

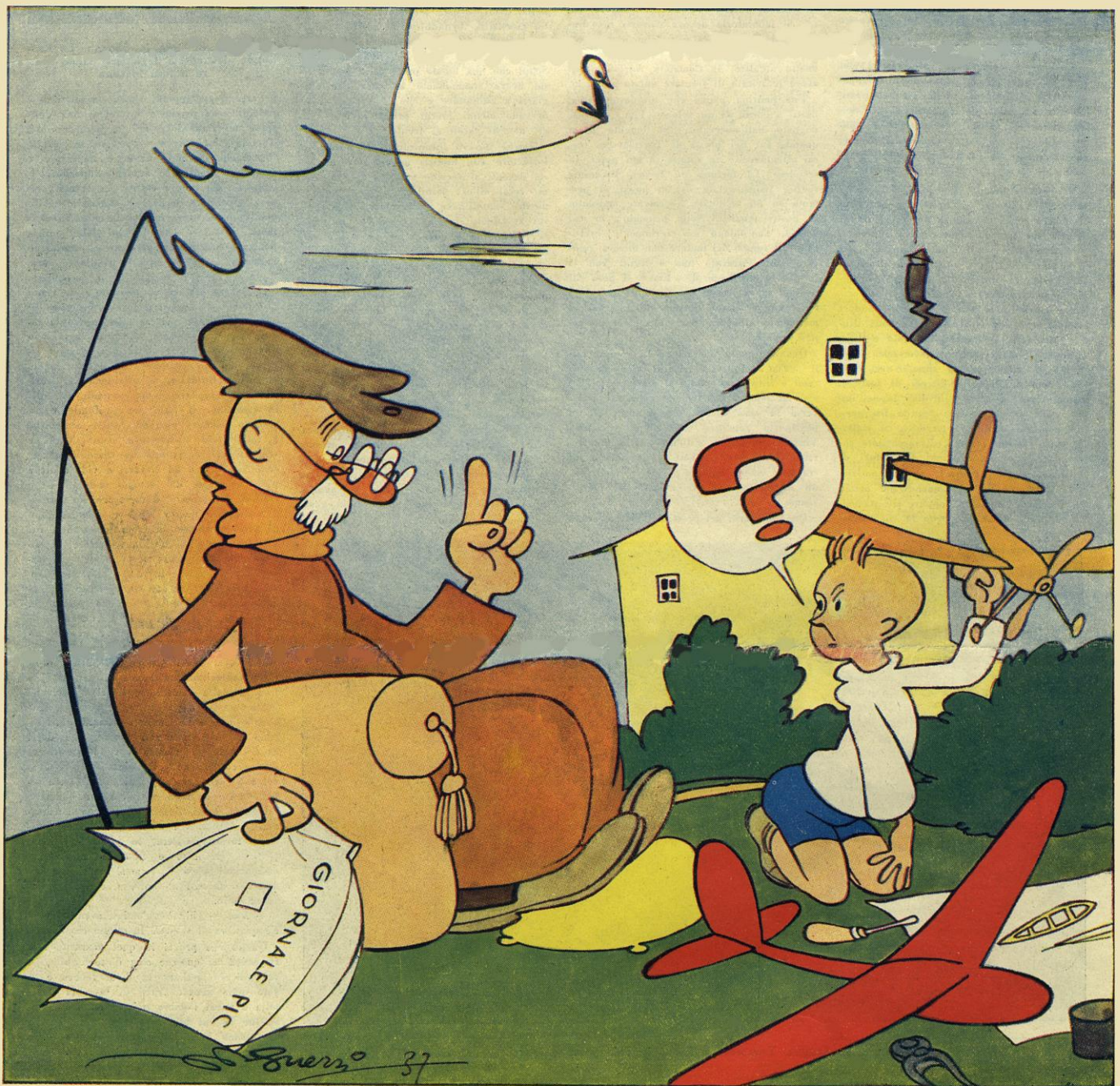
L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



IO, ALLA TUA ETÀ, NON PERDEVO IL TEMPO CON QUELLE COSE!

MISSIONE SEGRETA

Fronte di Santander - 15 agosto 1937.

Rammerò sempre questa data; i nazionali avevano iniziato nelle Asturie una vigorosa offensiva e un fonogramma del Comando aveva ordinato alla Squadriglia comandata dal capitano B. di sorvolare la zona compresa fra Santander e Reinosa, nella quale erano stati segnalati grossi depositi di munizioni e numerosi baraccamenti di truppe nemiche.

Presi posto nel « Fiat » pilotato dal capitano B. e giunti sul luogo stabilito, ci abbassammo sul bersaglio, mentre la difesa antiaerea rossa sparava all'impazzita da ogni parte. Alcuni giri alla manovella di sganciamento e dopo alcuni istanti vedemmo sotto di noi un roseggiare di vampate violente che si allargavano e si slabbravano come tante ferite sanguinanti.

I rossi tentarono in questo periodo di ostacolare l'avanzata delle « Frece Nere » impiegando la loro flotta aerea, ma fin dal primo momento i nazionali presero il sopravvento e dominatori incontrastati del cielo, ostacolarono da bordo dei loro apparecchi lo svolgimento della ritirata nemica, rendendo conto degli effetti del tiro delle artiglierie nazionali, dello stato dei ponti e delle opere improvvisate dai nemici che retrocedendo s'aggrappavano ad ogni palmo di terreno.

Nei combattimenti impegnati dai nostri velivoli da caccia, gli apparecchi avversari ebbero senza eccezione la peggio: infatti mentre sul terreno imperversava l'inferno, i soliti « Curtis » e i « Rata » furono vinti in fuga o abbattuti o costretti ad atterrare. Ma il compito più duro e meritevole d'ampia e particolareggiata narrazione, fu certamente quello riservato ad alcuni audaci aviatori, che approfittando delle notti illuminate o nebbiose, si levavano in volo e dopo di aver sorvolato le linee avversarie, atterravano in qualche zona situata nel territorio nemico. Dopo la discesa di fortuna, incominciava la parte più difficile dell'impresa che doveva essere eseguita fra pericoli continui e insidie terribili. Si trattava, senza suscitare sospetti, di raccogliere copiose e sicure informazioni sui centri di resistenza degli avversari. Queste notizie, erano trasmesse poi ai Comandi per mezzo dei piccioni viaggiatori, oppure direttamente dai piloti stessi, il giorno in cui l'appa-

recchio tornava a raccoglierti, riconducendoti all'aerosealo di partenza.

Fu precisamente al ritorno del volo che eseguii in compagnia del capitano B. che venni a conoscenza della drammatica impresa da lui compiuta circa un mese fa, in questo territorio e il suo fortunoso salvataggio, a missione finita, è certamente quanto di più romanzesco si possa immaginare. Cedo dunque la parola al capitano B. e sono certo di far cosa grata ai lettori, segnalando questo episodio, che rimarrà per lungo tempo quasi del tutto ignoto alle folle.

L'impresa che i superiori mi avevano affidato, era tutt'altro che facile e richiedeva grande scrupolo. Si trattava d'individuare il luogo preciso dove i rossi stavano fabbricando un nuovo tipo di gas asfissianti d'importazione sovietica. In base alle dichiarazioni fatteci da un informatore basso, il laboratorio doveva trovarsi nei dintorni di Torrelavega e poiché questo gas poteva essere pronto per l'uso da un momento all'altro, il Comando Nazionale mi aveva incaricato di sventare questa minaccia.

Una mattina, prima che spuntasse l'alba, partii a bordo di un veloce « Fiat », accompagnato dall'osservatore, il tenente S. e quando fui nei pressi di Torrelavega, cercai attentamente un campo su cui poter discendere. La fortuna mi favorì. Un'ampia radura fiancheggiata da un bosco, si presentò su un altipiano lievemente ondulato, ai nostri sguardi. Nella nebbia in cui volava, l'aeroplano era certamente invisibile e il rombo del motore non doveva giungere molto distinto fino a terra. Non vi fu nessun incidente. Il « Fiat » si posò sul terreno senza scosse, poi dopo di aver teso l'orecchio e spiato lungamente intorno, ci mettemmo all'opera per nascondere il nostro apparecchio.

Quando questa operazione fu compiuta e il « Fiat » fu alla meglio ricoperto di rami e frasche strappate ai margini del bosco, mi separai dal tenente S. e mi diressi verso la città vicina. Ero munito di un passaporto autentico intestato al capitano Vincent Wickhiffe, vidimato dalle autorità rosse di Santander. Questo documento mi era stato ceduto dal suo possessore legittimo, un inglese nemico irriducibile del boisevismo.

Quando giunsi nei pressi dell'abitato erano

le sei e le strade apparivano completamente deserte. Tuttavia, a un crocicchio venni fermato da una guardia civile, la quale, dopo avermi squadrato con un'aria sospettosa, volle esaminare il passaporto. Ma appena scorse la vidimazione di Santander, la sua diffidenza scomparve di botto.

— Ciascuno deve fare il proprio dovere, non è vero? — disse restituendomi il documento. — E specialmente in questo momento — soggiunse — Le spie pullulano nel paese.

Mi fermai in un alberguccio situato in una piazzetta rettangolare il cui centro appariva male illuminato. La giovane spagnuola che si presentò, appena ebbi messo il piede nella sala bassa e spaziosa mobiliata con tavole di abete e sedie rustiche, malgrado che avesse un viso triste e sciupato, era nel suo tipo di bruna molto bella. Non tardai, facendomi passare per un giornalista britannico, ad accattivarmi la sua fiducia e mentre consumavo un leggero pasto freddo, le rivolsi parecchie domande. Seppi che una buona parte della popolazione aveva abbandonato la città per rifugiarsi a Santander e che le autorità rosse avevano alcuni giorni prima inviato tutti gli uomini validi al fronte.

Poiché dovevo incontrarmi col nostro informatore allen undici, in una taverna posta davanti al vecchio mercato di San José, mi recai all'ora stabilita in quel luogo e mentre contemlinavo un bicchiere di grappa, fui avvicinato da un vecchio che mi chiese l'elemosina e quando io gli tesi alcune monete di rame, mi fece scivolare nella manica della giacca una capsula di celluloido. Questa capsula, conteneva una pianta topografica nella quale era indicato il luogo esatto in cui si trovava la fabbrica che io dovevo distruggere. Essa era stata costruita a quattro chilometri dalla città, in mezzo a una fitta distesa di pini. Trascorsi buona parte della giornata nell'albergo dove avevo fatto colazione e nel pomeriggio dovetti rispondere alle interrogazioni di un personaggio flemmatico, circospetto e obeso. Aveva le funzioni di capo della polizia locale e credo che fosse stato messo al corrente della mia presenza, dalla giovane spagnuola proprietaria della pensione. Dopo di aver attentamente esaminato il mio passaporto, mi chiese da dove ero venuto e da quale stazione ero passato.



Cavalleria moderna in Spagna. Le camicie dei caccia legionari hanno tutte il loro blasone

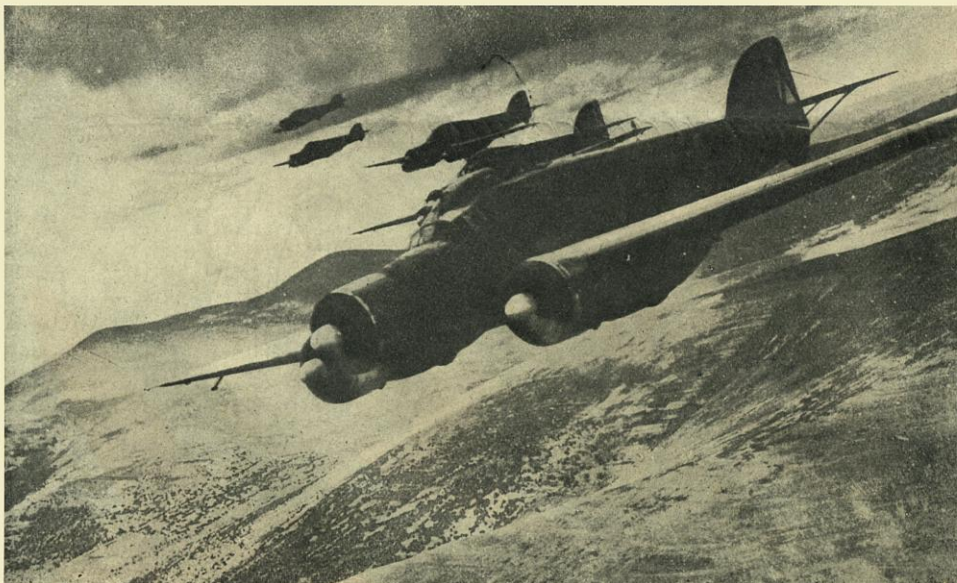
Prese degli appunti sopra un taccuino e concluse che prima di prendere una decisione nei riguardi della mia permanenza a Torrelavega, doveva accertarsi se le informazioni da me offerte erano esatte e consultare inoltre le autorità superiori.

Poiché ciò poteva essere per la mia persona abbastanza pericoloso, decisi di agire quella notte stessa e infatti, elusa la vigilanza di coloro che il capo della polizia poteva eventualmente aver messo intorno all'albergo, lasciai la città e mi diressi verso il luogo dove il tenente S. mi attendeva.

Il cielo si era coperto di nubi e un vento precursore di tempesta doveva infuriare in alto. La pioggia, mentre attraversavo la radura in cui eravamo atterrati, incominciò a cadere e s'infittì ancor più, quando ricevuto dal mio compagno un oggetto lucido di forma cilindrica, mi allontanai dal campo e orientandomi verso ponente, mi misi in cammino. Il buio era profondo e un silenzio assoluto aleggiava sulla campagna. I campi che attraversavo erano brulli e senza alberi. Sorpassato un ruscello, il terreno incominciò ad elevarsi e vidi qualche pino sporgersi dal sommo ondulato delle colline. Mi sembrò d'impiegare un'eternità a costeggiare questo luogo e quando, dopo di aver consultato la carta topografica, fui su una specie di altipiano, invece di discendere direttamente verso la casa che vedevo biancheggiare in mezzo ai tronchi degli alberi, levai e feci un giro per potermi avvicinare ad essa dalla parte posteriore. Scavalcata la siepe di cintura, avanzai di pochi metri e mi sedetti al riparo di alcuni cespugli di eriche. Dal punto in cui mi trovavo, vedevo la misteriosa dimora a circa centocinquanta metri di distanza; le finestre delle camere superiori apparivano illuminate e da per tutto, regnava il massimo ordine e la completa tranquillità. Nessuno avrebbe potuto supporre, che degli esperimenti avvenissero fra le pareti di quella costruzione così ridente e civettuola col suo giardino tutto in fiore. Mentre riflettevo sul da farsi, vidi due ombre umane disegnarsi nella piccola radura che fiancheggiava la casa. Un animale, un cane certo dalle forme massicce, le precedeva. Zampettando indeciso e futando attorno le emanazioni sparse, il cane si avvicinò e fermandosi davanti alle eriche, emise un lieve mugolio.

— Ah! — ghignò un'ombra avanzando — c'è qualcosa di sospetto in questo cespuglio...

Quello che provai in quel momento non fu paura ma qualche cosa d'indefinibile, in cui vibrava dell'orrore, della febbre e il gelo della morte. Trassi di tasca la rivoltella e mirai l'ombra più vicina. Nella posizione in cui mi trovavo, essa mi offriva un ottimo bersaglio e infatti cadde senza emettere un grido. In quel medesimo istan-



La guerra in Spagna. Trimotori legionari in volo verso obiettivi nemici.

te il cane mi balzò addosso e mi costrinse ad usare nuovamente l'arma. Vidi la spaventosa bestia rotolare a terra, contorcendosi nella rapida agonia. Poi volsi lo sguardo alla riera della terza ombra che era prudentemente scomparsa. Ma si sentiva in agguato, pronta ad approfittare delle circostanze e a meditare qualche insidia; per questa ragione decisi di avvicinarmi senza perdere tempo al fabbricato, di eporre il cilindro che avevo sottobraccio e poiché l'allarme era ormai dato, di fuggirne al più presto, trascinandomi dietro la muta degli inseguitori.

I miei avversari mi scorsero quando, depresso l'oggetto, attraversai di nuovo la radura. Una raffica di esplosioni risuonò nell'aria ma per fortuna non mi colpì nessun proiettile. Avevo eseguito la missione affidatami ed ora solo abusando dei miei muscoli e della mia volontà, potevo sperare di sfuggire alla morte. Per una mezz'ora corsi diritto dinanzi a me senza neppure sapere dove andassi, intento solo ad interporre la massima distanza possibile fra me e coloro che mi davano la caccia. Le mie gambe sembravano appesantirsi; di tratto in tratto inciampavo contro qualche sasso e parecchie volte fui in procinto di cadere. Finalmente giunsi presso il bosco in mezzo al quale era nascosto il mio apparecchio. Solo un centinaio di metri mi separava dagli alberi che limitavano quella specie di braghiera e soltanto quando fui all'ombra dei cespugli, mi concessi qualche istante di riposo.

Quando raggiunsi il luogo dove il tenente S. mi attendeva, l'allarme si era steso torno torno e da ogni parte accorrevano gli inseguitori che si erano divisi in pattuglie per perquisire più facilmente il bosco.

Il mio compagno fu il primo a vedermi. — Coraggio! — mi gridò da bordo dell'apparechio che aveva liberato dalle piante e nello stesso tempo che io scivolavo nella carlinga, incominciò a tempestare con la mitragliatrice i nemici di colpi. E continuò a sparare anche dopo che il « Fiat » con un fremito violento che lo scosse tutto, fece un balzo in avanti ed incominciò ad elevarsi rapidamente nel cielo, mentre un gran clamore di urli e detonazioni accompagnò la fuga del velivolo che incominciò a filare diritto verso le linee nazionali.

Dopo di aver navigato per una mezz'ora nella foschia che formava qua e là amplissimi banchi di nubi, guardai l'orologio che segnava la mezzanotte e a quella vista non potei reprimere un respiro di sollievo. In

quel preciso istante, senza alcun dubbio s'altava in aria il misterioso laboratorio dove si manipolavano gas micidiali, nascosto sotto i pini. Ecco la ragione che impedì ai rossi di usare durante l'offensiva di Franco nelle Asturie, quel terribile tipo di gas d'ideazione sovietica, destinato a seminare

la morte sopra un vasto territorio nazionale.

