NUMERO 40 - 2 OTTOBRE 1938 A. XVI - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - COSTA CENTESIMI 60

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

PILOTESSE — *Via, non si arrabbi: è stata una piccola distrazione. Non lo farò più...*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII *N. 40*

2 ottobre 1938-XVI

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

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

ABBONAMENTI ALL'ESTERO E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

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

EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 40.— Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 28, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

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

Non sappiamo se è stata una coincidenza l'acquisto, per conto di un bambino poppante, del primo biglietto venduto nella nuova stazione aerea di Lipsia Halle, della « Lufthansa ». Il minuscolo passeggero, ben sistemato in una cesta, è stato spedito con l'apparecchio da Lipsia a Monaco.

Se è stata una coincidenza, essa è davvero unica ed assai graziosa. Ma sarebbe un bel pasticcio se invece fosse un rito per inaugurare le nuove stazioni aeree, perchè allora bisognerà pensare anche a far viaggiare un centenario sopra l'ultimo aeroplano in partenza da una stazione vecchia che si vuol demolire, o sopprimere.

* * *

Verso la fine del mese scorso, un contadino della Francia Settentrionale (per comodità lo chiameremo Paul) fu svegliato ancor più presto del solito dallo strepito coalizzato del cane da guardia, delle galline, delle oche e dei tacchini. Appena appena, in mezzo a tutta quest'iradiddio, si poteva percepire un lungo e complicatissimo sbadiglio di timbro sconosciuto, ma umano.

Paul, persona di intelligenza prontissima e d'intuizione profonda, rimase a lungo a riflettere, seduto sul letto e con gli occhi sbarrati; poi uscì in questa arrischiata esclamazione:

— Per la barba di mio nonno! Qualche cosa succede là fuori.

Intanto il chiasso era terminato e Paul, fatta una buona provvista di coraggio, s'era vestito, aveva preso lo schioppo e, andato alla finestra, l'aveva socchiusa.

Saltò indietro con un grido, richiudendo violentemente.

— Che hai? Che c'è — gli domandò la moglie, allarmata.

— Il diavolo... Non so, un coso tondo, grande come la casa, che si muove... — rispose Paul, tremando, e alzò la mano per farsi il segno della Croce. Ma siccome gli venne in mente che era socio del Circolo Ateo dei Liberi Bestemmiatori Comunisti, si fermò a mezz'aria.

— Papà, papà! C'è un signore che dorme — gridò dall'aia il figliolo di Paul che s'era affacciato a sua volta e poi era sceso per veder da vicino il diavolo. — Dorme su un letto che pare d'argento.

Alla parola argento, i due buoni villici francesi riacquistarono di colpo la voce e l'uso delle gambe. Si precipitarono giù per le scale e si trovarono nell'aia, di fronte alla terribile « cosa ». Si trattava d'una gigantesca massa brillante come l'argento, della forma d'un mezzo cocomero e d'aspetto leggerissimo, tanto che, ad ogni minimo alitar di vento, ondeggiava come se volesse staccarsi da terra, dove, insieme con un magnifico strascico d'argento, giaceva, in un groviglio di corde arruffate, una grossa cesta di vimini.

Certo uno di voi non avrebbe esitato un secondo a riconoscere un pallone mezzo sgonfiato; Paul, invece, ci arrivò dopo un buon quarto d'ora di circospetto esame. Girando attorno alla parte dell'involucro che giaceva lacerata a terra, scoprì un individuo, l'aeronauta, che, tutto ravvolto nelle pieghe argentate, pacificamente russava. Paul lo scosse rudemente.

— Ehi! — gridò — Ehi! Che fate qui?

L'aeronauta aprì un occhio dopo l'altro, si stirò, sbadigliò e si sollevò su un gomito.

— Buon giorno! — fece — Siete voi il padrone di casa? Piacere! Questa è la vostra signora? Simpatica! Ah, ma che bel ragazzo! Vostro figlio, certo. Tutto suo padre! Però, però, mio buon signore, vi dispiacerebbe di rialzare la canna di codesto aggeggio?

Paul, incerto se dovesse ridere o arrabbiarsi, si buttò il fucile a tracolla.

— Insomma... — riprese con voce ancora burbera

— Ecco, ecco! — interruppe amabilissimo il loquace aeronauta — Sono al nocciolo, al cuore della faccenda. Ieri passeggiavo nel cielo di Parigi con questo mio palloncino, quando, decisomi a scendere, mi accorgo che la valvola per l'uscita del gas non funziona più. Che cosa avreste fatto voi?

— Io... veramente, io... — borbottò Paul, perplesso, guardando la moglie.

— Anch'io,... per me... — mormorò questa, con gli occhi a terra.

— Benissimo! — soggiunse l'aeronauta, che nel frattempo s'era alzato e gestiva con raffinata eleganza. — E' precisamente così che mi son regolato io. Ho lasciato che il vento mi portasse dove voleva, e ogni tanto, giusto per scrupolo, davo uno strappone alla corda della valvola. Soltanto verso l'una del mattino la valvola s'è decisa a funzionare, e son calato pian piano, senza scosse, nè rumore, sulla vostra aia...

— Ma... — domandò stupefatta la massaia — e tutto questo tempo siete rimasto qui, al freddo, per lo meno all'umidità? Perchè non avete bussato?

