

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Sarò costretto a licenziare quel pilota: ha una pessima calligrafia...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 35

27 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

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12 50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1913 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE



E poi veniteci a dire che la correttezza commerciale non è una virtù esclusivamente americana. Noi europei non ci sogneremmo mai di raggiungere certi limiti di coscienza e di onestà, ma state a sentire: Il signor Traple, di Chicago, ha «messo su» una bella bottega di paracadute e, per facilitare il più possibile lo smercio del suo prodotto, ha adottato tutte le formule di vendita che possono allettare un cliente: rateizzazione, baratto, riaccettazione dell'articolo vecchio all'acquisto di uno nuovo, forti sconti agli aviatori che hanno superato il 70. anno di età, manutenzione gratuita, vistosissimi premi a chi presenta cento buoni di paracadute acquistati, fotografia sui quotidiani ad ogni salvataggio (anche autoprovocato), oltre al sistema delle figurine; quando il paracadute si apre ne salta fuori una più o meno preziosa per la collezione. Si dice che certuni effettuino giornalmente decine e decine di lanci nella speranza di trovare il feroce saladino americano.

Però — direte voi — tutto ciò può rivelare, certo, un evoluto spirito commerciale ma non davvero quella correttezza e quell'onestà così decantate in principio. Ed avete ragione. Non era questo precisamente che volevamo dirvi. Ma, perbacco, se aggiungessimo che nell'interno della sua bottega il signor Traple ha messo un cartello, ed un altro, luminosissimo al neon, l'ha fatto mettere sul tetto per dire: «Se il nostro paracadute non vi si aprisse riportatecelo e ve lo cambieremo subito»? Non è onestà questa, eh?

A proposito di paracadute, vogliamo informarvi che una ditta costruttrice ha messo in vendita un nuovo tipo «Tandem», che può cioè portare due persone. Questo tipo è indicato specialmente per le coppie di fidanzati o di giovani sposi che vogliono rimanere... legati per la vita. Il «Tandem» è consigliabile anche per le scuole paracadutisti. Lo istruttore avrà modo di impartire praticamente le lezioni all'allievo.

Scherzi a parte, chissà che l'idea non sia meno scema di quanto sembri?

Se foste capaci di indovinare quello che è capitato giorni or sono ad un aviatore, faremmo subito punto e basta proprio qui alla seconda riga. Ma siccome non lo immaginerete mai, dovete ascoltarci per forza.

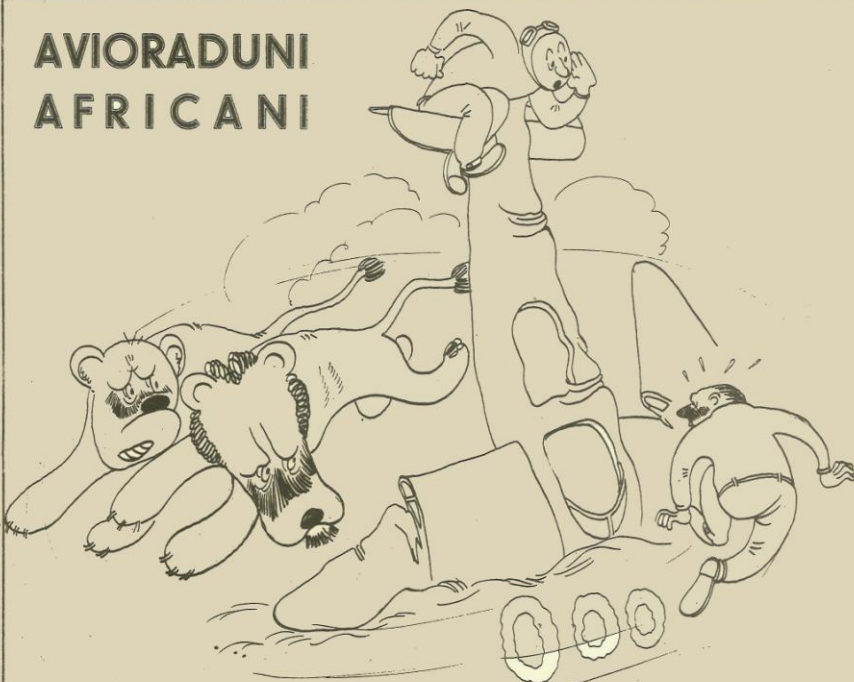
A bordo del suo piccolo aeroplano da turismo, il signor X non desidera farsi conoscere, ed è giusto! volava tranquillamente da Bruxelles verso il sud della Francia dove la sua famiglia si trovava in villeggiatura. All'improvviso, le sue orecchie si drizzano come quelle di un cavallo che abbia udito il fruscio di una serpe. Un rumore insolito proviene dal motore, una specie di crepitare secco. Vivamente preoccupato, il pilota non sa lì per lì a che attribuire la cosa: forse qualche organo del motore si era rotto o funzionava male, ma chissà se si trattava di un guasto grave, capace di provocare un arresto? Il peggio era che quel rumore ogni tanto cessava per alcuni secondi e poi ricominciava. Il povero pilota le prova tutte: leva e metti il gas, gira e regola bottoni e chiavette sul cruscotto, macché. Proprio quando sembrava che il fenomeno fosse scomparso in virtù di qualche fortunato tentativo, ecco di nuovo quel maledetto ca-ra-ca-ra-ca-ra. Che fare? Tra poco l'apparecchio avrebbe dovuto scavalcare il Massiccio Centrale; e se, putacaso, fosse successo lassù il guaio serio? Non era meglio approfittare adesso della pianura per una verificatina a terra? Ma sì, è meglio, la prudenza non è mai troppa. Giù, dunque. Una bella planata, ed il piccolo aeroplano si ferma a due metri da un'aia dove si sta trebbiando il grano. Lasciato il motore a basso regime, il signor X salta a terra e toglie la cappottatura, mentre i contadini gli si sono fatti attorno incuriositi. La sua competenza in fatto di motori non è certo proverbiale e neanche tale da fargli scoprire il difetto dopo mezz'ora di ricerche. Il ca-ra-ca-ra-ca-ra continuava, intermittente ma implacabile malgrado la minaccia del cacciavite e della chiave inglese pronti ad azzannare il pezzo incriminato. Il signor X, uomo calmo ed educato, stava per diventare davvero furioso. Accorgersi da dove proviene un rumore non è poi cosa che richieda la opera di un tecnico specializzato, perbacco!

Per fortuna che ad un certo momento uno dei contadini presenti, un ragazotto di quindici anni, si è accostato timidamente, ed allungando una mano tra i cilindri ha tirato fuori una... cicala che cantava e squarciagola.

Poco dopo il signor X decollava pronunciando frasi sconnesse e sputando pezzi di cicala.

L'IMBONITORE

AVIORADUNI AFRICANI



Forza! gli «abbiamo» preso quasi un giro!

MANOVRE AEREE

IMPRESSIONI DI UN PILOTA DELL' "ASSALTO"

Dato il carattere delle manovre, tolto qualche caso sporadico, l'aviazione è stata impiegata più che altro nel campo tattico ed il bombardamento, specialità di punta dell'Armata Aerea, è stato impiegato limitatamente e relativamente. Quindi, la lotta per il dominio del cielo si è limitata a piccoli scontri aerei fra la caccia, la ricognizione ed il bombardamento, che l'assalto, favorito dalle pessime condizioni meteorologiche che hanno imperversato durante tutto il periodo delle manovre, dalle condizioni orografiche del terreno e dalla stagione propizia allo sviluppo incontrastato della vegetazione, ha potuto compiere e portare a termine le proprie operazioni quasi indisturbato.

La ricognizione ha portato brillantemente a termine il proprio compito. I « Ro 37 » hanno volato tutti i giorni, con qualsiasi tempo, talvolta scendendo a quote proibite, in azioni che, nel caso reale, sia per reazione delle artiglierie antiaeree, sia per il lavoro continuo di vigilanza della caccia, sarebbero state senz'altro disperate. E' la storica ricognizione, specialità senza pretese, specialità che opera silenziosamente nella gloria anonima, nella gloria umile e sconosciuta. I servizi resi dalla ricognizione sono stati preziosissimi e l'occhio vigile ed onnivagante degli osservatori ha saputo controllare tutti i movimenti delle grandi unità terrestri, per poi informare, con precisione matematica, i Comandi delle forze operanti in modo che ogni operazione delle truppe di terra veniva condotta con sicurezza, senza tema di sorprese od addirittura di agguati.

Il bombardamento, tolta l'incursione notturna su Torino, di carattere prettamente strategico, ha dovuto limitarsi ad un lavoro tattico, bombardando opere di fortificazione, centri di rifornimento e di concentramento nelle immediate retrovie, distruggendo ponti e ferrovie. La caccia, ostacolata dal maltempo e forse anche dalla soggettività dei verdeti emessi dai giudici di campo,

(era stato stabilito che gli apparecchi da caccia, avvicinandosi in picchiata fino a 100 metri dagli apparecchi da bombardamento, potevano segnalare l'attacco come compiuto, mentre è ben incerto l'esito di tale attacco contro una formazione compatta di bombardieri veloci che effettuino il tiro di sbarramento con le potentissime mitragliatrici 12,7) ha compiuto egualmente il suo compito con efficacia (del resto nulla ancora si poteva sperimentare sul suo impiego dopo le gesta eroiche che hanno illuminato i cieli di Spagna).

Compiuta questa breve disamina, che del resto non può illustrare nulla di nuovo, date le prove ben più ardue che le tre specialità hanno superate in Africa ed in Spagna, resta da parlare dell'assalto, della specialità — diremmo quasi — nuova, che in Italia ha trovato i suoi precursori ed i suoi antesignani.

Il motto dell'emblema dello Stormo d'assalto è: « con l'arma corta » ed infatti il pilota d'assalto si getta nella mischia a corpo con il combattente della terra. Piomba dall'alto come un rapace a velocità fantastica, arriva di sorpresa fino a rasentare il suolo, scarica il suo tremendo fardello di distruzione e di morte e sfruttando la vegetazione e le asperità del suolo, forte della sua tinta perfettamente mimetica, si allontana ancora a velocità vertiginosa per poi riprendere quota un po' più in là ed andarsene definitivamente. Dietro di lui, altri apparecchi compiono la stessa missione, sono insomma un po' le famose « cadenas » spagnuole impiegate con criteri razionali. Gli obiettivi dell'assalto sono quasi tutti di carattere tattico, quali un ponte, una stazione ferroviaria, una batteria antiaerea, una trincea, una colonna motorizzata su una strada ecc.; però anche nel campo strategico l'assalto può avere il suo utile ed efficace impiego. Inoltre l'assalto entra direttamente nel fuoco della battaglia terrestre portando valido aiuto al fante, cadendo come il fante in mezzo alle schegge delle bombe a mano e fra i fili di ferro spinato, trascinando con la sua irruenza gli uomini alla vittoria.

Precursori dell'assalto, eroi nostri indimenticabili: Francesco Baracca, che cadde sul Montello combattendo a fianco dei fanti per mitragliare le truppe nemiche e Gino Allegri il mistico « fra' Ginepro », che compì alcune ardite azioni di mitragliamento a volo rasente.

Le dottrine dell'assalto, prima confuse a causa del rapido evolversi della tecnica aeronautica, poi sopravvalutate, ora, forti del frutto di alcuni nostri insigni studiosi, forti del passato glorioso, incominciano ad avere la loro logica e giusta effettuazione.

E' con questi logici principi che l'assalto è stato impiegato nelle Grandi manovre, e forse ha potuto svelarci ancora qualche cosa di nuovo delle sue molteplici e multiformi possibilità.

5 Agosto, ore 15,30

Sull'aeroporto base del partito rosso, 30 apparecchi d'assalto stanno fremendo sotto i singulti dei motori, mentre le grandi braccia metalliche delle eliche tormentano l'aria e l'acqua che con gocce insistenti cade dal cielo cupo ed infestato di nubi e nubi limacciosi. Un gagliardo vento di ponente, con raffiche irregolari ed irose, solleva in alto l'acqua fangosa delle pozzanghere.

I piloti sono prestamente saliti sulle

I modernissimi « Ba 88 » d'assalto



fusoliere, sono entrati nelle carlinghe chiudendosi ermeticamente per impedire che la pioggia penetri negli stretti abitacoli pullulanti di decine e decine di comandi, quadranti, leve, levettine rubinetti, ecc.

Gli ordini sono precisi: la divisione celere « Trieste » è in marcia lungo l'itinerario Casale-Murisengo-Chivasso. Ostacolare la sua marcia, fermarla se è possibile nelle valli in una lotta a corpo a corpo senza quartiere.

E gli apparecchi partono in formazione, in colonna di dieci pattuglie di tre. Spariscono ai limiti del campo e si avventurano negli elementi infurati. La tempesta è in pieno sviluppo: la visibilità è nulla; le raffiche vorrebbero scompaginare la formazione, ma i piloti, con i denti stretti, con il cuore

teso verso la meta, compiono il miracolo ed arrivano, quasi guidati da un istinto superiore, alla imboccatura delle valli. Invano cercano uno spiraglio di luce fra gli ammassi vaporosi che turbinano e roteano, invano cercano un po' solo un po' di chiaro: dappertutto buio, buio, acqua che sferza crudelmente i vetri infrangibili del tagliabrezza. Nulla da fare; non vale la disciplina, la volontà di compiere il dovere a tutti i costi: ci sono dei limiti oltre i quali le nostre umane forze non possono andare, e poco o nulla può l'uomo contro le irate e cieche forze della natura.

Tornare indietro: e ritornano indietro con rabbia, con il cuore in gola, insoddisfatti. Ma ecco che, quale zuchero, intravedono un obiettivo di secondaria importanza: è il ponte di Chivasso sul quale transitano colonne celeri. Un tuffo in mezzo ai nembi, un saettare d'alto; un crepitare di mitragliatrici; un risonare di scoppi che fanno eco alla voce grave del tuono ed il ponte è distrutto, le colonne celeri scompaiono e quasi annientate.

Sulla via di ritorno la bufera attende i coraggiosi al varco. Già la rabbia del vento s'è abbattuta al suolo, stracciando arbusti, devastando ogni cosa: già l'intensità della pioggia ha fatto straripare torrentelli, fiumicelli e molti campi sono allagati e sembra che gli elementi scatenati, prima sorpresi, poi maglioramente adirati, vogliano abbattere i temerari che osano sfidarli.

La formazione s'è allargata. Naviga-

IL « BREDA 65 », della pag. 16

Il « Breda 65 » è un apparecchio da caccia e da bombardamento rapido; o, più esattamente, appartenente alla categoria degli apparecchi « d'assalto ». E' monoplano, monomotore, monoposto e fortemente armato. Questo apparecchio è di costruzione interamente metallica, con il carrello retrattile. Il « Breda 65 » è l'espressione la più completa della categoria degli apparecchi destinati ad attaccare le armi e le truppe operanti a terra. Il suo armamento è costituito da quattro mitragliatrici fisse piazzate nelle ali e di un carico di bombe e spezzoni di 400 kg. Il « Breda 65 » è un monoplano ad ala bassa. Il posto del pilota è piazzato in modo da ottenere la più grande visibilità possibile. Davanti la fusoliera è montato un motore a stella con raffreddamento ad aria; la carenatura del motore continua la linea della fusoliera. Il « Breda 65 » appartiene alla categoria degli apparecchi interamente metallici. La fusoliera ha uno scheletro in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno saldati ed il rivestimento è interamente in telone di duraluminio. Lo scheletro dell'ala è costituito da due longheroni in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno, legati con barre diagonali ugualmente in tubi d'acciaio. L'insieme è saldato. Le semiali, che hanno una struttura analoga, sono legate alla parte centrale con degli attacchi semplici e robusti. Per i comandi laterali, oltre agli aleroni, l'ala è munita di alette di curvatura che funzionano da persontentatori. La velocità del « Breda 65 » a 5000 metri è di 400 chilometri ora. Il suo carico utile è di 550 kg.

« Ba 65 » sotto la pioggia.



no alla cieca col solo ausilio degli strumenti, indovinando e correggendo i turbini e le raffiche. Alcuni atterrano alla cieca, altri vanno vagando per le nubi in cerca di un po' di chiaro ed attendono che la tempesta si acquieti e poi tutti rientrano regolarmente.