Questo perchè — concluse il capitano B. — avevo avuto l'accortezza di mettere in un angolo del fabbricato, un ordigno ad orologeria.

A. B.

L'esempio di S. E. Valle

Prospero Freri, l'ideatore del paracadute "Salvator" e direttore della Scuola di Paracadutisti sorta recentemente a Viterbo, ha scritto per "Il Popolo d'Italia" questo articolo sull'ardimentoso lancio compiuto il 14 c. dal sottosegretario all'Aeronautica gen. Valle, che noi riproduciamo integralmente.

A Viterbo, sta per essere completato uno dei nuovi aeroporti destinati ad ospitare le aquile della nuova Italia, ma ad esso, ancora in fervore di organizzazione nella immenza della sua inaugurazione ufficiale, un altro compito importante è riservato. Infatti, è probabile che su di esso cada la scelta per la creazione di una scuola di paracadutismo, che dovrà dare all'Italia una agguerrita schiera di soldati dell'aria.

Per compiere un'ispezione in volo su questo campo e per studiare le possibilità di esso nei confronti di tale destinazione, siamo partiti oggi dal Campo del Littorio a bordo di un trimotore "Caproni 133". Il veloce apparecchio, pilotato personalmente da S. E. Valle, ha lasciato l'aeroporto romano alle ore 8. Il volo è stato molto difficile per il pessimo tempo che dominava la zona e l'apparecchio ha dovuto affrontare più volte la pioggia. Siamo arrivati, tuttavia, sul campo di Viterbo alle ore 8,30 e ci siamo atterrati a sorvolare i dintorni.

Improvvisamente S. E. Valle mi ha chiamato presso di sé e mi ha chiesto se in quelle condizioni di volo un lancio fosse possibile. Naturalmente la mia risposta non poteva essere che affermativa, in quanto che il paracadute di cui erava-

mo forniti a bordo erano quelli regolamentari, e cioè appositamente studiati per permettere i salvataggi nelle più precarie condizioni di volo. Allora, poiché il "Caproni 133" è l'apparecchio prescelto per l'utilizzazione della futura scuola di paracadutismo, il sottosegretario di Stato all'Aeronautica ha deciso di fare egli stesso e immediatamente il lancio di prova, per studiare sia la capacità del velivolo, sia le caratteristiche del paracadute in relazione alle difficili condizioni atmosferiche.

La decisione, mentre mi lusingava, dato che il paracadute che stava per avere così significativo collaudo era creatura dei miei lunghi anni di studio, non mancava di preoccuparmi perchè le condizioni esterne erano tutt'altro che ideali e non ho avuto certo il modo di dilungarmi in spiegazioni. S. E. non mi ha dato il tempo di esprimere il mio parere: aveva già chiamato a sostituirlo al pilotaggio il secondo pilota capitano Tivegna ed in cabina si predisposeva al lancio.

Date disposizioni al pilota per la quota e la direzione di volo da mantenere per neutralizzare nel modo migliore l'intensità del vento davvero inquietante, mi sono affrettato a seguire Sua Eccellenza per dargli affrettatamente istruzioni. Mi sono preoccupato soprattutto di indicargli il modo migliore di muoversi nell'aria per controllare la rotta della discesa e istruirlo sul modo di prender terra; manovra sempre delicata, ma che, in quelle condizioni, diventava nettamente pericolosa. Tutto questo non ha occupato che pochi minuti. Subito dopo, aperta la porta della fusoliera, mentre il trimotore sorvolava le aviorimesse del



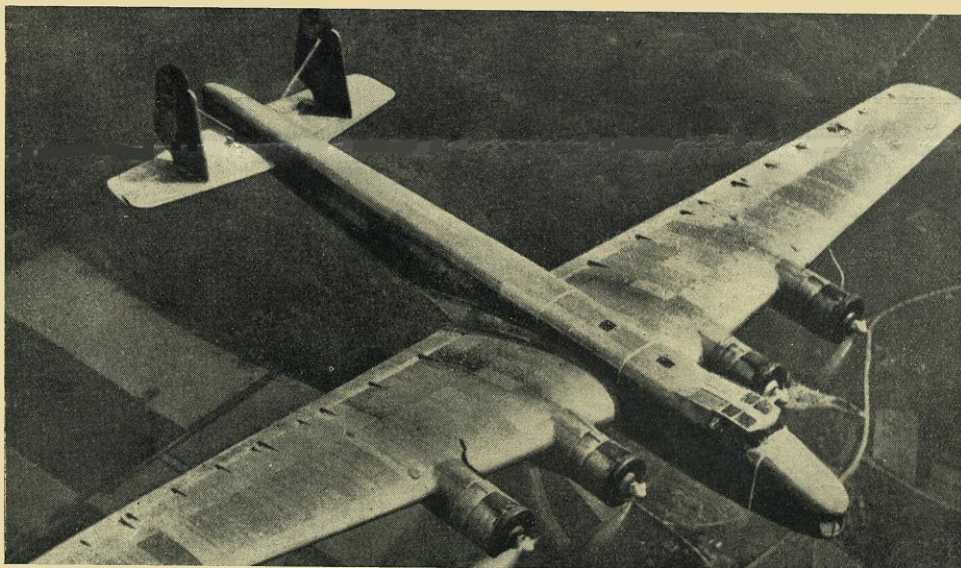
Il « Caproni 111 » costruito da Franco Fornozini, di Varese.

campo a 600 metri di quota, S. E. il generale Valle eseguiva il lancio a tuffo nel vuoto, seguito immediatamente da me.

L'apertura del paracadute è avvenuta regolarmente ed io ho potuto osservare come S. E. seguisse le mie istruzioni e riuscisse a pilotarsi efficacemente. Anche la sua manovra di atterraggio ho potuto osservare con ogni particolare e notare con quanta destrezza, appena toccata terra, egli sganciava le cinture liberandosi della calotta di seta. Quindi, atterrato a poca distanza, ho trovato il personale del campo preso da ammirato stupore per aver riconosciuto S. E. il sottosegretario all'Aeronautica in quel paracadutista che, a tutta prima, date le condizioni proibitive del tempo, era stato scambiato per un manichino da esperienze. I presenti non nascondevano l'emozione che, lo spontaneo atto di cameratismo aveva destato in tutti loro.

Malgrado la semplicità con cui il lancio e l'atterraggio erano stati fatti e la scarsa importanza che ad essi annessa il suo protagonista passato immediatamente alla visita dei nuovi impianti, alla rivista delle truppe e alla rapida ispezione del campo, l'ammirazione, e, diciamo pure, la riconoscenza per questo simpatico battesimo della futura fascia dei paracadutisti, ha trovato modo di manifestarsi chiaramente. Questo caldo senso di cameratismo che non manca di avvertire accompagnando S. E. nella sua rapida visita giunge particolarmente gradito a me che, dopo anni di tentativi, di studi, di esperienze non pensavo di dovere eseguire il mio 169° lancio in queste straordinarie circostanze ed in tale compagnia. Eseguita la visita abbiamo ripreso posto nel Caproni 133 atterrato poco dopo, per rientrare, pilotato da S. E. al campo del Littorio alle 9,45. Semplicemente, con la spontaneità che è forse la caratteristica saliente di questo avvenimento, il cielo di Viterbo era stato consacrato alla sua futura missione; la formazione delle fanterie del cielo italiane.

Prospero Freri



Risposta tedesca al « Boeing » americano. Con questo « Do 19 », l'aeronautica tedesca da bombardamento sembra orientarsi verso i tipi del peso totale di 17-18 tonnellate.

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

BARACCHINI

ASSO DI PICCHE

Questo D'Artagnan della Lunigiana sembra, sulle prime, il nome di un personaggio da romanzo di avventure, mentre non è che il soprannome dato ad un nostro eroico aviatore nella grande guerra.

Un purissimo eroe della nostra gloriosissima Armata del cielo. Lo chiamavano così, per una sua febbre indomabile di combattimento, i suoi compagni d'arme, quei fratelli in eroismo che vedevano in lui il Maestro, l'invincibile "cacciatore" azzurro.

D'Artagnan era nato a Casteifranco di Lunigiana; aveva soltanto 22 anni, quando, nel 1915, l'Italia entrava in guerra a fianco degli Alleati.

Il suo nome era Flavio Torello Baracchini. Soldato di genio, ormai stancato di linee telegrafiche volanti e permanenti, dell'alfabeto Morse e dei lunghi servizi di stazione, fa domanda di essere ammesso ad una scuola di pilotaggio aereo. Quel simpatico ragazzino, dal viso dolce e dallo sguardo sereno ma tutto volontà ed energia, riesce in brevissimo tempo a realizzare il suo grande sogno, accarezzato fin da bambino: quello di volare.

E' subito assegnato al Campo di aviazione di Venaria Reale, dove in breve, con tenace volontà e moltissimo zelo, uniti ad una passione che internamente lo brucia, riesce a superare tutte le più difficili prove conseguendo il brevetto di pilota militare.

Finalmente Torello, colui che i compagni battezzarono, per la sua audacia, per il suo coraggio eroico nell'affrontare i pericoli più gravi, per la inestinguibile sete di vittoria — col nome di D'Artagnan — può finalmente fregiare il suo petto dell'aquila d'oro dei volatori d'Italia.

Semplice nelle sue parole, piene di sincera modestia, mostra però nei fatti un'audacia temeraria, senza confronti e come allievo fedelissimo del grande "Abbattoire di Lugo" non ha che una sola e grande aspirazione: quella di emularlo liberando il cielo nostro dall'insidia nemica.

Il nome di Baracchini in pochi mesi è conosciuto da tutti i combattenti della Terza Armata, è ripetuto di bocca in bocca nelle trincee e nelle retrovie, tutti hanno assistito alle sue vittorie.

Baracca, Baracchini, Piccio, Ranza, Keller, Ruffo di Calabria, Stoppani, Scaroni, Olivari, Olivi e tanti altri erano gli Assi che formavano la gloriosa Divisione della vittoria.

Lui, il nostro D'Artagnan, è sereno e tranquillo tanto nella semplice vita del Campo come lassù nelle pericolose schermaglie in aria, a fantastiche altitudini.

E' sempre sicuro di sé, del suo polso e del suo occhio, delle sue azioni fu'minee e delle sue rapide determinazioni.

Tranquillo anche sotto le raffiche rabbiose della mitraglia nemica co-

me quando fu ferito la prima volta; egli è sempre sicuro di quella vittoria che gli sorride sempre, come una fedele amica. La tragedia dell'aria con i suoi spaventosi e mortali momenti è per lui un semplice giuoco da bambini, al quale va incontro con la immancabile sigaretta Giubek fra le labbra atteggiata ad una espressione beffarda. Non è cinismo né posa da sbruffone, ma una tranquilla beffa alla morte.

D'Artagnan da Lunigiana ha adottato un sistema infallibile di combattimento, tutto personale: non aspetta l'offesa ma la cerca e la provoca; piomba sul nemico affrontandolo subito senza esitazioni, lo travolge nell'urto improvviso.

Egli è capace di galoppare per ore e ore sulla fronte Carsica, a grandissime altezze con una pazienza da certosino, aspettando il nemico al varco come un vecchio cacciatore che la sa lunga.

Gli aviatori austriaci ormai lo conoscono bene e lo temono come un avversario ai cui colpi difficilmente si sfugge.

Più volte, alla vista dell' "Asso di picche", dipinto in nero sui fianchi della carlinga di D'Artagnan, si videro apparecchi nemici *virare* in fretta e filare verso il proprio nido, tagliando la... corda.

D'Artagnan non usa contare mai i nemici, anzi il maggior numero lo attira irresistibilmente; li affronta senza trepidazione del loro andare sicuro, sa scegliere i migliori e i più temuti.

Un giorno si viene a sapere che nel campo nemico di Aidussina è giunto un celebre Asso — un certo Tomhas — che si vanta di aver buttato giù non si sa quanti aeroplani italiani. Cosa fa il nostro animoso Torello?

Scrive al Tomhas una sfida in piena regola dandogli un appuntamento, per il mattino seguente, nel cielo di Hermada. Chiude il foglio di carta in un tubo metallico, lega questo ad un piccolo drappo tricolore e saltando sul suo "Nieuport-bebè", lo impenna alla volta del campo di Aidussina. Volteggia pazzamente su quel cielo proibito, picchia in candela, s'impenna, scivola, fa capriole e lascia cadere presso gli hangars la sfida tricolore, convinto che il battagliero Tomhas accetterà senza esitazione il cartello di sfida.

Il giorno dopo, all'alba, D'Artagnan è sulle nubi a far la spola nel cielo dell'Isonzo, in attesa del temutissimo "Fokker", crociato nero, che forse tiene le proprie ali all'ombra di qualche generoso hangar.

Baracchini ripete la sfida e torna paziente ad incrociare fra le nubi in attesa dell'avversario che... non si fa vedere.

Al campo, D'Artagnan ha perduto tutta la sua serenità, è verde di bile e promette a se stesso di scovare anche all'inferno, il... temutissimo e prudente Asso della fifa.

E' tanta la sua attività combattiva, che in 30 giorni di servizio al fronte, sostiene 35 combattimenti, nei quali riesce ad abbattere 9 velivoli avversari (15 maggio-22 giugno 1917).

In uno stesso giorno fu'mina e col medesimo sistema, tutto suo, tre apparecchi nemici.

Son certo che voi, ragazzi, sarete curiosi di sapere quale era il siste-



Emilio Marchi e il suo aeromodello.

ma infallibile del nostro Asso e ve lo dirò in poc... e paro.e.

Quando andava a caccia, D'Artagnan usava volare molto in alto, a tre e quattromila metri, sempre a di sopra delle nubi per non essere visto, e lassù girava, girava a lungo, beato di quella solitudine e di quel silenzio, disturbato solo dal rombo del suo motore.

Ogni tanto una picchiata per fare capolino e se non scorgeva sagome di "Fokker" o di "Albatros", risaliva in alto per goderli la brezzolina mattutina che gli preparava lo stomaco alla colazione.

Se vedeva, però, profilarsi lontano qualche apparecchio nemico, una subitanea passione lo afferrava, un rapido sguardo alla fida mitragliatrice e aspettava con ansia che l'uccellaccio fosse sotto di lui. Allora, con decisione, si buttava a capofitto e appena giunto alla distanza di 50 o 60 metri, lo investiva con una improvvisa scarica ben diretta. Nel caso che questo primo attacco improvviso fosse fallito, con una capovolta da maestro andava a ficcarsi sotto la coda dell'apparecchio nemico e da lì sparava disperatamente finché non lo vedeva cadere in fiamme, cosa che avvenne più volte.

Il nostro eroe fu ferito due volte in combattimento e la prima, come abbiamo detto, resistendo stoicamente al dolore della mandibola fraccata, seppe continuare nel combattimento fino alla vittoria.

Il generale Diaz col suo Comunicato di guerra del 27 giugno 1917 diede la notizia della sua trentunesima vittoria, considerandolo il più degno erede spirituale del grande Baracca.

Il petto di D'Artagnan era azzurro di medaglie al valore e tra queste brillava quella d'oro. Aveva tre promozioni per merito di guerra, era cavaliere dei S. S. Maurizio e Lazzaro e fregiato della Legion d'onore.

Flavio Torello Baracchini, nelle torbide giornate del Governo di Nitti così diceva:

"Noi che siamo dei sopravvissuti non permetteremo mai agli imboscati di profanare il nostro sacrificio. Per conto mio valgo per uno e se occorre anche per due.

"Se Mussolini avrà bisogno del mio braccio e del mio cuore, io mi sento di appartenere a Lui e alla Patria".

D'Artagnan della Lunigiana è morto nel 1928, a Roma, in un tragico incidente avvenuto nella sua fabbrica di razzi segnalatori per l'aviazione della sua Patria.

G. Seganti



F. Torello Baracchini. «L'asso di picche»

EDIZIONE STRAORDINARIA

Tutti, o, almeno, quasi tutti, sanno chi sia Douglas. Si tratta di quell'ing. Douglas che anni or sono ebbe la bella idea di progettare quel bimotore al quale diede il suo nome, e che ottenne in ogni parte del mondo un successo formidabile.

Passiamo sopra al fatto che quando ho nominato Douglas, il pensiero del settanta per cento dei lettori si è rivolto al celebre ex-attore semicomico-avventuroso che un decennio fa mandò in visibilità le folle, e veniamo alla grande notizia.

Questo rispettabile ing. Douglas, durante una seduta più o meno plenaria di non so più quale "corporation" degli Stati Uniti, si è lasciato fuggire dalle labbra un discorso che ha avuto sugli americani lo stesso effetto che potrebbe avere la notizia dell'invio per posta aerea della torre Eiffel.

Non ricordo le testuali parole, ma, presso a poco, si tratta di quanto espongo in sunto:

"...Io vi dico, signori, che è facilissimo costruire un apparecchio costituito da una sola ala lunga cento metri, munita posteriormente di quattro motori da 3000 HP ciascuno, e che, suddivisi in tre ripiani forniti di comode stanze, salottini ecc., trasporti a ottocento km. l'ora un numero di cento passeggeri. Tra pochissimo tempo, anzi, vedremo una cosa simile sorvolare la Statua della Libertà..."

Mille "reporters" erano in ascolto dietro le porte, con blok-notes,

macchine fotografiche, microfoni e bottiglie di wysky, e, non appena le sensazionali parole furono dette, le rotative di mille quotidiani presero a funzionare.

Il popolo americano è un popolo che si pasce di crak finanziari, di pesca alle trote e di edizioni straordinarie; perciò non poté non giubilare quando, cinque minuti dopo, un milione di strilloni invase le strade della Repubblica Stellata, annunciando con voce che arrivava sino al cinquantesimo piano degli skri-scraper che presto si sarebbe viaggiato a 800 all'ora dentro un'ala con quattro motori.

"Edizione straordinaria! Edizione straordinaria!... Saloni, gallerie, biblioteche, piscine, palestre! Tutto questo volerà nell'apparecchio di Douglas!..."