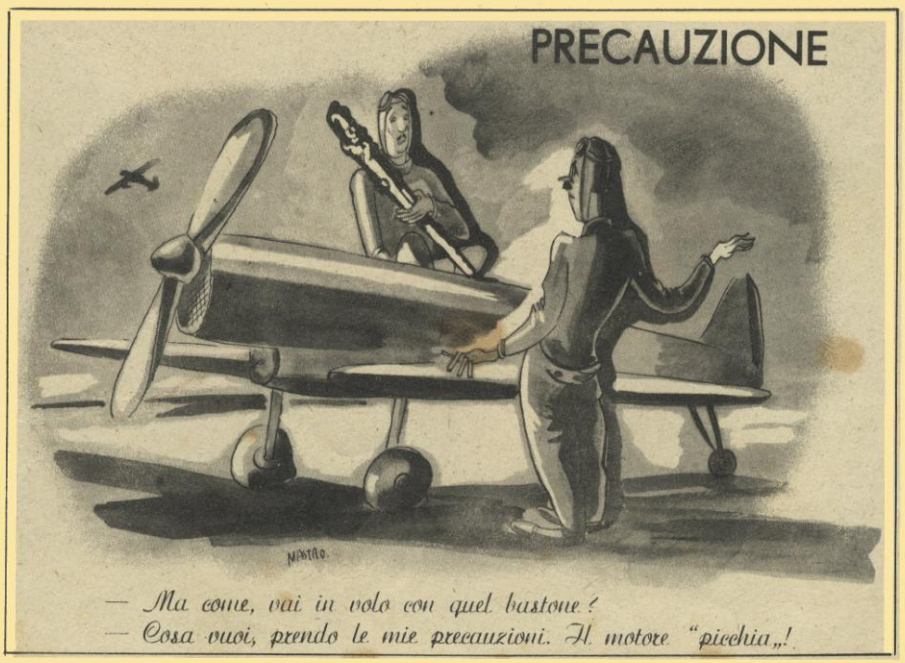
— Oh, madame! — rispose inchinandosi, e con una mano sul cuore, il galante aeronauta — E come avrei potuto turbare il riposo d'una così eletta signora?

— Quand'è così, — concluse filosoficamente Paul — andiamo a far colazione! Faccio strada.

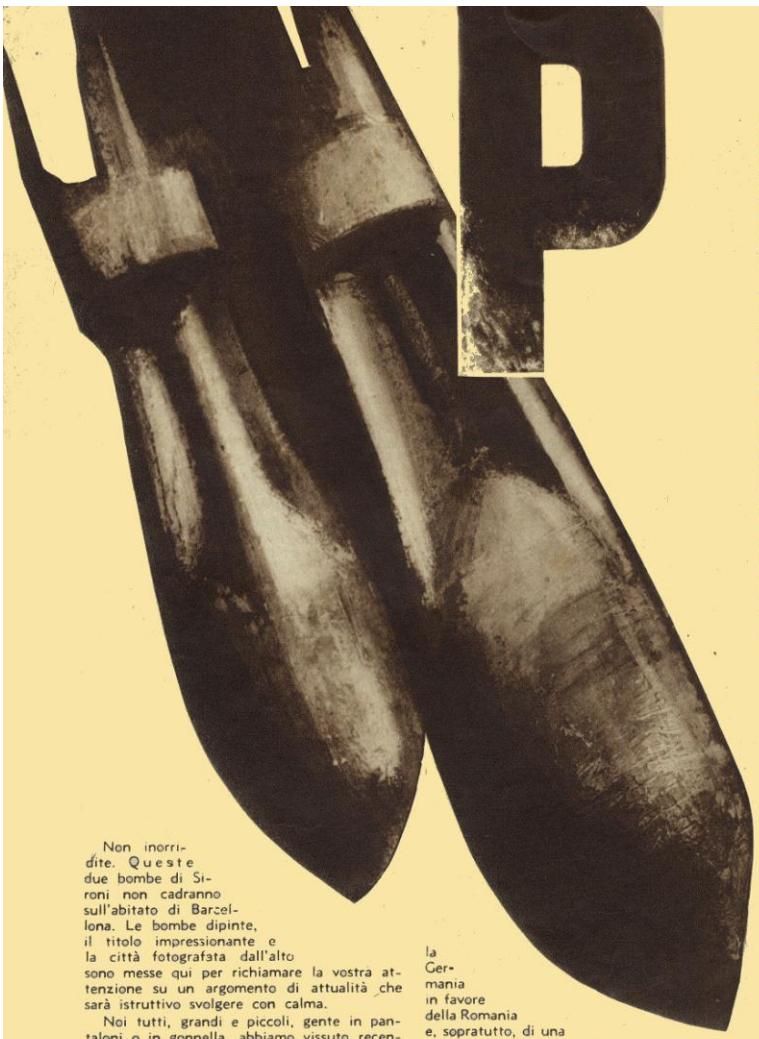
E s'avviò.

L'IMBONITORE

Nota suggerita dal rimorso. *— Non vi giuro che la conversazione si sia svolta proprio così; ma la notizia è vera. L'ha data la stampa francese e l'ha riportata la rivista inglese d'aeronautica « Flight ».*



— Ma come, vai in volo con quel bastone?
— Cosa vuoi, prendo le mie precauzioni. Il motore "picchia„!



Non inorridite. Queste due bombe di Sironi non cadranno sull'abitato di Barcellona. Le bombe dipinte, il titolo impressionante e la città fotografata dall'alto sono messe qui per richiamare la vostra attenzione su un argomento di attualità che sarà istruttivo svolgere con calma.

Noi tutti, grandi e piccoli, gente in pantaloni o in gonnella, abbiamo vissuto recentemente alcune giornate di emozionante attesa e, perchè no?, qualche volta di esaltazione e di depressione, alternamente. Ma noi italiani abbiamo i nervi a posto e la coscienza dei giusti e dei forti. Gli altri, gli europei delle varie democrazie, hanno vissuto giorni di follia o di smarrimento, a seconda del colore politico al quale appartenevano. Fuori d'Italia, e precisamente in Francia e in Inghilterra, s'eran formati due partiti: uno della guerra (i folli) ed uno della pace (i saggi). Doveva vincere una delle due parti: non c'era scampo, perchè non c'era dilazione. Non sappiamo se fossero in più gran numero i pazzi o i saggi. Sappiamo soltanto che i secondi ad un dato punto hanno avuto il coraggio di assumersi delle responsabilità.

Il signor Chamberlain, Primo Ministro della Gran Brettagna, ha avuto il buon senso di chiedere l'intervento del signor Mussolini, Capo del Governo italiano. Il Duce ha dato uno sguardo intorno per il mondo: ha pensato alle madri piangenti dietro ai figli richiamati alle armi (leggi giornali inglesi) ed anche a molti di quei figli senza colpa ha pensato, e il suo grande cuore ha deciso. Da buon nuotatore, si è gettato nelle acque tempestose di questa Europa inquieta e turbolenta e con quattro vigorose bracciate è riuscito ad acciuffare veramente la Pace per i capelli e portarla in salvo. L'ha deposta, la Pace, tutta scarmigliata e stralunata, sulla terraferma ed è tornato al suo lavoro e al suo popolo.

