

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



QUESTE MAMME! - *Vedi? Ancora non si decide a lasciarlo andar solo...*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 37

10 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

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

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2.50, - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



Gli astronomi ci hanno detto — ed in questi casi bisogna credere — che nei giorni scorsi Marte si è avvicinato alla Terra, l'ha quasi sfiorata e poi si è allontanato di nuovo. La cosa in sé non avrebbe grande importanza perché rientra nel quadro delle periodiche esercitazioni degli astri e dei pianeti che sentono anch'essi il bisogno di sgranchirsi un po' le gambe. Ma il fatto che proprio Marte sia venuto a ronzarci attorno, di questi tempi, merita la più attenta considerazione da parte nostra che abbiamo la responsabilità di interpretare gli avvenimenti più strani.

Secondo noi, questa improvvisa ispezione del capitano Marte non ha nessun significato apocalittico, come certuni hanno voluto affermare. E la dimostrazione la diamo per assurdo. Se avesse avuto quell'intenzione, il capitano Marte perché se l'è squagliata subito senza « un nulla di fatto »? Vi sembra possibile che un personaggio come lui non ci pensi bene prima di fare una cosa e che, una volta presa una decisione, sia capace di tornare indietro? Mai e poi mai. Se davvero egli si fosse messo in testa di provocarci avrebbe tenuto un contegno simile? Dunque, l'idea del cataclisma va scartata in ogni modo. Ed allora, quale sarà stata la ragione che ha spinto Marte a fare questa capatina nei nostri paraggi? Anche qui bisogna andare a lume di logica senza farci prendere la mano da immaginazioni istintive, che quasi sempre sono il frutto delle nostre preferenze personali. Procediamo con ordine. Che cosa può spingere una persona verso un'altra? La simpatia od il bisogno. Benissimo. Ma la simpatia non deve essere stato il vero motivo che ha fatto scendere un tipo così burbero e scontroso in un viaggio tanto lungo e strapazzato. Sarebbe stato poco dignitoso agli occhi degli altri pezzi grossi del firmamento. E poi, la Terra di lassù è tanto piccina e grigia, poveretta, e come si fa a preferirla alle stelle luminose ed ai pianeti col cappello, vedi Saturno, assai più ricchi? Non possiamo quindi neanche ammettere che la missione di Marte abbia avuto dei moventi di indole sentimentale. Rimarrebbe pertanto l'altra ragione: il bisogno. Ecco, qui ci siamo.

Noi abbiamo la matematica certezza, e lo affermiamo solennemente, che il signor Marte si è spinto fin quaggiù per chiederci qualcosa. Egli doveva trovarsi tra i pasticci, impegnato con qualche vicino pianeta in una guerra per la quale, quantunque egli stesso ne fosse il dio, rischiava di rimetterci tutta la sua reputazione. Mica perché non ci sapeva fare! Oh, no! Ma, che volete, sono oramai quattromila anni che il povero Marte si arrangia con quella sua spaduccia, quella corazza a strisce di latta quell'elmo con la spazzola e quel

grosso orologio a polso che era lo scudo. Anche se quell'altro avesse rimediato un archibugio, capirete da voi che avrebbe avuto la meglio. Ed allora, a chi poteva rivolgersi Marte per farsi dare una mano? Ma a noi, perbacco, a questa Terra sempre così negletta dai potentoni dell'Olimpo. E' stato duro, lo sappiamo, ma « neccesse est ». Ed i greci appresero anche il latino.

Così è avvenuto che, a qualche chilometro dalla Terra — gli astronomi parlano di centinaia di migliaia, ma essi esagerano sempre — Marte ha preso... a volo il primo aeroplano che gli è capitato e si è fatto trasportare sui propri campi di battaglia dove ha risolto tutta la faccenda in quattro e quattr'otto. Bello sforzo!

Che? Non ci credete? Ebbene, confrontate i giornali e vi accorgete che nella stessa ora in cui veniva dato il passaggio di Marte dalle nostre parti, un aereo da bombardamento scompariva in un certo paese e che è stato trovato dopo una settimana. Andate, andate a vedere.

Certe cose non si dicono mica a casaccio!

Nello Stato di New Jersey, in America, è stata sorpresa una bisca volante.

Dentro un grosso apparecchio si radunava ogni sera una combriccola di individui, tutti più o meno in regola con la polizia, per trascorrervi la nottata a giocare d'azzardo, a bere ed a fare progetti di un tranquillo avvenire a spese di qualche banca.

Ma la polizia stava già sulle piste ed attendeva il momento buono per effettuare il suo piano. Ed una bella notte due apparecchi da caccia si sono alzati e sono piombati di sorpresa addosso al misterioso aeroplano minacciandolo con le mitragliatrici.

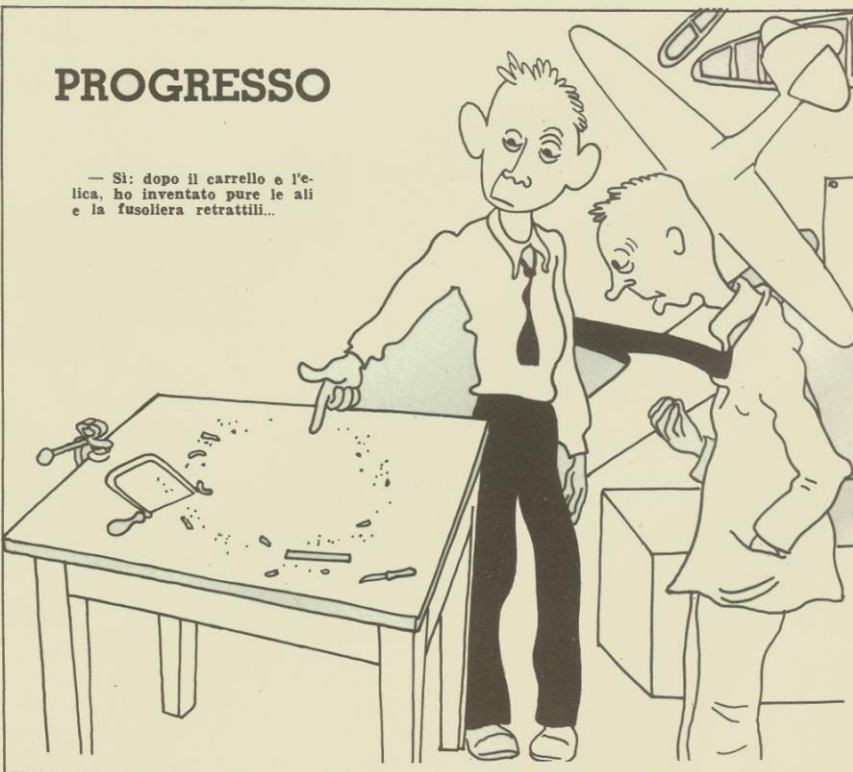
— In alto le mani, tutti meno il pilota! — hanno intimato per radio.

Insomma, il colpo è stato grosso. Diverse centinaia di migliaia di dollari ed un copioso materiale da bisca sequestrati; ma, ciò che è più importante, la polizia ha avuto la occasione di ripescare certe sue vecchie conoscenze di cui non aveva più traccia.

L'IMBONITORE

PROGRESSO

— Sì: dopo il carrello e l'elica, ho inventato pure le ali e la fusoliera retrattili...



ALLA MARCIGLIANA

I giorni 2 e 3 settembre dell'anno presente rimarranno nella mente degli aeromodelisti italiani pervenuti a Roma in occasione del Concorso Nazionale di Modelli Volanti dell'anno XVII come date di importanza basilare per l'evolversi della loro attività. Una tappa di grande importanza, infatti, è stata raggiunta con il compiersi delle gare che hanno avuto termine il giorno 3 alle ore 19, con la premiazione dei vincitori, sull'Aeroporto del Littorio. Si tratta di un grande sogno che gli aeromodelisti italiani nutrivano da molti anni e che finalmente, mercede l'interessamento dei dirigenti della R.U.N.A., è stato realizzato in pieno. Per la prima volta, infatti, il Concorso Nazionale di Modelli Volanti ha avuto luogo su di un campo libero, assolutamente libero, del quale gli aeromodelisti con-

venuti sono stati padronissimi per tutto il tempo delle gare. Un campo vasto, circondato dalla bella campagna romana, idoneo in tutto alla funzione che doveva espletare.

Chi ricorda le innumerevoli catastrofi di cui rimasero vittima i modelli partecipanti al Concorso dell'anno passato, catastrofi tutte dovute alla presenza sul campo del Littorio, sul quale le gare si svolsero, di costruzioni e di piante che costituivano un serio pericolo per il volo dei modelli; chi ricorda i battibecchi avvenuti tra aeromodelisti troppo impetuosi e militi troppo zelanti in servizio normale sull'aeroporto; chi ricorda l'intralcio allo svolgersi delle gare costituito dal continuo arrivare e partire dei velivoli delle linee aeree, e il pericolo stesso che proveniva dalla presenza di questi apparecchi sulla pista, nei pressi della linea di lancio dei modelli, non può non aver accolto con un vivo senso di liberazione la notizia, data dalla R.U.N.A. alcuni giorni prima delle gare, che il Concorso questo anno si sarebbe svolto sul campo della Marcigliana, a circa dieci chilometri a nord del campo del Littorio, completamente adatto per i giorni 2 e 3 settembre per i bisogni del Concorso stesso.

Il campo di fortuna della Marcigliana è un vasto pianoro delimitato da un'ansa del Tevere a ovest e dalla via Salaria a est, sul quale si trovano soltanto due piccoli, modesti «hangars». L'orizzonte, così, è praticamente libero, aperto al volo dei minuscoli perfetti apparecchi volanti. L'erba del prato non è tanto alta da intralciare il movimento necessario, ma abbastanza fitta da evitare l'alzarsi della polvere.

Giungendo, insomma, in presenza del terreno che la longanimità della R.U.N.A. aveva regalato agli aeromodelisti perché si trovasse completamente a loro agio durante i giorni del Concorso, avevamo avuta la netta impressione che, per quanto riguardava la permanenza dei partecipanti sul campo, questo si sarebbe dimostrato assolutamente capace di assolvere al compito assegnatogli. Restava da vedere, e questo solo l'esperienza lo poteva rivelare, se le condizioni meteorologiche predominanti di quella zona si sarebbero dimostrate all'altezza della situazione. A

questo secondo interrogativo hanno risposto i bellissimi tempi segnati dai veleggiatori, le quote raggiunte, i bei voli compiuti.

A parte il fatto che nella seconda metà del giorno 3 si sono manifestate sul campo speciali condizioni meteorologiche in particolar modo favorevoli ai veleggiatori (non verrà presto dimenticata l'ascesa rapidissima del modello di Aroldi, di Reggio Emilia, letteralmente *succhiato* dai cumuli) l'aeroporto della Marcigliana si è dimostrato sede naturale di condizioni adattissime al volo dei modelli veleggiatori, e noi vogliamo sperare che gli aeromodelisti romani vogliano tener presente questo fatto per le loro riunioni, nel corso delle quali vengono provati in volo i loro modelli.

Il campo è vasto abbastanza perché i modelli atterrino sempre entro i suoi confini (solo in casi eccezionali questo non è avvenuto), e su di esso si manifestano, sin dalla mattina presto, delle buone ascendenze, che diventano poi

fortissime nelle prime ore del pomeriggio.

Anche il problema riguardante la necessità logistiche relative alla permanenza di parecchie decine di giovani su di un campo deserto, è stato affrontato e risolto in pieno dalla R.U.N.A. Alla mancanza di acqua nelle immediate vicinanze del luogo è stato supplito con un rapido e continuo rifornimento; al vettovagliamento è stato provveduto con la distribuzione di cestini contenenti una porzione di minestrone, arrosto con contorno, frutta, pane. L'infaticabile segretario della R.U.N.A., col. Gandolfi, si è prodigato dall'inizio alla fine delle gare perché nulla mancasse ai partecipanti al Concorso. E nulla è infatti mancato, e i giovani aeromodelisti hanno così avuto modo di trascorrere due giorni di sana e lieta vita, sotto il sole e nell'aria pura della campagna romana, in una atmosfera di indisturbata serenità.

GUER

Il «CA. 310», della pag. 16

Il «Caproni CA. 310» è un monoplano bimotore destinato alla ricognizione e al bombardamento leggero. L'equipaggio normale è composto di due piloti, — dei quali uno è osservatore, — e di un radiotelegrafista mitragliatore. Il «Caproni CA. 310» è un tipo di apparecchio ad ala bassa raccordata alla fusoliera con una larga costruzione carenata. Il carrello d'atterraggio è rientrabile nelle navicelle dei motori e la sua capotta è costituita da cerchi che completano il profilo delle navicelle. Il posto di pilotaggio, situato davanti alla fusoliera, offre ai piloti due posti accoppiati che possiedono la più grande visibilità. Da questa cabina si accede facilmente alla cabina di puntamento situata nella coda. L'ala è munita di freni aerodinamici e le parti mobili dell'impennaggio hanno degli aleroni compensatori. L'armamento è composto di tre mitragliatrici, delle quali due sono montate al lato della fusoliera nel bordo di attacco dell'ala; la terza è montata su una torretta e il suo campo di tiro comprende tutta la mezza sfera superiore. I lanciabombe sono montati nella parte centrale dell'ala e possono portare fino a 400 kg. di esplosivo. Nella fusoliera, dietro il posto del pilota, è situata l'installazione per l'apparecchio radio e l'apparecchio fotografico.

L'ala del «Caproni CA. 310» è in legno con armatura metallica; il rivestimento è in legno compensato ed in tela verniciata. La fusoliera è composta di due parti principali, separabili l'una dall'altra. La parte anteriore è costituita da elementi profilati in telone d'acciaio con rivestimento in tela leggera; la parte posteriore è composta di uno scheletro di tubi d'acciaio saldati. I castelli motori sono in tubi d'acciaio e sono fissati al longherone anteriore, il quale, a sua volta, all'altezza del punto d'attacco del castello motore, è fissato al longherone posteriore con delle pulelle metalliche. L'impennaggio è in legno con armature metalliche e rivestito in compensato e in tela.

Il carrello d'atterraggio è costituito da due parti indipendenti munite d'ammortizzatori «Fast» ed è rientrabile nelle navicelle dei motori. Essi sono comandati da un dispositivo idraulico. Le ruote, munite di freni, posseggono pneumatici a bassa pressione.

Le caratteristiche generali del «Caproni CA. 310» sono: larghezza metri 16,20; lunghezza m. 12,20; altezza m. 3,20; superficie portante: mq. 38,70; peso senza carico: kg. 3050; carico utile: kg. 1600; peso totale: kg. 4650.

Il «Caproni CA. 310» è munito di due motori «P. VIIC. 35» raffreddati ad aria e muniti di eliche a passo variabile in volo. La potenza di ciascun motore è di 470 cavalli a 3500 metri. Le sue prove sono: velocità massima al suolo: 341 km/ora; velocità massima a 4000 metri: 370 km/ora; salita a 1000 metri in 3'27"; a 2000 in 6'40"; a 3000 in 9'24"; a 4000 in 12'23"; a 5000 in 15'32"; quota di tangenza 7000 metri; autonomia normale 1200 chilometri; decollo su 330 metri; atterraggio su 280 metri.

Il vincitore Cingolani con il suo modello



CONCORSO *per*

1000 PILOTI

Un allievo in tenuta di volo



Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per il reclutamento di 1000 piloti, suddivisi in 500 allievi ufficiali di complemento e 500 allievi sergenti non di carriera.

Ai corsi allievi ufficiali, piloti, possono partecipare i giovani che abbiano compiuto al 5 settembre 1939 il 17° anno di età e non superato il 26°, purché, se appartenenti per nascita a classe già chiamata alle armi, si trovino ancora nella posizione di congedo provvisorio per avere ottenuto il ritardo della prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legittimi motivi.

Ai corsi allievi sergenti piloti possono concorrere invece i giovani che abbiano compiuto, sempre alla data suddetta, il 17° anno di età e non superato il 20°.