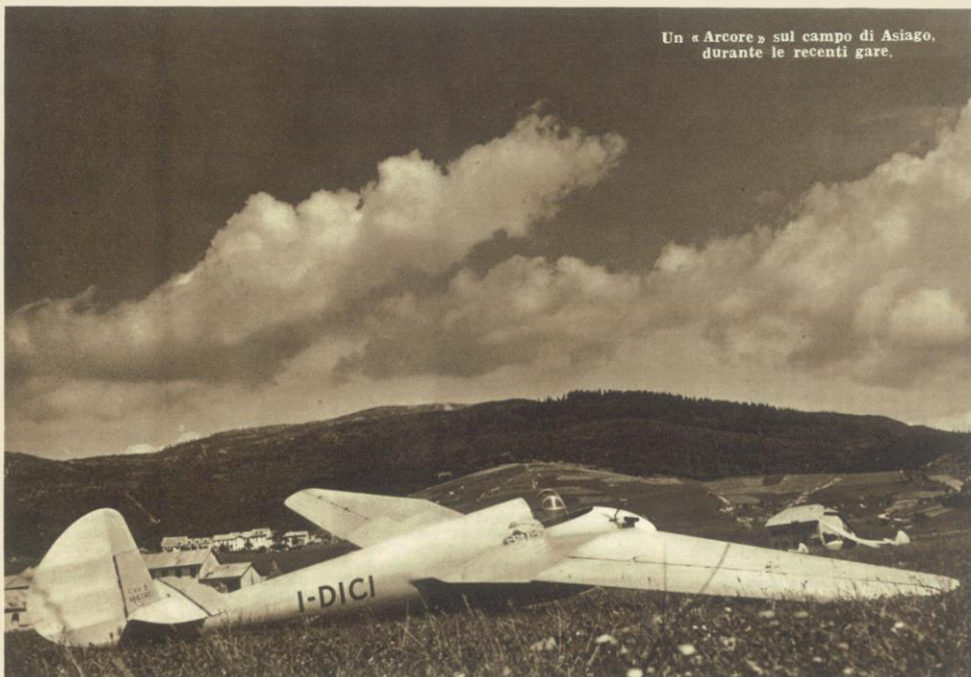
Avigliana, 7 Agosto, ore 8,20

Sotto l'osservatorio dove c'è S. M. il Re Imperatore, nella valle, si svolge la fase conclusiva delle Grandi manovre. In alto nel cielo passano i bombardieri rossi fatti segno dal fuoco delle artiglierie antiaeree azzurre ed inseguiti dai caccia.

Arrivano di sorpresa le pattuglie degli assaltatori del cielo; vengono dai laghetti di Avigliana, virano davanti all'osservatorio, e si precipitano in fondo alla valle, a pochi metri dal suolo, dove ferve la battaglia. Mitragliano, spezzano e velocemente spariscono all'orizzonte. Pochi istanti dopo sopraggiungono velocissimi in formazione leggera i « Ba 88 ». Potentissimi nell'andamento, irruenti e vertiginosi, fulmineamente, nel giro di pochi istanti hanno compiuto la loro missione e già sono sulla via di ritorno. Il « Ba 88 » è un apparecchio modernissimo di caratteristiche belliche elevate, atto ai molteplici compiti dell'assalto ed idoneo senz'altro ai particolari compiti delle altre specialità.

L'esperimento di queste due sole azioni, che delle altre ne ha compiute l'assalto durante le Grandi manovre, fa balzare chiara alla mente la convinzione che l'assalto non può essere una specialità in sottordine, che l'assalto è una specialità di capitale importanza e che al momento opportuno può portare il suo peso decisivo in una lotta, che Iddio voglia lontana, ma che bisogna sempre prevedere con serenità.

L. B.



Un «Arcore» sul campo di Asiago, durante le recenti gare.

2

GIORNI AD ASIAGO

Asiago, 6 Agosto.

Giungere ad Asiago dopo una corsa di qualche centinaio di km. in auto, attraverso la pianura veneta, fra il caldo afoso dappprima e la temperatura autunnale poi, per un temporale che ci ha preceduto metodicamente sulla strada da percorrere, è pur sempre piacevole e riposante. Certo questo viaggio in auto per chi si reca ad un Raduno Aviatorio, non è molto in carattere e meglio sarebbe stato, come era nell'intenzione, di poter usufruire di un bonario «Caproncino» della R. U. N. A. se le condizioni atmosferiche lo avessero permesso. Con l'aria spassata di chi è appena arrivato, ci mettiamo fra la gente a zonzo per la passeggiata di dopo cena, per trovare qualcuno che ci indichi dove sono «i nostri». Non tardiamo difatti molto; ecco Ravizza dell'Aereo Guf di Milano; Mantelli e Cattaneo all'Albergo tale (ci dice); Cenni e Signora (per chi non lo sappia Cenni è in luna di miele) al tal altro; gli altri: Casana, Cus, Bellò, Guerrini, al tal altro ancora. Andiamo da Mantelli, al quale ci legano particolari vincoli di affettuosa amicizia, e che è lietamente sorpreso di vederci. Poiché so che li parlarli di volo, qualunque sia l'ora ed il luogo in cui lo si trovi, è per lui sempre gradito, lo tempestiamo di domande. Al mattino ci rechiamo con lui sul Campo, presto, per poter

ammirare con maggior tempo i veleggiatori, prima che i piloti si involino con loro fra i cumuli. Dalle aviorimesse, le cui porte aperte con lentezza dagli uomini di manovra sembrano enormi bocche che, prese da un irrefrenabile bisogno di sbadigliare, si diano gran pena di attenuarne per convenienza gli effetti visivi, vengono tratte le belle, inconfondibili, italianissime macchine del nostro volo a vela. Ecco il bianco biposto di Cattaneo, che ricorda la linea del Cat. 28, pur essi presenti, dalla fusoliera snella e armoniosamente profilata, dai comodi posti di pilotaggio e del passeggero, arredati con una certa civetteria ed eleganza, manovriero e docile come i monoposti. Ecco il «Vizzola» del Gruppo di Varese, dalle linee sobrie e robuste, l'«A L 3» dall'ala rastrematissima e dalla sagoma svelta, il «Condor» di Guerrini, i «Cat. 28», i «BS 28» ecc., attorno ai quali uomini di manovra e specialisti si avvicinano senza fretta preparandosi con accuratezza per il volo odierno. Questa fase di preparazione, toletta mattutina che precede i voli di ogni giorno, è quella che ti permette di osservare ben da vicino, senza averne l'aria, questi uomini del volo silenzioso, prima che il «momento buono» te li porti lassù a giocare d'astuzia coi cumuli e le ascendenze. Visi sereni abbronzati dall'invadenza del sole, visi giovanissimi, giovani, non più giovani in cui, nelle varie colorazioni degli occhi, trovi un'espressione comune a tutti «la passione purissima per il volo», passione non sempre inconfessata, comunque ferrea ed inestinguibile. Un gruppo di essi osserva con aria scanzonata la carta isobarica che il capo del servizio meteorologico ha tempestato di linee rosse e bleu ed è ora appesa all'ingresso della tenda dei commissari. «Stamattina stanno su anche i sassi», osserva uno di questi dando l'impressione che questa affermazione non gli l'abbiano tanto suggerita «le isobariche» quanto il buon umore, ed è per questo che gli altri del gruppo ridono con lui. Qualche altro sembra in attenta osservazione presso il suo apparecchio: studia dove poter installare meglio il barografo. Ci facciamo vicini a Mantelli che parla con Cattaneo; ma mentre gli parla il suo sguardo scruta con interesse vivissimo, una cavalcata imponente di cumuli che laggiù, dal Pasubio che si intravede, si dirige verso di noi a buona quota, mentre sulla verticale di Campo e verso Monte Zebio vagano «code» del temporale di stanotte. La voce improvvisa e prepotente di un Caproncino interrompe la osservazione. Sono le 8 e tre quarti, Mantelli si stacca da noi indossando rapidamente il paracadute, salta al posto di pilotaggio e decolla rapidamente

per andare a provare l'atmosfera. Alle 9 ricompare sul campo a volo radente, punta con tutta la velocità, che la modesta macchina consente, verso il costone Ovest, che limita il Campo, e con una virata imperiale, a cui segue una vertiginosa scivolata d'ala, atterra, e rulla verso di noi. Ormai tutti i veleggiatori sono sulla linea di partenza disposti in fila di fronte, mentre i Caproncini ed il Ba. 25 intonano un concerto indistinto su vari toni, coi motori a rilento che si stanno scaldando. Uno di essi è già pronto in linea per il tralzo; si iniziano le partenze. E' ancora Mantelli che prende il via, stavolta rimorchiato, sul Cat. biposto, con a bordo Cattaneo. La bella macchina decolla rapidamente mentre il pilota fa una «tiratina» che gli consente di sollevarsi di qualche metro per «mollare» il carrello di fortuna, poi picchia subito per non far alzare troppo la coda al Caproncino che lo rimorchia. Il convoglio aereo si dirige decisamente verso i cumuli saggiando la zona più adatta, poi il biposto si sgancia. Le partenze si susseguono: alle 9,40' è Casana che parte con l'AL.3, alle 9,45' Venturini del Guf di Milano con l'«Arcore», alle 10 è la volta di «Pellicano» di Galimberti. Ormai il cielo del Campo si va popolando di ali silenziose che in varie direzioni cercano le ascendenze. Il vento, però, che ha preso maggiore intensità, disturba l'atmosfera e qualcuno, seguito dagli altri, atterra. Solo l'«Arcore» di Venturini pare abbia trovato qualcosa di buono e veleggia lungo i costoni di fronte a Cima 11 e Cima 12, ma poi lo vediamo rientrare anch'esso ed atterrare. La mattinata non sembra essere molto propizia, invece le cose cambiano rapidamente e l'atmosfera si fa più adatta. Densie nubi temporalesche avanzano da Est inducendo i piloti a ritentare. Ecco difatti Padova partire con un Cat. 28, seguito a breve distanza da tutti gli altri. Stavolta qualcosa di buono ci deve essere poiché tutti riescono ad andare in quota. Il colpo d'occhio è veramente magnifico: 5 veleggiatori a breve distanza fra loro hanno iniziato una specie di «girotondo» sotto un arcigno nuvolone nero verso il Monte B., scomparendo talvolta dentro la nube. Un sesto veleggiatore entra in volo cieco decisamente. Il carosello continua e sembra in certi momenti un'esercitazione di finta caccia... fra veleggiatori. Riconosco gli apparecchi di Cus, Casana, Bellò, Guerrini, Mantelli, tutti quasi alla stessa quota. Più a Sud altri veleggiatori bordeggiano pazientemente altri cumuli. E' ormai mezzogiorno: l'aria dell'altipiano e la certezza che per ora nessuno di quelli lassù scenderà presto inducono a recarsi a colazione. Nel pomeriggio le condizioni propizie a

qualche «pezzo forte» si delineano ed i piloti che lo intuiscono immediatamente si dispongono a ripartire. Poco a poco il cielo del Campo si spopola, qualcuno ha «tagliato». Passano lente le ore ad osservare qualcuno che si è ostinato a bordeggiare sui costoni e che poi rientra; ormai è certo che diversi hanno tentato la distanza e vi sono riusciti. La voce comincia a passare fra noi confusa e contraddittoria dappprima, poi alle 17 abbiamo la conferma ufficiale: Venturini ha atterrato vicino a Feltre, Mantelli e Cattaneo in un campicello vicino al Piave nei pressi di Susegana percorrendo 65 km. Cus a Vicenza. Sul Campo è ora un incrociarsi di disposizioni e di comandi per recuperare «i fuggitivi». Gli uomini di Cattaneo partono immediatamente con quanto occorre per smontare il biposto; partono pure due Caproncini per ricondurre gli altri. Il bilancio della giornata è dunque più che mai soddisfacente e lieti abbondiamo il campo in attesa di raccogliere domani dalla viva voce dei protagonisti le impressioni.

7 Agosto.

Se lo spirito dei piloti che partecipano a questa sagra di allanti è elevatissimo, un'altra categoria di uomini, dei quali assai di rado si parla, merita menzione: gli specialisti. Di questa gente, la cui norma quotidiana di vita sono il lavoro silenzioso e l'abnegazione, resta essa la divisa dell'Arma Azzurra od appartenga alla vita civile, non sarà mai abbastanza tessuto l'elogio. Abbiamo visto ieri sera gli uomini della squadra di Milano partire di qui col loro carro rimorchiato e gli attrezzi, non appena la notizia che «qualcuno» aveva atterrato fuori campo, per gettarsi a rompicollo per i 55 km. che dall'altipiano portano a Vicenza, raggiungendo per Padova e Susegana il Piave dove il biposto di Mantelli e Cattaneo si era posato e, come ci fu detto poi, lavorare tutta la notte per lo smontaggio dell'apparecchio, il suo trasporto al Campo di Treviso per essere nuovamente rimorchiato qui ad Asiago dove siamo ad attenderlo. Il velivolo che da qui andrà a rimorchiare non è ancora partito e questo ci dà l'impressione che dovremo aspettare molto; uno sguardo all'orologio ci convince che la nostra non è che impazienza. Rifacendo mentalmente il calcolo troviamo che il lavoro non ha subito soste: il carro è partito alle 18 di ieri da qui; tre ore per raggiungere Susegana, altrettanto per lo smontaggio, il resto per il trasporto a Treviso ed il rimontaggio e... ecco la voce improvvisa di un motore: è il «Ba. 25» che andrà a riprendere il fuggitivo. Alle nove precise infatti esso decolla e sparisce in direzione Sud-Est; calcoliamo che esso impiegherà venti minuti a raggiungere Treviso ed altrettanto a ritornare. Sul Campo, intanto, si inizia la normale attività. Cur è rientrato ieri sera a rimorchiare da Vicenza ed è qui con noi. Mantelli dovrebbe essere qui dalle 9,40 in poi; difatti ecco che alle 9,43 un rombo ferigno di motore stellare ce ne preannuncia l'arrivo. Il Ba. 25 viene velocemente verso il campo sulla cui verticale il «bianco gabbiano» si sgancia e con larghi spirali di una morbidezza che è arte, atterra. Come sempre in questi casi, tutti sono addosso all'equipaggio avidi di sapere e di chiedere; noi lasciamo «scaricare» questa curiosità, Mantelli e Cattaneo ci diranno poi fra poco le loro impressioni. Frattanto è rientrato pure a rimorchiare Venturini che si rammarica alquanto di una nube che nel viaggio di ieri, dappprima generatrice di ascendenze si è poi sguagliata impedendogli sul più bello di raggiungere una maggiore distanza. Ecco dunque a tavola dove assai prima di mezzogiorno l'appetito di Mantelli e Cattaneo, che da ieri a mezzogiorno sono quasi digiuni, ci ha portato. Gli aviatori in genere, specie quando sono di eccezione, non amano molto essere loquaci, ed è assai difficile avere da loro impressioni sui loro voli forse perché si tratta di un complesso di sensazioni, che solo l'anima percepisce, che non è tramutabile in parole. Mantelli è lieto; la prova compiuta è pur sempre notevole, specie per un biposto, ed è la migliore fin ora raggiunta in Italia. Dopo un paziente bordeggiare (egli ci dice) ha trovato finalmente la «corrente» buona che gli ha consentito di uscire dall'altipiano; do-

po aver raggiunto una notevole quota ha puntato decisamente verso Udine. Durante il viaggio qualche discente notevole gli ha «mangiato» un po' di quota, vietandogli di arrivare dove si era prefisso. Giunto sull'abitato di Susegana a bassa quota, il pilota ha voluto sfruttare ancora tutte le possibilità della generosa macchina e, deciso a tirare ancora diritto, si è portato ad atterrare più oltre in un campicello su una sponda del Piave. Il volo è durato esattamente due ore ed ha stabilito il Record Italiano per alianti biposti.

G. F.

CRONACA BREVE

PROSEGUE INTENSO il lavoro di organizzazione e di allestimento del III Salone Internazionale Aeronautico, che sarà inaugurato il 2 ottobre a Milano, nel Palazzo dello Sport e nei padiglioni annessi, raggruppando in una poderosa rassegna tecnico-scientifica il meglio della produzione internazionale di questa importante branca industriale.