Inutile rifare qui la cronaca dei fatti, degli atti inconsulti e delle parole temerarie che hanno determinato la disperata situazione nella quale s'è trovata l'Europa tra il 24 e il 29 settembre. Qui cercheremo invece di scoprire le ragioni profonde, inconfessate e potenti, che hanno spinto i Paesi democratici a sollecitare, dopo aver fatto inani acrobazie diplomatiche, l'intervento di Mussolini.

Voi sapete che i più grossi Paesi democratici d'Europa (Inghilterra e Francia in testa) sono usciti dalla guerra europea del '14-18 con le ossa rotte, sì, ma con aumentati territorii nazionali e coloniali, nonchè con pingui casse d'oro e d'argento. L'ingiustizia dell'esclusione dell'Italia (che pure aveva dato alla causa comune 600.000 morti ed un milione di invalidi) dal banchetto della vittoria e l'assurdità dei confini imposti a Versaglia, auspice quel menagramo di Woodrow Wilson, all'Ungheria, alla Polonia e alla Germania in favore della Romania e, sopratutto, di una nazione artificiosa quale la Cecoslovacchia, rimordeva alla coscienza dei governanti di quei Paesi satolli, i quali credevano di potere, a lungo andare, soffocare i rimorsi sotto il tracotante orgoglio di molti milioni di tonnellate di navi, di cannoni, di fucili, di carri armati e di aeroplani. Senonchè, per quanto poveri di materie prime e costretti per un decennio e più ad una inerme attesa sotto alle finestre delle odorose cucine democratiche, Paesi quali la Germania, l'Italia, la Polonia e l'Ungheria sono riusciti — per merito dei loro grandi capi e per virtù di popolo — a costruire a loro volta un numero non disprezzabile di tonnellate di cannoni, aeroplani, navi, eccetera.

A questo punto l'Italia prima e la Germania dopo, e quindi la Polonia e l'Ungheria, pretendono giustizia e, siccome chi è satollo non ragiona come chi è digiuno, devono ricorrere alle armi, (conquista dell'Impero da parte dell'Italia fascista) o minaccia di ricorrervi (Anschluss dell'Austria e annessione dei territori sudetici da parte della Germania, nonchè lo sgombero da parte dei cèchi dei territorii appartenenti ai polacchi ed ai magiari). In tutti questi casi nei quali uno o più popoli europei reclamano giustizia, il rimanente degli Stati d'Europa si coalizza contro la giustizia in nome — grottesco dei ragionamenti dei benpasciuti — proprio della giustizia.

Ciò che diciamo a proposito dei fatti di questi giorni si riferisce anche alla vittoria dell'Italia contro la minaccia delle cinquantadue Nazioni del pascolo ginevrino. Le Nazioni ricche e panciafichiste, per paura di perdere sia pure una infinitesima parte dei loro beni ereditarii e acquisiti, operano diabolicamente e furiosamente (sostenute, quando s'affaccia la prospettiva del disordine, dalle forze occulte e palesi del bolscevismo) per arrestare la marcia di quei popoli che hanno pure una **loro giustizia** da far trionfare. Ma quando gli armeggii verbali e grafici non possono più opporsi all'irruenza delle macchine da guerra che avanzano minacciose e potenti come le forze vulcaniche della terra, la visione del cataclisma dà le ali ai sedentari e l'eloquenza ai poveri di spirito. Paura, voi dite. Sì, ma non la paura che ha il debole al cospetto del forte incollerito e infuriato. Adesso vedremo perchè.

Noi non vogliamo fare i conti nelle tasche altrui. Non vogliamo nemmeno fare il giuoco caro ai ragazzi, e cioè: tanti soldatini e tanti cannoni di qua e tanti soldatini e cannoni di là. Chi ne ha di più vince. Questo sarebbe un discorso sciocco, poichè la buona volontà degli uomini, anche se frutto di tardiva resipiscenza, va lodata e non messa in ridicolo. E poi non sarebbe generoso, ora che è andata bene, infierire contro chi si è già arreso alla ragione e alla giustizia prevalentemente organizzata da Mussolini. Le nostre conclusioni vogliono essere ben altre.

C'era un tempo in cui i governanti facevano appunto come i ragazzi: contavano i propri soldati e le proprie risorse materiali e quindi le confrontavano con il numero dei soldati e con l'entità delle risorse materiali del probabile nemico. Se erano sicuri che il probabile nemico era più debole, gli davano sulla voce e quindi sul groppone. I governanti si sedevano a tavolino a qualche centinaio di chilometri lontani dalla frontiera e scrivevano un telegramma: « domattina all'alba il corpo d'esercito nazionale dia battaglia a quello nemico ». E stavano ad aspettare. C'era in giuoco la fortuna e l'onore del Paese, cioè della Patria, che è, o dovrebbe essere, la cosa più grande per un uomo; ma non era in giuoco la incolumità personale. A meno di non essere creature elette, non è possibile prescindere dalla sorte materiale della propria persona.

Oggi non si scontrano soltanto gli eserciti sulle frontiere e le flotte marine sulle acque lontane: oggi le macchine alate solcano i cieli del mondo messaggeri, sì, di progresso, di civiltà e di fraternità, ma anche strumenti terribili di distruzione e di morte in caso di guerra. Dunque gli orrori di un conflitto armato si estendono a tutto il territorio della nazione belligerante e le bombe, terrificanti e micidiali, possono giungere a domicilio di chiunque. Il tavolo sul quale una mano, sia pure tremante per l'emozione, ha vergato le righe del telegramma, può saltare per aria.

Ora non è che codesto governante democratico non sia uomo capace di morire per la Patria. Noi ammettiamo che egli sia un eroe in potenza, come lo sono tanti uomini sconosciuti ai quali la sorte non ha offerto mai una nobile e propizia occasione. Noi diciamo che il pensiero vivo dell'imminente, possibile, fatale scoppio di una bomba d'aeroplano sul suo tavolo da lavoro gli fa vedere con mente più realistica l'orrore di una guerra. Il pensiero suo è quello medesimo della moglie, delle figlie e della madre, le quali — non lo si dimentichi — hanno una influenza efficace e spesso determinativa sulla evoluzione dell'istinto paura.