Gli aspiranti al concorso debbono appartenere alle Organizzazioni Giovanili Fasciste; avere ineccepibili precedenti politici e morali; possedere la necessaria idoneità fisica al pilotaggio; possedere, se aspiranti ai posti di allievo ufficiale, uno dei seguenti titoli di studio rilasciati da scuola regia o pareggiata: diploma di maturità classica o scientifica; di abilitazione rilasciata da una sezione di qualsiasi Istituto tecnico; di maturità artistica; di abilitazione magistrale.

Se aspiranti invece ai posti di allievo sergente, debbono possedere almeno la licenza di una scuola media di grado inferiore regia o pareggiata.

Gli aspiranti devono altresì im-

gnarsi a compiere la ferma ordinaria di leva di mesi 18. Le domande di ammissione in carta legale da L. 6 devono essere inoltrate al Ministero dell'Aeronautica — Ispettorato Leva e Matricola — Roma, non oltre il 15 ottobre 1939. Se devono contenere la indicazione precisa del recapito dell'aspirante. Alla domanda devono essere allegati i seguenti documenti tutti in carta legale e debitamente legalizzati: certificato comprovante l'appartenenza alle Organizzazioni Giovanili Fasciste; estratto dell'atto di nascita; certificato di cittadinanza italiana; atto di consenso, per i minorenni, da chi esercita la patria potestà; stato di famiglia; titolo di studio; certificato penale; certificato di buona condotta; certificato medico.

Devono essere allegati inoltre: il foglio matricolare se l'aspirante sia stato già arruolato dai Consigli di Leva o, per gli aspiranti non ancora arruolati, il certificato di iscrizione sulle liste stesse, rilasciato dal Podestà del Comune; una dichiarazione con la quale l'aspirante attesti di non essere stato dimesso da precedenti corsi per motivi disciplinari o per incapacità professionale ed una dichiarazione con la quale si obbliga a compiere la ferma di 18 mesi decorrente dal giorno della

sua incorporazione nella R. Aeronautica ed a rinunciare a qualsiasi titolo di ammissione a ferma minore di quella ordinaria di leva o ad altro beneficio di riduzione della ferma.

Per i giovani residenti all'estero o in colonia, il certificato di appartenenza alle Organizzazioni Giovanili Fasciste e quello penale dovranno essere rilasciati rispettivamente dalle autorità diplomatiche o consolari, oppure dalla autorità politica coloniale; il certificato medico dovrà essere rilasciato dal sanitario addetto all'autorità diplomatica o consolare, oppure da un ufficiale medico addetto al Presidio.

I giovani residenti all'estero o in colonia dovranno rilasciare una dichiarazione, in carta libera, con la quale si impegnano ad intraprendere a loro spese il viaggio di andata (dal luogo della loro residenza alla stazione o al porto di sbarco del Regno) e quello di ritorno per il rientro in sede, sia in caso di non idoneità alla visita psico-fisiologica, sia all'atto del congedamento.

Tale dichiarazione dovrà essere vista dalla competenti autorità diplomatiche o consolari e dall'autorità politica coloniale.

Il titolo di studio, se conseguito all'estero, dovrà essere accompagnato da una dichiarazione delle autorità sopra indicate attestante che il corso di studi compiuto può essere ritenuto equipollente a quello richiesto dal bando di concorso.

L'intero corso per il conseguimento del brevetto di pilota militare sarà svolto secondo le apposite norme che saranno emanate dal Ministero e avrà inizio, presumibilmente, entro il mese di gennaio 1940.

Col conseguimento del brevetto di pilota di aeroplano, tanto gli allievi ufficiali, quanto gli allievi sergenti, ver-

ranno promossi al grado di primo aviere.

Col conseguimento del brevetto di pilota militare e previ esami, gli idonei, se allievi ufficiali, verranno promossi al grado di sottotenente, se allievi ufficiali, al grado di sergente.

Nel numero degli allievi piloti suaccennato devono intendersi compresi anche i giovani che alla data di scadenza del presente bando, siano già provvisti del brevetto di pilota civile e che debbano ancora soddisfare gli obblighi di ferma. Essi avranno la precedenza dell'ammissione al corso, purché ne facciano domanda come chiarito più appresso.

I giovani in possesso del brevetto di pilota civile o premilitare, che debbono ancora soddisfare agli obblighi di leva, i quali intendano essere ammessi al corso di pilotaggio che, avrà inizio en-

tro il mese di gennaio 1940, dovranno far pervenire, non oltre il 15 ottobre 1939, domanda di ammissione al corso stesso allegando alla domanda i documenti specificati nel bando di concorso.

Coloro che non siano in possesso del titolo di studio richiesto, potranno essere ammessi al corso di pilotaggio per allievi sergenti purché in possesso di una dichiarazione rilasciata dalla competente sede della R.U.N.A. debitamente confermata dal comandante dell'Aeroporto presso il quale hanno svolto il corso di pilotaggio, attestante che essi hanno iniziato il corso stesso anteriormente al 27 luglio 1938.

G. d. N.



I francesi reclamano l'autogiro per l'Indocina. — I Capi dei grandi servizi coloniali dell'Indocina — scrive l'Aereo — debbono spesso compiere delle ispezioni di parecchie migliaia di chilometri. L'ispettore generale dell'agricoltura, per esempio, visita almeno due volte all'anno tutte le stazioni sperimentali e le più importanti imprese private. Ogni giro rappresenta sei o settemila chilometri da percorrere per una buona parte su delle piste tracciate nella foresta. La stessa cosa si può dire per i servizi delle dogane, dei lavori pubblici e per i centri d'amministrazione locale. La sorveglianza di tutto il vastissimo paese necessita di un numero considerevole di posti di guardia indigeni, sparsi nella boscaglia, e di posti militari nelle regioni di frontiera. L'esistenza di questi posti, il loro rifornimento e l'invio di pattuglie per il cambio della guardia comportano gravi oneri finanziari ed anche numerose perdite di personale bianco ed indigeno che potrebbero essere evitate se fossero possibili i servizi aerei.

La ricognizione aerea di tutti questi massicci montagnosi e boscosi, quando non si

Il « Breda 25 » sul quale vengono compiuti i voli d'istruzione



tratta di sterminate paludi e canneti, non può essere effettuata in aeroplano per la assoluta impossibilità degli atterraggi e per l'estrema lontananza delle basi. Soltanto con l'autogiro si potrebbe espletare un servizio simile. Per la sua facilità di atterraggio su qualsiasi terreno scoperto e per le sue possibilità di decollo entro piccoli spazi, l'autogiro presenta dei vantaggi enormi in Colonia. Specie in Indocina esso potrebbe divenire un apparecchio utilissimo assai più prezioso dell'automobile. Ogni anno, i bilanci delle società private e dell'Amministrazione pubblica sopportano fortissime spese per servizi di trasporto, acquisti di vetture e per le indennità di missione al numeroso personale che viaggia con gravi rischi e con grande perdita di tempo.

CARRELLI RETRATTILI

Può avere un certo interesse seguire la storia del carrello dell'aeroplano, dalla sua nascita, ai nostri giorni.

Diciamo intanto subito che il carrello non è nato insieme con l'aeroplano. Infatti, quella prodigiosa fragile macchina di legno e tela che nel lontano 1903 sulla spiaggia di Kitty Hawk, con la poca energia fornita da un piccolo motore a scoppio e più con l'incommensurabile forza di un cuore e di una mente umana, riuscì per la prima volta a mondo, a sollevarsi da terra — l'aeroplano di Wright in una parola — era sprovvisto di carrello.

L'aeroplano Wright decollava, lanciato da una specie di catapulte a contrappeso, slittando con dei pattini lungo una guida di legno disposta a guida di rotola sul terreno.

Successivamente, quando gli aeroplani poterono disporre di motori di maggiore potenza, non fu più necessaria la catapulte per il decollo. Essi riuscirono a sollevarsi con i propri mezzi, epperò dovettero fornirsi di un organo che consentisse e favorisse la corsa sul terreno, necessaria per acquistare la velocità di sostentazione.

Questo organo fu il carrello, formato generalmente da due esili leggere ruote da velocipede.

Una volta nato, il carrello si perfezionò, si modificò, nel volgere degli anni, seguendo lo stesso ritmo di evoluzione di tutte le altre parti dell'aeroplano.

Gli aeroplani divennero più grossi e più pesanti e il carrello dovette a sua volta aumentare di dimensioni e di robustezza.

D'altra parte, l'aumento di dimensioni provocò un non desiderabile incremento di resistenza all'avanzamento, e si studiarono le migliori soluzioni statico-meccanico-aerodinamiche per conciliare la più grande robustezza con la minore possibile resistenza.

Intanto il carrello si faceva sempre più complicato meccanicamente, mentre si cercava di semplificarlo strutturalmente, per poter bene assolvere la funzione cui era destinato. Infatti, oltre a sopportare il peso dell'aeroplano, il carrello deve anche incassare i colpi che per asperità del terreno o per errore di manovra si determinano negli urti e sobbalzi durante la partenza, nell'atterraggio, e nel rullaggio in genere.

Tali colpi, se non fossero convenientemente assorbiti, si ripercuoterebbero sulle strutture resistenti dell'aeroplano, che verrebbero perciò ad essere pericolosamente sollecitate a rottura.

Ora, mentre nei primi velivoli, molto leggeri, erano sufficienti gli stessi pneumatici delle ruote e qualche semplice matassa di corda elastica per la funzione di ammortizzamento, nei velivoli pesanti si rese necessario l'uso di ammortizzatori più efficienti, ma più complessi, dei generi oleo-pneumatico, oleo-elastico, ecc. Sono questi basati prevalentemente sul trasferimento di liquidi per l'ammortizzamento vero e proprio, e sulla reazione di tamponi elastici, di molle di acciaio, o di aria compressa, per il recupero, cioè per il ritorno nella posizione iniziale di funzionamento dopo la deformazione elastica subita. Si realizzano così dei dispositivi analoghi a quelli adottati nei moderni cannoni per il rinculo e il ritorno in batteria.

L'aumento di velocità degli aeroplani obbligò poi a fornire i carrelli di freni, allo scopo di limitare la lunghezza della corsa sul terreno all'atterraggio, freni che furono in un primo tempo meccanici e divennero poi idraulici e ad aria, presentando que-



sti minor peso e maggiore efficacia di funzionamento.

Ma l'aumento della velocità obbligò soprattutto a risolvere un problema ben più importante: la realizzazione del carrello retrattile. Con l'aumento delle velocità l'onere rappresentato dal carrello agli effetti della resistenza all'avanzamento si faceva sempre più grave, (basti dire che la resistenza del carrello può raggiungere il valore di un terzo di quella dell'intero aeroplano).

Si era cercato di diminuire tale resistenza con lo studio accurato della forma e delle dimensioni, e specialmente con l'adozione di adatte carenature, sia per le gambe di forza che per le ruote.

Si videro così — e si vedono tuttora negli aeroplani con carrello non retrattile — i cosiddetti «pantaloni» sbucare di sotto le ali a nascondere gambe e ruote.

Questo accorgimento, come tanti altri aviatori, era del resto anche suggerito dalla natura che ha fornito di accorte carenature di piume le grosse zampe di molti uccelli.

Ma la soluzione integrale del problema non poteva essere fornita che dal carrello retrattile.

Il carrello, organo necessario per la partenza e per l'atterraggio, restava un ingombro inutile e gravemente passivo per tutto il resto del volo.

Si trattava dunque di farlo scomparire — come parte esposta se non come peso — durante il volo.

A titolo di curiosità può essere in proposito rievocata la storica trasvolata dell'Atlantico Nord compiuta per la prima volta al mondo nel 1919 dagli aviatori Alcock e Brown, che, partiti dall'isola di Terranova, presero terra in Irlanda dopo sedici ore coprendo un percorso di oltre tremila chilometri.

Questo c'entra con la storia dei carrelli per il fatto che i valorosi aviatori suddetti, disponendo di un vecchio aeroplano «Wickers» residuo di guerra, di limitata possibilità, non erano troppo sicuri di riuscire a superare la grande distanza oceanica. E allora pensarono di disfarsi, subito dopo la partenza, dell'oneroso carrello, che infatti senz'altro fu staccato e lasciato cadere.

Si capisce che avendo adottato tale provvedimento si dovettero rassegnare ad atterrare non più con le ruote, ma con la fusoliera e le ali. Come infatti vittoriosamente avvenne, senza danni per le persone.

Questa si può in certo qual modo

considerare la prima storica benemerenza del carrello... a scomparsa.

La realizzazione meccanica e l'adozione del carrello retrattile data da pochi anni.

Introdotta primieramente sui velivoli di grandi dimensioni, si è poi estesa a velivoli di tutti i tipi, compresi quelli piccoli da turismo.

I carrelli retrattili si possono sostanzialmente ridurre a due tipi.

In un tipo, ciascuna ruota con la relativa armatura (gamba di forza e sistema ammortizzatore) va ad alloggiarsi in apposito vano ricavato dentro l'ala (o dentro una gondola di motore) compiendo un movimento di rotazione secondo il piano stesso della ruota, cioè parallelamente al senso di marcia del velivolo. La ruota rimane così in ogni istante verticale, cioè parallela alla posizione primitivamente occupata.

Come ben si comprende, con questa soluzione, per fare scomparire completamente la ruota, è necessario che lo spessore dell'ala dove si ricava il vano di alloggiamento sia maggiore del diametro della ruota stessa. Perciò occorrono alle spese, oppure si devono sfruttare allo scopo le gondole dei motori laterali, come infatti si fa sovente sui velivoli plurimotori.

Nei carrelli dell'altro tipo, il movimento di rotazione della ruota che va a nascondersi si compie perpendicolarmente al piano della ruota stessa e a fine corsa la ruota si trova adagiata in posizione orizzontale anziché verticale.

In tal caso dunque è sufficiente che lo spessore dell'ala dove si ricava lo alloggiamento sia maggiore della larghezza della ruota.

Con questa seconda soluzione si può far avvenire la rotazione delle due gambe del carrello verso l'interno (verso il centro dell'ala). Così ciascuna ruota, che in posizione orizzontale si trova al disotto dell'ala, va a finire dopo il ripiegamento al disotto della fusoliera, dove è più facile ricavare gli alloggiamenti.

Di questo secondo tipo sono generalmente i carrelli retrattili montati sui velivoli di piccole dimensioni.

In ogni caso a rientramento avvenuto adatte cappottine vengono a ricoprire gli alloggiamenti in modo che la superficie inferiore dell'ala o della fusoliera o delle gondole non presenta

praticamente discontinuità nocive ai fini della efficienza aerodinamica del complesso.

Il movimento di rientro e di espulsione del carrello avviene generalmente con sistemi elettrici o idraulici. E' anche previsto quasi sempre la possibilità di azionamento a mano, per il caso di mancato funzionamento dei sistemi meccanici automatici.

Avvisatori ottici (lampadine) e acustici (sirene) indicano al pilota la posizione del carrello, e gli ricordano di mettere fuori le ruote nell'imminenza dell'atterraggio.

Pertanto è da osservare che si sono verificati molti atterraggi con carrello rientrato (per distrazione del pilota o per avaria) senza che l'aeroplano subisse apprezzabili danni.

Si aggiunge che, con aeroplani veloci quali sono quelli moderni, dovendo atterrare fuori campo, su terreno ricoperto di alte erbe o comunque presentante delle asperità, è senz'altro consigliabile compiere la manovra avendo il carrello rientrato, con che si può riuscire a slittare sul suolo evitando generalmente quella capottata che sarebbe quasi certamente provocata dallo impigliarsi delle ruote e del carrello nelle erbe o nelle asperità suddette.

Lo stesso criterio, per analoghi motivi, conviene seguire nel caso che si sia costretti con un aeroplano a carrello retrattile a discendere sull'acqua.

Anche questi vantaggi, di non trascurabile importanza, sono da annoverare all'attivo del carrello retrattile.

DIEL

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

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

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE QUARTA

I «cacciatori»

IV.

Un signore del cielo

(Continuazione dal numero precedente)

Ma il capitano Sequi sente appena tutto questo. La sua carne è tutta dolorante, ed il suo corpo è zuppo del sangue che cola dalla terribile ferita, e gli toglie lentissimamente le forze.

