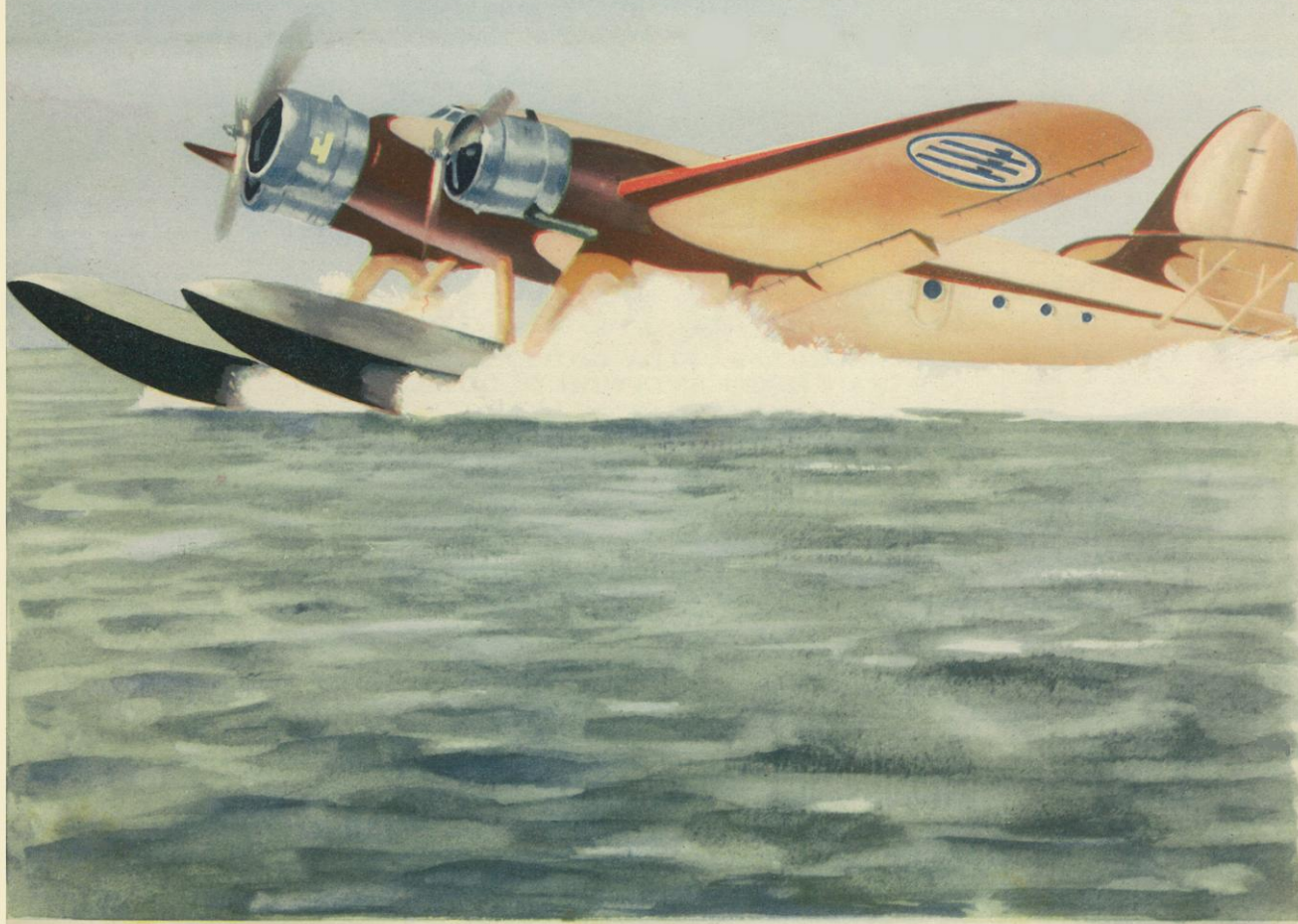


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



L'IDROVOLANTE ITALIANO CANT. Z. 509. PER SERVIZI CIVILI.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno IX N. 53
31 dicembre 1939-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 2,50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3.

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.



BULGARIA

Alcuni francobolli di precedenti emissioni hanno ricevuto una sovrastampa che ne varia il valore. Essi sono gravati di sovrapprezzo a beneficio dei danneggiati dall'inondazione che colpì la Bulgaria centrale.



Il primo francobollo di questa serie nuova è stato ottenuto con l'applicazione della sovrastampa al valore da 15 c. ardesia dell'emissione 1916 commemorativa della liberazione della Macedonia (Yvert n. 110). Gli altri quattro corrispondono agli ultimi valori della serie emessa nel 1922 a ricordo del giornalista Bourcier (Yvert 169-172).

GRECIA

Il 1° ottobre è apparsa una serie commemorativa dei giochi sportivi balcanici che si sono svolti ad Atene dal 1° al 10 ottobre. Le originali vignette riproducono atleti in posa di antiche gare sportive.



50 l. verde scuro e rosso guerriero in corsa.

JUGOSLAVIA

Il 6 settembre è stata emessa una serie di quattro valori con belle vignette riprodotte varie navi a beneficio della ricostruzione dell'Adriatico.

Le quattro vignette riproducono la nave scuola «Jadran», il piroscafo turistico «Rea», l'«Alessandro», il battello commerciale «Tri», gli aerei «Dubrovnik».

GERMANIA

Il 27 ottobre è apparsa l'annuale serie di beneficenza invernale, che quest'anno è destinata a beneficenza di guerra. La serie si compone di nove valori con bellissime vignette che riproducono caratteristiche vedute locali.



ALBANIA

I nuovi valori postali, di cui abbiamo fatto cenno nel n. 49 de «L'Aquilone», si comparano dei seguenti tagli:
Posta ordinaria: 1, 2, 3, 5, 10, 15, 25, 30, 50, 65 q. e 1, 2, 3, 5 f.
Posta aerea: 5, 15, 20, 50 q. e 1, 2, 3 f.
Segnatasse: 4, 10, 20, 30, 50 q.
Per posta ordinaria finora sono apparsi quattro valori, per posta aerea è apparso solo il valore che riproduciamo.



OLANDA

Due graziosi francobolli sono stati emessi per commemorare il Centenario delle ferrovie. Tema: «Solita filigrana, «cerchi»»



55 c. verde scuro 12½ c. azzurro

UN CONCORSO FILATELICO - LETTERARIO

La Direzione de «L'Aquilone» indice un Concorso filatelico fra tutti i suoi abbonati per l'anno 1940. I concorrenti dovranno svolgere le seguenti temi:

Il mio album di francobolli

Il Concorso è dotato di Tre premi in contanti, per complessive L. 250, offerte gentilmente dalla nota Casa Filatelica Fratelli Oliva di Genova. Nel primo numero di gennaio daremo le modalità.

SLOVACCHIA

Due nuove serie sono state emesse nel settembre scorso. La prima è composta di due valori; (60 h e 120 k) sui quali è effigiato Josef Murgas, scienziato perfezionatore della radio. L'altra si compone di tre valori con vignette varie riprodotte caratteristiche costumi locali.

DANIMARCA

A beneficio della Croce Rossa sono stati emessi due francobolli che recano il ritratto della regina Alessandrina. Senza filigrana, dent. 12½.

I lettori de «L'Aquilone» riceveranno gratis, a semplice richiesta, un «numero di saggio» de LA RIVISTA FILATELICA D'ITALIA

L'AQUILONE

E' IL GIORNALE DELLA GIOVENTU' MODERNA E DEGLI AVIATORI DI DOMANI

Ogni fascicolo de L'AQUILONE contiene:

- la descrizione e la illustrazione a colori di un velivolo italiano;
- la descrizione e la illustrazione di un apparecchio dei Paesi in guerra;
- un articolo di attualità;
- due o tre articoli di divulgazione tecnica aeronautica;
- una pagina dedicata all'attività, ai problemi e alla tecnica costruttiva del volo a vela;
- una o due pagine dedicate alla tecnica costruttiva, ai problemi e all'attività dell'aeromodellismo;
- progetti e schizzi dei modelli volanti meglio riusciti, italiani o stranieri;
- un racconto aviatorio d'avventure;
- una pagina con la puntata di un romanzo d'avventure aviatorie;
- una pagina illustrata a colori di un cineromanzo avventuroso di imprese aviatorie;
- una pagina di Posta aerea: corrispondenza di Zio Falcone e di Crivello con gli aeropiloti;
- le rubriche *Asse*, *Cronaca*, *Volo cieco*, *Posta dell'aeromodellista*, *Filatelica*, *Aerotecniche*, *Notizie stupefacenti*, *Baraccone delle meraviglie*, *Spigolature*, *Bussola*, ecc.;
- illustrazioni d'attualità sull'aviazione, sull'aeromodellismo e sul volo silenzioso;
- disegni e vignette umoristiche

L'AQUILONE

è un giornale serio, divertente, istruttivo, ricchissimo.

E' redatto dai migliori scrittori, da ingegneri aeronautici, da aviatori. E' il vero giornale italiano per la gioventù italiana dai 12 ai 20 anni, ma è letto con passione anche dai grandi, che lo consigliano con entusiasmo ai piccoli.

Costa 60 centesimi in tutte le edicole - Abbonamento annuo L. 25, semestrale L. 13

Editoriale Aeronautica - Viale Libro e Moschetto, 6 - Roma - Conto C. P. N. 1-24718



INDOVINELLO

Son due squadriglie: le falangi muovono da opposte parti e in forma all'uopo avezza. L'una sull'altra avventurarsi con... tattica destrezza in un'azione vivace e ben serrata, ma breve, ma fucilata, che tosto entrambe battono in pronta ritirata. Segno di guerra? No, segno di pace.

Il "CANT. Z. 509" della nostra copertina

Il Registro Aeronautico Italiano omologò tempo fa l'idrovolante Cant. Z. 509 dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico (progetto dell'ing. Zappata), con tre motori « Fiat A. 80 RC. 41 » da 1000 CV ciascuno, ed eliche « Fiat » a giri costanti, dopo una completa serie di prove statiche, di prove di volo, di prove di mare.

Questo tipo è derivato dal ben noto « Cant. Z. 506 », di cui però è più grande e più potente: anche vari particolari di struttura sono stati modificati per ottenere, a pari robustezza, sensibili risparmi di peso.

Il « Cant. Z. 509 » è destinato al trasporto di posta e merci su lunghe distanze ad alta velocità, ma esso è facilmente trasformabile in trasporto passeggeri. E' di tipo monoplano con ala bassa a sbalzo, a doppio galleggiante; ala e fusoliera sono in legno, i galleggianti in duralluminio.

I dati principali sono i seguenti: Apertura d'ali m. 28,35; lunghezza totale m. 19,15; altezza massima metri 7,52; superficie portante mq. 100; peso a vuoto kg. 10.050; peso del combustibile kg. 5.470; peso dell'olio chilogrammi 360; equipaggio kg. 320; peso totale normale kg. 16.200; peso totale massimo kg. 17.500; carico alare massimo kg./mq. 175; carico di potenza massimo kg./CV. 5,830; potenza superficiale CV./mq. 30; volume dei galleggianti mc. 28,400.

Quota di tangenza pratica m. 7700 per velocità ascensionale ridotta a metri 0,4 al 1".

La velocità massima assoluta si ha a m. 4650 con km. h. 419.

La velocità di crociera a circa 5000 metri, con 1900 giri al 1" è di 330 km./h. Il consumo di combustibile corrispondente è di kg. 1,240 per km.

SCIARADA

- Ha un merito indiscusso in aviazione per le vittorie sue, per le sue imprese, e se gli dan tal nome ha ben ragione.
- Ch'egli sia forte ed aspro è ben palese: piccante si rivela e assai focoso. Totale! Ma se di quiete pungegli desio, se lo allesta il riposo, s'abbandona del sonno al breve oblio.

SCARTO LETTERALE

Atterraggio?

Ambe dall'alto scendono me inerte l'UNA i campi fa intristire l'ALTRA se ti fa scendere anco sa farti poscia risalire.

SCIARADA A FRASE

PRIMO SECONDO che il pericolo temi ed alla fuga chiedi la salvezza, che al più lieve rumor ti scuoti e tremi: che ogni arduo con ragion disprezza che indegno sei di noi, stirpe italiana, in un TUTTO bestiale ti rintana.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 14 gennaio 1940-XVIII.

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



ROMA-RIODEJANEIRO

L'Italia è oggi la sola Nazione europea che nell'attuale situazione internazionale ha conservato pressoché intatta la sua consueta rete aerea civile invernale. Anzi, proprio in questo drammatico autunno, durante il quale l'incendio si è scatenato su gran parte del vecchio Continente, essa ha esteso la sua penetrazione aerea verso le Nazioni amiche dell'America del Sud. Infatti, dopo un anno di studi preparativi e di esperienze (lavoro estremamente complesso, intrapreso, in un primo momento, dal Reparto Linee Atlantiche dell'Ala Littoria) la Società aerea italiana «L.A.T.I.» (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) ha iniziato il servizio regolare commerciale fra Roma e Rio de Janeiro.

Questa linea aerea commerciale Italia-Brasile, che trasporterà posta dell'Europa all'America Latina e passeggeri per tutto il tragitto (escluso il tratto di traversata atlantica) seguirà, in un primo momento, la seguente rotta: Roma-Malaga-Capo Spartel-Villa Cisneros-Capo Blanco-Isola del Sale-Porto Praia-Ferdinando di Noronha-Natal-Pernambuco-Bania-Rio de Janeiro, ed avrà diramazione e coincidenza a Malaga da e per Lisbona. Provvisoriamente però, in attesa della sistemazione del campo di Malaga, il servizio fa capo all'aeroporto di Siviglia. Due navi italiane per il servizio di rilevamento meteorologico e di segnalazione radiotelegrafica saranno adibite all'osservazione e all'assistenza in pieno Atlantico.

Il primo settore di questo itinerario aereo, Roma-Siviglia, si svolge sull'aperto Mediterraneo per circa 1500 chilometri, fino a tagliare la costa spagnola sotto Alicante, con voli fugaci passaggi sulla Sardegna e sulle Baleari. Questa traversata del Mediterraneo è, in questa stagione invernale, carica di difficoltà, poiché impone il volo ad alta quota a temperature polari, con la probabilità pericolosa che si formino incrostazioni di ghiaccio sull'apparecchio. Quanto al secondo tratto Siviglia-Villa Cisneros, anch'esso di poco inferiore ai duemila chilometri, si svolge quasi completamente sul mare, giacché soltanto per pochi minuti i potenti trimotori italiani si avvicinano alla costa marocchina, tra Safi e Mogador, tornando poi al largo sino a qualche decina di chilometri dalla metà. Ma questo è il settore che offre nella stagione invernale le più regolari condizioni atmosferiche poiché l'aeroplano, filando

verso il sud, corre entro il letto fresco e veloce nell'Eliseo di nord-est. Tale tratto il «Savoia Marchetti 83» lo compie normalmente in cinque ore e mezza.