Nessuno di voi vorrà negare l'evidente verità. Non il rimorso per le ingiustizie perpetrate a Versaglia e non l'amore per i popoli oppressi hanno indotto la gente di buon senso dei Paesi democratici a chiedere l'intervento del Capo dello Stato italiano. Orrore di una guerra pazzesca da combattere per una causa assurda è stato il movente, la forza determinante. E a dare un aspetto tragico e realistico a questo orrore imaginato è stata la visione della bomba, l'imminenza della bomba che l'aeroplano può trasportare a grandi distanze in grande numero. Allora, chi di voi potrà negare che oltre ad essere un potente istrumento di guerra, l'aeroplano (appunto come il Dio terribile e generoso) sia uno strumento di pace?

GASTONE MARTINI

L'OFFESA AEREA

PROTEZIONE COLLETTIVA

Dopo avere esaminato le forme dell'offesa, ed il modo come essa viene segnalata alle popolazioni (1), vediamo come si organizza la difesa contro l'attacco proveniente dal cielo, con particolare riguardo alla difesa delle popolazioni.

Anche nei rispetti della difesa dobbiamo distinguere quella che è la difesa contro le bombe esplosive, contro quelle incendiarie, e contro quelle caricate con aggressivi chimici, perchè naturalmente ad ognuno di questi mezzi di offesa bisogna opporre un adeguato mezzo di difesa che non è sempre eguale. Nella difesa, ancora, bisogna distinguere quella che si usa chiamare « difesa collettiva » — cioè predisposta per proteggere simultaneamente un numero più o meno grande di persone — dalla « difesa individuale » che si preoccupa dell'incolumità di ogni individuo singolarmente; ciò sempre nell'ambito della difesa passiva che è quella prevista da queste note.

Cominciamo a preoccuparci della difesa collettiva, che interessa in modo speciale, perchè essa si potrà realizzare soltanto in base alla *conoscenza della vera essenza del pericolo ed all'applicazione di una rigorosa disciplina*.

L'allarme può essere dato di giorno o di notte. Nel primo caso il centro abitato preso di mira dall'aggressore aereo non ha praticamente nessun mezzo per sottrarsi all'attacco; la creazione di nubi di fumo artificiali, altra volta indicata come un sistema per occultare il bersaglio al bombardiere, non è applicata su vasta scala perchè, se non è fatta con sistemi molto abbondanti, può, invece di occultare, segnalare al bombardiere dove si trova il bersaglio; le cortine dovrebbero essere di grandissima estensione, molto maggiore del bersaglio da occultare, sufficientemente fitte, e persistenti in modo da permettere l'occultamento per lungo tempo. Non ci consta che metodi simili siano stati adottati per la difesa passiva, sia pure di piccolissimi centri, o di obiettivi particolarmente importanti (fabbriche, centrali di energia, ecc.). Se l'allarme è dato di notte, esiste un mezzo sicuro per sottrarre il bersaglio all'avvistamento del bombardiere, ed è precisamente l'*oscuramento;* spente tutte le luci, diventa molto difficile per chi naviga a grande altezza scoprire il suo bersaglio, specie se non ha punti di riferimento molto netti e precisi.

Prima norma, pertanto, di difesa collettiva è l'oscuramento, che deve essere predisposto in ogni casa accecando le aperture, predisponendo cortine innanzi alle porte in modo da non lasciare trapelare luce quando si entra e si esce, mascherando i fanali ed impedendo la circolazione di veicoli con fari o lumi accesi. Tutto ciò potrebbe ottenersi automaticamente tagliando le sorgenti di energia alla centrale — cioè togliendo la corrente alla rete cittadina e chiudendo le tubazioni di gas — poichè questo mezzo draconiano è tecnicamente difficile da attuale, e non si vuole applicarlo dato che l'energia può servire a tanti usi — per azionare motori, pompe, dare aiuto ai pompieri, ecc. — è necessario che *ogni cittadino* si renda conto della necessità assoluta dell'oscuramento e vi provveda con diligenza, singolarmente.

Il lavoro da fare non è difficile; soltanto bisogna pensarsi in tempo per non farsi sorprendere. Se l'avversario non individua il bersaglio, le probabilità di ridurre al minimo i danni dell'incursione diventano moltissime; se invece luci *anche deboli ed in piccolo numero* gli permettono di localizzarlo, sebbene non esattamente, allora i pericoli dell'incursione aumenteranno enormemente, perchè il bombardiere *tirerà a casaccio*. Basta questo a precisare la responsabilità che pesa su ogni individuo in caso di incursione notturna.

Nel predisporre l'oscuramento si può anche cercare di evitare alcuni danni minori dovuti alle esplosioni, come la rottura dei vetri, o la proiezione di schegge. La prima si può evitare — naturalmente se la violenza del colpo non è notevole — incollando carta in fogli interi o in striscie lungo le diagonali dei vetri; la seconda tappando le aperture con materiali soffici (materassi, cuscini o altro).