Ma egli si domina, e resiste, e vola.

Ora si è abbassato, rasenta quasi il suolo, cerca di riconoscere i luoghi, angosciatamente.

Inutile.

Sotto di lui non c'è che tenebre, oscurità.

Dov'è?

L'angoscia lo prende e d'un tratto, quando si vede librato su un grande campo libero, una gran gioia lo assale. Volteggia come un falco sulla località sconosciuta, distingue dei capannoni allineati, un sentiero a malapena visibile, una grande freccia biancheggiante segnata sul terreno.

È un campo d'aviazione!

Il ferito s'abbassa vivamente combattuto tra speranza e timore, e gira, gira, scrutando acutamente.

Non c'è dubbio: è un campo d'aviazione.

Ma è austriaco!

Mille indizi lo provano, irrefutabilmente. Il pilota ne è certo.

Che fare?

Scendere è la salvezza, ma significa anche arrendersi. Allontanarsi vuol dire, probabilmente, morire.

Il dolore atroce della ferita, la debolezza sensibile data dell'enorme perdita di sangue, le vibrazioni acute dell'apparecchio, comandano: — Scendi! Scendi!...

Ma la volontà, irrigidita, ferrea, incrollabile, urla: — No!

Ed il pilota, stretto ai comandi che il suo sangue lubrifica, trae a sé la coccia e si allontana, lascia dietro le spalle la salvezza, e corre in cerca della Patria.

Il «caccia» punta la prua nella direzione dalla quale è venuto, e vibrando in ogni struttura, quasi avesse acquistato nuovo vigore dalla decisione formidabile dell'uomo che ne è l'anima ed il cuore, morde furiosamente il cielo fosco e piovoso.

Il volo riprende.

Tenendosi alto per sfuggire ad una eventuale offesa da terra, il sardo formidabile riprende il suo volo verso il suolo che, solo, è degno di accoglierlo, vivo o morto.

Volà, sentendo dalle sue vene sfuggire poco a poco la vita.

Volà, stringendo con le ultime sue forze i comandi, reggendo con amore e con disperazione la macchina come lui dolorante, che ormai fa parte della sua carne stessa.

Volà, indomito, fedele fino alla morte alla sua fede, ch'è Patria.

Ormai sotto di lui ci dev'essere il suolo italiano, ci devono essere i compagni, ci deve essere la salvezza.

Una massa nera, enorme, emerge dalla oscurità, si alza verso lo sperduto, e gli tende incontro strane braccia immobili e massicce.

Il ferito, aguzzando lo sguardo fino a sentir dolorare le pupille, distingue case, campanili, cupole... Delle vie biancheggianti lievemente nelle tenebre; un vago biancore denuncia delle piazze...

Quella plastica indefinibile che si delinea nelle tenebre egli la riconosce: è Treviso! La Patria!

Ritornando tutte le forze superstiti, con l'illusione di riaversi sotto l'impeto della gioia, il ferito dirige sicuramente l'apparecchio.

Luoghi noti, strade conosciute, case che sono familiari, aspetti consueti del paesaggio si affollano sotto di lui... Poi il campo, il suo campo!

Il «caccia» plana pesantemente, tocca rudemente il terreno, rulla per un breve tratto, s'arresta.

Il motore tace, tutto tace.

I compagni traggono dalla fusoliera inondata di sangue un corpo esanime, quasi disanguato.

V.

Una notte sull'Adriatico

Mezz'ora dopo le undici del mattino, il 3 settembre 1918, giunge all'a squadriglia di «idroccaccia» l'ordine di scortare e collaborare ad un'azione di bombardamento che sarebbe stata effettuata contro le siluranti austriache in crociera innanzi al Golfo di Drin.

Immediatamente tre snelli «M.5» s'affrettano nel cielo, verso il dovere.

Li montano tre ufficiali di marina che la guerra ha trasformato in aquilotti: Paterniti, Conforti, Maddalena.

Umberto Maddalena è il terzo, aquila dal lungo volo che in pace doveva portare l'ala tricolore oltre ogni mare, in ogni cielo, puntando sicuramente la sua pupilla al sole che sorge, al sole che tramonta; fino a che il mare, il suo mare, non l'avesse sottratto all'Italia ed alla gloria dandogli la più degna tomba d'un eroe.

Il volo dei tre apparecchi tricolori è tranquillo e perfetto. Dopo circa mezz'ora le loro ali sono a tremila metri sulla costa nemica, e gli occhi intenti frugano il mare ed il cielo in cerca delle prede amiche, delle ali sorelle.

Dopo pochi minuti dall'alto si scorgono nettamente i pennelli bianchi di spuma che segnano il passaggio delle navi. Sono gli esploratori italiani attesi.

Subito appresso, poco alti sul mare, ecco gli idrovolanti da bombardamento. Sono «L.3».

I «cacciatori» scendono giù, in rapidissima picchiata, e passano sotto i «bombardatori» per far riconoscere i tre colori delle ali; poi idrovolanti ed esploratori muovono verso il cielo della battaglia.

Mentre gli «L.3» avanzano pesantemente

col loro formidabile carico di bombe, i «cacciatori» incrociano in cerca della preda.

Basta è avvistata ben presto: tre navi austriache sono alla fonda nelle vicinanze di Duiligno. Le batterie costiere stendono su di esse la terribile protettiva gola delle bocche da fuoco.

I «cacciatori» si tengono alti in modo da non farsi scorgere, ed aspettano.

Esploratori e «bombardatori» avanzano rapidamente, e sono ormai a poca distanza dal nemico. È l'ora di passare all'offensiva.

Prima uno, poi gli altri due, i «caccia» precipitano a picco sulle navi austriache. La mossa è così fulminea che il nemico non fa in tempo a rintuzzare il primo assalto, e la parola è alle mitragliatrici italiane.

La mitraglia scroscia sordamente sulle grigie lamiere che corazzano le navi, sibila lugubremente e sferza gli uomini che non son corsi ai ripari.

Ma la reazione si desta prontamente. Il fuoco delle mitragliatrici austriache si sparpaglia stridendo nel cielo, ed i cannoni uniscono la loro voce grave al pettegole delle piccole armi. Mitraglia, granate e shrapnells inseguono gli «idroccaccia» italiani, invadono la loro atmosfera cospargendola di sebbesie mortali, facendola vibrare con sciocchi formidabili ed il lacerio continuo.

Le tre ali tricolori ballano una fantasia terribile in mezzo a quei nembi di ferro che li inseguono, e agiscono fra i colpi risale, volteggiando, precipitando in basso, ripetendo decine di volte le scariche mortali.

Ed ecco, mentre la battaglia fra il cielo ed il mare è al suo culmine, sopraggiungere gli «L.3». Gli «idroccaccia» balzano in cielo, coccianti del dovere compiuto, e lasciano alle bombe degli «L.3», ed alle loro mitragliatrici di sostituirli nell'offesa.

Essi tornano a braccare il cielo alle grandi altezze, nell'attesa degli austriaci, e della battaglia, sia contro aia, che è la loro vera battaglia.

Ma i «cacciatori» austriaci sono prudenti...

Improvvisamente uno degli «M.5» interrompe i suoi giri, e punta frettolosamente verso la costa italiana. Un altro lo segue.

I loro motori, forzati nella lotta veloce e fantastica sostenuta pochi minuti prima, funzionano irregolarmente.

E Paterniti e Maddalena cercano riguadagnare la base.

Il motore del secondo è quello che funziona peggio. L'acqua del radiatore ribolle, ad una temperatura terribile, ed il suono della macchina diventa rauco, strano.

L'aviatore cerca rimediare diminuendo il gas, ma, quasi a dispetto, il motore si «piana» di botto, e cede in scricchiolio secco l'ala si ferma di traverso.

Scendere.

La macchina, seguita dal compagno fedele, scivola leggermente nel cielo, ed il grigio mare, l'Adriatico senza confini, sale rapidamente, quasi affrettando l'istante del contatto.

Lo scafo tocca. Tre, quattro salti, e «spiastrellando» sull'acqua appena increspata, e l'M.5 è furmo.

Il pilota si alza, dà un'occhiata al motore: non c'è nulla da fare. I cilindri, divenuti roventi per il difetto della circolazione d'acqua, si son quasi saldati coi pistoni. Sono tutti «gripiati».

Maddalena segnala a Paterniti di scendere, gli spiega la natura dell'incidente e lo invita ad avvertire gli esploratori.

Paterniti fa un cenno affermativo, riattacca il motore e parte.

Un minuto dopo non c'è che una sottile lineetta nell'azzurro sterminato.

Due minuti appresso è sparito.

E Maddalena è solo, sul suo «M.5», sull'Adriatico senza confini.

Gli è compagna la speranza.

Rassegnato, nell'attesa che l'ambascia di Paterniti porti verso di lui qualche agile nave per ripescarlo, lascia scorrere i minuti.

Ed i minuti si seguono, ininterrottamente, in lunga teoria.

Passano due ore.

Finalmente, quando il sole alto si rivede sul mare e riempie l'aria di una luminosità accecante, sente un rombare continuo di motori venire dall'oriente.

Il rumore cresce lentamente, diventa più sonoro, invade il cielo e fa vibrare lo spazio, si avvicina.

Maddalena guarda in alto, dove sono le misteriose vie azzurre ch'egli è abituato a percorrere, e vede gli «L.3» naviganti di corsa verso la terra italiana.

Se potessero vederlo!

Si arrampica sulle ali, si toglie il camiciotto, e lo agito freneticamente sperando che le sue segnalazioni attirino

l'attenzione dei compagni. Ma sul mare vastissimo l'M.5 è immobile non è che una lineetta chiara. Ed il sole ed il vento incidono tante altre lineette chiare sulla superficie glassa.

Gli «L.3» non modificano la loro rotta. Non hanno visto. Si allontanano.

Maddalena è ancora solo sul mare.

Rientra nella fusoliera, al suo posto, deluso, triste. La speranza è diminuita, e l'attesa si prospetta terribilmente noiosa.

L'aria è frizzante. Il mare «lungo» fa ondeggiare lentamente l'M.5, e con regolare alternanza i galleggianti delle estremità della cellula si tuffano nel salso. Il silenzio è solenne e sconfinato, come il mare, che si allarga intorno al piccolissimo scafo, sempre deserto.

Il naufrago si tortura il cervello nell'esplorare mille e mille ipotesi diverse che spieghino il disinteressamento dei propri compagni. Che diamine ha fatto Paterniti? Perché gli esploratori non vengono alla sua ricerca?

Tra la rabbia ed il rancore si fa largo anche l'inquietudine: Paterniti può essere rimasto egli pure vittima di un incidente!

Il sole compie il suo viaggio nell'azzurro infinito, ed il mare scolora sotto i suoi raggi obliqui. L'ombra grigia dell'M.5 si allunga sempre più sulle onde, e come la luce del sole si dilegua poco a poco la speranza.

Che almeno Paterniti sia salvo!

La notte.

Le tenebre fasciano ogni cosa, nascondono ogni cosa. Nel loro funereo addensarsi anche l'ultima favilla di speranza resta sommersa.

La notte è fredda.

E la fame e la sete torturano.

Il naufrago attende, riede dall'impazienza, dall'inattività forzata, dalla disperazione.

Le ore scorrono.

Mezzanotte. La sete è divenuta intollerabile.

L'acqua del radiatore è buoca?

Il naufrago tenta di berla, ma non può. Il liquido è oleoso, salmastrato, rivoltante. Bisogna rinunziare.

E l'attesa insomne riprende.

D'un tratto un leggero soffio risolve la speranza: un vento debole ma è levato da Nord Ovest, e spira verso la costa albanese.

Potere approfittarne! Si potrebbe giungere, con un po' di fortuna, sul territorio occupato dagli italiani intorno a Valona!

Ma è bardo, oltre la superficie delle ali non disposta certamente nel modo migliore per accogliere il vento, non c'è altra tela disponibile.

Maddalena che si sente, sotto la carezza del vento, ritornare marinajo, accogita una nuova vela: il giubbone impermeabile teso fra i puntoni della cellula.

L'M.5 effettivamente si muove, ma così lentamente...

Où ad ogni modo basta per ridestare la speranza del naufrago, che spara nella notte, ad intervalli regolari, i colpi della sua mitragliatrice.

Ma il tempo scorre ed il mare nerissimo tutto intorno continua a rimanere deserto.

E l'insonnia, il freddo che morde ora il torso coperto dalla sola camicia, la tensione nervosa, cominciano a popolare di fantasmi la notte oscura.

Seguono gigantesche, imprecise, minacciose riddanze sullo sfondo tenebroso, assalcono il fragile scafo, tormentano il naufrago alimentano in lui mille illusioni.

Il freddo è intenso.

Maddalena rompe il vetro della bussola, ne vuota la calotta di rame del quadrante, dell'ago e del liquido oleoso, poi vi mette della benzina e l'accende.

La fiamma riscalda ed è visibile da lontano.

Ma il mare, sotto il soffio del vento, è diventato più «lungo», e fa rullare fortemente l'M.5. La lampada improvvisata oscilla. Il liquido in fiamme si versa.

L'incendio!

Il naufrago non sa reagire, tanto la sua volontà e le sue membra sono state rese torpide dalla lunga inazione, e si getta senza altro in acqua.

Il contatto col freddo dell'Adriatico lo rianima, gli restituisce la sua energia, e lo decide a combattere la fiamma che minaccia di distruggere l'M.5, la macchina fedele.

Risale sulla fusoliera, e facendo coppa con le mani inonda d'acqua la teca che arde già in qualche punto.

Il lavoro è faticoso, faticoso, ed assorbe tutte le facoltà del naufrago occupandolo per qualche tempo. Quando la fiamma è spenta egli è esausto.

Scivola ancora sul suo seggiolino, e la fatica, il freddo, la sofferenza fisica e morale, prostrano le sue facoltà, e lo gettano in un torpore pesante, che non è sonno ma spegne ugualmente ogni sensibilità.

E la notte si popola di fantasmi, di sogni, di fuochi, di immagini allucinanti...

La vita riprende nel sogno ad esser vista, complicata, terribile, fantastica... Una vita prodigiosa che ripete i motivi della battaglia, li ingigantisce, li deforma e si schianta in una formidabile sensazione d'angoscia.

L'uomo susesta e si sveglia.

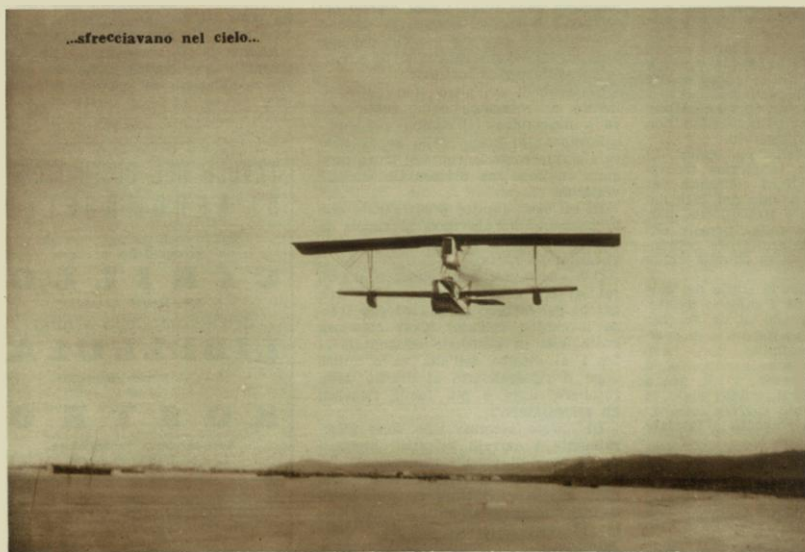
La notte deserta è attorno a lui, oscurissima.

E l'attesa riprende, nuovamente angosciata, fino a che, alle cinque, l'alba non sbianca l'oriente.

Allora, sulle acque grigie, un profilo di nave si staglia, avvicinandosi.

(Continua).