L'industria italiana, con alla testa la Breda e la Fiat, ha risposto in pieno all'invito dell'Ente organizzatore Fiera di Milano, tanto che l'area totale della Mostra registrerà anche in questa terza rassegna un sensibile incremento.

Per quanto riguarda la partecipazione estera, mentre sono in corso trattative con diversi Stati europei, è già assicurata l'adesione ufficiale dell'aeronautica germanica e di quella inglese, partecipazione definita con i rispettivi Governi, che assumerà un valore particolarmente importante, tanto per l'estensione delle due mostre, fissata in tremila metri quadrati ciascuna, quanto per l'ecletticità dei materiali che verranno esposti (velivoli militari e civili, motori, accessori, strumenti scientifici e di bordo, armamenti, radio, ecc.).

FRA GLI AEROPLANI nuovi partecipanti al IV Raduno Aereo del Littorio, a Rimini, vi è stato il «Nardi P. N. 315». Diamo alcune cifre relative al peso ed alle caratteristiche di volo. Con un motore Hirth HM 508-C (260 CV a 3000 m.); peso a vuoto 725 Kg.; peso totale 1026 Kg.; capacità del serbatoio carburante 170 litri. Caratteristiche di volo: vel. massima a 2500 m. 370 Km.-ora, a Oxn. 340 Km.-ora; vel. minima 105 Km.-ora; spazio di decollo 195 m.; spazio d'atterraggio 280 m. Salita a 400 m. in 8'45"; raggio d'azione a 3500 m. alla velocità di crociera di 340 Km.-ora, Km. 800.

IL CONGRESSO INTERNAZIONALE di navigazione aerea indetto per il luglio 1940 a Stratford-on-Avon dalla Royal Aeronautical Society, comprende il programma seguente: 11 conferenze di eminenti specialisti d'Inghilterra, Italia, Germania, Francia e Stati Uniti; discussioni su 5 argomenti. Sono anche previste manifestazioni ricreative.

LA FABBRICA INGLESE Blackburn Aircraft Co. Ltd. ha in costruzione nei suoi stabilimenti un prototipo d'idrovolanti. L'apparecchio è già molto progredito e le prove di volo dovrebbero cominciare prima della fine dell'anno.

LA DITTA BELGA SABCA si propone di far compiere un giro delle capitali europee ai due prototipi che ha esposti al Salone di Bruxelles, il monomotore pluriposto da combattimento S. 47 ed il biposto da allenamento S. 40.

UN DISEGNO DI LEGGE italiano prevede l'inquadramento dei ciechi in speciali reparti della Milizia contrareali, per il servizio di ricognizione aerofonica. I ciechi, se in possesso dei necessari requisiti di cultura, otterranno la nomina a «specializzato per l'ascolto» e verranno, in caso di mobilitazione, adibiti all'ascoltazione di provenienze aeree.

LE STATISTICHE pubblicate dall'Aeronautical Chamber of Commerce di New York danno queste cifre in milioni di dollari, per le esportazioni mondiali di aeroplani durante l'anno 1938: Stati Uniti 68,2 - Germania 27,1 - Inghilterra 26,5 - Italia 9,8 - Francia 3,7. Questi dati stanno ad indicare due cose fondamentali: cioè che il materiale aeronautico italiano è altamente apprezzato all'estero e che il potenziale industriale del settore aeronautico è talmente sviluppato da noi da consentire l'invio all'estero di molti apparecchi, malgrado le ingenti e regolari consegne che i nostri stabilimenti effettuano per il potenziamento dell'Ala Fascista nell'Italia e nell'Impero.

IL PILOTA TEDESCO Gabber Heinz ha conquistato con un apparecchio leggero di tipo «Erla 5 D» un nuovo record internazionale per apparecchi leggeri di categoria quarta (della capacità meno di due litri), coprendo la distanza di 1915 chilometri dall'aeroporto di Friedrichshafen a quello svedese di Baenaos, presso Umea, in 14 ore e 30 minuti.

IL QUADRIPOSTO SAIMAN DA TURISMO 204R

Il «Saiman 204 R» è un aeroplano da turismo ad ala bassa a sbalzo, quadriposto in cabina, munito di motore Alfa 115. Costruzione in legno.

L'ala è costituita da una parte centrale solidale colla fusoliera e da due in acciaio. Le semiali hanno forma trapezoidale in pianta. Il profilo è del tipo biconvesso disimmetrico a piccolissimo spostamento del centro di pressione. Il bordo d'uscita nella parte compresa fra gli alettoni è occupato da flaps a fissura comandati meccanicamente. La struttura si compone di due longeroni a scatola collegati da centine costruite in tre pezzi. Il rivestimento nella zona compresa fra il bordo di attacco ed il longerone posteriore è in compensato di betulla intalato ed ha funzione resistente; è in tela nella zona compresa fra il longerone posteriore ed il bordo di uscita.

Gli impennaggi sono strutturalmente simili all'ala. Le parti mobili sono rivestite in tela, quelle fisse in compensato intalato. Il piano fisso non è regolabile, i piani mobili sono muniti di deflettori regolabili a terra.

La fusoliera ha forma di buona penetrazione ed è costituita da quattro longeroni in spruce collegati da ordinate. Il rivestimento è in compensato di betulla intalato. Nella parte anteriore, fra i longeroni dell'ala, sono sistemati i due seggiolini dei piloti e quelli dei passeggeri, dietro i quali si trova un ampio bagagliaio.

Le finestre e la parte superiore della cabina formano un unico cofano snodato, vetrato in trasparente Plexiglas, che offre una visibilità completa; esso scorre ai due lati per dare ampio accesso in cabina, ed è interamente sganciabile in volo.

I comandi sono doppi e non disinnestabili. Le trasmissioni sono costituite da cavi di acciaio. Il comando degli alettoni è differenziale.

Il gruppo motopropulsore è costituito da un motore Alfa 115 della potenza normale di 180 c. v. a 2100 giri,

raffreddato ad aria, alimentato da un serbatoio di benzina, situato dietro al posto di pilotaggio e da uno per l'olio anteriore alla paratia parafiamma; l'elica è bipala in legno.

Il carrello è costituito da due ammortizzatori oleoelastici di 200 mm. di corsa, montati a sbalzo sul longerone anteriore. All'estremità di ogni ammortizzatore è montata una forcella in lamiera che porta una ruota munita di pneumatici a media pressione: il tutto è carenato.

A. N.



INFERNO A BARCELONA

Il titolo già definisce quest'opera interessantissima con la quale Cremascoli, inviato dell'E.I.A.R. nella Spagna unita, ci dà una chiara e limpida visione della vita svoltasi nella metropoli spagnuola durante l'imperversare della tempesta bolscevica. La distanza di tempo dalla cruenta lotta fratricida con la quale il libro è comparso ci permette, e permette allo scrittore stesso, di esaminare le cose con una obiettività che ignora ormai il rischio di rimanere violentata dall'impulso spontaneo della propria fede politica. Si

osserva così il raccapricciante panorama della Spagna insanguinata con la mente fredda del viaggiatore che attraversa dei luoghi con l'unico scopo di raccogliere delle note istruttive. E quali note ha raccolto Cremascoli nel suo viaggio? Come istruttivo sarebbe stato per i signori della Società delle Nazioni conoscerle ed esaminarle! Le sofferenze indicibili di un popolo vissuto per ben tre anni in un'agonia resa ancora più terribile dal continuo terrore che ha oppresso per tutto il periodo rosso la capitale catalana, le persecuzioni inumane, le barbare torture alle quali venivano sottoposti tutti coloro che non potevano contenere l'istintiva ribellione al contatto con tante iniquità, la lenta ed inesorabile morte di migliaia di persone private del necessario per il loro sostentamento, vengono dal Cremascoli («Inferno a Barcellona» - Mondadori) elencate freddamente e diligentemente, a fianco di una documentazione contro la quale si infrangerebbe ogni tentativo di difesa o di giustificazione. E' un terribile atto d'accusa rivolto contro il bolscevismo. Interessante è inoltre l'accenno dello scrittore alle tracce dei continui bombardamenti ai quali venne sottoposta Barcellona da parte degli stormi legionari. Il Cremascoli dimostra ancora una volta chiaramente come non venne mai colpito un solo fabbricato della Barcellona civile, ma come vennero sempre diretti i bombardamenti aerei contro le opere militari che circondavano la città. Molte fotografie a grande formato riprodotte nel volume completano e appoggiano quanto lo scrittore racconta del suo viaggio nella Spagna di Franco, illustrando con evidenza certi aspetti della vita infernale nella Barcellona rossa ai quali istintivamente la mente umana rifuggerebbe dal credere. Questo è un libro di grandissimo interesse, che non mancherà di appassionare quanti seguirono le drammatiche vicende della popolazione spagnola durante i tre anni del conflitto.

L'AEROPORTO

L'esperienza ci insegna a temere di tutto quanto ci viene presentato con il condimento della salsa «futurista», e perciò noi dovremmo arricciare il naso davanti a questo libro di Scuto (Ed. «La Prora», Milano), dalla copertina decorata da una discutibile aeropittura e che si inizia con una prefazione dell'accademico superfuturista Marinetti, il quale definisce l'autore un «aeropista». Con questi precedenti, ci domandiamo, come si può intraprendere con il volto sorridente la lettura di un libro? Ma questo di Scuto ci ha disingannati, per poi meravigliarci. Futurismo? Novcentismo? Macché: si tratta di prosa chiara, efficace, moderna. Questo sì: moderna, ma non futurista, per carità. Scuto ci trasporta nel mondo della realtà; una realtà da lui resa ben aderente alla vita di tutti i giorni; i cui personaggi sono uomini e donne dai caratteri ben netti, dalle anime dipinte chiaramente da poche precise pennellate. L'atmosfera è quella che si respira nel mondo aeronautico: sa di effluvi di olio, di benzina bruciata, di grassi lubrificanti. E' l'atmosfera dell'aeroporto ritratta con mano esperta e sicura. A fianco di questo mondo ne esiste un altro, ugualmente moderno e simpatico: quello giornalistico. Redazioni arruffate, lavori affrettati, sfumate di parole. Ma il giornalista di questo libro non è il giornalista di tutte le redazioni: è il giornalista poeta, che ama il lirismo del pericolo, la poesia del sacrificio. E così tutta l'opera è pervasa da un sentimento squisito di ricerca eroica, di sete insaziabile di aspre fatiche. E tutto è armonicamente inquadrato e ambientato, ogni cosa è reale, viva, esatta. Questo libro è un chiaro esempio della letteratura che noi speriamo venga presto a sostituire una vecchia e retorica prosa che ormai mal s'adatta alla gioventù di questi tempi. E' una riuscitissima prosa di letteratura moderna, aderente al dinamismo del secolo in cui viviamo. Di futurista, c'è solo la copertina.

Il «Saiman 204 R».



Il nuovo quadriposto sul campo di Rimini, durante il Raduno del Littorio.



ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE QUARTA

I «cacciatori»

IV

Un signore del cielo

(Continuazione dal numero precedente)

Modifica la rotta e corre a tutta velocità impadronendosi di vedere il muso degli Austriaci. Le nuvolette di alcuni colpi antiaerei italiani su Globokak gli danno la direzione giusta, ed in breve scorge un apparecchio austriaco roteare.

Con rapida decisione si frappone fra il nemico ed il sole, in modo da essere nelle migliori condizioni per tirare e gli si dirige contro.

Naturalmente, non derogando dalla sua linea di condotta, si avvicina enormemente per non perdere nessun colpo.

A pochissimi metri lascia andare la raffica.

Dopo venti colpi deve interrompere perché corre il rischio di investire l'avversario. Da piede, e sente l'estremità dell'ala sinistra strisciare sul piano di coda dello Austriaco.

La collisione è appena evitata.

Con un contorcimento acrobatico Piccio, che ha perduto di vista il nemico, si rimette in linea di volo. Là, davanti la sua prua, ecco ancora l'Austriaco.

Quella scarica tirata così da presso non è stata, dunque, sufficiente? Ah, perinci, bisogna saldare il conto!...

Piccio ripete l'assalto con furore. La mitragliatrice canta per la seconda volta.

Stavolta la terribile fiamma rossa appare a bordo dell'Austriaco, e la caduta comincia.

Piccio insegue implacabile, a scanso di una nuova riapparizione, e vede l'osservatore nemico, pazzo di terrore, saltare dalla fusoliera, nel vuoto.

Due minuti dopo l'Austriaco è un mucchio di rottami contorti e fumanti incrociato nella terra molle.

Il «cacciatore» rientra, soddisfatto, ma la gola con cui si vede circondato dai commilitoni gli pare eccessiva.

— Che è dunque?

— Eh, diamine, non capita tutti i giorni abbattere due apparecchi in questo modo!...

— Due? Che due? Perché due?

— Sì, proprio due.

L'Austriaco comparso innanzi la prua dello Spad dopo la prima scarica non era lo stesso di prima, ma un altro. E come il compagno è stato liquidato, fra l'esplosione dell'ante fanti piantati nel fango delle trincee a sicuro presidio della Patria.

Il 19 agosto 1917, nei dieci infiammati dalla terribile offensiva che ci doveva dare la vittoria della Bainsizza, un episodio caratteristico.

Piccio, tornato dall'essere scortato un convoglio di Caproni, incrocia nell'aria intorno all'ermata in cerca di preda. Ecco un Austriaco che si dirige verso Jamiano.

Lo Spad del «cacciatore» corre alla sua volta con una rapida scivolata, e prende sotto la mira della sua mitragliatrice l'apparecchio.

L'aviatore ha l'occhio incoillato sul congegno di mira ed accosta l'avversario. Negli attimi che fuggono la distanza è annientata dai giri rapidissimi dell'elica e le croci nere si avvicinano fulmineamente.

Piccio sta per premere il bottone di scatto dell'arma.

Ma d'un tratto l'apparecchio nemico vacilla, una fiammata si sviluppa al suo bordo, ed il «cacciatore» esterrefatto lo vede precipitare a picco nello spazio.

Per un attimo Piccio rimane disorientato dall'avvenimento sconcertato. Poi si guarda attorno, di sopra. Nulla. Si rovescia e guarda in basso.

Un'ala tricolore fugge rapida dietro il nemico abbattuto.

Piccio scorge un cavallo nero rampante dipinto sulla fusoliera: il segno del «segretario alato». Chi gli ha portato via l'avversario è Baracca, l'Asso degli Asci!

Lo stesso giorno, mentre sul terreno gibboso la lotta ferve con tutto il suo terribile aspetto, la battaglia nel cielo si abbassa a quote minime. I piloti austriaci difatti hanno ordine di combattere la nostra offensiva, e pertanto volano bassi per poter mitragliare ed osservare.

Anche i «cacciatori» volano bassi, e cercano la selvaggina là dove essa si trova e si aggira.

Ma a bassa quota l'aria è satura di polvere, di fumo, di gas metitici. Il sibilo dei proiettili fa vibrare in tutte le direzioni; lo schianto delle granate la percute duramente: lo stridere dei proiettili di piccolo

L'«asso» Piccio.



calibro va a paro col rotolo fragoroso delle «pignatte» delle artiglierie pesanti. E' l'aspetto terribile che i piccoli uomini sanno fare assumere al disgraziato pianeta che li sopporta.

In mezzo a quell'atmosfera artificialmente nebbiosa, fra quel furioso mugolare di acciaio nell'aria vibrante, si aggirano gli alati combattenti del cielo.

A 900 metri di quota Piccio scopre un avversario.

La bassa quota non è l'ideale per un combattimento aereo che ha bisogno di larga disponibilità di spazio, ma questa considerazione non è tale da far desistere Piccio dall'attacco.

Come è suo costume, corre diritto sull'avversario ed a pochi metri, gli lancia contro una scarica.

L'Austriaco picchia disperatamente. Forse spera salvarsi.

Implacabile Piccio gli dà dietro.

A cinquanta metri da terra lo investe con una seconda raffica, e lo vede scomparire fra la nuvolaglia che copre foscamente la vetta dell'ermata.

Allora «richiama» e risale.

Dall'alto osserva la vicinanza del luogo dove si è svolto il combattimento, ma non scorge più l'Austriaco. E' scomparso.