Da Villa Cisneros i nostri trimotori che si trasferiscono nell'America meridionale debbono toccare l'Isola del Sale con un volo di 1100 chilometri già nettamente atlantico e infinitamente interessante dal punto di vista della navigazione altomera, poiché si tratta di imboccare, dopo un lungo percorso, una piccola isola, il cui avvistamento non è facile per la bruma normale e l'esistenza di tratterelli nebulosi a bassa quota; e poiché l'orario postale prevede l'arrivo dei trimotori su quest'isola poco prima del tramonto, si comprende la necessità assoluta di identificare l'obiettivo senza inutili perdite che costringerebbero al ritorno sulla costa africana e ad un atterraggio di fortuna nel deserto. La qualità sceltissima degli equipaggi e la strumentazione perfetta dei trimotori, sono, come si capisce subito, una garanzia sicura di precisa navigazione.

Questa base dell'Isola del Sale è un miracolo della capacità organizzativa degli italiani. Un grande scrittore italiano, Emilio Cecchi, in un suo recente viaggio all'arcipelago del Capo Verde, ha già parlato dell'aspetto fisico, della povertà, della sterilità e della desolazione dell'Isola del Sale il cui unico regno di vegetazione è rappresentato da due ciuffi di palme a Feijoa, cioè nella costa orientale, vicino al pontile e a Santa Maria che è un villaggio all'estremo sud. Le uniche risorse del luogo sono l'esistenza di una salina naturale entro il cratere del vulcano e un'altra marina in prossimità di Santa Maria, oltre ad un patrimonio caprino di qualche entità e brucante i cespugli. In un ambiente siffatto gli Italiani crearono dapprima un accampamento-cantiere, poi sbarcarono mille tonnellate di materiale che, a mezzo di autocarri infaticabili, vennero trasferite a circa sette chilometri dal pontile di sbarco, dove cadde la scelta per la zona dell'aeroporto. In due mesi di lavoro si delimitò un magnifico campo di aviazione sufficiente ai delicati decolli dei trimotori che debbono compiere la traversata oceanica. In questi due mesi di lavoro, si liberò il terreno da centinaia di tonnellate di pietre vulcaniche, lo si livellò e si eressero due aviorimesse in ferro, assieme ai padiglioni per la vita del per-

sonale della base e l'ospitalità al personale navigante. In un secondo tempo vennero costruiti vasti magazzini, l'officina centrale termoelettrica, una potente stazione radio e radiogoniometrica e una stazione meteorologica. Da questo momento l'Isola del Sale è assurda ad una straordinaria e imprevista importanza di grande aeroporto oceanico. Questa piccola nave di pietra, immobile e solitaria, sarà il centro e la chiave di tutto il sistema di tappe che permetterà il servizio regolare transatlantico. La vita non sarà certamente molto divertente, fra un arrivo e una partenza; ma quelli dell'Isola del Sale potranno, in un certo senso, essere chiamati i «missionari» dell'ala transoceanica. Si vivrà laggiù con la voce della radio, con i racconti degli equipaggi in arrivo e in partenza, con qualche giornale che arriverà da Roma ancora fresco d'inchiodro. Non ci saranno grandi svaghi alla sera, nell'Isola del Sale; l'unico divertimento sarà costituito dal piccolo apparecchio cinematografico che costituisce tutto il lusso degli impianti voluttuari dell'Isola.

Undici aeroplani terrestri trimotori che hanno le caratteristiche essenziali dei famosi «S. 79» delle squadriglie dei «Sordi verdi» (un tipo, quindi, in dotazione nei nostri reparti da bombardamento) con i seguenti nominativi: «I-Ande», «I-I-Amer», «I-I-Aspa», «I-I-Asta», «I-I-Arem», «I-I-Aris», «I-I-Arma», «I-I-Asso», «I-I-Arca», «I-I-Atos», «I-I-Apur»; ventotto fra primi e secondi piloti (di cui il più giovane ha ventun anni); ventotto fra marconisti e motoristi, oltre al personale navigante specializzato di riserva: ecco la flotta e gli uomini che, al comando del col. Attilio Biseo e del giovanissimo capitano Bruno Mussolini, assicurano all'Italia il collegamento aereo con i Paesi latini del Continente americano.

L'apparecchio usato in questo magnifico servizio è un «Savoia 83», trimotore, a carrello retrattile, con comoda cabina dotata di dieci poltrone per passeggeri. Ogni passeggero dispone di un finestrino a vetro fino con tendina. La cabina, confortevolissima, è dotata di un impianto razionale di aereazione e di riscaldamento per cui è possibile il viaggio anche ad altissime quote senza che l'organismo umano risenta nessun disagio relativo alla bassa temperatura e alla bassa pressione. Il rivestimento coibente delle pareti della cabina

passaggeri attutisce quasi completamente il fastidioso rumore dei motori. Nella fusoliera trovano posto, inoltre, un gabinetto-lavabo, un piccolo bar e un bagagliaio. L'«S. 83» è munito di tre motori «Alfa Romeo» da 750 cv. con eliche tripale a passo variabile in volo. La sua velocità di crociera è di 360 chilometri l'ora. A carico completo l'apparecchio pesa 14 tonnellate.

Inizialmente, come abbiamo detto, la base di Malaga è sostituita da quella di Siviglia. Partendo da Guidonia alle prime luci del giorno l'apparecchio giunge a Siviglia in circa cinque ore, dopo aver percorso un volo di 1800 chilometri. A Siviglia l'apparecchio proveniente da Roma trasborda merci e passeggeri su un secondo proveniente da Lisbona e diretto all'Isola del Sale, dove giungerà, dopo una tappa per il rifornimento a Villa Cisneros, prima che annotti. Con questo sistema, che potremmo chiamare di corsa a staffetta (dato che ad ogni scalo importante apparecchio ed equipaggio verranno sostituiti da altro apparecchio già carico di benzina e da altro equipaggio fresco) ogni perdita di tempo viene ridotta alla sola operazione di trasbordo di merci e passeggeri; e in due giorni, cioè dall'alba del primo al pomeriggio del secondo giorno, una lettera può giungere da Roma a Rio de Janeiro, compiendo in tale tempo, il rispettabile tragitto di circa 5500 chilometri.

CRONACA BREVE

TRA LE ATTIVITÀ destinate al potenziamento della propria aviazione, la Spagna è intenzionata di dare grande impulso anche al volo senza motore e tra breve, e per la prima volta in quella Nazione, verranno create scuole di volo a vela, la prima delle quali sarà aperta il 1° febbraio a Huesca.

I DIRIGENTI della Compagnia aerea tedesca «Lufthansa», che fino allo scoppio della guerra effettuava il servizio con l'Europa attraverso l'Atlantico in concorrenza con l'«Air France», hanno chiesto alle Autorità competenti di poter stabilire una linea aerea fra Lima e La Paz.

IN UNA delle grandi strade di Los Angeles è stato recentemente installato un distributore automatico che, dietro l'immissione di una moneta da cinque centesimi, emette un foglio ed una busta affrancata per la corrispondenza aerea.

SONO SBARCATI dal transatlantico «Vulcania» sette ingegneri aeronautici americani che accompagnano un invio di cinque «Douglas», un «Curtiss» e un «Lockheed»; sembra che la missione sia diretta in Francia ed in Inghilterra per sorvegliare il montaggio del materiale trasportato.

PER LA RAGIONE che le macchine ordinate potevano servire per produrre munizioni da usarsi contro i finlandesi, una ditta americana ha annullato un'ordinazione per un valore di 15.000 dollari pari a 30 milioni di lire.

IL GOVERNO degli Stati Uniti ha stanziato un credito di oltre un miliardo di dollari (20 miliardi di lire) per la costruzione di 33 nuovi idrovolanti, le cui dimensioni non sono ancora state decise.

PROBABILMENTE in seguito ai timori dei stati dell'attività aggressiva della vicina Russia, il Governo dell'Iran ha inviato negli Stati Uniti una missione incaricata dell'acquisto di un certo numero di aeroplani.

È STATO INAUGURATO in questi giorni a Gijon, in Spagna, alla presenza dei Consoli tedesco, italiano e portoghese, un monumento a tre piloti tedeschi della Legione «Condor» caduti durante la liberazione di Gijon.

SI APPRENDE che la Compagnia americana «Lockheed» ha firmato un contratto col Governo britannico per la fornitura di duemila apparecchi da ricognizione e da bombardamento per un valore che si aggira sui 400 milioni di lire.

CENTOVENTI APPARECCHI che trasportano duemila passeggeri sono giunti o sono partiti dal recentemente inaugurato aeroporto «La Guardia» di North Beach presso Nuova York il primo giorno di attività regolare del nuovo campo di aviazione.

NEGLI AMBIENTI aeronautici civili americani corre la voce che l'«American Exporter Airlines» ha ottenuto l'autorizzazione di gestire una linea transatlantica sussidiaria Nuova York-Roma, via Portogallo e Spagna, che verrebbe inaugurata nel prossimo marzo con apparecchi «Vought Sikorsky», capaci di transvolare l'Atlantico senza scalo.

IL GIORNALE INGLESE «Daily Mail» scrive che probabilmente a primavera la Germania potrà disporre di trentamila aeroplani, ma che in ogni modo i tedeschi non possono sperare di tener testa alla produzione aeronautica dell'impero britannico, quando questa funzionerà in pieno.

NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO

PRIMO VOLO DI PAVOLINI

E' un ricordo che risale a circa dieci anni fa e coincide con una delle emozioni più acute della mia lunga vita di istruttore. Quanti sono i giovani che ho istruito teoricamente e praticamente, ed avviati così al dominio dello spazio?

Quanti i lanci eseguiti con l'antico sistema della catapultata ad elastici, in quattro anni di istruttoria svolta tra Pavullo, Firenze e Roma?

Non ho mai contato né gli uni né tanto meno gli altri, ma se penso che gli allievi di quali ho spezzato il pane dell'arte di

volare sommano certamente ad alcune centinaia, e che per ciascuno di essi occorrono centinaia di lanci... è facile immaginare che un conto anche approssimativo dovrebbe dare una cifra dai quattro ai cinque zeri.

Ebbene, con tutta questa miriade di « tira e molla » le emozioni serie sono state ben poche, ed i miei allievi sanno il perché: non credo infatti che si sia visto mai un istruttore più prudente e più pignolo di me.

Dotato, modestia a parte, di una antica

e profonda conoscenza del mezzo meccanico, nonché di una altrettanto lunga e buona pratica dell'arte di volare in tutte le sue sottigliezze, buona conoscitore di uomini per lunga e dura esperienza di vita, e della psicologia dei giovani per innata simpatia, ed in particolare della psicologia degli allievi piloti per antica dimestichezza con questo particolare atteggiamento dello spirito per averli personalmente acuto con accanimento le mie capacità di indagine introspettiva fin dai primi pensosi passi per le vie del cielo, non mi mancavano poi né la dialettica per sapermi esprimere in tutte le sfumature, né la passione e la pazienza per adattare le mie cognizioni al dosso d'ognuno.

Risultato di questa tenace tensione dello spirito, (che ha sempre avuto bisogno di appassionarsi ardentemente a qualche cosa), è stata una favorevole fama quale istruttore, (si diceva di me che « ero capace di far volare anche i sassi »), ma soprattutto la profonda soddisfazione e la grande fortuna di non aver mai dovuto lamentare alcuna disgrazia tra i miei allievi; e questo è il ricordo più luminoso di quegli anni di apostolato, che il resto è cenere.

Eppure la disgrazia avrebbe proprio potuto capitare anche a me, e grave, ed è un caso se la terribile minaccia è rimasta allo stato potenziale: ciò avvenne proprio quella volta in cui ebbi la ventura di impartire, (molto affrettatamente, però, ed in modo assolutamente inconsueto per i miei principi), le prime nozioni di volo a quell'eminentissimo uomo di lettere e di Stato che regge ora il Ministero della Cultura Popolare, S. E. Alessandro Pavolini.

Al sangue freddo di lui, veramente fuori classe (e ciò, non per cattivo gusto adulatore, ma per la verità), alla sorte, che in quel giorno doveva essere certa di buon umore, un poco infine forse anche alla meticolosità implacabile con la quale avevo catechizzato prima il mio illustre ed impastante allievo di pochi minuti, — a tutte queste cose insieme, insomma, si deve se Alessandro Pavolini è ancora al mondo per le migliori fortune del Paese, e con ciò anche se i miei ricordi di istruttore volentieri sono rimasti mondi di qualsiasi e pur immeritato rimorso.

Ma veniamo al fatto.

*

Era la fine del 1929 o il principio del 1930 ed io mi trovavo a Firenze, incaricato dal Ministero di provvedere al collaudo degli aerei, costruiti dal vecchio amico ingegner Antoni per la Scuola di volo a vela dell'Aero Club.

Una mattina ero al campo di Peretola, intento alla messa a punto di un apparecchio, quando arriva trafelato l'ottimo amico marchese Digerini Nuti, allora Presidente dell'Aero Club, insieme ai suoi collaboratori principali, Lawley, Antoni, Nizzoli ed altri.

Dice Digerini: — Senti, Bergonzi: a momenti arriva il federale Pavolini; bisogna che tu gli faccia fare un volo.

— E come faccio — dico io — se non c'è nemmeno l'ombra di un biposto? — Non fa nulla — dice lui — sono certo che se tu vuoi, sei capace di fargli fare un salto anche da solo.

— Ma tu sei matto — rispondo io — se il tuo gerarca vuol imparare a volare, io sarò ben lieto di impartirgli un corso acceleratissimo, ed, ammesso che si tratti di un uomo molto in gamba, come dici tu, impiegherò per lui un tempo molto minore che non per un altro; ma è puerile pensare che si possa insegnargli a volare in un sol giorno.

La nostra discussione si protrasse piuttosto a lungo e naturalmente, come avviene di consueto, ciascuno di noi era fermo ancora sul proprio punto di vista quando, accompagnato da dipendenti ed amici, arrivò al campo l'oggetto della nostra animata diatriba.

Ed eccomi alle prese con l'imatteso allievo: l'avventura doveva durare poco più di un'ora, ma è un'ora che non ho scordato mai.

