

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Serve niente?

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 36

3 settembre 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. 1-24716

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 sci, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 1250, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50, - Abbonamento annuo lire 45 Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONO DELLE MARAVIGLIE



Vi sareste mai immaginati che un giorno le bolle di sapone sarebbero servite a qualche cosa? Io, da parte mia, confesso di avere abbandonato ogni idea di utilizzare i limpidi palloncini all'età di otto anni, quando cioè mi convinsi che non era assolutamente possibile adoperarli come mezzi di trasporto. E fu per me una gran delusione, quella, perchè avevo sempre sperato di compiere imprese straordinarie con le bolle di sapone. I miei tentativi consistevano nel gonfiarle, gonfiarle tanto fino a che avessero avuto la forza di sollevarmi da terra. Attaccato ad esse per mezzo della cannuccia, avrei regolato a modo mio l'ascensione immettendo o togliendo il fiato. Con un secchiello a tracolla, pieno di acqua saponata, avrei avuto la sicurezza di rimediare a qualsiasi incidente; che cosa ci sarebbe voluto, nel caso si fosse rotto il pallone, a farne subito un altro? Nulla.

«Vi penserete certamente che io non sia mai riuscito a realizzare tali progetti. Vi dico subito che avete ragione e non crederci. Anchiò mi convinsi che era impossibile farsi sollevare dalle bolle di sapone, ed è per questo che non me ne sono più interessato. E neanche ho voluto mai sapere dove fossero andate a finire quelle che mi scapparono via dalla cannuccia e che non vollero portarmi con loro. Che fossero andate pure al diavolo — ho pensato — tanto, che pretendevano di fare così da sole? Un giorno o l'altro sarebbero dovute tornare confuse e pentite. Allora si che mi sarei fatto quattro risate!

Ed ecco la vendetta compiersi. Ho saputo che le bolle di sapone si sono rifugiate negli aeroplani e li hanno scongiurati di farle rimanere con loro, perchè da sole non possono resistere in aria. Crepare tutte. Ma gli aeroplani, che sono gli amici degli uomini, si sono ricordati delle delusioni che quelle egoiste hanno fatto patire chissà a quanti altri fanciulli che desideravano volare come me. E le hanno scacciate. Andate via — le hanno detto — Crepate! Le bolle di sapone sono uscite e poco dopo sono crepate.

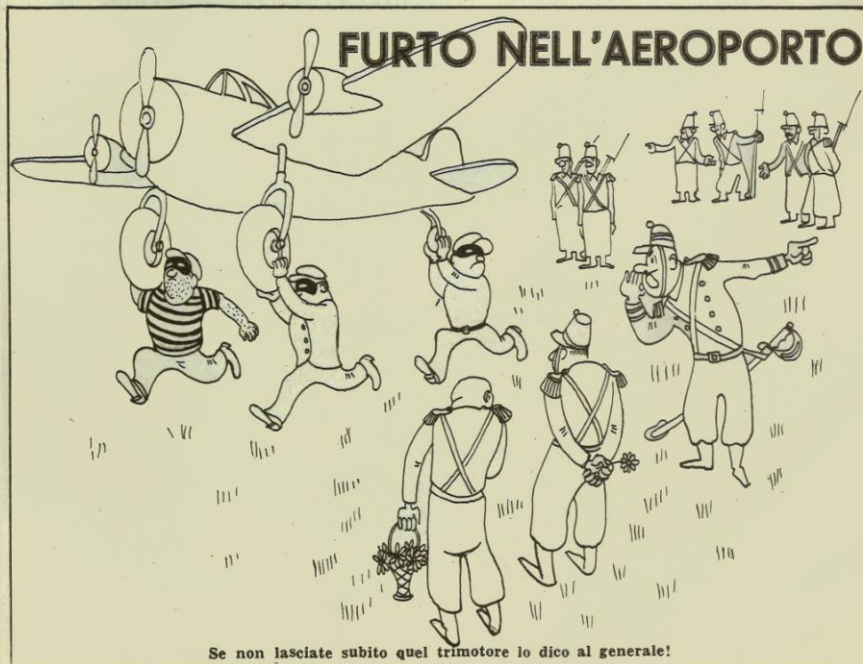
Ora mi accorgo che quanto vi ho detto è una divagazione, o meglio, uno sfogo personale su una notizia che stavo per comunicarvi in principio. Non l'ho fatto apposta. La notizia eccola:

In America, per verificare la tenuta della cabina del « Boeing Stratoliner » si è usata dell'acqua saponata spalmata internamente sulle giunture e sulle chiusure. Si è osservato che splendide bolle uscivano dalle impercettibili fessure per effetto della pressione interna.

Avreste mai pensato che dei racconti umoristici potessero costituire un'arma terribile e sicura? No, certamente, altrimenti managereste con maggiori precauzioni questo stesso giornale, e fareste in maniera che i vostri fratellini, nipotini e parenti tutti di tenera età lo guardassero solo alla lontana, presente un severo adulto avente l'inderogabile con-

segna di montar la guardia. Pensate: si leggerebbe di tanto in tanto sui quotidiani di persone uccise dalla lettura di una novella ad alto potenziale, incidenti successi in seguito all'imprudenza di fanciulli trastullantisi con un racconto, e così via. Esempio: « Ieri verso le diciassette la casalinga Andreina Rentani, mentre si riposava sulla soglia della propria abitazione sita in via Ludovico Muratori numero quindici, inavvertitamente leggeva una novella umoristica stampata su di un quotidiano che giaceva presso di lei. Raccolta dai vicini accorsi alle grida, veniva da questi prontamente trasportata al vicino nosocomio, dove i sanitari di guardia gli riscontravano la frattura della base del cranio, trattandola in osservazione ». Sarebbe strano, no, che succedessero cose simili? A noi questo pare strano, cari lettori, ma non agli abitanti di Albione, i quali, secondo un fatto recente, hanno una paura matta dei racconti umoristici al punto da fuggire davanti ad essi a gambe levate, traendo urla di terrore. Comprendendo a questo punto di aver fin troppo stuzzicata la vostra curiosità, decido finalmente di procedere alla narrazione del meraviglioso avvenimento, che ha avuto per teatro una cittadina del nord della Gran Bretagna. In un campo sportivo, si stavano svolgendo alcune gare tra due squadre note in un vasto raggio come accerrime rivali da tempo immemorabile, quando un aeroplano sorvolava altissimo il luogo della tenzone. Gli occhi degli spettatori, per un attimo voltati perpendicolarmente ad inseguire la macchina alata, scorgevano improvvisamente un oggetto dalla forma strana e misteriosa abbandonare il velivolo e precipitare verso il campo. Urlando che la guerra era scoppiata e i nemici avevano iniziato la demolizione in grande stile del Regno Unito, le molte centinaia di persone che gremivano le gradinate si diedero a guggire calpestandosi e ferendosi, precodute in tale azione dai gagliardissimi giocatori, partiti contemporaneamente a velocità da primato alle prime grida. L'oggetto misterioso cadeva nel mezzo del campo disertato, e restava tra la polvere, fermo, zitto zitto, più innocuo di uno spaventapasseri. Le autorità furono avvertite che una bomba inesplosa era stata lanciata dai nemici (quali?) nel campo sportivo della città, e una folla di competenti in materia si recava sul luogo del delitto, per procedere al recupero della macchina infernale. Veniva così accertato, tra l'imbarazzo generale, che la micidialissima bomba era una copia in lingua inglese del « Decamerone » di Boccaccio, sfuggita per chissà quali circostanze dalla carlinga di un velivolo. La faccenda può suscitare strane riflessioni, in questi momenti di affanni militari... Si parla già di una requisizione, da parte di certi Stati democratici, di tutti i volumi del Boccaccio esistenti nei singoli territori...

L'IMBONITORE



Se non lasciate subito quel trimotore lo dico al generale!



Si può definire fotogrammetria la scienza che permette di ricavare le misure di un oggetto dalle immagini fotografiche dell'oggetto stesso.

Tentativi di applicazione dei principi fotogrammetrici furono fatti fin dalla metà del secolo scorso. Ma è in questo secolo che si è avuto il maggior sviluppo della fotogrammetria sia dal punto di vista scientifico che pratico.

Le applicazioni della fotogrammetria interessano ormai i campi più diversi.

Per esempio con la Roentgen-fotogrammetria si riesce a localizzare con la massima precisione oggetti esistenti nell'interno del corpo umano, come pure si riesce a misurare le dimensioni degli organi interni del corpo stesso.

La fotogrammetria interessa l'astronomia per le misurazioni degli elementi fisici fotografabili dei pianeti, e per la determinazione del moto degli astri in genere.

Interessa la balistica per lo studio delle leggi del moto dei proiettili.

Interessa ancora altre attività, dall'architettura (per la misurazione di particolari di edifici difficilmente accessibili), alla criminologia (per la ricostruzione fotografica e metrica dei luoghi dove sono avvenuti i delitti).

In particolare, l'avvento dell'aeroplano ha dato origine al felice connubio aero-fotogrammetrico onde è derivata la più cospicua messe di applicazioni della scienza in questione in uno dei campi più interessanti per le umane attività: il rilevamento del terreno per la costruzione delle carte topografiche.

Invero, chi abbia avuto occasione di

osservare una qualsiasi fotografia aerea planimetrica (ottenuta cioè con l'asse ottico perpendicolare al terreno), specie di una zona con strade, ferrovie, canali, costruzioni varie, avrà certamente notato quanto grande sia la somiglianza della immagine fotografica ad una carta topografica a grande scala.

Tuttavia non è da credere che da una semplice fotografia si possa senza altro ottenere l'esatta misurazione del terreno.

Per ricavare dalle immagini fotografiche dati utili per la costruzione di carte topografiche, occorre conoscere la precisa posizione della macchina fotografica nello spazio, nell'istante di presa di ciascuna fotografia.

Questo si può ottenere o in base alla conoscenza preventiva della posizione geografica esatta di alcuni punti del terreno stesso che si fotografa, oppure con altri artifici, quale quello consistente nel fotografare al momento della presa del rilevamento, oltre al terreno, anche il sole e il quadrante di un cronometro. In tal modo, nota dalle effemeridi astronomiche la posizione del sole in quel determinato istante, si può risalire alla posizione nello spazio della macchina fotografica al momento della presa.

Più che l'utilità, si riconosce subito l'indispensabilità della fotogrammetria quando si tratti di rilevare zone di terreno non accessibile o per difficoltà naturali di transito (alte montagne, deserti, paludi, ecc.), o per stato di guerra.

Ma anche per i comuni lavori topografici, quali i rilievi catastali — im-



IL «MACCHI C. 200», DELLA PAG. 16

Il «Macchi C. 200» è un monoposto terrestre da caccia. L'autore del progetto è l'ing. Mario Castoldi, lo stesso progettista dell'«M. C. 72», che per tanti anni ha posseduto il primato assoluto di velocità. Il «Macchi C. 200» ha una grande velocità orizzontale ed ascensionale, assieme ad una grande potenza di fuoco; un carico alare relativamente piccolo ed un coefficiente di sicurezza eccezionalmente elevato permettono a questo magnifico caccia italiano ogni sorta di acrobazie. Il «Macchi C. 200» ha permesso di refutare completamente l'opinione corrente, — che è anche l'opinione di qualche tecnico, — secondo la quale il monoposto da caccia è meno maneggevole del biplano. Il «Macchi C. 200» ha brillantemente capovolto questa errata convinzione corrente.

Il «Macchi C. 200» è di costruzione interamente metallica, ad ala bassa, munito d'ipersostentatori e del carrello di atterraggio retrattile. Il posto del pilota è situato immediatamente dietro l'ala; la sua posizione relativamente elevata permette al pilota la migliore visibilità in tutte le direzioni. Questo superbo apparecchio italiano può effettuare qualsiasi volo picchiato, discendere in candela per migliaia di metri, raggiungere velocità estremamente elevate senza subire alcuna vibrazione.

Durante un volo di controllo al Centro Sperimentale di Guidonia, il «Macchi C. 200» eseguì una discesa in candela per circa 3000 metri raggiungendo una velocità di più di 800 chilometri l'ora. Al termine di questa discesa verticale, l'apparecchio si rimise in linea di volo sopportando questa rude ripresa senza il minimo inconveniente. Alle prove di resistenza, l'ala sopportò un carico corrispondente ad un coefficiente di 16,2 senza spezzarsi. La fusoliera e gli impennaggi hanno dei coefficienti di resistenza ancora più elevati che l'ala. Questa solidità eccezionale permette di portare il carico utile da un minimo di 430 kg. ad un massimo di 700 kg. L'ala del «Macchi C. 200» è composta da una parte centrale attaccata alla fusoliera e di due parti laterali smontabili. Il bordo di attacco è smontabile; gli ipersostentatori ad alette di curvatura sono legati agli aleroni. I comandi sono idraulici. La fusoliera è a sezione ovale interamente metallica. Il castello motore è in tubi d'acciaio smontabili. La cappotta Magni-Nacca è munita di alette per il raffreddamento del motore e nella sua parte anteriore è piazzato il radiatore ad olio. Le ruote sono munite di doppio freno ad aria compressa. Le caratteristiche generali del «Macchi C. 200» sono le seguenti: larghezza massima m. 10,50, lunghezza m. 8,19, altezza m. 3,51, superficie portante mq. 16,80, peso senza carico 1770 kg., peso totale 2200 kg.

Il «Macchi C. 200» è munito di un motore «Fiat A. 74 R. C. 38» a 14 cilindri a doppia stella, raffreddato ad aria, con compressore e riduttore, sviluppatore 850 cavalli a 3800 metri e a 250 giri al minuto. Con questo motore e con un carico utile di 430 kg., le prove del «Macchi C. 200» sono: velocità massima a 4800 metri, 505 km. all'ora; velocità minima, 125 km. all'ora; salita a 6000 metri in minuti 6 e 30 secondi; altezza assoluta, 10.400 metri; decollaggio su 180 metri; tempo di decollaggio, 11 secondi; autonomia di 700 km. alla velocità di crociera di 450 km. all'ora.

portantissimi per le nazioni civili che su di essi si basano per l'esercizio di tante attività di carattere fondiario, agricolo, industriale, minerario, commerciale, ecc. — appare evidente l'enorme vantaggio come tempo e come spesa, che il metodo aerofotografico comporta, rispetto ai metodi classici del rilevamento diretto eseguito per mezzo di topografi che direttamente e materialmente procedono alle misurazioni sul terreno.

Con le macchine da presa appositamente studiate per gli usi aerofotogrammetrici, provviste di obiettivi multipli, si riesce oggi a fotografare, in un solo volo della durata di qualche ora, delle zone di terreno per le cui rilevamenti occorrerebbero anni interi.

Basti dire che esiste una macchina a 9 obiettivi che dalla quota di 5.000 metri fotografa ad ogni presa zona di terreno di circa 200 chilometri quadrati (un'area circolare del diametro di circa 28 chilometri).

La presa delle fotografie costituisce la prima operazione del rilevamento fotogrammetrico. Occorre poi ricavare dalle immagini fotografiche gli elementi topografici.

Questa seconda operazione, che indubbiamente è la più delicata e la più laboriosa, si denomina «restituzione».

Alla restituzione si provvede con geniali apparecchiature, alcune delle quali — eccellenti — sono frutto dello ingegno di eminenti studiosi italiani che si, sono molto distinti nel campo della aerofotogrammetria producendo perfette realizzazioni tecnico-scientifiche e anche industriali.

Con i procedimenti di restituzione, si riesce a tracciare le carte topografiche complete di curve di livello e con tutti

i particolari del terreno visibili, alla voluta scala.

L'aerofotogrammetria permette oggi di eseguire con precisione più che soddisfacente i rilievi topografici a grande scala (fino a 1:2000 e 1:1000), che sono i più difficili.

D'altra parte, applicando i metodi cosiddetti di restituzione speditiva, si possono con molta rapidità costruire carte geografiche a piccola scala (per esempio a 1:50.000), accontentandosi di una rappresentazione sufficientemente esatta senza pretese di rigorosa precisione.

I metodi di restituzione speditiva risultano particolarmente vantaggiosi in molti casi per gli usi militari.

Basti ricordare che durante la guerra etiopica furono tracciate ex-novo, con metodi di aerofotogrammetria speditiva, le carte di estesissimi territori interessanti le nostre operazioni militari, per i quali non esistevano che carte ricavate da schizzi sommari assolutamente povere di notizie e — quel che è peggio — quasi sempre imprecise e pertanto in definitiva inutilizzabili.