Si decide, deluso, a tornare al campo, perché quel volo a bassa quota fra la nuvolaglia, il fumo, le emanazioni degli scoppi, gli ha dato un malessere incontentabile.

Il volo è tutta una lotta per resistere al male, e, pur dopo aver restituito quanto aveva ingollato a colazione, l'aviatore non è in condizione di fare un buon atterraggio.

Difatti, si precipita con tale impeto sul campo da fare una magnifica «capotata» e frantumare l'apparecchio.

Ma egli, Piccio, tra le sue mani, non vuol funzionare regolarmente, esce dall'incidente perfettamente illeso.

Dieci giorni dopo, il 29 agosto, Piccio fa la conoscenza con i D. III, i più agili apparecchi da caccia che furono adoperati dagli austro-tedeschi.

Seguiva un convoglio di Caproni diretto sulle linee nemiche quando un sibilo di mitraglia a lui intorno lo avverte della presenza degli avversari.

Con una fulminea manovra si rovescia, e si trova di fronte tre nemici agilissimi ed accaniti.

Si avvede subito che non sono i soliti Fokker. L'aspetto più tozzo, più raccolto, li denuncia subito per veloci e pericolosi antagonisti. Inoltre, sono in tre.

Per Piccio tutte queste considerazioni sono oziose, e senz'altro inizia la danza.

Ed è provvisoriamente una danza quel rimbombare avvolto nel cielo dei quattro apparecchi. E' un inutile inseguirsi, un rareggiare di destrezza, un caprioleggiare infinito alla ricerca della posizione opportuna per mitragliare con successo.

Il duello si prolunga infruttuoso.

E d'un tratto Piccio si accorge che, mentre egli è impegnato in quell'inutile divertimento, altri due «caccia» austriaci uguali a quelli che lo inseguono, danno addosso ai Caproni.

Dunque è una finta per tenerlo lontano, quella!

Il «cacciatore» si butta giù a capofitto col motore a piena potenza, e sfuggendo ai primi tre, dà addosso agli altri due austriaci.

ci. Uno di essi scappa prima di esser preso sotto il tiro, ma l'altro accetta bravamente la sfida.

I due si stringono uno contro l'altro, si inseguono, si avvolgono con terribili contorcimenti, si sparano da vicino.

Piccio ha modo di mettere nel bersaglio alcune raffiche, e vede l'Austriaco picchiare precipitosamente. Gli corre dietro e cerca di sparargli ancora, ma la mitragliatrice, sul più bello, s'inceppa.

L'italiano si allarga per mettere riparo all'inconveniente, ma nel frattempo l'Austriaco si ripiglia e, planando, scappa verso Aidusina.

E' scappato. E con esso tutti gli altri. In compenso i Caproni sono al sicuro.

Nel pomeriggio del 3 settembre 1917 una nuova straordinaria prova deve essere fornita da Piccio.

All'atto di partire col suo Spad è avvertito che esso non è stato rifornito di cartucce. Ne restano pochissime nel serbatoio.

Con questo Piccio parte ugualmente, ed ugualmente si dirige sulle linee in caccia di austriaci.

Ecco, poco dopo, un biposto da ricognizione dirigersi sulle nostre linee accompagnato, un po' indietro ed un po' in alto, da cinque apparecchi da caccia.

Piccio gironzola, soriona, ed osserva.

Gli Austriaci s'inoltrano nelle nostre linee. Certo, la vicinanza dei suoi cinque guardiani dà molta sicurezza all'osservatore, che fila diritto sulle nostre trincee.

Ma Piccio non bada mai alla quantità degli avversari.

Quando crede giunto il momento, si getta a tutto motore contro il biposto e lo stringe con la consueta fulmineità.

Stavolta, però, ben ricordando d'aver poche cartucce nell'arma, si spinge ancor più vicino del solito al nemico.

Vede distintamente l'osservatore che gli spara contro con la mitragliatrice e sente fischiar le proiettili; si accorge che le paljotole hanno toccato il suo apparecchio, ma non deflette dal suo proposito.

Solo a pochi metri lascia andare la raffica. L'osservatore austriaco abbonda, la mitragliatrice e si accende nella fusoliera. L'apparecchio s'inclina, e comincia a scendere precipitosamente dirigendo sulle sue linee.

Nello stesso tempo i cinque «caccia» si sono gettati alla riscossa e corrono dietro a Piccio sparando.

Egli non li calcola. Per il momento ha una sola preoccupazione: non fare atterrare in terreno austriaco l'apparecchio ferito.

Non disponendo più di cartucce gioca di destrezza, e volteggiando attorno all'aeroplano precipitante, perandoci davanti tutte le volte che tenta guadagnare terreno verso le trincee austriache, lo costringe a rimanere su territorio italiano.

L'Austriaco ha atterrato nelle nostre linee. Allora Piccio raddrizza il suo acrobatico volteggiare che l'aveva portato fino a cinquanta metri di quota, e sfrecciando sotto il naso dei cinque «caccia» austriaci, se ne va tranquillamente verso il proprio campo.

Anche con poche cartucce si può fare qualcosa...

Poi le giornate terribili dell'ottobre fatale. Giornate terribili per l'esercito, angosciose per la Patria, ma torturanti per gli aviatori.

Infatti, il tempo è più nemico degli stessi Austriaci. Pioggia, vento, freddo. Non è possibile volare, e quando si riesce ad innalzarsi, le nubi, discolte e ricomposte dal vento, impediscono di vedere quel che accade giù, sulla terra martoriata, e non possono far prevedere tutto quello che appresta il nemico.

Il 25 ottobre vi è un po' di tregua nelle condizioni atmosferiche. Pier Ruggero Pic-

cio, nominato da poco tenente colonnello per merito di guerra, ma rimasto irriducibilmente «cacciatore», parte insieme al tenente Sabelli, altro valoroso «asso» italiano.

Sulla Bainsizza avvistano due apparecchi tedeschi.

Senza altro attaccano.

Italiani e Tedeschi si stringono da presso nella terribile giostra, e le mitragliatrici sparano furiosamente.

Quella di Piccio s'inceppa.

Egli allora si allarga dal gruppo per rimediare all'inconveniente. Rimessa a posto l'arma ritorna alla carica, ma prima di poter abbordare ancora i vecchi nemici, è circondato da altri tre «caccia».

Accetta la lotta impari, e manovrando con la sua ben nota perizia, riesce a mettere una buona quantità di piombo nelle ali nemiche. Uno dei suoi antagonisti plana in modo disordinato.

Quasi contemporaneamente dal gruppo in cui combatte Sabelli un apparecchio si stacca in fiamme.

Piccio pensa: — Bravo Sabelli!

Non dubita neppure che le ali avvolte dalla fiamma spaventosa sono le ali tricolori, che l'uomo votato alla morte, che non ha più nulla da offrire alla Patria, poiché già tutto le ha dato, è il commilitone, il compagno, il fratello.

Non dubita, e continua il suo duello.

Ma i suoi assalti diventano — come mai dunque? — quattro, e questo è troppo. Piccio si tuffa in una nube e scompare.

Ma non s'allontana. Sovrasta la nube ed attende: qualcuno emergerà, ed allora...

Eccolo uno!

Piccio attacca, ma alla prima raffica l'Austriaco si rifugia in un banco di vapori e scompare.

Poco dopo, sul San Gabriele, altra caccia infruttuosa: un Austriaco che un inceppamento della mitragliatrice salva.

Giornata infruttuosa.

Piccio rientra di malumore, e per prima cosa chiede di Sabelli.

Sabelli non è rientrato.

Nel pomeriggio non è ancora rientrato.

Non tornerà più al suo campo.

Compiuta la dolorosa ritirata, abbandonato al nemico un lembo della terra sacra alla Patria, il popolo italiano, irrigidito sulle sponde del fiume insuperato, tende tutte le sue energie nello sforzo poderoso che dovrà arrestare l'invasore.

Nel cielo la legione degli alati difensori dell'Italia immortale riprende tutta la sua aggressività, che le operazioni di trasferimento avevano diminuito, ed i duelli che le aquile combattono nello sconfinato campo azzurro ridanno ai fanti, aggrappati al greto del Piave, coraggio e fede.

Per Piccio quei giorni non sono felici, ed ancora una volta l'ala gelida della Morte lo sfiora.

Il 29 novembre 1917 vola solo sulla fronte italiana, quando avvista cinque apparecchi austriaci.

Naturalmente, incurante del loro numero e non pensando alla già sviluppata scienza della collaborazione in pattuglia degli avversari, dirige senz'altro su di essi.

Si getta con impeto sul più vicino che gli capita a tiro, e gli lancia una raffica credendo di liquidarlo, ma l'altro guizza via, manovra arditamente, si contorce, lo provoca e gli sfugge.

Piccio s'inceppa nel proposito d'abbatterlo e lo stringe da presso, ma, mentre meno se lo aspetta, una sventagliata terribile lo colpisce.

(Continua).

A. SILVESTRI



Tre medaglie d'oro: Piccio, Baracca e Ruffo di Calabria.

nel mondo del volo silenzioso



Aquila Bianca - Vicenza. — Questa del 20 giugno è la prima lettera che mi arriva da te. Il libro di Zalc 1938 è per ora esaurito in Italia; però si attende il manuale 1939 che è in corso di stampa. Tratta in genere di tecnica aeromodellistica e contiene moltissimi disegni in scala di aeromodelli, con tutti i particolari. Scrivimi ancora fra un mese e ti saprò dire se è arrivato e quanto costa. Il tuo amico non ha tutti i torti se asserisce che i nostri aeroplani da bombardamento possono fare

la gran volta. Si tratta di una manovra non prevista per quei tipi, ma alcuni audaci piloti, ad apparecchio scarico, hanno provato a farla e con successo. In generale i nostri aeroplani, senza detrimento delle caratteristiche di volo, sono molto più robusti del minimo stabilito, perché i costruttori vi lasciano un certo margine che consente il sovraccarico in condizioni speciali, per esempio, per bombardamenti eccezionali a grandi distanze.

Per gli aeromodelli veleggiatori (e qui ci vorrebbe una predica per i malintenzionati che trattano vari e disparati argomenti nella stessa lettera) io consiglio sempre l'attacco a baionetta, come quello che usano Morandi, Rodorigo e i più noti aeromodellisti italiani. Gli altri tipi, e anche quello da te citato, sono in genere un po' delicati. E' mol-

to consigliabile la baionetta unica robusta e non troppo incastrata in corrispondenza del longerone principale, al 30 per cento circa del profilo, e un tirante in elastico interno fra il 60 per cento e l'80 per cento, che trattiene la parte posteriore ma cede in caso di urto frontale. Tutte le parti (baionette, incastrici, ecc.) in compensato di betulla o faggio, non troppo perché troppo voluminoso per una resistenza data. Ricambio gli auguri di buon ferragosto.

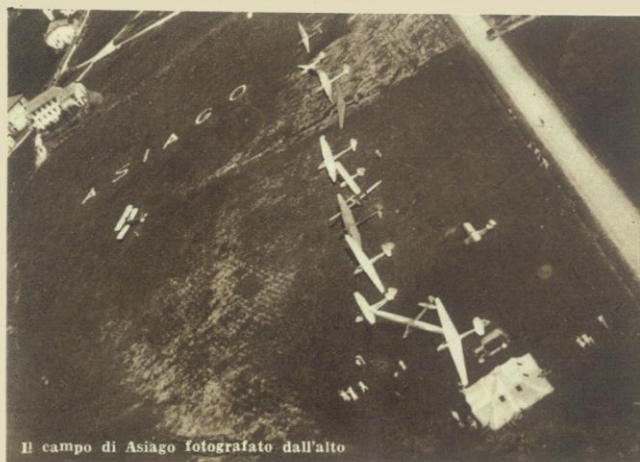
L'INGEGNERE AERONAUTICO

Leggete

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di ENZO JEMMA

Edizione di lusso, 240 pagg., 30 disegni L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell' "Editoriale Aeronautica", Lire 18 - Per i versamenti servirsì del C. C. P. n. 1-24718.

LANDO NUGOLI



Il campo di Asiago fotografato dall'alto

INTORNO AL TERZO RADUNO NAZIONALE DI ALIANTI

(dal nostro inviato speciale)

ASIAGO, agosto.

Chi giunge in questa cittadina, la quale oltre ad offrire una gradita e piacevole ospitalità ai numerosi villeggianti, ha il vanto di possedere l'aeroporto più elevato d'Europa, col trenino arrampicantesi sui severi dorsi delle montagne, può ammirare da lontano, sullo sfondo delle nubi, quasi sempre gravide di pioggia, numerosi alianti che evolvono elegantemente, incrociandosi alla ricerca delle correnti ascensionali.

E' ormai il terzo anno che il «Raduno Nazionale di Alianti» si svolge in questa sede, dimostrata adattissima per il volo veleggiato, quantunque il tempo sia tradizionalmente non del tutto propizio, a causa delle troppo frequenti precipitazioni atmosferiche, e della eccessiva variabilità delle correnti aeree.

Tuttavia ad ogni nuova edizione di questo «Raduno» si rivedono i nostri migliori cultori del volo a vela che, assistiti da pochi ma veramente appassionati costruttori, presentano in gara sempre nuovi tipi di apparecchi, i quali rivelano nei dettagli costruttivi nuove perfezionamenti, tali da renderli (come si è potuto constatare nella riunione di Sezze Littoria nello scorso febbraio per la scelta dell'allante olimpionico) non inferiori tecnicamente a quelli costruiti nelle più progredite nazioni nel settore velovelistico.

Come negli anni scorsi, anche questo anno partecipa alla competizione un buon numero di alianti, di maggiori o minori possibilità, che potremmo schematicamente dividere in tre categorie per quanto riguarda la loro... anzianità:

1) Alianti la cui presentazione è anteriore allo svolgimento del II Raduno di Alianti svoltosi l'anno scorso, e che quindi sono sufficientemente conosciuti dai cultori del volo a vela. Essi sono due del tipo «Alcione B.S. 28»; un «Cat 20», le cui ridotte dimensioni non impediscono eccellenti risultati a piloti in gamba, un «Asiago», così a lungo impiegato nelle due scuole di volo veleggiato di Sezze e di Asiago, e un «Condor».

2) Alianti presentati al «II Raduno Nazionale di Alianti»: 3 tipi «Cat 28», derivati parzialmente dal «Condor» per l'ala alta e per l'ottima velocità di discesa ed eccellenti doti di finezza; l'«Arcore» del Centro Sperimentale di Volo a Vela del Guf di Milano, che, modificando in questo allante la struttura della fusoliera, si è attenuto alla formula costruttiva del Pinguino, la prima creazione degli universitari milanesi, e cioè apertura alare di circa 15 metri, con ala centrale ad M, e piccolo allungamento; e il piccolo «Sant'Ambrogio» costruito, com'è noto, dall'aeromodellista Gian Luigi della Torre.

3) Alianti posteriori al «II Raduno» o presentati al concorso per la scelta dell'allante olimpionico: il «Vizzola 2», che offre notevole spazio al pilota; il «Cat B. P.», costruito da Ettore Cattaneo e presentato in gara dall'asso Mantelli, il quale compie tutte le pro-

ve recando a bordo il costruttore, dato che l'allante è biposto (l'unico biposto della riunione, del quale si dicono meraviglie). Vi sono infine i due apparecchi «A. L. 3», progettati dall'ing. Silva e costruiti dall'«Aeronautica Lombarda», che contesero fino all'ultimo con l'allante tedesco «Meise» a Sezze Littoria per la scelta dell'allante olimpionico; e il «Pellicano», siglato «CVV 4», la cui nascita fu raccontata sull'«Aquilone», che effettuò il suo primo volo, pilotato da Mantelli, proprio sul campo di Sezze, durante le prove per la scelta suddetta.