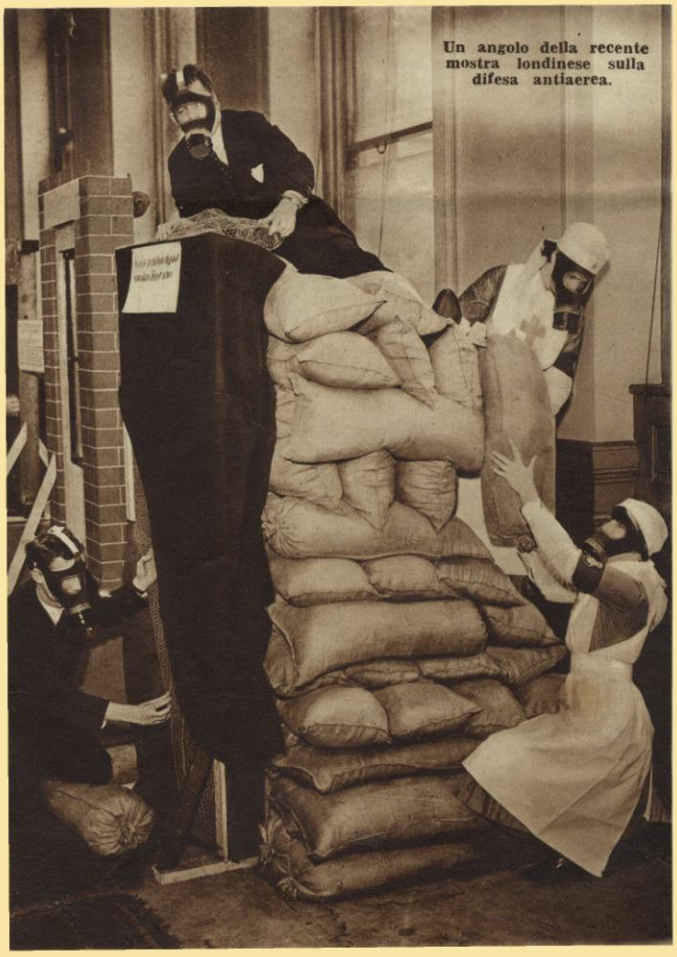
Una volta iniziata l'incursione, cioè cominciato il lancio delle bombe, cosa principale da farsi è *conservare la calma;* con la calma il pericolo si può fronteggiare, e ridurne le conseguenze. Bisogna tener presente che non vi è *nessun mezzo* per difendersi dal « colpo in pieno », perchè non sarebbe tecnicamente possibile — a meno di spendere somme favolose — costruire ripari capaci di resistere alla violenza di una bomba che li colpisse in pieno; bisogna per ciò *non pensare a difendersi dalla bomba*, ma dalle sue conseguenze quando essa scoppia poco distante.

Le conseguenze di uno scoppio sono le schegge ed i detriti proiettati dall'esplosione; il crollo di masse, qualunque esse sieno, da essa provocato; i mezzi offensivi propri della bomba (materie incendiarie o aggressivi chimici) in essa contenuti.

Non è possibile che ciascuno nella propria abitazione provveda alla difesa contro tali fenomeni. Per questo si sono escogitati i « rifugi », che sono mezzi di « difesa collettiva », imposti oggi dalla legge in una determinata proporzione con gli abitanti dei centri urbani o industriali.

Il « rifugio » è un mezzo moderno, abbastanza complesso e costoso, di difesa collettiva, e di esso ci occuperemo in seguito in particolare. Qui osserveremo che *raggiungere un rifugio*, e specialmente raggiungerlo in tempo utile, è *sopratutto questione di disciplina*. Perchè difatti bisogna prima conoscere esattamente l'ubicazione dei rifugi esistenti nelle vicinanze del luogo dove ci si trova, quale è la loro capacità, eventualmente quale è quello nel quale bisogna recarsi; in seguito bisogna dirigervisi con la massima sollecitudine, senza esitazione e nello stesso tempo senza vane manifestazioni di panico, sottoponendosi docilmente alla disciplina che deve regnare nell'interno e che vi è prescritta da apposite norme.

Là dove non esiste un mezzo così prezioso di protezione, bisogna provvedere a proteggersi con mezzi di fortuna. In linea di massima è consigliabile *abbandonare i piani superiori* di un edificio, più esposti ai colpi, e poi soggetti al pericolo di un crollo, per ridursi nei piani interrati e nelle cantine. Queste evidentemente non sono costruite per resistere ai danni di un bombardamento aereo, e perciò bisogna opportunamente adattarle



Un angolo della recente mostra londinese sulla difesa antiaerea.

(1) Vedi « L'Aquilone » n. 32 e 35 del 7 e 28 agosto XVI.

I lavori più importanti di adattamento sono quelli di rinforzo dei tetti, che si possono eseguire mediante tavole disposte contro la superficie del soffitto, puntellate con travi; questo dispositivo permetterà alla copertura di sostenere efficacemente l'urto, e successivamente il peso, del materiale che eventualmente vi crollasse sopra dai piani superiori, evitando che i rifugiati ne venissero schiacciati. Inoltre è necessario munire le aperture di opportuni mezzi di protezione contro l'immissione di aggressivi chimici, e quindi principalmente di doppie tende ermetiche e di bocche di aerazione sboccanti in posizioni tali da far sperare il convogliamento di aria non infettata. Inutile dire che è necessario avere nell'improvvisato rifugio opportuni attrezzi, per potersi aprire un varco nel caso che macerie esterne avessero definitivamente bloccato l'ingresso della cantina.

Oggetti indispensabili, che si debbono trovare in ogni rifugio improvvisato o no, sono quelli di *pronto soccorso* per le ferite, *maschere antigas* ed *attrezzi* di uso più comune per poter fronteggiare le necessità più varie che possono sorgere durante il soggiorno nel sotterraneo.