Spero che S. E. non se l'abbia a male, ma debbo dire che dopo aver scambiato con lui qualche frase, mi accorsi subito di dove proveniva la testarda insistenza dell'amico ingegner Nuti: S. E. Pavolini, allora federale di Firenze, era persuasissimo che doveva trattarsi di un giuocchetto da bambini, che per lui non poteva presentare alcuna difficoltà, e non c'era verso di smuoverlo da codesta sua semplicistica ma assoluta convinzione: insistere significava soltanto farsi tacitare silenziosamente di presunzione; e questo timore, confesso, mi pungeva alquanto; d'altra parte mi trovavo in un dell'imbarazzo!

« Dall'impressione che gli avrebbe fatto il volo a vela dipendeva forse la fortuna della scuola di Firenze », mi avevano detto gli amici; ed io ero un po' il tutore tecnico e morale di quell'impresa!

Non accontentarlo affatto, non si poteva: accontentarlo a modo suo, nemmeno.

Comunque decisi di cercare di cavarmela con quel poco di « saper vivere » che, date l'età e l'esperienza, non poteva farmi difetto. Infatti, dopo una noiosa e implacabile istruzione verbale, che egli ascoltava con aria tra leggermente seccata e scaglionata, mi decisi a fargli fare una strisciata.

Il terreno era viscido e appiccicoso; rilevammo perciò l'attrito del pattino e difficile l'azione dei lanciatori; io, prudente più che di consueto; il lancio risultò veramente meschino e il segretario federale cominciò a seccarsi:

— Ma che roba è questa?!

Mi scusai spiegandogli le ragioni tecniche e un poco anche psicologiche della veramente esagerata insufficienza del lancio, e ripetei la prova, che questa volta risultò, come si doveva, una discreta retta a coda alta.

Ma in ultimo, quando la velocità di lancio era smaltita, l'allievo aspettato affondava la punta del pattino nel terreno molle ed abbozzava un timido tentativo di cappottamento, subito smorzato in un beccheggio tipo cavalluccio a dondolo: la cosa era indubbiamente noiosa per chi la subiva e non elegante a vedersi.

Il dott. Pavolini era evidentemente contrariato; i miei amici dell'Aero Club erano addirittura costernati. Ed eccoci alla terza prova.

I lanciatori si erano ormai acclimatati col terreno pesantissimo: molta paglia era stata trovata e, buttata a bracciate sotto a dazzeri allante, facevano di molto il lancio; io avevo notato che l'improvvisato ed illustre allievo dimostrava davvero una disposizione non comune: ne risultò una bella retta veloce, diritta a coda alta, tipo « tocco e non tocco », impeccabile, veramente!

Il risultato eccezionalmente brillante mi rinfrancò molto, ma per quel po' di sicurezza che dava a me, ne aveva data troppa a lui.

Comunque la situazione era di quelle a soluzione obbligata: avvicinatosi sorridente al dott. Pavolini per fargli le mie congratulazioni, venni accolto con una allegra ma perentoria interrogazione:

— Beh, si vola o non si vola?

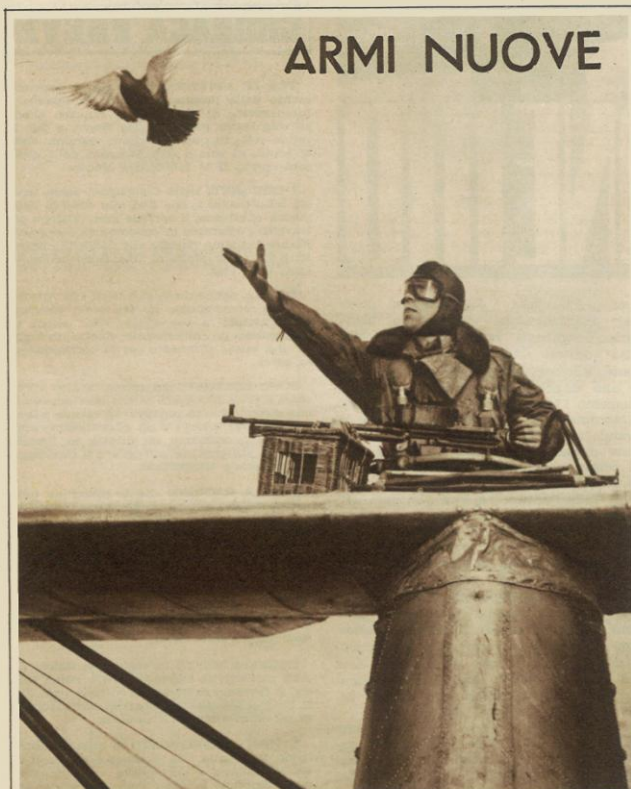
Fu così che, tutto sommato, ma facendo un terribile sforzo sul mio carattere, mi decisi, per quanto molto a malincuore, a compiere l'unica imprudenza della mia vita di istruttore; ben lontano naturalmente dall'immaginare che molte circostanze concomitanti (ed estranee alla mia volontà) dovessero conferirle un tono tanto drammatico.

Disse allora tra me e me: « A un tipo così sicuro di sé, chissà che non mi riesce di fargli fare un saltino senza che debba prendere poi all'arrivo una insaccata pericolosa: se mi riesce, sono contenti tutti, lui, Digerini, gli amici di tutti e due e anche io; e poi, per quanto sia in gamba, se lo butto per aria anche un solo metro o magari anche soli cinquanta centimetri, pure una bottarella all'arrivo la piglia, e così gli passa la voglia della istruzione-lampo ».

Ed eccomi a preparare la grande impresa.

Meticolosissima cura occorreva per assicurarsi che, nel corso del lancio, la disettece dell'angolo, che facevano tra loro le due linee dei lanciatori, si mantenesse rigorosamente coincidente con l'asse longitudinale dell'allante: in caso diverso, l'apparecchio partiva di traverso e l'istinto che induceva allora l'allievo a muovere mani e piedi, per le derivabili correzioni, finiva in genere per provocare una vera inasolata di movimenti, fatali per il buon risultato della prova.

Un lancio perfettamente riuscito invece non dà luogo a nessuna sensazione sgrade-



Che la guerra attuale finisse col regalare all'indagine dei tecnici e dei teorici dell'arte di Marte delle sorprese era più che logico; ma che queste sorprese costituissero, invece del passo in avanti prognosticato, un autentico passo indietro nella storia, nessuno lo avrebbe mai sospettato. Naturalmente, non vogliamo dire che ai giorni d'oggi, specie nel campo aeronautico, ci sia del regresso: il fatto è che certi aspetti offerti da questa straripante guerra che ha sconvolto le previsioni di tutti i volontari profeti al servizio della stampa e della tecnica militare, fanno piuttosto credere che, al corto d'è mezzi adatti per fronteggiare la minaccia costituita dal rapido evolversi delle armi, l'uomo sia andato a cercare negli archivi polverosi che conservano i ricordi delle guerre passate antichi sistemi per l'offesa e la difesa, riportando alla luce metodi supposti ormai dai più morti e sepolti. Abbiamo più volte detto delle famose cinture protettive costituite intorno a Londra e ad altri centri importanti delle Nazioni in guerra con un gran numero di palloni frenati che dovrebbero con il loro cavo costituire una terribile minaccia per gli invasori aerei (effettivamente, un solo risultato si è avuto sino ad oggi dalla cintura di palloni che circonda Londra: un aeroplano della difesa della metropoli inglese ha urtato contro un cavo, cadendo sopra i tetti della città!). Ecco ora uno strano quadro che spinge la nostra fantasia ancora più lontano. Qui siamo addirittura a Napoleone, abbiamo retrocesso di secoli, non di anni! Alcuni equipaggi di aerei britannici sono stati muniti di gabbiette contenenti piccioni viaggiatori, allo scopo di segnalare tempestivamente, nel caso di un disastro, la posizione dell'apparecchio. Non sappiamo perché, nel secolo della radio, si sia pensato ai piccioni viaggiatori, ma pare che i risultati di questa innovazione siano notevoli. Il comandante dell'equipaggio di un idrovolante inglese abbattuto dai tedeschi nel Mare del Nord, liberando un piccione al quale aveva affidato un appello di soccorso, rivedeva nota la posizione del relitto, presso il quale si recavano altri aerei subito partiti, che salvavano i naufraghi. Palloni frenati, piccioni... A quando la catapultata?

role, ne provoca, perciò, reazione alcuna della mano per la ricerca dell'equilibrio trasversale, né quella del piede per correggere la direzione, quasi sempre grave la prima, perché è impossibile che un allievo sposti la cloche a destra o a sinistra senza contemporaneamente o spingerla in avanti o tirarla indietro; e in quanto al piede, le prime volte, lo si alzerà sempre a rovescio.

Messa a posto questa faccenda di capitale importanza, eocomi a colloquio, l'ultimo ma il decisivo, con l'impatientissimo allievo che non vedeva l'ora di staccarsi da terra.

Io battevo e ribattevo sulle mie meticolose raccomandazioni, quando il dottor Pavolini mi interrompe per dirmi in perfetto fiorentino:

— Ma insomma, qual'è allora il mio compito? Stare fermo «a sacco»?

— Perfettamente dottore — rispondo io — proprio «a sacco». Quando uno ha imparato a stare proprio fermo così, senza spostarsi, cioè, indietro per inerzia quando arriva la botta del lancio, che squilibra, e avanti quando non si vede più altro che il cielo, per l'istintivo desiderio di rivedere la terra... il giuoco è fatto, perché per il resto alle prime volte basta il sangue freddo per ascoltare le istruzioni che io do ad alta voce e che, se si è conservata la calma, si sentono benissimo.

Ed eocomi a spiegarvi come gli avvertimenti che io potevo dare a voce alta erano tre soli e cioè un suono grave, lungo, profondo quando l'allante correva il pericolo di perdere la velocità (ed allora io urlavo «giù...u...u...u»), uno acuto e breve («tira») quando l'allante troppo inclinato in avanti minacciava di infilarsi per terra, e un altro, infine, medio come tono, («fermo» o «fermo»).

Al primo comando bisognava spingere la «cloche» in avanti adagio adagio, finché non fosse arrivato il comando di «fermo», al quale bisognava rispondere immobilizzandosi nella posizione in cui ci si trovava: al comando «tira» infine bisognava obbedire con prontezza, ma cercando di portare la «cloche» a zero e non oltre.

Su questo argomento, come è facile immaginare, (per rendere impossibile una qualsiasi confusione), mi intrattenni a lungo, molto a lungo; mi guardo bene dal riferire per filo e per segno il nostro colloquio, perché non voglio annoiare anche voi, lettori, come io era allora in modo più che evidente il mio autorevole ed imbarazzante allievo.

*

Ma mentre lui ed io, ignari, ragionavamo, Digerini e compagni ci allestivano, zitti, zitti, il terribile schizzo.

Premetto subito, e doverosamente, che il loro unico scopo era quello di fare cosa grata al loro federale; ma, come è noto, anche la via dell'inferno è lastricata di buone intenzioni.

Il Presidente dell'Aero Club, dunque, mentre Pavolini ed io ci intrattenevamo in discussioni, svelto svelto aveva architettato e messo in atto un progetto acuto e sottile come poteva pensarlo lui, ingegnere e vecchio pilota. Aveva, cioè, fatto rinnovare ed aumentare, con grande abbondanza, il letto di paglia che doveva costituire la sitta di lancio, di modo che il coefficiente d'attrito del pattino ne risultasse enormemente diminuito. Poi aveva aggiunto due robusti lanciatori ai dodici che avevano eseguito i primi lanci ed aveva poi a tutti impartito le seguenti lurbissime istruzioni:

«Bergonzi comanda il lancio a passi: voi mettetecela tutta e tirate in modo da fare i passi più lunghi che potete; quando poi darà il «via», invece di arrestarvi, cominciate a correre».

Al giovane poi, che era addetto alla cosiddetta pistola, che doveva, cioè, spacciare l'aereo al mio comando di «Via», aveva raccomandato di eseguire questo ordine con la massima lentezza possibile.

Ed eococi al lancio: io che avevo gli occhi fissi sulla famosa coincidenza della bisettrice degli elastici con il longitudinale dell'aereo, e la mettevo intesa al rischioso passo che meno pericoloso possibile, non mi accorgo né dell'aumentata quantità dei lanciatori, né dell'aumentata quantità della paglia, e comincio a dare l'ordine di tirare ed a contare i passi: uno, due, tre, quattro, cinque... e così via.

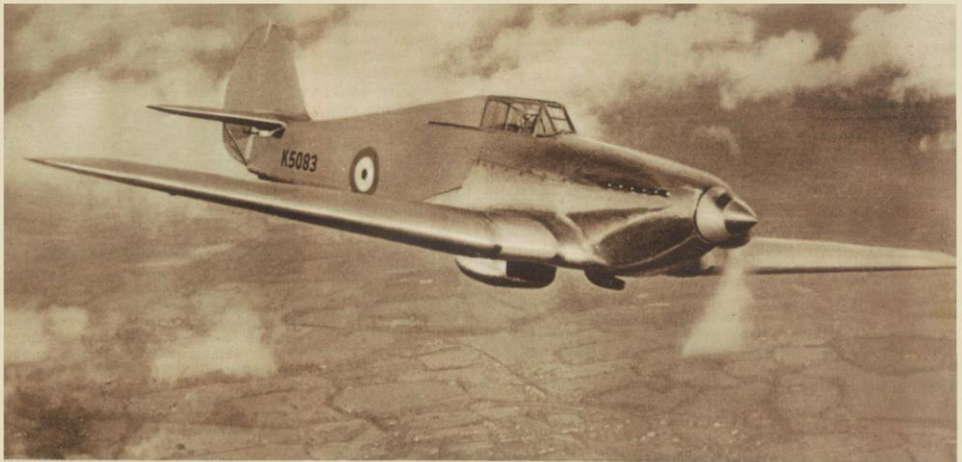
Ad un certo punto sento sul volto una bava d'aria (fino ad allora era stata calma piatta), ed allora mi volto ed urlo «Via», e mi rivoltolo subito.

In quel momento i lanciatori cominciano a correre, lo spacciatore non spaccia ed io sento sul viso che la bava di vento diventa brezza decisa; mi rivoltolo allora ed urlo con voce strozzata: «Via, via, idotta!». (Parlavo allo spacciatore)

Un istante dopo l'allante schizza per

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

INGHILTERRA: l'«Hawker Hurricane»



La fotografia riproduce uno dei più moderni ed interessanti «caccia» che oggi si trovano in dotazione presso le aviazioni militari dei diversi Paesi. L'«Hurricane» è un prodotto di quella nuova formula tendente a munire gli aeroplani da combattimento di un gran numero di armi automatiche, per dare ad essi la massima capacità di fuoco. La fusoliera dell'«Hurricane» ha una struttura interna rettangolare di tubi di acciaio e alluminio, fasciata da una seconda struttura in legno che ne ovalizza la sezione. La ricopertura è anteriormente metallica, posteriormente in tela. L'armamento di questo «caccia», largamente impiegato nell'attuale conflitto dall'aviazione inglese, è costituito da ben otto mitragliatrici fisse, poste sull'ala, in due gruppi di quattro, in modo che il loro tiro non attraversi il disco dell'elica. Sull'«Hurricane» è montato un motore «Rolls-Royce Merlin II» da 990 cavalli. La velocità massima di questo velivolo è di circa 530 km. orari.

aria come una freccia ed io lo seguo col cuore in gioia. Altro che metro o mezzo metro, come era nelle mie intenzioni! Quel demonio saliva come un apparecchio da caccia; il tempo di chiedere mentalmente a me stesso che cosa poteva essere successo e già il dott. Pavolini aveva superato gli 8 e poi i 10 metri d'altezza!!!