A. SILVESTRI



...affacciavano nel cielo...

nel mondo del volo silenzioso

I TRASPORTI

Gli annuali raduni della Wasserkuppe, e in generale i convegni volovolistici in ogni nazione progredita nel campo del volo silenzioso, hanno da tempo messo in rilievo la necessità di provvedere in modo rapido e sicuro al ricupero degli allianti, a distanza anche rilevante dal punto di partenza. Ultimato un volo, ogni concorrente ha interesse a riportare il proprio apparecchio indietro con la massima celerità, non soltanto per poterlo avere in ordine al mattino successivo, ma anche per avere disponibile il massimo tempo per eventuali regolaggi e per limitare la fatica dei compagni di squadra. Il pilota stesso torna facilmente indietro col treno, o con auto privata, o magari con aeroplano da turismo; ma l'allante deve necessariamente venire smontato, sistemato per il trasporto e rimontato dagli esperti conoscitori delle sue delicate e sensibili strutture, capaci di effettuare rapidamente e con sicurezza una serie di operazioni semplici ma importanti. Il successo del pilota al raduno essendo in gran parte dipendente dal numero di voli che gli riesce di effettuare, si vede chiaramente come il problema del trasporto dell'apparecchio acquisti importanza grandissima ai fini del punteggio. Come al solito, al merito personale del «manico» si sovrappone anche qui la meditata scienza del progettista.

Il problema si è presentato, in varie forme, fin dai primi tempi del volo a vela. A Vauville, nel 1923, Henry Mignet presentava degli apparecchi ad ala smontabile a longherone unico. Le centine, semplicemente inflatte sul longherone, che era pieghevole in due al centro, si potevano impaccettare a parte con la tela, e il tutto, nei tipi a fusoliera, entrava nella medesima come in una cassa di imballaggio. Il vantaggio di questa acrobazia costruttiva stava nella possibilità di spedire l'intero velivolo per ferrovia, come bagaglio.

Tentativi, spesso ben riusciti, di trasportare su strada apparecchi ripiegati sono stati fatti un po' da per tutto, anche in Italia, dove con leggerissimi carrelli si è effettuato il traino con motocicletta di allianti librai da scuola.

E' però soprattutto in Germania che il carro speciale per trasporto di allianti ha trovato considerevole sviluppo, favorito non soltanto dalle necessità di gara, ma anche, recentemente, da appositi concorsi a premio. Il carro trasporto ha in generale una piattaforma rigida, portante inferiormente le ruote, ben molleggiata, e superiormente gli attacchi per il fissaggio delle ali, della fusoliera e degli impennaggi dell'apparecchio smontato. Le differenze fra i vari tipi risiedono soprattutto nella copertura, che può essere rigida con la piattaforma oppure amovibile. E' evidente che il carro chiuso, a scatola, nel quale soffitto, pareti e basamento formano un complesso unico collegato di costruzione, è certamente più rigido e protegge meglio l'allante in esso contenuto. E' anche vero però che aumentano in tal caso le difficoltà di caricamento, perché i vari pezzi debbono venire infilati dalle testate e difficilmente vi sarà spazio nell'interno per il trasporto di persone che vadano a vincolarli sui supporti con cinghie o altri mezzi d'attacco.

Esempi delle due tendenze sono stati presentati anche quest'anno alla Wasserkuppe. Per il piccolo veleggiatore «Hütter 28» si è costruito un carro leggero scopercchiabile, con la base irri-

gidita da un trave in tubo d'acciaio. Sulla piattaforma opportuni supporti sagomati in legno sostengono ali e fusoliera, che vengono trattenute in posto da cinghie. Mancando ogni impedimento laterale, il caricamento è immediato da tutte le parti. Sul basamento si investe il leggero coperchio, in tubi d'acciaio con copertura in tela. Questo completa il carro in un insieme ben profilato, che può venire trainato da una vettura popolare comune. E' interessante il fatto che le ruote e tutte le altre parti relative alla tenuta su strada sono intercambiabili con le parti corrispondenti del nuovo «Volkswagen» tedesco. Il prezzo della vettura col rimorchio completo è, complessivamente di 5000 marchi.

Destinati a veleggiatori di maggiori dimensioni, i tipi «Mü 17» e «Göttingen 2» sono invece completamente chiusi. Ali e fusoliera vengono in questo caso infilati da un'estremità, con l'aiuto di un carrellino scorrevole. In sostanza basta appoggiare la punta dell'ala sul carrellino, fissarvela e spingere, finché tutta l'ala sia chiusa nell'involucro e il carrellino si sia impegnato in apposito gancio a scacco all'altra estremità. Si fissa allora la radice alare, per mezzo delle sue stesse cerniere, in un arresto fisso al basamento, e si ripete l'operazione per l'altra semiala e la fusoliera. I carrelli scorrono su guide metalliche in ambedue i tipi di carro. La differenza è soprattutto nella copertura, che nel tipo «Mü 17» è parte in tela e parte in compensato con scheletro delle pareti in tubo, mentre nel «Göttingen 2» è interamente in compensato su centine in legno. Per il trasporto di ali a gabbiano è stato presentato invece un carro convertibile, aperto o chiuso, il «Gu 5», con pa-

reti laterali smontabili, del peso complessivo di 280 kg. Altri costruttori si sono preoccupati del conforto della squadra di ricupero, provvedendo per gli uomini un carro con cuccette e poltrone, attrezzato anche in parte come carro officina. Problemi questi più volte affrontati e risolti anche in Italia, e brillantemente, come si può vedere esaminando i bellissimi carri speciali costruiti dalla R. Aeronautica per la guerra d'Etiopia. La riduzione del tempo di caricamento e l'aumento della velocità di trasporto sono dunque il nuovo elemento introdotto per facilitare il ricupero rapido dei velivoli. Il problema immediatamente precedente, quello cioè del rapido montaggio e smontaggio dell'apparecchio stesso con un numero limitatissimo di aiutanti, è stato affrontato da tempo da quasi tutti i costruttori con successo e, come abbiamo visto nei veleggiatori olimpionici, ha condotto alla giunzione centrale alare con due soli perni. Di altre soluzioni speciali parleremo una prossima volta.

P. C. B.

CRONACA BREVE

SI SONO SVOLTI a Francoforte sul Meno i campionati di volo acrobatico, che sono stati quest'anno caratterizzati dall'adozione di un tipo unico di apparecchio, e ciò allo scopo di rendere possibile una più precisa valutazione dei risultati conseguiti dai singoli concorrenti. La scelta è caduta sul «Bücker Jungmeister» munito di motore «Brams 8 x 14-A», della potenza di 160 cavalli. Con questo apparecchio è stata vinta, dall'aviazione tedesca, la maggior parte delle gare internazionali svoltesi dopo il 1936. E' questa la prima volta che viene introdotto per le gare di volo acrobatico l'obbligo dell'uso di un solo tipo di apparecchio. Le esperienze fatte a Francoforte sul Meno costituiscono la migliore giustificazione di questa misura, poiché hanno dimostrato come solo per tale via sia possibile giungere ad un apprezzamento veramente sicuro dei risultati delle gare. Vincitore del campionato è risultato lo stesso dell'anno

scorso, il sottufficiale dell'Aeronautica tedesca Hebert Falderbaum.

ALLA FINE DEL 1938 le forze aeree della Marina americana contavano 1600 apparecchi, pronti all'azione, un gran numero dei quali assegnati al servizio di ricognizione lontana; di questi tipi modernissimi ne sono in servizio 212. I nuovi apparecchi verranno imbarcati sulle nuove navi porta-aerei ed assegnati alla difesa della costa occidentale, dell'Alaska e delle isole Hawaii. Al 30 luglio 1938 gli effettivi dell'aviazione marittima erano: personale navigante, in totale: 2.292 piloti aviatori; apparecchi in totale: 2.152.

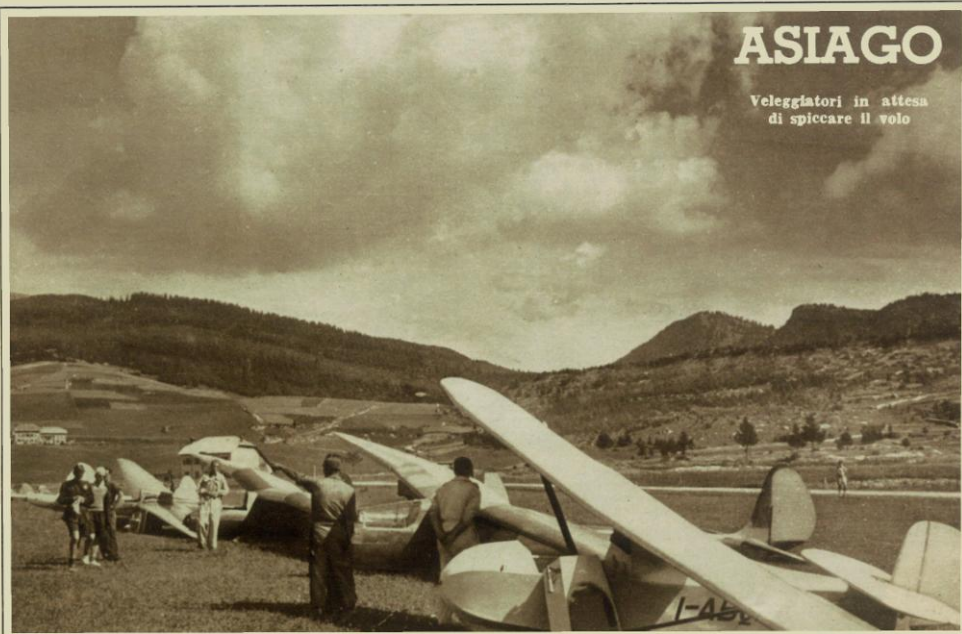
PER FAR FRONTE al forte aumento del traffico aereo sulle sue linee, la «Deutsche Lufthansa» ha messo in servizio un tipo di apparecchio molto più grande di quello che finora ha usato sulla linea Berlino-Amsterdam-Londra. Tale apparecchio, che costituisce lo «Ju 52» ed ha compiuto il suo primo viaggio il 1° agosto, è il «Junkers 90». Trasporta quaranta passeggeri con un equipaggio di cinque persone. Ha un'apertura di ali di 36 metri ed una lunghezza di 26,30 metri. Il suo peso, a carico completo, è di 22.000 kg., ed i suoi quattro motori «BMW» da 900 c. v. sviluppano una velocità massima di 350 km/ora. L'apparecchio è provvisto di carrello retrattile, ed è arredato con uno stile lussuoso, ormai diffuso fra le aeronavi di questo tipo.

ESEGUENDO la sua prima trasvolata atlantica l'«American Clipper», l'ultimo idrovolante aggiunto alla flotta della «Pan American Airways», ha conquistato un nuovo primato per voli commerciali con passeggeri sul Nord Atlantico, ammassando nelle acque di Southampton ventiquattro ore dopo il decollo da New York. L'«American Clipper» trasportava ventisei passeggeri in aggiunta al suo equipaggio di dodici persone.

IL SENATO AMERICANO ha negato la sua approvazione ad un credito di 300.000 dollari, già accordato all'Aeronautica dalla Camera degli Stati Uniti, per la costruzione di un'aeronave di tipo rigido.

SI E' SVOLTA in data 2 agosto a Dayton (Ohio) una grande manifestazione aeronautica in commemorazione del 30° anniversario dell'acquisto da parte dell'Esercito americano, del primo apparecchio aereo militare, un biplano dei fratelli Wright. Principale attrazione dell'esposizione aeronautica annessa alla manifestazione è stata la «Forzeza volante», un quadrimotore dell'Esercito americano, che ha compiuto il 1° agosto la trasvolata del Continente nord-americano in 9 ore e 14 minuti. Mentre gli addetti militari di vari Paesi osservavano i voli in stretta formazione di bombardieri, funzionari americani ispezionavano la folla di 25.000 spettatori per impedire che il pubblico fotografasse gli apparecchi, fra cui erano esposti per la prima volta alcuni tipi ancora segreti.

SONO COMINCIATI i lavori di organizzazione per una nuova linea aerea artica, che si estenderebbe lungo l'intera costa settentrionale dell'U.R.S.S. da Arcangelo a Weller, nella penisola di Chukotsk. Tale linea correrà parallela alla grande rotta del Mare del Nord e le sue basi aeree progettate permetteranno dei voli regolari durante tutto l'anno.



2-3 SETTEMBRE

L'osservazione del Concorso Nazionale di quest'anno, limitata al punto di vista tecnico, dà un carattere particolare alla partecipazione dei modelli con motore a matassa elastica.

Innanzitutto la grandissima maggioranza di questi modelli è stata del tipo cosiddetto «Coppa Wakefield», caratterizzato dalle piccole dimensioni. Pochissimi modelli erano del tipo, diciamo così, «antico». Mentre i primi sfruttavano la potenza per la salita, i secondi sfruttavano esclusivamente la durata di scarica della matassa: da questo derivava, per gli ultimi, la necessità di una lunga matassa, o di più matasse collegate con ingranaggi, ed in conseguenza di una fusoliera lunga e quindi pesante, con necessità di grande superficie, con aumento di peso.

Il confronto fra i due tipi è stato assolutamente favorevole ai modelli tipo «Coppa Wakefield», poiché considerando i migliori, cioè quelli costruiti da aeromodelisti di lunga pratica, vediamo che soltanto Pelegi di Genova ha potuto reggere la prova a parità con i modelli di tipo moderno, dotati di alte doti di salita e di planata. Darbesio di Torino e Amaduzzi di Modena, con modelli di dimensioni di poco superiori a quelle comunemente adottate oggi, hanno ottenuto risultati notevolmente inferiori a quelli ottenuti dai modelli più moderni, anche se costruiti da aeromodelisti di minor pratica. Altra caratteristica dei modelli a elastico presentati quest'anno è stata la elica monopala, ripiegabile al termine della scarica, con dispositivo per l'arresto. Queste due soluzioni hanno dimostrato la loro ottima efficienza, poiché la matassa è sfruttata bene e la elica in volo planato non toglie molto alla finezza del modello.

Notiamo infatti che durante il Concorso sono stati ottenuti due voli di oltre 4 minuti primi (Cingolani con 4'14" e Pelegi con 4'06"11.5); se confrontiamo questi tempi con quelli ottenuti dai veleggiatori (Radi di Foligno con 4'43"2/5, Burrone di Genova con 4'22", Guido Giolitto di Torino con 4'16"2/5, Mario Rodorigo di Roma con 4'05"), esclusi i due voli eccezionali di Aroldi di Reggio Emilia con 16'32" e di Stelio Frati di Milano con 6'46"2.5 dei quali parlerò in seguito, possiamo

dire che le qualità dei modelli a elastico non sono state di molto inferiori a quelle dei veleggiatori: infatti i primi hanno dovuto consumare parte del tempo di volo nella salita, che non è mai stata (salvo per i modelli di Pelegi e di Cingolani) dell'ordine di quella dei veleggiatori. E' ovvio che durante la discesa anche i modelli a elastico hanno sfruttato le possibilità di buona planata, con voli molto regolari, dopo aver dato, come ho già detto, delle ottime prove di salita.

Questo indica un lavoro di centramento perfetto, in modo da ottenere in ambedue le fasi il miglior rendimento dell'apparecchio. Penso che si possa dire, oggi, anche per i modelli ad elastico, che fra non molto saremo in grado di sostenere con successo il confronto con gli aeromodelisti esteri più progrediti di noi, fino ad un anno o due fa, nella costruzione dei modelli con motore elastico.

Tutti i modelli, quest'anno, sono stati presentati in condizioni di rifinitura ed accuratezza costruttiva superiori alla media degli anni passati. In tema costruttivo è da notare che i modelli di più piccole dimensioni hanno subito un numero di scassature molto limitato, mentre quelle irrimediabili si sono verificate nei modelli vecchio tipo.