Le sezioni cartografiche, appositamente costituite e provviste di idonea attrezzatura, riuscirono in limiti di tempo incredibilmente brevi (meno di due settimane) a costruire le carte mancanti, indispensabili ai comandi operanti per l'organizzazione dei movimenti di truppe, la dislocazione delle unità, il tracciamento delle strade, ecc.

Talvolta erano ancora gli aeroplani che provvedevano a lanciare sulle colonne avanzate in marcia le preziose carte, ancora fresche di stampa, destinate a rischiare tempestivamente ai nostri soldati le ignote e infide vie della conquista.

DOVIC



Un aviatore

Piccolo, sottile, agile, nero come un arabo, stupivano in lui gli immensi occhi celesti, dolci, quasi di donna, neri all'intorno per le lunghissime ciglia. Il miglior ragazzo della Squadriglia: l'aviere scelto R. T. Malorgia, pugliese. Parlava quasi cantando, con la lenta cadenza del suo paese ed amava il lavoro come sanno amarlo i figli di terre che furono aride e ingrate.

Primo aiutante del maresciallo R. T. ed aiutante onorario di tutti gli altri capi specialisti, ma l'ero scelto come radiotelegrafista personale. Con lui, né una disattenzione, né misteriosi guasti improvvisi. Ore di volo e di ansia e di gioia. Tante. Vissute sempre insieme.

Cominciammo con quelle interminabili delle ricognizioni danales, che ci portavano, ottanta metri sotto il livello del mare, cinquanta sopra il terreno, alla ricerca di una colonna che avevano segnalato e che non c'era. Una colonna fantasma. Di dieci in dieci minuti la radio ticchettava: «Nulla di nuovo, proseguiamo». Poi, dopo tre ore: «Nulla di nuovo, ritorniamo». Altre tre ore. La coppia degli apparecchi di scorta si avvicinava, serrando le distanze. Formava una bella pattuglia chiusa, arrivando sul campo, anche se le bombe da dodici sono ancora malinconicamente al loro posto e se i nastri non usati delle mitragliatrici tintinnano nelle cassette! Una bella formazione serrata, come lassù in Italia: la magna consolazione di piloti non ancora combattenti.

Ecco il campo di Otumlo, il porto ingorato di Massaua, sparse le navi attorno alla sua imboccatura per miglia e miglia. Cinquemila, seimila, settemila tonnellate di benzina. A terra, centomilausti luccicano al sole. Aspettano, le navi, che i justi vadano sull'altopiano, nei campi di quelli che, più fortunati di noi, sono lassù di fronte al nemico vero, visibile, tangibile. Attendono che vadano lassù a vuotarsi e poi ritornino, per riempirsi di nuovo. Attendono di smaltire il loro immenso carico a duecento chili la volta.

Un balzo improvviso dell'apparecchio, una scossa: la solita scoppia di quando si passa dal cielo della terra a quello del mare. «Atterriamo? Posso ritirare l'aereo?».

Ma sì, ma sì, Malorgia, atterriamo. Ritira pure l'aereo, ritira i cinquanta metri di filo che ci hanno sinora unito con coloro che ci aspettano. Per oggi, abbiamo finito e, come al solito, non abbiamo trovato nessuno!

Ma non potevamo trovare nulla. La colonna non esisteva, se non nella fantasia esaltata di qualche informatore indigeno e così finalmente giunse anche per noi una bella mattina l'ordine di salire sull'altopiano.

Fervore di preparativi, gioia di incassare, di inchiodare, di imballare tutto! Gioia di lasciare l'ardente suolo di Otumlo e quel campo che era troppo bello per noi. Troppe aiorimassa, troppe casermette, troppe comodità! Avanti, avanti! Sull'altopiano non ci sono che tende, il campo è un pezzo di

terreno mal delimitato, la mensa junziona quando gli riesce, gli apparecchi debbono stare giorno e notte all'aperto. Che bellezza, ragazzi! Ecco, arrivano i camion, son tutti per noi, tutti a nostra disposizione, per andare lassù!

Facciamo dei rapidi calcoli di volume e di peso. Non potevamo portare tutto. Lasciammo il bagaglio personale. Non bastava. Lasciammo tutti i cofani delle mitragliatrici montate. Non bastava. Lasciammo tutti i pezzi di ricambio di utilità non immediata.

«Siamo pronti?».

Non ancora. Il maresciallo R. T. non vuol lasciare il suo prediletto banco prova apparsi.

«Ne troneremo un altro lassù, ci sono delle altre Squadriglie!».

Non importa. Il comandante scaricò la sua ultima valigia, il maresciallo gettò il sacco degli indumenti di volo e Malorgia tirò giù la sua cassetta. Tutto il suo corredo, ma questo lo sappiamo dopo.

Il banco fu caricato e Malorgia partì per la guerra con i soli abiti che aveva indossati. E il moschetto.

Belle giornate di jebrairo, sull'altipiano di Azum! Belle giornate piene di voli e di avventure, belle giornate chiuse la sera nel fiammeggiare degli incendi, nelle vampe degli scoppi, nell'ebbrezza del mitragliamento raso terra.



Una colonna di cinquanta macchine era stata assalita...

Il Tacazzè, sanguigno nel riflesso delle fiamme, portava verso Om Ager gli ultimi avanzi dell'armata nemica e già nelle retrovie si preparava il miracolo delle auto. Colonne che avrebbero fra poco addentato il nemico nel cuore.

Le bombe da dodici, le belle, sottili, eleganti bombe da dodici chili piovevano nei boschi, aprendo imbuto enormi di foglie asportate, di rami schiantati, colpendo impacciabili il nemico invisibile.

Su, Malorgia, mio fido, non abbiamo nulla da dire, che non sappiamo già. Si combatte. E' inutile calare l'aereo, Malorgia. Ci darebbe noia nelle picchiate. Imbraccia la mitragliatrice poppiara e spara, Malorgia! E' la più bella cosa che puoi fare! E Malorgia sparava. Sentivo i colpi secchi e radi della sua mitragliatrice, d'un tipo un poco antiquato, dietro le mie spalle e ridevo. Alla velocità nostra, vuol dire un colpo ogni cento metri di terreno! Chi vuoi colpire, Malorgia? Ma lui rideva, afferrato all'arma nera, protestò tutto nello sforzo di assorbire il contraccolpo e sparava sinché c'erano caricatori, sinché la luce morente non ci consigliava il ritorno.

Poi, vennero le colonne. Colonne da seguire, da scortare, colonne alle quali portare la posta, colonne che avevano bisogno di una esplorazione avanzata. Vedemmo le prime macchine salire il Setit a Om Ager, le seguimmo nell'arsura del bassopiano occidentale per giorni e giorni. Truppe nere intanto saltano i contrafforti del Semien, dilagavano nell'altopiano di Dabat, puntando alla metà lontana e favolosa: Gondar. La città dai castelli portoghese, dagli orafi neri, dalle tribù ebraiche misteriosamente sparse quaggiù per chissà quali vicende. Noi la conoscevamo già bene, tutta verde come un fresco cestello d'insalata, sulla collinetta bassa, dinanzi alla grande pianura che finiva, laggiù all'orizzonte, verso Sud, sulle sponde del Tama conteso.

Colonne, colonne. Avanzanti sottili, macchina dietro macchina, interrotte solo dai nominativi a terra dei posti di comando o marcianti a torca dietro ai capi a cavallo, il fucile col calcio sulla spalla, la canna in basso, seguiti dal gregge della «carne in piedi».

Vanno. L'Angarè è passato, nel bassopiano. Sull'altopiano, è superata Dabat. Due giorni ancora e le colonne entrano in Gondar.

Telegrafa, Malorgia! Batti il tuo tasto, presto, più presto, ancora più presto. Attendono, laggiù ad Azum, sotto la piccola tenda gialla e azzurra. Vedi il viso del tuo maresciallo che si tends, sforzando l'udito nella cuffia nera! Un suono breve, uno lungo, uno breve, ancora uno lungo.

«Sono entrati, sono entrati!».

Azum è tutta tricolore, quest'oggi. I neri ballano la fantasia in piazza e nella mensa un gruppo di ufficiali, in piedi, serio, pallido, alza il bicchiere dove lo spumante, serbato per mesi, frizza e sfavilla.

L'inseguimento dell'armata del Negus disgiatta all'Ascianghi ci chiamò a Macallé. Partimmo con i soli apparecchi, lasciando tutto il resto. Tre uomini per apparecchio e le radio.

Poi scaricammo anche quelle. Gettati a pattuglie di tre fra i picchi

delle montagne, dovunque ci fosse un valico, una stretta, un passaggio obbligato, martellammo i fuggiaschi per una settimana. Passavano sopra di noi i bombardieri intenti alla loro opera di distruzione più avanti.

Bombe e cartucce, cartucce e bombe. Non so come né dove, Malorgia era riuscito a «prelevare» una cassetta di piccole bombe a mano. Saranno state trecento. Ad ogni volo, se ne portava un tascapane pieno e le gettava giù alla rinfusa, quando i caricatori erano esauriti. Meglio di nulla, diceva e rideva, i bianchi denti luccicanti al sole.

Sinché non riuscimmo più a trovare qualcosa che valesse la pena di una bomba o di una cartuccia. Rimontammo le radio e Malorgia lasciò tascapane e mitragliatrice per tornare al suo tasto.

Di nuovo colonne. Si punta su Dessiè. A Dessiè sparano ancora, ma non si riesce ad individuare il punto preciso, che varia sempre. E allora si va a fare l'agente provocatore». Si parte, si gira, si ondeggia, si ritorna, ci si attenda. Finalmente sparano. Sono qui, oggi. La radio chiama. Si va incontro al bombardamento che giunge, la si guida sul posto. Qui. E piove la morte.

Poi Dessiè fu sommersa di truppe e noi occupammo il suo campo di atterraggio.

Colonne, ancora colonne. Due. Come per Gondar; una di indigeni, per gli altipiani di Uorra Illù e di Dobà e la colonna autocarata per Makjud e passo Termaber.

Esplorazioni avanzate e scorta alle colonne.

Così, fummo i primi a sapere che Addis Abeba bruciava e che nella città non c'era speranza di salvezza che in noi.

Ricordi, Malorgia, il cinque maggio? Negli squarci radi della nebbia. Fitta aveva visto passare degli autocarri, la grigia macchina del generale Magliocco, le rapide motociclette della milizia stradale. Apparsi e scomparsi. Ma ci bastava. Marcavano.

Giungemmo sulla città d'improvviso, sbucando dalle nuvole basse. Il Genio stava costruendo l'ultimo ponte e, già di là dal fiume, i carri armati leggeri, a ventaglio sulla strada, puntavano le mitragliatrici sui primi euclipti del bosco che rinserra il Nuovo Fiore.

Era il tuo ultimo volo, Malorgia.

Subito dopo l'occupazione ci trasferimmo ad Addis Abeba. I nostri uomini e la nostra roba ci avevano raggiunto da Azum per strada e li facemmo proseguire direttamente. Restò un solo camion e Malorgia, con altri uomini. Dovevamo, dopo la nostra partenza, smontare la nostra tenda, unendosi alla prima autocolonna di passaggio.

Demmo loro una mitragliatrice leggera, viveri, munizioni; controllammo le loro armi e partimmo, tranquilli. La zona era calmissima.

Tre giorni dopo in Addis Abeba sapemmo che una colonna di cinquanta macchine era stata assalita dal fucile Robbi e passo Termaber. Il nostro autocarro era con loro. Partì in ricognizione.

La prima macchina, bruciata e contorta, era quasi all'orlo della montagna, sul passo. Altre seguivano, a gruppetti, lungo tutta la strada. Le ultime, tre macchine americane rosso fuoco, erano rovesciate nel Robbi, quasi a Makjud. Sulla strada,

la testa della colonna che seguiva quella assalita si era fermata, erigendo piccole opere di fortificazione campale ed attendeva che tutta la colonna serrasse sotto, per proseguire. Dinanzi, dei morti allineati. Neri. Percorremmo la strada tragica dieci, venti volte, avanti e indietro, mitragliando ogni essere vivente dopo averlo guardato bene in faccia.

Gettammo i messaggi. Tre Battaglioni eritrei, al comando di un colonnello famoso nella storia delle nostre colonie, accorrono da Debra Brehan, a marce forzate.

Tre giorni dopo la strada era spazzata e sapemmo, Malorgia, con gli altri due, era stato ritrovato sul suo ca-

mion, crivellato di colpi. Il suo moschetto, privo di otturatore, era spezzato; gli era servito da clava. Attorno a lui molti morti nemici, molti bossoli e non una cartuccia. Fu sepolto con altri venti, sui margini della strada che oggi porta a passo Musolini.

Alla sua memoria fu conferita la croce di guerra al valore.

Questo, quanto sapemmo, Malorgia. Ma io, che ti conobbi bene, che conoscevo i tuoi chiari occhi profondi, so quello che ti è passato nell'anima quando la penultima cartuccia fu sparata. Rivedesti la tua Puglia lontana, assoluta come questo paese, arida e piatta. Rivedesti il casello ferroviario dov'eri nato e dove avevi trascorsa la tua infanzia, rivedesti i tuoi fratelli, la tua mamma e tuo padre. Così fieri di te, del primogenito, del bravo ragazzo che si arruolava in un ideale di gloria e che sapeva dire, accennando ad un altro, «Fate studiare lui, io basto a me stesso, ormai». E pensasti che ora ti restava l'ultima cosa da fare, la più difficile a far bene: morire.

Ma sapesti far bene anche questo, Malorgia, come sempre. Ne sono sicuro.

Quanta forza è nel cuore dei puri di cuore, Malorgia. Tu lo sai.

Hai sparato sinora, sparato mirando bene, con cura. Non ti sei dimenticato di rovesciare l'alzo. Il nemico è così vicino! Lo attestano i morti che ti furono trovati d'intorno, colpiti tutti in mezzo alla fronte, caduti tutti fulminati, a braccia spalancate, con gli occhi aperti contro il cielo che ha lo stesso colore di quello della tua Puglia lontana. Accanto a te la mitragliatrice crepta. E' D'Ostuni. Si spara bene, adesso. La macchina è ferma. Non più un colpo ogni cento metri. Spara anche tu Malorgia, spara e mira dritto. Che si direbbe di te se facessi una cosa senza la tua accuratezza abituale? Che direbbe il tuo maresciallo, lui che rimpiange sempre i tempi d'una volta e dice «Povera Italia, con dei soldati come voi!».

Ecco, l'ultimo caricatore è caduto, vuoto, dal serbatoio del moschetto. Non c'è che una sola pallottola oramai, quella che è in canna, pronta.

Il nemico non si vede più. Si è appiattato dietro le sponde della strada, dietro i sassi, dietro gli alberi. Attendete. Non potete sfuggire. Il cielo è deserto. Io non so nulla, Malorgia. Non posso partire, portarti il mio soccorso. Nessuno sa ancora nulla, quaggiù.

L'ultima cartuccia. Un pensiero, No, non si può, non si deve. Pure... Si guarda intorno. Non c'è più nessuno. E' sola. I due ultimi colpi che ha udito sono andati a buon segno. Scosta la mitragliatrice col piede. Non potranno servirsi, non hanno cartucce adatte. Getta lontano nel bosco i caricatori vuoti.

Qualcuno striscia fra i morti, sulla strada. La palla di piombo affonda con un rumore sordo e fiacco nel legno del montante. Eccolo! Ha alzato la testa per vedere l'effetto del suo colpo.

— Hai sbagliato, «antà», e la pagherai cara —.

Il calcio del moschetto sfiora il viso bruno, il chiaro occhio azzurro non può sbagliare. L'ultima cartuccia è sparata. Il nemico giace a braccia aperte nella polvere, colpito in mezzo agli occhi, come gli altri.

Silenzi.

Attendono ancora, nascosti. Non c'è più nulla da fare, ora, Malorgia. Hai sparato bene, credo che il maresciallo ne sarebbe contento anche lui. Ancora una cosa. Toglie gli otturatori al moschetto suo ed a quello dei caduti. Li getta lontano, nella macchia verde del bosco. Sarà difficile che li trovino e poi, che altro può fare?

S'inginocchia. Silenzio... Maria... D'improvviso, ecco l'urlo selvaggio. Han capito, han capito che è solo, che non ha più munizioni, che la preda è sicura. Si avventano.

Sventolio di sciamma bianchi, volti neri che appaiono e scompaiono. Eccoli! In pie di sulla piattaforma sanguinosa li accoglie roteando l'arma inutile. Un colpo, due colpi. Sulle teste, sulle braccia frenetiche. Sente lo scricchiolio delle ossa che s'infrangono. Ride. A te, ancora questo! Traballa. Trafitto da cento colpi cade, l'azzurro degli occhi nell'azzurro del cielo.