E gli americani, in maniche di camicia e con il feltro sulle ventitré, ad affollarsi intorno agli strilloni.

"...Edizione straordinaria! Cinema, teatri, ristoranti, laghi artificiali, musei! A 800 km. all'ora nell'"ala volante!"

Lascio che il lettore si immagini da sé la scena del delirio della folla. Per una settimana non vi fu in America altro argomento di discorso.

"L'ala volante di Douglas: cento passeggeri a 800 km. l'ora in un palazzo a tre piani..."

"L'ala volante: tutte le comodità di una metropoli a 800 all'ora..."

La notizia sensazionale ha dilaga-

to, ha straboccato dai confini della Repubblica, è scesa in acqua, è colata sino in Europa, è giunta da noi. Il tema è vecchio.

L'idea di costruire un'ala volante, un aeroplano, cioè, solo costituito da un'ala recante motori e passeggeri, è nata quasi insieme all'aviazione.

A più riprese si è parlato dell'ala volante, e di ali volanti se ne sono viste a dozzine, nascere, vivere, e... morire.

La prima che diede risultati soddisfacenti, che, ossia, riuscì a volare perfettamente, fu quella progettata da Lippich e pilotata nel 1928 da Groerhof.

L'idea di un affare simile venne per la stessa ragione per la quale furono creati aeroplani con ali girevoli, tonde, fatte a ombrellone, aeroplani che sembravano botti, scatole, aggeggi strani e ridicoli.

Dopo un po' di prove i costruttori si domandavano: "Sì, va bene, ma a che serve? Perché cambiare la forma quando la modifica non apporta nessun vantaggio?". E apparecchi-botte, apparecchi-scatola e generi affini andarono a finire nelle enciclopedie aeronautiche, sotto la voce "Strane forme".

Così l'ala volante. Volò regolarmente, ma siccome di fronte ai soliti aeroplani mostrava più svantaggi che vantaggi, anche lei morì dopo pochi giorni di vita, e, se un giorno risusciterà ed avrà vita lunga e felice, questo si dovrà a nuove scoperte che avranno modificato gli attuali principii dell'aerodinamica.

Douglas ne ha riesumato il cadavere, l'ha gonfiato con quel gas di cui si servono gli americani per gonfiare tutto, e ne ha fatto una cittadina viaggiante in aria a velocità sbalorditiva.

Anche questa gloriosa riesumazione verrà relegata negli archivi, ma, intanto, in America se ne parla.

Zio Sam ha sogghignato, come può sogghignare un americano dopo essersi slacciata la cinta dei pantaloni ed aver appoggiato i piedi sull'orlo del tavolo.

"Già S. 84, S. 79, S. 73? Bagnarole, bagnarole! L'ala volante, quella sì che è la vera casa aerea, un albergo tra le nuvole, un autentico castello in aria!..."

Guer.

CRONACA BREVE

PER LA CELEBRAZIONE del XV annuale della costituzione della R. Aeronautica, che cade il 28 marzo dell'anno venturo, saranno inaugurati ventidue nuovi aeroporti in ogni parte d'Italia, la R. Scuola di applicazione aeronautica di Firenze e il palazzo destinato all'Istituto per gli orfani degli aviatori in Gorizia.

SONO GIUNTI a Callao (Perù) gli aviatori italiani e i 12 apparecchi di acrobazia che parteciperanno alle gare aviatorie organizzate in commemorazione dell'aviatore Geo Chavez, primo transvolatore delle Alpi, ed alle esibizioni che avranno luogo contemporaneamente alla Conferenza aeronautica interamericana.

DURANTE la prima e la seconda settimana di settembre ventidue allievi delle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. hanno superato le prove per il conseguimento del brevetto di pilota civile di primo grado, e sono stati rilasciati nove brevetti di secondo grado, tre di terzo grado e due brevetti di ufficiale di rotta.

L'AVIATRICE FRANCESE Maddalena Charnaux ha stabilito ad Etampes il nuovo



Un bell'aeroveleggiatore costruito a Firenze dall'istruttore Piccardi. Come ricorderete, Firenze marcia a grandi passi: un veleggiatore traverso, alcuni mesi or sono, tutta la città

primato di velocità su 1000 chilometri per aeroplani da turismo, raggiungendo la media di 263.991 chilometri all'ora su apparecchio «Candron Rapale».

L'AEROPILANO «Nordwint», della Società tedesca «Luft Hansa», che era partito dalla nave appoggio «Frindonian» davanti ad Horta nelle Azzorre, per il volo verso Nuova York, è arrivato a Port Washington, compiendo il percorso di 3860 chilometri in 14 ore e 35 minuti, ad una velocità media di 275 km. orari, battendo tutte le velocità finora raggiunte su questo percorso.

IL NOTO costruttore inglese Oswald Short annunzia che inizierà tra breve la costruzione di grandi apparecchi commerciali quadrimotori del peso di 150 tonnellate, capaci di trasportare 150 passeggeri e muniti di motori da 6000 cavalli.

LA REPUBBLICA TURCA disporrà nel 1939 di ben 1000 apparecchi di prima linea, esaurendo così in tre anni il programma di rinnovamento della sua aviazione militare.

I SERVIZI AEREI tra il Nord e il Sud America saranno notevolmente accelerati, in modo che il percorso Nuova York-Buenos Aires verrà compiuto in tre giorni e mezzo.

LA NUOVA LINEA AEREA Pechino-Hong Kong è stata inaugurata il 29 giugno scorso con un servizio che permetterà di percorrere, bisettimanalmente nelle due direzioni, i 2330 chilometri in 12 ore e 15 minuti.

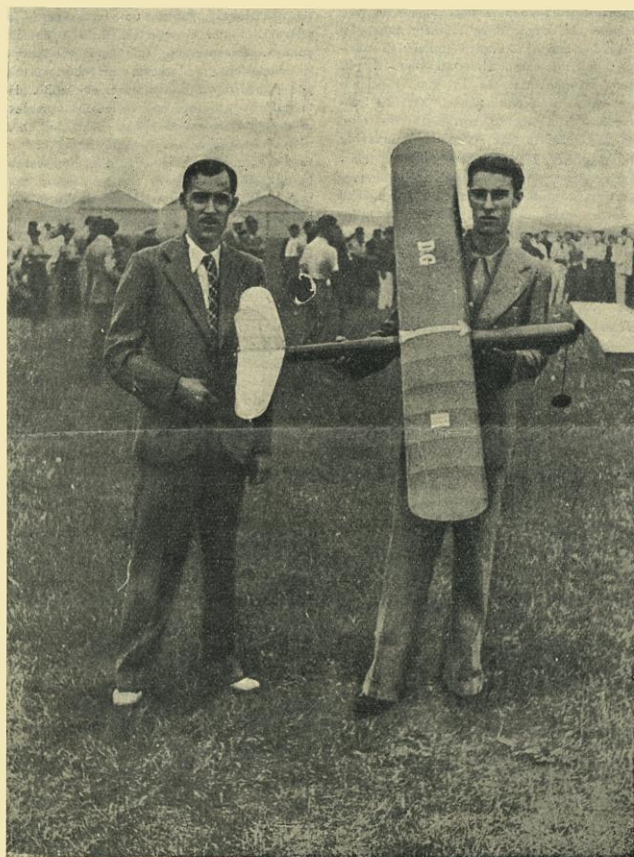
ALLA UNICA LINEA AEREA Istanbul-Ankara, che finora possedeva, la Turchia aggiunge prossimamente altri collegamenti tra Ankara e Kayseri, Adana, Deyarbekir ed una nuova linea Istanbul-Sofia con collegamento con la linea balcanica Berlino-Sofia-Atene.

IL PRINCIPE RUMENO Cantacuzene, aviatore, ha dichiarato che prossimamente intraprenderà il giro aereo del mondo, seguendo un itinerario diverso da quello seguito dalla scomparsa Amelia Earhardt. Egli partirà da Parigi, farà la prima tappa a Bucarest e quindi toccherà la Siberia, l'Alaska, il Canada e Nuova York per ritornare, infine, a Parigi.

SONO INIZIATE tra i governi portoghese e britannico le trattative per l'istituzione della linea aerea Londra-Bathurst, che il Ministero inglese dell'aria avrebbe poi intenzione di prolungare fino all'America del Nord.

I RAPPRESENTANTI delle «Pan American Airways», della «Luft Hansa», dell'«Air France» e delle «Imperial Airways» riuniti a Nuova York, hanno diramato un comunicato collettivo, nel quale si afferma che due mesi di voli sperimentali hanno dimostrato la possibilità pratica di istituire avioinee regolari transatlantiche.

IL PILOTA RUSSO Alexev, in apparecchio bimotore «Ant 40», è salito alla quota di 12.000 metri, stabilendo il nuovo primato internazionale d'altezza con carico di 1000 Kg., detenuto precedentemente dall'aviatore russo Kobriekii.



Renzo Darbesio primo classificato nella cat. a) fra i concorrenti alle eliminatorie della Scuola «G. Pisoni» di Torino

I NOSTRI APPARECCHI

L'«S.79», vincitore della Istres-Damasco-Parigi

Ancora una volta viene confermata l'asserzione che un buon apparecchio diviene tale solo dopo una lunga e matura opera di perfezionamento che deriva dalla pratica esperienza di volo. Lo dimostra molto convincentemente la brillante vittoria ottenuta dal velocissimo trimotore da bombardamento Savoia Marchetti S. 79. Questo apparecchio, progettato fin dal 1934 ed iscritto alla gara per la Coppa Mac Robertson, gara di velocità sul percorso Inghilterra-Australia, non poté partecipare a detta gara perchè non perfettamente a punto. Ma nel settembre del 1935, sotto la guida di Biseo, batteva sette primati internazionali di velocità con carico, volando alla media di 390 chilometri. E da allora l'apparecchio, attraverso modifiche di dettaglio e con l'adozione di motori più potenti, ha migliorato ancora le sue doti di volo e di velocità raggiungendo i 423 chilometri l'ora su percorso di mille chilometri con 2000 chili di carico.

Queste prove regolarmente controllate documentano che l'«S. 79» è l'apparecchio da bombardamento più veloce del mondo. Non solo nella sua categoria si è rivelato imbattibile, ma anche come apparecchio da impiegarsi su lunghi percorsi in gare di velocità, come nella recente corsa Istres-Damasco-Parigi, nella quale da Istres a Damasco ha raggiunto una media di 427 km/ora e nella intera gara la media di 352 chilometri orari. Velocità rilevanti, se si tiene conto del pessimo tempo incontrato e dei forti venti contrari superati fra la Grecia e la Francia.

Il trimotore «S. 79», dovuto all'ing. Marchetti, è monoplano, con l'ala costruita interamente in legno in un sol pezzo su tre longheroni a sezione di doppio T e riuniti tra loro con cerniere e paratie in legno compensato. Il rivestimento dell'ala, in compensato, contribuisce all'irrigidimento della struttura dell'ala, assicurando nello stesso tem-

po il galleggiamento dell'apparecchio in caso di discesa forzata sull'acqua.

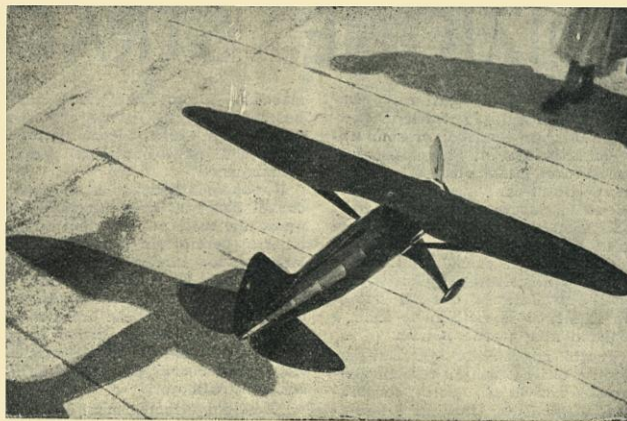
Sull'ala sono sistemati gli attacchi per la fusoliera, i castelli porta motori e dieci serbatoi per la benzina. Il carrello di atterraggio, disposto sotto l'ala in corrispondenza delle gondole dei motori, è a completa scomparsa mediante un sistema elettrico e un comando a mano in caso di mancato funzionamento del primo.

La fusoliera è costruita in tubi di acciaio saldati all'autogeno con rivestimento in legno compensato nella parte anteriore e superiore e in tela nella parte posteriore. S'ha l'ala che le gondole dei motori laterali sono perfettamente raccordate con carenature leggerissime in duralluminio. Nella parte anteriore della fusoliera trova posto la cabina di pilotaggio a doppio comando affiancato. La cabina è protetta da cristalli che consentono visibilità ottima in ogni settore; caratteristica della quale molti apparecchi veloci, per guadagnare in profilatura, difettano. Dietro il pilota di destra è installato il marconista, il quale è in comunicazione interfonica col pilota.

L'apparecchio è munito di tutta l'attrezzatura per il volo notturno, compresi due fari sistemati sotto la fusoliera con dispositivo a scomparsa a comando del pilota.

Data l'alta velocità, che comporta come conseguenza una ridotta superficie alare, per diminuire il più possibile la resistenza all'avanzamento, l'«S. 79» è munito di un complesso di ipersostentamento composto di alette a fessura situate sul bordo d'attacco dell'ala e di alettoni di curvatura.

Ecco i dati tecnici e le caratteristiche dell'apparecchio: apertura alare metri 21,20; lunghezza m. 16,20; altezza m. 4,10; carico utile 3.700 chili; velocità massima 430 chilometri ora, potenza complessiva 2.250 cavalli divisa su tre motori Alfa Romeo 126, muniti di



Una riproduzione del «Magni Vale» con piani di coda modificati.

elica a passo variabile in volo; quota di tangenza 7.000 metri; distacco a pieno carico in 16 secondi, autonomia con carico normale di guerra 2.600 chilome-

tri; salita a 4000 metri in 13', atterraggio in 350 metri.

L'«S. 79» è in normale dotazione ai reparti da bombardamento. A. M.

Collaborazione dei giovani

ALI NELLA BUFERA

Quel giorno un vento furioso si era scatenato lungo la Florida.

Le acque del mare cominciavano a dar segni d'irrequietezza; il cielo plumbeo era squarciato di tanto in tanto da lampi sinistri, cui rispondeva il fragore del tuono e in lontananza, il cupo boato del mare. Cortine di nebbia coronavano le nubi che da un istante all'altro avrebbero aperte le loro cesterate. Al largo, dove il mare nereggiava livido, non si scorgeva indizio di naviganti: tutti si erano affrettati verso il più vicino rifugio. Ma chi in quel momento fosse stato in pieno oceano, avrebbe rabbrivito di sgomento scorgendo fra quel caos di elementi, un ala sfidare impavida ogni dominio. Era un idrovolante in ricognizione, che sorpreso dalla tempesta lontano dal suo nido, cercava di raggiungerlo. Il forte vento contrario, banchi di nubi, pericolose formazioni temporalesche, ostacolavano la sua marcia obbligandolo a ripetuti dietro front così-chè ora il carburante mancava. Il motore perdeva giri e dopo qualche sbuffata si spense. Il pilota dovette ammarare senza speranza di scampo.

Subito il vento portò sulle sue ali il grido di soccorso. La danza frenetica delle creste spumose imprimeva al velivolo paurosi sbalanzamenti; la sua sorte poteva essere segnata da un momento all'altro.

Il messaggio giunse come il suono angoscioso di una campana funebre all'aeroporto di Miami. Subito un idrovolante lasciava la fonda e dopo un difficile decollo partiva. Avventurarsi sul mare col tempo sì tempestoso era pazzia, ma che ostacolo può impedire ad un aviatore, che abbia dato tutto se stesso, che si dedichi con leale coraggio in azioni per il bene dell'umanità e della Patria di compiere ciò che ora l'eventualità chiede da lui? Non farebbero così tutti coloro, che veramente sentono nell'animo il dovere del sacrificio che la coscienza impone? E poi non hanno gli uomini dell'aria le loro leggi inesorabili, l'eroico spirito d'abnegazione, la loro sublime cavalleria? Essi, il compito avuto, lo assolvono, senza discutere i pericoli quando si tratta di salvare un'aquila sorella.

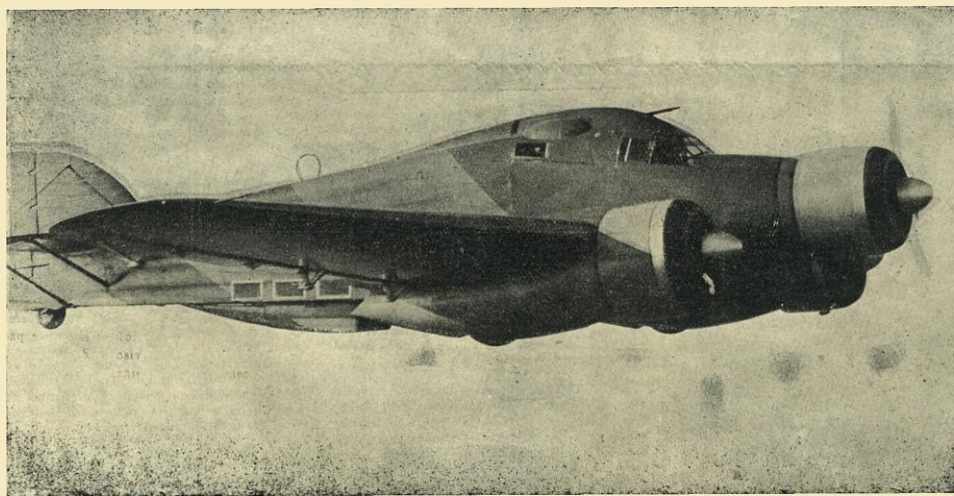
L'idro rombando s'apriva faticosamente la via fra le nubi. Le sue ali fremevano, le scariche elettriche lo facevano sobbalzare ad ogni momento. Il pilota, chiuso nel suo costume di volo, con gli occhiali abbassati sul volto, guidava con mano sicura il velivolo fra la bufera.