Un perfezionamento lodevole è stato portato da Cingolani, il quale, per evitare danneggiamenti all'albero dell'elica e vibrazioni a tutto l'apparecchio durante gli ultimi giri di scarica, dovuti all'urto del dispositivo di arresto prima del perfetto funzionamento, ha montato l'elica con un sistema di ammortizzatore nel senso della rotazione. Eliseo Trevisan di Milano ha presentato un carrello retrattile originalissimo: il carrello monoruota era tenuto abbassato per mezzo di uno spago sottile, in contrasto con un elastico teso: al momento della partenza veniva accesa una miccia che, dopo il decollo giungeva a bruciare lo spago, lasciando rientrare il carrello tirato dall'elastico. Purtroppo molte volte il vento ha spento la miccia troppo presto, diminuendo i risultati possibili, essendo il centramento, a carrello abbassato, leggermente picchiato.

Cingolani poi non ha avuto la matassa adatta pienamente, avendo dovuto procurarsene una presso la Scuola

di Roma, senza possibilità di adattarla perfettamente. Comunque il suo modello è stato certamente il migliore, ed ha vinto meritatamente, come altrettanto meritatamente s'è guadagnato il secondo posto Giulio Pelegi.

Ottime classifiche hanno avuto le facce nuove, Rul di Treviso, Gnesi di Pisa, Consensi di Piacenza, nella classe a titolo collettivo; Dini di Pisa e Angelini di Roma, nella classe a titolo privato. Bastai di Modena è un vecchio partecipante, ormai, ai Concorsi nazionali, e si è piazzato benissimo.

Nella categoria dei veleggiatori le cose sono andate altrettanto bene. Non ci sono state grandi innovazioni, poiché questo tipo di modello ha trovato ormai la propria forma.

Accuratezza di linee e perfezione costruttiva sono elementi presentati in ugual misura in tutti i modelli. Di nuovo, dato il regolamento di questo anno, c'è stato soltanto il veleggiatore «canard» di Amaduzzi di Modena, che ha dimostrato ottime doti di stabilità e di caratteristiche, pur non riuscendo ad ottenere che il quarto posto nella classifica in pendio ed il sesto in quella in planura.

Novità importante, quest'anno, è stata la gara su pendio. I veleggiatori dovevano effettuare una prova in planura ed una in pendio: differenze sostanziali fra queste due prove non esistono, ma l'adattamento di un modello in una prova è innegabilmente a detrimento dell'altra. I nostri modelli sono fatti più per le prove in planura, con ascendenze termiche, che per le prove in pendio, e tutti hanno ottenuto i migliori risultati sul campo della Margherita dove sono stati eseguiti i lanci dal pendio (è da notare che il pendio, scelto per forza di cose più che sotto l'aspetto della bontà, non era dei più fe-

lici: per di più con poco vento in direzione generalmente trasversale). Comunque c'è stato un buon sfruttamento delle termiche nella planura sottostante e delle rare ascendenze dinamiche.

I due voli migliori, fra i veleggiatori, sono stati quelli di Stelio Frati, di Milano, con 6'46"2.5, e di Rinaldo Aroldi di Reggio Emilia, con 16'32". Il primo ha eseguito (non soltanto in una prova ma in due) un volo di costone sulle colline oltre la linea ferroviaria, dove si è sostenuto lungamente come guidato da un pilota: il secondo ha azzeccato lo sgancio sotto ad una formazione temporalesca che lo ha succhiato in quota, con un volo emozionante, con ampie spirali che lo hanno portato in direzione del nord fino a scomparire, sempre a quota valutabile a 600-700 metri, dalla vista della Commissione sportiva.

Anche quest'anno era in palio la «Coppa Bonmartini», che è stata aggiudicata alla Sede di Genova: aggiudicazione giusta, poiché la squadra di Genova si è portata bene in tutte le prove, piazzandosi in tutte fra i primissimi classificati.

Credo che si possa dire che il Concorso anche soltanto dal punto di vista tecnico, abbia soddisfatto tutti, organizzatori e concorrenti, poiché i risultati hanno dimostrato e messo in luce il valore di ogni concorrente e di ogni modello; e questo è il premio per chi ha faticato, sperando soltanto in questo, che è il premio migliore.

GIORGIO BACCHELLI



CLASSIFICHE

CATEGORIA A (Veleggiatori)

TITOLO COLLETTIVO

Prova in planura

1. Radi Lamberto, Perugia (scuola di Foligno)	4'43"2
2. Burrone Rinaldo, Genova	4'22"
3. Giolitto Guido, Torino	4'16"2
4. Chierico Aristide, Asti	3'16"2
5. Trevisan Eliseo, Milano	2'33"3
6. Coscia Francesco, Savona	2'24"2
7. Aroldi Rinaldo, Reggio Emilia	2'01"3
8. Angelini Mario, Ancona	1'28"1
9. Dini Giovanni, Pisa	1'28"
10. Roccatti Renato, Trieste	1'23"3

Prova su pendio

1. Trevisan Eliseo, Milano	1'22"3
2. Piccoli Rino, Verona	1'11"2
3. Dini Gian Carlo, Livorno	1'11"
4. Dini Giovanni, Pisa	1'04"
5. Radi Lamberto, Perugia (scuola di Foligno)	1'02"3
6. Burrone Rinaldo, Genova	1'01"3
7. Bastai Sergio, Modena	1'01"
8. La Rovere Carlo, Napoli	55"2
9. Bartoli Aldo, Prato	35"
10. Roccatti Renato, Trieste	30"2

TITOLO PRIVATO

Prova in planura

1. Aroldi Rinaldo, Reggio Emilia	16'32"
2. Frati Stelio, Milano	6'46"2
3. Rodorigo Mario, Roma	4'05"1
4. Burrone Rinaldo, Genova	3'43"
5. Giolitto Guido, Torino	3'22"3
6. Amaduzzi Bruno, Modena	2'51"1

7. Bini Gian Carlo, Livorno	2'27"1
8. Bettarini Sergio, Prato	2'14"4
9. La Rovere Ruggiero, Napoli	2'03"3
10. Radi Lamberto, Perugia (scuola di Foligno)	1'47"1

Prova su pendio

1. Burroni Rinaldo, Genova	3'57"
2. Frati Stello, Milano	2'33"
3. Gnesi Pier Luigi, Pisa	1'59"
4. Amaduzzi Bruno, Modena	1'47"3
5. Mauri Albano, Trieste	1'28"
6. Brighenti Filippo, Ferrara	1'27"4
7. La Rovere Ruggiero, Napoli	1'20"
8. Rodorigo Mario, Roma	1'09"
9. Bartoli Aldo, Prato	1'08"

CATEGORIA B (Motore elastico)

TITOLO COLLETTIVO

1. Cingolani Ezio, Novara	4'14"
2. Pelegi Giulio, Genova	4'06"1
3. Rui Giovanni, Treviso	2'04"
4. Frati Stello, Milano	2'00"
5. Gnesi Pier Luigi, Pisa	1'47"3
6. Consenti Luigi, Piacenza	1'31"3
7. Amaduzzi Bruno, Modena	1'29"1
8. Fontanesi Rino, Reggio Emilia	1'13"4
9. Celio Alberto, Trieste	1'09"

TITOLO PRIVATO

1. Dini Giovanni, Pisa	2'21"
2. Bastai Sergio, Modena	2'08"
3. Pelegi Giulio, Genova	2'02"
4. Angelini Mario, Roma	1'11"
5. Fontanesi Rino, Reggio Emilia	1'05"
6. Colombo Elio, Livorno	57"
7. Trevisan Eliseo, Milano	56"3
8. Canestrelli Pio, Napoli	39"
9. Martini Giuseppe, Brescia	31"

CLASSIFICA DELLE SEDI

1. Genova, punti 961,2; 2. Reggio Emilia, p. 944,2; 3. Milano, p. 686,8; 4. Perugia (scuola di Foligno), p. 527,8; 5. Pisa, punti 465,6; 6. Torino, p. 457,7; 7. Modena, p. 421,4; 8. Roma, p. 348,4; 9. Napoli, punti 342,6; 10. Trieste, p. 321,5; 11. Livorno, p. 269,5; 12. Novara, p. 254; 13. Asti, punti 236,8; 14. Verona, p. 207,4; 15. Ancona, p. 205,4; 16. Prato, p. 168,2; 17. Piacenza, p. 162,3; 18. Savona, p. 144,4; 19. Treviso, p. 124; 20. Cremona, p. 109; 21. Bari, punti 91,7; 22. Arezzo, p. 73,8; 23. Ferrara, p. 58,5; 24. Viterbo, p. 24,9; 25. Brescia, p. 20,7; 26. Caltanissetta, p. 0.

Non arrivati i modelli in tempo utile: Firenze, Padova, Cremona.

IN MARGINE AL CONCORSO

L'incubo dell'aeromodellista è l'ostacolo: l'ostacolo che il destino avventa sempre al momento buono contro il modello in volo. Il ragazzo lo teme, ne è sopraffatto, se lo sogna la notte sempre pronto ad apparire in ogni momento e in ogni luogo sotto le più svariate ed innocenti forme: dalla palazzina all'hangar, dal palo al fiume, dall'albero alla schiena di un disgraziato spettatore.

Di riflesso, perciò, il modellista aspira a pianure sterminate senza corsi d'acqua, senza solchi, dove l'unica vegetazione sia la tenue erbetta dei prati che quelli d'animo gentile amano tappezzare di mugnetti, di primule e di violette.

Ma purtroppo, per anni, tutto ciò è rimasto un sogno, un bel sogno irraggiungibile punteggiato dalla dura realtà dei modelli scassati.

Per questo quando il torpedone «scodellò» i concorrenti della «Nazionale» sul piazzale prospiciente la rimessa dell'aeroporto della Marigliana, molti di essi si stropicciarono gli occhi e domandarono increduli se quella grazia di Dio fosse veramente tutta per loro.

Sembrava quasi impossibile, e si dettero alla ricerca di ostacoli nascosti e insidiosi: il fiume, i fili dell'alta tensione, il traffico aereo e magari il carabiniere di servizio troppo zelante; ma invece di tutto questo, soltanto una piccola rimessa timida e vergognosa vicino all'ingresso a ridosso della strada e facilmente evitabile!

E sciamarono allora a invadere il campo durante l'ora di tempo accordata per le prove in un tripudio di luce, di sole e... di cavallette.

Alle 9 e 30 la voce dell'ottimo maresciallo Sgalippa, per l'occasione, aiutante di battaglia della Giuria, richiama all'ordine per l'inizio delle gare che vengono aperte dai modelli ad elastico a titolo collettivo.

I modelli sono quasi tutti in gamba e dimostrano un netto passo avanti rispetto alla «Nazionale» dello scorso anno; la formula americana impera ormai sovrana con le sue grandi eliche e le grandi matasse; molte eliche ripiegabili, molte monopale, una buona percentuale di apparecchi formula Wakefield. La gara si svolge serrata, ma ben presto dopo il primo lancio il comando viene preso da Pelegi di Genova con un modello del vecchio stile italiano, che ha così dimostrato di esser duro a morire. Subito dopo, però, il primo posto viene sofferto per pochi se-

Un modello veleggiatore della scuola partenopea



larghezza delle pale delle eliche per poter dare un maggior numero di giri senza perdere in quota, ed ottenendo anzi una salita più regolare e tranquilla.

Nel pomeriggio il campo si è diviso in due: da un lato i modelli ad elastico a titolo privato, dall'altro i veleggiatori a titolo collettivo.

Per l'occasione il campo della Marigliana ha sfoderato un'altra delle sue ottime qualità, dimostrando di essere un nido inesauribile di termiche, che specialmente nel secondo giorno di gare dovevano dare delle prove eccezionali.

Radi di Foligno e Rodorigo di Roma hanno potuto totalizzare due voli di quasi cinque minuti.

Nella categoria ad elastico Dini di Pisa riusciva ad assicurarsi il primo posto con un volo di oltre tre minuti, nonostante il vento che ostacolava fortemente sia il decollo che la salita costringendo i modelli a indecifrabili acrobazie.

Alcune cose da notare in questa prima giornata: una certa tendenza ad usare profili relativamente sottili nei veleggiatori e ad ingrandire le dimensioni. Tutti i migliori veleggiatori, infatti, erano molto

vicini o sorpassavano i tre metri. Larga diffusione ha incontrato anche il sistema di attacco alare a baionette orizzontali distaccabili ad urto.

Abbiamo, però, anche notato alcuni difetti; e cioè che molti aeromodelisti non sanno centrare i propri modelli, perché sfornano troppo la planata durante il lancio per ottenerla lunga e questo rende critico il centraggio, sicché una volta in volo il modello è facile alla caduta.

Molti, poi, non sanno trainare al cavo i veleggiatori, poiché quando questi scendono a virare, essi accelerano la corsa invece di rallentarla.

Sarebbe bene inoltre che molti curassero di più gli attacchi dei timoni che troppo spesso si spostano in volo, provocando irreparabili scassature.

La mattina della domenica si sono svolti i lanci in pendio per i veleggiatori, che sono stati interessantissimi dato che per la prima volta erano eseguiti in Italia.

Purtroppo la località scelta non rispondeva allo scopo e i voli, invece che in ascendenza dinamica, si sono svolti in termica nella pianura sottostante. Parecchi modelli hanno dimostrato in questa occasione la loro instabilità di rotta ed in special modo quelli piccoli che si trovano così ad avere un altro punto di svantaggio: sarebbe bene che i nostri ragazzi si decidessero a prendere in seria considerazione il centro di spinta laterale e la stabilità longitudinale, fonti quasi uniche dei guai della mattinata.

Voli degni di nota, due: uno di Burone di Genova ed uno di Frati di Milano.

Nel pomeriggio di nuovo lanci in pianura a titolo privato; le termiche questa volta dovevano sconvolgere tutte le previsioni e le classifiche, succhiando letteralmente il veleggiatore di Aroldi di Reggio Emilia che veniva assunto in cielo e perduto di vista senza speranza dopo oltre 16 minuti, «soffiando» il primo posto a Frati, virtuale trionfatore della giornata. Due righe le merita anche Rodorigo perseguitato questa volta dalla sfortuna, che è riuscito a lanciare il pomeriggio dopo avere spezzato l'ala in tre punti durante i lanci della mattinata.

Anche questo concorso si è chiuso, e possiamo esserne soddisfatti, almeno dal punto di vista degli aeromodelisti che non hanno certo segnato il passo; non ci rimane che sperare in un regolamento migliore l'anno prossimo; ma di questo forse, ci occuperemo ancora.

U. T. I.

Un gruppo di concorrenti. Si notino, a sinistra, i modelli di Pelegi e del vincitore Cingolani



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

La mia squadriglia si trasferiva. Sul campo d'Istrana restava l'altra squadriglia del Gruppo, alla quale avrei dovuto essere assegnato. Per ora dovevo seguire i miei alla nuova sede.

Fu un periodo di balzi continui da un campo all'altro, senza requie. Si diceva che questo era per deviare le offese del nemico, per confondere le notizie date dalle sue spie, presenti dappertutto, invisibili, sempre in ascolto...

Il piccolo bagaglio era presto fatto e spedito su autocarri: l'apparecchio fidatissimo se lo portava in volo il pilota, emigrando irrequieto da una zona all'altra, sempre con un settore di fronte nuovo da conoscere e sorvegliare. Gli amici si salutavano con quel saluto di chi sa bene quanto sia probabile non rivedersi mai più, il saluto troppo disinvolto, gli occhi negli occhi, sereni a forza.

— Ciao: in bocca al lupo! E veniteci a trovare qualche volta, atterrate: abbiamo una buona mensa e un'ottima padrona di casa.

Gli amici di quando in quando tornavano. Spesso era un atterraggio forzato che obbligava a fermarsi per raggiungere il proprio campo in automobile, avendo avuto il motore colpito da una granata o la struttura dell'apparecchio compromessa dalla mitraglia. E talvolta sapevamo in questi incontri la notizia: il tale è caduto!

Fui mandato a Nove di Bassano a raggiungere la mia nuova squadriglia, la «78», che da Fossalunga era stata sbalzata là e che ora poco sarebbe tornata ancora verso Treviso, a San Luca.

Lasciai i compagni della «76» senza molto rimpianto, un po' per la brevità della nostra comunanza di vita, un po' per la facilità che avremmo avuto di rivederci. D'altra parte tornavo fra vecchi amici.