Cielo di Puglia lontana.

ENRICO MEILLE

OTTERRAGGIO di FORTUNA

Non so proprio perché un atterraggio fuori campo sia chiamato di fortuna, dove il più delle volte l'atterraggio è semplicemente un contatto con il terreno, in forma più o meno brusca, con relativa scassatura dell'apparecchio, se non addirittura della «capocchia» — come direbbe un buon quire — del pilota.

Il fatto è che per uno dei capricci non sempre leciti del motore, quel giorno fui costretto ad un atterraggio — diciamo così — di fortuna: di fortuna per me che me la cavai egregiamente, non così per l'apparecchio e per un mite ed umile rurale che certamente mai e poi mai si sarebbe immaginato di essere coinvolto spiacevolmente in uno strariscio incidente di volo. Dall'altura emiliana dove affacciarmi alle coste toscane che si bagnano nel Tirreno e, date le caratteristiche del mio apparecchio, per forza dovevo sorvolare il Passo della Cisa. Ma il diavolo vuol sempre metterci il codino e pesanti e tardi banchi di nebbia scendevano dalle valli, scivolavano sulle propaggini dell'Appennino fino ad altezze inferiori ai cento metri. Qua e là qualche sprazzo d'azzurro lasciava passare i raggi del sole che si infiltravano furtivi, ma una leggera brezza sconvolgeva capricciosamente gli immensi battuffoli vaporosi ed era impossibile trovare una via in mezzo a quegli anfratti moltiplicati ed inconsistenti. E così giravo rabbiosamente di qua, di là, come un topo in trappola, per cercare un buco ove infilarmi. Inutilmente, che anzi, non so per quale malasorte, il cielo si chiuse completamente, mentre i banchi di nebbia troppo saturi e gravi, incominciarono a perdere la loro consistenza lasciando scivolare quasi fino a terra delle grigie sfilacciate, simili a ciuffi di canapa pettinata scossi dal vento. In tale frangente, non mi restava che fare macchina indietro, cosicché lanciando le invettive più terribili contro il maltempo, girai a malincuore l'apparecchio. Avevo il cuore pieno d'ira ed un desiderio vivissimo di imprecare, di prendere a pugni qualcuno (chi fosse quel qualcuno non lo sapevo nemmeno io, ma non bisogna essere proprio aviatori per provare quella rabbia impotente contro l'inclemenza del tempo: quante volte non impreccavamo contro la pioggia persistente che magari ci costringe a ripararci sotto i rami gocciolanti di un albero?).

Mi sembra che quel giorno fosse venerdì, anzi l'ultimo venerdì del mese e mentre con sguardi pieni di odio fulminavo il cielo imperturbabile e grigio, il motore dette un piccolo stertuto, quasi per invitarmi alla calma ed a pensare un po' anche a

lui ed alla sua salute. Allo stertuto seguì un colpo di tosse, poi un altro, poi un altro ancora, e poi singulti sempre più prolungati: «Fosse asinina — pensai — qui c'è bisogno di ossigeno, di alimento» e con tranquillità cominciai a spingere avanti e indietro la levetta della pompa a mano della benzina. Ma il motore mancava, mancava e la mia manovra sulla leva della pompa, dapprima blanda, era diventata vertiginosa; vertiginosa, disperata: c'era poco da stare allegri: il motore si sentiva male, voleva morire, voleva morire e con un ultimo singulto d'agonia morì. Lo ricorderò sempre quel singulto, quell'ultimo anello di vita del mio povero motore! Seguì un silenzio solenne, interrotto solo dal fruscio nottissimo dell'aria sulle superfici portanti e sulle altre parti del velivolo. Non c'era più nulla da fare e per fortuna adocchiavo e scelsi subito un praticello lido e liscio dove sperai di appoggiare le ruote. Feci due piccole scivolatine per non arrivare lungo e già ero vicinissimo quando mi accorsi che in mezzo — maledizione! — proprio nel bel mezzo del campo, c'era una siepe di filo di ferro spinato. Invocai la santa finezza del mio apparecchio: invocai le sue possibilità di planata e la forza (famigerata) di gravità perché non insistesse troppo sui quei metri nove ed ottantuno centimetri. Invocazioni inutili che si dileguarono per l'aria divenuta infida. Con quella fulmineità di pensiero che dà l'istinto della conservazione, picchiai l'apparecchio in mezzo ad un fiare che era attraversato da tralci sottili di vite. Udii uno schianto, poi un altro e finalmente un polverone mi fece capire che avevo toccato la terra. Rimasi alcuni istanti intontito, mentre sentivo solo il tic-tac impetuoso del mio cuore. Mi tastai le gambe con un movimento convulso delle mani: mi sembrava impossibile di essermela cavata così a buon mercato e sciogliendomi dalle cinghie e dai paracadute, uscii dalla fusoliera e balzai a terra, ancora per provare l'incolumità delle mie ossa!

Intanto, come per un prodigio, una vera falange di contadini accorreva come frecce verso di me: scavalcano siepi, saltellavano sui solchi, sbucavano stranamente fra i tronchi degli alberi ed i tralci delle vite. Con uno sguardo potei rendermi conto dello spettacolo poco edificante delle mutilazioni del mio povero apparecchio. Il carrello era rimasto attaccato ai rami di un pero, la semicelula sinistra e quella destra giacevano infrante alcuni metri più indietro della fusoliera, la quale s'era infossata nella terra molle ed umidiccia perché da poco arata!

I buoni rurali accorsi s'erano fermati attorno a me: avevano interrotto bruscamente le pacifiche opere agrarie, tutti trafelati ed in preda ad una viva emozione. Lo spettacolo era veramente straordinario per loro! Una buona donna mi si avvicinò chiedendomi se mi sentivo male, se avevo fame, se avevo sete. Risposi evasivamente ringraziandola, che altri pensieri mi tormentavano il cervello, e quella, saltellando fra i solchi e chinandosi sotto i rami degli arbusti, si allontanò, ritornando quasi subito con un fiasco di vino, delle uova fresche, pane e salame roseo. La tentazione era troppo forte e mi misi a mangiare tranquillamente, ringraziando in cuor mio la buona donna; per l'occasione sorreggiai anche il genuino e generoso vinello: ce n'era propria bisogno!

Ma era venerdì quel giorno, nemmeno mangiare tranquillamente m'era concesso che un boccone mi rimase in gola quasi soffocandomi: un grido m'aveva paralizzato! Un contadino, visto il carrello del mio povero aeroplano impigliato lassù fra i rami del pero, s'era messo a scuotere il tronco dell'albero ed un pezzo del carrello gli era caduto dritto, dritto sulla testa, facendogli sorgere sull'istante un grosso bernoccolo che per paternità avrebbe fatto onore allo stesso albero che scuoteva. Il poveraccio perdeva un po' sangue e si lamentava. Un donnone strillava come un energumeno, credo fosse sua moglie, e lo rimproverava e imprecaava all'aviazione e agli aeroplani, quasi la colpa fosse mia.

Con uno strombazzamento assordante arrivò l'autoambulanza di un Comune vicino:

— Dov'è il ferito? dov'è l'aviatore?

— E' lì... E' lì il ferito...

E quelli, nel trabambuto, senza accorgersi che quello non poteva essere assolutamente l'aviatore, benché fosse leggermente ferito e si copriva la testa con un enorme fazzoletto multicolore, malgrado le sue grida di protesta, lo caricarono sul candido furgoncino che sobbalzando si allontanò trasportando il povero uomo non so dove. E il donnone continuava a strillare seguendo il furgoncino con una velocità che faceva onore al suo volume.

Ammirai lo zelo del servizio di pronto soccorso di quel Comune!!!

Ripresi il mio spuntino con il morale risollevato dalla comica scenetta alla quale avevo partecipato ed assistito ed attesi che arrivassero i Reali Carabinieri della vicina stazione per piantonare l'apparecchio.

LIBERO BIASIN

30 ANNI FA

il Governo degli Stati Uniti, con l'acquisto del biplano dei fratelli Wright, creava l'Aeronautica militare della Repubblica del Nord America, oggi formidabile strumento di guerra. Per celebrare la ricorrenza, si è tenuta a Dayton, nell'Ohio, una grande manifestazione aerea, alla quale hanno partecipato le famose «fortezze volanti»



ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE QUARTA

I «cacciatori»

IV.

Un signore del cielo

(Continuazione dal numero precedente)

Un compagno dell'Austriaco, seguendo il loro sistema di attacco, lo ha sorpreso e gli ha sparato contro a pochissima distanza. A bordo dello Spad tutto è in frantumi. La mitragliatrice è in pezzi, il motore sfondato, l'elica scheggiata, la fusoliera crivellata, il serbatoio di benzina forato.

Con una mano sulla ferita del serbatoio, Piccio, conscio della gravità della situazione, si butta giù come un bolide. Gli Austriaci inseguono, ma lo Spad cala come un fulmine, e poiché è su terreno italiano, può mettersi in salvo; ed il «cacciatore» sfortunato può sfogare il suo sdegno con ogni sorta di epiteti all'indirizzo dei suoi avversari.

IV. - «La fanteria dell'aria». — Nei primi mesi del 1918, l'anno del riscatto, Piccio doveva combattere ben diverse e strane battaglie: doveva combattere la burocrazia militare e la burocrazia civile.

Infatti nel 1918 si pensava di favorire lo sviluppo delle specialità bombardamento, lasciando la «caccia» al punto in cui si trovava.

Ed era molto indietro rispetto alla corrispondente organizzazione nemica!

Da noi il concetto di «caccia» era rimasto quello creato nell'epoca dei prodigi individuali, della guerra singolare, dell'azione di «spazzamento» nel cielo.

Piccio, con concezione più moderna, solevava invece l'azione in massa, la «massa da caccia», e per essa si batté.

Lotta ben più lunga ed estenuante d'un duello nel cielo, ma che ebbe pure la sua vittoria.

E nel giugno, mese in cui l'offensiva austriaca scatenata, l'ultima, s'infraanse sul saldo nastro di petti e di volontà italiane, la «massa da caccia», terribile «fanteria dell'aria», agli ordini diretti del tenente colonnello Pier Ruggero Piccio, fa prodigi.

Sulle trincee martellate dalle artiglierie, rase dalle pallottole di mitragliatrici, appestate dai gas velenosi, la terribile cavalcata di avversari alati si abbassa, e mitraglia, mitraglia, mitraglia...

Dove il nemico è in vantaggio ecco accorrere la «fanteria dell'aria» a sgominarlo, a fulminarlo, a rigettarlo: dove tentenna la «massa da caccia» lo forza ad abbandonare il terreno; dove è già vinto le ali armate, fulminanti dal cielo, trasformano la sua ritirata in fuga.

E dovunque, innanzi a tutti, è Piccio. Egli precede, egli addita i punti da battere, egli dà l'esempio, e comanda, s'impone, si fa obbedire soprattutto con l'esempio.

Quel passare fulmineo, fra i mille sibilli, le mille voci, i mille schianti della battaglia, quel dominare le masse sgomentate di nemici, quel diffondere terrore e disordine, erano un raffinamento della lotta, una vera sublimazione del «cacciatore», ed aderivano strettamente all'istinto battagliero del comandante della «fanteria dell'aria».

Così, fra l'urlo dei proiettili di tutti i calibri avventati da terra, con due fragili ed orgogliosamente tricolori ed un possente motore urlante la gioia della strage, in un'apoteosi pirotecnica di gloria, molte vite

si concludono una vittoria fu gettata, bronzea, immortale, contro il flutto del tempo, a giganteggiare nella storia.

Ma Piccio non doveva vedere la fine della grande opera incominciata, e per suo merito, anche, a così buon punto giunta.

Difatti, partito nel pomeriggio del 31 ottobre alla testa di cinque squadriglie, dopo aver mitragliato e incendiato i campi d'aviazione che gli austriaci cominciavano ad abbandonare più che in fretta, egli, anziché rientrare con gli altri apparecchi, seguito dal tenente Bacula si reca sul Tagliamento. Un nido di mitragliatrici lo prende di mira. Egli decide di girare e gli vola contro, ma nell'eseguire le scariche la mitragliatrice s'inceppa.

Nel disincagliarla, distrattamente, Piccio precede in volo diritto.

E' il momento buono per il mitragliere austriaco: una sventagliata lo investe, e fracassa il motore. L'elica si ferma. L'aeroplano è troppo basso: bisogna scendere.

Piccio senza esitare atterra, fa segno a Bacula di allontanarsi e, abbandonati gli indumenti di volo ed incendiato lo Spad ferito, si getta nelle maschie.

Bacula protegge la sua fuga mitragliando tutti coloro che ardiscono mostrarsi, poi si allontana.

Piccio è solo in territorio nemico. Cerca di procedere, nascosto, verso il territorio italiano, ma una bimbetta, senza vedere, lo addita ad alcuni artiglieri austriaci. E' preso.

Piccio è prigioniero! Condotta al Comando del Presidio di Codroipo viene interrogato, poi rinchiuso. L'indomani, scortato da un gendarme, viene avviato verso Pasián Schiavonesco.

La strada è solitaria. Piccio rovescia il gendarme in un fosso e scappa. Tre uccellate lo inseguono, ed una gli buca la giacca.

Altri soldati accorrono. E' ripreso. Sotto più forte scorta viene messo in treno ed avviato verso Vienna, via Pontebba, A Villacco, il giorno 2 novembre, finge di esser malato e riesce a farsi portare all'ospedale.

Il paese è sottoposto perché la popolazione s'è ribellata. La ritirata austriaca comincia a cadere nel disordine ed a prendere i caratteri d'una rotta.

Piccio aspetta la sera che la sorveglianza si rilenti, quindi ruba un cappotto austriaco e scappa.

Le strade sono piene di soldati che hanno sovrapposto ai segni della duplice monarchia i colori della loro terra. Non sono più austriaci, ma boemi, serbi, rumeni, cecchi...

Lo sfacelo della grande armata nemica è evidente.

Il «cacciatore», il comandante della «fanteria dell'aria», l'aquila formidabile che ha ateso la sua ala contro il sole di tutte le battaglie, non è riconosciuto.

Incontra altri prigionieri italiani e si unisce a loro per raggiungere l'Italia.

A chi li ferma proclamano che la pace è fatta. E camminano.

Il Carso è superato. Il vecchio confine è cassato. Udine è raggiunta, ed è trovata in festa, ormai liberata, ormai italiana.

E Piccio prosegue. Verso il suo campo, verso i suoi apparecchi, verso i suoi aquilotti.

E il suo ritorno rende completa l'esultanza per la grande vittoria, che stende sicura le sue ali intessute di gioia, di lavoro, di feconda cooperazione e d'amore sul suolo martoriato della Patria amatissima ed immortale.

IN CERCA DELLA PATRIA

Verso la sera del 17 giugno 1918 il capitano Ernesto Sequi, comandante di squadriglia, s'innalza per unire la sua opera a quella degli altri aviatori e dei fanti che combattono sotto una pioggia torrenziale.

E' un veterano dell'aria, una tempra di uomo eccezionale.

Tenendosi basso per riconoscere il terreno egli passa il Piave ed entra in territorio nemico.

Immediatamente inizia la sua battaglia, irrorando le trincee austriache di piombo.

Non è la prima volta che compie questa impresa pericolosa. Spesso il suo apparecchio si è abbassato sui natri di buche che si allungano sulla riva del fiume sacro ed inavvicinabile, e le scariche della sua mitragliatrice hanno più volte disperso i fangoli croati facendoli rintanare nei loro ridotti.

Ma è la prima volta che la tempesta unisce i suoi sforzi a quelli degli austriaci per abbatterlo.

Il «cacciatore» vola rapido sulle trincee: ogni tanto si abbassa e mitraglia, e l'urlo del suo motore, misto al battito della mitragliatrice ed all'ululo del vento e dell'acqua che scroscia, riempie di terrore i nemici.

Da terra lo fanno segno ad un violento fuoco, ma le pallottole che sfiorano le ali e fanno crepitare le strutture della sua macchina non gli fanno impressione. Troppe volte è ritornato al campo con l'apparecchio crivellato di colpi!

Questa fiducia lo invita ad osare sempre più, a scendere sempre più basso, a tirare sempre più da presso.

Fucili e mitragliatrici gli lanciano contro furibonde raffiche di piombo, e vere nubi di proiettili lo circondano e turbinano attorno al suo apparecchio.

Ed egli osa, osa... D'un tratto un gran colpo in bocca, un dolore terribile, lancinante, insopportabile:

una pallottola gli ha fatto saltare quattro denti, gli ha spezzato la lingua...