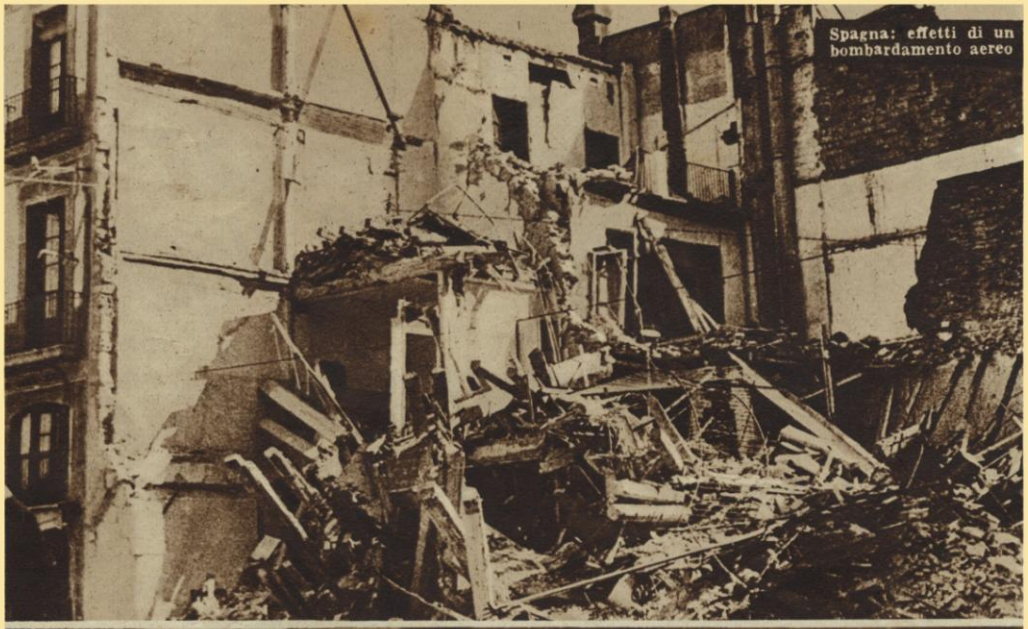
Quando il bombardamento sorprende *per istrada*, od in un luogo dal quale non è possibile raggiungere un rifugio, l'unica forma di protezione che si può adottare è quella di *distendersi a terra*, in un angolo possibilmente appartato, ma che sia al sicuro da eventuali crolli; in questa posizione non si può essere colpiti da schegge e detriti durante la loro fase iniziale di proiezione dopo lo scoppio, fase nella quale sono più pericolosi perchè animati da grande violenza, ma si deve eventualmente sopportare la ricaduta di detti detriti, sempre meno pericolosa salvo per quelli di dimensioni notevoli. Essendo la caduta delle bombe aeree praticamente non percepibile — il sibilo della loro caduta è in genere coperto dai rumori degli scoppi, dei motori, dei danni già provocati — non è consigliabile muoversi durante tutto il tempo dell'incursione.

Le norme elementari alle quali abbiamo qui accennato possono apparire, come effettivamente sono, molto semplici, ma questo non vuol dire che si debbano trascurare, e ripetiamo ancora, perchè non è mai ripetuto abbastanza, che base fondamentale di ogni forma di difesa collettiva sono la *calma* e la *disciplina*. *CALMA* e *DISCIPLINA* che vanno scritte ben maiuscole nella coscienza di ognuno, specialmente se su di esso incombono particolari doveri verso terzi. Intendiamo accennare — dato il particolare carattere del nostro foglio — specialmente agli insegnanti, agli istitutori, a tutti coloro che debbono vigilare su gruppi di persone che, per la loro età o per le condizioni fisiche e morali in cui si trovano, non sono in grado di agire di propria iniziativa, o sono portati tendenzialmente allo scoraggiamento, al panico. In tal caso il compito di chi sovraintende a tali gruppi è quello, delicatissimo, di *infondere fiducia, imporre la calma, mantenerla a qualunque prezzo*. Possono così raggiungersi i luoghi ed i mezzi predisposti per la difesa collettiva, e superare le difficoltà che lo svolgersi degli avvenimenti potrà provocare.

Allo scopo di organizzare e disciplinare la difesa collettiva, sono sorte in ogni Paese speciali associazioni ed in qualche caso apposite milizie. In Italia esiste l'*Unione Nazionale per la Protezione Antiaerea* (U. N. P. A.) che sovraintende a queste cose; le leggi hanno previsto che tutti i nuovi edifici dei centri urbani *debbono* essere muniti di ricovero antiaereo per gli inquilini, e così pure gli istituti, gli stabilimenti industriali ed altri luoghi di vita collettiva verranno provvisti di mezzi analoghi; inoltre si allenano al pronto intervento ed al soccorso contro le offese più varie squadre di militi e di volontari; infine in ogni edificio cittadino, con recente provvedimento, è stato assegnato fra gli inquilini un « capo fabbricato » sul quale incombe la responsabilità dell'organizzazione e predisposizione di quanto occorre e si deve fare per proteggersi dall'aggressione aerea.

Astraendo dallo *sfollamento* dei centri urbani — che è un provvedimento di *prevenzione* contro l'attacco dall'alto, e non di vera e propria difesa — il mezzo principale di difesa collettiva resta il rifugio. Del come è fatto, della sua organizzazione e del modo di comportarsi in esso ci occuperemo in un prossimo articolo.

SICULUS



Spagna: effetti di un bombardamento aereo

Inghilterra: esposizione pubblica di indumenti antipritici

Germania: distribuzione di maschere antigas

L'AQUILONE

nel mondo del volo silenzioso

RICOGNIZIONI IN SVIZZERA

Se spesso facciamo delle ricognizioni mentali ed effettive all'estero, c'è una buona ragione: i nostri problemi tecnici e sportivi li conosciamo tutti quanti e tutti lavoriamo alla risoluzione di essi. Ma spesse volte ci si presentano questioni che a noi sembrano nuove e che invece non lo sono. In tal caso è inutile andare alla pesca delle soluzioni « originali », se altri hanno già lavorato e lottato in precedenza. A nessuno verrebbe in mente di « inventare » la ruota o « scoprire » il fuoco. Sono tutte cose che accettiamo come elementi dati, le studiamo e poi diciamo: « E adesso che cosa possiamo farne per progredire? ». Anche nei problemi volovelistici bisogna pensare così se si vuol avere successo. Quando si presenta un problema per noi nuovo ma che sappiamo già risolto o almeno studiato da qualchedun altro, è inutile sacrificare anni di altro lavoro e studio per scoprire... il manico dell'ombrello. Infatti nel frattempo gli altri saranno a loro volta progrediti basandosi sui risultati che essi avevano avuto in precedenza. Ma non facciamo delle discussioni di alta filosofia. Conclusione: bisogna tenersi al corrente molto bene delle cose che fanno gli altri, per poter essere sempre tra i primi e per risparmiare le proprie forze per il vero lavoro di avanguardia. E oggi dirigiamo la nostra curiosità verso il paese dei grattacieli naturali: parliamo della Svizzera. Diremo in un primo capitolo di un notevole lavoro scientifico che è stato compiuto nelle scorse settimane ai Rochers-Naye, per poi accennare alle impressioni ricevute presso un gruppo di volo a vela svizzero, un gruppo qualsiasi di volovelisti.