Sono in tal modo ben 14 gli alianti partecipanti al «III Raduno», numero che sebbene sia leggermente inferiore a quello dell'anno scorso risulta costituito da macchine quasi totalmente recenti e quindi suscettibili di offrire migliori risultati. Anche i volovelisti sono in numero leggermente minore rispetto allo scorso anno, ma si presentano alla competizione dopo una intensa attività svolta in questi ultimi mesi e con dei risultati tali da far ragionevolmente considerare con ottimi auspici l'avvenire del volo a vela italiano. Basti ricordare che nella prova di distanza — che è in effetti quella di maggior valore tecnico — il primato, che l'anno scorso era di circa 60 chilometri, conseguito da Mantelli, è stato nel marzo di quest'anno portato da Laurin su «AL 3» a 75 chilometri con un volo Guidonia-Sabaudia, e in seguito, durante i Littoriali del Volo a Vela migliorato con 120 chilometri da Mantelli, il quale collegava Sezze ad Orte. Si tenne poi la settimana di volo veleggiato di Torino, nella quale Mantelli stesso portò il primato di durata a 7 ore e 26 minuti, a bordo del «Cat 28». Guerrini col «Condor» conquistò il primato della quota con 2400 metri e Mariotti raggiunse 100 metri meno di Guerrini.

Forti di queste imprese, che cominciano a sollevare l'Italia da una posizione di mediocrità nel volo a vela, i migliori cultori di tale sport si cimentano in questi giorni nelle difficili prove, convinti che la loro accresciuta esperienza unitamente alla maggiore

efficienza delle nuove macchine, permetterà loro di migliorare nuovamente le già ottime prestazioni quest'anno conseguite.

Non v'è dubbio che la terza edizione del «Raduno» segnerà un nuovo progresso di risultati. Infatti il miglioramento appare evidente se si confrontano i limiti conseguiti l'anno scorso, con quelli già messi all'attivo in questi primi giorni di gara. Le 5 ore e 44 minuti e le 5 ore e 4 minuti conseguiti rispettivamente nella prova di durata l'anno scorso da Striker e da Laurin, sono stati ampiamente superati; e così i risultati nella prova di altezza e in quella di distanza.

Il progresso del volo a vela italiano apparirà in tutta la sua chiarezza attraverso il riepiogo, che faremo prossimamente, di tutte le prove effettuate e delle classifiche conseguite.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore

LEZIONE QUARTA

Quando si sia finito di disegnare le cinque centine di mm. 120 di corda, occorre eseguire il disegno delle centine della parte rastromata. Questa parte, come risulta dalla fig. 1, è lunga cm. 24: potremo quindi dividerla in 3 parti di cm. 8 ciascuna, mettendo 3 centine, distanti fra loro cm. 8, che avranno corda di mm. 100, mm. 80 e mm. 60 (figura 4). Per disegnare queste

Per la divisione della corda della centina, poiché non sempre le divisioni risultano di millimetri interi, o di frazioni di millimetri facilmente valutabili con il doppio decimetro, conviene eseguirle graficamente come è indicato nella fig. 5. Si voglia dividere il segmento ab nei tratti cor-

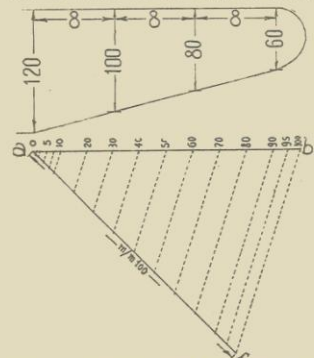


rispondenti ad x1,25, x2,5, ecc. fino a x90, x95, x100. Da un estremo del segmento ab si traccia una retta qualsiasi e si prende su di essa un segmento ac di lunghezza tale che si possa eseguire facilmente la divisione voluta. Ad esempio, si prende ac uguale a 100 mm. Il valore 1,25 corrisponderà ad 1 millimetro e un quarto, il valore 2,5 a 2 millimetri e mezzo e così via. Poi si traccia la retta che congiunge il punto c con il punto b, e si conducono, per i punti 1,25, 2,5, 5, ecc., del segmento ac le rette parallele alla retta cb. Queste rette intersecano il segmento ab nei punti corrispondenti ai valori x1,25, x2,5, ecc. relativi al segmento ab, con una precisione maggiore di quanto non sia possibile ottenere con il calcolo e con la misura con il doppio decimetro. Per esempio, se ab è lungo mm. 136, il punto x1,25 deve essere distante dal punto c di mm. $136 \times 1,25 / 100 = 1,7$, che non è possibile misurare sulla carta, con i mezzi comuni di disegno.

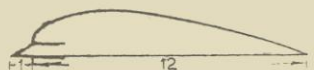
Noterò infine che la lunghezza ac si prenderà quanto più grande è possibile affinché gli errori risultino minori, e si farà in modo che le rette non si incontrino con angoli troppo piccoli. Prendendo la retta ac di lunghezza 200 mm., ad esempio, il punto 1,25 sarà a mm. 2,5.

Infine dobbiamo preparare il disegno di un'ultima centina, che servirà all'appoggio dell'ala sulla fusoliera, che eseguiremo tracciando solamente il dorso di una delle centine di 120 mm. di corda, lasciando la parte inferiore piana, con una sporgenza nella parte anteriore di 1 cm. in avanti dal bordo d'attacco (fig. 6). Bisogna ricordarsi, in ogni disegno di centina, di tracciare una retta parallela alla corda, passante per il bordo d'attacco (vedi figura).

Eseguito il disegno di tutte le centine (1 volta della centina di corda mm. 120 piana inferiormente, 5 volte delle centine di corda mm. 120, 1 volta per ogni centina di corda mm. 100, mm. 80, mm. 60) le ritaglieremo lasciando almeno due millimetri di legno tutto all'intorno. I diversi pezzi di legno così ottenuti, li fissiamo, con alcuni chiodini piantati nell'interno del profilo, a distanza di 4 o 5 mm. dal segno, ad altri pezzi di legno, grandi a sufficienza in modo da essere sicuri che il segno sia com-



centine dovremo calcolare le altezze, dalla corda, moltiplicando i valori della tabella per la lunghezza di ogni centina divisa per 100. Per la prima, di corda millimetri 100, dovremo moltiplicare i valori per 100, e dividere per 100, quindi le cifre stesse della tabella esprimono, in millimetri, le altezze dei punti del dorso (ys) e dei punti del ventre (yi). Per la seconda



di corda mm. 80, dovremo eseguire una moltiplicazione per 80 ed una divisione per 100, per ogni cifra; infine per la terza, di corda mm. 60, dovremo eseguire una moltiplicazione per 60 ed una divisione per 100.

Più semplicemente, per eseguire il calcolo delle altezze, è sufficiente dividere prima la corda della centina (nel nostro caso mm. 120, mm. 100, mm. 80, mm. 60) per 100 (ottenendo 1,2 - 1 - 0,8 - 0,6) e moltiplicare senz'altro le cifre date dalla tabella per questi valori.



preso anche in questi pezzi. La punta dei chiodini sporgente, sarà tagliata a filo del legno. Quindi si traferiranno le centine, rasentando il segno dalla parte esterna, e preferibilmente senza mai toccarlo. Lasciando i pezzi inchiodati, due a due, con limette sottili prima, con carta vetrata poi, si eseguirà la rifinitura, che consiste nel togliere tutto il legno esterno, fino a raggiungere esattamente il disegno. Non sarà inopportuno confrontare le diverse centine di corda 120 mm., per dare una ritoccatina a tutte insieme, in modo che, per quanto possibile, siano uguali fra loro.

Come è già stato detto, le centine sono gli elementi, nello scheletro dell'ala, che servono a dare la forma: gli elementi che hanno invece la funzione di reggere e collegare fra loro le centine, sono principalmente i longheroni, e quindi il bordo d'attacco ed il bordo d'uscita.

La fig. 7 rappresenta la semi-ala destra del modello: partendo dalla mezzeria della fusoliera, abbiamo a cm. 3 una centina, N. I; a cm. 7 da questa una centina, n. II; e successivamente, a intervalli di 10 cm, le centine N. III, IV, V, VI. Tutte queste centine hanno corda di mm. 120. Successivamente, a distanza di cm. 8 una dall'altra, si trovano le centine VII, VIII, IX, che hanno la corda, rispettivamente, di mm. 100, mm. 80, mm. 60, come è risultato dalla fig. 4.

(Il seguito al prossimo numero).

A PADOVA

Il 30 luglio 1939-XVII, ha avuto luogo presso l'Aeroporto «Gino Allegri» l'annuale Concorso provinciale Modelli volanti indetto ed organizzato dalla Sezione di Aeromodellismo della R.U.N.A. di Padova.

Nonostante il tempo sfavorevole, si sono iniziate le prove della categoria A modelli veleggiatori che hanno dato il seguente risultato:

1. Piccolo Marcello, con 30"
2. Grigianin Federico con 218" 1/5
3. Stefani Giovanni con 13".

Dato il peggiorare delle condizioni atmosferiche, la Giuria ha deciso la sospensione delle prove ed il rinvio alla domenica successiva.

Domenica 6 agosto con una numerosa partecipazione di giovani aeromodellisti, che presentarono parecchi modelli, ebbero luogo le prove definitive con i seguenti risultati:

1. Marchi Oscar con 3'12" 3/5
2. Grigianin Federico con 218" 1/5
3. Lucarelli Armando con 43".

Fuori concorso un veleggiatore costruito dai piccoli allievi della Scuola della R. U. N. A. ha tenuto l'aria benissimo per 19" dimostrando come la Scuola stessa, sotto l'abile ed appassionata guida del Capo Maestro Muerer e dell'allievo Maestro Marchi, sappia produrre elementi appassionati e modelli di concezione ed indirizzo interessantissimi.

I risultati della Categoria B — Modelli a matassa elastica — sono stati i seguenti:

1. Fiorentino Sergio con 44"
2. Marchetti Francesco con 23" 3/5.

Fuori concorso un modello costruito dagli allievi della Scuola ha volato per 50".

Anche questi modelli costruiti con tecnica impeccabile, hanno fornito prove di grande interesse, sebbene disturbati da vento eccessivamente forte.

E' certo che in condizioni atmosferiche ideali tutti i modelli avrebbero dato risultati superiori ai raggiunti, perché sono

evidenti i progressi raggiunti dalla Scuola e dagli allievi, sia per quanto riguarda la concezione tecnica come pure per la cura e la precisione con la quale vengono lavorati e finiti tutti i modelli.

Hanno presenziato alle prove il Presidente della R.U.N.A. Provinciale, Colonnello Pozzi, il Delegato Sportivo, parecchi Ufficiali dell'Aeroporto e numerosi soci e appassionati.



Luigi Trombetti, Firenze. — L'ala ad M presenta un solo vantaggio sugli altri sistemi: quello di alzare le estremità dell'ala dal suolo (cosa utile nei veleggiatori veri ma trascurabile nei modelli), ed un grande vantaggio: quello di essere meno stabile delle altre forme. Se pensi infatti che la forma migliore è quella ad andamento ellittico, puoi comprendere come una forma che è esattamente l'opposto sia tutt'altro che buona. Il timone è bene si trovi più alto del piano dell'ala poiché, in tal modo, si trova ad agire in aria relativamente calma. In quanto alla forma dei piani di coda non ho ben compreso se intendi parlare di forma in pianta o di fronte. Se intendi di fronte è chiaro che la forma a V ha gli stessi vantaggi che nell'ala.

Leo Tr. - Roma. — Ti consiglio caldamente di seguire le puntate sul modello «Roma» che attualmente «L'Aquiline» sta pubblicando. Si tratta di un modello veleggiatore di costruzione facile che, se ben fatto, può dare ottime soddisfazioni. A Roma vi sono ben tre scuole di aeromodellismo; ne potresti frequentare una: oltre al vantaggio della rapida istruzione, avresti quello di metterti in contatto con gente che ne sa qualcosa, dalla quale puoi apprendere molto.

GIAR

**VOLETE SAPERE
COME SI DIVENTA
AVIATORI?**

CHI VUOL BREVETTARSI PILOTA,
CHI VUOL INTRAPNDERE LA
CARRIERA DI UFFICIALE PILOTA,
DEL GENIO AERONAUTICO, DI COM-
MISSARIATO E D'AMMINISTRA-
ZIONE; CHI VUOL INTRAPREN-
DERE LA CARRIERA DI SOVRAN-
TUALE PILOTA, DI GOVERNO,
ASSISTENTE TECNICO, MARCO-
NISTA, RADIO AEROCLOGISTA,
MONTATORE, ARMIERE ECC...
ACQUISTI

**COME SI DIVENTA
AVIATORI**

L'INTERESSANTE PUBBLICAZIONE,
DELLA QUALE L'EDITORIALE
AERONAUTICA HA EDITO IN
QUESTI GIORNI UNA

IIª EDIZIONE

AMPLIATA, ED AGGIORNATA,
COSTA SOLO £ 4

PER IL VERSAMENTO USATE IL
NUMERO CONTO CORRENTE POSTALE
1- 24718

UN AERO-MODELLO AD ALI BATTENTI

L'aeromodello ad elastico «Lupus 1» è il primo modello italiano ad ali battenti, di cui venga presentata la tavola costruttiva completa, con l'insieme ed i particolari al vero. (In vendita presso l'Editoriale Aeronautica al prezzo di L. 12). In attesa di presentare aeromodelli di tipo assolutamente nuovo e originale, basati sulla propulsione ad ali battenti in forme speciali studiate in Italia, si ritiene utile abituare gli aeromodellisti a questo nuovo tipo di aeromodello con esemplari già studiati a fondo, come l'attuale, che discende da modelli già largamente usati all'estero, specialmente in Germania. Tuttavia, l'aeromodello «Lupus 1», pur conservando nel sistema meccanico di azionamento lo schema fondamentale degli apparecchi ad ali battenti di Liffisch, presenta esternamente forme armoniche e fini, quali gli aeromodellisti italiani, amanti dell'estetica, sono abituati a pretendere.

L'ala di questo aeromodello si può considerare costituita di tre parti. Una parte centrale, di forma in pianta trapezoidale, è di costruzione normale con centine e

la centrale ed hanno la caratteristica di essere elastiche. Il rivestimento è in carta pergamena, ma lo scheletro è costituito soltanto da una stecca sottile di bambù, che forma il bordo d'attacco di questa zona. Alla radice, dove ciascuna penna battente si inserisce nella sezione alare centrale, c'è una cerniera, costituita da un tratto di filo d'acciaio che ruota in una piastrina di alluminio. Al di sotto, il filo di acciaio è piegato per costituire la leva di azionamento della penna, a cui è fissata rigidamente, alla quale leva fa capo la biella orizzontale di trasmissione. Questa biella è in tiglio, con estremità in lamierino costituenti cerniera. Naturalmente, salvo piccole varianti dovute alla posizione relativa dei pezzi del cinematismo, il dispositivo si ripete a destra e a sinistra.

Le bielle fanno capo ad una coppia di manovelle opposte che ruotano nell'asse della fusoliera fra due ordinate di forza, che sono le stesse che sostengono l'ala. La fusoliera è di ottime forme aerodinamiche e di bell'aspetto estetico. La struttura è basata sul principio della costruzione a spina dorsale, già introdotta con altri modelli dall'Aquilone. Vi sono cioè degli elementi longitudinali di forza, di cui uno, sul dorso della fusoliera, ne costituisce la colonna vertebrale rigida, e un altro, in questo caso, conglobato nel pattino di atterraggio, costituisce una specie di sterno, che si estende fino al centro della struttura. Tali due elementi si congiungono anteriormente in una prora rigida rinforzata dal musone a forma di ogiva, su cui si attacca l'elastico anteriore. La presenza del pattino è dovuta alla mancanza di carrello, che in tale apparecchio, privo di elica, non è necessario. La partenza avviene con lancio a mano.

Lungo la fusoliera sono sistemate le ordinate, circolari, a cui si appoggiano i listelli longitudinali laterali. Su questi si attacca il rivestimento, in carta pergamena verniciata sottile. Per evitare che le ordinate stesse marchino il rivestimento, provocando così risalti trasversali opposti al vento, aerodinamicamente assai dannosi, esse vengono incavate fra l'uno e l'altro listello. La disposizione delle ordinate stesse, che sono superiormente allineate secondo una retta, genera uno speciale corpo aerodinamico, a profilo saliente posteriormente, analogamente alla fusoliera dei recenti aeroplani Douglas.

In questo modo l'impennaggio orizzontale, che si trova spostato verso l'indietro del timone verticale ed inserito in apposito incavo di questo, risulta in linea con l'ala, che è nella vantaggiosa posizione alta, ben raccordata alla fusoliera.