Il ferito impenna paurosamente l'aeroplano, e per un attimo, pilotando quasi incooscientemente, s'innalza con furia fra le nubi, la foschia e la mitraglia.

Cercando dominare con uno sforzo formidabile di volontà il dolore spaventoso che prova, riprende coscienza dei suoi movimenti.

Ormai è solo nel cielo, immerso in una oscurità profonda, circondato d'ogni parte da nubi e da nebbia, lontano dalla gran voce della battaglia.

Solo, col suo terribile dolore. Allora decide di tornare al campo, e vira. Ma da che parte sarà il suolo della Patria?

Quel momento di smarrimento, che l'ha lanciato nel cielo, freccia dolorante e dellirata, gli ha fatto perdere la nozione dell'orientamento. A bordo non vi sono strumenti di guida, e se vi fossero sarebbero inutili tanto profonda è la notte che avvolge il «cacciatore». Bisogna affidarsi alla buona stella.

Senza poter lucidamente controllare le sue decisioni, il ferito vola nella direzione in cui crede trovare l'Italia.

E' un volo terribile. L'apparecchio, ferito come il suo pilota, ha quattro centine schiantate, parecchie croce rotte, diversi lembi di tela svolazzanti dalle lacerature delle ali, vola pensosamente e vibra come fosse un organismo umano tormentato da un dolore terribile.

La tempesta rugge tutto intorno, e l'elica sibila sinistramente in un'atmosfera satura di acqua.

Raffiche gelide squassano la fragile macchina, la fanno rullare e beccheggiare violentemente, e rimmescolano attorno alle sue ali tricolori l'immenso oceano di nebbie e di nubi.

E l'aviatore non cede. Il sangue gli cola abbondantemente dalla dolorosa ferita, ed egli non può in alcun modo arrestare il flusso; il dolore lo tortura e gli dà una sofferenza formidabile; ma il suo fiero carattere di sardo lo fa resistere.

E il volo continua. La notte è terribile. La tempesta urla con una violenza che pare decuplicata allo sperduto dell'aria, ed accresce la sua sofferenza fisica imponendogli il martirio d'una continua vigilanza sulla macchina, d'una angosciata lotta per mantenerne l'equilibrio.

L'orrore della nebbia e dell'uragano hanno inghiottito l'orrore della battaglia.

Dov'è dunque l'Italia?? Il volo si prolunga, angoscioso, cieco.

Dov'è il suolo della Patria?? Il pilota si abbassa, cerca di penetrare il velo delle tenebre e della foschia col suo occhio già lucido di febbre, ma non scorge nulla, non distingue nulla.

Tenebre. Nebbia. Risale e riprende il suo vagare affannoso, mentre sente le forze venir meno, mentre il sangue gli imbratta tutti gli abiti e stagna sul fondo della fusoliera.

Risale, e ricomincia la ricerca. Implacabile, satanicamente urlante in quell'oscurità senza fine, intorno a lui è la tempesta, sempre.

Soffrendo mille morti, e pure imponendosi la calma più perfetta, sentendo sfuggirgli dalla ferita la vita, e pure irrigidendosi nello sforzo deciso a prolungarlo fino alla fine, egli dura.

L'apparecchio sbalza, geme, par che voglia cadere da un momento all'altro e precipitare, misero e dolorante rottame, sul suolo che si cela gelosamente dietro la cortina di nubi ma la volontà formidabile del pilota pare che lo animi di una vita immortale, e gli trasmetta una forza invincibile.

Il volo continua. Poco a poco sotto la fusoliera la nebbia si dirada. Gli ultimi barlumi del giorno morente, sgusciano fra le nubi, illuminano appena percettibilmente il terreno, ma per le pupille del ferito, abituate all'oscurità in cui na vagato sino allora quel chiarore incerto è sufficiente. Egli riconosce il Piave.

E' sul fiume, dunque. Ma dove, con precisione?

Per rispondere a questa importantissima domanda egli tenta abbassarsi, ma è appena giunto a 400 metri quando un tiro furibondo di artiglieria gli vien diretto contro.

Attorno al velivolo l'aria avampa improvvisamente, ed i lampi degli scoppi sono così vicini da acccare il pilota.

D'ogni dove schegge e palle di shrapnell urliano, capitolombando nello spazio, preda della formidabile forza d'esplosione, e nuovi squarci si aprono nelle ali dell'aeroplano.

Scendere non si può. Il capitano Sequi rigugadagna quota, senza aver potuto accertare su quale delle due rive del Piave egli si trovi.

Per ritrovare la strada del ritorno bisogna affidarsi alla fortuna ed all'istinto.

Il capitano punta sul fiume e lo passa. E' sul terreno italiano che s'incontra, o sull'austriaco?

Non lo sa. Vola, spronato dall'assoluto bisogno di aiuto, di cure, di conforto. Vola, con la sola speranza di scoprire un campo d'atterraggio, e di scendere fra i compagni.

La notte è scesa. Fra le nubi, ora, l'oscurità è fittissima. Le raffiche sono meno violente e la pioggia ha cessato di cadere a scrosci. Il volo è più tranquillo.

(Continua).

A. SILVESTRI



Una fotografia di Piccio al suo ritorno dalla prigionia

nel mondo del volo silenzioso

INTORNO AL TERZO RADUNO NAZIONALE DI ALIANTI

(Dal nostro inviato speciale)

ASIAGO, agosto. Non potrà essere presto dimenticata, — per i risultati tecnici notevolissimi che in essa sono stati conseguiti e per la esauriente prova di validità e capacità offerta dal volo a vela italiano — questa terza edizione del «Raduno Nazionale di Alianti», che la R.U.N.A. ha organizzato con ogni cura su questo magnifico altopiano con la partecipazione di tutti i più noti volovelisti italiani.

Inaugurato ufficialmente il giorno 3 agosto, il «III Raduno Nazionale di Alianti» si è effettivamente iniziato il giorno dopo alla presenza del Presidente della R.U.N.A., il quale ha dato le prime partenze. Ma non troppo favorevoli, si registravano i seguenti modesti risultati:

Altezza: Venturini m. 600 e Venturini m. 500 (seconda prova).
Durata: Venturini ore 1.45', Padova 1.30', Casana 1.18'.

Siccome il sistema di classifica generale, — superando i minimi di un'ora per la gara di durata, 500 metri per la gara di quota, 20 Km. per la prova di distanza, — assegnava un punto per ogni minuto di veleggiamento, 50 punti per ogni 1000 metri di quota, 40 punti o frazione per un Km. intero o frazione, al termine della prima giornata si trovava in testa Venturini con p. 717, seguito da Padova con 90 e da Casana con 78.

Nella seconda giornata le condizioni si presentavano assolutamente sfavorevoli e i voli effettuati non raggiungevano i minimi prescritti per compilare la consueta classifica della giornata; la tabella della Direzione della gara diceva: «Nessun classificato, sospesi i voli per avverse condizioni meteorologiche».

Nella terza giornata, dopo un temporale notturno che faceva prevedere condizioni non favorevoli, un buon sole veniva a scaldare il terreno, favorendo la formazione di correnti termiche ascensionali. Ben 32 voli venivano effettuati con risultati degni di considerazione. Classifiche della giornata:

Durata: Bellò ore 3.10', Padova 3.03', Cus 3 ore, e Mantelli, Venturini, Guerrini, Casana, Deslex, Vitale con voli superiori alle 2 ore. Per la prova di altezza venivano classificati a pari merito con 750 metri, Casana, Venturini, Mantelli-Cattaneo (due volte). Nella distanza il migliore risultava il biposto di Mantelli-Cattaneo che, arrivando a Susegana oltre il Piave, effettuava un volo di 50 chilometri; seguivano Cus con Km. 26, raggiungendo il campo d'aviazione di Vicenza, e Venturini con Km. 23, atterrando vicino all'abitato di Feltrè.

Intensissima l'attività sul campo «Romeo Sartori» nella quarta giornata favorita da condizioni veramente propizie, che consentivano, oltre a numerosi voli di notevole entità, il primato di Bellò, il quale riusciva a rimanere in aria ben 7 ore e 47', battendo in tal modo il recente primato conseguito da Mantelli con 7 ore e 26'.

Bellò, varesino d'adozione, ma veneto poiché nato a Bassano del Grappa, si era innalzato in volo in mattinata e, mentre i suoi camerati dopo alcune prove scendevano nel campo per poi tornare a librarsi, egli rimaneva in aria a cercare la corrente favorevole sotto i cumuli. Anche Casana rimaneva in aria, e, sorvolato in lungo e



in largo l'altopiano, prendeva la via di Trento con l'intenzione di atterrare in quell'aeroporto, ma dopo circa 4 ore e mezza ritornava alla partenza. Bellò intanto continuava il suo superbo volo e nel tardo pomeriggio atterrava accolto da entusiastiche acclamazioni dalla folla che sul campo seguiva le interessanti prove.

Durata: Bellò 7.47', Guerrini 6.04', Casana 4.25'.

Altezza: Deslex m. 1225, Mantelli-Cattaneo m. 1000, Venturini m. 900.

Distanza: Venturini Km. 26, Mantelli-Cattaneo Km. 25, Gallimberti Km. 22.

Il punteggio dopo le prime quattro giornate di gare era il seguente: 1. Mantelli-Cattaneo p. 4687; 2. Venturini p. 3895; 3. Cus p. 2809; 4. Gallimberti 2126; Casana 1976; 5-6. Deslex 1838; 7. Bellò 1781,5.

Nella quinta giornata un cielo nuvoloso, mantenutosi coperto per l'intera giornata, ostacolava sensibilmente i voli, e solo Padova riusciva a raggiungere i minimi con un'ora di veleggiamento.

I primati di Bellò: 8 ore e 21 minuti, e di Mantelli-Cattaneo: 103 Km. categoria «Biposto».

Il giorno 9 agosto, e cioè sesta giornata di prove, permetteva, grazie alle condizioni atmosferiche rimesse al bello, ben 38 voli che ripagavano i concorrenti della esigua attività svolta il giorno precedente. Due di tali voli risultavano di alto valore tecnico; anzi uno di essi costituiva il miglioramento del primato di durata ottenuto appena due giorni prima dal pilota Bellò. Era questo medesimo concorrente a portarlo oltre le otto ore, e precisamente a 8 ore e 21 minuti.

Quasi contemporaneamente all'atterraggio di Bellò, applauditissimo, un fonogramma annunciava che Mantelli-Cattaneo col «Cat» biposto avevano atterrato a Crodaro ad est di Ferrara, dopo un volo di oltre 100 chilometri. Questo volo di distanza è stato il più notevole tra quelli effettuati nelle giornate del «Raduno», ed ha permesso a Mantelli-Cattaneo di distanziarsi nettamente nella classifica generale dagli immediati inseguitori.

Infatti essi dopo la sesta giornata conducevano con punti 10701, seguiti da Venturini con 5763, da Cus con 4894, Deslex

con 3116,50; Bellò con 2732,5; Padova con 2397; Casana con 1977,5; Gallimberti con 1687.

Gli altri primati nelle due ultime giornate: Mantelli-Cattaneo 7 ore e 41' categoria «biposto» e Deslex m. 3650 di quota.

Dopo questi due stupendi risultati, sembrava che i concorrenti avessero stretto un mutuo patto di amicizia se non di alleanza con le nubi e le correnti ascensionali, tanto queste si mostrarono accoglienti ed ospitali negli ultimi tre giorni del «Raduno», permettendo di aggiungere altri due primati, uno dei quali di valore eccezionale, a quelli già conseguiti.

Nella settima giornata, venivano effettuati ben 38 voli, e quantunque Mantelli-Cattaneo non svolgesse attività di volo, dato che il loro apparecchio doveva venir trasportato da Crodaro, la classifica generale rimaneva immutata nelle prime tre posizioni, presentando solo un avanzamento di posti nei riguardi di Deslex, Bellò e Padova.

Partivano per primi nella ottava giornata alle ore 9.51' Mantelli-Cattaneo seguiti da Casana, Deslex, Vitale, Cus, Guerrini e tutti gli altri.

Deslex giungeva a Vicenza, e Cus atterrava molto lontano nella pianura, mentre Guerrini tornava ad Asiago alle ore 16.57' dopo un volo di ben sei ore e mezzo, stabilendo la massima quota con m. 1500. La coppia Mantelli-Cattaneo atterrava al termine delle correnti, e cioè alle ore 17 e mezzo circa, rimanendo in tal modo in aria 7 ore e 41', e stabilendo il nuovo primato di durata per apparecchio «biposto» che finora non esisteva.

Con i notevoli risultati conseguiti l'11 agosto, sembrava che il «III Raduno Nazionale di Alianti» dovesse chiudere il bilancio, dato che era stato stabilito che nell'ultima giornata, giorno 12, si compiessero voli fuori gara non valevoli agli effetti della classifica. Ma le particolari condizioni del cielo in mattinata — cumuli a fungo di eccezionale ascendenza — avevano consigliato di permettere le partenze fino alle ore 12, ossia, in sostanza la giornata veniva totalmente sfruttata ai fini della classifica. Ed è stata quella che ha dato al volo a vela italiano il primato più bello, il primato che può stare degnamente a confronto con quelli delle Nazioni più

progredite nel volo senza motore. Dopo alcuni tentativi, non riusciti, di mantenersi in aria, effettuati poco dopo le ore 10, si levavano in volo alle 10.41' Mantelli-Cattaneo, che riuscivano a veleggiare, subito seguiti da Venturini, Deslex e Casana, i quali però atterravano poco dopo lamentandosi della eccessiva strettezza delle termiche.

Risalivano in aria poco prima di mezzogiorno, e ad essi si aggiungeva Bellò. Quando verso le 14 il temporale che andava preparandosi, si scatenava violentemente, erano in aria i quattro alianti di Mantelli-Cattaneo, Bellò, Venturini e Deslex, che evolvono vicini alla base di una grossa e cinerea nube, che lentamente veniva avanti da nord verso sud, trasportando anche gli alianti. Infatti i primi tre piloti atterravano fuori campo rispettivamente a Vicenza, a Schio, a Caldono, mentre Deslex si buttava dentro la nube.

Come è noto, i piloti di volo a vela, quando vengono a trovarsi in tale situazione, rimangono sul contorno della nube, mantenendo la quota e anche salendo, conservando la visibilità esterna; oppure si ficcano decisamente nella nube per salire con fortissima ascendenza — cosa questa mai prima di allora effettuata con insistenza in Italia —, volando senza visibilità esterna e controllando la navigazione solo con gli strumenti di bordo.

Deslex, buttandosi coraggiosamente nella nube, non prevedeva che la forte ascendenza lo avrebbe portato ad oltre 5000 metri di quota, e difatti egli non aveva indossato nemmeno la combinazione di volo. Alle ore 15.28' atterrando in ottime condizioni fisiche, annunciava, con lo sguardo brillante dalla gioia, di avere presumibilmente battuto il primato nazionale di altezza, avendo constatato dal suo altimetro di aver superato i 5000 metri.

L'esame della cartina confermava l'andamento spettacoloso del suo volo: infatti in soli quindici minuti dalla quota di 1700 metri egli era stato vertiginosamente portato a quella di 5050, con una velocità di salita che pochi apparecchi a motore raggiungono. Deslex appariva naturalmente felicissimo, e alle domande degli organizzatori e dei camerati che lo festeggiavano, egli affermava che avrebbe potuto salire ancora di più se avesse preveduto di poter compiere una tale prova e per conseguenza si fosse equipaggiato convenientemente.

Ecco come, con l'ausilio della fortuna, ma soprattutto per il coraggio del pilota, alle sue prime armi nel volo silenzioso, che non ha esitato a buttarsi in un lungo volo cieco, con tutte le incognite che questo presenta in specie in mezzo alla grandine, oggi l'Italia ha un primato notevolissimo in campo internazionale, essendo precisamente di m. 3650, corrispondente alla differenza tra la quota minima e la quota massima raggiunte durante il volo.

Mentre i commissari terminano le gare, si mettevano all'opera per compilare le classifiche per l'assegnazione dei premi, i piloti in tenuta di volo, guidati dal gen. Mecozzi, Presidente della R.U.N.A., salivano sul colle di Leiten per rendere omaggio ai 36 mila Caduti in guerra sull'altipiano. Quindi nella sala maggiore del Palazzo del Comune, venivano premiati i vincitori. La classifica finale risultava la seguente: 1. Mantelli-Cattaneo p. 12.355; 2. Deslex p. 8206; 3. Cus p. 7369; 4. Casana p. 3704.

Fra le rappresentative, terminava al primo posto quella della R.U.N.A. di Torino (composta da Cus, Casana, Deslex, Rolandi, Guerrini) seguita dalla squadra della R.U.N.A. di Milano, nella quale è incorporata la compagine dell'Aerogrup di Milano.

