra anche il secondo volume, che sta per uscire, e dimmi poi cosa ne pensi. Salutami il fratellino, presso il quale ti invito ad essere un buon... propagandista.

Icaro II. — Bello, il tuo pseudonimo, ma attento che Icaro cadde in acqua, secondo la leggenda, per troppa superbia, e tragicamente perì. Rendendo mentalmente omaggio a questo famoso pioniere del volo muscolare, intraprendo l'analisi della tua lettera, la quale, sin dalle prime righe, mi pare che sia alquanto ingarbugliata, come grana e come significato. Ah, aquilotti, quando mai imparerete a scrivere ben chiaro, con delle «t» che non si confondono con le «f», con delle «s» che siano tali quali le ha messe al mondo il suo inventore? Che c'è, che ridi ti par buffo che ci sia stato l'inventore delle lettere? Altro che, se c'è stato! Non solo, ma quell'uomo è stato un grandissimo inventore. Pensa se noi oggi ignorassimo la scrittura! A

parte il fatto che noi non ci si potrebbe scambiare ogni tanto, come avviene, un pensiero su quello che ci interessa, non ci sarebbe modo di renderci noto il minimo fatto. Uno per esempio, fa una bella statua, ma proprio tanto bella. Mettiamo, un Apollo in atto di lanciare un modello. Beh, morto lui e i suoi contemporanei, come si potrebbe conoscere il nome di quel bravo scultore? E così per tante altre cose. Tu, per esempio, non potresti passare alla storia per avere inventato una lettera «m» che sembra un serpente boa che abbia il

mal di pancia, mentre invece, se non ti guasterai con il crescere, il tuo nome passerà per questo alla storia, e il futuro vedrà imponentissimi monumenti inneggiati al tuo nome. Ma mi accorgo di scrivere e scrivere, trascurando di rispondere alla tua piccola, modesta domanda. Ti chiedo scusa, caro Icaro II, ed eccoti la risposta: il motore rotativo, ormai abbandonato da molto tempo dai costruttori, girava proprio insieme all'elica, così come te sospettavi, ma non osavi credere.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Pier Angelo Rebuscini, Milano. — Ti ringrazio, rosso in viso per la commozione che mi turba, delle frasi di elogio e dei quali ricompensi il lavoro mio e dei miei colleghi. La tua cara lettera mi pare non contenga domande; mi sembra almeno di capire così, dopo aver decifrato per ben due volte la lunga missiva. Bene, amico mio: hai scritto unicamente per farci giungere il tuo sincero applauso. Questo è proprio commovente. Le tue perplessità aeromodellistiche dimostrano chiaramente la tua grande volontà. Eravoi! Seguita così, e tra qualche mese il tuo nome correrà su tutte le bocche dei giovani aeromodellisti italiani, che pronunziandolo si sentiranno scossi; da un fremito di commozione. Lo diranno con rispetto e deferenza, a capo scoperto, come vengono oggi detti i nomi di Tosaroni, di Calza, di Ciampolini, di Barbesio (il bravo costruttore che vive chiuso a chiave, avvolto in un misterioso silenzio, bene attento a non far sapere nulla a nessuno della sua attività) di Travagli (ci metto anche lui, per consolarlo di tutte le recenti magre) di Rodorigo, e di tanti altri apostoli dell'aeromodellismo nazionale.

Il Caporale, Milano. — Grazie dei saluti, graditissimi.

Beccacocco, Badia Pozzeveri. — La tua lettera mi ha fatto molto piacere. Anzi tutto, perché dici che «L'aquilone» è magnifi-

co, è qui, è là, ecc., poi, perché mi sembri un ragazzo sveglio, e a me la gente che non dorme mi piace. Naturalmente, dicendo questo non voglio intendere che mi piace la gente che soffre l'insonnia, ma che dorme... soltanto la notte. E già, perché ci sono quelli che anche di giorno hanno la nebbia nel cervello, sono stanchi senza aver fatto niente, hanno «lo spleen». Sai cos'è questo? E' un male dei nobili, secondo gli inglesi: un male che piglia le persone per bene, e che le costringe tutto il giorno in poltrona, con gli occhi al soffitto. In italiano, quel male si chiama pigritia. E' dunque al grido di «abbasso la pigritia» che la pianta con questa prefazione che non dice niente, per cominciare a rispondere alle tue molteplici domande. Primo. Quanto mi dici circa la vendita del giornale al tuo paese costituisce un argomento con il quale non ho a che vedere niente. Io non c'entro, come diceva quel treno all'ingresso di una galleria (il poveretto aveva paura del buio!) e ti prego quindi di trovare un altro sistema per avere regolarmente il giornale, se proprio non ti puoi abbassare. Il fatto concernente le due pagine bianche sul giornale da te acquistato è grave, gravissimo, in punto di morte addirittura. Ti invieremo un altro numero, integralmente stampato. Il Costruttore di aeromodelli è in fabbricazione, ma

non so dirti quando vedrà la luce. Spero presto. Parli di una visita a Roma... Arrivederci, allora: statti bene.