Un lampo attraversa il cielo scomparendo con un boato nel mare; la scarica profonda vicinissima lo stordisce, abbandona i comandi e cade riverso sul seggiolino. L'apparecchio privo di guida sobbalza, poi girato da ogni parte dal vento precipita in vite. Il vento ululando scaglia tutti gli elementi uno contro l'altro in una lotta nella quale ogni cosa può soccombere. Già le acque voraci stanno per ingoiare la preda, quando il pilota si rimette, con magnifico sangue freddo riprende le leve, spinge in avanti la «cloche»; il velivolo si raddrizza librandosi nuovamente nello spazio.

Il pilota consulta la carta: ancora poche miglia lo separano dal velivolo pericolante. Potrà, esso, resistere finché sia giunto? O il mare ha già vinto l'audace che osò sfidare anche il suo regno? Egli si rivolge queste angosciose domande senza risposta.

La tempesta, dopo un primo sfogo, sembra diminuire d'intensità; la pioggia rallenta la sua caduta e il vento spira con meno impeto.

Il pilota, che scruta sempre il mare, scorge qualche cosa eba, alternativamente,



L'«S 79» in volo. Si noti la profilatura aerodinamica di ogni elemento di questo formidabile trimotore, simile ad un siluro lanciato nello spazio

scompare fra i flutti per ricomparire sulle creste di questi. Picchia, s'avvicina. Finalmente è giunto; il velivolo è lì, sotto di lui. Ammara. Due mani s'alzano in segno di saluto. Una corda viene lanciata. Il pilota se la lega ai fianchi, monta sull'ala e, benché tutto oscilli paurosamente, con un salto riesce ad aggrapparsi ai galleggianti dello altro apparecchio poi, aiutato dal salvatore si issa nella carlinga. Il velivolo naufrago mezzo inondata d'acqua, col timone spezzato dai primi colpi dei marosi con loro grande dispiacere, dovrà essere abbandonato.

L'elica frulla vorticosa, l'apparecchio decolla verso la costa.

Monese Ennio



AEROMODELLISTA LAMPO AZZURRO - Salerno. Il tuo desiderio «Se avessi un aeroplano...», che mi fai conoscere sotto forma di titolo ad una «poesia», mi fa provare del rammarico perché vorrei avere la possibilità di appagarlo regalandomi un velivolo affinché tu potessi volare come e con chi vorresti. Perché gli altri tuoi desideri, espressi nella suddetta «poesia», sono nobili e degni di ogni balilla e meriterebbero anch'essi di essere soddisfatti. Però, perché esprimerli in versi? Anche i desideri nobili ci scapitano ad essere manifestati con dei versi così poco armoniosi e troppo liberi. Lascia stare le poesie e continua invece a dedicarti — finché sei giovane — all'aeromodellismo. Più tardi, quando sarai grande — chissà? — potrai diventare aviatore e, se la sorte ti sarà amica, forse avere il grande onore di volare con a fianco Colui che desideri. Ti voglio intanto informare che la licenza che dici tu permette di concorrere ai posti per specializzati. Iscriviti pure alla R.U.N.A., ma non farlo prima del 28 ottobre. Eccotene intanto l'indirizzo: via Indipendenza n. 5. Le scuole di volo a vela, ottime palestre per chi desidera tentare le vie del cielo, dipendono dai comandi dei FF. GG.

VULLIO CIARCO - Trieste. — «L'Aquilone» ha sempre trattato di modelli volanti, quindi non hai che la fatica della scelta. Essendo però tu un principiante, ti consiglio l'aeromodello a tubo che Giarella ha cominciato a trattare nel N. 31, e sul quale ancora continuano le lezioni.

Zio Falcone

(Altra Posta aerea a pag. 14)

Aeromodellisti alla Mostra dell'Infanzia e della Maternità

Lunedì 20 settembre un gruppo di aeromodellisti romani si è recato alla Mostra dell'Infanzia e della Maternità a visitare, principalmente, la parte allestita dall'Ispettorato Generale Premilitare e Post-militare della Nazione.

Come tutti sanno l'opera dell'Ispettorato è divisa in tre branche: terrestre, marittima, aeronautica. E come tutti sanno, per la parte aeronautica l'Ispettorato si interessa e segue attentamente l'opera svolta dalla R.U.N.A. Per l'aeromodellismo al 1° Saggio Premilitare, dell'anno 1936, volle la partecipazione di un gruppo di aeromodellisti; al Concorso delle Tre Venezie, Emilia e Romagna, dello stesso anno, destinò una coppa in premio alla Sede intervenuta con il maggior numero di premilitari.

Quest'anno, nell'allestire il reparto della propria attività, ha voluto la partecipazione della R.U.N.A. nel campo dell'aeromodellismo.

E volendo mettere in primo piano il lavoro degli aeromodellisti, come inizio di vita aeronautica, ha chiamato gli aeromodellisti a visitare la Mostra. Essi hanno potuto così vedere la complessità dell'Aeronautica, che comprende le più svariate forme di lavoro, dal fabbro al fotografo, dal radiotelegrafista al montatore, dal pilota all'aerologista, dal motorista all'armiere.

Guida preziosa, tanto più in qualità di ordinatore della mostra, è stato il Ten. Col. Tito Tombesi, che ha minutamente spiegato, sia pure brevemente in modo da interessare senza tediare, gli scopi della preparazione Premilitare, come funzionamento generale, passando quindi alla visita del reparto aeronautico.

Bombe di vario peso, armi, apparecchi, motori, la foto-mitragliatrice e gli strumenti fotografici, sia a mano, o panoramici, che fissi all'apparecchio, o planimetrici, comandati automaticamente per lo scatto dell'otturatore a intervalli di tempo fissi; il teocollite con relativo pallone-sonda e tabella per il grafico delle operazioni; cam-



Un idromodello bimotore costruito nel 1931. Il costruttore si è ispirato alla sagoma dell'idrocorsa « Savoia 65 ».

ponari dei diversi insegnamenti impartiti negli Istituti Industriali e premilitari, montatori, motoristi e radiotelegrafisti; tutto questo materiale, ordinato in progressione logica, è stato oggetto di spiegazione, da parte del Ten. Col. Tombesi, e di curiosità da parte degli aeromodellisti, che sono stati contenti di vedere i loro modelli ed i loro

attrezzi a fianco di un aliante da scuola, e devono aver pensato alla brevità del passo dalla loro attività presente al pilotaggio dell'aliante, e poi del « caccia ».

Una breve visita al reparto terrestre ed a quello premarinaro ha concluso il giro, dopo il quale gli aeromodellisti si sono sparpagliati negli altri padiglioni della Mostra.

QUANDO C'E' LA PASSIONE...

— Carlino!

Carlino senti ma non si mosse.

— Carlino! — chiamò ancora la mamma, ma il ragazzo seguì a non rispondere, tanto che la mamma, stanca di chiamare, tacque.

— Stasera son botte — commentò Zibibbo, guardando Carlino immobile e pensieroso.

Ma nemmeno queste parole significative ebbero il potere di scuotere il ragazzo dai suoi pensieri. Egli fissava un piccolo aeroplano immobile per terra e la sua faccia rivelava una grande preoccupazione.

— Non capisco! — borbottò ad un tratto fra sé. — Proprio non capisco.

Zibibbo prese delicatamente in mano il

modellino e si mise ad osservarlo da tutte le parti.

— Eppure pare perfetto.

— Tanto perfetto che non c'è verso di farlo sollevare di un centimetro.

— Un aeroplano che pare debba volare senza fermarsi più.

Carlo si soffiò rumorosamente il naso. Probabilmente era qualche lacrimuccia che, respinta dagli occhi, aveva cambiato strada.

— Bah, — soggiunse filosoficamente Zibibbo — un ingegnere come te non deve scorgersi per il primo insuccesso.

— Ma oggi avevo sfidato tutti, capisci! Oggi tutti aspettavano il volo del mio aeroplano. E Gigi porterà il suo e così Gerolamo. Che figura ci faccio io col mio apparecchio che non vola? Tu, certo, non pensi a questo. Tu sei senza orgoglio, senza dignità, senza amor proprio, sei un territoriale, ecco!

Probabilmente questa parola, « territoriale », dal senso piuttosto oscuro per lui era la più sanguinosa delle offese.

Zibibbo, che era di carattere piuttosto pacifico, non aveva voglia di litigare. Perciò non rispose e, cavata una mela di tasca, si mise a sbocconcellarla.

— Ma volerò — riprese Carlo, visto che l'altro non rispondeva. — Volerò: doversi attaccarmi alla coda di un aquilone.

— Ora mi spiego come mai il tuo aeroplano non vola! — rispose pacifico Zibibbo.

— E perché, macaco?

— Se pensi che un aquilone abbia la forza di trasportarti con sé, devi aver fatto dei profondi studi di ingegneria aeronautica.

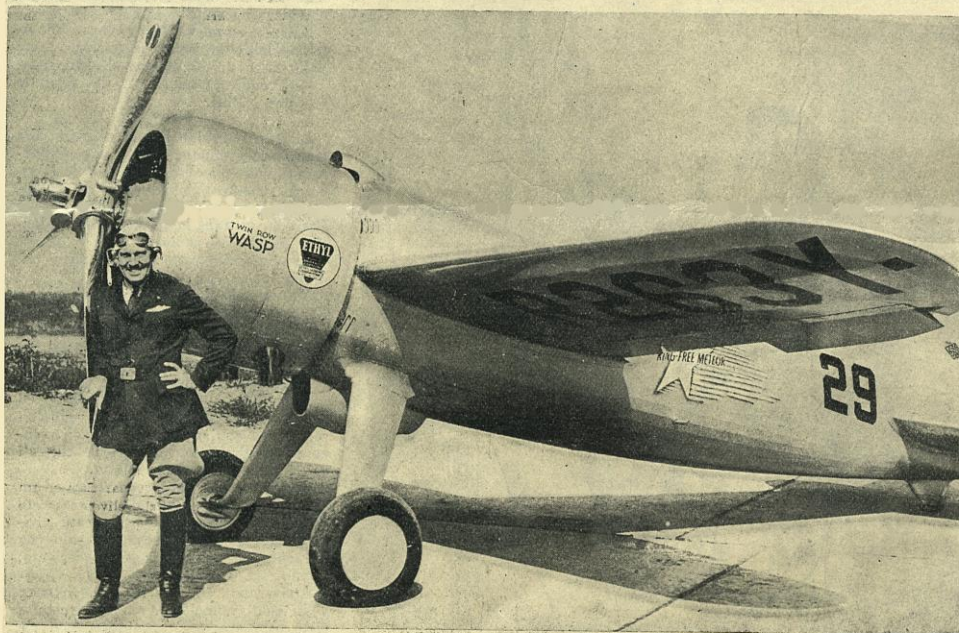
Carlo, arrabbiatissimo, gli strappò il torcilo di mano e glielo scagliò sul naso, al che Zibibbo prudentemente non reagì.

— Non saprò fare l'ingegnere, ma di fegato per fare il pilota ce n'ho da vendere. Non ho paura di niente, io! — E queste parole le gridò quasi sul viso a Zibibbo, che si ritirò come una tartaruga nel suo guscio.

— E a casa mia non vogliono prendermi sul serio. Tutte fessime! dicono. Idee da scervellato! Vorrei proprio farglielo vedere, se dico sul serio, o no.

Tutti i grandi uomini sono stati compresi — disse Zibibbo, attaccando un'altra mela.

Carlo lo guardò un momento per capire se diceva sul serio o se lo prendeva in giro.



Il colonnello Roscoe Turner, uno dei più noti aviatori americani, fotografato davanti all'apparecchio col quale intende battere il primato internazionale di velocità per aeroplani.

Ma il rombo di un motore lo distrasse e si precipitò subito alla finestra a rischio di cadere di sotto.

— E' l'aeroplano che va a fare le esercitazioni coi paracadutisti — disse entusiasmato.

— Quelli sì che hanno fegato! — E Zibibbo seguì con l'occhio il velivolo che spariva fra le nubi.

— E che ci vuole a fare il paracadutista? Solo nel primo momento ci sarà un po' di emozione, poi è come se si volasse. Si viene giù pian piano come se si facesse una passeggiata per l'aria.

— Tutto facile per te! Perché non provi a costruire un paracadute? Potresti riuscirci meglio che per l'aeroplano.

— E che ci vuole a far quello? E' come un grande ombrello senza stecche: tu ti attacchi di sotto e vieni giù.

Zibibbo non osò controbattere le teorie dell'amico e si mise a mangiare un'altra mela.

— Guarda che bel paracadute! — esclamò ad un tratto Carlo, tirando fuori dall'angolo della soffitta, dove s'erano rifugiati, uno di quegli ombrelloni verdi che si usavano una volta.

— Era di mio nonno ed è ancora nuovo. — Il mio, invece, e me l'hanno regalato il mese scorso, è già rotto — rispose lo spirito pratico di Zibibbo.

— Un'idea!
— Fuori!

— Se provassi a buttarmi giù con questo paracadute? L'aquilone non si alzerebbe come dici tu, ma questo andrebbe giù di certo.

— In giù ci andrebbe, non c'è dubbio, ma tu non hai paura

— Io? — e il ragazzo lanciò al pavidò amico uno sguardo di compassione. — Io, per tua regola, non ho paura di nulla.

Zibibbo, ammirato dal coraggio dell'altro, si affacciò alla finestra. La vieta della strada che si stendeva cinque piani al disotto di lui gli dette le vertigini.

— Io direi che tu dovresti provare dal primo piano. Anche se l'esperimento non dovesse riuscire alla perfezione, non ti faresti un gran male.

— E va bene — rispose Carlo con aria di concessione. — Per la prima volta proviamo da una finestra meno alta. Ma bisogna chiamare i ragazzi, tutti quelli che oggi dovevano assistere alla prova dell'aeroplano.

— Sicuro, sicuro, un grande esperimento di questo genere non dev'essere fatto alla chetichella. Si potrebbe mettere un avviso anche sul giornale, non ti pare?

— Così, se lo sa la mia mamma, non scappazioni da farmi volar anche senza paracadute. Queste cose solo i ragazzi le capiscono. Va corri, chiama tutti. Ti aspetto alle scale del primo piano.

Dopo pochi minuti, per le scale era un su e giù di monelli scalmanati che suscitavano le proteste di tutto il caseggiato.

Carlo, appoggiato fieramente all'ombrellone verde, guardava con occhio soddisfatto il numero pubblico che si disponeva confusamente alle finestre delle scale. Quando queste furono gremite, il nuovissimo paracadutista dette un'occhiata prudente alla porta di casa sua, poi salì sul davanzale e aprì l'ombrello.

La strada, data l'ora calda, era quasi deserta e nessuno si accorse della manovra. Solo un cagnolino, affacciato alla finestra di fronte, si mise ad abbaiare furiosamente. Carlo dette uno sguardo alla strada e un'altra all'ombrellone. Se la prima impressione fu quella di un leggero sgomento, la forte intelaiatura del paracadute lo rassicurò. Salutò con la mano gli spettatori che trattenevano il fiato per l'emozione e si lanciò giù, coraggiosamente.

Non si accorse di nulla, né del volo, né del tonfo, né della frattura della gamba. Tutto era avvenuto in un attimo! E si svegliò all'ospedale, con la mamma vicino che singhiozzava. I ragazzi, si sa, c'è Santa Pupa che li aiuta e Carlo dovette ringraziare proprio lei se non si ammazzò nel suo volo fortunoso.

TEMPI NUOVI

Uomo all'antica nonno Francesco. Intelligente, colto (aveva studiato dai gesuiti a suon di bacchetta), non vecchio proprio né di corpo né di spirito benché avesse passato gli ottant'anni, ma tenacemente attaccato alle costumanze dei tempi suoi in cui lo gioventù era passata, coll'ampio colletto a spicchi e la cravatta a fiocchi, tra i passi del minuetto a quelli castigati della quadriglia. Antico quanto buono ed attaccato a quel suo nipote che portava i capelli all'americana e la faccia rasa e liscia come un adolescente: unico nipote e solo affetto della sua vecchiezza, perché nessuno era rimasto a portare il casato.

Tra nonno e nipote un salto di generazioni ed un abisso. Vecchiaia... gioventù; barba lunga, rasoio di sicurezza a tutto spiano dall'orecchio sinistro a quello destro, sopra e sotto le labbra e poi, poi idee di due epoche lontane perché attraverso v'era passata una guerra — e che guerra! — che tutto aveva mutato e rivoluzionato.

Non era certo, il nonno, uomo che preferisse ancora la penna d'oca. No, questo no, quantunque chiedesse al nipote:

— Quando si scriveva con la penna d'oca, si andava adagio, le idee precedevano sempre le parole, si sporcava meno carta e si pubblicavano meno sciocchezze; e nemmeno un uomo che volesse viaggiare ancora in diligenza? Preferiva il treno. Però se gli parlavano d'automobile, cambiava subito umore:

— L'automobile! Cento chilometri all'ora: non si vedono i paracarri, i passaggi a livello e la povera gente che cammina per le strade. Vittime e morti ogni giorno!

— Ma, nonno, è il secolo del progresso e della velocità il nostro! Son tempi nuovi!

— Già della velocità. Ora anche i morti portate al cimitero in automobile. Più presto, meno lacrime e fastidi. Questo è il progresso e la civiltà! Ma che ne sai tu della civiltà? E' forse quella dei sottomarini che stermina-

no donne e bambini?

— Ma è anche quella dell'elettricità e dei motori a scoppio.

— E dei cannoni che tirano a cento chilometri e dei gas asfissianti?... Credi, Franco, la vera civiltà è ben lontana da noi e gli uomini la troveranno non con le onde a fascio, ma applicando i comandamenti di Gesù che non disse mai all'uomo: «Scomponi gli elettroni e sarai felice» ma molto più semplicemente: «Ama il prossimo tuo come te stesso».

In tanti contrasti un gran pensiero aveva avuto sempre il nonno: quello di avviare il figlio del figlio suo ad una professione che avesse conservato al casato dei Franceschi l'onorata rinomanza. Ma anche questo suo pensiero era fonte d'amarezza.