L'affermazione del Mantelli-Cattaneo e del «Cat», biposto

La chiara convincente vittoria della coppia Mantelli-Cattaneo in questa massima competizione volovelistica rappresenta il premio al costruttore, che ha realizzato una macchina stupenda, e la ricompensa all'asso di Spagna, che ha confermato ancora una volta di essere il più valido navigatore silenzioso del cielo in

Italia. Nessuno potrebbe dubitare che Mantelli avrebbe riportato la palma della vittoria. — appunto per le sue indiscusse superiorità, fatte di coraggio e di conoscenza perfetta del comportamento dei vari strati d'aria — anche se fosse sceso in gara con un normale «Cat. 28»; ma è certo che le eccezionali caratteristiche tecniche del biposto «Cattaneo», ultima creazione dell'appassionato dentista-aviatore milanese, gli hanno permesso il raggiungimento di risultati, i quali per altri valenti volovelisti rappresentano ancora una mèta da toccare con apparecchi monoposti, ossia con apparecchi che avendo un carico alare inferiore dovrebbero, in identiche condizioni di tempo, salire più in alto, andare più lontano, mantenere l'aria più a lungo.

Ecco gli eccellenti dati tecnici del «Cat. B. P.»: apertura alare m. 18,10, poco meno di 22 metri quadri di superficie, peso a vuoto con strumenti kg. 231, peso con i due piloti kg. 380; carico alare kg. 20; rapporto di planata 1:28; affondamento di 0,55 al minuto secondo all'angolo ottimo di planata di 60 chilometri orari.

Dietro la coppia milanese, seguono nella classifica generale, tre nomi di sportivi rinomati, due dei quali da pochi mesi entrati a far parte della ancora limitata schiera dei volatori silenziosi italiani. L'ing. Desix, secondo classificato, è il concorrente dal quale, più che da ogni altro, è lecito aspettarsi altre eccezionali prove, dato che il coraggio da lui dimostrato nella prova che ha dato all'Italia un primato neppure sopprimibile alla vigilia, non mancherà di sostenere le prossime competizioni e fargli conquistare altri primati con l'aiuto necessario della fortuna, che già una volta l'ha assistito. È sintomatico poi il fatto come egli nel corso del «III Raduno di Alianti» sia risalito dalle ultime posizioni della classifica, nelle quali si trovava nelle primissime giornate, gradatamente fino al posto d'onore, ottenendo voti sportivamente sempre più notevoli. Fra gli altri partecipanti, tutti ammirabili per l'inflessibile puntiglio e il rinnovato entusiasmo con il quale svariato volte nel giro di poche ore davano la scialata al cielo, è da ricordare particolarmente Bellò, il quale ha portato in gara una macchina pregevole per costruzione e rifinitura nonché per l'ampia visibilità che concede al pilota. Questo varesino d'adozione, a furia di attaccare i primati per migliorarli, aveva finito per annullare definitivamente le notevoli probabilità che egli aveva di un ottimo piazzamento nella classifica generale. Altri da segnalare per l'intensa attività esplicata sono Cus, Casana e Venturini, l'alliere del G.U.F. di Milano.

Non si possono chiudere queste note sul «III Raduno Nazionale di Alianti» senza dare un cenno dell'ultima macchina, il «Supersparviero» realizzata nei cantieri di

Pavullo da Luigi Teichfuss, e portata ad Asiago solamente per farsi ammirare dai concorrenti che sono rimasti letteralmente sbalorditi per l'accuratezza della costruzione del veleggiatore e per la sapiente soluzione di tanti piccoli problemi, riguardanti strumenti, leve, comandi ecc., che alle volte non risolti, rendono insopportabili ai piloti apparecchi con doti tecniche eccellenti. È un monoplano ad ala a gabbiano tutta a sbalzo; apertura alare m. 19 circa, con un allungamento di m. 21,5; superficie portante di m. 16; lunghezza m. 7,40; peso a vuoto kg. 240; carico utile kg. 100. La fusoliera, a sezione trasversale ovoidale, è interamente in legno; gli impennaggi hanno il piano fisso orizzontale sovrapposto sulla fusoliera e il timone di direzione compensato aerodinamicamente. Tutti i comandi sono nell'interno del velivolo, e gli alettoni sono ad azione differenziale, comandabili in volo, così la poter mutare il profilo dell'ala. Le caratteristiche di volo sono davvero notevoli: rapporto di planata 1:34 alla velocità ideale di 75 chilometri all'ora; velocità di affondamento centimetri 50,4 al secondo. La mattina stessa del suo arrivo, il «Supersparviero», battezzato «Turbine», è stato portato in volo dal col. Nannini, che ne è rimasto visibilmente soddisfatto. *

Il bilancio del «III Raduno Nazionale di Alianti» è andato sicuramente oltre le più ottimistiche previsioni. Dalle 90 ore complessivamente volate nella sua prima edizione, si è passati nella seconda a 180 ore, e nella presente ad una cifra parecchie volte superiore. Risulterebbe parimenti inutile fare un confronto con i risultati conseguiti l'anno scorso, che essi ne risulterebbero oltremodo sminuiti nel loro valore. Basti solamente osservare che nella prova di durata i migliori voli della scorsa edizione sono stati innumerevoli volte superati nel corso della manifestazione, e che, mentre l'anno scorso raggiungere Vicenza era una prova eccezionale, quest'anno numerosi sono stati i partecipanti al «Raduno» che sono scesi sull'aeroporto di quella città a conoscere e a ricevere ospitalità dagli ufficiali di servizio colà, i quali sabato, ultimo giorno del «Raduno», sono saliti ad Asiago, ospiti della R.U.N.A. a brindare alle fortune del volo a vela italiano.

Il coraggio e l'audacia, nonché la pazienza dei nostri valorosi volovelisti, il lavoro intelligente e realizzatore dei nostri appassionati costruttori, l'efficienza organizzativa che in tal genere di prove ha ormai raggiunto la R.U.N.A., garantiscono un brillante futuro al volo a vela italiano, che prossimamente, ne siamo certi, avrà anche nelle prove di distanza e di durata, nuovi nomi e nuovi limiti da aggiungere come due gemme a quella che ha abbellito il «III Raduno Nazionale di Alianti».

LANDO NUGOLI

Il biposto di Cattaneo in volo sul monumento ai Caduti



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore LEZIONE QUINTA

Le rette tratteggiate, parallele al bordo d'attacco, rappresentano i longheroni: uno anteriore, a cm. 2,4 dal bordo d'attacco, distanza che corrisponde al 20% della corda di mm. 120; l'altro posteriore, a cm. 6 dal bordo d'attacco, distanza che corrisponde al 50% della corda di mm. 120. Tanto il longherone anteriore che quello posteriore, sono rettilinei, cosa che facilita il montaggio, oltre a dare una maggiore robustezza alla costruzione che può essere più accurata, data appunto la minore difficoltà. Per applicare i longheroni alle cinghie dovremo innanzi tutto stabilire le dimensioni di essi, notando che il longherone anteriore sarà doppio, composto cioè di un listello superiore, passante sul dorso, e di uno inferiore, passante sul ventre, che nel loro insieme formano il longherone anteriore. Il longherone posteriore, invece, sa-

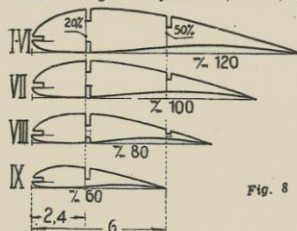


Fig. 8

rà semplice, composto cioè da un solo listello, passante sul dorso, e che ha, più che lo scopo della resistenza, quello di mantenere la ricopertura nella forma delle cinghie, fra l'una e l'altra. Per il longherone anteriore adopereremo due listelli di sezione mm. 3 x 5, per quello posteriore un listello di sezione millimetri 2 x 3.

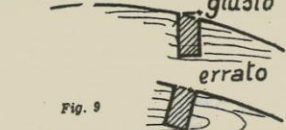


Fig. 9

Al bordo d'attacco metteremo un listello abbastanza robusto, di sezione mm. 3 x 5, poiché la funzione di esso è la tenuta delle estremità anteriori delle cinghie e di impedire che vadano soggette a troppo frequenti rotture in caso di urti.

Al bordo d'uscita metteremo un listello di forma triangolare, di sezione mm. 7, nei lati lunghi, e di mm. 3 in quello corto. Rimangono ora da preparare gli incastri nelle cinghie per l'alloggiamento dei listelli. Nella figura 8 sono rappresentate le cinghie di corda mm. 120, mm. 100, millimetri 80, mm. 60 con gli incastri: due al 20% della corda di mm. 120, cioè a cm. 2,4 dal bordo d'attacco, l'uno superiormente, l'altro inferiormente; un terzo al 50% della corda di mm. 120, cioè a cm. 6 dal bordo d'attacco, sul dorso; un quarto in corrispondenza del bordo d'attacco. Si noti che gli incastri sono stati disegnati in modo che i listelli dei longheroni verranno a coincidere con una fascia con le righe del disegno corrispondenti alla distanza di cm. 2,4 e cm. 6 dal bordo d'attacco (20% e 50% della corda di mm. 120), mentre quello del bordo d'attacco è situato superiormente alla retta orizzontale corrispondente al punto preciso di esso. Se nel disegno della cinghia si fosse trascurato di tracciare questa retta, alla fine della lavorazione noi avremmo perduto il punto esatto del bordo d'attacco.

Non è necessario disegnare gli incastri nelle cinghie: ci basta sapere la posizione esatta di essi, che per le cinghie dal numero I al N. VI, è data dalle rette e corrispondenti al 20% ed al 50%, mentre per le cinghie N. VII, VIII, IX dovremo tracciare due rette parallele alle rette y, a distanza di cm. 2,4 e cm. 6 dal bordo d'attacco.

Eseguiamo ora gli incastri, per mezzo di limette sottili da traforo, provando via via i listelli, fino ad ottenere che essi possano alloggiare negli incastri senza essere troppo forzati, né troppo lenti. Nel primo caso

si avrebbero delle deformazioni, sia delle cinghie che dei longheroni; nel secondo, durante il montaggio, non si avrebbe la sicurezza di una buona tenuta, poiché la colla può essere efficace non con la propria quantità, ma con un leggerissimo strato fra due superfici ben aderenti.

Dalla fig. 8 noi ricaviamo che nella cinghia VIII gli incastri completi indebolirebbero troppo la cinghia; eseguiremo quindi soltanto per metà quello anteriore inferiore e quello posteriore, eseguendo poi sul listello una incassatura in modo da farlo entrare completamente. Inoltre, il listello anteriore inferiore e quello del longherone posteriore non arrivano alla cinghia IX, che sarà tenuta soltanto dal bordo d'attacco dal listello superiore del longherone anteriore, e dal bordo d'uscita.

Occorre fare attenzione che gli incastri risultino perfettamente in direzione delle rette y e della retta tracciata per il bordo d'attacco: i listelli così risulteranno dritti e senza torsioni che renderebbero l'ala soggetta a deformazioni. Fare gli incastri normalmente al profilo è sbagliato (fig. 9). Eseguendo gli incastri nella maniera corretta si avrà che da un lato il listello spingerà ancora dalla cinghia, quando dall'altro sarà a filo con il bordo di essa, come si vede, nel tratto a linea interrotta, nella fig. 9. A questo punto l'incastro è finito, poiché a montaggio ultimato, come vedremo, si provvederà a togliere la parte sporgente dei listelli. Proseguendo a scavare l'incastro, si otterrebbe invece un vuoto, che produrrebbe delle grinze nella ricopertura, e che in ogni modo sarebbe indice di lavorazione poco accurata.

Ultimati gli incastri, controlleremo, come si è fatto per il profilo, che risultino tutti in perfetta corrispondenza, in tutte le cinghie.

(Continua.)

A CAGLIARI

A coronamento della prima attività aeromodellistica la R.U.N.A. cagliaritana ha organizzato nei locali della Galleria d'arte «Giulio Cau», gentilmente prestati dal proprietario e situati nella centralissima via Mannu, una bella mostra degli aeromodelli costruiti dagli allievi del primo corso Modelli Volanti.

Ufficiali superiori del Comando Aeronautico della Sardegna si sono interessati vivamente ai modelli esposti. Erano ben disambrate le diverse fasi della costruzione degli aeromodelli, la progettazione, il banco dell'aeromodellista con tutti i suoi arnesi, i vari materiali adoperati; con speciali indicazioni di quelli autochivi, quali il gioppo sardo, la ferula, l'asfodelo, legni questi ultimi che gareggiano per leggerezza con l'americano balsa.

Facciamo bella mostra di sé, impazienti di riprendere il volo sul campo, i modelli che tante belle prove avevano dato nelle gare svoltesi lo scorso maggio: l'apparecchio ad elastico di Giulio Marini, distruttosi purtroppo in una delle ultime prove per un banale incidente. Di esso venivano esposte alcune parti degli impennaggi e delle ali, salvate dalla rovina, che dimostravano la finezza e la perizia della costruzione. L'apparecchio ad elastico verrà presentato al Concorso Nazionale assieme al maestro veleggiatore di Nanni Caisa, vincitore della sua categoria alle gare di selezione, che si affaccierà primo al visitatore, preso in picchiata.

I risultati di queste gare erano stati soddisfacenti benché le avversità atmosferiche del giorno non avessero permesso brillanti tempi.

Ma come conclusione del lavoro iniziato i ragazzi furono contenti ed il gen. Marini, Comandante l'Aeronautica della Sardegna, premiato la loro operosità restando presente allo svolgersi di tutte le gare e invitandoli con la parola a sempre far meglio, nella commemorata riunione della distribuzione dei premi.

I ragazzi ne hanno tratto sporno e si sono dati al lavoro con maggior lena, rimettendo intanto i loro modelli a punto per questa Mostra che per necessità di cose dovette essere rinviata a dopo gli esami, onde non disturbare la severa preparazione.

Le cifre del consuntivo di questa prima fase sono: allievi principianti dilettanti numero 15; apparecchi costruiti n. 16; apparecchi progettati n. 4. I nuovi allievi principianti del secondo corso sono già dodici e si prevede che altri si iscriveranno in seguito. L'aeromodellismo in Sardegna fa passi da gigante. La scuola si è trasferita, seguendo i dettami della R.U.N.A. Centrale, negli stessi locali della R.U.N.A. in città, permettendo ai giovani una maggiore frequenza. Al campo di Monserrato si andrà solo per le prove dei modelli.

Facciamo degna figura alla Mostra i numeri de L'Aquillone riproducenti vignette umoristiche riguardanti l'aeromodellismo, distribuiti nelle pareti laterali dell'ingresso ed all'esterno.

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Aspettai la caduta, preoccupato di schivare le ali nemiche nello sbandamento che avrebbero potuto fare. Invece fu come se non avessi sparato un colpo, come se io non ci fossi nemmeno stato, il col mio terribile Harriot.

Ripetei la mira con più scrupolo e ripetei i colpi con maggiore ansia: nulla! La mia mitragliatrice sciorinava tutta quella grazia di Dio di pallottole senza inceppamenti, la mira era sempre esatta, facilissima, e l'austriaco volava ancora con volo perfetto. Era proprio un velivolo fantasma?!

Quando tutti i miei colpi furono finiti non mi restò che seguire il volo indifferente e sicuro, e, consumandomi di rabbia, aspettare che il crociato se ne andasse.

Se ne andò infatti, tranquillamente com'era venuto, con lento giro; e sparì laggiù oltre il Piave...

Tornai al campo, infuriato di questo smacco, vergognoso di quel che avrebbero pensato i fanti della mia padella! E appena balzai a terra chiamai il mio armiere e con lui volli subito verificare il mio congegno di puntamento, non potendo pensare ad altra causa di questo fiasco se non ad una alterazione nel congegno stesso.

Purtroppo era proprio così. La mia mira era stata giusta, ma i due cerchietti applicati alla struttura dello apparecchio e collimati con l'arma erano spostati, cosicché il tiro veniva deviato enormemente!

Trovata la causa del mio insuccesso volli trovare i responsabili e aspramente mi infuriai contro l'armiere, contro i motoristi, contro tutti.

La colpa poi in fondo non era di alcuno. Gli uomini di manovra, essi probabilmente, affatto incompetenti in materia, avevano spostato uno dei cerchietti nel far passare l'imbutto per riempire di benzina il serbatoio: po-

Imparate a tirar meglio e più vicino, se no non butterete giù mai nessuno



chi millimetri di differenza! Ora mi spiegavo tanti altri miei combattimenti sfortunati nei quali, certo di colpire, avevo visto invece l'avversario andarsene!