Quante cose ho pensato in quei decimi di secondo! Che macchina prodigiosa deve essere il nostro cervello! Mentre questo rotava turbinoso, come un motore a 8000 giri, i miei occhi erano fissi alle superfici di manovra dell'allante avventuroso, e con gioia indicibile rilevavo che esse erano proprio immobili...

Il dottor Pavolini stava proprio fermo, e più e meglio che «a sacco...»; stava fermo intelligentemente, da par suo, insomma; una esperienza di più che mi convinceva come intelligenza, volontà e fiducia in se stessi, costituiscono dei numeri formidabili per conseguire mete altissime in tutte le estrinsecazioni della attività umana.

Ma il mio spàsimo fisico e morale per quegli eterni secondi, lunghi come un'eternità, non è facile a dirsi!

Più l'aeroplano saliva e più io mi raggricciavo verso terra, con le mascelle inchiodate, ma sempre con gli occhi fissi a quella terribile parabola, della quale io dovevo cogliere tempestivamente il punto ed il tempo di massima altezza; e intanto pensavo: «Ma quando, quando finirà di salire quel demonio? Ma che cosa è questa magia?».

All'fine il momento giusto venne ed io con voce stentorea scoccai il mio «giù...u...u...».

Ed allora cominciò il miracolo. Ecco che il timone di profondità si muove lentamente, giustamente nel senso voluto per far volgere la prua dell'allante verso terra; immobili gli alettoni e il timone di direzione. Intanto io ero ormai scattato di corsa veloce, ed eocomi a lanciare il secondo avviso «fermo».

Miracolo, miracolo! Pavolini sentiva, sentiva perfettamente e perfettamente eseguiva le istruzioni con una misura stupefacente dosata: l'allante ormai planava con giusto angolo verso il centro del campo...; ed io lo seguivo di corsa.

Io, anzi, ormai volavo per terra; (sono stato ai miei tempi un discreto atleta e qualche volta me ne ricordo ancora), e pur correndo, per mantenermi alla distanza necessaria per farmi sentire, non attendevo che l'istante in cui avrei dato l'ultimo urlo, anzi lo attendevo al varco del tempo con l'attenzione con cui un cacciatore, che avesse un sol colpo in canna, punterebbe l'occhio di un rinoceronte che gli galoppasse addosso.

Quando la prua dell'allante era a un metro da terra e, cosa veramente meravi-

giosa, il dott. Pavolini non si era ancora mosso, io sparai; il mio «tira» acuto e secco come una schioppettata; ed al mio urlo, quasi come per la magia di un tele-comando; ecco il timone di profondità rivelarsi e portarsi a zero; l'allante sfiorò la terra leggero come una libellula!

Il miracolo era compiuto!

*

Quello che avvenne poi non lo ricordo con eguale esattezza; rammento che nonostante avessi percorso cento metri a tempo di primato, mi sentivo il volto freddo; così, come primo approccio con Pavolini, ci scambiammo qualche osservazione sul colore delle nostre guancie.

Gli feci le congratulazioni per aver saputo conservare il sangue freddo in modo tanto mirabile e poi gli chiesi subito se avesse sentito bene quello che io gli avevo gridato.

— Se ho sentito bene? — mi rispose — E come me la sarei cavata altrimenti? Appena sparato, m'accorsi subito di quello che succedeva e mi concentrai tutto nella attenzione a quello che arreste detto voi; e se non mi sbagliai, mi pare di avere eseguito a dovere.

— A dovere? Ma a meraviglia, dottore, miracolo addirittura ma vista una cosa simile! E Dio sia lodato! Credo però che voi abbiate osato...

— Ho capito... Ho capito... Se ne andò insieme al corteo dei suoi e dei miei amici e non ebbi mai più il piacere di rivederlo, ma solo quello di leggere alcune sue pagine, veramente deliziose, sul volo a vela.

Io continuai per un po' a camminare sul campo con gli occhi rivolti alla cerchia meravigliosa delle colline antistanti, per svagare il pensiero dal tumulto delle impressioni e dall'accavallarsi delle riflessioni, per restar solo, come sempre desidero quando il cuore pulsa un po' forte, ed anche per lasciar svantire infine contro il vento, che si era levato ormai deciso, la impronta che l'emozione dovetta aver scavato sulla mia maschera, che non mi piaceva di mostrare al pubblico se non nelle espressioni che al pubblico si convenivano.

Al ritorno seppi finalmente gli arcani del retroscena che ora ho svelato; e mi spiegai così l'enigma che prima da solo non avevo potuto risolvere, e seppi infine pure che, allora, il dottor Pavolini, sotto il suo elegante abito grigio nocciola di perfetto taglio, con spalle tondeggianti da atleta («all'americana», si diceva allora), nascondeva un fisico da fantino: 50-55 kg. al più; ed io l'avevo stimato ad occhio 65-70 kg.! Benedetta l'istruzione in pantaloncini da bagno!

E quella fu l'ultima delle concomitanze sfavorevoli che mi fu dopo rilevare, congiurate tutte per «costringermi qua-

si» a divenire involontariamente l'autore colpeoso di quel terribile lancio!

Ed io che mi ritenevo quasi infallibile in quel campo!

Compresi che il caso («deus ex machina» di tante cose!) aveva voluto darmi una tiratina di orecchie e ricordo pure che il mio silenzioso orgoglio accusò il duro colpo.

Ma poi l'altro mio io (il filosofeggiante interiore che in sordina è sempre inteso a commentare) non poté non farmi rilevare che anche i proverbi contengono una parte della verità e che giustamente qualche volta si può dire che tutto è bene ciò che finisce bene.

P. C. BERGONZI

BILANCIO DELL'ANNO XVII

Il «Foglio di Disposizioni» n. 26 del Partito Nazionale Fascista comunica che l'attività svolta da Avanguardisti e Giovani Fascisti nelle scuole di volo librato della R.U.N.A., durante l'anno XVII, è stata la seguente:

Voli compiuti	n. 81.752
Attestati B conseguiti	n. 983
G. I. L. all'Estero	» 23
Napoli	» 75
Torino	» 74
Roma	» 65
Verona	» 35
Bari	» 34
Treviso Udine	» 20
Alessandria	» 24
Perugia	» 23
Brescia	» 22
Bologna	» 21
Cuneo	» 18
Varese, Piacenza	» 17
Modena, Reggio Emilia	» 16
Milano	» 15
Imperia, Macerata	» 13
Ancona, Aosta, Benevento, Mantova, Messina, Pisa	» 12
Catanzaretta, Ferrara, Genova, Trapani, Venezia	» 11
Catania, Padova, Palermo, Salerno	» 10
Aquila, Belluno, Frosinone, Ravenna, Terni	» 9
Arezzo, Firenze, Forlì, Lecce, Livorno, Viterbo	» 8
Taranto	» 7
Apuania, Cagliari, Cosenza, Foggia, Pola, Vicenza	» 6
Brindisi, Cremona, Lucca, Novara, Pistoia, Spezia, Trento	» 5
Asti, Bergamo, Chieti, Gorizia, Rieti, Avellino, Enna, Pesaro, Potenza, Siena, Sondrio, Teramo, Zara	» 3
Agrianto, Ascoli Piceno, Bolzano, Matera, Ragusa, Rovigo, Bolzano, Trieste	» 2
Littoria, Parma, Reggio Calabria, Vercelli	» 1

Inoltre, sempre nell'anno XVII, hanno conseguito il brevetto C di volo veleggiato n. 32 Giovani Fascisti, tre dei quali appartenenti alla G.I.L.E.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

IL PROBLEMA AERODINAMICO

Abbiamo già più volte accennato come nei veri apparecchi l'intero progetto risulti da una serie di compromessi fra diverse e talvolta contrastanti esigenze di installazioni, di strutture, di proprietà aerodinamiche. Anche nel modello i problemi strutturali, o quelli aerodinamici, o quelli di installazione (che si possono in questo caso considerare specialmente come problemi inerenti all'apparato motore), possono di volta in volta essere presi come base per l'impostazione del progetto. Nella maggior parte dei casi, però, i criteri aerodinamici prevalgono.

Modelli volanti, progettati soprattutto per sperimentare un certo tipo di struttura, o comunque basati sull'impiego di un determinato schema costruttivo, non mancano certamente. Se però esaminiamo attentamente i regolamenti di tutte le gare nazionali e internazionali, dobbiamo convincerci che sono proprio le qualità aerodinamiche quelle su cui si esplica il giudizio da darsi sul modello. In altre parole, vince quasi sempre (fortuna a parte) il modello che è riuscito a conseguire il massimo affinamento aerodinamico con mezzi strutturali adeguati. Escludendo per ora le gare di velocità e quelle per modelli speciali, vediamo infatti che tutte le gare, per ciascuno dei tre tipi fondamentali di aeromodello, sono di durata. Di durata, per veleggiatori e per modelli ad elastico, di durata anche per quelli a motore, nonostante la limitazione generalmente imposta al tempo di funzionamento del motore a ben-

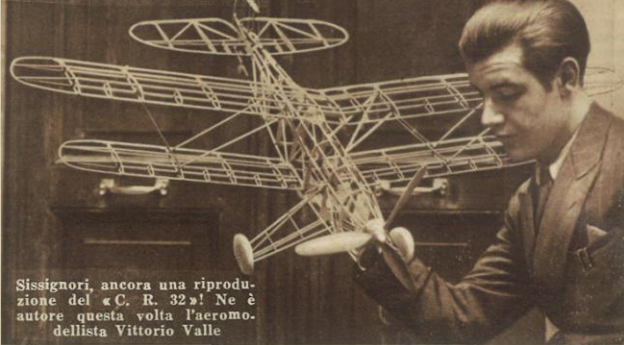
zina. Questa tendenza generale non può non avere effetto sull'intero orientamento dei progetti. Lo sforzo del progettista, essendo inteso a prolungare il più possibile la permanenza in aria, bisognerà studiare a tale scopo tutte le superfici del modello ed i loro mutui rapporti.

L'ala, organo fondamentale sostenitore, deve venire determinata come pianta, profilo, diedro laterale e freccia. Ciascuno di questi dettagli va scelto a ragion veduta e in armonia col resto del velivolo. Molti aeromodelisti seguono per questo una propria tendenza ingiustificata, o copiano dagli aeroplani veri. Si devono invece tenere presenti alcune proprietà fondamentali dei modelli.

Tutti sanno, ormai, che cosa siano l'effetto di scala e il Numero di Reynolds. Ricordiamo in ogni modo che, se proviamo al tunnel o in volo due ali di eguale pianta e profilo, ma di dimensioni differenti, i risultati che se ne ricavano non sono esattamente eguali. Il profilo più grande, per un complesso di ragioni, specialmente connesse con i fenomeni di distacco della vena fluida dal dorso dell'ala alle forti incidenze, si comporta in genere meglio del profilo più piccolo. Al di sotto di certe dimensioni, per un campo determinato di velocità, il profilo, anche se spesso o curvo, si comporta come una lastra piana sottile, che, come è noto, ha proprietà aerodinamiche assai peggiori, ai fini del volo, della maggioranza dei profili adottati. Per le velocità di volo dei nostri aeromodelli l'esperienza ha dimostrato che non è opportuno scendere a corde alari di lunghezza inferiore agli 8, 10 centimetri. Profili, o centine, di dimensioni minori, si comporteranno in volo più o meno bene, ma è inutile in ogni caso preoccuparsi di scegliere il profilo per così piccole superfici. I risultati saranno sempre molto vicini ad un valore medio alquanto basso, ed è pertanto da sconsigliarsi l'uso di tali piccole corde.

Una prima conseguenza di questa osservazione è la relativamente scarsa diffusione di ali rastremate nei modelli di piccole dimensioni. Quando la superficie sia limi-

VENEZIA



Sissignori, ancora una riproduzione del «C. R. 32»! Ne è autore questa volta l'aeromodelista Vittorio Valle

tata, come nei modelli tipo «Wakefield», una rastremazione in pianta, se accoppiata ad una ragionevole apertura, porta subito a valori assai ridotti delle corde di estremità. E' perciò preferibile rinunciare ad alcuni vantaggi della rastremazione alare per migliorare le caratteristiche dei singoli profili.

Mentre queste considerazioni portano logicamente a preferire al rettangolari di allungamento moderato, altre sembrano indirizzare il progetto in direzione opposta. Se noi prendiamo in esame un'ala in volo, dobbiamo immaginare che ogni tratto, ad esempio, ogni decimetro quadrato della sua superficie, porti una parte del peso totale del modello. Non è detto però che la parte sostenuta da ogni punto sia la stessa. Si può dimostrare che l'ala al centro porta di più e alle estremità porta di meno (sempre per unità di superficie) e logicamente la portanza si annulla alle estremità, dove l'ala finisce. Gli aerodinamici parlano di distribuzione ellittica della portanza secondo l'apertura alare, per cui l'ala che sfrutta al massimo la propria superficie è quella a pianta ellittica. Un'ala rettangolare ha una parte della sua superficie poco efficiente, perchè la portanza tende spontaneamente a distribuirsi in modo ellittico e quindi una porzione alare vicino alle estremità porta meno del resto. Un'ala rastremata è, sotto tale aspetto, più vantaggiosa, in quanto la sua pianta si avvicina di più all'ellisse. In realtà, alle forti incidenze di volo anche questa faccenda della distribuzione ellittica diventa problematica. Si è visto che, per molte ali, quando si raggiungono le forti incidenze e le grandi portanze, anche le estremità alari diventano molto portanti. Ricordiamo fin d'ora, e ne discuteremo più a lungo in seguito, che il volo degli aeromodelli si svolge alle grandi portanze e incidenze. In conclusione si dovrebbero preferire le ali a pianta rettangolare.