Aquila Bianca, Vicenza. — Ormai è tardi per le copie. Perché non vieni direttamente da noi, a prenderle? Mi pare che sarebbe più semplice. Non piangere sulla mia sorte, supponendo che io da interi lustri viva qui dentro, senza mai prendermi una licenza. Torno proprio adesso da una licenza trascorsa nel fresco delle Dolomiti, tra la neve e il ghiaccio. Sapessi che bellezza! Ma non mi ci far pensare, altrimenti balzo in piedi urlando frasi incoerenti, e, dato fuoco al mio tavolo, fuggo da Roma, da questo sole torrido, da questa solitudine di Ferragosto, per tornarmene, al canto di Puccini «si me ne andrà, tra le nevi eterne...» in vetta al Marmolada. Ti aspetto: saluti.

Ido Vicari, Bologna (Pic) — Le tue opinioni circa il colore della carta da lettere che usualmente adopero per rendermi note le varie idee che pullulano nei vari misteriosi dei tuoi labirinti cerebrali mi hanno profondamente scosso. Io daitonico? Questo vorrebbe dire che sino ad ora io mi sarei ingannato sulla realtà dei colori, sull'apparenza della natura nella quale sino ad oggi sono vissuto. Avrei, tra l'altro, traversato le vie dell'Urbe Eterna al segnale verde invece che a quello rosso, e questo contro ogni legge relativa all'attraversamento delle pubbliche vie (dubbio che crea nel mio animo spasmi inenarrabili). Ho letto per questa notte a mezzanotte, l'ora dei misteri e dei delitti, un'edizione di celebri pittori perché venga tolto dalla mia mente il terribile dubbio da te crudelmente inoculato. Nell'angosciosa attesa, ecco che mi dedico a rispondere alle tue domande, con indifferenza, come se niente fosse, dando così prova di incredibile eroismo, di audacia fredda e di ammirabile calma. La tessera aquilonesca al tuo nome è già stata fatta, e parte in questo momento, mentre ti scrivo. Pronta a tutto osare pur di raggiungerti. Ho letto la tua poesia: me la sono cavata con tre giri salvo complicazioni. Nella mia risposta precedente a questa non c'era ironia; io non sono ironico; quando scrivo o parlo con voi apro per intero il mio animo, dico pane al pane e vino al vino (modo di dire gastronomico sulle cui origini invano per anni interi mi sono spremuto le meningi). Ti consiglio, se le cose stanno così come le racconto, di non mandarci quella novella. Ti prego, prima di porre termine a questa, di farmi sapere come diavolo hai fatto ad indovinare che io... mi capisci, eh? A presto.

GRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

## LA GERMANIA



al Salone Aeronautico di Brusselle. In primo piano, un velivolo da combattimento «Ju 87»

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

**BREDA**

**Boro-Talco**  
NOME BREVETTATO

*Prodotto  
fabbricato  
unicamente  
da* **ROBERTS**

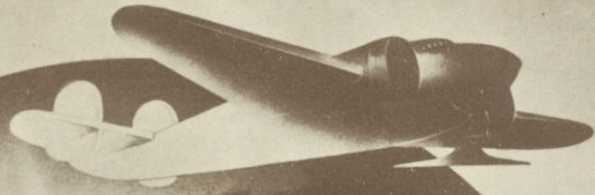
L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO

**FIAT G 18 V CON DUE MOTORI A 80 RC 41**

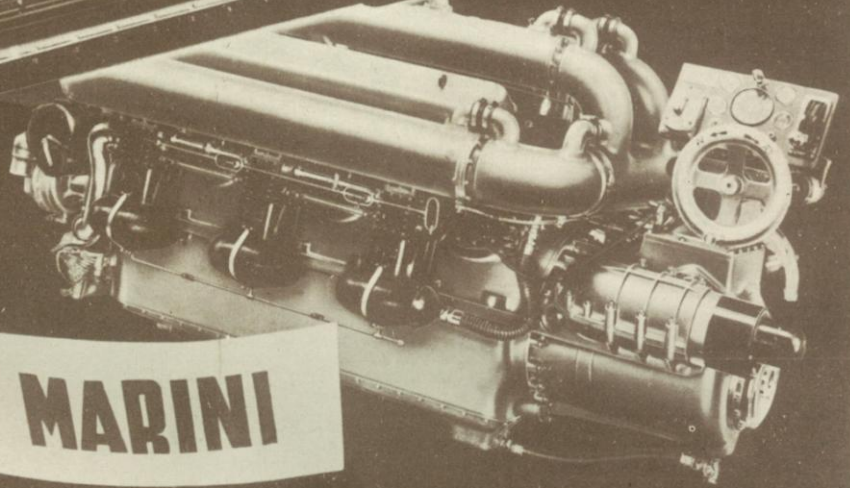
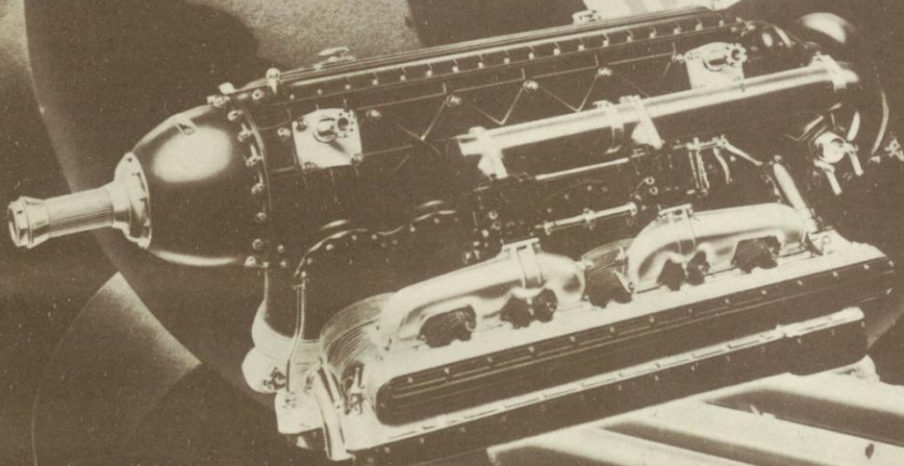
*18 persone oltre i bagagli*

FIAT G 18 V

ELCE AVIO LINEE ITALIANE S.A.



MOTORI PER AVIAZIONE

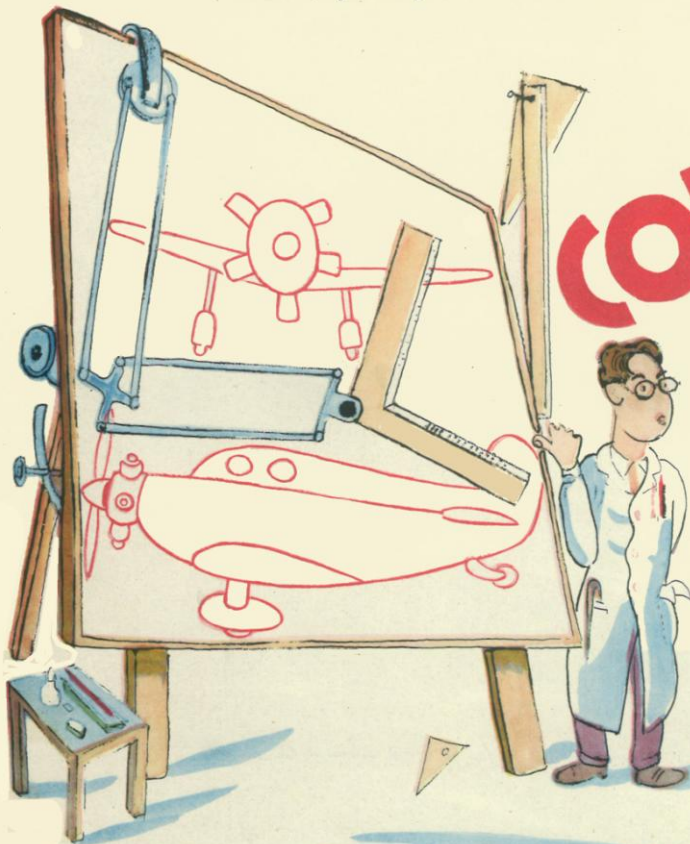


MOTORI MARINI



ISOTTA FRASCHINI S.A.  
MILANO

## COMPETENTI



-QUESTO AEROPLANO VELOCIS-  
SIMO ATERRERA' A SOLI 70  
CHILOMETRI.  
-NON TI SEMBRA CHE SIA TROP-  
PO POCA DISTANZA DALLA PAR-  
TENZA?

Ba+Ma.



-SIGNORA, ABBIAMO UNA GOMMA A TERRA  
-CHE IMPORTA, CON IL CARRELLO REPRAT-  
TILE NON SI VEDE!



-C'E' SOLO UNA RUOTA FUORI!  
-LASCIA PERDERE, TANTO DOBBIAMO  
ATERRARE AL BUIO.