Erano quelli i casi in cui ci consolavamo con questa magra consolazione: «Se n'è andato... ma son certo che è tornato a casa con l'apparecchio crivellato!».

Fu un altro periodo di sfortuna! Sarebbero passati tre lunghi mesi di voli infruttuosi prima che vincessi ancora. Qualche contrattempo era sempre a perseguitarmi. Per esempio, scendeva da un lungo volo dopo aver frugato il cielo ad ogni quota, su tutte le zone dove potessero capitare degli avversari e non avevo trovato nulla. Appena atterrato, un allarme li segnalava proprio là dove dieci minuti prima. E, rimasto senza benzina, dovevo starmene a vedere qualche pilota del Gruppo che saliva all'inseguimento e che qualche volta tornava scapriolando e volteggiando: segno di vittoria!

Qualche volta anche mi sarà accaduto certamente di avere vicino il velivolo agognato, la preda sospirata, e di non vederla! Cosa frequentissima, data la grande difficoltà di scorgere altri apparecchi, anche vicini, specialmente se più bassi e, peggio, sotto le proprie ali e la fusoliera.

Sapendo questo, se non ero in pattuglia e potevo muovermi a mio piacere, interrompevo spesso l'andatura regolare con guizzi improvvisi a destra e a sinistra, arrovesciandomi su un'ala e sull'altra e ficcando lo sguardo giù nell'abisso. E talvolta troppo tardi vidi l'avversario che scappava via dopo essermi passato vicino, anch'esso forse senza avermi visto prima.

Non poche volte mi facevano balzare il cuore gli stessi nostri apparecchi, che da lontano scambiavo per nemici, per causa di qualche illusione, per l'illusione data dallo stesso desiderio... talvolta anche erano apparecchi degli alleati che, per la loro sagoma diversa dai nostri, mi ingannavano. Allora, nel dubbio, una frecciata ansiosa verso l'ala sospetta, il dito pronto sullo scatto dell'arma, l'occhio alla mira...

L'inseguito, allarmato, giostrava per far vedere bene le coccarde alleate e si pigliava soltanto... un accidente di cuore per la delusione che mi aveva data.

Siccome gli aeroplani alleati sul nostro fronte non erano molti, le loro sagome eran poco conosciute e lo errore era sempre probabile.

Qualche pilota inesperto o impulsivo però non aveva la calma di accertarsi bene di chi si trattasse e, alla vista di uno di questi velivoli di struttura nuova, piombava addosso al malcapitato e sparava senz'altro. Si ricredeva in tempo, cioè prima d'aver accoppiato i poveri camerati e scappava via vergognoso, senza raccontare a nessuno la sua pappera, salvo agli intimi. Dagli intimi la cosa faceva il giro di tutti e l'infelice veniva perseguitato fino alla esasperazione con barzellette feroci, senza contare la solita... offerta di vino alla mensa.

Questi equivoci naturalmente mettevano fra noi una

discreta diffidenza e gli incontri coi camerati in volo erano sempre poco cordiali.

Accadde, per esempio, a un cacciatore nostro di avventarsi proprio contro un nostro, pure cacciatore.

Per fortuna la mira di quell'irruento era altrettanto esatta come la sua conoscenza di ali nostre o nemiche e il minacciato non ebbe che a fare una piroetta per scansare la raffica; poi il creduto nemico si avvicinò al troppo zelante mitragliatore e lo seguì senza rivolgergli un cenno qualsiasi, di dispetto o di deplorazione o di saluto. L'altro si trascinò la sua vergogna fino al proprio campo. Atterrano insieme, scendono dalle carlinghe; lo aggressore fa per chiedere scusa e si trova davanti... il colonnello Piccio: l'asso famoso, comandante di tutta la Caccia.

— Come si chiama lei?

(Attenti stecchito) — Tal dei tali.

— Vediamo se mi ha colpito... No; nemmeno un foro nelle ali. Bravo! Impari a tirar meglio e più vicino, se no non butterà giù mai nessuno; stia agli arresti. Arrivederci.

La primavera mi porterà fortuna, pensavo. Per ora era ancora l'inverno, ancora il tedio delle lunghe crociere, la pena delle frequenti scorte. Là, alla guerra, era davvero un po' poco il godimento dei panorami grandiosi, dei selvaggi spettacoli di nubi cavalcanti per il cielo. Ero attratto soltanto dalla striscia serpeggiante del Piave, bianca qua e là per il suo ampio greto sassoso, che io contemplavo a lungo, a lungo, dalla sua origine su nei lontani monti nostri, fino al mare, le sponde eroiche intagliate da un reticolo di trincee.

Un fiume come gli altri. Eppure non era così: un fiume che viveva e parlava. Tutti quei luoghi vivevano e parlavano. Tanto parlavano chi chi ha avuto poi la fortuna di rivederli, in volo o no, ha sentito ancora la loro voce, dopo anni...

Quante volte guardavo con una fissità da ipnotizzato i nostri paesi al di là del Piave, le nostre case sparse per i campi, e immaginavo la vita di quei vecchi e delle donne e dei fanciulli rimasti sempre in attesa...

— Sapranno, essi, che noi facciamo tutto quello che uomini possono fare per riprenderci fra le braccia quei bambini, per ridare il figlio ai vecchi?

Si tentava un sistema penoso di corrispondenza fra quei rimasti e i loro parenti che erano di qua, combattenti o profughi. Spesso gli aeroplani portavano invece che bombe per i nemici, pacchi di lettere per i nostri, i quali talvolta ricevevano questi pacchi e rispondevano attraverso i paesi neutrali.

Guardavo spesso, a pochi chilometri, a poche centinaia di metri dalle trincee, i contadini lavorare la loro terra, sereni dietro i buoi, nel lentissimo arare... miracolosi! Quale forza li inchiodava alla loro casa esposta alle grante? Dove avevano trovato l'animo per adattarsi alla barriera di morte con la quale la guerra aveva chiuso la viottola che portava alla chiesa, al villaggio vicino, e aveva strappato via le feste e soffocate le campane, infuriando con la sua bufera interminabile sui campi fatti per la quiete?

Scendeva spesso dal cielo sulle truppe nemiche, in migliaia di foglietti stampati, un tremendo monito per i popoli nemici tenuti insieme da sconnesse catene di ferro. Si annunciava la vittoria immane per noi, si descriveva la fame che quei combattenti avevano lasciata nelle loro case, tanta che essi stessi la dimenticavano, là nella trincea, per quel po' di brodo di cavoli che era quasi una delizia. Si proclamava la bellezza della nostra causa e si intimorivano le anime religiose minacciando i castighi del Cielo...

Quando dalle nostre fusoliere si sparpagliava per l'aria la miriade di questi foglietti, le cannonate parevano più rabbiose nel volervi morti... Si sapeva che l'aviatore che fosse stato preso prigioniero in uno di questi voli di propaganda italiana sarebbe stato impiccato senz'altro.

Una sorte simile poteva capitare a chi avesse dovuto atterrare durante un volo di mitragliamento di truppe. Il terrore agghiacciava gli uomini sotto le ali rombanti e saettanti; ma l'aviatore che avesse dovuto scendere, per il motore guasto o colpito, avrebbe visto quel terrore mutarsi in ferocia e sarebbe stato massacrato. Se quel suo durissimo compito, che pure lo inebriava di crudeltà, non finiva felicemente, se la grandine dei proiettili nemici che egli attraversava per portare la sua strage non risparmiava tutti i fili, tutte le leve, tutta la struttura delicata di quel suo pur vulnerabile mostro, doveva prepararsi a morire: o fracassato in un atterraggio impossibile, fra rocce e asperità o, se incolore per miracolo, ucciso come un cane dai nemici infuriati.

Chi sono questi due Spad che atterrano?

Ah, ecco i distintivi: Piccio e Baracca.

Queste visite non sono di tutti i giorni; vediamo che cosa vogliono i nostri Comandanti.

Li raggiungiamo mentre, scesi dalle carlinghe, parlano animatamente fra loro.

Ce n'è di che!

Hanno gli apparecchi crivellati. Cacciatori nemici in numero schiacciante e di abilità insolita li hanno concitati a quel modo. Non c'è, si può dire, un pezzo della struttura che sia stato risparmiato: il solito miracolo! Interessante il caso di Piccio, che, esaminando i colpi che hanno squarciato e tagliato, si accorge di un fatto che rende ancor più miracolosa l'avventura: i nemici hanno sparato con pallottole sia incendiarie sia perforanti. Ebbene; le incendiarie hanno avuto il gentile pensiero di colpire soltanto lievi spessori, legno o tela, passando oltre senza lasciare la loro terribile traccia, cedendo il posto alle perforanti che invece hanno crivellato il serbatoio della benzina.

Scambiando l'ordine dei fattori... il prodotto sarebbe stato ben diverso!

Gli Spad restano in riparazione; i due assi, di ottimo umore, tornano al loro campo con apparecchi del nostro Gruppo.

(Continua).

MARIO FUCINI



(Continuazione dal numero precedente)

— Con un semplice calcolo, eccellenza, non si arriva a nessuna conclusione, e meno ancora con uno complicato. Voi certamente non ignorate che le correnti aeree sono quanto di più volubile si possa immaginare. Non solo esse variano con l'altitudine e con la località, ma anche con le ore del giorno o della notte, e, inoltre, la stessa corrente che nel punto A ha una velocità di 30 chilometri, per esempio, nel punto B può averne una di 15 o di 150. E queste correnti possono, per di più, seguire un cammino non soltanto retto, ma curvo o addirittura circolare.

Stando così le cose, non è affatto certo che, se al momento del lancio soffiava, mettiamo, il vento di tramontana alla velocità di 60 km. all'ora, il pallone lo si debba cercare dieci ore dopo a 600 km. a sud, piuttosto che a 300 km. a nord o a 15 km. ad est o, magari, allo Zenith di Karpov, dove potrebbe benissimo aver fatto ritorno dopo un girotto più o meno lungo e movimentato.

Qui Sebastì fece una pausa.

— Bene, bene, bene, bene... — fece nervosamente, con la velocità di una mitragliatrice, il ministro delle finanze.

Il ministro della guerra gonfiò quanto poté i polmoni e mandò fuori di botto tutta l'aria aspirata con un poderoso « Eh già! ».

— Ma scusatemi, caro signor *nonsochi*, (non posso chiamarvi diversamente perché non ci avete ancora detto il vostro nome) — prese a dire il presidente.

— E' perché nessuno me l'ha domandato, — spiegò affabilmente Sebastì — Mi chiamo Vanni Sebastì.

— Sta bene, signor Sebastì: ancor più di quanto già vostra intenzione il rattristarci ancor più di quanto già siamo, col dimostrarci, non senza una certa garbata eloquenza, che il tesoro può considerarsi perduto, dal momento che con tutta probabilità nessuno saprà mai dove sarà andato a finire.

— Ma precisamente per questo chiunque potrà dire di averlo trovato! — replicò Sebastì, trionfante — Proprio a questo volevo portarvi, eccellenza!

— Ah! — fece il presidente scosso.

— Ecco, ecco, ecco, ecco... — sgranò, come la solita mitragliatrice, il ministro delle finanze, strizzando l'occhio in aria di astuta intesa.

— Vorreste dire forse che noi potremmo... — arrischiò con molta prudenza il ministro degli esteri.

— Precisamente, eccellenza, — soggiunse Sebastì — potreste far spargere la notizia che gli smeraldi son caduti qui a Marenia, con una sola probabilità su un milione d'essere smentito dai fatti. Che ne dite?

I ministri si scambiarono lunghi sguardi cogitabondi.

— Però... — obiettò il ministro dell'Interno assumendo un'aria virtuosa e integerrima — non mi sembra corretto affermare una cosa falsa.

— E come fate a sapere che è falsa? — replicò amabilmente Vanni — Potreste giurare sul vostro onore, eccellenza, che il pallone non sia caduto in un punto qualsiasi del territorio nazionale?

— Giurare, proprio giurare... no.

— E dunque?!

— E dunque?! — fecero in coro i ministri, lanciando sguardi di gratitudine a Sebastì.

Il ministro dell'Interno tacque perplesso.

— Ma... e che vantaggio ne verrebbe a Marenia da tutta questa storia? — domandò il ministro delle finanze, che da qualche momento gesticolava mormorando parole incomprensibili.

— Andiamo, eccellenza, un po' d'immaginazione! — esclamò gioialmente Vanni Sebastì, accendendo una sigaretta — Vi ricordate del mostro di Loch Ness?

— Sì... sì... Un paesello della Scozia, mi pare, da dove venne un giorno la notizia che non si sa bene quale mostro antidiluviano, credo un plesiosauro...

— Diplococo, — corresse il ministro dell'Interno.

— Plesiosauro, — ribatte l'altro, impuntandosi.

— Diplococo!

— Facciamo iguanodonte e non se ne parli più, — dichiarò autorevolmente il presidente.

— Insomma, rammentate — riprese Sebastì — che la semplice notizia, senza ombra di prova, che era stato visto qualcosa che somigliava a un mostro, in un laghetto di montagna, mise il paesetto di Loch Ness all'ordine del giorno della stampa internazionale e fece accorrere in Scozia migliaia di curiosi da ogni parte del mondo? E si che si trattava di qualcosa che interessava solo un numero molto ristretto di persone colte o curiose e che, in ogni caso, non recava alcun vantaggio. Bene, adesso sta a voi,

TESORO LE NUBI

eccellenze, il calcolare che cosa accadrebbe il giorno in cui nei cinque continenti il telegrafo facesse circolare la notizia che gli smeraldi di Catunob sono caduti in Marenia. Credo che la speranza di poter acchiappare il tesoro metterebbe in moto molta più gente di quella che a suo tempo si scomodò nella speranza d'intravedere fra le brume d'un lago scozzese qualcosa che forse era un mostro o forse anche un rottame o un tronco marcito. Senza calcolare, poi, che Marenia è in posizione più centrale della Scozia, rispetto al resto del mondo, ed ha un clima incomparabilmente più gradevole.

— Sì, sì... tutto questo va bene — ammise il ministro delle finanze, il quale non riusciva a capacitarsi dell'entusiasmo che cominciava ad agitarsi i suoi colleghi —. Quello che non mi entra ancora in testa è quale utile potremo trarre noi da...

— Onorevole collega! — interruppe indignato il presidente —. Lasciate che vi esprima tutta la mia dolorosa sorpresa per l'incomprensione che dimostrate dei doveri della vostra alta carica. Come! Voi, che per le vostre funzioni dovreste insegnare agli altri il sistema di cavar oro anche dalle tasche d'un professore di filosofia, non comprendete i giganteschi sviluppi, gli incalcolabili profitti che si potrebbero trarre da una corrente di centinaia di migliaia...

— Milioni, — corresse Sebastì.

— ...di milioni di turisti che si rovesciano su Marenia? Tanto per cominciare, triplicheremmo l'importo del visto sui passaporti, poi metteremmo una forte tassa di soggiorno, quadruplicheremmo i prezzi dei generi alimentari e degli alloggi, beninteso a profitto dell'erario; l'industria, il commercio, le compagnie di trasporti d'ogni genere farebbero affari colossali, stamperemmo una serie di francobolli commemorativi...

— Potreste anche suddividere Marenia in tanti lotti di terreno —, propose Sebastì — ed affittarli, diciamo per un mese, ai cercatori, a un prezzo piuttosto alto, concedendo in cambio il diritto esclusivo delle ricerche in quel dato lotto e per quel periodo di tempo.

— Idea genialissima! — approvò calorosamente il ministro della guerra —. C'è di più. Per far rispettare questo diritto di ricerca esclusiva, potremmo costituire un corpo di vigilanti, di guardie campestri, di militi rurali, molto ben retribuiti dai cercatori del tesoro e molto ben tassati da noi.

— Ma ce ne vorranno migliaia e migliaia di questi guardiani! — obiettò il ministro dell'istruzione.

— Ebbene! — dichiarò maestosamente il presidente —. Se necessario, faremo la leva in massa della popolazione!



(Continua)

ENZO JEMMA

Non siate tanto pedante!

Il governo di Marenia non arretra di fronte agli ostacoli! Risuonarono calorosissimi applausi, ai quali garbatamente Vanni Sebastì partecipò.

— Ma... — fece a questo punto il ministro delle finanze, stropicciandosi nervosamente la fronte — se ho ben capito, il tesoro non lo troveranno mai.

— Eh già, perché non c'è, onorevole collega! — esclamò con compatimento il presidente — Non l'avete capita ancora? Vi consoli, però, il pensiero che in cambio lo troveremo noi nelle tasche dei cercatori.