— Troppi avvocati e dottori e ingegneri. Ai tempi nostri bisognava aver studiato per arrivare all'Università e pochi eravamo. Ora tutti vogliono aver la laurea e ci si preparano ballando la rumba e giocando al «foot-boll». Ed i medici l'ammazzano prima del tempo, i palazzi crollano ed i ponti rovinano... E poi troppa concorrenza e slealtà.

Pure, un giorno, quando finiti gli esami di Stato, quel bel figliolo del nipote gli arrivò in casa all'improvviso, come il padre quand'era partito per la guerra lasciandogli Franco: un bimbo, dovè domandare nonno Francesco:

— Ed ora cosa farai? Hai deciso? Legge o medicina?

— Nonno — e la voce del nipote tremava — né l'una né l'altra. Voglio diventare aviatore.

Povero nonno! Anche questa ci voleva. Rimase stordito. Ma appena poté si sfogò.

— Sei matto!

— Nonno!

— E cosa vuoi che sia chi vede l'avvenire nell'aviazione? Professione di pazzi, di spostati, di fannulloni, di avventurieri...

— Nonno!

— Zitto! L'aria è delle aquile e dei falchi, Franco, e non delle galline. L'a-

ria non è per noi uomini ambiziosi e stolidi, l'aria...

Ma dove era Franco? Sparito? Se l'era rivisto davanti, in ginocchio, con un mucchio di giornali, di riviste, di libri.

— Guarda.
Ed agli occhi del vecchio erano balenati in una fantasmagoria di colori velivoli ad una, due, tre ali; aeroplani, idrovolanti: in volo, a terra, a mare. E poi nomi e figure maschie e rudi di volatori; ed in tutti quei volti una fermezza di linee e di sguardi e sorrisi aperti, ed una romana vigoria.

— Ecco i tuoi avventurieri e le tue galline!

Ed il nonno aveva dovuto sfogliare e curiosare. Gli era rimasta nel cervello la visione di macchine che avevano carpito alla solitudine azzurra qualche mistero e di uomini che avevano battuto le vie del cielo e nel cuore la voce di Franco:

— Tu parli così perché hai timore dei pericoli, perché pensi a me con l'egoismo dell'amore. Vuoi che diventi avvocato o medico? Ce ne son tanti...
— Non hai voglia di studiare...

Ma pochi giorni dopo, entrato nella stanza del nipote, vide libri sul tavolo, libri accanto al letto: «L'avvenire dell'Aeronautica», «L'aviazione e la guerra», «Teoria del moto degli aerei», «Leonardo da Vinci e i precursori dell'aviazione» e poi appunti, quaderni scarabocchiati, disegni. Ed il nonno si sedè al tavolo da studio e lesse le gesta di pionieri e di eroi dell'aria.

A pranzo finito, la sera, Franco non accese la sigaretta. Il nonno che seguiva silenziosamente alcuni suoi pensieri bizzarri, notò la cosa e subito si ricordò come da pochi giorni Franco non fumasse. (Già! nemmeno nella ceneriera, sul tavolo, c'erano mozziconi di sigarette).

— Non fumi, Franco?

— Sorpreso, il nipote, arrossì.

— Perché non fumi più?

Ma prima che la risposta giungesse ai suoi orecchi stanchi per aver troppo ascoltato, il cuore gliela diede. Tanto ci voleva a capire!

Allora, senza valutare bene l'importanza dell'atto, nonno Francesco prese dalla tasca un biglietto di banca:

— Prendi, Franco, per le sigarette e... per i libri.

L'estate non vide Franco al mare. Era rimasto col nonno — che non s'allontanava mai — nella casetta dei Franceschi, che tra Via Flaminia ed il Pincio, a mezza costa sulla collinetta dei Parioli, stava nella città grande e lontana ne era dai rumori.

Per un tacito patto nessuno parlò più d'aviazione.

Ma quando Franco chiese al nonno l'autorizzazione per concorrere all'Accademia Aeronautica, il vecchio non reagì e tremando firmò un foglio: il destino di Franco.

— Grazie, nonno.

Basta. Ed al grazie seguì un bacio ed una partenza. Il nonno rimasto solo lesse per tre anni di voli di velivoli, senza riconciliarsi con l'aviazione che gli aveva portato via il suo affetto.

Ognuno lasciava una contentezza ed un dolore nel vecchio che dopo aver visto la sua gaiezza e la sua gioventù rivivere in Franco, rimaneva poi solo con nel cuore la promessa: — Scriverò, nonno, sta' tranquillo.

Arrivarono infatti sempre lettere: «Gli studi vanno bene...» «Ho cominciato a volare: sta' tranquillo, non c'è nessun pericolo... Vado con gli istruttori...»

Poi, un giorno ne giunse una affettuosa ed ardente: «ho decollato». Sa-



M. Menicucci

... ora anche i morti portate al cimitero in automobile

pessi quale emozione è quella di trovarsi in volo solo, senz'altra compagnia che quella del motore che strepita, senz'altra sensazione di umanità che quella della preoccupazione di non sbagliare, far bene, rientrare in campo! Sono felice, nonno, ed ho fede»...

«Decollato! Si commosse il nonno, ma poi scrisse protestando. Cos'era quella parolaccia? Dimenticava anche l'italiano? Questo aveva imparato? Era stato forse il supplizio di San Giovanni quel suo primo volo?»

Ma si dovè rassegnare ad imparare anche altre parolacce: «cabrare», «picchiare», «derapare», «vite», «otto»... Ai suoi rimproveri Franco rispose con tanta comica sorpresa, che anch'egli finì col trovare per lo meno espressivi quei termini. «E poi noi aviatori diciamo così...», scriveva Franco. Ed il nonno tirava ampie boccate dalla sua pipa e provava una strana soddisfazione di paura e contentezza e, quando si appollava sulla poltrona, sognava di essere in volo con Franco che gli diceva:

— Noi aviatori viviamo così.

Se nonno Francesco non riceveva posta puntualmente, diventava bilioso e si sfogava, all'antica, col servo vecchio quanto lui.

— Che tempi! Che gioventù pazzo! Hanno agi, tranquillità, certezza di formarsi una posizione; nossignore! Vogliono fare il giro del mondo; traversare l'Atlantico, correre a 500 chilometri all'ora... Tempi nuovi saranno, ma meglio i nostri. Più pace e più serietà. Che ne dici?

— Ha ragione, signore.

— E principi e ministri danno a questi avventurieri onori e ricchezze. Lindenbergh? Che Garibaldi! Che Mezzini! Questo è un gigante, un eroe! Io l'avrei invece chiuso al manicomio, perchè è un pazzo autentico! Cosa ha fatto? Cosa ha dimostrato?...

— Un bel fegato però, signore.

— Come, anche tu? Fegato? Cervello guasto, devi dire...

Ma quando arrivavano notizie, nonno Francesco tornava tranquillo e si rabboniva:

— Meglio un buon aviatore che un cattivo dottore.

Quindici giorni vissero ancora insieme nonno e nipote. Quindici giorni di gioia. Nonno Francesco si pavoneggiava come un bimbo quando gli guardavano Franco ufficiale e quando le donne si voltavano per via...

— Le donne! Sempre stupide e vanitose!...

Poi Franco ripartì e quando, dopo qualche tempo, non arrivarono lettere, il vecchio servitore si persuase che aveva avuto torto a difendere Lindenbergh, e maledì lui e tutta l'aeronautica, perchè la vita gli diventava impossibile con quell'altro vecchio che lo strapazzava come se fosse davvero impazzito.

Dopo tre giorni di attesa un telegramma partì da Roma per Venezia e subito dopo un altro da Venezia per Roma. «Impossibile scrivere. Cadendo ho avuto frattura braccio destro. Nulla di grave. Baci. Franco».

Nulla di grave! A mezzanotte passata con quel fogliaccio giallo in mano nonno Francesco smanitava.

— Pazzo! Lo dicevo io. E' caduto: non può scrivere. Altro che braccio rotto! Chissà come sarà conciato... Bisogna che vada.

Poi ordini e consultazioni di orari. Accidenti anche alla ferrovia: nessun treno per Venezia prima delle sette del mattino e quattordici ore di viaggio.

Un po' per tranquillizzarlo, un po' perchè aveva perduto la testa anche lui, Girolamo consigliò:

— C'è l'aeroplano: quello che va a Vienna e che parte alle 6,30 dall'aeroporto del Littorio e arriva a Venezia alle 9. Prima di mezzogiorno potrà vedere Franco...

Incredibile! Ma nonno Francesco non smaniò più. Si quietò e comandò benevolo:

— Vado a letto. Svegliami alle cinque.

Non andò però subito a letto, perchè rimase ancora nel suo studio a scrivere. Tosto tempo al sonno, ma non se ne dolse la mattina levandosi stanco. Durante la notte non aveva fatto che sognare cadute, incendi, velivoli capovolti («capottati»), come gli aveva insegnato Franco e se non si fosse ricordato di essere stato garibaldino e se non avesse avuto insieme al timore di far la figura del pauroso il pensiero di Franco, avrebbe rinunciato, volentieri, al viaggio in aeroplano.

Ma si fece coraggio. Oramai era vecchio: anno più, anno meno... e questa idea lo riprese quando si trovò dentro la cabina di un grande monoplano e sentì un rombo assordante, poi un altro ancora. Le sue orecchie furono lacerate da uno strepito infernale. S'abbrancò al seggiolino stordito...

Un suo compagno di viaggio — ne sapeva più di lui, certo — spiegò: — E' un trimotore: apparecchio sicuro!

Trimotore! Ma sarebbe arrivato sordo, sordo del tutto...

Cosa accadeva ora? Uno strappo brusco, una corsa e scosse e colpi nella schiena, sotto i piedi...

Questo era volare?

Improvvisamente sentì mancargli il respiro e provò una subitanea sensazione di leggerezza. Guardò l'ampio finestrino e vide gli hangars che sfilavano via velocissimi e che s'abbassavano ai suoi occhi. Allora capì: aveva decollato...

— E' fatta; non c'è più scampo.

Ma ora niente scosse e rumori e nemmeno quella sensazione di essere strappato da terra da un ascensore sgarbato. Gli sembrava d'essere su di un tappeto corrente; di filare su un lago, liscio: senza vento e senz'onda.

— Milleduecento metri — disse il suo vicino —. Presto arriveremo a quattromila per passare l'Appennino.

Come parlava tranquillo quel signore. A nonno Francesco piacque quella confidenza e tanto per non essere scortesese, domandò:

— Va a Venezia?

— No: a Vienna. Vado una volta la settimana.

E poichè l'altro guardava stupito, spiegò:

— Sono un industriale. Prima andavo

a Vienna due volte al mese perdendo otto giorni in complesso. Ora quattro gite e metà del tempo risparmiato.

— E non le è mai successo nulla?

— Cosa vuole che capiti? Arresti al motore? Ce ne sono tre. Guasti all'apparecchio? E' più forte dell'acciaio. I piloti? Sono tra i migliori. Ha visto quel giovanotto bruno, alto, che ha provato i motori prima della partenza? Ebbene quello in un anno ha percorso centosette volte la rotta.

Nonno Francesco sentì la vergogna pungerlo... — «Se morissi nel viaggio intrapreso per il grande affetto che mi lega a mio nipote, voglio che egli rinunci alla sua vita di pericoli...». Questo aveva scritto lui nel testamento, la notte.

Quando nonno Francesco giunse all'Ospedale Militare, i Mori di Piazza San Marco battevano dieci martellate sulla campana grande e Franco — che dopo il telegramma aspettava — domandava al dottore:

— A che ora arriva il treno di Roma. stasera?...

— Da che altezza sei caduto? — Parlava ora nonno Francesco perchè si era tranquillizzato. Solo un braccio rotto ed un piede lussato, ma niente di grave.

— Da che altezza! Ma come, non sai? Da quaranta centimetri, nonno: altezza di due scalini.

— Ed è vergogna per un aviatore ridursi così per uno scivolone su una volgare gradinata bagnata dalla pioggia — confermò il medico.

— Nonno: hai capito? Per rompersi un braccio non occorre mica il progresso.

Rise il nonno, sorpreso; allora Franco indagò:

— Ma tu, come sei arrivato presto? Con la diligenza?

Arrossì il vecchio, come Franco quando gli aveva chiesto: «Perchè non fumi?...».

— Con l'aeroplano?...

Fecce un gesto il nonno all'antica che sbalordì il dottore.

— Con l'aeroplano! Alla sua età!...

— Cosa vuole, dottore, noi avventurieri siamo fatti così. E quando sarò guarito...

— Quando sarai guarito, verrò in volo con te.

Ugo Fischetti



... e si sfogava, all'antica, col servo vecchio quando lui

UNA SCUOLA DI APPLICAZIONE AERONAUTICA A FIRENZE

Il Ministro per l'Educazione Nazionale on. Bottai e il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, generale Valle, si sono recati il 16 corrente in volo a Firenze per ispezionare i lavori in corso per la Scuola di Applicazione Aeronautica e l'Istituto Superiore Agrario, e dare direttive per la intensificazione delle costruzioni.

Erano presenti al loro arrivo autorità civili e militari.

Durante la visita i 1200 operai addetti ai cantieri hanno improvvisato una fervida dimostrazione acclamando al Duce.

LE GARE DI VELOCITA' DI CLEVELAND

Nel corso delle manifestazioni aeree di Cleveland l'aviatore americano Kling ha vinto il «Greve Trophy» e il «Thompson Trophy», rispettivamente alla velocità media di 371,635 e 405,390 km/ora. Ricordiamo che l'anno scorso i due trofei di velocità erano stati vinti dal francese Détrouy alla media rispettiva di 397,905 e 425,195 km/ora.

UN OSSERVATORE METEOROLOGICO AUTOMATICO

Avremo l'osservatore meteorologico automatico come abbiamo il pilota automatico? Sembra che l'Ufficio meteorologico centrale degli Stati Uniti sia di questo parere, ed è imminente l'inizio di esperienze in questo senso. L'osservatore automatico in questione registrerebbe istantaneamente la temperatura, la pressione e lo stato igrometrico dell'atmosfera, riferendo i dati radiotelegraficamente. Non è necessario insistere sulla grande utilità di un simile dispositivo; è noto infatti come sia relativamente facile raccogliere dati sulle caratteristiche atmosferiche in prossimità del suolo, ma come sia difficile saper qualcosa di sicuro su quello che avviene negli alti strati dell'atmosfera. L'impiego dei palloni sonda richiede troppo tempo: bisogna aspettare che essi discendano a terra, ritrovarli, portare gli strumenti nei laboratori, ecc.; il sondaggio con aeroplani dà migliori risultati, ma anch'esso richiede tempo ed è notevolmente dispendioso. Si afferma inoltre che l'Ufficio meteorologico degli Stati Uniti abbia progettato anche la costruzione di un apparecchio radioorientatore, il quale indichi la direzione e la forza del vento alle varie quote.

AEROPLANI D'ABBORDAGGIO

Tecnici aeronautici britannici molto vicini al Ministero dell'Aria proporzionerebbero un nuovo metodo di attacco aereo. Essi, partendo dalla constatazione che date il grande aumento di velocità dei bombardatori, gli apparecchi da caccia non posseggono più un margine sufficiente perchè la loro azione possa essere efficace, propongono la costituzione di apparecchi piccoli e leggeri, sprovvisti di armamento, il cui unico compito sarebbe quello di «spennare» i grossi bombardatori. Il pilota dell'apparecchio-ariete potrebbe poco prima dell'urto venire proiettato fuori dal suo sedile e salvato mediante un paracadute automatico. La perdita dell'apparecchio attaccante sarebbe sufficientemente compensata dalla distruzione del bombardatore nemico, ed inoltre questi piccoli apparecchi potrebbero essere costruiti economicamente.

Zio Falcone comunica:

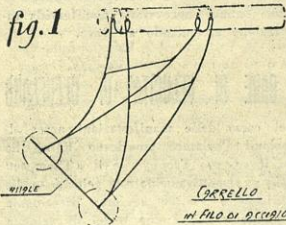
Sarò grato a quegli aquilotti che mi vorranno comunicare l'indirizzo esatto delle edicole nelle quali non hanno trovato «L'Aquilone».

La Palestra dell'aeromodellista

La costruzione dei modelli volanti

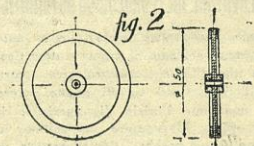
(NONA LEZIONE).

La verniciatura della copertura deve essere fatta con un pennello molto morbido, stendendo bene la vernice in modo da lasciare uno strato sottilissimo.



Cominceremo dalle parti inferiori, passando col pennello sempre nello stesso senso.

Lascieremo un po' ad asciugare (mai



al sole o al caldo) e poi verniceremo anche le parti superiori.

Ad operazione finita, posereмо l'ala sui piani di montaggio, e appenderemo gli impennaggi ad un filo teso, attaccandoli per mezzo degli anelli

Asciugato questo primo strato di vernice, non sarà male darne un secondo strato; così la carta diverrà morbida e acquisterà una maggiore lucidezza.

L'ala, gli impennaggi e la fusoliera sono così finiti.

Pensiamo ora agli organi di contatto con il suolo, e cioè al carrello anteriore e al pattino posteriore.

Il carrello sarà di forma semplicissima, in filo di acciaio; così pure il pattino di coda.

Il carrello deve essere robusto, per sopportare gli urti, qualche volta violenti, dell'atterraggio. Inoltre deve essere collocato molto avanti, per proteggere l'elica in atterraggi anche a forte angolo; infine deve essere abbastanza largo, avere cioè un'ampia carreggiata, onde proteggere l'ala in eventuali sbandamenti in prossimità del suolo.

Si può fare il carrello anche di legno; noi però lo faremo di metallo, e più precisamente di filo di acciaio del diametro di mm. 1,5, con saldature a stagno nelle giunture.

La figura 1 rappresenta il nostro carrello, l'altezza del quale non deve essere inferiore a cm. 28, con la carreggiata di almeno cm. 25.

Le ruote, se non vorremo acquistarle, le faremo o in legno tornito, o in sughero, ricoperte di seta, perchè diversamente si spezzerebbero al minimo urto, o in legno compensato, con anelli di irrobustimento ai bordi ed al mozzo. In qualunque di tali modi siano fatte, occorre mettere sempre una boccia metallica per il perno.