A questo punto esce fuori il problema costruttivo. Se noi effettivamente riusciamo a sfruttare bene tutte le parti della superficie alare, e la pianta è rettangolare, un decimetro quadrato di ala presso la fusoliera spingerà verso l'alto tanto quanto spinge un decimetro quadrato preso verso l'estremità. Quest'ultimo, però, ha un braccio, rispetto all'incastro alla radice alare, assai maggiore, e il momento sulle strutture, o, in parole povere, la tendenza del longerone a rompersi, sarà in proporzione maggiore. Da un punto di vista strutturale, dunque, non è opportuno, in un'ala a sbalzo, allontanare le superfici, e quindi gli sforzi, dall'incastro. E' anzi questa la ragione per cui quasi tutti i monopiani veri hanno le ali rastremate. Negli aeromodelli, tuttavia, le strutture non vengono quasi mai calcolate in base agli sforzi aerodinamici. Considerazioni tecnologiche, ossia la impossibilità di adottare in pratica spesso i e dimensioni; eccessivamente esigue, necessità di maneggio, opportunità di resistenza agli urti, ecc., fanno sì che l'aeromodello risulti sempre un poco esuberante, come struttura, specialmente verso le estremità alari. In conclusione, si dovranno preferire le ali ad andamento rettangolare o leggermente rastremate in pianta, in modo da scendere verso le estremità a profili non inferiori agli 8.10 cm. Le ali ellittiche, a parte le estremità appuntite, hanno il grave difetto di risultare di costruzione, e specialmente di copertura, alquanto difficili.

E' evidente quale sia la ripercussione di queste considerazioni sui vari tipi di aeromodello.

I modelli ad elastico, in genere di dimensioni modeste, debbono difendersi con ogni mezzo dai dannosi effetti della piccola scala. E' nei grandi veleggiatori, e nei modelli con motore a scoppio di maggiori di-

mensioni, che l'aeromodelista può meglio applicare i concetti dell'aerodinamica dei veri apparecchi, e trarre tutti i vantaggi da raffinatezze di progettazione, che una tecnica ormai avanzata ha messo nella giusta luce.

(Continua.)



Giovanni Dini, Pisa. — Grazie per le fotografie che almeno in parte verranno pubblicate. Non possiedo i diagrammi dell'«S.L.1»: è un profilo nato non si sa dove, che i modellisti si portano dietro da un discreto numero di anni; ma per tante ricerche io abbia fatto non sono riuscito a rintracciarne i diagrammi. Della tua domanda immagino che tu desideri due profili da usare rispettivamente per l'ala, e i timoni di un modello ad elastico: se è così come profilo piano convesso adotta il «cranky», è ormai provato e va bene. I suoi diagrammi sono stati pubblicati, ma non ricordo in quale numero. Travagli desidererebbe avere i disegni del modello che presentasti in Nazionale per una specie di Annuario che sta preparando, e di cui Gnesi ti deve aver già parlato. Sarebbe bene che tu li mandassi. L'indirizzo di Travagli è: Via Lutezza 5, Roma, oppure qui presso il giornale.

Nello Mazza, Milano. — Come profilo adopera il «RAP 32» e per l'apertura basati su m. 1.80, se si tratta di un motore da 10 cm., come mi sembra.

Centina Vicente, Piano di Sorrento. — Comincia col costruire il «Roma» di cui «L'Aquilone» ha appena finito di pubblicare gli schemi. E' un veleggiatore adatto per principianti, che non è bene cominciare con modelli ad elastico. Quel modellino aveva certamente il difetto che tu dici. Tra poco uscirà il «Costruttore di Aeromodelli», vi troverai molte cose da imparare.

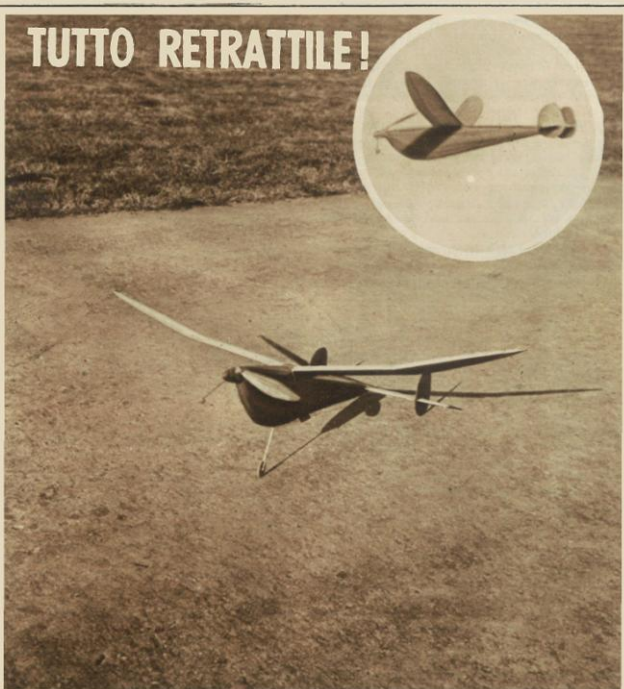
Elio Bernardi, Bologna. — Ragazzo mio, tu vuoi che io ti progetti addirittura tutto il veleggiatore, e questo non è possibile. Rivolgiti alla scuola modellisti volanti di Bologna, troverai tutto l'aiuto che vuoi. L'indirizzo lo puoi domandare ad Aeromodelli e Accessori in via Riva Reno 118-A.

Bini Giancarlo, Livorno. — Non posso pubblicare i diagrammi dell'«S.L.1» per una ragione molto semplice... ma leggi più sopra la risposta a Dini e saprai perché senza che lo ripeta.

Franco Di Matteo, Macerata. — Il libro di Zalc non è ancora arrivato: in tutti i modi ho passato la tua prenotazione a Travagli che si occupa della cosa. Per l'elica, il tenditore e la matassa a treccia ti rimando alla nuova edizione del «Costruttore» che potrà darti maggiori chiarimenti. Come rivista francese, puoi rivolgerti a «L'Air pour les Jeunes», 71 Avenue des Champs Elysées, Parigi. Per quella americana invece a «Model Airplane News», Yay Publishing Corp., 551 Fifth Avenue, New York City N. Y., U.S.A. Quanto al ribasso sulle tavole, prova andare da un cianografo e a domandare quanto può costare una tavola di quella grandezza. Poi pensa quante altre spese ci sono: il progettista, il disegnatore, le spese postali, spese d'esercizio ecc. ecc. e vedrai che rimane molto, molto poco. Per il circolo prova da un intagliatore o da un modellista (uno che costruisce modelli per fonderia).

Per tutti quelli che hanno costruito il motorino dell'Ing. Lu avvertiamo che i dati per la costruzione dell'impianto elettrico saranno pubblicati tra poco e per coloro che desiderano disegni di motori e manuali sull'argomento avvertiamo che la prossima edizione del «Costruttore di Aeromodelli» conterrà un capitolo sui motori ed un progetto completo di un motore di cmc. 6.27.

TUTTO RETRATTILE!



Questo recentissimo modello ad elastico del romano Travagli costituisce senza dubbio quanto di meglio si può ottenere in fatto di finezza nel campo delle costruzioni aeromodelliche. Difatti, il «T. R. 55», oltre ad essere dotato di una fusoliera attentamente studiata per la penetrazione, è munito di un carrello «monoruota» autoretrattile e di elica monopaia ripiegabile con contrappeso profilato e orientabile. Non basta: realizzando un suo progetto, sul quale presto ci soffermeremo dando più ampi ragguagli, Travagli ha costruito l'elica con passo variabile in volo! Cosa volete di più?

aeromodelli

PICCOLI SSIMI

Il progresso della tecnica aeromodellistica e la sua grande diffusione attuale hanno portato ad una specie di unificazione, specialmente in Europa, degli aeromodelli stessi. Diciamo in Europa, perché in America le categorie di aeromodelli, per cui esistono gare nazionali, sono tuttora parecchie. Nel vecchio continente invece, soprattutto per l'effetto unificatore delle principali gare internazionali, gli aeromodelli da gara tendono, per il tipo ad elastico, alle dimensioni fissate per la Coppa Wakefield, e cioè con superficie alare fra i dodici e i tredici decimetri quadrati. Per il tipo veleggiatore, l'apertura si aggira sui tre metri. Ogni altro modello è in genere di carattere insolito o sperimentale.

Parallelamente però a questi modelli tipici, esistono ancora e vengono costruiti di tanto in tanto alcuni modelli di piccole dimensioni, spesso anche da aeromodellisti di vecchia data ed esperti. E' un fatto, che si dilettarsi di tanto in tanto con uno di questi aeromodelli minimi è fonte di soddisfazione. Per di più, il modellino di formato ridotto ha anch'esso i suoi pregi e può servire a qualche buon fine, contribuendo anch'esso alla diffusione dell'aeromodellismo.

Durante le mostre annuali, che molte scuole di aeromodellismo tengono regolarmente da qualche anno, si è potuto notare l'interesse del pubblico per i modelli piccoli. In generale, non è facile provare efficacemente nelle sale affollate di una mostra un aeromodello normale, e ben poche mostre sono state tenute nelle immediate adiacenze di un aeroporto o presso un campo di adatte dimensioni. La mostra, per adempiere al suo scopo propagandistico, è bene venga tenuta in città dove il pubblico è più facilmente richiamato. Mentre poco si può spiegare a parole e con l'aiuto di fotografie, qualche prova di volo di modellini ridotti richiama facilmente l'attenzione e fissa le idee.

Molti visitatori hanno chiesto spesso di acquistare questi modelli, abbastanza piccoli per concedere, anche in casa, la soddisfazione del volo libero artificiale.

Ci sono tornate alla mente queste considerazioni esaminando due piccoli aeromodelli del viennese Josef Spertl, i cui piani costruttivi ci sono stati cortesemente inviati dall'autore. In uno di essi, il «Kolibri», ritroviamo il minuscolo aeromodello ad elastico che può servire di utile avviamento alla costruzione di aeromodelli da sala.

Per aeromodello da sala s'intende ormai quello leggerissimo coperto in microfilm, che i lettori de «L'Aquilone» ben conoscono e che viene usato anche in gare internazionali. Un aeromodello più robusto, però, come il «Kolibri», che è coperto in carta o in seta, risulta assai pratico per allenamento. Questo modellino è ad ala piana con copertura semplice, di appena 35 cm. di apertura, di elegante forma in pianta. Il contorno dell'ala è un tondino sottile di giunco, tenuto in forma da centine piatte in tranciato o compensato di pioppo. Analoga è la struttura degli impennaggi. Da notare l'impiego di fazzoletti triangolari in cartoncino a tutti i giunti, incollati con normale colla a freddo alla carena. Funge da fusoliera una bacchetta quadrangolare di abete, lunga 25 cm. All'estremo anteriore un semplice supporto forato di lamiera piegata (latta) sostiene l'asse dell'elica; posteriormente un gancio fa anche da pattino. L'elica ha una parte centrale di legno, che fa da mozzo, e due pale in fibra curvata inflante in apposite scanalature. Per cuscinetto si usa una perla di vetro. Il carrello è costituito da due

gambette in filo d'acciaio, a sbalzo, portanti due rotelle in compensato. Il motore, da 4 fili d'elastico 1x2 mm. L'ala si fissa con un piccolo elastico alla bacchetta-fusoliera.

Questo stesso modello può essere usato come veleggiatore da sala.

Alla parte anteriore supporto-elica si sostituisce un pattino in compensato, le cui dimensioni sono opportunamente proporzionate per ristabilire l'equilibrio.

L'altro aeromodello, la «Zögling Jun» è un veleggiatore adatto, a nostro avviso, non soltanto per i fini sperimentali e propagandistici già ricordati, ma anche come primissimo aeromodello da scuola, con cui in pochissime ore di lavoro l'allievo può avere una prima idea, semplice ma corretta, delle varie esigenze di centraggio e regolaggio.

L'ala ha un'apertura di 54 cm. ed ha un bordo d'attacco e un bordo d'uscita rettilinei, raccordi curvi di estremità e semplicissime centine piano-convexe. In forma rudimentale, è già un'ala di aeromodello normale a cui manca soltanto il longherone. Essa viene sovrapposta ed unita con elastici ad una speciale fusoliera, costituita da una sagoma anteriore in compensato continuata posteriormente da due asticelle, formanti trave di coda, analoghi a quelli del «Kolibri» già descritto. Nella sagoma in compensato è una feritoia, in cui si innesta un pezzo di piombo ripiegato che può scorrere avanti e indietro secondo le necessità del centraggio. Come si vede, sono riuniti in questo piccolo modello tutti i requisiti per un utile addestramento alla costruzione dei più grandi aeromodelli veleggiatori. E' possibile infatti apprendere a ritagliare al traforo il compensato, coprire da ambo i lati un profilo spesso, montare una specie di fusoliera, regolare, anche finemente, il centraggio. Le caratteristiche di volo risentiranno certo delle dimensioni modeste, ma queste d'altra parte consentiranno di fare le prove in una palestra, in un cortile, in un piazzale.

In conclusione, l'aeromodello di piccole dimensioni ha anch'esso, debitamente utilizzato e studiato, la sua ragione di esistere. Del modello di carta, e delle sue possibilità, parleremo una prossima volta.

LA SICILIA SI SVEGLIA!

Finalmente, sintomi di attività aeromodellistica ci giungono, ancora deboli e incerti ma sempre promettenti, dalla Sicilia, la quale sembra così volersi scuotere dal torpore nel quale sino ad oggi si trovava immersa, per quanto riguarda la sua attività aeromodellistica. Pubblichiamo con sincero compiacimento questo regolamento di una gara indetta a Catania dal Comando della G.I.L. «Medaglia d'Oro P. Lupo». E' la prima gara, crediamo, che venga indetta a Catania. Ci auguriamo che una numerosa partecipazione coroni di successo la lodevolissima iniziativa.

Art. 1. — Il Comando Regionale G.I.L. «Medaglia d'Oro P. Lupo» indice ed organizza per la prima volta in Catania un raduno aeromodellistico per il prossimo mese di gennaio. In tale occasione si svolgerà sul campo «Lanza di Trabia» una gara tra gli aeromodellisti soci della R.U.N.A. e iscritti alla G.I.L. ed ai G.U.F.

Art. 2. — Ogni partecipante al raduno può presentare fino a 2 modelli purché di diversa categoria:

1. Cat. A. (motore ad elastico);

1. Cat. B. (veleggiatori).

Art. 3. — I modelli dovranno rispondere alle prescrizioni della F.A.I. relative ai primati dei modelli volanti (vedi regolamento per il Concorso Nazionale 1939).