* * *

Dopo il successo delle analoghe manifestazioni del 1936 e 1937, l'Ufficio Aereo Federale aveva deciso di dare ancora maggiore importanza al Campeggio Aerologico sui Rochers-de-Naye del 1938. I Rochers-de-Naye sono un gruppo orografico, alto 2000 metri, che si erge sopra Montreux, sulla riva svizzera del Lago di Ginevra. E' interessante vedere quali sono gli enti che hanno dato la loro collaborazione nell'organizzazione del campeggio: l'Ufficio Aereo Federale, la Stazione Centrale Svizzera di Meteorologia, l'Aviazione militare e civile, la Società per lo sviluppo di Montreux, la Società della Ferrovia Territtet-Glion-Naye, la Direzione dell'Albergo dei Rochers-de-Naye e infine una cinquantina fra esploratori e studenti. Onde si vede che, a poco a poco, molti cominciano a capire l'importanza degli studi volovelistici. Insomma, dal 10 al 23 agosto, una intensissima attività di studi ha avuto luogo su una solitaria montagna alpina.

I compiti e i risultati dei campeggi precedenti sono stati illustrati in uno dei riassunti delle conferenze dell'ISTUS, e precisamente in quello contenente la conferenza del dott. Enrico Nicola, direttore della stazione fisico-meteorologica dei Rochers-de-Naye. Con questi studi si serve non solo la meteorologia generale, quella alpinistica (previsione delle tormente), la climatologia generale e quella agraria (previsione e protezione contro il gelo) ecc., ma essi hanno degli scopi prettamente aviatorii.

La conoscenza delle correnti aeree sulle Alpi è della massima importanza per le aviolinee che le attraversano. Un'importanza forse non altrettanto pratica, ma più immediata è quella che tali studi presentano nei riguardi del volo a vela alpino. Otto sono finora le grandi trasvolate delle Alpi, ma il loro numero aumenterà certamente nei prossimi anni.

Ora tutto ciò è già stato riconosciuto da tempo e molti studiosi si sono occupati dei problemi relativi. La novità rappresentata dal Campeggio dei Rochers-de-Naye consiste nell'uso del mezzo volante, e precisamente del velivolo a motore e del veleggiatore, per completare tali studi. Ecco come avveniva effettivamente il lavoro durante i tredici giorni di campeggio.

I cinquanta esploratori, studenti e tecnici eseguivano, parecchie volte al giorno, delle misure meteorologiche ed aerologiche: si misuravano la velocità e la direzione del vento a terra e in quota, la temperatura dell'aria e del suolo, l'umidità, l'intensità dell'irradiazione del sole, ecc. Un cospicuo numero di teodoliti disposti sulle varie creste a distanze esattamente determinate, permetteva di misurare con precisione le traiettorie nello spazio dei palloni piloti, degli aeroplani e degli alianti.

I veleggiatori avevano il loro quartier generale all'aeroporto di Losanna. Essi salivano a rimorchio fino a raggiungere la verticale dei Rochers-de-Naye a 3500 metri di quota. Sganciati, essi dovevano mantenersi nelle ascendenze, non per stabilire primati, ma per eseguire osservazioni sull'andamento delle correnti e sugli altri fenomeni atmosferici ed aerodinamici. Ogni 5' i piloti dovevano annotare la forma delle nubi, l'andamento delle correnti ascendenti e discendenti, la turbolenza, ecc. In tutti questi voli si trattava di osservare un orario estremamente preciso, per ottenere dei risultati confrontabili nelle varie giornate. I rimorchi venivano eseguiti con un De-Havilland tipo « Tignola » che portava in volo un cruscotto speciale e un meteorografo, per poter fare delle misurazioni dirette e registrate. Avvenuto lo sgancio, il pilota a motore faceva ancora una ricognizione sul massiccio di Naye, prima di tornarsene a Losanna. Il veleggiatore, invece, atterrava regolarmente su un prato vicino a Villeneuve, all'imboccatura del Rodano. Il carro rimorchio lo attendeva già, in modo che in poche ore l'apparecchio si trovava di nuovo a Losanna, pronto per il volo. Con due apparecchi si effettuava così un « servizio bigiornaliero » con un volo alla mattina e uno nel pomeriggio. Il totale delle ore volate risulta di una sessantina, con una media di 2 ore e 20'. Ma l'attività di volo non finiva qui: due volte al giorno partiva da Losanna un apparecchio « Fokker C. 35 » con motore Hispano-Suiza 850 CV e si portava fino a 6000 metri, recando a bordo un meteorografo. La salita durava in media 48' ed avveniva a gradini di 1000 metri l'uno. Il pilota si dirigeva allora verso il massiccio di Naye e si abbassava gradualmente a 5-4-3 e 2000 metri, sostando per 5' alle singole quote.

Sondaggi ancora più elevati venivano eseguiti mediante un gran numero di radiosonde. Quattro palloncini portano in quota un meteorografo radiotrasmittente, il quale a intervalli regolari trasmette a terra i dati della pressione, temperatura ed umidità dell'aria.

Accanto a tutta questa attività di misurazioni ed esperienze si svolgeva un ciclo non meno interessante di conferenze all'Albergo dei Rochers-de-Naye. Queste conferenze, tenute dai direttori del campeggio, Nicola, Schreiber ed altri, volgevano su temi di meteorologia ed aerologia generale ed applicata al volo a vela alpino, sui metodi del volo a vela, ecc. Anche il prof. Piccard ha voluto intervenire e ha tenuto una conferenza sui suoi studi.

Mentre i risultati scientifici del Campeggio saranno pubblicati in un tempo che non può essere molto breve, data la mole del materiale ottenuto, cerchiamo di tirare le somme: solo con un lavoro metodico, preciso e fatto con coscienza si può arrivare a delle conclusioni utili per il volo a vela. L'idea di utilizzare dei giovani e giovanissimi per le misurazioni, è, secondo il nostro parere, felicissima, perchè permette di liberare una volta per sempre i ragazzi da una concezione sbagliata dell'aviazione, concezione che è dovuta più che altro alla faciloneria di molti che si occupano « un po' » di aviazione. Torniamo un momento in Italia: anche qui la Presidenza della R.U.N.A. ha creato il Centro Sperimentale per l'Aeromodellismo e sta impiantando un Centro di Studi Meteorologici a Sezze; il G.U.F. e il R. Politecnico di Milano hanno fondato il Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela. Tutto ciò per fare sentire un po' ai giovani il peso della responsabilità che si assume chiunque si occupi con qualche serietà di cose d'aviazione.