Il diametro non deve essere inferiore a 50 mm.

La figura 2 dimostra la maniera di costruire una ruota a disco di legno compensato.

In commercio, tuttavia, si trovano ruote in alluminio, che sono ottime. Una goccia di stagno alle estremità esterne dell'assale impedirà che le ruote si sfilino; occorre però lasciare alla ruota un piccolo giuoco, perchè possa girare, liberamente. Con i tronchesini taglieremo la parte in più dell'assale, rimasta al di fuori della goccia di stagno, ed il carrello è finito.

Anche il pattino di coda sarà fatto con filo di acciaio, ma più sottile, cioè di mm. 1,2 di diametro; la figura 3 ne dà il disegno; cercheremo di farlo in modo che sia sufficientemente elastico.

Monteremo tanto il carrello che il

pattino sul tubo fusoliera, preferendo tenero la giuntura del tubo (se non è nel mezzo) dalla parte del carrello.

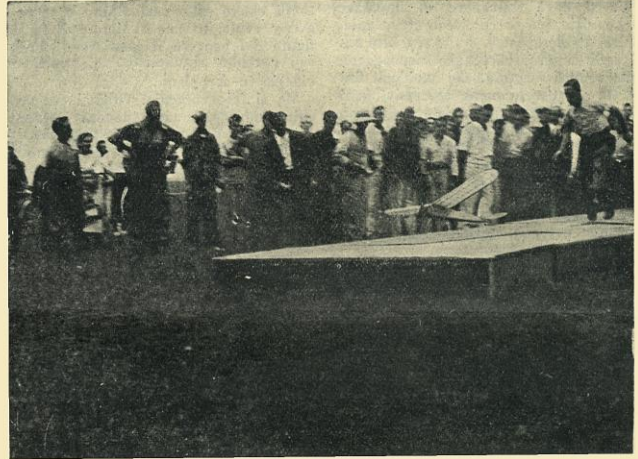
Il carrello lo fisseremo all'estremità del tubo, perchè le ruote vengano a trovarsi un po' avanti dell'elica: lo fer-

l'organo più delicato, e di maggior difficoltà costruttiva.

La scelta dell'elica è di prima importanza e ben difficilmente la prima elica costruita risponde alle esigenze richieste.

Troppe volte un buon modello vola male perchè l'elica non è adatta.

Spesso la errata misura del diametro, e del passo, impedisce che il modello voli, o lo fa volare a stento, con don-



Il decollo di un modello con motore a scoppio costruito a Torino

meremo legandolo robustamente con sottile spago o cordoncino d'elastico, avvertendo di mettere fra la legatura e il tubo una leggera fasciatura di nastro isolante da elettricista; per rendere solidi i nodi della legatura, vi metteremo una goccia di colla.

Il pattino lo fisseremo in modo analogo all'altra estremità, verificando che esso combini in asse con la mezzaria del carrello.

Ora mancano solo il motore e l'elica per fare il montaggio definitivo e provare il nostro apparecchio.

Controllando un po' i pesi, avremo:

Ala	circa gr. 80
Impennaggi	» » 30
Tubo, carrello e pattino	» » 100

Totale circa gr. 210

Calcolando che l'elica e relativi accessori, escluso l'elastico (il motore), pesino circa 35 grammi, avremo un totale di circa grammi 245; calcolando di mettere una matassa che pesi 15 grammi per ogni 100 grammi di peso dell'apparecchio, risulta il peso della matassa di circa 37 grammi.

Adoperando elastico di sezione rettangolare, che è il più indicato, di mm. 1 x 3, del peso di circa 3 grammi per metro, occorre una lunghezza di 13 metri di elastico (1).

Acquistando la gomma, è inutile limitarsi al quantitativo strettamente necessario; ma sarà conveniente prenderne almeno per due matasse.

Il filo di gomma o nastrino di sezione mm. 1 x 3, che per le moltissime esperienze fatte è risultato il più adatto per l'uso nostro, si trova in vendita a buon mercato, e non è male averne sempre a disposizione, specie quando per acquistarlo, occorre rivolgersi fuori della propria residenza.

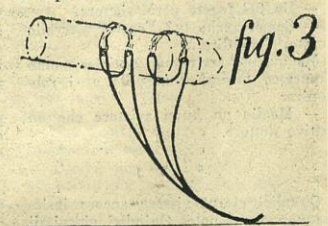
Chi ha costruito il modello con tubo lungo m. 1,30 avvolgerà i 13 metri di elastico in modo da formare una matassa di 12 fili, mentre chi avrà adottato un tubo di metri 1,50 dovrà fare una matassa di 14 fili con 17 metri di elastico.

Dirò più avanti come si prepara la matassa e come si usa. Ora dedichiamoci alla costruzione dell'elica.

L'elica è la parte più importante.

dollo, e con false inclinazioni, che possono anche provocare la caduta.

Praticamente, in un aeromodello, il migliore o peggiore rendimento dell'elica dipende dalla velocità di rotazione



PATTINO IN FILO DI ACCIAIO

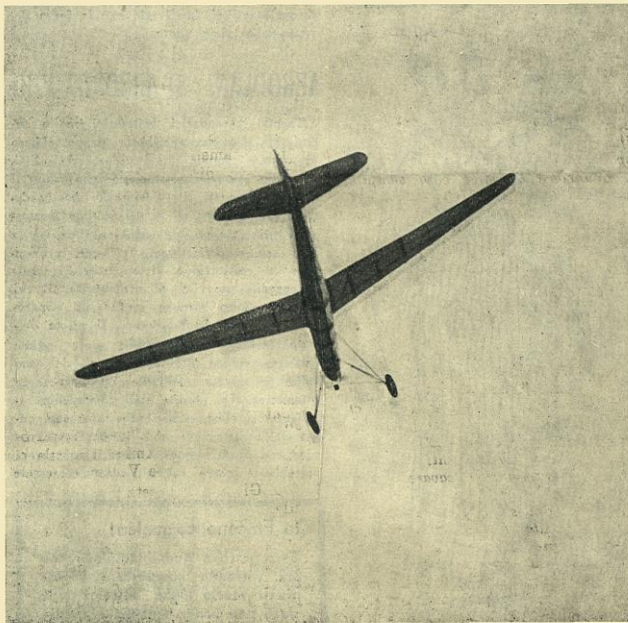
dell'elica, e l'esperienza insegna che l'elica meno veloce rende più dell'elica che gira velocemente, ed è per questo scopo, ed anche per evitare altri effetti dannosi dovuti alla eccessiva velocità che in generale si cura di mettere il minimo di gomma motrice. Tanto più che una matassa troppo grossa può produrre effetti dannosi sul tubo, fino a spezzarlo.

Giarella

(1) I pesi sopra accennati sono stati ricavati da una costruzione eseguita, il cui peso è risultato di 282 grammi. Il peso unitario di gr. 14,8 per decimetro quadrato, ottenuto in questa costruzione, è assai prossimo a quello preventivato; ma sono certo che molti costruttori, fra quelli che mi hanno seguito, avranno ottenuto dei pesi anche minori.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

GIUSEPPE ARCHIVOLTI - Napoli. — Prima di fare progetti ed innovazioni bisogna imparare quanto già è stato fatto da altri. L'idea tua e di tuo fratello è segno di entusiasmo, ma è prematura data la confessione che dovete ancora cominciare a costruire aeromodelli (e non *aeromodelli*). Le vostre idee sulla scarica successiva di due o più matasse non sono le più giuste: su *L'Aquilone* è già stato detto in diverse occasioni. Tanto più che la tendenza costruttiva attuale è di fare dei modelli che raggiungano in breve tempo una notevole quo-



Il volo di un modello della cat. a) concorrente alle eliminatorie di Cremona

ta, per poi veleggiare. Bisogna dunque sapere fare dei buoni veleggiatori, ed a questo proposito vi consiglierò di costruire e studiare il modello «Roma», del quale troverete la descrizione dal primo numero di questo anno.

MAURO BALDI - Milano. — Zio Falcone ha passato a me la tua lettera: infatti alla tua domanda sono proprio io il più adatto a rispondere. Tu chiedi chi è (anzi cosa è) Giarella. Ti dirò che Giarella è un essere

sopranaturale, tanto sopranaturale da essere capace di far volare i modelli volanti e di insegnare anche a chi compie fra poco i tredici anni, come te, a costruire dei modelli volanti che volano davvero. Ho ammirato i tuoi disegni del veleggiatore, però ti consiglierò di prendere i primi numeri di quest'anno, e di staccarti la costruzione del modello «Roma». Per la scuola devi rivolgerti alla Sede della R.U.N.A. di Milano, in via Ugo Foscolo, 3.

Giar.

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Sigismondo Bergamini mi ha indirizzato una lettera nella quale descrive un sistema di elica a scatto libero ed un'elica a passo variabile in volo.

La prima è molto semplice, ma non nuova come idea. Ha ragione in ogni modo l'autore del progetto a dire che è un sistema semplice e uno dei più perfetti. La perfezione di questo sistema consiste proprio nella semplicità. L'elica è fissa sull'albero, e può muoversi liberamente anche longitudinalmente, oltre che in senso rotatorio. L'albero contrasta alla tensione dell'elastico per mezzo di una rondella saldata che si appoggia sul cuscinetto a sfere. Nel mozzo dell'elica è fissato un tubo di ottone, che anteriormente ha due intagli, diametralmente opposti, ed inclinati a 45°. All'albero è fissata, sulla cima, un'asticciola.

Quando la matassa è carica si spinge avanti l'elica, in modo che l'asticciola entri nei due tagli: sotto l'azione della matassa l'elica è spinta in avanti (dica-mo così per azione aerodinamica); quando invece la matassa si è scuricata l'elica non solo non è più spinta in avanti, ma anzi è spinta all'indietro, trovando la resistenza dell'aria, e quin-

di si libera dell'asticciola e ruota liberamente.

Credo che questo sistema (od un analogo, con staffa che abbraccia l'elica ad esempio) sia l'unico mezzo per essere sicuri di un buon funzionamento. Tutti i sistemi che si basano su molle, denti, ecc., soffrono del difetto di una estrema delicatezza di regolaggio. Le molle devono essere delicatissime, ed è questa la ragione per la quale sono soggette a funzionare irregolarmente.

Con il sistema di Bergamini, diciamo così, l'equilibrio si ha fra la trazione e la resistenza dell'elica, od in altri termini fra la minima velocità che la matassa riesce ad imprimere al modello e la velocità propria del modello in volo librato. Finché l'azione dell'elica è superiore alla velocità propria del modello, si ha una trazione, quindi l'elica è in posizione avanzata: quando l'elastico è a un punto di carica tale che non riesce a dare una velocità superiore a quella propria del modello, si ha l'arretramento dell'elica e quindi la rotazione libera.

L'elica a passo variabile non è un'idea buona come la prima. Si tratta di una comune elica a passo variabile, con



Il lancio di un veleggiatore alle eliminatorie di Cremona

le due pale inflate, per mezzo di una parte cilindrica, nel mozzo. Le pale sono libere di ruotare, e sono trattenute nel mozzo da un elastico passante attraverso il foro.

Bergamini dice che le pale cambiano di passo, ma non spiega in virtù di quale principio.

Suppongo che la variazione sia dovuta alla resistenza che esse oppongono alla rotazione. L'asse intorno al quale le pale si muovono per cambiare di passo dove deve essere collocato? In prossimità del bordo d'attacco? Più indietro del punto corrispondente al centro di pressione? Che cosa si oppone alla tendenza della pala a cambiare di passo?

La variazione del passo dovrebbe avvenire comandata dalla forza motrice, in maniera che diminuendo questa diminuisce contemporaneamente il passo per ottenere una velocità di rotazione maggiore. Oppure, il comando dovrebbe dipendere dalla velocità stessa di rotazione dell'elica: quando l'elica assume una velocità molto elevata, il passo deve aumentare per equilibrare la velocità, mentre quando la velocità diminuisce il passo deve diminuire per rendere possibile un aumento di velocità. Su questo principio sono basate le eliche a passo variabile in volo comandate per forza centrifuga: le masse mobili, allontanandosi od avvicinandosi al mozzo secondo la velocità di rotazione, comandano le pale. Ma si va incontro alle molle, al calcolo dello sforzo di queste, alla massa soggetta alla forza centrifuga, alla resistenza alla rotazione opposta dall'elica secondo i diversi passi. Enunciare l'idea è cosa semplice, realizzarla è cosa complicatissima, particolarmente quando bisogna lavorare così minutamente.

Caro Barioli, il fatto non è tanto straordinario come può sembrare a prima vista: i coefficienti che hai trovato per il profilo Gottinga 532, a 0°, sono normalissimi. Soltanto, si tratta di Cy e di Cx, e non di Cp e Cr, dunque bisogna fare i calcoli con $d = 1/16$, invece di $1/8$. Che le efficienze poi siano tanto «spettacolose», non mi pare. Senza dubbio è un ottimo profilo: so che è stato provato da alcuni aeromodelisti romani, ai quali l'avevo indicato, e che ha dato risultati rispondenti alle previsioni che si potevano ricavare dall'esame del diagramma. In quanto al Gott. 535, credo che sia superiore all'altro: tu hai ottenuto risultati minori (sulla carta, e quindi bisogna poi vedere la prova dei fatti) non perché il profilo sia meno adatto ai veleggiatori, ma innanzi tutto per la questione dei Cp e Cr in paragone dei Cy e Cx che ti ho detto prima, e poi perché, forse, non hai messo in giusta proporzione la superfi-

cie del profilo Gott. 535 e quella del profilo biconvesso. La Vy di $14 \text{ cm/1}''$, sia pure per la sola ala, mi sembra un po' troppo bassa. In ogni modo, anche qui è la solita questione di aver assunto i coefficienti di valore doppio.

Spero che quanto ti ho detto ti sia chiaro: caso mai riguarda (e così facciamo i lettori che possono avere interesse a questo argomento) le «Nozioni elementari di aerodinamica», nel capitolo della Portanza e resistenza, e nell'argomento dei diagrammi.

Ing. Bi.

Gare eliminatorie di modelli volanti a Palermo

La Scuola di aeromodelismo, organizzata dalla Sede Provinciale della R. U. N. A. di Palermo, da circa tre mesi è ormai in pieno sviluppo; diretta con vera passione dall'ing. Vaccaro, assistito dal camerata Simoncini, la Scuola posta nei locali del Liceo Vitt. Emanuele gentilmente concessi dal preside, è dotata di 6 banchi da lavoro per 12 posti completamente attrezzati di ferri e di materiali.

Il numero degli allievi in breve è nato gli attestati di aeromodelisti ed salito a 25, dei quali 17 hanno ottenuto veramente ammirevole l'entusiasmo di essi che in così breve tempo hanno costruito 16 apparecchi già provati e perfettamente a punto, tanto da consentire di partecipare con buon successo alle eliminatorie provinciali che si sono svolte in questi giorni presso l'aeroporto di Boccadifalco.

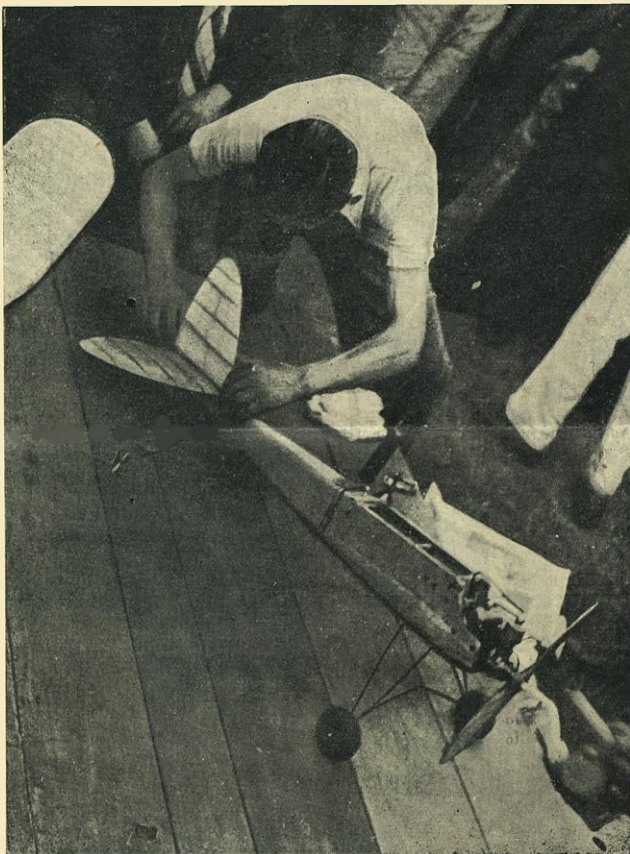
Alla gara hanno partecipato 17 allievi e gli apparecchi hanno fornito delle prove che sono assai incoraggianti e lasciano sperare molto per le prossime costruzioni. Le classifiche sono state le seguenti:

Cat. A. - 1) Simoncini Giovanni con 52" - 2) Mione Giuseppe con 51".

Cat. B. - 1) Barraj Walter con 55" - 2) Di Salvo Giovanni con 53".

Cat. D. - 1) D'Amico Michele con 50" - 2) Bartolone Vincenzo con 37".

La Giuria composta dal segretario della R. U. N. A. camerata Crivello in rappresentanza del presidente, e dal direttore della Scuola di aeromodelismo ing. Vaccaro, ha avuto parole di vivo elogio per tutti i partecipanti incoraggiandoli per una sempre maggiore attività che procurerà sicuramente una migliore affermazione nell'avvenire.



L'ultima messa a punto di un modello con motore a scoppio, durante le eliminatorie di Torino



(Continuazione dal numero precedente)

V.

In cui si dimostra che il "Carmencita", non è "Gavilan",

Mezz'ora dopo il capitano del *Carmencita*, il professor Zurriaga e l'ospite inatteso si ritrovarono sul ponte di comando.

Il professore, che s'era finito di vestire, sembrava piuttosto nervoso. Guardava la posizione del sole, scrutava l'orizzonte e borbottava frasi incomprensibili.

Fini con l'accostarsi al timoniere e si curvò a guardare la bussola.