La nostra «78» ti porterà fortuna — mi disse il comandante Riva, a cui debbo riconoscenza per l'affabilità e la signorilità con cui sempre mi trattò. Gli altri, coi quali avrei visto la fine della guerra restando sempre con loro, furono i miei migliori compagni del periodo in cui fui cacciatore: Mecozzi e Brenta specialmente, coi quali mi affiliai presto in un terzetto volante che ognuno di noi ora ricorda sempre. Conoscevo anche i piloti sottufficiali e i motoristi, tutta la famiglia alla quale poi mi sarei tanto affezionato.

A Nove avvennero ancora sul capo tutte le notti di luna i bombardieri nemici. Avemmo danni e vittime, si continuò a volare e a cercare invano un'altra crociata.

Mi accadeva spesso, avvistando un velivolo nemico, di sentire in me, anzi di esprimere con moti irrequieti, una specie di supplica rivolta a quell'avversario perché non mi scappasse.

Un tormento simile prende i cani da caccia quando, non potendo scovare una preda che sentono o hanno vista nascosta, vicina, guaiscono e implorano come per convincerla a sacrificarsi alla loro brama crudele.

Trovandomi, ora, più vicino al Grappa, erano frequentissime le mie sfalcate sulle baracche di mio fratello; così mi consolavo dopo qualche smacco. Frequenti anche le visite da lui, con la solita accoglienza sua e degli ufficiali che eran con lui.

Licenza! Strano seguito di giorni quieti. Dopo l'abbraccio convulso, dopo quel guardarsi negli occhi che diceva: «Guardiamoci, finalmente!» venivano i racconti degli uni agli altri, i racconti delle lunghe ansie, degli eterni silenzi della posta, e, mescolati, i racconti dei piccoli fatti, delle minuzie, dolcissime, soprattutto, queste sfumature. Poi l'anima s'intorpidiva in una specie di attesa: l'attesa del giorno di ripartire? l'attesa della fine della guerra?

Alle domande sui miei rischi non potevo tacere, ma sapevo raccontare in modo che io stesso mi stupivo di aver passato momenti così brutti se ora mi sembravano solo giochi un po' rischiosi, ravrivati da sensazioni corboranti!

— Le cannonate? Tale e quale come quando si è sotto una gran burrasca, che si sentono i fulmini vicini l'uno dopo l'altro: se il fulmine s'è sentito è segno che non ci ha ammazzati...

— Le mitragliatrici su a quattromila metri? Sarebbe lo stesso anche a dieci metri, anzi peggio, che non ci sarebbe tempo di rimediare se c'è qualche guaio rimediabile. E poi è così difficile la mira! Non vedete quante volte ho dovuto tirare a questi germani (babbo, cacciatore, capiva meglio il termine), per vederne cascare uno? Paddelle su paddelle! E gli Austriaci fanno molte più paddelle di noi!

Due aspetti ricordo, delle mie rare licenze: uno, quello della campagna.

Ascoltavo il silenzio raccolto dei poggi, della villa, dove mi abbandonavo, assopito in un riposo completo nella serenità della famiglia ritrovata, gustando da epicureo le chiottonerie casalinghe o il sole sulla terrazza. Schivavo di andare a trovare i pochi conoscenti per non dover raccontare cose che non potevano esser comprese, o per

non vedere il padre di un mio amico caduto in trincea o in trincea sofferente, mentre io ero là salvo... e anche per non vedere tanti e tanti imboscati, di fronte ai quali ero in imbarazzo per... il loro imbarazzo, anche se questo mancava.

L'altro aspetto era quello della città, che ritrovavo tale e quale, spensierata, assente dal dramma, animata di automobili, di eleganze: musica, teatri, svaghi... E se passava un fante, meravigliosa visione del sacrificio umano, allora perché era goffo e sporco e barbuto non tutti gli facevano posto rispettosamente, non tutti sentivano salire alle labbra una frase: «Perdona se non sono lassù con te!». Non abbassava lo sguardo chi si sentisse indegno di guardarlo. E ce n'erano di indegni!

Fra le iniziative di mio padre per l'azienda c'era stata quella di farsi assegnare per i lavori una ventina di prigionieri austriaci. Avevo voluto subito vederli.

Sebbene fossi vestito in borghese, capirono, avendo saputo chi ero: un aviatore che dava un po' di filo da torcere ai loro e che forse essi stessi avevano visto su nei duelli aerei o che forse aveva falcato sulla loro testa quando furono mitragliati dai nostri stormi terrorizzanti il giorno della cattura. Mi guardavano con un po' di curiosità, sospendendo il lavoro; qualcuno salutava militarmente, qualcuno sorrideva pensoso. Io ero un poco impacciato davanti a questi uomini che, visti in faccia, erano così uguali a noi, che raccontavano delle loro famiglie, dei loro bambini, della loro terra... e che lavoravano per il loro nemico!

Non ne interrogai, non parlai con alcuno. Che avrei potuto dire?

«Scusate: non è colpa mia?». Oppure: «Vi sta bene?». Feci dire dal fattore che auguravo a tutti di tornar presto alle loro case, ma che glielo dicesse quando me n'ero andato.

Ero in ogni modo contento, che non soffrivano né fame né freddo né disagi. Mia madre aveva fatto a tutti la fotografia ed essi l'avevano mandata ai loro cari; ed altre attenzioni non mancarono loro finché restarono lassù.

C'erano i cicturni e i bontemponi, gli anziani e i giovani.

Ripartivo dalle licenze atteggiandomi ad una serena disinvoltura, almeno così mi sembrava. Lo sforzo, del resto, non era grande perché in fondo ero il primo a sentirmi invulnerabile: e al momento dell'addio non pensavo alle granate o alla traccia mortifera delle raffiche incendiarie.

...

...

...

(Continua).

diarie, ma mi vedevo volteggiante col mio «Hanriot» sopra un velivolo vinto.

Ma quando mia madre mi abbracciava, gli occhi suoi dicevano: «Promettimi di non morire!», e i miei occhi le rispondevano: «Promettimi di non piangere!».

— Addio, addio a presto, per gli esami forse, a giugno. — Fa' il tuo dovere. — Insisteva mio padre — ma senza andar poi a cercarti i rischi a cui non sei obbligato...

Non sapevano che il dovere di aviatore è questo: «Rischiare sempre, anche senza averne l'obbligo».

Trovai la «78» stabilita a San Luca, insieme con la «79», bellissimo Gruppo, conosciuto per la fedeltà nelle scorte, per la maestria dei piloti, alcuni già assi, cioè abbattonitori di cinque o più aeroplani.

In paese noi della squadriglia abbiamo una villetta per la mensa e l'alloggio, e là ci troviamo all'ora dei pasti — salvo chi è in turno di volo — e la sera ci raccogliamo a giocare e a conversare prima d'andarcene nelle nostre camerucce.

Mecozzi ora può respirare, senza l'assillo di Michetti, che è rimasto alla «76». S'è portato qua i suoi libri e c'è poco tempo da star con lui perché ha sempre qualcosa da fare: Brenta almeno è accessibile; sento che canterella Schumann: un altro appassionato di musica. Ma quando noi sentiremo la musica?

— La musica per ora ce la suonano quelli là, a cannonate.

Brenta ce l'ha con un certo covo di mitragliatrici che è riuscito a scoprire, subito al di là del Piave e che ogni volta che passiamo da quelle parti, se non siamo oltre i mille metri, ci salutano con pallottole su pallottole. Un giorno, prima di tornare a casa da un volo, si prende il gusto di abbassarsi a mitragliare quel vespaio e si infuria tanto che non viene via fino a quando ha un colpo disponibile. Ma atterra con tutto l'apparecchio crivellato che pare un colabrodo. E le sue pallottole forse non hanno fatto altro che intaccare parapetti in cemento!

— Non ci torno più! — brontola, ancora arrabbiato, come se i nemici avessero fatto un torto ad una sua cortesia.

Catone, Leone (Leone perché con quel suo carattere ruggiva spesso) e Ciuffini: tutti e tre sempre più amici. E insieme in volo: quando si poteva, però, cioè nei voli volontari, perché ognuno di noi comandava una «sezione», e per lo più andava per il cielo coi suoi per compiti diversi.

Quando l'occasione capitava, se Catone non era andato già per conto suo ad arrampicarsi fino alle stelle per acciuffare qualche... fesso e se non c'era probabilità che arrivasse qualche ordine, ci presentavamo a Riva:

— Comandante, permetti che ce ne andiamo a fare un giro? —

Riva, tutto contento di vedere l'amicizia fra i suoi ufficiali, amico egli stesso di tutti, qualche volta si univa a noi; altrimenti ci dava il suo «in bocca al lupo» e noi, come bracci sguinzagliati, andavamo a scorrazzare qua e là per il fronte, scendendo a spiare su di una zona sospetta, risalendo se qualche colpo antiaereo da un'altra parte ci faceva sperare d'aver trovato il fatto nostro...

— Il comando della pattuglia chi lo teneva? —

Tutti e tre e nessuno. Pattuglia snodata: fiamma di argento, fiamma azzurra, fiamma verde.

Se uno di noi a un certo punto aveva un'idea che gli sembrava buona, o aveva visto qualche cosa di sospetto s'avvicinava a quello che in quel momento era in testa al triangolo, faceva un gesto: l'altro capiva, lasciava il posto e si metteva a seguire il nuovo capo.

Purtroppo in queste nostre scorrerie non ci capitò mai di attaccare neppure un avversario, ma soltanto di vederne qualcuno lontano che rientrava nelle sue linee, ormai irraggiungibile.

(Continua).

MARIO FUCINI

... avvistando un velivolo nemico...





UN FRA

ROMANZO UMRISTICO

TESORO LE NUBI

(Continuazione dal numero precedente)

— Al pezzo di seta gommata dovete pensarci voi. Ricordatevi che dev'essere piccolino, verniciato ad alluminio su un lato e piuttosto sciupato dalle intemperie.

— Va bene così? — domandò il ministro dell'interno, sopraggiungendo con un foglio scritto a macchina.

Sebasti lesse attentamente il contratto.

— Sì, va bene. Aggiungete una cosa, vi prego: che il giorno in cui sarete sazi di guadagno e vorrete sbarazzarvi dei cercatori del tesoro, ricorrerete a me che sarò lieto di servirvi mediante il pagamento anticipato di un milione di dollari.

— Ah, oh! — ridacchiò il presidente — Siete un bel tipo, voi! Come potete pensare che della gente si sazi d'incassar quattrini? Tuttavia, se proprio ci tenete, mettiamola pure.

La clausola fu aggiunta, e il contratto firmato da tutti. — Bene, eccellenza, — disse Sebastì al presidente, intascando la sua copia dell'impegno, — io parto subito e vi terrò al corrente della mia attività. Voi, intanto, fate preparare alloggi, materiale da campeggio, viveri, insomma tutto quello che occorre per ospitare un paio di milioni di persone almeno. Al resto penso io.

— Sta bene, — rispose il presidente, stringendogli cordialmente la mano —. Arrivederci e tanto piacere d'avervi conosciuto. Potete crederlo.

— Vassicuro che il piacere è reciproco. A proposito, vi dispiacerebbe di farmi restituire il binocolo che mi hanno preso in anticamera?

CAPITOLO IX

Si rivede Don Osmundo

E' passata una settimana dalla seduta del consiglio dei ministri di Marenia.

Davanti all'ingresso monumentale del Grand Hotel Megatherium, al lido di Nizza, un uomo passeggiava solennemente su e giù facendo oscillare i pendagli, i puntali, i ciondoli e le cordelline che adornano la sua sfarzossima e variopinta livrea di guardaportone. I maestosi baffoni e il colorito olivastro faranno subito riconoscere in questo personaggio, ai fortunati lettori del romanzo «Hanno rubato gli smeraldi», l'illustre e sventurato don Osmundo Malagias y Tunancia ex-capo di tutte le forze armate dell'americana repubblica di Huasteca.

Come si ricorderà, in seguito a una rivoluzione fallita, il poveretto era stato esiliato e già da qualche anno si guadagnava la vita come decorativo portiere del Grand Hotel Megatherium.

In verità, don Osmundo, fino a quel giorno non si era lagnato troppo della propria sorte. Gli mancavano, sì, le ebbrezze del potere, ma in compenso mangiava bene, beveva meglio, dormiva ottimamente e, a furia di mance, raggranellava in un mese più di quanto gli passasse un tempo in un anno il parsimoniosissimo don Pepito Aydemis, malinconico ministro delle smunte finanze di Huasteca.

Ma da qualche giorno l'eccellentissimo don Osmundo era irrimediabilmente appariva nervoso, distratto, come sotto l'influenza di assillanti preoccupazioni. Segno infallibile del suo stato d'animo, i suoi baffoni, sempre accuratamente incrociati e volti rigidamente all'insù, ciondolavano agitandosi al più lieve soffio di brezza.

E qual'era la causa dei gravi pensieri di don Osmundo? Ancora una volta gli smeraldi di Huasteca, quelle gemme che erano state la causa del suo esilio.

Da più di una settimana essi navigavano fra le nubi, a disposizione di chiunque se la sentisse di andarli a cercare.

L'ex-generale, che aveva letto, fremendo, la notizia del lancio del pallone dall'isola di Karpos, aveva addirittura fatto un balzo quando i giornali avevano narrato l'avventura di Libby Leech e di suo marito.

— Razza d'idioti! Imbecilli maledetti! — borbottava quella mattina, rosecchiandosi il baffo sinistro —. Avere il tesoro a portata di mano e non saperlo acciuffare. Roba che io...

Poi, riflettendo che se gli aviatori lo avessero pescato sarebbe andata male per lui, il buon uomo si calmò. Dopotutto, finché gli smeraldi andavano alla deriva, non erano di nessuno, e questo voleva dire che potevano ancora diventare suoi un giorno.

Era un po' come il possedere un biglietto di lotteria. Finché l'estrazione non è avvenuta la speranza c'è: dopo, buonanotte al secchio.

— Ohè, Pardisson, dove andate con quella furia? —

gridò un signore tutto vestito di flanella bianca, che sedeva a uno dei tavoli del caffè dell'albergo allineati sui marciapiedi, a un giovanotto che lo rasentò quasi correndo.

— Ciao, marchese! — salutò questi, fermandosi —. Volo a casa a buttar giù un articolo urgentissimo pel mio giornale.

— Tanta fretta? Sedete un momento con me. Vi offrirò un ricco Martini con uno spruzzo di Vodka degli Urali.

— Impossibile, mio caro, gli smeraldi non possono aspettare.

— Che smeraldi?

— Come, che smeraldi? In che mondo vivete voi? Gli smeraldi di Argipoulos, toh!

— Ah, sì: e con questo?

— Non lo sapete ancora? Son ricaduti! Fra poco usciranno le edizioni straordinarie dei giornali.

Il marchese si raddrizzò di colpo sulle poltrona di vimini.

— Hanno ritrovato il tesoro? — domandò ansiosamente.

— Ritrovato, fino ad ora, non sembra. L'agenzia di informazioni ha telegrafato che ieri sera il pallone è stato visto mentre volava basso sulle montagne di Marenia...

— E che roba è Marenia? Una bibita?

— Non mi fate perdere tempo. E' uno Stato balcanico. Stamani, poi, hanno trovato un pezzo d'involucro, parte, o qualcosa di simile, in un bosco... Insomma, la solatemi andare... — e Pardisson guizzò via.

— Ehi, ma un momento... Non m'avete detto ancora... — gli gridò dietro il marchese, rincorrendolo.

— V'ho detto tutto quello che so — rispose l'altro, e svoltò il cantone.

L'uomo dall'abito di flanella bianca rimase per un po' immobile a guardare l'angolo dietro cui era scomparso il giornalista.