Alla coppia di manovella, in filo di ac-



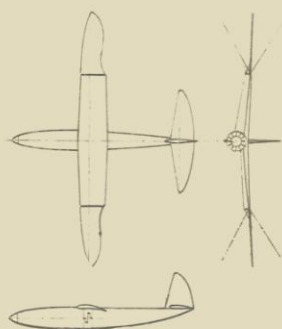
ciaio, situata al centro della fusoliera, fanno capo due matasse di elastico, che possono venir caricate con trapano dalle estremità, dove si trovano i tappi con gancio. Le manovelle non sono direttamente opposte, ma formano fra loro un angolo di circa 170 gradi. Ciò ha lo scopo di compensare l'ineguaglianza di funzionamento dei due cinematismi che fanno capo alle pinne battenti. Ambedue le manovelle infatti ruotano nello stesso senso, essendo in un sol pezzo, ma la loro posizione relativa rispetto alle pinne, durante lo stesso periodo di battuta, non è identica. E' questa anzi una delle ragioni per cui sarebbe desiderabile avere in questi modelli due assi con manovella distinti, ed è appunto perciò che è stato ideato e studiato in Italia un metodo di ali battenti completamente diverso e compensato, di cui sarà data notizia appena finito il lavoro di messa a punto.

La tecnica di lancio dei modelli ad ali battente non è la stessa che per i modelli ad elastico, perché la messa a punto del dispositivo di battuta va fatta con calma ed attenzione in casa, e non sul campo. Si deve ottenere una battuta ampia e regolare, senza vibrazioni e senza scatti, lubrificando bene tutte le articolazioni con vasellina. Le matasse di elastico devono risultare regolarmente tese e ben lubrificate anch'esse. Come si comprende, la man-

sione delle pinne battenti è essenzialmente propulsiva, e le pinne agiscono sia in alzata, sia in abbassata, perché la flessibilità del loro profilo consente di dare in ambo i sensi una componente di reazione diretta in avanti. Tuttavia, specialmente in volo planato, anche le pinne contribuiscono alla sustentazione.

Assicurarsi che il funzionamento del dispositivo meccanico di battuta sia regolare ed efficace, il modello va provato con lunghe planate a pinne ferme. Con queste planate, che devono risultare assolutamente analoghe a quelle di un modello veleggiatore, si regola il centraggio longitudinale e l'assetto del piano orizzontale di coda. Questo va fissato all'incidenza ottima con spessorini di sughero o balsaital. Il baricentro, eventualmente corretto con zavorra, deve risultare in corrispondenza del gomito della manovella anteriore, presso il centro della fusoliera e sotto il 30 per cento della coda alare centrale.

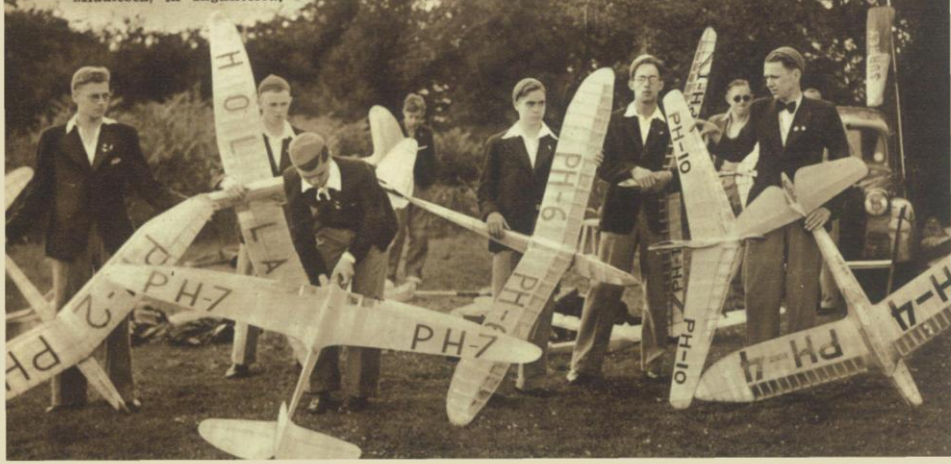
La tecnica dell'aeromodello ad ali battenti non è semplicissima, e lo stesso Lippisch ha ritenuto necessario, in Germania, fare un apposito corso agli istruttori delle scuole di aeromodellismo. Riteniamo tuttavia che la genialità dell'aeromodellista italiano gli farà superare facilmente i piccoli scogli iniziali, in modo che questa caratteristica forma costruttiva, che più di ogni altra si accosta ai meravigliosi esempi naturali, trovi anche fra noi meritato favore.



longheroni, bordo d'attacco in tondino e bordo d'uscita in triangolo alleggerito. Essa presenta un V moderato, che contribuisce ad assicurare la stabilità laterale dell'apparecchio, e si fissa rigidamente alla fusoliera in sede di montaggio con quattro fermacampioni di ottone, passanti in apposite feritoie dei longheroni alari e delle corrispondenti ordinate di fusoliera. Questo attacco rigido è necessario per evitare gli spostamenti relativi sotto l'azione delle forze che vengono trasmesse alle parti alari estreme battenti. Tali parti estreme sono di costruzione differente da quel-

INGHILTERRA

Aeromodellisti concorrenti alla gara internazionale per la Coppa del Re di Jugoslavia, svoltasi quest'anno nel Middlesex, in Inghilterra.



AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

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

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto
dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto
e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore
L. 4,50 franco di porto

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

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Ma non sento orrore, non sento più nulla se non la gioia di una vittoria sospirata attraverso mille ansie e mi inebrio di capriole sul moribondo. Dopo ogni volteggio piombo giù per seguire la fine. E la fine non viene mai, e le ali miserevoli scendono ancora e ancora implorano, roteando debolmente.

Così ho tempo di tornare in me, di sentire la pietà. Il pilota certamente è colpito, ma l'uomo che si aggrappa a quel rottame è vivo e sano. Oh, se potesse toccare terra senza un urto troppo forte e salvarsi!

Spero questo miracolo vedendo la placidità di quella discesa. Non è impossibile!

Fra la trepidazione per questa salvezza e lo strazio di una orrenda agonia, aspetto con crescente ansia l'urto contro la terra che troncherà tutti gli spasmi.

L'ombra delle ali vinte si proietta già sui campi: seguono quest'ombra che le ali sempre più presto inseguono; ecco, stanno per congiungersi nello schianto finale, per sempre. E si congiungono, l'ombra e le ali, con una spaventosa catastrofe che stronca e contorce tutto. E l'immobilità della morte subito, sulla terra bruna.

Ho sentito in me lo schianto di quella distruzione; ho sentito spezzarsi in me le ossa dei miei nemici.

Resto un poco a roteare, ma pur nella gioia avverto uno strazio: l'osservatore, anche lui, certamente è perito! La carcassa informe resta un poco sola: poi vedo accorrere, accorrere da ogni parte uomini. Palano insetti voraci richiamati da una preda. Dimenticavo di filare al campo!

Passo rombando sulla testa dei compagni che acclamano, mi slancio ancora in capriole, dimenticando quei colpi in carlinga che possono aver minato la robustezza della macchina. Poi scendo, circondato da tutti, che hanno visto e mi portano quasi in trionfo.

Mentre questa piccola follia mi trascina, racconto i particolari del duello. Il mio motorista mi chiama:

— Signor tenente, guardi questa pallottola: lo sa dove era? Qui accanto alla testa.

— Ah già, ecco, l'ho sentita.

— Le ha forato il serbatoio dell'olio e il parabrise; ecco perché lei è tutto imbrattato di olio. Ci sono altri cinque fori: nelle ali, nelle ruote.

— Bene, benone! Dammi quella pallottola! —

E' un piccolo frammento ad ogiva di una « perforante » che mi avrebbe preso in fronte se in quell'attimo io, invece di aver la testa un poco spostata a sinistra per veder meglio le mosse del mio avversario, l'avessi tenuta nella normale posizione. La mia macchina è stata colpita nello stesso attimo che io ferivo a morte.

Anche questo frammento serberò amorosamente. Sarà quello che poi mia madre mi prenderà e mi regalerà di nuovo serrato in un piccolo artiglieria d'oro: l'artiglieria che a volo ha ghermito la morte.

La solita corsa in automobile alla preda. Salto a terra e corro anelando sul colle dove giace la macchina fracassata. Prima di avvicinarmi domando se gli aviatori sono stati portati via.

— Sì.

— Tutti e due... morti.

— Sì: il pilota era crivellato; l'osservatore non aveva ferite di proiettili, ma si è tutto massacrato nella caduta.

(Il miracolo della sua salvezza non è avvenuto!).

Ecco la carcassa tristissima, circondata da ufficiali, da soldati, da borghesi del paese vicino: Biadene. Mi presento ad un generale che è venuto dal suo Comando. Racconti, congratulazioni...

Chiedo di poter prendere qualche oggetto per ricordo. Il Generale concede che prenda anche tutta la carcassa, se voglio e se posso prenderla. Mi basta qualche cosa. L'apparecchio è dello stesso tipo di quelli abbattuti ad Istrana. Dai rottami si può capire che è una macchina modernissima e ancora nuova fiammante.

Ecco la strage che ho fatta: le ruote ancora al cielo, come le zampe delle carogne di cavallo, dopo Caporetto, le ali stroncate, la tela accartocciata e le tristi croci nere ancora là a segnare la morte. Il motore, affondato nel terreno, è ancora tiepido...

Il posto del pilota, i serbatoi sono crivellati da moltissimi proiettili. Non vedo sangue, per mia fortuna. Ma... sì: in terra, da parte, fra altra roba, una povera sciarpa di lana forata e arrossata, che altri più cinici di me raccolgono.

Taglia con le mie mani, le croci nere dalle ali e dal timone, faccio prendere altri oggetti: la cintura di bordo dell'osservatore, un magnete, e, ricordo più palpitante, una delle due mitragliatrici.

Serberò queste cose non tanto come preda quanto come reliquie appartenenti a due uomini che come me agnavano, che avevano come me la religione del volo, che, certamente, se mi avessero vinto avrebbero saputo anch'essi di aver distrutto un sogno.

Qualche collega mi chiede il permesso di prendersi anche lui dei ricordi. Così la misera carcassa viene scossa da molte mani che vogliono strappare, stroncicare ancora, distruggere ancora: spariscono ruote, magneti, leve, strumenti... Le ali calpestate scricchiolano dolorosamente.

— Basta! Andiamocene... —

— Hanno detto che l'osservatore era giovanissimo... —

Ascolto senza guardare chi parla...

Quel sangue... quelle madri...

Ippocrita! Domani, oggi stesso, a un nuovo allarme balzerai su ad avventarti con la stessa foga!

Intermezzi

Atterra un nostro sottufficiale. E' Avenati, un ragazzo sempre pacifico, sereno; i compagni non riescono mai a fargli prender cappello.

Ma questa volta pare che l'abbia preso, perché appena balzato a terra gesticola ed inveisce, voltandosi verso il fronte.

— Andiamo a vedere che cos'ha Avenati. Pare che se la prenda con se stesso, però... —

E non ha tutti i torti. Ha trovato un caccia nemico e l'ha attaccato; quello gli è sfuggito e s'è messo a scarambolare per prenderlo alle spalle a sua volta; il nostro s'è difeso, ha attaccato ancora, l'altro pure; hanno manovrato per un buon quarto d'ora per colpirsi. Niente; pareva che la loro abilità fosse proprio alla pari.

In una certa manovra si sono trovati, per un breve tratto, a fianco l'uno dell'altro. Avenati, arrabbiato da quella resistenza, ha levato il braccio, facendo all'avversario un gesto di minaccia, come dire: « Se ti piglio... ».

L'altro ha scambiato questo gesto per un saluto, per un... armistizio, intendendo che il nostro fosse stanco di questo duello inconcludente e proponesse di rinunziarvi... ed ha subito risposto con un gesto che era proprio di saluto.

Avenati è stato sorpreso da questo gesto, è rimasto interdetto, titubante. Quei pochi secondi non bastati all'avversario per allontanarsi tranquillamente.

Ora che ci ripensa è disperato di non aver subito acciuffato l'occasione per far capire a quel bel tipo che un duello aereo finisce soltanto o perché uno dei due cade o perché non ci son più cartucce.

Dai fanti e dalle nostre vedette si sentiva dire di un aeroplano austriaco che quasi tutti i giorni, prima che spuntasse l'alba, alle prime luci, o prima che scendesse la notte, faceva la sua apparizione sulle linee nostre, gronzolava, osservava, mitragliava e poi tranquillamente tornava a casa sua senza che i nostri riuscissero mai a pescarlo.

Forse andava là per rilevare più che altro posizioni di batterie, come anche la nostra ricognizione faceva, scegliendo quelle ore in cui è visibile bene la vampa del pezzo che spara.

Riusciva a noi cacciatori estremamente difficile, nella luce incerta, avvistare questo apparecchio fantasma. Così l'avevamo infatti battezzato dopo moltissimi e lunghissimi voli in cui gli avevamo fatto... l'onore di partire proprio per lui, tornando però sempre a mani vuote.

I fanti che venivano indietro, a riposo, incitavano a questa caccia descrivendoci la loro rabbia per aver sempre dovuto vedere l'impunità con cui quest'uccellaccio faceva il comodo suo bassissimo sulle loro teste. E noi insistevamo, ma tornavamo sempre delusi; e chi aveva provato una volta o due non ripeteva il tentativo, sconsigliato dalla poca probabilità di imbattersi in quella selvaggina crepuscolare.

Un giorno provai anch'io. Mi misi a strisciare sulle trincee su e giù, bassissimo, per meglio vederlo contro il cielo, se fosse arrivato... e dopo un bel pezzo di questa noia misi la prua con dispetto verso il campo: come sempre però tenendo la testa voltata indietro per non perdere l'ultima probabilità di vedere se qualcuno arrivasse mentre proprio me ne andavo.

E infatti era là, l'amico, che avanzava chiotto chiotto, confuso fra basse nuvolette e appena visibile nella luce incerta. Era vicinissimo: un « Brandenburg ». Per attaccarlo bastava che voltassi la prua.

Mi imposi di non lasciarmi prendere dalla fretta, serrai i battenti del cuore ansioso e manovrai cautamente per avvicinarmi a lui alle spalle, inosservato, tenendomi defilato dai suoi piani di coda. Fu l'unica volta che presi questa precauzione.

Quando fui abbastanza vicino da esser certo di una buona mira puntai a lungo, con tutta la calma e non senza avvertire in me un sordo scontento per un attacco così insidioso. Del resto ricordai, proprio in quel momento, quante volte i Fokker mi avevano giuocato lo stesso tiro; e l'aspro sapore della rinvincita mi eccitava. Pensavo anche: « Ora giù i fanti stanno tutti ad aspettare la caduta ».

Quando lasciai partire i colpi ero certo di non sbagliarli, tanto più che al primo crepitio della mia scarica l'austriaco non si era allarmato e seguiva il suo volo rettilineo. Certo aveva creduto che i colpi partissero dalle trincee, sulle quali era bassissimo.

(Continua)

MARIO FUCINI

...quest'uccellaccio faceva il comodo suo, bassissimo sulle loro teste.





(Continuazione dal numero precedente)

— Propongo un voto di plauso per la bella trovata del mio onorevole collega! — commentò ironico il ministro della guerra.

— Siete intelligente voi, con le vostre sparatorie!

— Signori, signori! — gridò il presidente —, Non facciamo personalità, vi prego. Quello che bisogna decidere...

La cicala del telefono sul tavolo dei segretari, ronzò delicatamente.

Il segretario aggiunto prese il microfono e scambiò qualche parola con l'invisibile interlocutore.

— Un momento — disse. Depose il microfono e parlò col secondo segretario che subito andò a bisbigliare alcune parole all'orecchio del primo segretario. Questi fece un cenno d'assenso e s'incostò al presidente del consiglio, rimanendo in attesa di deferente attesa.

— Che c'è? — domandò questi burberamente —. Chi si permette di disturbare in pieno consiglio?

— E' la persona che cercavate, eccellenza.

— La persona che cercavo? Ma io non ho cercato nessuno! Che se ne vada al diavolo!

Personalmente, il primo segretario andò al telefono a comunicare il messaggio presidenziale. Rimase un po' in ascolto e, di nuovo, s'avvicinò al presidente.