Art. 4. — Di ogni modello verranno fatti

SVEZIA



Le due fotografie riproducono due notissimi (e non più tanto giovanelli) aeromodellisti di Malmö, i cui modelli, muniti ambedue di un motore a scoppio ideato e costruito dall'italiano Carlo Pinotti, hanno recentemente dimostrato di possedere ottime doti di volo. Per la cronaca, diremo che il primo, il quale dimostra chiaramente la fatica della corsa fatta per recuperare il modello datosi alla luttuosa durante una gara, si chiama K. E. Ekström. Il secondo si chiama Allan Dahl.

tre lanci, dei quali sarà classificato il miglior tempo.

Art. 5. — Le iscrizioni al raduno si accettano alla Sede del suddetto Comando della G.I.L.

La gara sarà dotata di ricchi premi per i primi classificati.



Luciano Piccinini, Grosseto. — Questa faccenda del terrestre o dell'idrovolante per le linee transatlantiche è ormai ansiosità, e si potrebbe mettere benissimo insieme alle questioni aeronautiche classiche, come «Legno o metallo?», oppure «Monomotori o bimotori?», che con una perifericità impressionante servono di tema ai più celebrati e dotti scrittori del genere. Come avrai letto senza dubbio nell'intervista concessa da Bruno Mussolini alle Vie dell'Avia, anche l'Italia seguirà la teoria più logica e quasi universalmente accettata di adottare per i servizi postali il multimotore terrestre veloce e per i servizi con passeggeri il grande idrovolante. E' chiaro che mentre la posta deve viaggiare il più velocemente possibile, per realizzare il massimo vantaggio sui mezzi di trasporto di superficie, e quindi si servirà dell'apparecchio meno ingombrante e più rapido, i passeggeri, una volta ridotto il tempo ad un minimo, ci terranno soprattutto alla comodità, e questa si traduce inevitabilmente in spazio disponibile. Quando, per portare un numero di passeggeri variabile dai 30 ai 100 le dimensioni della cabina hanno raggiunto un certo limite, nasce spontaneamente l'idro, perché tutte le esigenze di struttura, di sistemazione e anche di manovra in corrispondenza delle basi di partenza e di arrivo ne risultano semplificate e più convenientemente soddisfatte. La tecnica moderna ha ormai sviluppato, anche sperimentalmente, tutte le soluzioni adatte nei vari casi, ed è compito degli organizzatori delle grandi linee aeree di

scegliere e ordinare i tipi di velivolo adatti. Per di più, una linea aerea, come ogni organismo vivo e in evoluzione, ha esigenze variabili nel tempo, che si trasformano e si modificano con l'aumentare del traffico, il perfezionarsi degli impianti e il progredire della tecnica dei trasporti in genere. Per tale ragione non è affatto detto che gli apparecchi che si adottano oggi siano analoghi, o anche semplicemente affini, a quelli che serviranno domani.

Grifone, Milano. — L'isolamento acustico dei velivoli ha enorme importanza per l'aviazione civile, in quanto l'eliminazione di ogni rumore esterno in cabina giova moltissimo al comfort dei passeggeri, ma si è dimostrato efficacissimo anche nei velivoli militari, perché il rumore è una causa importante di affaticamento per il pilota e l'equipaggio, che deve essere eliminata quando si voglia prolungare al massimo la resistenza fisica degli occupanti per estendere la durata in volo del velivolo. Il materiale a cui tu alludi è noto come «Seapack» o altri nomi commerciali, ma è in sostanza quel volgarissimo e comunissimo «kapok» che le nostre nonne, mamme e zie hanno per tanti anni usato nei loro cuscini... non di piume. Si tratta di fibre vegetali costituite da finissimi tubicini elastici, che dividono lo spazio in tante minuscole camere d'aria stagne. Con questa roba si fanno dei tessuti leggeri ed elastici, con cui si rivestono, in vario modo, le pareti interne delle fusoliere. In generale il rivestimento non viene applicato a contatto immediato della parete, ma scostato da questa con adatti supporti, che si potrebbero anche più semplicemente chiamare tappi di sughero, come infatti sono. Spesso una stoffa di bel-l'aspetto estetico, leggera ed elastica, copre il tutto. L'effetto finale non è soltanto quello di ammortizzare i rumori provenienti dall'esterno, ma anche di smorzare quelli interni, come per esempio le voci dei passeggeri. Anzi, poiché lo smorzamento non è mai perfettamente eguale per tutti i suoni e per tutte le lunghezze di onda, la voce risulta in genere alquanto modificata, oltre che ridotta di intensità. Grazie degli auguri che ricomincio.

L'ING. AERONAUTICO

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Ognuna vuol raccontarci subito qualche cosa. Il loro trasporto non si può paragonare se non a quello delle madri quando rivedono i figli. Ci prendono le mani, ci guardano negli occhi, vogliono forse convincersi che siamo proprio Italiani.

Raccontano delle lunghe pene, della fame sofferta, delle privazioni, delle umiliazioni...

A lungo ci trattengono con loro. Vogliamo sapere tante e tante cose e della vita loro e della vita dei nemici.

— Non avevamo più nulla da mangiare né noi né gli Austriaci.

Una di queste donne aveva avuto in casa degli ufficiali. Raccontava che questi spesso si chiudevano in una camera tutti insieme e uscivano dopo un poco. Volle spiare alla serratura: mangiavano farina di granturco nel cavo della mano.

Ci guardiamo: resistenza eroica!

— E gli aviatori, gli aviatori?...

Gli aviatori erano ammirati della nostra caccia e di tutta la nostra aviazione. Essi erano sfortunati quanto mai. Su quello stesso campo erano frequentissime le cadute mortali; recente quella di un cacciatore famoso che, in presenza della moglie, in una manovra acrobatica, s'era abbattuto là in fondo al campo.

Le donne ricordavano la caduta del « Caproni » di Gori e Pagliano. Erano stati assaliti da cinque o sei cacciatori e dopo una lotta disperata eran piombati giù con lo apparecchio incendiato. Quel giorno gli aviatori austriaci sembravano pazzi dalla gioia. Avevano fatto pranzi e brindisi.

Avevano però anche compiuto il sublime dovere di aviatori. Avevano lasciato cadere nelle nostre linee un messaggio con la notizia di quella fine eroica, con i documenti dei caduti, con la fotografia della loro tomba.

Questa missione generosa non fu trascurata né dall'una né dall'altra parte.

Raramente un velivolo cadde senza che due o tre giorni dopo i cadaveri non ricevevano dagli stessi vincitori la notizia.

Spesso fra i documenti si trovava un elogio supremo ai caduti: poche frasi; sobrietà soldatesca. « Il vostro pilota ha combattuto eroicamente. E' stato sopraffatto dal numero dei nostri ».

Le donne ricordano di un nostro camerata che era stato abbattuto dai cacciatori proprio in uno di questi voli cavallereschi, nel quale si era spinto su di un campo nemico per lasciar cadere notizie di un aviatore crociato abbattuto.

Fortuna per me che fra coloro che abbattei non ci fu mai uno di questi generosi!

Queste donnette ricordano anche quanto rari fossero i trionfi degli aviatori nemici; raccontano di averli spesso beffati per le loro fughe e per le loro sconfitte.

Allora essi si vantavano di pestare terra Italiana e di prepararsi a pestarne ancora al più presto: Treviso, Venezia... Erano fuggiti poi davanti a loro come commedianti fischiate.

Il tempo fugge, ma noi non sappiamo staccarci da questa terra, da questa gente. Ecco finito lo spasimo di dover supporre, di dover indovinare quale fosse la vita dei nostri, quale la vita del nemico al di là delle trincee inviolabili.

La barriera è aperta, il mistero è svelato, l'Italia torna in Italia!

Ci abbandoniamo ad una specie di riposo mai goduto finora. Beviamo a lunghi sorsi la nuova vita. Il sole benigno d'autunno ci accarezza, con una luce che ieri non vedevamo.

I nostri bei falchetti di guerra accanto a noi sembrano palpitarci anch'essi. Ma non riposano; hanno essenza e munizioni per ricominciare. Più fieri di noi; le ali restano tese come a minacciare ancora.

Non parliamo più: ognuno di noi sogna. Sognamo i



...sono il messaggio della Vittoria...

camerati caduti, sognamo le sconfitte sofferte, le ansie orribili, il dubbio continuo che ci ha tormentati dal maggio del '15, gli spasimi e le ebbrezze che tante volte ci hanno preso il cuore proprio su questo cielo, per questa terra, fino a ieri...

E' finita! I fanti hanno vinto, i marinai hanno vinto, gli aviatori hanno vinto! S'aspetta la resa del nemico, l'armistizio d'ora in ora...

Sopraggiunge a destarci un rombo multiplo, alto nel cielo; sono stormi nostri che avanzano in schiere serrate. Le macchine a quando a quando, con un largo rollare, si accostano le une alle altre. Sappiamo perché: perché i piloti vogliono vedersi in faccia.

Essi di certo, gridano, ma il canto formidabile di cento e cento motori ruba le loro grida.

Dove vanno?

Verso Pordenone, verso Udine, più oltre... Forse è l'ultimo bombardamento.

Ma quelle ali splendidi, scoccate verso il cielo che fu del nemico, non sono più ali di guerra: sono il messaggio della Vittoria.

FINE

MARIO FUCINI



Carri armati volanti. — Siamo forse sul punto di veder sbucare fuori le corna di questa famosa arma segreta di cui tanto si parla e che dovrebbe dare il « tonno » alla striminzita guerra attuale? Sul principio si era creduto ad un aeroplano potentissimo, mostruosamente armato di un'infinità di mitragliatrici e dotato di un'autonomia tale da risolvere quasi il problema del moto perpetuo. Dopo, fu la volta delle torpedini volanti radiocomandate e, per pietà del lettore, trascorrendo tutta la rinfittura dei vari raggi mortiferi ed altre cose affini. Infine con le mine magnetiche è sembrato, che l'arma segreta si fosse rivelata in pieno per quanto moltissima gente giuri che « la botta » non sia ancora questa.

Ed ecco infatti il « Daily Sketch » tirare fuori dalla sua manica l'ultima novità sensazionale in fatto di ordigni bellici: il carro armato volante. Il giornale si riferisce ad una notizia che circolava già da tempo secondo la quale in Germania sarebbero stati costruiti dei piccoli carri armati muniti di potentissimi motori e capaci di compiere dei salti di 6 metri d'altezza per sorvolare così a scatti le difese anticarro della linea Maginot.

A questo riguardo il giornale precisa che nella scuola carrista di Wunsdorf sarebbero stati recentemente compiuti degli esperimenti con un rapidissimo carro armato il quale, appunto per la sua eccezionale velocità, effettuerebbe dei salti all'ostacolo come quelli che compiono gli acrobati motociclisti.

Anche in Russia esercitazioni simili vengono compiute dai reparti carristi, ma queste rivelazioni non debbono minimamente preoccupare noi inglesi — soggiunge il « Daily Sketch » — poiché sia la Germania che la Russia fabbricano questi carri armati su licenza del costruttore americano Walter Christie, il quale non si è mai sognato di poter trasformare il suo carro armato in un aeroplano, tutt'al più esso potrebbe essere appeso ad un apparecchio; e pertanto i salti che gli fanno compiere i russi ed i tedeschi non rappresentano nulla di particolare se non un eccellente grado di robustezza e di elasticità.

Ora, si domanda il giornale, vedremo forse questi carri armati, la cui velocità raggiunge quasi i 190 km/h, trasformandosi in mostri volanti con dei tronconi d'ali? E la risposta se la dà esso stesso in senso negativo; verrebbe fuori — esso scrive — un ordigno che non sarebbe né un aeroplano né un carro armato, ma una specie di goffo grillo troppo pesante in aria e troppo leggero a terra, ed il suo enorme motore, necessario per sviluppare tale velocità, consumerebbe tutta la riserva di benzina in brevissimo tempo e rimarrebbe bloccato in pieno campo di battaglia.

Tranquillizzati così sulla minaccia che potrebbero costituire i carri armati volanti veri e propri, il « Daily Sketch » passa con animo più lieve a considerare l'impiego dei tanks aerotrasportati ed afferma che la Gran Bretagna ha in questo genere di operazioni un'esperienza maggiore di qualsiasi altra Nazione, quantunque non neghi che anche in Russia ed in Francia si studi molto il problema dei carri armati agganciati agli aeroplani, secondo l'idea del suddetto costruttore americano Christie: un apparecchio che picchia verso il suolo, afferra il carro armato a volo e lo riporta per i capelli alla sua base sano e salvo.

Ma se proprio non si tratta di « agganciare », poiché non si vede, così ad occhio nudo, la possibilità di eseguire i decolli e gli atterraggi con quel po' di ordigno aggrappato sotto le pancia, (a meno che l'aeroplano non abbia un carrello da... trampoliera), si può pensare ad un trasporto regolare di carri armati su apparecchi appositamente costruiti. Ciò avrebbe dato molto da pensare agli esperti militari tedeschi poiché è un'ipotesi facilmente realizzabile quella degli apparecchi porta-carro francesi che potrebbero depositare il loro temibile bagaglio dietro le linee tedesche per prenderle alle spalle e per andare incontro alle stesse unità francesi. Ma i tedeschi avrebbero in mente idee ben più grandiose — conclude il « Daily Sketch » ritornando per istinto all'incubo che prima aveva respinto.

Essi penserebbero a costruire un carro armato volante che atterrebbe dietro la linea Maginot, vi farebbe la sua brava battaglia e poi se ne tornerebbe a casa.

Se questo sarà, come ogni altra cosa, si vedrà. Intanto, senza correre troppo dietro al fantastico, quello che è più interessante, poiché si sta effettivamente concretando, è il fatto dei carri armati aviotrasportati. Dopo i reparti di fanteria paracadutisti ecco addirittura i reparti pesanti motorizzati che piovono dall'alto. Che altro manca ormai da far scendere dal cielo? Forse le... corazzate.

Scoperto!

Lasciamo gli ex-cercatori aggirarsi smaniosi attorno all'impenetrabile castello, ignari che, in quel momento sulle onde dell'etere, si diffondeva l'appassionato appello della radio di Argiropulos, e trasferiamoci a molte centinaia di chilometri, sulle rive d'un torrentello canterino, nei pressi del confine fra la Repubblica di Marenia e quella rivale di Buscheria.

E' l'ora più calda del meriggio; alberi, uccelli, nuvole, insetti tutto è assopito e non si capisce bene di dove l'acqua del torrente tragga l'energia per saltellare di masso in masso, frugare i recessi delle rive e canterellare una sua fresca arietta. E' assopita persino l'unica creatura umana, un pescatore grassottello e pulitino, dell'apparente età di cinquant'anni. Egli è l'immagine del ricco cittadino in vacanza. Indossa un abito compestre, tipo catalogo di negozio di lusso; accanto ha un panierino, tutto nuovo, per raccogliere la pesca, modello razionale e brevettato e, fra le mani allentate, gli ciondola la canna con la lenza, anch'essa razionale e brevettata. Non gli manca nulla, nemmeno la pipa spenta penzolante dalle labbra. Solo che il panierino è vuoto e la lenza non dà segno di vita. Tuttavia non è da escludere che un pesce abbia abboccato appisolandosi immediatamente.