— Eh... ma non finiranno con l'arrabbiarsi sul serio quando si convinceranno che non c'era niente?

— A questo punto entrano in funzione i laghetti di cui vi avevo parlato in principio, — disse Sebastì —. Quando, dopo alcune settimane, ogni palmo del territorio di Marenia sarà stato esplorato, i cercatori dovranno per forza concludere che il tesoro si sia sprofondato in qualche laghetto.

— Ma vorranno cercare anche là!

— Eh, non siate tanto pedante, collega! — sbuffò irritato il ministro della guerra — Che volete che succeda? Se non lo trovano neppure nei laghi, si rassegnano. Ecco tutto! Penseranno che l'involucro se lo siano mangiato i pesci e che lo scrigno sia sprofondato in una caverna senza fondo...

— Torniamo a noi, piuttosto, — disse il presidente, rivolto a Sebastì — Qual'è il vostro interesse in tutto questo? Che compenso ci chiedete per lo sfruttamento della vostra idea?

— Mi accontento dei cinque per cento sui profitti totali netti. Vi accomoda?

— Sta bene, E' ragionevole.

Il ministro dell'Interno mormorò qualcosa all'orecchio di quello delle finanze, il quale sorrise con aria furbissima e approvò con un cenno del capo.

— Supponiamo, signor Sebastì, — disse questi — che noi trovassimo le vostre condizioni un po' troppo gravose e che preferissimo far ogni cosa da noi, escludendovi dall'affare. Dopo tutto non si tratta che di una idea; una semplice idea che uno qualsiasi di noi avrebbe potuto avere.

— La vostra ipotesi non regge, eccellenza, — rispose Sebastì con un sorriso dolcissimo —. Conosco per fama l'intelligenza dei ministri di Marenia. Lo stesso giorno che mi venisse un dubbio sulla loro fedeltà ai patti fissati, spiatellerei le cose come stanno a tutte le agenzie giornalistiche mondiali, dichiarando che non si trattava che d'un gigantesco pesce d'aprile organizzato dal governo di Marenia per spremere denaro agli imbecilli. Inoltre, — s'affrettò a soggiungere sorpendendo uno sguardo truce del ministro della guerra — un mio socio, che si trova oltre confine, ha l'incarico di farlo per me al momento opportuno nel caso che non mi veda tornare entro due giorni...

— Voi capite bene che scherzavo, io! — protestò il ministro.

— Sì capisce, si capisce! Che diamine! — rispose Sebastì. — Allora, — concluse alzandosi — se vogliamo buttar giù due righe d'impegno reciproco, sarà meglio per tutti.

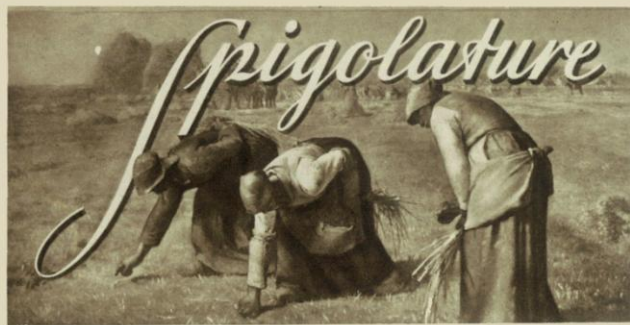
A un cenno del presidente, il ministro dell'Interno andò al tavolo dei segretari e si mise a dettare qualcosa.

— Resta inteso, — disse Sebastì — che mi occuperò io di lanciare la grande notizia. Già i giornali di domattina porteranno che il pallone è stato avvistato da due aviatori americani mentre si dirigeva verso Marenia. Dopodomani ci sarà la notizia che alcuni pastori di qui lo hanno veduto volare molto basso fra le gole della montagna. Domenica prossima scoppierà come una bomba l'annuncio che un piccolo lembo di seta gommata dell'involucro è stato scoperto, da un contadino, nel nido di un tordo.

— E perché non addirittura su un cespuglio o per terra? — domandò il presidente.

— Perché in tal caso, la zona da frugare sarebbe troppo piccola. Invece, con la storia del frammento nel nido, si potrà dire che il pallone è caduto chissà dove.

— Ben trovato, non c'è che dire.



Come «preparai» l'aeroplano di Blériot. — In occasione del 30° anniversario della traversata della Manica, di Blériot, il *Journal* pubblica un interessante articolo di F. Collin che fu uno dei meccanici che montarono e misero a punto il famoso apparecchio.

«Dopo che Blériot ebbe deciso di tentare la traversata, fu decisa anche una nuova revisione del motore e dell'apparecchio — scrive tra l'altro Collin —. Poi, Marnet ed io, che eravamo i meccanici dell'illustre aviatore, partimmo per Calais dove ci aveva preceduto l'aeroplano smontato. Nel villaggio delle «Baraques» a qualche chilometro dalla città, situato presso la spiaggia, cominciammo a costruire un ricovero con dei pezzi di fortuna e qui il «Tipo XI» fu montato con le cure più meticolose. Il tempo, eravamo nel mese di luglio, essendo cattivo, obbligò Blériot, quando tutto fu pronto, ad attendere una schiarita. Così io ne approfittai per perfezionare i dispositivi di sicurezza dell'apparecchio in modo da aumentare le probabilità di riuscita del mio «padrone». Montai una seconda batteria di accumulatori ed un commutatore a doppia presa, che avrebbe dovuto funzionare in caso di guasto all'accensione. Inoltre furono modificate le candele, doppiati

i cavi dei comandi e tutto fu riveduto, fermato, stretto ed ingrassato. Non vi dimenticate che eravamo nel 1909 e che l'avventura con quel trasvolò era piuttosto scabrosa. In ultimo ebbi un altro pensiero: e se Blériot avesse smarrito... la rotta? Allora andai a Calais ad acquistare una piccola bussola di dieci centimetri di diametro e la fissai sul longherone destro della fusoliera, sotto gli occhi del pilota. Poi, la regolai andando di notte sulla spiaggia, dove potevo vedere il faro di Dover che brillava e che sarebbe stata la mèta lontana da raggiungere. Infine, per l'eventualità di caduta in mare, sistemai nell'interno della fusoliera un lungo salsiccio di tela gommata gonfio di 350 litri d'aria. Intanto apprendevamo che Latham, un concorrente di Blériot, stava anche lui mettendo a punto il suo «Antoinette» con un motore ad 8 cilindri ma delicatissimo. E quantunque si sapesse che non era ancora preparato, la sola vicinanza di Latham inquietava tutti noi.

La febbre dei preparativi, però, non escludeva il buon umore, ed a questo proposito rammento un grazioso scherzo fatto all'italiano Anzani, il grande papà del motore dell'apparecchio di Blériot. Io sono ventriquo. Una notte che mi trovai sulla spiaggia insieme a lui intorno all'apparecchio, cominciai, con una voce lontana, a rimproverarlo amaramente per il preteso

cattivo funzionamento del suo motore. Anzani credette di aver a che fare con qualcuno che l'apostrofasse in distanza, nella oscurità, e rispose con grida colleriche sfidando l'altro a farsi avanti. Io replicai che ero armato e che l'avrei atteso ecc. ecc., fino a quando, dopo mezz'ora di insulti, la peggio toccò a me perché quel colosso di Anzani si accorse del giochetto e mi seppellì letteralmente nella sabbia.

Alla vigilia della partenza, Blériot venne a rivedere l'apparecchio, e fu ripetuta una ultima prova del motore a terra. Per oltre un'ora funzionò magnificamente; in quanto all'apparecchio tutto era a posto. Fu allora che Blériot si rivolse verso Marnet per domandargli a bruciapelo: «Credete che io riesca?». Marnet, interdetto, parve riflettere profondamente: egli voleva ancora pesare il pro ed il contro prima di formulare la sua opinione. Blériot intanto si era rivolto sorridente a me per fare la stessa domanda e per aggiungere: «Ci sono per voi, Collin, e per Marnet, mille franchi se io riuscirò».

Di colpo, Marnet esclamò: «Signor Blériot, voi riuscirete!».

Tutti scoppiarono a ridere.

Gli Americani e la sicurezza. — «Noi sappiamo quando non si deve volare» — ha detto il Vice Presidente dell'*American Airlines* dinanzi al *National Safety Council* dove sono comparsi i rappresentanti di otto Compagnie aeree nazionali per ricevere l'elogio 1938 della «sicurezza».

Questa affermazione — scrive la rivista *Aero Digest* — è l'essenza della filosofia applicata dall'*American Airlines* e fermamente fondata su informazioni ben sicure circa lo stato del materiale e le condizioni di volo. Le informazioni non sono soltanto raccolte ed applicate, ma controllate. Prima di far volare i loro apparecchi, i dirigenti dell'*American Airlines* vogliono le più precise informazioni dell'ultimo momento sulle condizioni atmosferiche. Non si deve supporre quale sarà lo stato del tempo, ma bisogna conoscerlo esattamente.

Si deve predisporre un attento, preciso piano di volo, tracciato dal comandante e dal primo ufficiale del transaereo, e coordinato dal sovrintendente del volo ed dal suo stato maggiore. Una volta tracciato il piano del volo, le *American Airlines* non si limitano ad applicarlo senz'altro, ma hanno subito pronto un piano alternativo da applicare, anche a volo iniziato, se mutamenti meteorologici sopravvenuti ne abbiano consigliato la sostituzione. Com'è naturale, il sovrintendente al volo ed i piloti debbono essere completamente d'accordo sulla condotta del volo stesso prima che si consenta all'apparecchio di decollare. Se quest'accordo non c'è, il viaggio è senz'altro soppresso. I sovrintendenti sono il cuore di ogni volo. Sono essi che tengono in mano il polso delle avio-linee. Essi sanno in qualsiasi momento dove si trovi qualunque aereo della Compagnia ed in quale condizione.

Il processo di selezione del personale volante è della massima importanza. Nei primi tempi dei servizi aerei, ai piloti ci si limitava a richiedere se erano in possesso di un brevetto. Un pilota qualsiasi poteva essere assunto come secondo, ed un pilota con appena 200 ore di volo era senz'altro abilitato come primo ufficiale pilota. Ora non è più così. Oggi un pilota deve possedere al suo attivo almeno mille ore di volo prima che la sua aspirazione sia accolta dalla Compagnia. Dopo di ciò egli deve compiere un corso di sei settimane d'allenamento, intervallate con esami sia scritti che orali. Inoltre deve effettuare parecchi voli di esame avendo a bordo un equipaggio regolare e lungo le rotte della Compagnia. Se egli supera tutte queste prove, è nominato 1° ufficiale in esperimento, e durante un certo periodo di tempo le sue capacità sono controllate continuamente.

Le attività delle *American Airlines* sono basate anche su una precisa definizione dei reciproci doveri di un uomo e di una donna impiegati. Ognuno ha le sue responsabilità limitate in maniera da assumersene pienamente.

Questo sistema — conclude *Aero Digest* — mette la Compagnia dell'*American Airlines* in condizioni di avere un personale a nessun altro secondo (in America, aggiungiamo noi).



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Segue)

I numeri scritti fra parentesi, a fianco di ogni smontino, indicano il numero delle lettere che compongono ciascuna parola da risolvere; il totale (DELUSIONE - SCORAGGIAMENTO). Il lettore osserverà che tutte le altre combinazioni sono costituite da lettere che si trovano centro alla parola SCORAGGIAMENTO.

Nello svolgimento ad enigmi, si procede come in un qualunque altro gioco, soltanto si fa procedere generalmente ogni parte dal numero indicante le lettere di cui la combinazione si compone.

Un esempio di svolgimento ad enigmi:

(18) L'immane idea dell'infinito umano, che mille cose a designar l'adduce

(11) inoltre, inoltre, varco vette e piani.

(11) dopo i tramonti, paridi di luce.

Il gioco (di cui questo non è che un breve frammento) continua in questa guisa fino ad esaurimento di tutte le combinazioni. Il totale, che è costituito dal primo verso e che è composto, come indica il numero in parentesi, di 18 lettere, si risolve con INCOMMENSURABILITA' e le parti sono, successivamente: Nomenclatura; Camminatore; Oscuramenti. L'esempio che abbiamo dato è tratto da un LOGOGRIFO ACROSTICO, così chiamata perché, allo scopo di dare ai solutori una traccia di più, si sono scelte tante combinazioni quante sono le lettere del totale, ed ognuna comincia con una di dette lettere in ordine di successione. Dato infatti il totale INCOMMENSURABILITA' con cui ha inizio il giuoco, le parti risolvono: Nomenclatura, Camminatore, Oscuramenti, Miserabilità, Materialismo, Enimmistica, Nebulosità, Sbriciolamenti, Unanimità, Rinascimento, Anacronismi, Brulicame, Incontesmo, Luminosità, Immoralità, Tabernacoli, Acrobatismi. Tra i vari tipi di Logogrifi, il Logogrifo acrostico è il più frequente.

Il Logogrifo può essere anche svolto con il sistema ormai noto dei segni tipografici convenzionali.

(Continua)

SCIARADA INCOATENATA Intrepido

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

INCASTRO

Poi che ignota non t'è la giusta via, o tu mi guida lungo il mio viaggio ch'io non abbia a fallir la mèta mia. Brancolavo nel buio, ma il tuo raggio del torpore mi tolse all'incoscienza; o tu che al sole rendi il primo omaggio. E tu, in nome del ver - di luce essenza - il vero giura e sia malleadore per me che attendo dall'altri sentenza il verdetto final, consolatore.

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

SCIARADA INCOATENATA

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

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 Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 34

- 1) Moto-ore — Motore.
- 2) gagliardo — gagliardetto
- 3) il battaglio

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 34, è stato estratto a sorte quello di Torquato Pace, via dei Castani 31, Roma. Al Pace è stato inviato un libro.

CAFFE' E LATTE

ai fratelli Moody, durante un loro tentativo di primato di durata in volo. L'originale rifornimento è stato eseguito presso Springfield, nella California.



POSTA Aerea

Sergio Germondo, Roma. — Sono lieto che il giornale ti sembri in continuo miglioramento: è questo un gran premio per noi tutti della redazione, che tendiamo i nostri sforzi per fare de «L'Aquilone» un giornale sempre più aderente ai vostri desideri. Per quest'ultima ragione, perché, cioè, è nostra intenzione forgiare il giornale sui vostri desideri, io prego te e tutti gli altri dell'aeronautica a volerci comunicare ogni opinione, idea, parere circa il nostro giornale, che vi salti in testa. Noi vaglieremo i frutti della vostra fantasia, e ci sforzeremo di creare delle innovazioni tendenti a soddisfare quanto pensate. Sul triste fatto relativo alla tua tessera mai ricevuta e forse mai compilata indagherò, travestito da poliziotto dilettante, al fianco di Cordovance, in divisa, come sempre, di agente segreto. Quella ditta alla quale accenni vende materiale aeromodellistico, ma non posso, per ovvie ragioni, comunicartene l'indirizzo. Ti faccio sapere, per la tua tranquillità e per quella dei tuoi amici, che né io né Crivello abbiamo baffi. Non conosco le dimensioni del «Rostro». Per quanto riguarda le scuole della R.U.N.A., rivolgili ad esse. Contraccambio gli affettuosi saluti.

Guido Loro, Bassano del Grappa. — Crivello dice che non ricorda cosa sia avvenuto delle tue fotografie. E' sincero, credilo: sincero ma distratto. Perdonalo dunque, e sii sicuro che finalmente i tuoi modelli conosceranno l'onore del rotocalco. Congratulazioni, anzi, per le fotografie chiare e ben fatte.

Non c'è assolutamente bisogno, quando tu mi scrivi, o scrivi a Crivello, che sacrifichi le tue giovani energie per scrivermi

Carlo Corsi, Torino. — Permetti che ti dica che gli pseudonimi scelti da te e da tuo fratello sono lo scandalo più notevole di questo secolo. Ma non avete niente di meglio nella zucca? In questo triste caso avvisatemi e cercherò di procurarvi io qualcosa di simile a due pseudonimi. Ti lamenti perché a Chivasso non giunge «L'Aquilone». Tu capisci, caro Carlo Corsi, che non si può mandare una copia del giornale a Chivasso, dove abita un solo lettore. Abbonati! Ci vuole tanto per arrivare a questa soluzione?

Cesare Di Federico (?). — Perché non hai unito al tuo nome l'indirizzo? Ci chiedi che ti si spedisca della roba, e ti dimentichi di comunicarci dove diavolo stai?