— Capitano, — gridò con voce acutissima — capitano! In questo modo v'interessate di quello che succede a bordo? Venite qua, presto, venite!

— Che vi accade, professore? — esclamò don Pedrito, accorrendo. — Che c'è?

— Che accade? Guardate un po' la bussola! Guardatela bene, vi dico...

— Beh? Che ha? Mi sembra in ottime condizioni...

— Ah sì, eh? In ottime condizioni, è vero? Allora, lasciate che ve lo dica, è la vostra testa che non si trova in ottime condizioni; sì, la vostra testa o quella del timoniere o magari anche tutte e due...

— Ma caro professore, vi giuro che non riesco a capirvi, io...

— Non riuscite a capirmi? No? — urlò l'ometto in un parossismo d'ira. — Ma chi vi ha dato il brevetto di capitano? Chi vi ha messo al comando di questa nave, di questa casseruola affumicata...

— Scusate, professore, — intervenne con un sorriso conciliante Istvan Urjiady — posso chiedervi di che incolpate il comandante?

— Di questo, signore, semplicemente di questo: che per far rotta alla volta di Montreal, nel Canada, mette la prua ad oriente invece che ad occidente e, in luogo d'attraversare l'Atlantico, si dirige a tutto vapore verso Gibilterra e il Mediterraneo... Ecco come stanno le cose, amico mio, e poi ditemi se non ho ragione d'irritarmi. Beh, meno chiacchiere! — intimo, tentando di afferrare la ruota del timone — Virate subito di bordo e fate in modo di riguadagnare il tempo perduto.

— Canada? — gridò il comandante scambiando sguardi inebetiti con Urjiady e il timoniere; — Canada? E che c'entra, per la barba di mio nonno, il Canada? Noi siamo diretti a Suez, lo sapete bene, e poi più giù, al Mar Rosso, Aden...

— Come sarebbe a dire? — strillò don Ildefonso tutto rosso e tremante d'aspirazione — Che fantasie son queste? Il vostro armatore vi ha pur scritto da Madrid annunciandovi il mio arrivo, no? Vi ha detto ben chiaro che dovevo andare al Canada, eh? Ora, se io ho scelto, ecco, adesso mi ricordo il nome, il *Gavilan* per imbarcarmi e non un'altra nave, è perchè andava al Canada...

— Un momento, un momento, per carità! — interruppe il povero Pedrito — Un momento! Che cos'è questo *Gavilan* che salta fuori adesso? Non capisco una saetta, ve lo giuro, signor mio!

— Ma testa dura che non siete altro! — rantolò il professore, senza più voce ormai — Siete pazzo o ubriaco che non sapete il nome della vostra nave? Oppure osate burlarvi di me? Su, che cosa rispondete? Son curioso di saperlo...

Don Pedrito afferrò per un braccio don Ildefonso e lo trascinò davanti a una delle ciambelle di salvataggio fissate al parapetto del ponte.

— Che c'è scritto qui? Eh, che c'è scritto?

— "Car-men-cita..." — sillabò stupefatto il professore.

— E qui, e qui, che c'è scritto? — ripeté l'altro, spingendolo verso la poppa di una lancia.

— *Carmencita*... — balbettò il professore, appoggiandosi, affranto, al parapetto — *Carmencita*... Ma, allora, che vuol dire tutto questo?

— Mah! — commentò placidamente Urjiady. — Apparentemente, almeno, significa che, credendo di salire a bordo del *Gavilan*, siete venuto sul *Carmencita* e che ora, in luogo di navigare verso il Canada,

filate a tutto vapore verso l'Africa Orientale.

— Ma come è potuto accadere, santo cielo? Perché mi avete preso a bordo? Perché quel vostro marinaio mi ha detto che non s'aspettava che me?

— Scusate, — riprese Urjiady — credo di cominciare a capire... Avete detto al marinaio di condurvi proprio sul *Gavilan*?

— No, — ammise il professore, perplesso — no; anzi, rammento bene, non ricordandone il per il nome, chiesi al marinaio qual'era la mia nave...

— E allora è andata proprio come avevo immaginato al mio arrivo qui. Scambio di persona. Quel Nicanor, mi pare si chiami così, attenzione me, ma ha imbarcato il professore e siccome voi non avevate mai vista la nave e nessuno di noi conosceva gli altri, il pasticcio è stato possibile senza colpa di alcuno.

— Ma io; io, come potrò rimediare? — gemette abbattutissimo don Ildefonso. — Avevo brigato per mesi e mesi allo scopo d'avere un passaggio gratuito a bordo d'una nave diretta a Montreal; ho lasciato la mia Università contro il volere del rettore, mi sono compromesso di fronte all'opinione dei circoli scientifici del mondo intero... e tutto, per un miserabile, grottesco equivoco... finisce in una sghignazzata generale... I colleghi invidiosi mi seppelliranno sotto i loro sarcasmi; diranno che all'ultimo momento ho avuto paura o che non credevo più all'ideale che m'aveva spinto a partire... Sono rovinato, completamente rovinato... e l'infelicitissimo scienziato si lasciò scivolare lungo il parapetto, fino a sedersi sul tavolato e tacque, col mento incollato sul petto.

Il comandante sembrava in preda

a una strana agitazione; si tirava su i calzoni, si grattava la nuca, masticava il sigaro e scalcitava come un puledro. "Possibile — pensava — che questi due non siano d'accordo e che si tratti d'un volgarissimo equivoco?"

— Gravi interessi vi chiamavano in Canada, professore? — chiese Urjiady, con simpatia.

— Interessi? — ripeté questi con un'amara sghignazzata. — Dite pure che in questo viaggio era concentrata la mia sola ragione di vita... Avrebbero dovuto prender corpo le teorie e le conclusioni a cui ero giunto dopo anni e anni di durissimo studio; avrei dovuto finalmente vedere, stringere fra queste mie mani mortali, possedere il tesoro sognato da tanto tempo... Finito, un uomo finito, ormai... Anche se mi sbarcaste o mi riportaste a Cadice, sarebbe inutile. Il *Gavilan* è già in viaggio e l'occasione non si ripresenterà.

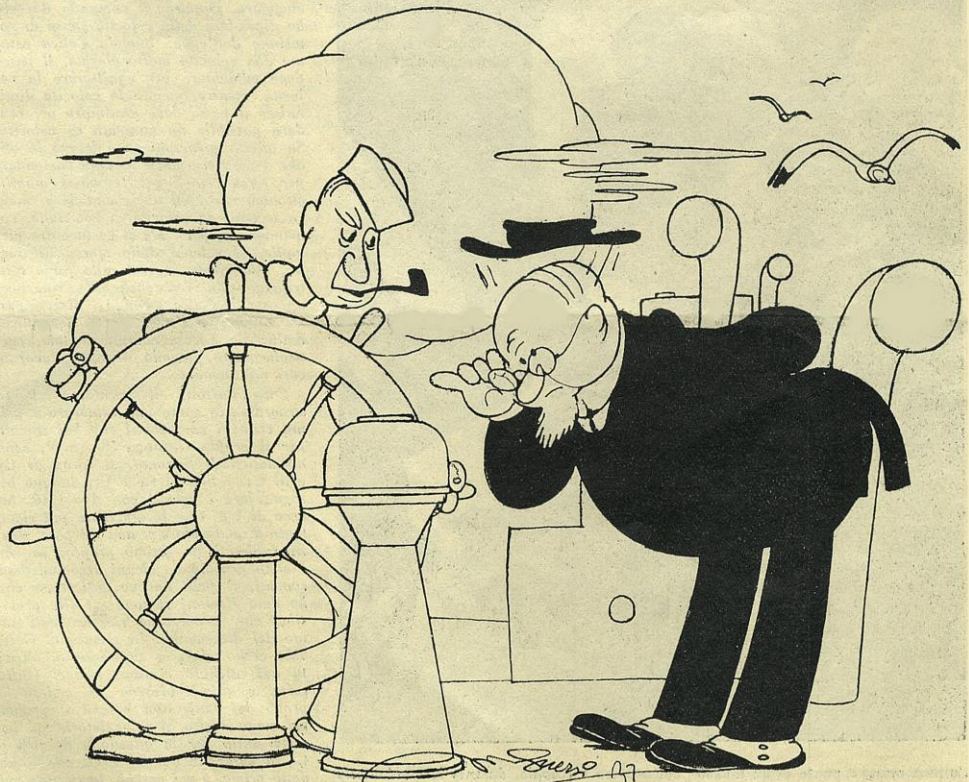
— Un tesoro importante, professore? — chiese con gli occhi accesi il capitano — Oro, forse? Diamanti? Oppure gioielli e oggetti preziosi sepolti da qualche antico pirata?

Don Ildefonso avvolse il comandante in uno sguardo di supremo disprezzo.

— Gioielli, oro? E' questo che voi chiamate tesoro? Si tratta di ben altro, infinitamente più prezioso, di qualcosa di unico, di sublime, che l'umanità attende invano da diecine di secoli, di qualcosa che rivoluzionerebbe il mondo incomparabilmente più di quella trascurabile rissa che è stata definita Guerra Mondiale... Si tratta nientemeno che di... Non so se faccio bene a dirvelo... E sia pure; tanto ormai è finita. Sappiate, signori, che si tratta del cranio d'un andropiteco!

Enzo Jemma

(Continua).



... si curvò a guardare la bussola ...

Le strabilianti avventure del barone D'Istratt

(Continuazione dei numeri precedenti)

(Vi ricordate del Barone D'Istratt? Lo abbiamo lasciato mentre si accingeva a raccontare la sua strabiliante avventura in una cassa da morto. Continuiamo ora la interessante narrazione, interrotta da una oscura vicenda di disguidi postali attraverso le vampe della guerra civile spagnola. L'autore ci assicura di avere ripreso contatto con l'ineffabile D'Istratt, il quale sembra si trovi assai prossimo all'ingresso di un famoso manicomio).

Tre contenevano già dei miseri resti mortali. La quarta, vuota, suscitò nel cervello stanco dell'assonnato D'Istratt una serie di strambe associazioni di idee, inducendolo a colmare il vuoto della macabra teoria di casse.

Ai primi albori i becchini entrano nella tenda ed iniziano la chiusura delle bare. I colpi di martello destarono D'Istratt che ebbe appena il tempo di intravedere una tavola che calava sul suo volto. Volle gridare, ma la voce gli morì nella strozza per lo spavento. Poco dopo subentrò in lui la convinzione d'essere morto davvero e cadde in uno stato di euforia che gli conciliò un pesantissimo sonno.

Questa strana vicenda fu narrata da D'Istratt naturalmente col suo solito metodo di ragionare a rovescio.

La novella della macabra avventura si sparse per l'ospedale facendo le spese per il buon umore dei ricoverati e, poiché molti desideravano sentire dalla viva voce del protagonista la narrazione del suo incompiuto viaggio ell'Al di là, nella tenda di D'Istratt fu un via vai di persone, ognuna delle quali, uscendo, dava una versione diversa dell'accaduto.

Tutti erano sinceri. L'autore delle inspiegabili varianti era l'ineffabile D'Istratt che alla medesima domanda: "Beh! com'è andata?" rispondeva sempre in un modo diverso.

L'indomani mattina i becchini si trovarono di fronte ad un caso analogo: avevano portato due casse per due infelici deceduti e al ritorno dal cimitero seppero che c'era ancora da trasportare uno dei due morti; questa volta però il barone era al suo posto.

Corsero al cimitero per vedere chi aveva emulato D'Istratt, ma trovarono una delle due casse scoperta e vuota.

Uno dei due prigionieri ricoverati all'ospedale aveva messo a frutto l'esempio del nostro eroe per evadere. Quel prigioniero era "Dopo la Cura" che, arrestato al suo atterraggio dopo aver abbattuto "Prima della Cura" e tentato di abbattere D'Antonio, era stato ricoverato all'ospedale per una violentissima febbre molto probabilmente procurata ad arte.

L'evasione fece un grande scalpore. D'Antonio, che conosceva bene il suo uomo, chiese ed ottenne l'incarico di effettuare le ricerche per catturarlo. La battuta, immediatamente condotta con numerose pattuglie nei dintorni dell'ospedale, ebbero un esito negativo.

Due "carabinieri" soltanto dichiararono d'averlo veduto fuggire tra la boscaglia nei pressi di un "campo di fortuna" e di averne però perdute le tracce.

D'Antonio, al ora, dispose su vasto raggio un serrato servizio di vigilanza nelle strade e nei passaggi obbligati. "Se non ha le ali", — disse — "di giorno non può scappare. Se però per questa sera non lo abbiamo catturato, temo che col far delle tenebre riuscirà ad allontanarsi e domani dovremo allargare il raggio delle nostre ricerche".

La frase metaforica delle ali suscitò nel cervello di D'Istratt una delle sue solite divagazioni dalle quali D'Antonio trasse una felicissima idea.

Essendo "Dopo la Cura" un abile pilota, avrebbe probabilmente, se ne avesse intravista la possibilità, tentato di fuggire dalla trappola tesagli a terra, spiccando il volo con uno degli apparecchi del locale aeroporto. Ed allora D'Antonio ideò un'esca che avrebbe con molta probabilità allettato il fuggitivo.

Spiccò il volo assieme a D'Istratt col fido apparecchio della traversata atlantica e dopo avere molto evoluto sulla zona dove era stato avvistato il fuggiasco, simulò una ben appariscente avaria di motore e, elica in croce, atterrò nel prossimo "campo di fortuna".

Quivi si trovavano pochi soldati che D'Antonio fece allontanare sguardando i campo quasi d'ogni vigilanza.

Finse quindi di tentare di rimettere in moto l'apparecchio con l'aiuto di D'Istratt e dopo una mezz'oretta il motore cantò di nuovo con la sua voce possente.

A questo punto D'Antonio fece salire a bordo il barone D'Istratt, dandogli precise istruzioni su quello che doveva fare e quindi fingendo di dover sbrigare delle cose mol-

to importanti e urgenti, si allontanò dall'apparecchio in moto e scomparve oltre i limiti del campo.

Dopo pochi istanti, un uomo uscì dalla boscaglia sul lato del campo dove trovavasi l'aeroplano e, rapidissimo, raggiunse la rombante macchina.

Il manig'io era proprio "Prima della Cura" o, meglio, Pelatoff ed aveva riconosciuto il barone D'Istratt. Conoscendone oramai la suprema idiozia, pensava di poterne avere facilmente ragione e quindi, senza tante precauzioni, comprendendo che per riuscire doveva agire rapidamente, affrontò il povero barone, gridando in russo parole incomprensibili non solo per la lingua, ma soprattutto per il frastuono del motore.

Con somma meraviglia, "Dopo la Cura" vide che D'Istratt gli sorrideva e gli faceva cenno di salire, cosa che non si fece ripetere.

Appena a bordo, il feroce Pelatoff, con modi tutt'altro che gentili, ma molto persuasivi, fece comprendere al barone che la sua presenza l'infastidiva. Fu così che D'Istratt non scese, ma fu scaraventato fuori del suo posto, dopo di che Pelatoff, senza por tempo in mezzo, afferrata la manetta del gas, la tirò a sé mettendo in pieno il motore.

L'apparecchio, però, contrariamente al suo solito, malgrado lo sforzo di 750 cavalli scalpitanti furiosamente, rimase fermo. Sembrava inchiodato al terreno.

— Maledizione — urlò Pelatoff nella sua lingua — che diavolo significa questo?

Dette due o tre strapponate ai comandi: l'apparecchio sussultò, ma come un mulo testardo non si spostò di un centimetro.

In un baleno Pelatoff comprese d'essere caduto in una trappola; l'apparecchio aveva le ruote bloccate da freni e la coda ancorata al terreno. Segui nervosamente il percorso dei tubazioni dei freni per cercar di sbloccarli.

D'Istratt non era un uomo forte e era rialzato e sorrideva per la rab-

bia d'essere stato così rudemente trattato, salì di nuovo a bordo, mentre Pelatoff era intento ad ispezionare le tubazioni dei freni e, — cosa insolita e completamente contraria al suo temperamento — sferzò con tutte le sue forze un poderoso pugno sulla testa del russo.

Questi, però, a parte il fatto che D'Istratt non era un uomo forte e tanto meno un pugile, dimostrò di possedere una scatola cranica ben solida, perchè incassò il colpo senza battere ciglio. Si limitò solo a voltarsi e, azato il braccio destro, si accinse a contraccambiare il pugno. Non fece in tempo a colpire, perchè il barone si accacciò privo di sensi in fondo all'apparecchio. Era svenuto prima di essere colpito, ma non per la paura, bensì perchè la sua sensibilità cerebrale aveva ricevuto, sentito e subito, gli effetti di un pugno in testa prima ancora che il pugno arrivasse.

Pelatoff non ebbe bisogno di scervellarsi oltre a cercare l'inceppamento dei freni, perchè dai margini del campo numerosi soldati e genieri convalidarono la sua convinzione d'essere caduto in una trappola.

D'Istratt rinvenne poco dopo assistito dal fido D'Antonio e fu necessario fasciargli la testa, perchè sosteneva di essere stato colpito. Lamentava forti dolori e pretese anche di essere trasportato in barella.

Attraversando un paesetto, vide un ufficio telegrafico. D'improvviso dimenticò le immaginarie ferite, scese dalla barella, entrò nell'ufficio del telegrafo e vergò il seguente telegramma: "ELIODORO BISLAK — GRANDUCATO DI LUNAPARK — Manco di mie notizie da varie settimane. Intensificate mie ricerche. Comunicatemi esito ospedale O. 24 Salamanca. Non inviate fiori — Sboccate freni ruote — Arriverò in paracadute — Pugni cordiali — DISTRATTOFF."

Gibbi

(Continua).



... vide un ufficio telegrafico ...



AEREO ROMBANTE - Genova. — Bravo! Due volte, tre volte, quattro volte bravo! Il metodo propagandistico brevettato da te è il più efficace e simpatico, perché si basa sull'evidenza del fatto compiuto. Sei un ragazzo intelligente. Il tuo riuscitissimo idromodello conoscerà gli onori dello zingiro. Ho provveduto per i numeri mancanti.