Ma ecco che, un rumore di foglie e rami calpestati e di ciottoli smossi si fa udire. Qualche insetto disturbato spicca il volo per posarsi poco più in là, e perfino il pescatore, bene infrascato all'ombra, si scuote e socchiude un occhio. Un cespuglio accanto a lui si è aperto e ha dato il passo a due creature umane: una donna di corporatura atletica e un uomo. Sono iserei e polverosi: forse zingari, forse ladri di galline. La donna, nonostante il caldo, ha il viso coperto da un fazzolettone e il mento sepolto in una sciarpa.

Il pescatore, non visto, segue la scena. I due sconosciuti sostano un momento sulla riva, poi la donna dice con voce baritonale:

— E' inutile, Carlitos, non c'è rimedio. Dobbiamo gnarcir i piedi.

E, tiratasi risolutamente su la gonna, scopre uno stinto paio di gambali ed inizia decisa il guado.

— Svelto, Carlitos, — incita voltandosi — il confine è vicino. Presto saremo in salvo.

Nel movimento brusco il fazzolettone s'è sciolto ed ha scoperto un paio di prepotenti mustacchi, subito ricoperti.

— Ah, mio generale, — piagnucola Carlitos — perché non siamo rimasti a Nizza? Perché m'avete trascinato fin qui?

— Su, figliuolo, non abbatterti. — replica la donna bafuta — ricordati che t'aspettano le insegne del Teolote Plateado.

— Ahimè, come le vedo lontane... — sospira flebile Carlitos, entrando coi piedi nell'acqua.

— Ma guarda un po' chi si rivede! — esclama a questo punto una voce allegra — Come va, caro generale Tunancia? Che buon vento vi porta da queste parti?

Don Osmundo (era proprio lui), cadde per lo stupore seduto nell'acqua e fissò allarmato il pescatore grassottello che, deposta la canna, si teneva con ambe le mani la pancetta perché il gran ridere non gliela facesse scoppiare.

— Ma come! Non mi riconoscete? — proseguì l'ometto — Eppure un certo giorno ci siamo perfino abbracciati e baciati. Voi eravate un uomo, allora, e, lasciatemelo dire, la divisa che indossavate vi donava infinitamente di più di questi stracci.

— Ma lo... ma lo... — barbugliò Tunancia che nel frattempo s'era rialzato.

(Continua)

ENZO JEMMA

Un'importante ristampa!

Dopo lo strepitoso successo riportato dalla prima edizione, l'Editoriale Aeronautica ha curato la ristampa del diario di guerra del pilota legionario Valentino Tocci (Medaglia d'Oro Enrico degli Incerti):

DUELLI AEREI

VOLUME DI 209 PAGINE CON 33 TAVOLE
FUORI TESTO — L. 12

In «Duelli aerei» troverete descritti, in modo semplice ma efficace, il commovente eroismo dei difensori dell'Alcazar ed i numerosi duelli combattuti nei cieli di Spagna durante la recente lotta antibolscevica.

Questo volume costituisce un'importante testimonianza di un protagonista delle impressionanti vittorie ottenute dall'Ala legionaria in Spagna.

La Seconda Edizione certamente si esaurirà in breve tempo.

Richiedetene subito una copia all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica, Roma, inviando l'importo a mezzo

Conto Corrente Postale N. 1/24718.

UN'ERA
TESORO
LE NUBI

ROMANZO UMRISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

— Gente del castello! Noi siamo vittime dell'odiosa burla di Argiropulos. Per correr dietro al suo stupido palcone, abbiamo sofferto disagi e pericoli e, per colmo, ci siamo coperti di ridicolo. Vogliamo vendetta, e l'avremo! Gettateci la pelle di Argiropulos o verremo a prendere anche la vostra! Ho detto.

Subentrò un silenzio profondo, appena rotto dai gemiti e dalle lamentazioni che giungevano dalle profondità del castello. Era la servitù che manifestava in tal modo la sua angoscia.

Con brusca decisione, Argiropulos spalancò il balcone e s'affacciò.

— Amici! — gridò con voce tremula, levando la mano disarmata — Argiropulos sono io e v'assicuro che sono innocente di quello che...

Un'ondata assordante di urla e di fischi venne, a infrangersi contro il balcone. Qualche sasso volò, e uno infranse un vetro a due dita dalla testa del poveretto. Argiropulos saltò indietro, e Nep, con una rapidità di cui nessuno di quelli che lo conoscevano l'avrebbe ritenuto capace, chiuse persiane, finestra e imposte e, per maggior sicurezza, vi spinse contro un leggero sgabello che si trovò sottomano.

— Ed ora che facciamo? — domandò spaventato Argiropulos.

— Che facciamo? — ripeté, verde in volto pel terrore, Nepocumeno.

Tacquero. Fuori, le vociferazioni e le minacce continuavano, sempre più violente. Il massiccio portone tambureggiava sotto l'inesausto lancio di sassi.

— Nep, ragazzo mio, — mormorò a un certo punto Argiropulos, guardando il segretario con occhio supplichevole — t'ho sempre voluto bene, io; sempre l'ho trattato come un figliuolo. Non puoi negarlo. Giusto pensavo, stamane, di aumentarti lo stipendio...

— Hum! — grugnì, preoccupatissimo per tutti quei preamboli, Nep.

— No, no, non protestare! — soggiunse precipitosamente il padrone. — Quello che è giusto è giusto. Voglio provvedere al tuo avvenire e lo farò. Vorrei un po' vedere chi me lo può proibire! — dichiarò ad alta voce, guardando in aria di sfida un vaso quasi giapponese. — Non ti chiedo in cambio che un favore, Nep. — soggiunse insinuante — un piccolissimo favore, mio caro. Non me lo negherai è vero, figliuolo?

— Che favore? — domandò Nep guardando di traverso il vecchio, con espressione d'irriducibile diffidenza.

— Una sciocchezza, amico mio, quasi un giuoco, una burlatina... C'è quella gente là fuori che non mi conosce di persona. Quei pochi secondi che sono rimasto al balcone non possono esser bastati. Tu dovresti metterti uno dei miei vestiti e magari una barbetta finta, uscire coraggiosamente e dichiarare: «Eccomi qua; Argiropulos sono io!».

Li tiri in disparte e con bel garbo ti fai esporre quello che vogliono. O meglio, questo purtroppo già lo so. Li convincerai invece ad andarsene. Hai un modo, tu, caro il mio Nep, così persuasivo, affascinante, lasciatelo dire, come nessuno altro. Son certo, certissimo, che dopo un tuo discorsetto, quelli se ne vanno in pace, umiliati e pentiti di quello che hanno fatto...

— Già, e con la mia pelle per ricordo; non è vero? — sghignazzò Nep. — Grazie, padrone, non fumo! Con me non attacca. Anzi, penserei di fare un'altra cosa: uscire col resto del personale dalla porticina di servizio, pigliare il panfilo e lasciare voi solo a sbrigarvela con quei simpaticcioni.

— Ah si? E' così? Tu faresti questo? — ululò Argiropulos con gli occhi che gli scoppiavano dallo sdegno — Traditore! Serpente che mordi la mano che ti nutre! Va', vattene pure! Ma vedendovi fuggire, quelli là fuori vi massacreranno tutti, a cominciare da te.

Nep, che stringeva già la maniglia della porta, s'arrestò, colpito da quella ultime parole, e di botto, fissando un elegante mobiletto:

— Salvi, padrone, siamo salvi! — urì, e si dette a ballare pel salone berliando — La radio! Evviva la radio!

— La radio? — ripeté Argiropulos — Non capisco.

— Sissignore, la radio. Abbiamo sulla torretta l'apparecchio trasmittente. L'avrete dimenticato anche voi? Scrivetemi subito un messaggio, padrone, che vado a trasmetterlo di corsa. Voglio far accorrere tutte le flotte del Mediterraneo perché ci sbarazzino di questi briganti. Scrivete, padroncino mio, scrivete! Non perdetevi un minuto! Intanto io vado a far barricare tutti gli accessi al castello e a metter le vedette sulla torre. A fra poco, signore, a fra poco!

E, cantando a squarciglia un inno improvvisato lì per lì, in onore della radio e di Marconi, Nep si precipitò fuori.

All'esterno, gli assediati infuriavano, e alcuni s'erano sparsi per l'isolotto nella vana ricerca di scale per assaltar le mura o di un trave per sfondare il portone.

Tu faresti questo?



POSTA aerea

Pierfranco Bianchi, Milano. — E' proprio un peccato che un vecchio abbonato, con tanto di barba bianca, debba accodarsi al fratello per leggere *L'Aquilone*. Ma riconosco che tu, dal tuo punto di vista, hai ragione. Dato che tuo fratello Mario riceve il giornale è inutile che tu spenda del denaro per un'altra copia. Ho pregato l'amministrazione di mandarti i numeri che

chiedi. Però temo che faccia delle obiezioni. Se non vedi giungere nulla, scrivi due righe direttamente all'amministratore, ma direttamente a lui.

Gastone Volpanes, Roma. — Dunque tu dici che «da tre anni compri e leggi settimanalmente *L'Aquilone*» e lo trovi «sempre interessante e maggiormente ora che contiene», oltre alle solite rubriche e arti-

coli, «una fotografia con relativi dati tecnici di un aeroplano di una potenza beligerante». Però, fatta questa constatazione e versato il tuo obolo nella cassetta degli elogi, proponi addirittura che si dedichi una pagina intera alla descrizione degli apparecchi dei Paesi in guerra. Ma caro amico, tu perdi di vista il quadro generale della situazione. Per esempio: non tieni presente che tutti i giornali sono stati ridotti o di formato o del quantitativo normale delle pagine. *L'Aquilone*, da 16 pagine è diventato di 12, e ciò durerà certamente per tutto il periodo della guerra, che si annunzia, ah! Europa! lungo e forse tremem. Ora, mentre altri amici che, al pari di te, non tengono presente i fatti attuali e contingenti, chiedono che sia dato maggiore spazio a questa o a quella rubrica, tu chiedi una pagina per gli apparecchi stranieri. Via, accontentati di ciò che possiamo darti. Ad ogni modo ti ringrazio per gli elogi e per l'interessamento che dimostri per l'avvenire del tuo giornale. (Fra parentesi ti dirò che la nostra iniziativa di pubblicare gli apparecchi dei belligeranti è stata imitata da altri. E ti dirò anche che fra qualche numero pubblicheremo nella prima pagina di copertina una scena a colori di guerra aerea: l'attacco di aeroplani finnici ad una colonna di rifornimenti sovietici. A questa prima tavola, che è del pittore Alberto Mastrojanni e che non ha niente in comune con le illustrazioni popolari a colori dei settimanali popolari, altre ne seguiranno che riprodurranno battaglie aeree, attacchi di aerei contro le navi e contro i carri armati).

Eugenio Storti, Torino. — Non so con precisione quale sia il numero delle copie de *L'Aquilone* che vanno vendute ogni settimana: so che sono più di 30.000. Posso dirti inoltre, e con una certa soddisfazione, permettendoti, che nell'ultima settimana c'è stata una richiesta di 2200 copie in più della settimana precedente. In quanto al tuo progetto, credo che abbia bisogno di ponderazione.

Manlio Bernacchi, Milano. — Evviva la faccia, cioè la tua faccia. Pare che tu abbia capito che «Ragazzi e scimmie alla guerra» non ha niente a che fare con le truculente storie di birbantoni matricolati americane: «sopra tutto perché il contenuto del cineromano è morale, pur essendo avventuroso». Giusto. E perché — aggiungo io — si tratta di un genere artisticamente e letterariamente ben diverso. Come confrontare i disegni di Gueri con quelli di certi dilettanti imbracciate? A proposito: due grandi editori italiani e uno spagnolo hanno chiesto agli autori di «Scimmie e ragazzi alla guerra» di lavorare per loro. Martini e Gueri hanno rifiutato, per ora. Forse concederanno l'autorizzazione all'editore spagnolo per la riproduzione di «Scimmie e ragazzi alla guerra». Vuoi sapere quanto durerà questo cineromano? Non lo so. Parecchio tempo, ad ogni modo. Grazie degli elogi e del parnettone, che ho diviso equamente in 54 parti... (Crivello ha rinunciato alla sua in favore del pittore Trichecko).

Luciano Ghelardi, Pisa. — Se lo spazio me lo consentisse, riprodurrei la tua epistola simpatica lettera. Mi limiterò invece a ringraziarti delle buone parole e ad assicurarti che potrai sempre contare sulla mia amicizia cordiale. Ti mando un bacione e gli auguri per il nuovo anno.

Maria Umbra Bartolotti, Padova. — Sono molto contento di te. Dimostri di avere grande volontà e di essere una ragazza intelligente. A proposito delle tue amiche, non mi faccio grandi illusioni. L'aviazione si ama, o non si ama: cioè si capisce o non si capisce. Scrivimi quando e quanto vuoi. Grazie per il «Buon Natale»; in cambio ti mando un «buon anno» avvolto in una stagnola rossa e dorata.

ZIO FALCONE

2 VIAGGI AEREI GRATUITI

su qualsiasi linea nazionale a chi procurerà entro il 15 gennaio 1940 - XVIII

IL MAGGIOR NUMERO DI NUOVI ABBONATI

A questi due importanti doni l'Editoriale Aeronautica altri 21 ne aggiunge che saranno assegnati con una graduatoria stabilita in base al numero degli abbonati procurati

Ecco l'elenco completo dei premi:

1. - Un viaggio aereo.
2. - Un viaggio aereo.
3. - Un modello da tavolo in metallo argentato dell'«S. 75».
4. - Un modello da tavolo di un «S. 79» della Squadriglia dei «Sorei Verdi».
5. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Le meduse del cielo* del Col. Frerri.
6. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
7. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Aquilone* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.
8. - Un orologio da polso, un abbonamento a *Le Vie dell'Asia* e il volume *Duelli Aerei* di Valentino Toci.
9. - Volumi a scelta nel nostro catalogo, per il valore complessivo di centocinquanta lire.
10. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento a *L'Aquilone* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
11. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Asia* e il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
12. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia*.
13. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Aquilone*.
14. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Asia*.
15. - Un abbonamento annuo a *L'Ala d'Italia* e il volume *Il presviere della G.I.L.*
16. - Un abbonamento annuo a *L'Aquilone* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemina.
17. - Un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Asia*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Arctipelago delle stelle* di Enzo Jemina.
18. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Il presviere della G.I.L.*
19. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
20. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *Il fuggitivo dell'allegrezza* di Nino Carlassare.
21. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Come si diventa aviatori*.
22. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Arctipelago delle stelle* di Enzo Jemina e *Il presviere della G.I.L.*
23. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.