LA PENNA AL SEGRETARIO

Elio Maggi, Tripoli. — Zio Falcone in questo momento sta compiendo una dolorosa ingestione di pellicole cinematografiche, e non può distogliere la sua attenzione dagli schermi veneti neppure un istante. Appena si sarà liberato dalle conseguenze di questo suo penoso dovere professionale, considererà la faccenda della tua luogotenenza (si potrà dire?). Aspetta, quindi, e spera. La mobilitazione aeromodellistica tripolina va a rilento, a quanto pare, eh? A te il compito di suonare la diana, di svegliare la gioventù bianca e nera della bella città libica, di emulare Tripoli di modelli volanti. Ti do tempo due anni. Se in tale periodo tu avrai fatto di Tripoli la capitale dell'aeromodellismo mondiale, si che ad essa affluiscono da ogni Paese carovane di turisti desiderosi di apprendere dalle tue stesse labbra il verbo, non luogotenente sarai nominato, ma generalissimo, maresciallo dell'aeromodellismo. Ti faremo una statua in trancato di piombo e balsa autarchica, intollereremo al tuo nome tutte le scuole di modelli volanti della quarta sponda, ti daremo il titolo di duca del compensato e principe della cémenta. Nell'attesa che tanto meravigliosi eventi si avverino, proseguiamo nella gradevole lettura della tua lettera. Mi domandi se è vero che i russi hanno del «caccia» più veloci dei nostri. Dei nostri quali? Si chiedo io con le labbra piegate da un sorriso ironico-sarcastico-amaro-aerodinamico ad alto potenziale e bassa frequenza. Infatti, caro il mio aquilotto tripolino, in Ispagna i «Rata» russi avevano per rivali nel cielo della penisola iberica i nostri «CR.32», più lenti dei primi (nonostante questo, le perdite russe hanno toccato il migliaio; le nostre non sono giunte al centinaio), ma i «CR.32» appartengono ad un capitolo della nostra storia aeronautica ormai passato. Gli attuali reparti di cacciatori della nostra aviazione hanno in dotazione apparecchi modernissimi la cui velocità supera di gran lunga quella dei vecchi e generosi «CR.32». Leggo che tra qualche giorno ti abbonerai. Evviva! Desidero quante copie vorrai. (Naturalmente, non esagerare...). Ultimo punto: la battuta.

E poi, caro amico, sappi che non voglio assolutamente che mi si dia del voi. Che modo di trattare uno zio è questo? Non parliamo poi dell'Illmo Signore con il quale hai iniziato la lettera! Per questo solo, meriteresti di esser costretto a leggere tutto un volume di poesia contemporanea. Io, appena l'ho visto in cima al foglio, mi sono sentito un lungo brivido gelido percorrermi le spalle. Non fare, Cesare Di Federico, che lunghi brividi gelidi percorrano le mie spalle.

Baldo Bandini. — Che tu, sfegatato aquilotto, sia finito nell'esercito di terra, lasciamelo dire, è proprio curioso. Come puoi dire che non ci siamo mai occupati del tuo film, se abbiamo pubblicato tempo addietro una delle tue foto molto in grande, con eloquenti didascalie? Volevi forse che mettessimo delle frecce rosse e altri segnali, e che facessimo un'edizione speciale? Fammì, invece, sapere qualcosa di questo tuo tentativo cinematografico, e ne terrò al corrente i lettori. Già, ma tu sei adesso in grigioverde... Beh, allora, ne parleremo, no? Molti auguri.

ZIO FALCONE

ELEGANTE

modello tipo Wakefield costruito dal veneto Dino Duse.



fronti del nostro giornale mi era già nota. Ad Aquila Bianca ho perdonato, in un impeto improvviso di inaudita generosità, che ora però non mi rimprovero. Sono sicuro che quel tipo adesso tirerà dritto, e non scriverà neppure una virgola che sia stata già pubblicata. Lo aspetto qui in redazione, deve venire a trovarmi.

Stella alpina, Vicenza. — Il grado di luogotenente è una distinzione molto onorifica (tanto che è stato proposto di chiamarlo gradone addirittura, e gradino nel caso che il suo possessore si comportasse in maniera riprovevole) che individua un abbonato meritevole di encomii e trionfi a causa del numero rilevante di abbonati da lui procurati. Perché il luogotenente possa continuare a rivestire tale carica, occorre che sudi un mucchietto incredibile di camiele e fare abbonati su abbonati; più ne fa e più luogotenente diventa. Io la barba non ce l'ho né bianca né nera; non ce l'ho per niente. Al momento in cui tu riceverai questo giornale, sarò pilota. In ultimo, mi domandi se sono giovane. Vedi, secondo. Eh già, perché bisogna prendere un punto di paragone. Di fronte all'eternità, sono appena nato, o forse non ancora; di fronte ai centenari, sono appena un piveppo; di fronte alla media degli uomini, sono un giovane. Anche i miei biograf sono dello stesso parere. Infatti, a pag. 1394 di «La vita di Crivello», si legge: «settembre 1939: così giovane, e già tanto Crivello!». Su quest'ultima incredibile baggianata, solo giustificata dallo stato di emergenza e dalla presenza di un uragano nelle Filippine, ti lascio, per passare al

Diatole dell'aeroporto, lo stesso di Vicenza. Bravo Diavolo dell'aeroporto, ti stringo calorosamente la mano (spero che tu l'abbia in questo momento pulita) e ti auguro di poter diventare luogotenente tra poco tempo. Dipende da te, e dalla tua condotta. La sal quella del medico di condotta? C'era un medico di condotta, una brutta condotta, tra monti selvaggi e paesi da capre, il quale desiderava da tempo cambiare paesaggio. Fa la domanda, e i superiori si interpellano a vicenda. «Ha avuto una buona condotta?» domanda uno, alludendo al suo comportamento». «Macché, pessima; peggio non poteva essere» fa un altro, credendo che gli avessero chiesto notizie sul luogo nel quale professava. «E allora cosa chiedi?» fa inviperito il primo «io cambierei, sì, ma, per punirlo, io manderebbe in un posto peggiore». Così il poveretto si vide schiacciare in un paesotto sommerso di zanzare, dove gli uomini parlavano strani dialetti, e dove c'era da spararsi dai sudiciume. Ecco che fa di nuovo domanda. Ma si ripete lo stesso equivoco di prima, e il medico va a finire in un posto ancora peggiore. E così via, un'altra volta. Finì che il poveretto, un bel giorno, si mise in testa una pentola e dichiarò di essere Nerone. Non c'è male, no, per una coasetta inventata così, di getto? E ora passiamo agli elefanti. Ma come ti è saltato in mente di domandarmi quanti elefanti ci sono a Roma? Ce ne sono diversi, caro Diavolo dell'aeroporto. Pochi giorni fa esisteva inoltre allo Zoo un elefante veramente gigantesco, beniamino dell'intera popolazione, che lo conosceva da ormai moltissimi anni: Tofo. Il poveretto (anzi, poverone; quattro tonnellate) è morto, di sincope. Sei soddisfatto? Circa quanto mi dici della precedente lettera, sappi che sono dispiacentissimo di apprendere che io rimasi dispiacentissimo di apprendere... Beh, mi pare di avere le vertigini. Dunque, vediamo. Io ti scrisse che rimasi dispiacentissimo, ma no, è meglio plantarla, tanto hai capito quello che voglio dirti, no?

Devo ancora rispondere a un mucchietto di gente. Perdonò, signori: è tanto il mio lavoro che proprio sono stato costretto a trascurarvi. Riparerò la prossima settimana, ve lo prometto. Non temete che io mi possa dimenticare di voi: vi ho tutti nel cuore, in un angolino grazioso, ben messo, fresco, arato con il sistema «Pie» e munito di condizionatori «Brpxstmd».

CRIVELLO

Aquilotti e rondini di VICENZA

Venerdì 8 settembre trovate tutti all'aeroporto «T. Dal Molin» dove si svolgerà il raduno organizzato dalla R.U.N.A.

VOLERETE!

a stampatello. Io ti ammiro per questa fatica, e ti pronostico una vita di eroismi e di fulgide gesta, ma ti avverto che sarebbe bastata una calligrafia nitida.

Beraldo Bruni, Fiume. — Caro mio, io di motorini a scoppio ne so pressò a poco quanto tu di aeroplani: li conosco bene, senza però saperli costruire. Non chiedermi perciò, nulla su di essi. Scrivi invece all'Ing. Aeronautico, il quale ti risponderà esaurientemente.



NELL'IMPERO

non mancano gli aeromodellisti. Ecco un bel velivolo costruito da Fausto Antonini, residente ad Addis Abeba.

Renato Rausso, Caserta. — La scandalosa condotta della popolazione casertana nel con-



Le stazioni Radio Italiane hanno iniziato la trasmissione di una conferenza filatelica quindicinale, affidata alle cure di un ben noto collezionista romano, il dott. Franco Ciarrocci, che viene tenuta ogni primo e terzo mercoledì del mese alle ore 19.50. La conferenza filatelica-radiofonica darà agli ascoltatori notizie molto utili sulle nuove emissioni e darà consigli a tutti coloro che ne vorranno chiedere, indirizzando i loro desideri alla Direzione dell'Eiar di Roma, via Montello 3. Consigliamo di profittare dell'invito. Ci sono tanti che ci chiedono: che cosa è la dentellatura? — che cos'è la filigrana? — E' vero che i francobolli usati sono falsi?... Basta che uno chieda e la risposta della Radio porterà il chiarimento anche a molti altri che lo attendevano. Comunque se qualche lettore vorrà rivolgere a noi delle domande filateliche ci scriva, che noi risponderemo a mezzo «Posta del filatelista».

Continuiamo la rassegna delle novità apparse in questi ultimi tempi:

GERMANIA

La rimanenza dei francobolli commemorativi dell'Esposizione dell'Automobile è stata soprastampata con dicitura, «Nürburgring - Rennen» in occasione delle corse automobilistiche di Eifel (Nürburgring).

La soprastampa è in caratteri molto piccoli e nera su tutti i valori: è quindi ben leggibile soltanto sul francobollo rosso.

6 pfg su 4 pfg verde
12 pfg su 6 pfg rosso
26 pfg su 10 pfg azzurro

OLANDA

La serie di beneficenza estiva è apparsa puntualmente il 1° maggio. Si compone di 5 valori che recano altrettante effigie di celebrità olandesi.

Dent. 12½



ROMANIA

Una serie di ben 14 valori commemora il centenario della nascita di re Carlo I. Le vignette, nitide ed artistiche, sono tutte differenti e raffigurano scene varie della vita del Re o monumenti che lo ricordano.

Dent. 14



Due bei francobolli ricordano la partecipazione dell'a Romania all'Esposizione Internazionale di New York.

RUSSIA

Tre francobolli emessi tempo fa celebrano il record femminile internazionale di distanza riportato da tre aviatrici russe sul percorso Mosca-Estremo Oriente. Ogni francobollo reca il ritratto di un'aviatrice.



Due francobolli per posta ordinaria vengono ad aggiungersi ai valori attualmente in corso: mantengono lo stile ed il formato dei precedenti, ma non hanno filigrana e non hanno il fondo a linee ondulate.

E' stata emessa una serie di tre valori in onore del poeta T. G. Chertchenko, nel 128° anniversario della sua nascita.

Chiedete una copia saggio - gratis de
LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA

Abbonamento annuo di propaganda per gli abbonati e lettori de
"L'Aquilone"

L. 10

Fratelli OLIVA - XX Settembre, 139
GENOVA

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

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



MENTRE ANCORA
CONTINUA L'ENOR
ME SUCCESSO DEL
1° FASCICOLO DEL
LA COLLANA "L'AVIA
ZIONE PER TUTTI",
STRATOSFERA

L'EDITORIALE AERONAUTICA LANCIA SUL MERCATO
LIBRARIO IL SECONDO ATTESISSIMO NUMERO DELLA SERIE

IL FUOCO DAL CIELO

LO TROVERETE NELLE EDICOLE AL PREZZO DI

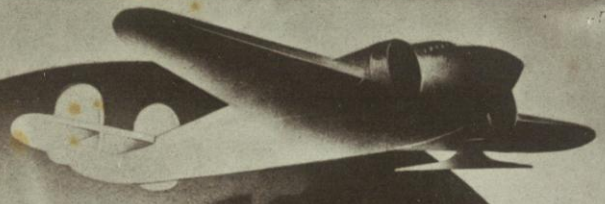
£1



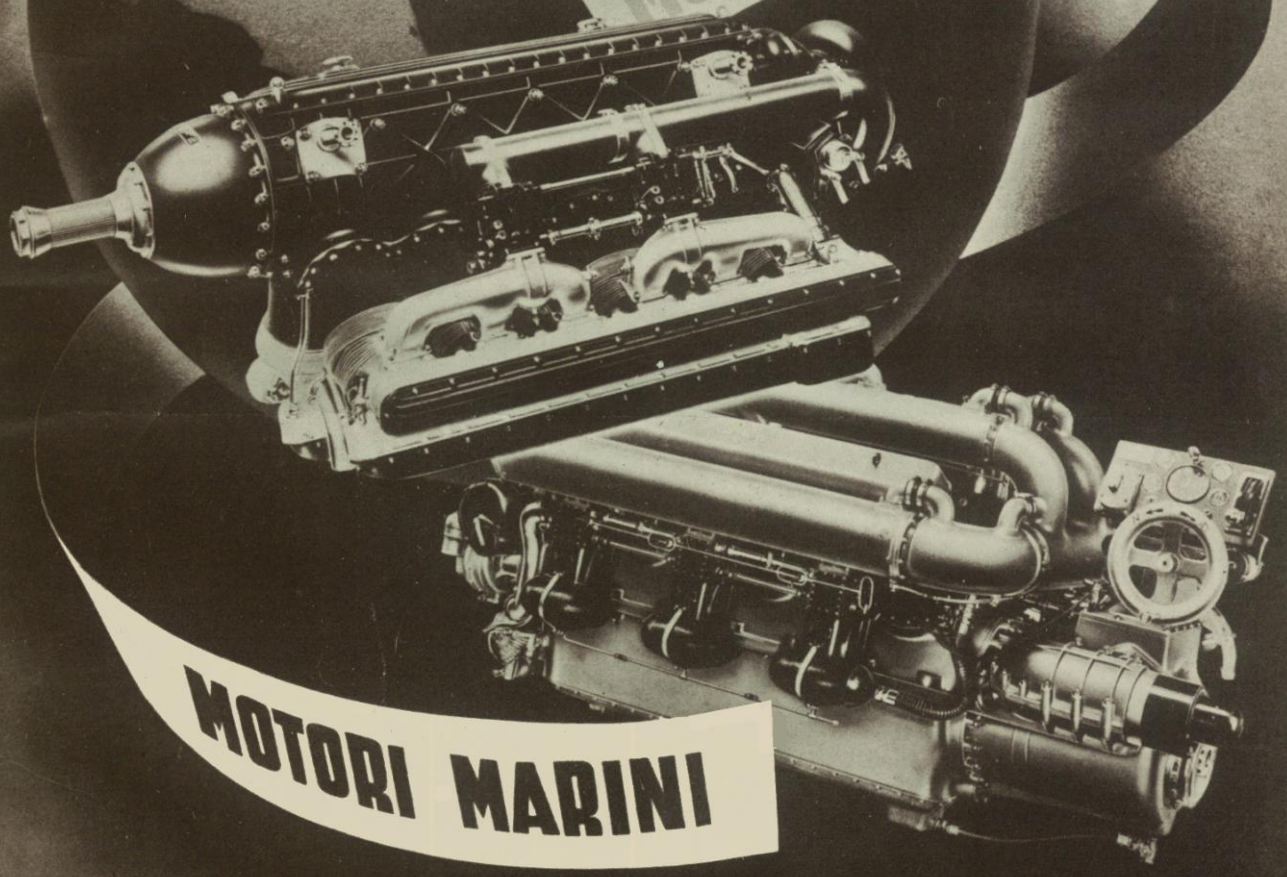
CON 10 LIRE
PRENOTANDOCI SUBITO RICEVERETE
OGNI MESE PER 12 MESI UN FASCICOLO
DE L'AVIAZIONE PER TUTTI

eseguite i versamen-
ti al N°cc.
1-24718

SEGUIRANNO:
ALLARME - CITTA' AL BUIO
AVIAZIONE LEGIONARIA - VOLO SILENZIOSO - SOCCOR-
SI DAL CIELO - PICCOLA STORIA DELL'AVIAZIONE - VOLO
CIECO - CASERTA - PERCHE' L'AEROPLANO VOLA - AVIA =
ZIONE MINIMA



MOTORI PER AVIAZIONE



MOTORI MARINI



ISOTTA FRASCHINI S.A.
MILANO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



I MACCHI C. 200, DELL'AVIAZIONE ITALIANA DA CACCIA (VEDI NOTE A PAG. 3)