WALTER FARINA. — Sarò lietissimo di poterti soddisfare, e cercherò di farlo con tutti i mezzi, ma devi capire che è una cosa difficile.

DARDO SCARLATO - Roma. — Tre cose io ammiro in te: la decisione di costruire un aeromodello, il desiderio di non farmi finire cieco e la lunghezza dei tuoi piedi. Il volo a vela non si può praticare se non si hanno diciotto anni. Circa i prossimi raduni non ti so dire quando ci saranno e se ci saranno. Ti posso soltanto dire che devo ancora recuperare i cinque chili perduti durante l'organizzazione e lo svolgimento degli ultimi.

AUGUSTO M... M... (Va bene?) Caro amico, la tua missiva mi rivela che tu possiedi spiccate tendenze per fare l'agente segreto. Naturalmente, le fotografie non le posso pubblicare, perché in quel caso o io o tu finiremmo sotto i colpi di mitragliatrice di qualche servizio di controspionaggio straniero. In quanto alla faccenda degli occhiali, mi duole dirti che la scommessa la perdi tu, perché non si può diventare pilota militare se non ci si vede più che bene. Ciao, e la prossima volta che mi scrivi, non allegare alla lettera i piani segreti di qualche Potenza: a me la fine del torlo non piace.

LONGARONE. — Finalmente un bravo nipote che riconosce le mie fatiche! Questa notte dormirò un po' meglio, ne sono sicuro, e domattina, riprendendo il mio lavoro, canterò gioiosamente un'aria del paese natio. Dopo quel tuo consolante riconoscimento, però, la tua mano ha vergato una frase atroce, che mi ha fatto stramazze al suolo in preda a violento delirio: Tu quoque, Luciano, ci prendi per i dirigenzi della R.U.N.A.! No, noi non abbiamo niente a che vedere con la R.U.N.A.! La prossima volta che accadrà questa confusione di nome, io spirerò e voi avrete la mia morte sulla coscienza.

CARLO SARTOR - Milano. — Il giornale ti verrà spedito quando la R.U.N.A. ci passerà il tuo nominativo. Se i tuoi disegni sono veramente belli, mandali pure. Lo «S 79» è un apparecchio militare, e non te ne possiamo mandare gli schemi per ragioni che potrai comprendere senza sottoporre il tuo vasto cervello a sforzo nocivo.

FRATELLI NAVERRA - Bari. — Questi due esemplari fratelli, sono rimasti seriamente piccati nel sentirsi definire in uno scorso numero «personaggi buffissimi». Se l'avevo chiamati così, avevo più che ragione, poiché questi due «personaggi buffissimi», dopo aver fatto due abbonamenti a «L'aquilone», hanno chiesto il cambiamento di uno dei due con l'abbonamento a «Le vie dell'aria», dicendo che ci due copie uguali de «L'aquilone» non sapevano che farcene. E adesso, la radice del male, l'autentica radice cariatà, è venuta fuori da sé, senza sollecitazioni, estratta e messa in evidenza dai due stessi accusati. «A noi premeva» mi dicono «di volare. Per questo mio fratello si è abbonato. Poi, dopo aver volato non abbiamo saputo che farcene dei giornali e abbiamo agito così». Queste non sono le parole testuali dei due iracundi aquilotti, ma semplicemente un estratto del loro ingiurioso discorso, evidentemente scritto dopo aver fatto un'indagine di peperoni. (Si sa, i peperoni sono buoni, ma un po' indigesti). Sappiano, i due «pers-

sonaggi buffissimi», che Zio Falcone, di coloro che si abbonano per «sbafare» un volo, non sa che farsene. I raduni aerei devono essere un premio, un diversivo, un modo per potersi riunire e conoscere, e non la causa dell'abbonamento. E scrivano più educatamente, questi due amabili fratellini.

TERENZIO EDOARDO - Gorizia. — Le tessere, l'ho già detto diverse centinaia di migliaia di volte, sono in ristampa, quindi non le possiamo spedire. Ti auguro di riuscire ad innamorare de «L'aquilone» mille tra i tuoi innumerevoli amici. Se il sogno si avverasse, farei intitolare un aeroporto al tuo nome. Saluti.

MERLO E PASSEROTTO - Genova. — Mi dispiace, ma non conosco nessuno degli indirizzi che cercate. Avete provato a scrivere a Movo? Se i giornali non sono ancora giunti a casa vostra, vuol dire che (birbaccioni) si sono fermati a mezza strada. Probabilmente, sull'Appennino pistoiese, che è tanto bello. Lasciamoli al loro triste destino. Ripetete i numeri mancanti, e a procurarvi, si penserà vostro zio. Le scuole di aeromodellismo sono gratuitamente. Per informazioni rivolgetevi alla R. U. N. A. di Genova, al Vico alla Chiesa della Maddalena, 9/2. Il tuo raccattino, caro Merlo, è un po' troppo... sciapino. Vi saluto, e vi ringrazio delle vostre fotografie, che conserverò nell'archivio, assieme alle altre di cortesi nipoti.

SORCIO VERDE - Torino. — Riposa pure tranquillo, tuo zio ha già provveduto.

BRUNO ROSATO - Venezia. — Carino mio, la vuoi sapere una cosa? I numeri arretrati costano il doppio...

GIUSEPPE SCHIANO - Roma. — I numeri da te richiesti sono già partiti. Riservami da Tunisi, informandomi di quello che fanno quelle brave persone. Ti saluto.

ANGELO GERI - Lecco. — Ti auguro di riuscire, ma hai pochissime probabilità.

MARIO SANFELICI - Mantova. — Ma il raduno di Mantova è un raduno organizzato dalla R.U.N.A., e non da «L'aquilone»!

FRANCO POGLIANO - Torino. — Hai delle pretese, tu! Se si dovesse esporre tutto chiaramente, con le spiegazioni che dici tu, occorrerebbe fare un giornale di cinquanta pagine. Perché non compri «Il Costruttore d'aeromodelli»? Lì c'è tutto quello che desideri. Ho spedito al tuo indirizzo un vagone merci di roba. Ciao.

GUERRINO LUSA - Faenza. — Abbonarsi a «L'aquilone» è una cosa di estrema fa-

cilità. Manda una vaglia di quattordici lire all'Amministrazione del giornale, e va al cinema a festeggiare l'avvenimento.

SELVINO - Ferrara. — Per me, il mistero più profondo che possa affacciarsi alla mente umana è la causa che spinge tanti miei nipoti a credere che «L'aquilone» e la R.U.N.A. siano la stessa cosa. Ma se volessi essere socio della R.U.N.A., dovrei rivolgermi alla R.U.N.A. e non a «L'aquilone»! Ma è tanto difficile capire che si tratta di due cose completamente diverse? «L'aquilone» è un giornale settimanale, e la «R.U.N.A.» è un'associazione che si propone di diffondere il turismo aereo!

RENATO CIANCIOTTA - Firenze. — Caro scrittore in erba, il Barbutto Censore m'incarica di farti sapere che lui la barba ce l'ha non perché non se la tagli, ma perché gliela fanno crescere i suoi amici con certi racconti... Ma veniamo a noi, «La Strana battaglia» è scritto molto bene (hai la coscienza proprio pulita riguardo la genuinità del racconto? Lo spero e lo voglio credere) e sarà pubblicato. Difetti notevoli non saprei trovarteli, ma, poiché mi dici di scriverti quello che non va, ti dirò che esageri un po' nei paragoni. Il mare, per esempio, non somiglia mai a un'estensione di oro fuso.

PAOLO SEREGNI - Milano. — Se un'altra volta mi dai del «lei», non ti rispondo. Le fotografie devono essere soprattutto nitide per poter essere pubblicate! Il tuo velleggiatore sembra sperduto nelle nebbie nordiche, e non si capisce cosa stia facendo, se è fermo, se vola, se casca, se è già cascato ed è rimasto così, tutto da una parte... Fanne altre migliori, e mandale.

ENRICO LINA - R. Emilia. — La tua fotografia è il capolavoro del mistero. Di bello, nella missiva, c'erano solo quei caratteri pieni di peli e di ramificazioni, che mi hanno narrato le ore di angosiosa fatica passate da te su quelle due righe. Ti saluto.

MOTORE NERO - Lucca. — Bel costruttore che sei! L'unica cosa che vi è di buono (di veramente buono) nella tua attività è che non ti scoraggi. Quando uno ha un simile temperamento arriva dove vuole. Ma veniamo alle risposte: il legno più leggero è la «balsa», originario dell'America del Nord, ma è caro e raro. Perché tu possa avere un'istruzione completa su quanto concerne il materiale per costruzione di aeromodelli, ti consiglio di acquistare «Il costruttore di aeromodelli», di Martini e Nobili. Mandami la fotografia del nuovo aeromodello, appena questo sarà nato. L'articolo l'ho passato al Barbutto Censore, il quale si è subito chiuso nel suo studio lanciando bramiti di gioia. E' strano, quell'uomo sembra passarsi di racconti!



Il ferrarese Sigismondo Bergamini e la sua rinomata «scuderia» di modelli volanti.

PIERO BOBIANI. — Tu sei molto gentile, ma io ti giuro che non posso muovermi da Roma. Sono stato alcuni giorni a Venezia per ragioni professionali e (tu non lo crederai) non ho fatto nemmeno un bagno (di mare, si intende). Dovevo lavarmi ogni mattina in una microscopica vasca di ferro smaltato. Grazie per gli abbonamenti nuovi che prometti di procurare alla nostra amministrazione.

BONANNI E CESOLARI. — Siete sempre molto gentili, con le vostre cartoline. Io vi ringrazio e vi saluto con molta cordialità. Aviatrice mi scriva circa il dopolavoro. Come va questa faccenda?

EZECHIELE CORETTI - Cremona. — Ah, ah, ah, me l'aspettavo! Già quando la mia penna vergava quelle parole che dovevano far struggere di commozione e di orgoglio l'anima baffuta e capelluta, in stivali neri, di Elvio Tosaroni, il celeberrimo asso degli assi dell'aeromodellismo romano, di fronte ai miei occhi si stendeva nitido il panorama del tuo immediato futuro, sicché la notizia che mi hai data non ha destato nel mio animo meraviglia, ma unicamente orgoglio paterno, anzi, Zio... (come diavolo si potrebbe dire?) tutta la soddisfazione, insomma, che può vibrare nell'intimo di uno zio il quale vede realizzati i voti fatti per il suo caro nipote. Ti saluto, intanto, e ti dico «Fu-ti-ghan». Tu, che sai il cinese, saprai certo tradurre, e, visto che sei così buono, non ti offenderai, no? In questo caso, «nie-mahan Cote!».

AQUILA SENZ'ALI. — Il tuo abbonamento, proprio come sospettavi, scadrà il 28 ottobre! Dovevi informarti, prima di iscriverti alla R.U.N.A., sui vantaggi e sugli svantaggi che te ne sarebbero derivati! Se cambi indirizzo, devi avvisare noi e loro. L'indirizzo del bravo De Pieri, ormai celebre per il suo glorioso «CR 32», è quello che tu dici. Vedrò di mandarti le fotografie che mi chiedi.

LAMBERTO MOSCI - Perugia. — Ti avverto che i disegni dell'aeromodello a tubo sono in vendita presso la Ditta Aeromodelli e Accessori, in Riva Reno, 118, Bologna. Ti auguro intanto un ottimo risultato alle tue fatiche aeromodellistiche. Mandami, appena finito, una bella fotografia dell'apparecchio.

AQUILOTTO NOVELLO - Torino. — Caro aquilotto novello, sei un bravissimo nipote. Ti spedisco un monte di copie e di saluti.

ROMANO GIACINTO - Bergamo. — Quando Ciccinnato aveva finito di lavorare per la Patria e andava a passare un mesetto in campagna, trascorrevano quel tempo piantando carote. Tu, seguendo l'orme gloriose del caro vecchio, costruisci in villeggiatura aeromodelli su aeromodelli, e peschi abbonati.

Zio Falcone



L'Istituto Tecnico Industriale di Foligno possiede un ottimo laboratorio per costruzioni aeromodellistiche: eccolo mentre vi ferve il lavoro.

Possenti ed instancabili come i motori che sollevano le ali d'Italia sono i motori che fanno pulsare il cuore di ferro delle industrie italiane

I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria, oltre i monti, oltre i mari.

MARZOTTO

è il nome dell'industria laniera italiana che lancia i suoi tessuti di lana in 50 Stati dei 5 Continenti



LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO
S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA
PETTINATURA DI MORTARA
LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)
LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)

È uscita :
LA TAVOLA N. 1
DEL
CONSTRUTTORE DI AERODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL
CIRILLO
AERODELLO A TUBO
Costa Lire **3,50** franco di porto
Inviare commissioni a
AERODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno' 118 - BOLOGNA
Imminente :
LIBELLULA - Aeromodello a tubo



Officine Meccaniche Italiane S. R. Reggio-Emilia

Edizioni A. VALLARDI - Milano
E AMBROSI
UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA
AFRICA MIA I (Seguito) cad L. 5

CONSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale Int. versato L. 2.400.000
Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 8."

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Carreggiabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 270 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.



ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.
MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

AERODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo
— disegni e tavole costruttive —
materiali e parti staccate per ogni
costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

VELOCINO 1937



Rendimento
Praticità
Comodità
Igiene

"SERIE VELOCINO.."

Bologna - Strada Maggiore, 94



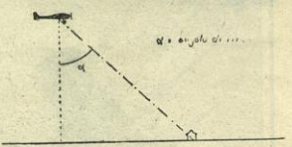
N.º 39 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata **A**

ANGOLO DI CALETTAMENTO. — Angolo formato tra due linee di riferimento di due parti di un velivolo e, in genere, di una macchina, che debbono venire connesse.

ANGOLO DI DERIVA. — E' l'angolo compreso tra la rotta effettiva dell'aeromobile e l'asse longitudinale dell'aeromobile stesso.

ANGOLO DI DEVIAZIONE. — Angolo formato dalla direzione della velocità e il piano di simmetria del velivolo. (Non deve essere confuso con l'angolo di deviazione magnetica. V. angolo di rotta bussola).

ANGOLO DI TIRO. — E' l'angolo compreso formato tra la retta congiun-



gente la bomba all'istante di sgancio dal velivolo e il bersaglio (V. tiro di caduta) e la verticale passante per la bomba allo stesso istante.

ANGOLO DI IMBATTO. — Angolo acuto che la traiettoria di un mobile che incontra un ostacolo forma col piano

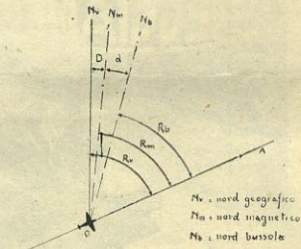
l'angolo d'imbatto



tangente alla superficie dell'ostacolo stesso. Tale allocuzione si usa per i proiettili di lancio o di caduta (V.).

ANGOLO DI PICCHIATA. — Angolo che definisce in un dato istante l'assetto del velivolo rispetto alla rotazione che esso fa intorno al suo asse trasversale nel senso in cui la prora si abbassa.

ANGOLO DI PILOTAGGIO. — E' l'angolo che l'asse longitudinale del velivolo fa con la direzione del nord perchè la direzione del velivolo stesso velocità effettiva coincide con la rotta prestabilita. Se la direzione del nord è riferita al meridiano geografico, l'angolo



suddetto prende il nome di « prua vera » — P_v —; se è riferita al meridiano magnetico (V.) si dice « prua magnetica » — P_m —; se invece è quella direzione nord indicata dalla bussola di bordo si chiama « prua deviata » o « prua alla bussola » — P_b —. Più propriamente per angolo di pilotaggio si intende uno degli angoli sopra menzionati corretto dall'angolo di deriva dovuto ad un vento obliquo rispetto alla rotta.

ANGOLO DI ROLLATA. — Angolo che definisce in un dato istante l'assetto del velivolo rispetto alla rotazione che esso fa intorno al suo asse longitudinale.

ANGOLO DI ROTTA BUSSOLA. — E' l'angolo formato dalla direzione segui-

ta da un aeromobile e la direzione del nord indicato dalla bussola di bordo. Chiamando con D l'angolo di declinazione dovuta alla declinazione magnetica della terra (V.) e con d l'angolo di deviazione dovuto al magnetismo indotto dall'aereo, con R_v l'angolo di rotta vera, con R_m l'angolo di rotta magnetica, l'angolo di rotta bussola è dato dalla formula:

$$R_b = R_v - D - d$$

si deve tener presente, nell'applicazione di questa formula che D e d possono essere positivi o negativi. L'angolo di rotta bussola viene misurato nel senso delle lancette dell'orologio a partire dalla direzione del nord della bussola da 0° a 360° .

ANGOLO DI ROTTA MAGNETICA. — Angolo formato dalla direzione seguita da un aeromobile e la direzione del nord magnetico. E' dato dalla formula:

$$R_m = R_b + d \text{ (V. Angolo di rotta bussola)}$$

Viene misurato nel senso delle lan-

cette dell'orologio a partire dal nord magnetico da 0° a 360° .

ANGOLO DI ROTTA VERA. — Si dice anche angolo di rotta « geografica ». E' l'angolo formato dalla direzione seguita da un aeromobile e il meridiano geografico. E' dato dalla formula: $R_v = R_m + D$ oppure: $R_v = R_b + D + d$ (V. Angolo di rotta bussola)

ANGOLO DI SBANDAMENTO. — Angolo formato dalla linea della forza che risulta dalla composizione di tutte le azioni aerodinamiche che agiscono sul velivolo in moto e il piano di simmetria del velivolo stesso.

ANGOLO DI VISIBILITA'. — Angolo entro il quale l'aviatore può vedere liberamente la superficie terrestre sottostante.

ANGOLO MORTO. — Si dice angolo morto di un'arma installata su di un aeromobile militare, lo spazio angolare nel quale il tiro dell'arma stessa non può essere effettuato.

S.A. PIAGGIO & C.
GENOVA

**MOTORI
D'AVIAZIONE**

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

Stabilimenti:
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

FIAT

MOTORI E AEROPLANI
PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

S. A. FIAT VIA NIZZA 250 - TORINO — S. A. AERONAUTICA D'ITALIA CORSO FRANCIA 366 - TORINO