Oltre ai 23 premi elencati verranno successivamente offerti 50 abbonamenti annui a «L'Aquilone» e 100 abbonamenti per 12 numeri ad «Aviazione per tutti»

Si intende che gli abbonamenti dovranno essere ottenuti presso persone che non siano mai state abbonate al nostro giornale

Le norme per partecipare a questa specie di gara sono semplici. Chiunque può procurare dei nuovi abbonamenti, DIRETTAMENTE spedendo il denaro il nome e l'indirizzo del nuovo abbonato, o INDIRETTAMENTE comunicandoci soltanto il nome dell'abbonato nuovo, il quale abbia spedito per suo conto la quota d'abbonamento. Gli abbonamenti dovrebbero essere annui. E poiché i premi verranno assegnati in base ad una graduatoria, s'intende che gli abbonati per un semestre varranno per mezzo abbonamento, vale a dire che occorreranno due abbonamenti semestrali per fare un punto. L'abbonamento avrà corso quando sarà pervenuto l'importo relativo all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica. Uno o due giorni prima che si chiuda il concorso, ognuno che intenda partecipare alla gara dovrà mandare alla Direzione de «L'Aquilone» l'elenco completo degli abbonati nuovi procurati, specificando nome cognome e recapito. Eseguito uno scrupoloso controllo sui registri dell'Amministrazione, la Direzione de «L'Aquilone» stabilirà, in base agli elenchi risultati corrispondenti a verità, la graduatoria, e immediatamente spedirà i premi ai vincitori.

Da oggi al 31 dicembre p. v. il giornale verrà inviato gratis a chi si abbonerà subito per l'anno 1940.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Altro Pisano, Roma. — La scuola di aeromodellismo di Roma? Ce ne sono diverse, mio caro amico: rivoliti alla sede della R.U.N.A. Centrale, piazza del Popolo 18; avrai tutte le informazioni che desideri. Io, intanto, ti posso dire una cosa che, senza dubbio, gioverà alla tranquillità dei tuoi sonni: per frequentare il summenzionato corso, non bisogna pagare nulla! Su questa interessante affermazione chiudo la lettera, risambando i saluti aquiloneschi.

Luciano Ghelardi, Pisa. — Potenza dell'aeromodellismo! Alla guida dei commentatori dei grandi, tu scrivi: «Il Dini, lo Gnesi, il Mancianti...» come avresti potuto scrivere: «L'Alghieri, il Tasso, il Manzoni...». Divina superiorità della giovinezza! Per te questi nomi lueggiano nel firmamento inviando a noi raggi da presso il pianeta Marconi, l'astro Edison, Stephenson, Fosen, Napoleone I. Ma abbandoniamo quest'argomento astronomico, che ci ricorda troppe le proiezioni al planetario, viste con il collo piegato in dolorose posture inverosimili, tra misanti adstanti di cappotti da truppa impregnati di sudore e di tonache di preti accaldati, abbagliati dalla visione rapida di milioni di stelle insegue selvaggiamente dalla lampadina elettrica di Andriulli. Veniamo invece a noi. Tu mi chiedi, come se questo fosse la cosa più naturale del mondo, istruzioni sulla maniera di compiere il versamento necessario per effettuare l'abbonamento. Ma tu, Luciano, che ti dichiari lettore del nostro giornale, hai mai provato a leggere *L'Aquilone*? Ti sei mai accorto che, per una inconfutabile regola matematica, prima della pagina tre viene la due? E ti sei mai accorto, che in questa pagina due viene pubblicato, in ogni numero, un elenco recante le tariffe di tutte le nostre pubblicazioni, il nostro N. COF, ecc. ecc...? Ergo, aprì il primo fascicolo de *L'Aquilone* che ti capita a tiro, e dirigi il tuo sguardo fello sulla pagina due. Tu affermi, come tanti altri, che lo passo i miei giorni e gran parte delle mie nottate a rispondere ad Aquila Bianca e a Pegaso. Intanto, tu sei il primo a dire questo di Pegaso: sino ad oggi tutti ce l'avevano con Aquila Bianca soltanto. Beh, Luciano, che vuoi che faccia, se quei due tipi, e il primo soprattutto, a causa non so di qual morbo, non fanno altro che coprire carta di parole e spedirmela a chissà, quotidianamente? Tu, a quello che ho capito, vuoi diventare quello che si dice un aeromane popolare. Non ho niente in contrario, amico mio, a questo tuo progetto. Per divenire popolare, però, non solo devi scri-

vermi letterone ogni ventiquattrore, ma fare propaganda, molta propaganda. Non dico di girare per Pisa con un cartello sul petto con su scritto «Abbonatevi a *L'Aquilone*, il più bel giornale del mondo», ma, insomma, se tu ci pensi bene, un bel po' di mesi, ci sono per procurarci degli abbonati, o anche, dei fedeli lettori. Ti saluto, anche a nome di zio Falcone.

Carlo Fumasi, Roma. — Non ed conoscono né i dati ufficiali del bombardiere «Ju. 88» né quelli del bimotore d'assalto «Messerschmitt Me. 110», due dei più moderni apparecchi militari costruiti in serie nelle flotte aeree europee. Lo «Ju. 88» appositamente modificato, ha stabilito, come è noto, nel marzo e nel giugno di quest'anno, i primati di velocità su 1000 chilometri e su 2000 con 3000 kg. di carico rispettivamente con 517 e 501 km. all'ora. Con due motori «Jumo 211» da 1200 cavalli, le caratteristiche dello «Ju. 88» secondo informazioni britanniche sarebbero le seguenti: 17 metri di apertura alare, 14,5 di lunghezza, 4,7 di altezza, 48 mq. di superficie portante. Peso a vuoto 3900 kg., carico di bombe 1000 kg., carico utile 3800 kg., peso totale massimo 7700 kg., velocità massima 510 km./ora, a 4750 metri, velocità di crociera 425 km./ora a 550 di quota, raggio d'azione 2100 km. Tangenza pratica 9000 metri. Quanto al «Messerschmitt Me. 110» smunito di due cannoni fissi e di una mitragliatrice mobile, è dotato di una forte potenza motrice in confronto alla sua grandezza, sempre secondo le stesse fonti di informazioni, esso avrebbe le seguenti caratteristiche: m. 17,6 di apertura alare, 15,5 di lunghezza, 38 mq. di superficie portante, 6800 kg. di peso totale. La velocità massima raggiungerebbe i 610 km./ora a circa 5000 metri di quota.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-660

USCITA *una splendida* AGENDA AERONAUTICA



RICHIEDETELA
*presso i nostri chioschi
o, direttamente, alla
nostra Amministrazione
inviando l'importo
a mezzo*

**C.C.P.
N° 1-24718**

AFFRETTATEVI!

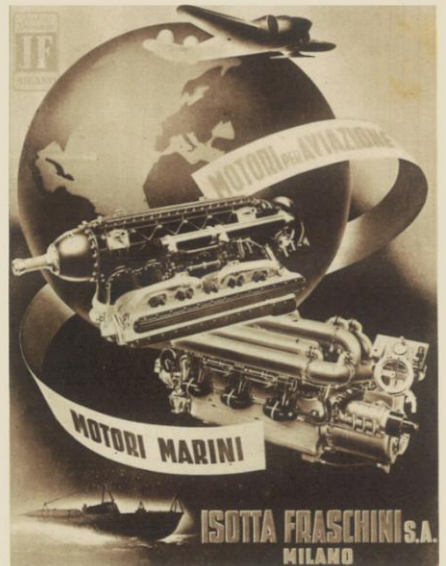
L'agenda è di formato piccolo, tascabile (7,5 x 11,5). Consta di 348 pagine, è stampata su carta fittone tenace ed è solidamente rilegata.

Rilegata in tutta tela con impressioni in oro..... L. 14,=
Rilegata in tutta pelle con impressioni in oro..... L. 20,=

che sarà il necessario ed indispensabile vademecum per il 1940 di tutti gli aviatori, civili e militari.

L'agenda aeronautica raccoglie tutto quanto è utile conoscere intorno all'ordinamento aeronautico, alle scuole di pilotaggio, al reclutamento ed avanzamento degli ufficiali e sottufficiali, alla Leva aeronautica, alla "R.U.N.A.", all'allenamento ed addestramento del personale pilota, agli stipendi, ai mezzi tecnici in uso presso l'Aeronautica, ecc.

Tutte le cognizioni tecniche e tutte le informazioni sul servizio aereo, militare e civile, che Vi interessano sono riportate in quest'opera.

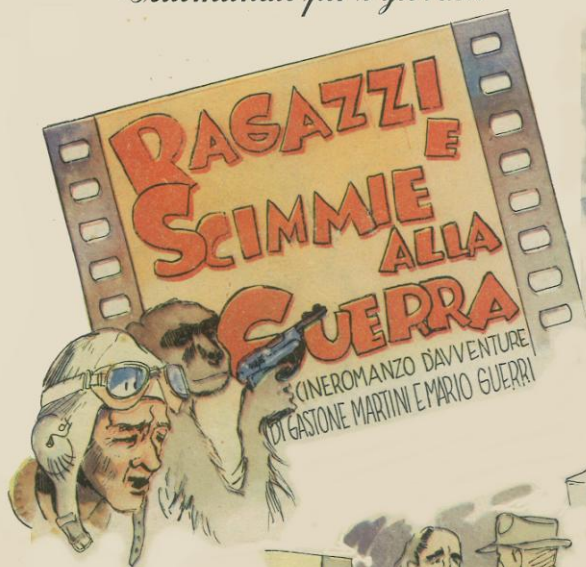


IL RADIO INCISORE A 8 E 9 VALVOLE
COSTRUITO SOLO DALLA "S.A.F.A.R."

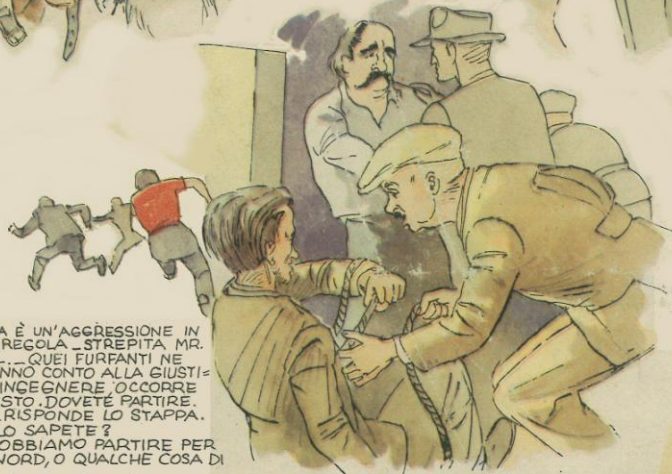


*Un fatto importante
un discorso - una canzone -
una radio diffusione
la vostra voce e la musica
(che possono essere controllate e corrette)*

TUTTO È POSSIBILE INCIDERE E ASCOLTARE IMMEDIATAMENTE CON IL RADIOINCISORE "SAFAR"



51 ARRIVA IL MILIARDARIO, RAGAZZI - GRIDA SALVATORE DALL'APPARECCHIO. - PRESTO, SALITE TUTTI E TRE, E NASCONDIAMOCI IN FONDO ALLA FUSOLIERA. ACCADA CIÒ CHE DEVE ACCADERE. MA PRESTO, PER CARITÀ, SALITE! NON PARTIRANNO SENZA DI NOI!



52 QUESTA È UN'AGGRESSIONE IN PIENA REGOLA. STREPITA MR. MAXWELL. - QUEI FURFANTI NE RENDERANNO CONTO ALLA GIUSTIZIA. SÌ, INGEGNERE, OCCORRE FAR PRESTO. DOVETE PARTIRE. - LO SÒ - RISPONDE LO STAPPA. - COME LO SAPETE? - NON DOBBIAMO PARTIRE PER IL POLO NORD, O QUALCHE COSA DI SIMILE? - MACCHÉ POLO NORD? CREDO CHE FINIRETE ALL'EQUATORE! BISOGNA INSEGUIRE IL «SERBATOIO VOLANTE». CI TENGO. È UNA MIA IDEA BATTERE IL «SERBATOIO VOLANTE» IN QUALCHE MODO...



53 QUANTO SONO STUPIDI! DICE QUASI FRA SÈ LO STAPPA. - SONO FUGGITI TUTTI. SE SALVATORE, CIANNI, PASQUALINO E CARMELA SAPESSERO CHE STIAMO PARTENDO PER IL SUD SENZA DI LORO, MORIREBBERO D'ACCIDENTE. - PRESTO INGEGNERE! TUONA MR. MAXWELL. - NON C'È PIÙ TEMPO DA PERDERE. IL «SERBATOIO VOLANTE» SARÀ CERTAMENTE IN VISTA DELLE COSTE AFRICANE. - A MENO CHE NON SIA IN VISTA DEL FONDO MARIANO, FRA CAPO GRANITOLA E PANTELLERIA... COMENTA UN GIORNALISTA.



54 MENO MALE CHE MR. MAXWELL È RIMASTO A TERRA. DICE IGNAZIO IL MOTOCICLISTA AI DUE SCIENZIATI CHE LO ASCOLTANO DISTRATTAMENTE. - MENO MALE, DICO, SIGNORI, PERCHÉ QUELLO È PAZZO DA LEGARE. MA ORA VORREI SAPERE DOVE ANDIAMO, E COME SE LA CAVERA' QUEL POVERO INGEGNERE CANTARELLA, SOLO AI COMANDI, SENZA POSSIBILITÀ DI RICEVERE IL CAMBIO DA NESSUNO. FORTUNA CHE IL «PILOT AUTOMATICO» FUNZIONA A MERAVIGLIA. MA, CREDETE A ME, SIGNORI PROFESSORI, NON FINIREMO TANTO LONTANO. GIREREMO UN PO' SUL MARE E TORNEREMO INDIETRO; O ATTERREREMO A TRIPOLI, O A BENGASI. CHE PAZZO, QUELL'AMERICANO DELLA MALORA, MANDARE UN APPARECCHIO COME QUESTO ALLA CACCIA DI DUE SCIMMIE AVIATRICI! QUI FINISCE MALE! E QUEI DANNATISSIMI DI RAGAZZI, DOVE SARANNO ANDATI? QUANDO RITORNO A PALERMO GLI VOGLIO RIFARE LA FACCIA A FORZA DI SCHIAFFI.