Ne approfittò Osmundo per mandar giù, inosservato, d'un colpo la bibita alcoolica che stava sul tavolino di quegli. Ne aveva proprio bisogno. Aveva udito tutto il dialogo e si era sentito percorrere da brividi caldi e freddi, alternativamente. Gli smeraldi erano ritornati sulla terra! Da un momento all'altro qualche fortissimo mortale poteva mettervi la mano su e dire: «Son miei!». Forse questo era già accaduto e lui,

Osmundo, che se ne considerava, chissà poi perché, il legittimo proprietario, rimaneva inoperoso lì a Nizza, ad aprir porte e a fare inchini ai viaggiatori.

— Bisogna che parta subito per Marenia! — pensò — subito. Bisogna che approfitti del vantaggio di saper la notizia prima di tanti altri. Soldi ne ho abbastanza. Ma, accidenti, Marenia è lontana... Chissà quanto ci mette il treno. Quello che ci vorrebbe è...

— L'aeroplano! — esclamò una voce accanto a lui —. Ecco quel che ci vuole: l'aeroplano!

Era il giovane in flanella bianca il quale, evidentemente, aveva fatto per conto suo una serie di riflessioni simili a quelle di Osmundo ed era arrivato nello stesso momento all'identica conclusione.

— Ehi, portiere! — gridò —. Telefonate immediatamente all'aeroporto municipale e chiedete del pilota Carlitos Sanchez, Ditegli...

— Carlitos Sanchez? — ripeté sobbalzando Osmundo.

— Sì, perché? Lo conoscete?

— Io? No, signore! — replicò premurosamente Tunancia —. Mai più! Al contrario! E perché lo dovete conoscere? Sarebbe bella!

— Calma! Calma! Ho capito. Che diamine! Dunque, chiamate Carlitos Sanchez e ditele da parte mia, ossia del marchese Duballon, di preparare immediatamente l'apparecchio per un lungo volo. Sarò al campo fra una ora; il tempo di regolare alcune faccende.

— Sì, signor marchese! Vado sull'istante!

Osmundo fece un cenno imperioso a un giovane valletto che prese il suo posto al portone, ed entrò di corsa nell'albergo, precipitandosi in una delle cabine telefoniche.

Cinque minuti dopo ne usciva tutto congestionato e si avventurava su per le scale divorando i gradini a quattro a quattro. Giunto che fu all'ultimo piano, pacanazzo in volto e sbuffante per la corsa, spinse un uscio e si trovò nella sua camera. Rinchiuse a chiave e sulla chiave appese un asciugamano perché nessuno spiasse nell'interno.

Agguantò una valigetta che teneva sull'armadio e vi pigiò dentro in furia qualche oggetto necessario. Poi, facendo leva con un coltellino, sollevò un mattone sotto il letto, e da una cavità trasse un sacchetto di cuoio. Rimise il mattone a posto e sciolse il sacchetto vuotandone il contenuto sul tavolino. Era denaro, in biglietti e monete d'oro. Tutti i suoi risparmi. Lo contò.

— Ventun mila franchi e rotti! — mormorò —. Basteranno!

Si spogliò rapidamente della livrea, indossò un abito borghese di taglio sportivo, intascò il sacchetto coi denari, prese la valigetta e dette un'ultima occhiata intorno a sé.

— Ah! — esclamò. Da sopra il cassettone, prese una sua fotografia in alta uniforme da generale huasteco, la cacciò nella valigetta, uscì, chiuse a chiave, si buttò a precipizio giù per le scale e corse al banco del direttore. Questi lo accolse con cipiglio truce, ma Osmundo non gli lasciò il tempo di parlare.

— Signor direttore! — esclamò —. Una notizia gravissima ricevuta poco fa mi costringe a fare immediatamente ritorno in patria. Questa è la chiave della mia stanza. Se entro un mese non sarò tornato, disponete come meglio credete di quello che c'è dentro. Buon giorno!

(Continua)

ENZO JEMMA



Appariva nervoso, distratto...

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA GUERRENA CAMERATISMO EROICO

Si erano incontrati e conosciuti per puro caso in una affollatissima via di Nuova York. L'uno camminava assorto nelle sue idee, l'altro leggeva un giornale e... per poco non si mandavano a terra. Ma da quell'incontro era sbocciata la più generosa e sincera amicizia tra i due giovani italiani quasi isolati in quella terra straniera e lontana.

Manfredo Mauri e Bruno Lambertini avevano trovato l'uno nell'altro il vero amico, nonostante la grande diversità di carattere: quanto il primo era tranquillo e posato, l'altro era ardente, impulsivo, volitivo, creando vicino al compagno un vero contrasto. Un giorno Manfredo disse con aria misteriosa all'amico che doveva rivelargli un segreto.

— Anch'io — rispose l'altro sorpreso — Comincia tu.

Cogli occhi sfavillanti di orgoglio e di gioia, Manfredo disse:

— Presto comincerò a frequentare un corso di pilotaggio.

Ma invece della più grande meraviglia — come si attendeva — vide dipingersi sul volto di Bruno la sua medesima gioia.

Ma questo era anche il mio segreto! Festeggiato il lieto avvenimento con un allegro brindisi, i due giovani si erano separati. Poco tempo dopo Mauri e Lambertini cominciarono a frequentare veramente il corso

che doveva aprire loro una brillante ed arduissima carriera.

In verità l'istruttore dovette dichiarare di riconoscere la diversità di carattere tra i due giovani amici: Manfredo era il modello dell'allievo perfetto: calmo, tranquillo, seguiva con meticolosità e con cura i suoi consigli, mentre Bruno, irregolare ed impaziente, tentava di prevenire le lezioni e di precipitare le cose. Ma l'assidua fatica dell'uno e dell'altro ebbe il premio ambito: i due italiani divennero bravissimi piloti. Anzi, coll'andare del tempo, il comandante dell'aeroporto, pur nella sua sempre sobria parola, dovette riconoscerli come i migliori. Ammirabile era nell'uno la calma ed il sangue freddo, nell'altro l'ardimento e l'audacia. Ma purtroppo fu allora che tra Bruno e Manfredo corse e si sviluppò una fredda barriera d'invidia e quasi di rancore. Una lotta tenace si accese tra i due piloti, per conquistare il primo posto, per essere il

Forse ambedue speravano così di onorare primo assoluto tra tutti i camerati.

Intanto le relazioni erano tese, gli incontri si facevano più rari, i saluti freddi; allo stesso comandante piaceva di vedere i due giovani, già tanto amici, divisi da così irriducibile antagonismo.

Però l'uno e l'altro soffrivano la mancanza di una vera e sincera amicizia e nel segreto del loro cuore rimpiangevano i tempi in cui erano due bellissimi camerati. Forse Manfredo avrebbe chiesto all'altro di fare la pace, ma quasi non osava fermare colui che un giorno gli era stato, più che amico, fratello. Chi impediva a Bruno di fare la stessa cosa era il suo innato orgoglio che vinceva ogni desiderio. Ma non era possibile che i due italiani fossero nemici proprio in terra tanto lontana dall' Patria, mentre il bellissimo motto della cara Italia era «Viribus unitis».

Era una giornata d'aprile, una bella giornata primaverile, e Mauri e Lambertini erano all'aeroporto. Già sul prato era pronto un monoplano, col motore avviato e Manfredo stava salendovi quando il comandante mandò a chiamare Bruno che in disparte assisteva alla partenza del rivale.

Così mentre l'aeroplano s'alzava nel volo, Bruno venne introdotto dinanzi al comandante, un buon americano che parlava discretamente l'italiano, ed ammirava l'Italia.

Venite, venite, Lambertini — disse — volevo mostrarvi questi modelli di nuovi apparecchi che presto saranno brevettati. Vedete pure. Vedete — riprese, svolgendo un rotolo di carte — io voglio così dimostrarvi la mia grande amicizia verso l'Italia e la mia stima in voi.

— Grazie, comandante — rispose Bruno, cogli occhi scintillanti — cercherò di dimostrarne degno.

Così era trascorso un quarto d'ora. L'aviatore italiano ed il suo capo, chini sulle carte e sui modelli, osservavano e studiavano i modelli cercando di individuarne possibile imperfezioni.

Ed ecco, ad un tratto, un bussare affrettato, un «permesso» ed un aviare precipitarsi dentro, piantandosi sull'attenti.

Comandante, Mauri radiotelegrafista che il carrello del suo apparecchio s'è sganciato da una parte e che non può più atterrare.

Come se una fiamma improvvisa avesse tolta la barriera che s'era frapposta tra i due giovani, Bruno si era alzato, pallido ma deciso, cogli occhi scuri e profondi resi cupi da un grande, agitato dolore.

— Manfredo non indossava il paracadute — egli gridò —. Voglio tentare di salvarlo. Così dicendo, si precipitò fuori, dirigendosi di corsa verso i capannoni, ed allacciandosi in fretta la tuta. Riuscitosi dal primo sgomento, il comandante lo seguì, scuotendo il capo.

Bruno era già saltato su di un apparecchio e stava calandosi sugli occhi gli occhiali dal casco. L'aeroplano si staccò rapidamente, alzò veloce.

Bruno guardava diritto, innanzi a sé, dando tutto motore. L'altro aeroplano non doveva essere molto lontano. I nervi che mai lo avevano tradito erano tesi, le tempie gli martellavano, sotto il peso d'una ridda di pensieri: ricordava l'incontro fortuito con Mauri, l'amicizia profonda che li aveva avvinchi per tanto tempo, la stupida gelosia sorta a dividerli, aguzzò gli occhi, il cuore gli diede un tuffo, aveva scorto «Nuvola» l'apparecchio di Mauri. In breve gli fu a fianco. Effettivamente il carrello era sganciato da una parte e con il suo dondolio costringeva il pilota a manovre difficili quanto mai pericolose. Manfredo serrava tra le mani la «cloche», gli occhi sereni ma ormai rassegnati all'inevitabile, quando scorse l'altro apparecchio al suo fianco. Alzò il capo, riconoscendo Bruno. Scosse lievemente la testa ed una vampa di rossore gli salì alle guance: avrebbe quasi preferito morire, solo, lassù, vicino al cielo purissimo, piuttosto che un testimone beffardo assistesse alla sua agonia. Ma dall'altro apparecchio partì un gesto. Una mano si disegnò amichevole, indicatrice, invitante e indicò la manovra che ancora appariva possibile: aggrapparsi all'apparecchio soccorritore. Il giovane rimase un istante col fiato sospeso, mentre due lagrime di commozione gli rigavano il volto: poi, in uno slancio pieno di speranza, balzò i piedi, pronto a cogliere il momento propizio, serrando con la mano e in uno sforzo disperato la «cloche».

Bruno gli si portò dietro, calando in picchiata e quasi arrestando con manovra abilissima il suo apparecchio sopra l'altro. Manfredo tentò l'ultima carta. Annaspò le mani nell'aria, sentì un corpo solido, vi si aggrappò con tutta la forza della disperazione, strappato dall'arcangelo mentre sotto di lui l'apparecchio precipitava. Si tenne saldo al carrello cui s'era afferrato e con uno sforzo erculeo vi si sollevò, facendo appello ai diuturni allenamenti fisici cui la scuola sottoponeva i suoi piloti.

La posizione era pericolosa, l'atterraggio richiedeva certo una perizia non comune, ma Bruno sentiva nel cuore la grandissima gioia del miracoloso salvataggio. E pianò con cautela, e sfiorando appena con le ruote il terreno fino a smaltire dolce dolce la velocità, fino a condurre in salvo l'amico.

L'accoglienza fu trionfale, ma Bruno dovette fermarsi più giorni a letto per rimettersi dalla scossa nervosa. Ogni giorno però Manfredo dedicava al camerata l'indimenticabile tutte le ore libere. E in questa dolce comunione di spirito partivano verso l'Italia i pensieri commossi dei due giovani e se i loro sguardi erano velati d'una sottile malinconia, nei cuori temprati ormai alla scuola d'ogni ardimento e d'ogni coraggio si rinnovava sempre più profonda quell'amicizia che ormai nulla più al mondo avrebbe potuto scioglierla.

ANITA MACCHIAVELLO



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Seguito)

BISENSI

Il BISENSO per la sua tecnica si avvicina molto all'enigma e all'indovinello. Esso si basa sulla possibilità di trovare parole che abbiano più significati, radicalmente diversi. Gli esempi sono numerosissimi: Brillante (pietra preziosa e attore); Mandarino (alto dignitario cinese e frutto); Rispetto (riverenza e poesia); Capo (dirigente e testa); Ordinanza (ordine e soldato), ecc. ecc.

Bisenso è la denominazione che si dà ai giochi che comprendono due sole combinazioni; ma vi sono vocaboli che hanno più di due significati; in tal caso il gioco prende il nome di POLISENSO. Es.: Ara (altare, costellazione, mistiva ucraina, uccello papavero americano); Regolo (eroe romano, sorta di uccelletto, quadrato per rigare la carta).

Lo svolgimento dei bisensi e dei polisensi è per lo più ad enigmi; il gioco viene cioè diviso in più parti, ciascuna delle quali illustra la combinazione in uno dei suoi significati. Talvolta si trovano esempi di svolgimenti bizzarri, come il seguente che riportiamo: Il gioco è intitolato: Un direttore di orchestra e si risolve con il verso (nel significato di parte di poesia e direzione):

I giusti accenti prodiga,
esige l'armonia,
e al dritto poi s'opponne!
Si può saper da quale parte sia
la giusta direzione?

(Continua)

MONOVERBO

S NNN

SCIARADA

L'atavismo in montagna

Ei sulla neve sdrucciola?
Ma pronla la parola
per dire che non xxxoooo,
ma — con gli xxx che oooo.

SCIARADA

A SCARTO DI CONSONANTE

L'atavismo non c'entra

Son tre fratelli e tutti e tre xxxoooo...
e gli xxx loro facevan gli oooooo.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 24 settembre 1939-XVII.

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

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 35

Brando = brandello

Mamma - Re = Maremma

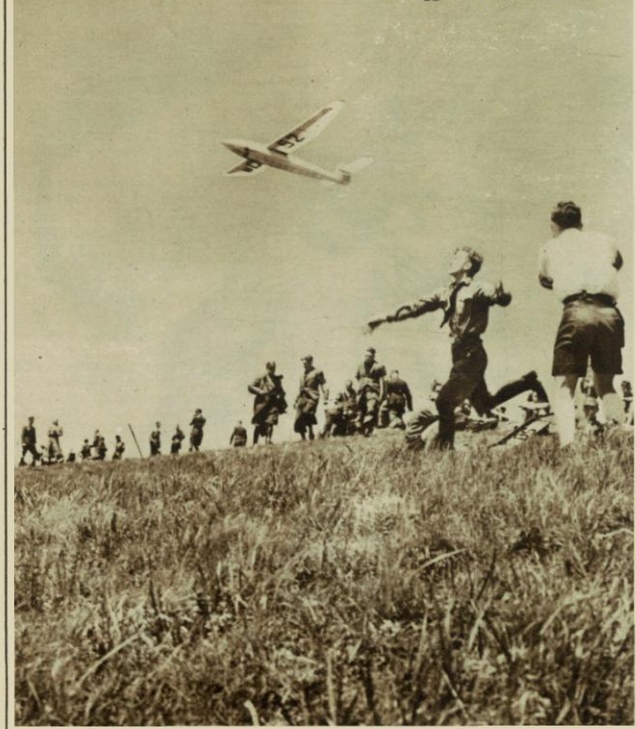
Verso la meta = versò la metà

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 35, è stato estratto a sorte quello di Giorgio Fui, via Michelangelo Buonarroti 12, Firenze.

Al Fui è stato inviato un libro.

IN GERMANIA

Il lancio di un modello
veleggiatore dalla Roehn.



POSTA aerea

Umberto Mancini, Pistoia. — La fotografia che mi hai mandata non è un capolavoro dell'obiettività, ma ti posso quasi promettere che verrà pubblicata, perché è abbastanza chiara e luminosa. Mi dispiace che tu non sia potuto venire a Roma per il Concorso. Come avrai appreso leggendo le relazioni pubblicate su questo stesso numero, si sono avute gare interessanti, e inoltre gli aeromodelisti convenuti hanno avuto occasione di trascorrere due allegre giornate in lieto cameratismo. Auguri per i tuoi esami.