— Dice la persona, che si scusa. Voleva portarvi notizie recentissime sugli smeraldi di Argiropulos e sottoporvi un piano di movimento turistico per Marenia, ma siccome non v'interessa né l'uno né l'altro, vi presenta i suoi ossequi e parte per avanzare la proposta alle autorità di Buscheria.

— Se permettete eccellenza — osservò il ministro degli esteri — i casi sono due: questo tale che voleva parlarvi c'è un ciarlatano, o dice la verità. Se è ciarlatano saremo sempre in tempo a farlo ruzzolare per lo scaglione, ma se le proposte sono serie, potremo amaramente pentirci di non averlo ascoltato.

— E sia pure. Ci servirà di distrazione, Segretario!

— Eccellenza?

— Dite che lo facciamo passare.

— Sì, eccellenza.

— Ah... un momento. Non per nulla... Ma è meglio che prima lo perquisiscano un po'. Non si sa mai!

Trascorse un minuto e la porta si spalancò per lasciare il passo al sorridente Vanni Sebastì.

— Buona sera, eccellenze! — fece salutando graziosamente tutti in giro —. Buona sera. Avete fatto benissimo nell'interesse di Marenia a ricevermi subito.

— Si può sapere che volete da noi e chi siete?

— Ecco. Io non voglio nulla da voi: sarete voi, piuttosto, a giudicare che forse io potrò esservi utile.

— Questa è presunzione, mi pare!

— Niente affatto, eccellenza; e la prova è che mi avete ricevuto subito, invece di farmi mettere alla porta.

I ministri si scambiarono degli sguardi carichi di significato e cercarono di darsi un contegno molto dignitoso.

— Ma voi avete detto d'esser l'uomo che cercavamo, e questa è pura millanteria...

— Tutt'altro. Parlavate un momento fa degli smeraldi di Argiropulos, e il signor ministro delle finanze diceva che sarebbe stato utile trovare il modo di farli cadere sul territorio di Marenia. Sbaglio?

— Come! Ci avete spiato? Ma è un'indegnità questa!

— Spiare? Oh, eccellenza, che parole grosse usate! Dite piuttosto che dalla terrazza del Caffè dei Tre Co. gnati, si segue benissimo la vostra discussione.

— Volete scherzare? Guardate! Il Caffè è dall'altra parte della piazza, e ci saranno almeno duecento metri da questa finestra alla terrazza. Come potete dire di averci ascoltato, tanto più che laggiù suona una rumorosa orchestra?

— Ma io non ho detto «ascoltato», eccellenza; ho detto «seguito». Con l'aiuto di un piccolo binocolo di buona marca, quello che i vostri uscieri m'hanno, non so perché, preso di tasca in anticamera (ma spero che me lo rendano poi) ho potuto seguire, vi ripeto, la discussione osservando i movimenti della bocca di chi parlava. E' una cosa non tanto difficile, dopo un po' d'esercizio. E così son venuto a sapere della vostra preoccupazione per la gloria e la prosperità di Marenia, paese senza dubbi piacevole, ma nel quale non accade mai niente d'interesse turistico. Il ministro della guerra proponeva d'organizzare un incidente di frontiera e quello delle finanze si augurava che gli smeraldi di Argiropulos venissero a cadere qui. Non è così forse?

UN'ERA TESORO LE NUBI

I ministri si guardavano l'un l'altro con stupore e imbarazzo.

— Sia pure — disse il presidente —. Voi ci avete udito e vi dimostrerete al corrente dei guai di Marenia. Ma con ciò che volete concludere?

— Semplicemente questo, eccellenza. Ho un piano bello e pronto e di immediata attuazione, in virtù del quale, ve lo garantisco, i turisti stranieri invaderanno letteralmente il territorio di Marenia, nel mentre che il nome di Marenia invaderà le colonne dei giornali del mondo intero. Tutto quello che mi occorre è un paio di laghetti, possibilmente solitari, e qualche palmo di seta gommata e argentata.

CAPITOLO VIII

Incoraggiamento al turismo

— Un momento, un momento! — interruppe sdegnato il presidente —. Laghetti? Seta gommata? Signore, dimenticate forse che vi trovate al cospetto del governo di Marenia?

— Io? Lo so benissimo, eccellenza. Perché?

— E allora che andate farneticando? Che volete dirvi i vostri vaneggiamenti?

— Se vostra eccellenza m'avesse lasciato parlare, a quest'ora lo saprebbe già. Il vostro tempo è prezioso per il vostro paese, e quello mio lo è per me. Facciamo dunque in modo di risparmiarlo tutti e due. Vi prego, perciò di lasciarmi esporre il mio piano in ogni suo particolare dopodiché, se vi parrà, potrete anche farmi bandire in perpetuo dal territorio di Marenia.

— Tirate pure avanti — disse asciuttamente il presidente, dopo aver consultato i colleghi del consiglio con uno sguardo circolare.

— Così va bene — dichiarò Sebastì soddisfatto. — Adesso attenzione. In questo stesso momento, milioni di creature umane seguono con desiderio senza speranza il volo capriccioso di tre miliardi di dracme. A una certa altezza, fra la terra e il cielo, un piccolo scrigno d'acciaio vaga sospeso a un pallone, in balla delle correnti e degli uragani. Quando si deciderà a calare? Nessuno saprebbe dirlo. Un dispositivo interno, assai ingegnoso, automaticamente rinnova la provvista di idrogeno nell'involucro e di conseguenza il pallone, e con esso il tesoro, potrà continuare a errare fra le nubi anche per mesi interi.

Milioni di uomini, vi dicevo, hanno in questo momento la mente fissa a quella ricchezza favolosa, e in cuor loro ardentemente bramano che venga a cadere ai loro piedi, pur senza nutrire la minima speranza che ciò possa accadere.

— Fin qui siamo d'accordo; ma... è tutto qui quello che volevate dirci? Non mi sembra molto originale — osservò acutamente il ministro degli esteri.

— Lasciatemi continuare, vi prego — riprese Vanni. — Vogliate ora dare un'occhiata a questa carta — riprese, accostandosi alla parete e indicando un grande mappamondo che vi era appeso. — Osservatela. Circa i tre quarti della Terra sono coperti dagli oceani e dai mari; aggiungetevi le grandi regioni desertiche e selvagge dell'Africa, dell'Asia e dell'Australia, le steppe russe, le grandi catene di montagne, le regioni spopolate del Canada, della Groenlandia, dell'Islanda, l'intero continente dell'Antartide, le grandi selve del Sud America... Che cosa possiamo concludere? Che vi sono nove probabilità su dieci che il tesoro di Catunob, anche dopo la sua caduta, sia irrimediabilmente perduto per l'umanità. Non siete del mio parere, eccellenza? — e Vanni Sebastì andò comodamente a sedersi su una poltrona che nessuno s'era sognato d'offrirgli.

— Un momento, signor mio, un momento... — interloqui con un risolino di sufficienza uno dei ministri il quale, fino a quel momento, non aveva fatto altro che specchiarsi in un largo portasigarette d'argento. — Mi sembrare un po' troppo pessimista, voi! Nella mia qualità di ministro della pubblica istruzione sono in grado di farvi notare che non avete tenuto conto di molte circostanze... dirò così, attenuanti — rise tutto solo della sua bella facezia, e riprese. — Non dovessero poi tanto difficile seguire l'itinerario di questo benedetto pallone. Sapendo il giorno e l'ora in cui è partito e la direzione e velocità del vento che soffiava in quel punto, con un semplice calcolo...

(Continua)

ENZO JEMMA



— Che andate farneticando?

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA CUCCAGNA

FORCA... ALATA

Avevano stabilito tutto il giorno prima, a scuola, in fretta e in furia, per non destar sospetti: la notte, interminabile e insonne, era trascorsa finalmente e la mattina lì aveva sorpresi un po' stanchi ma con una nuova luce negli occhi.

Enzo e Piero, inseparabili amici, sono il tipo classico dello studente: l'uno, Enzo, alto, bruno, occhi vivaci e ridenti, un bel ciuffo di capelli neri sempre sugli occhi, ed un sorriso birichino sulle labbra; l'altro, Piero, anch'egli allegro, burlone, sempre in vena di ridere, «ridere e scherzare», sono la loro parola d'ordine. Ed anche ora ridono mentre pedalano giulivi lungo la strada polverosa di campagna che conduce al vicino aeroporto. Ridono perché il sole li inonda, ridono perché l'aria primaverile fa loro fremere le narici. Pensano ai compagni di primo liceo, al vecchio professore tanto buono, senza dubbio, ma alquanto noioso colle sue vecchie regole di sintassi greca; pensano ai propri banchi vuoti, forse desolati per la loro diserzione. Ma loro, Enzo e Piero, non sono afflitti per la marachella commessa, tutt'altro: respirano a pieni polmoni ed abbracciano con lo sguardo contento la campagna che si riveste di mille fiori, sotto il bacio caldo e paterno del sole.

Ed ecco all'orizzonte un puntolino nero che man mano s'ingrandisce, ecco il rombo possente e sicuro di un apparecchio che sorvola la pianura e che rapido come saetta, sparisce lontano dietro una nuvola bianca, confondendosi con un leggero strato di nebbia.

I due ragazzi hanno seguito il rapido volo ed esultano: tra pochi istanti saranno anche loro lassù, nell'immensità di quel bel cielo, e per la prima volta... Ecco l'aeroporto: il tricolore palitta, sotto la carezza del vento, sul balcone della palazzina civettuola. Nel campo gli apparecchi brillano come fossero d'argento, sotto la luce: qualche elica già gira vorticoso falcinando l'aria; alcuni piloti, in tuta di volo, si dirigono verso le loro macchine, mentre un gruppo di appassionati d'aeronautica discorre animatamente presso un velivolo caparbio, la cui elica non vuol girare... Enzo e Piero sono attesi: presentata la loro tessera di iscritti alla

R.U.N.A., si dirigono correndo verso un pilota che sorride loro.

«Ma bravi, ecco qui, siete puntuali». Indi li invita ad aggiustarsi sugli occhi un grosso paio d'occhiali e ad avvicinarsi ad un apparecchio, la cui prua vola arditamente verso il cielo senza sfidarlo.

I nostri eroi toccano, accarezzano quasi, come se fosse cosa animata, quella macchina possente che dovrà portarli in cielo e sono muti per la commozione, come dinanzi ad un prodigio; poi, ad un cenno del pilota, saltano in carlinga, mentre i motori di avviamento cominciano a scoppiettare... Il pilota, dal proprio posto di comando, si è volto sorridente verso di loro: «Si decollate...», e dà mano alle leve... L'apparecchio dopo una breve corsa sul terreno si solleva, forte delle sue ali, lasciando dietro di sé una nuvolaglia di polvere. I due ragazzi smangono silenziosi, solo gli occhi esprimono la gioia dei loro cuori... L'apparecchio, frattanto, manovrato da una mano sicura ed esperta, prende quota, inebriandosi di azzurro, di quell'azzurro intenso che occhi istanti prima pareva così irraggiungibile. Il campo, la palazzina, gli altri velivoli? Spariti... Ora si sorvola la città. Forse gli studenti, dalle ampie finestre del Liceo, seguono con vano desiderio il volo dell'apparecchio d'argento, forse anche il venerando professore si è un momento interrotto, attratto da quel rombo sono e sicuro, quel rombo che penetra nell'anima, che fa scorrere più veloce il sangue nelle vene...

I giovani passeggeri sognano l'uno dimentico dell'altro, e la loro fantasia vivacissima li trasporta lontano lontano, verso paesi sconosciuti, in cieli mai sorvolati. Sognano, ed il loro sogno il inebria: è il sogno di tutti i giovani appassionati del volo, che vedono esaudito per la prima volta il loro desiderio più grande: volare... Sognano e nelle loro menti passano visioni eroiche di vita aerea, visioni che solo l'ebbrezza del primo volo può dare, visioni il cui ricordo rimarrà indelebile e che li spingerà più tardi, fieri della propria uniforme azzurra, ad imprese leggendarie per mantenere sempre più alto il prestigio della Patria... Sognano, ma la realtà tosto li sveglia: l'apparecchio, dopo un'ultima virata, rientra al campo ed atterra molleg-

giandosi sul carrello... Enzo e Piero si scuotono, tentano sorridere al pilota che chiede loro le prime impressioni sul volo effettuato, ma la loro anima è assente: è rimasta lassù, fra quelle nuvolette bianche, che si sfanno pigramente, in quel cielo azzurro e immenso, fra quell'aria purissima di cui hanno ricevuto il battesimo...

E' tardi: i due amici si affrettano per il ritorno. Sono tanto felici... A quella specie di estasi che li aveva resi dimentichi l'uno dell'altro, subentra, in loro, un improvviso risveglio, un impellente bisogno di comunicarsi a vicenda le impressioni vivissime che ha loro suscitato il primo volo. Hanno tante cose da dirsi, tanti progetti per l'avvenire! Oh, sì! Ora sono certi che non marineranno più la scuola, che studieranno, anzi, con passione e tenacia per terminare brillantemente gli studi liceali. Dopo, il loro sogno si realizzerà: la Regia Accademia Aeronautica di Caserta li accoglierà, forti intellettualmente e fisicamente, fra l'eletta schiera sempre più numerosa degli allievi ufficiali piloti: un altro cielo, altri apparecchi saranno testimoni della loro passione per la bella Arma, delle loro audacie future, delle loro vittorie.

LULY DEL PRATO



POLONIA

Il 15 gr. della serie commemorativa del ventennale dell'indipendenza è stato da qualche tempo sostituito da un esemplare modificato il quale reca in basso un ornato al posto delle due spade incrociate e dell'elmo che figurano sull'esemplare precedente.



Il colore del nuovo tipo è riuscito leggermente più scuro dell'altro.

Sono apparsi, emessi, a più riprese, tre valori di identico tipo gravati tutti di soprapprezzo a beneficio di opere di assistenza.



SLOVENIA

Dopo gli avvenimenti che hanno portato il 13 marzo scorso, alla dichiarazione della indipendenza della Slovenia, si è provveduto all'emissione di francobolli speciali, provvisoriamente ottenuti mediante soprastampaggio su francobolli di Cecoslovacchia.

La soprastampa reca la denominazione appropriata e la data.

SPAGNA

Posta Aerea — E' stato emesso una serie di quattro valori in onore di «La Cerda», inventore dell'autogiro. La vignetta è unica e raffigura l'autogiro sorvolante un paesaggio; a destra della vignetta è riprodotta in edifica dell'inventore.

Già da tempo era pronto, in attesa della caduta di Madrid, un francobollo per corriere rapido speciale che è stato ora utilizzato. A tale scopo si era soprastampato il 10 c. recante l'effigie di M. Pineda con la dicitura:

Correo Rapido
Especial
San Sebastian
Madrid
F. E. de las J.C.N.S.
SUEZIA

Ricorre quest'anno il primo centenario della morte del poeta Per Henrik Ling al quale si deve, oltre alle preziose opere letterarie, il sistema di ginnastica svedese conosciuto ed adottato da tutte le nazioni.

A ricordo del benemerito igienista sono stati emessi due valori che ne recano l'effigie.

OLTREMARE

ARGENTINA

E' stato già da qualche tempo emesso un bel francobollo sul quale è riprodotta la fregata «Presidente Sarmiento», nave-scuola, la che, dopo un lungo servizio, è stata ora sostituita da un più moderno piroscafo.

CILE

Un grazioso francobollo di recente emissione riproduce le cascate del fiume Laja. Sarà seguito da altri valori che costituiranno una nuova serie definitiva.

EQUATORE

Una serie di cinque valori per posta ordinaria ed altrettanti per posta aerea, tutti con belle vignette varie di soggetto sportivo, è stata recentemente emessa in commemorazione della I Olimpiade Boliviana, alla quale l'Equatore ha partecipato con grande successo.

Su tutti i francobolli è espressamente indicato «Ordinario» od «Aereo».



posta ordinaria posta aerea

GIAPPONE

A profitto dei parchi nazionali è stata emessa una serie di quattro valori riproducenti belle vedute di detti parchi.

MESSICO

Per la campagna anti-malarica è stato emesso un francobollo sul quale è riprodotta una esanofele.

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

U.S.A.