Falchetto Azzurro. — Le tue parole di elogio per me e per tutto il resto della redazione mi hanno fatto arrossire di gioia. Se è vero quanto dici, che *L'Aquilone* è senz'altro il migliore giornale del mondo, ecc., fa propaganda per esso tra i tuoi amici e compagni di scuola: la tua fatica verrà giustamente ricompensata, e inoltre, con la sua maggior diffusione il nostro (vostro!) giornale avrà modo di divenire sempre migliore, e quindi di piacervi sempre più. Il dolore che provi tu quando vedi le edicole affollarsi di giovanetti che si precipitano ad acquistare tanti stupidi giornali americani, io lo provo anch'io. Bisogna sbarrare la strada a tanta stampa veramente nociva e inutile, e questo si può fare solo con la buona propaganda. Fa quindi vedere *L'Aquilone* intorno a te, e cerca di regalarci un po' di abbonati.

Dante Formisani, Roma. — Mi dispiace della tua malattia: spero che ormai ne sia completamente ristabilito. La notizia della tua gioia nel vedere l'ultima pagina de *L'Aquilone* dedicata alle macchine della nostra Aviazione mi fa molto piacere, poiché è nostro intento presentare ai nostri lettori, ogni numero, attraverso le copertine un differente tipo di velivolo, sia da guerra che da turismo. Hanno preceduto il «Ba 65» due altri apparecchi: l'«S 79» e il «CR 42». Se vuoi questi numeri, manda l'importo alla nostra Amministrazione. Per l'indirizzo che ti occorre, ti basta mettere: Ministero Aeronautica, Roma.

Ferruccio Cassola. — La redazione, nel considerare l'immane fatica da te subito per compilare la lettera con precisi caratteri maiuscoli, e questo allo scopo di non offendere la mia vista o quella del mio segretario Crivello, ti ha proclamato all'unanimità eroe pubblico numero uno. Attendo notizie del tuo modello, per la cui riuscita formulo i migliori voti. Grazie degli elogi che dedichi al nostro giornale.

Pierachille Cuntberti, Bologna. — Se i tuoi amici sono davvero tanto entusiasti de *L'Aquilone*, perché non si abbonano? Fai propaganda in questo senso, e fammi presto avere notizie. Per tutto ciò che riguarda l'aeromodelismo indirizza a Giarella. Io non potrei darti che poche risposte, mentre il collega ti soddisferà completamente.

Ignazio, Arsia. — Non a me, dovetti scrivere, ma all'Amministrazione! Ho comun-

que passato a quest'ufficio la tua lettera, perché venga fatta una severissima inchiesta sulla faccenda nella quale ti trovi coinvolto. Io penso tuttavia che si tratti di un errore dell'Ufficio Spedizioni, in seguito al quale il giornale, anziché ad Arsia, ti venga inviato ad Arsie. Resto in attesa di

una tua, nella quale mi comunichi qualcosa relativamente alla diffusione del giornale in Arsia. Ti prego di fare propaganda: molta propaganda. Se ci procuri degli abbonati verrai ricompensato giustamente. Saluti a te e a tuo fratello.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Vicenza. — Sorvolo sul tentativo di corruzione da te messo in opera con una prefazione piena di splendidi attributi dedicati alla mia persona, e mi soffermo, dopo essermi ben assicurato che in tale posto non sia vietata la sosta, davanti alla fotografia che ti riproduce in compagnia del tuo modello Aquila, ultimo nato della tua famiglia aeromodelistica. Tale fotografia, amico mio, è quanto di più obbrobrioso possa venir fuori dalla collaborazione tra un bipede umano e una macchina fotografica. Non starò a dilungarmi in commenti, mio povero Aquila Bianca, per risparmiarti un dolore che ti consumerebbe inesorabilmente, come la fiamma consuma la cera (ammirevole paragone). Collabora pure alla propaganda per «*L'Aquilone*», senza temere di mettere i piedi in un terreno che non ti appartiene: tutti possono fare propaganda al nostro giornale; anzi, lo debbono. Guai a chi non lo fa! Gli apparirà di notte zio Falcone armato di un volume di poesie contemporanee che la vittima sarà costretto a leggergli d'un fiato. Sono proprio dispiaciuto di aver suscitato tanto scompiglio nel nido delle rondini vicentine. Vedi tu, che sei tanto noto alle rondini, agli aquilotti e alle polizie del continente, di acquistare le cose in maniera che io non debba più temere lo sdegno di quella bollente creatura che risponde (quando vuole) al nome di Rondinella Palladiana. Fa sapere a Stella Splendente che non ho né 17 né 35 anni. Cerchi un po' in mezzo a queste due età e potrai riuscire a indovinare. Salutami Mio Mac Aviatore, e tutto il resto della turbolenta tribù vicentina che ti gravita intorno.

Passero Solitario, Pontedera. — Ho pianto calde lacrime, mio desolato Passero Solitario, nell'apprendere la triste sventura che ti ha percosso. Per riparare al mal fatto, ho dato ordine agli schiavi negri che circondano il mio tavolo attendendo umilmente che io comandi loro di gettarsi nelle fiamme che si faccia di tutto per rintracciare il fuggitivo distintivo, e che questo ti venga consegnato, avvolto in preziose bende, nel più breve tempo possibile. Confido nella rapidità del congegno burocratico di cui è dotato il nostro Ufficio Spedizioni, e penso perciò, mentre le mie labbra si piegano in direzione sud-sud-ovest, atteggiandosi a lieto sorriso, che ben presto l'angosciosa attesa avrà termine. La tua lettera, caro Passero, è veramente cara, cara quasi come un litro di benzina, ma («in cauda venenum») le idee da te trascritte al termine di essa possono venir definite, senza tema di incorrere in false valutazioni, la classica pugnalata nella schiena. Ciò non ostante, ammira la mia bontà, non mi rivolgerò alla forza pubblica. Cercherò di dimenticare, dandomi alla gasosa e alle noccioline americane, la ferita da te aperta nel mio cuore.

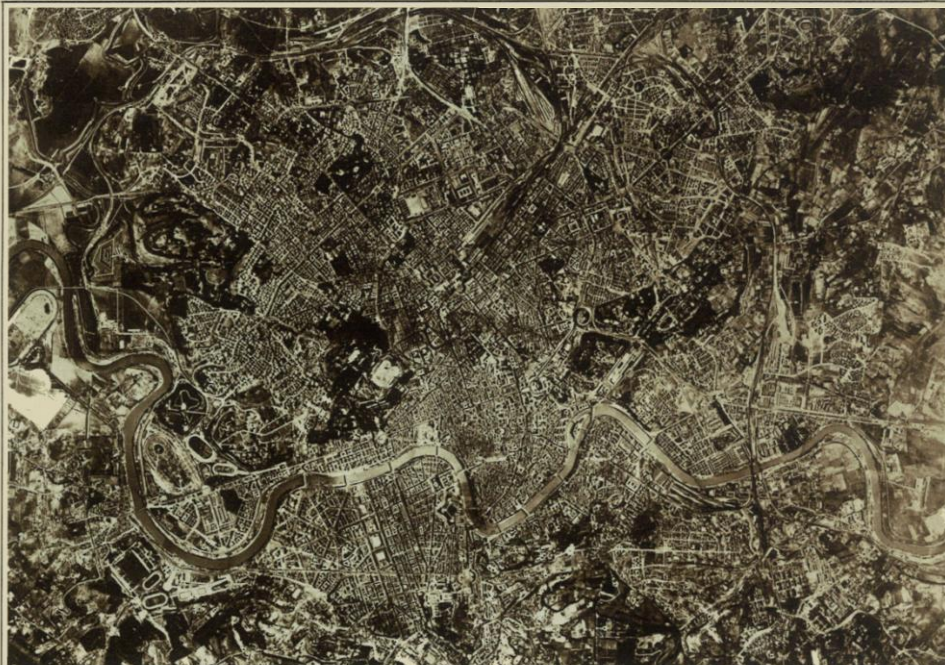
Fausto Bortoloso, Vicenza. — (Ma è proprio scritto che io debba consumare la mia esistenza dietro il vociferare degli aquilotti vicentini?). Ignoro completamente, giovine aquilotto sconosciuto a questa aeromodelistica, oltre che alle principali questure del Regno, quanto così ardentemente desideri apprendere. Non posso quindi far nulla per recare sollievo al tuo cupo dolore, se non raccontarti questa storiella. Mentre era in navigazione sull'immenso mare prodotto dal

Diluvio, Noe riscontrò che ogni sera, dopo il tramonto, echeggiava per l'arca uno strano crepitio. Prima pensò che potesse essere qualche mitragliatrice imbarcata clandestinamente, ma dovette respingere tale supposizione, quando il commissario di bordo lo assicurò che ancora le mitragliatrici non erano state inventate. Compì allora un'accuratissima inchiesta, e finalmente scoprì che il misterioso rumore era causato dai millepiedi, che si levava le scarpe! (Non soltanto l'argomento di questa storiella risale a Noè, ma anche la sua data di nascita).

Luigi Roda, Lugano. — A te, ti deve aver punto una zanzara infetta del morbo motoristico. Notte e giorno, non pensi che a un motorino, anzi, a due motorini, da applicare al tuo modello. E perché, poi, proprio motorini ad aria compressa? Le tue lettere alle ditte italiane hanno avuto esito negativo: se non lo sanno loro, dove si possa trovare un motorino, anzi, due motorini ad aria compressa, che vuoi che sappia io? Mi torco, amico, dallo strazio indicibile che mi percuote nel doverti rispondere che nulla è in mio potere per soddisfare il tuo desiderio, e ti prego, affinché non per molto tempo debba sequitare a torcermi dallo strazio indicibile, di smetterla di pensare a due motorini ad aria compressa. Pensa a qualcosa d'altro: al Polo, alle vacche svizzere, a una bicicletta. Dammi presto notizie del velleggiatore che stai costruendo, e non temere di importunarmi, scrivendomi.

Selene Quaglia, Buenos Ayres. — Ti va lo pseudonimo «Lontana dal nido»? In caso positivo, prenditelo senz'altro: te lo dono, franco di porto e di spese doganali. E ora veniamo alla tua lettera, che mi porta il saluto dell'America Latina. Cospida, che distanza! Credo, cara rondinella, che tu abbia battuto proprio il primato nazionale della distanza per aeroplani di zio Falcone. Ma come hai fatto a finire così lontano? Raccontami com'è andata, in una tua prossima, che spero non si faccia aspettare troppo, e fammi anche sapere se sei abbonata o no. Dunque, tu temi che io al vedere la tua lettera abbia alzato le braccia al cielo e, strabuzzando gli occhi, sia corso per la città gridando frasi incoerenti e rudi imprecazioni dirette a coloro che osano scrivere con una calligrafia come la tua. No, Selene Quaglia, non sono affatto andato in giro per la città. Anzitutto in quel momento pioveva, e mi sarei preso un raffreddore; in secondo luogo, vorrei che tutti gli aeroplani avessero la tua calligrafia! Zio Falcone ed io gusteremmo molto di più il piacere di trovarci a questo mondo, e i nostri occhi non manderebbero, la sera, bagliori roventi. Anche tu ce l'hai con i baffi. Ma perché mai, secondo voi tutti, io dovrei farmi crescere i baffi? I baffi non sono più di moda, e poi sono un nido di polvere, antigenici, brutti, inutili. Abbasso i baffi. Non sono vecchio. Sì, ho un nipotino: un amore. (Ma che te ne importa?). Anche tu mi chiedi una fotografia! Soddiso questo tuo ardente desiderio, pubblicando in questa stessa pagina un mio ritratto in compagnia di zio Falcone.

CRIVELLO



Molti amici de «*L'Aquilone*» ci chiedono insistentemente fotografie di zio Falcone e di Crivello. Crediamo di soddisfare questo loro desiderio, pubblicando questa fotografia in cui si vedono chiaramente i due noti personaggi. Zio Falcone è l'uomo appoggiato al lampione davanti all'orologio della Stazione Termini; Crivello sta alla sua sinistra, con in mano un numero de «*L'Aquilone*».

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666
Modelli volanti, parti staccate, disegni,
motorini a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2



Continuiamo l'illustrazione delle « novità » apparse in questi ultimi tempi:

EUROPA

CITTA' DEL VATICANO

Sono apparsi il 2 giugno i primi francobolli del nuovo Pontefice. Quattro valori sono stati emessi a ricordo dell'incoronazione del nuovo Papa. La vignetta è unica per tutti i valori e riproduce la scena dell'incoronazione. Dent. 14.

SLOVACCHIA

Alla serie provvisoria ha fatto immediatamente seguito un'emissione di tipo nuovo recante l'effigie di Padre Hlinka, fondatore del Partito Nazionale Slovacco, del quale ricorre quest'anno l'anniversario della morte.

I primi due emessi recavano ancora in alto la leggenda « Česko-Slovensko » ma, prima di essere posti in vendita, sono stati anch'essi soprastampati come la serie provvisoria con dicitura trasversale « Slovensky Stat ».

Dent. 12½.



50 h verde

1 - h rosso

Sempre di tipo « Padre Hlinka », ma con leggenda in alto « Slovenska Posta », è stata emessa una serie di 6 valori.

La serie « Giornali » di Cecoslovacchia del 1937, è stata soprastampata con leggenda

1939

Slovensky Stat

La soprastampa è trasversale su tutti i valori.

SVIZZERA



Il 6 maggio, giorno dell'inaugurazione della Esposizione Nazionale — a propaganda della quale era già stata emessa una serie di tre valori, ripetuta con leggenda in italiano, tedesco e francese — sono apparse altre tre serie di 4 valori. Anche queste si distinguono per le differenti leggende nelle tre lingue della Confederazione, ma hanno identici tagli, colori e vignetta unica raffigurante un ramo fiorito che si sovrappone ad una balestra. Fili di seta.

FRANCIA

Il 22 maggio è stato emesso un francobollo che commemora la partecipazione della Francia all'Esposizione dell'Aeronautica a Liegi.

La vignetta riproduce la celebre macchina costruita a Marley, all'epoca del Re Sole, per alimentare le acque di Versailles. Dent. 12½. 2,25 f. oltremare



I lettori de L'AQUILONE riceveranno gratis, a semplice richiesta, un numero di saggio de

LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA

La rivista necessaria al collezionista di francobolli per le notizie d'ambiente, per la estesa cronaca delle novità, per le numerose offerte dei principali commercianti italiani.

Fratelli OLIVA - Via XX Settembre, 139 - GENOVA

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

LEGGETE QUESTO

MENTRE ANCORA CONTINUA L'ENORME SUCCESSO DEL 1° FASCICOLO DELLA COLLANA "L'AVIAZIONE 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

PRENOTANDOVISUBITO RICEVERETE OGNI MESE PER 12 MESI UN FASCICOLO DE L'AVIAZIONE PER TUTTI

eseguiti i versamenti al N. cc. 1-24718

SEGUIRANNO:
ALLARME - CITTA' AL BUIO
- AVIAZIONE LEGIONARIA - VOLO SILENZIOSO - SOCCORSI DAL CIELO - PICCOLA STORIA DELL'AVIAZIONE - VOLO CIECO - CASERTA - PERCHE' L'AEROPILANO VOLA - AVIAZIONE MINIMA



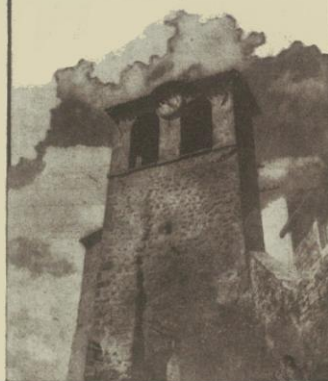


"REGGIANE"
REGGIO EMILIA

AEROPLANI MOTORI

BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE



L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO

FIAT G.18 V CON DUE MOTORI A 80 HP 41

18 persone oltre i bagagli

FIAT G.18 V

ELCE AVIO LINEE ITALIANE

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



G. PEI

I "CA 310. DELL'AVIAZIONE ITALIANA DA RICOGNIZIONE E BOMBARDAMENTO LEGGERO (VEDI NOTE A PAG. 3)