Questa rara fotografia ritrae il decollo di un autogiro dal tetto di un grattacielo di Filadelfia. Come si vede, nella Repubblica stellata gli autogiri hanno fatto passi da gigante.



POSTA aerea

Cervelletto, Roma. — Che razza di pseudonimo è questo? Mistero! La vita è piena di misteri come diceva quel tale che si domandava invano come facessero a mettere la pallina nelle bottiglie di gassosa. Tu affermi e confermi una cosa grave, stai attento! Nonostante ciò, passo le lettere alle autorità competenti, affinché se quanto dici ha un fondo di verità, venga provveduto a soddisfare le tue strane richieste. La faccenda che riguarda tua zia Carolina mi ha fortemente impressionato. Perdinci! Ti prego di salutarmi questa tua intrepida ed ammirevolissima zia, sulle cui orme spero voglia compiere il proprio cammino questo misterioso aquilone che crede cosa ben fatta nascondersi sotto un pseudonimo (e che razza di pseudonimo). Ultima cosa: la calligrafia. Ma quando, ragazzi benedetti, imparerete a tenere la penna in mano come la logica insegna? Io ricordo di aver conosciuto un professore di calligrafia, il quale asseriva che la calligrafia era la materia che più di ogni altra meritava di essere studiata. Mai ho creduto a queste sue parole come dopo aver letto la tua lettera.

Carlo Fanni, Orvieto. — Ti sbagli: il «G. 509» è un modernissimo apparecchio da caccia capace di velocità assai elevate e dotato di qualità di ottimo acrobata. Una prova del tuo errore è data dal fatto che tu pensi ad un carrello fisso, mentre l'apparecchio in questione ha il carrello retrattile. Io non sono vecchio, e non ho la barba bianca. La barba, e non bianca, mi sarebbe venuta se avessi voluto digerirmi tutto il racconto in carta uovo bolla che mi hai spedito. Ho passato l'involto sul tavolo del collega Barbutto Censore, il quale, quando si sarà rimesso dall'improvviso male che gli ha procurato la vista di tanto volume di carta scritta, procederà alla lettura del tuo romanzo raccontato, o racconto romanizzato che dir si voglia. Io amo i gattini, ma non ne tengo nessuno. Ancora una volta, hai dimostrato di avere raccolto sul mio conto informazioni assolutamente prive di fondamento! Datti all'aeromodellismo, caro aquilone e lascia stare Sherlock Holmes. In quanto a Crivello, sappi che io non sono lui, come lui non è me. Perché mai dovrebbe esser così? Tu pensi troppo, amico: il tuo povero cervello finirà con l'esplodere.

Polvi Saverio, Trieste. — Le tue intenzioni propagandistiche in favore de «L'aquilone» meritano il più grande incoraggiamento. Ti ho fatto spedire per questo alcune copie del settimanale che, sicuramente,

tu convertirai in altrettanti abbonamenti. Bravo! Al tuo fratellino reca l'espressione della mia più viva simpatia ed i migliori auguri. Si dedichi, intanto, quanto più può all'attività aeromodellistica che lo distrarrà, solleva il suo morale e questo faciliterà la sua guarigione. Se ha dei dubbi sulla costruzione dei modelli, mi scriva.

Il Grif e Accipiter velut *.** — Le vostre disavventure aeromodellistiche e la soluzione che di esse mi chiedete, m'inducano a darvi una tiratina di orecchi. Non sapete voi che il vero, il bravo aeromodellista se ne infischia delle critiche più o meno giuste degli avversari? Non sapete che le doti dell'aeromodellista debbono essere: serietà di intenti, fede in se stessi, coraggio, lealtà e generosità? Allora perché vi cruciate se altri, malevolmente o benevolmente, vi criticano, vi sfottano, come voi dite, e vi prendono in giro? A questo stato di cose rispondete con la volontà ed il proposito di fare meglio, sempre di

più meglio, così da confondere e mortificare i criticoni. Questo è la più giusta soluzione. Riguardo ai «piaceri» io sono ben lieto di potervene fare: ma per quello che mi chiedete, di farvi cioè dei disegni, non posso proprio accontentarvi: per mia sventura non sono pittore. Rivolgetevi a qualche amico disegnatore, o meglio cercate di farveli da voi: se non sapete disegnare imparerete: basta che abbiate in voi quella forte molla che non conosce impedimenti: la volontà.

Sallati Bruno, Genova. — Quello che tu mi chiedi può in modo esauriente fornirti la R.U.N.A. Rivolgiti dunque ad essa e sarai accontentato. Della «Collana di divulgazione - Aviazione per tutti» che l'Editoriale Aeronautica ha lanciato il mese di agosto in tutta Italia sta per uscire il secondo fascicolo: «Fuoco dal cielo». Prenotalo subito per non correre il pericolo di non poterlo avere per esaurimento.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Moschetti, Milano. — Premetto che le tue idee per la copertina sono efficacissimi sintomi delle conseguenze della canicola, già da me tante volte su queste colonne deprecate. Per tale causa, sono state inviate all'Istituto medico-legale, come pezzi d'appoggio del mio progetto di abolizione dell'estate. Ma passiamoci sopra, come disse quello studente all'esaminatore che voleva sapere perché mai un corpo immerso in un liquido riceveva una spinta dal basso in alto ecc., e veniamo invece a noi due. Tu dunque temi di procurarti tormenti indicibili facendomi sapere che attualmente te la spassi nella Val di Non? Ah, ah, caro amico, sappi che per un certo tempo siamo vissuti l'uno vicino all'altro, senza saperlo! (Ironia della sorte!). Sono infatti reduce da una licenza trascorsa nella Val di Fassa, dunque che tu, se sei quel camoscio delle Dolomiti che dici, se le tue gambe sono quelle di un rocciatore degno di calpestare il suolo di questa parte della nostra Patria, conoscerai a fondo, come le tue tasche. Ma glisson, glisson, come diceva quel francese che aveva messo il piede su di una buccia di banana, e andiamo avanti. Mi domandi se noi vendiamo le tavole del «Balsotto» e del «Saltarello». Di quest'ultimo sì, mio dolomitico amico, ma della prima, no. In ultimo, mi chiedi come si faccia a diventare piloti civili. Eccoli tutti il procedimento, offertoti dall'incredibile generosità del sottoscritto. Recati alla R.U.N.A. ed esponi

il tuo desiderio. Ti sarà dato un foglio che ti permetterà di accedere nei locali del più vicino Istituto medico-legale, dove sarai squadrato, denudato, rovesciato come un giunto per mezza giornata. Dopo tanto tempo di esami minuziosi e scrupolosi durante i quali avrai avuto agio di rivedere i pranzi ingeriti sei mesi prima ti verrà detto se sei idoneo o no. Tale sentenza sarà scritta su di un foglio di carta velina che tu, nel caso di risposta favorevole, dovrai mostrare al personale della scuola di volo, per poter iniziare le lezioni. Naturalmente, ho trascurato di ricordarti tutto quanto concerne i pagamenti: un'ottantina di lire per la visita, circa quattromila per il corso, comprese le spese di brevetto. Termina la lettera al grido: Viva la birra nera! Ebbene, poiché ti trovi tra i monti pedali, regno incontrastato della birra merana, mi permetto di precisare: Viva la birra nera Forst!

Aquila Bianca & Soci. — Ho davanti ai miei poveri occhi centinaia di lettere tutte firmate da voi. Vi chiedo un momento di meritato riposo: avrete la risposta nel prossimo numero.

Anche agli altri che attendono da me risposta alle loro lettere, chiedo di pazientare una settimana ancora. Si abbiano nel frattempo un bel saluto da

CRIVELLO



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Segue)

Un calcolo matematico ha rivelato che una parola di cinque lettere può, scomponendosi, dare 120 combinazioni: una di sei 720 combinazioni; di sette, 5040; di otto 40.320, e così via. Non spaventatevi però che nessun enigmista si è mai preso la briga di scodellare un gioco tanto complicato. La norma del gioco è così infatti che le combinazioni siano scelte tra le più belle che si possono ottenere e tali da essere legate fra di loro nello svolgimento.

Comunque i LOGOGRIFI risultano sempre troppo lunghi perché se ne possano riportare, nel breve spazio di cui disponiamo, degli esempi completi. Ci limiteremo a dire che per lo svolgimento vengono usati diversi sistemi: il sistema a sinonimi, per cui ogni combinazione viene adombrata sotto il velo di una parola di significato analogo. Trascriviamo qualche frammento di un bellissimo saggio di Logogripi:

«O triste fior (16) della malinconia, in te tutta è ravvolta, una storia funesta (5) che addolora... sull'arabusto scortil, ma forte e solido (6) vegetante so'ingo (8)... fior (8) delle delicate fosfolite, o mesto fiore (7) da te tante pallide,erule od opaline; fu incerta (8) onor la mano, nell'appressarmi a te o fuggendo lontano, mal ti colsi. Perché? Io non ti colsi o fiore di passione perché tu te stessi un simbolo d'amara (6) DELUSIONE (14)».

Tutto il gioco che è legato in modo sorprendente tanto da dare l'impressione a chi lo legge di essere una unica poesia sentimentale, comprende ben 31 combinazioni. Nel frattempo che noi abbiamo riportato le parole critte in caratteri diversi si risolvono così: Orientamento, morte, tenace, romantico, cinestra, narciso, umorosa, ostica. SCORAGGIAMENTO

Continui

FALSO DIMINUTIVO

Defender col NORMALE a tutt'oltranza della bandiera l'ultimo MINORE, e nella fiera gioventù boidanza, morir col nome dell'Italia in core, fu a questa santa, fulgida ambizione ch'oggi dobbiamo la patria redenzione.

INCASTRO

Vocazione

Lasciò la casa e LATI ti benedisse e da quel giorno visse sol per il volo, pago di servire la Patria, ti CORE, il Duce, ebbro della gran luce, nella infinita vastità dei cieli. O sciorlar le belle piaghe talliche, i cari lidi, le regioni amate, le verdoglianti solatie vallate. Ecco il forte Piemonte e la lombarda pianura indurte, e il Veneto glorioso, e la tocca TOTALE e la gagliarda terra che ha dato al popolo il suo Duce; ecco Roma l'eterna, eterna luce! Fino all'affricca mar tutta gli appar la bella Madre ed egli più non chiedi che la vita immolar sopra il suo altare.

FRASE A SPOSTAMENTO D'ACCENTO

L'aeroplano parti nell'aria quieto, greve era il pondo, ardità la missione ed il pilota audace nell'azione. Ma un guasto del motor, xxxxx xx xxxx, l'apparecchio costrinse ad una sosta. E poiché l'ovaria non consentiva di ripartir col carico completo né soccorso venuto a lui veniva, prese il pilota la zavorra imposta all'apparecchio, e senza più esitare, ne xxxxx xx xxxx nell'ampio mare.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 10 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 Pinareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

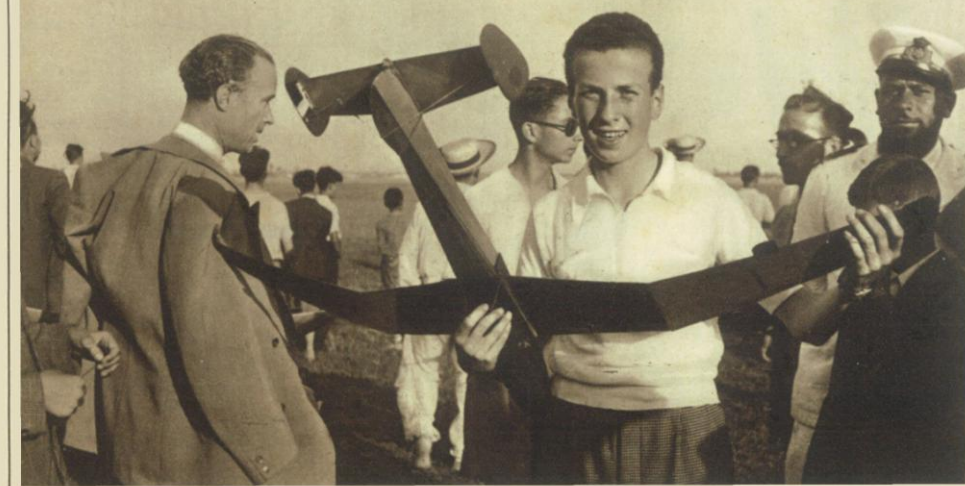
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNOLI

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

PISA

Pier Luigi Gnesi ed il suo modello veleggiatore, entrambi vincitori delle recenti eliminatorie provinciali



L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO FIAT G 18 V CON DUE MOTORI A 80 RC 41

18 persone oltre i bagagli



ACQUISTATE

AVVENTURE DEL CIELO

UN ROMANZO INTERO
RACCONTI - AVVENTURE
DI GUERRA AEREA
CRONACHE - ATTUALITA'
GIUOCHI - VARIETA'

E' in vendita in tutte le
edicole al prezzo di L. 2

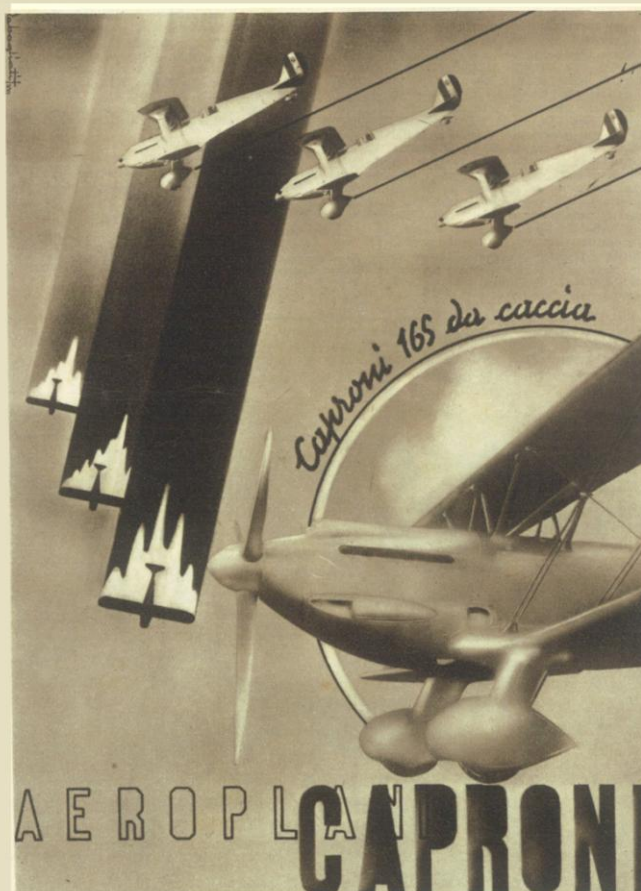
TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVII inviando L. 1,50
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA



SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI

SAVIGLIANO

FONDATA NEL 1880
CAPITALE VERS. L. 45.000.000

STABILIMENTI A TORINO ED A SAVIGLIANO

Direzione in **TORINO** C. Mortara, 4

Apparecchi telefonici e radiorece-
venti

Apparecchi per industrie chimiche
Condotte chiodate, saldate e cer-
chiate per Impianti idroelettrici
Costruzioni aeronautiche
Costruzioni meccaniche e metalli-
che di qualunque genere

Getti fusi in acciaio ed in ghisa
Macchinario elettrico di qualsiasi
potenza

Materiale ferroviario e tranviario
per lo Stato e per privati
Serbatoi di qualsiasi genere

Sono in vendita presso l'Ammini-
strazione della Editoriale Aeronau-
tica (Viale Libro e Moschetto 6,
Roma) due volumi di

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI

In tali volumi sono raccolti i ri-
sultati di esperienze compiute nel
Laboratorio Aerodinamico di Got-
tinga (vol. I) ed i risultati della
galleria a densità variabile National
Advisory Committee for Aero-
nautics (vol. II).

I due volumi, (che contengono
moltissimi grafici e tabelle, costano
complessivamente L. 55 (un volu-
me L. 30).

Eseguite i versamenti a mezzo
C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Edi-
toriale Aeronautica - Roma.



**MOTORI
ELICHE
AEROPLANI**

S.A. PIAGGIO & C.
GENOVA

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



I "Breda 65" dell'Aviazione Italiana d'Assalto (vedi note a pag. 3)