Il Campeggio di Naye è durato 13 giorni, periodo molto breve per un lavoro così delicato e i cui risultati si avvaloreranno a scadenza di anni e decenni. Sarebbe interessante svolgere un lavoro simile, ma con più continuità e in più punti. In Isvizzera tale attività sarà inquadrata in scala maggiore in un servizio sperimentale di aerologia alpina. In Italia, paese eminentemente interessato a studiare l'aerologia delle sue montagne, si potrebbe fare, in un primo tempo, un lavoro del genere con dei campeggi organizzati dai G.U.F. in collaborazione con le autorità aeronautiche competenti. Gli studenti hanno già dato un buon contributo alle ricerche artiche, a quelle speleologiche, a quelle dei ghiaccial e a molte altre. Attivissima è la parte dei goliardi anche nel volo a vela. Siamo certi che anche quando si tratterà di sacrificare delle vacanze per dei campeggi scientifici, i goliardi non mancheranno all'appello.

* * *

Torniamo dai 2000 metri dei Rocher-de-Naye e dalle alte quote del lavoro scientifico a cose un po' pedestri e meno elevate.

Passando attraverso la vallata che accompagna il bordo svizzero del Giura, vediamo da lontano un piccolo campo d'aviazione: Granico (Grenchen-Granges). Tra Soletta (Solothurn) e Bienna (Biel), questa cittadina è addossata alle pendici del Giura. Un piccolo aeroporto è la consolazione di ogni volovelista. Da una parte il magnifico pendio del Giura, alto circa 400 metri e lungo una cinquantina di chilometri; dall'altra parte tutto l'Oberland Bernese, adattissimo per i voli di distanza.

Dall'alto delle colline vediamo gli edifici dell'aeroporto. In mezzo al prato, una vettura con dietro qualcosa di bianco. Alla estremità del campo, una vettura ferma. Non può essere altro che un gruppo di volo a vela. Naturalmente ci precipitiamo giù ed eccoci tra vecchi amici. L'istruttore Leoni ed alcuni allievi hanno partecipato al concorso di Berna e ci riconoscono.

Oggi volano i pivelli. Sul campo c'è solo uno « Zögling » costruito dal gruppo stesso sotto la direzione di Leoni. Siccome nessuno aveva una idea chiara sul come si lavora il legno, hanno impiegato quasi 4000 ore di lavoro. Ma alla fine è venuto fuori un gioiello d'un apparecchio. E poi ha addosso una caratteristica misteriosa: non si scassa mai. Questa è un'osservazione che abbiamo fatto anche noi: gli apparecchi comperati si rompono presto, mentre quelli costruiti e sudati dagli allievi non fanno mai un atterraggio brusco o magari sull'ala. Mistero...

Lo « Zögling » costruito dai pivellini del campo di Granico

Il gruppo non ha sovvenzioni, tranne qualche aiuto dall'Aero Club di Svizzera. L'istruttore Leoni non è pagato, ma sacrifica due giorni alla settimana per sgolarsi sul campo. Anche gli allievi sono su per giù nelle medesime condizioni. Chi vuol volare, paga la benzina e lavora. Uno degli allievi possiede una «Adler» e fa i ricuperi.

Oltre allo «Zögling», il gruppo possiede anche un «Grunau-Baby» che attualmente si trova al campeggio nazionale. Qualche rimorchio aereo viene fatto con gli apparecchi («Tignola») dell'Aero-Club locale.

Insomma, tutto va avanti a spese e con la passione dei singoli membri del gruppo. Volovelisti al cento per cento.

Ma eccoci pronti al lancio. L'allievo deve fare la retta. Il bandierista sbandiera, il verricello tira, dà il sacrosanto strappo, l'apparecchio fa un salto in avanti, poi si ferma. Si è rotto il cavo. Tutto come da noi. Si riabbindola il cavo, lo si attacca all'apparecchio. Partenza numero 2. Questa volta tutto va liscio. L'allievo fa il suo volo e atterra come può. Per cinque minuti l'unica voce che si sente sul campo, è quella dell'istruttore: «... troppo cabrato... e gli alettoni dove sono?... e quel diedro destro... e il pattino non è mica di cemento armato...» In breve: niente di nuovo. Sono cose che càpitano ugualmente dappertutto.

Fa piacere viaggiare lontano e vedere della gente che ha la stessa passione nostra, non è vero?

M. G.

L'ala silenziosa in...

FRANCIA. — Il gruppo «Alexis Maneyrol» ha terminato il suo soggiorno a Vauville. In totale sono state volate 32 ore. Guillard con 6 ore 4', Bouillet con 5 ore 4' e Veyron con 5 ore 5' hanno superato la prova di durata per il brevetto «C» di argento.

Il pilota-istruttore Gaudry, bella sagoma di volovelista che anche i volovelisti italiani conoscono da Berna, ha compiuto un volo interessantissimo: dichiarando di voler volare da Moisselles ed Abbeville e specificando con precisione l'atterraggio, egli ha realizzato questo difficile volo di 150 km. in 4 ore 15'.

LE NUOVE TARIFFE D'ABBONAMENTO PER I SOCI DELLA R. U. N. A

Dal 28 ottobre prossimo venturo non sarà più possibile contrarre l'abbonamento a L'aquilone *e contemporaneamente, versando una data somma, diventare soci della R.U.N.A. Ciò a causa della nuova tariffa d'abbonamento al nostro giornale, tariffa aumentata in seguito alla trasformazione tipografica del periodico e alle disposizioni sindacali che impongono un prezzo unico per le pubblicazioni di un determinato numero di pagine.*

La tariffa ordinaria d'abbonamento a L'aquilone *è di L. 25.*

AI SOCI DELLA R. U. N. A.

che contraggono l'abbonamento, o lo rinnovino dimostrando di avere effettuato il regolare pagamento alla R. U. N. A. mediante l'invio della ricevuta di versamento, l'amministrazione dell'Editoriale Aeronautica riduce la quota annua d'associazione a L'aquilone *a sole L. 20 e quella semestrale a L. 11.*

L'associazione al nostro giornale potrà avere inizio da qualsiasi giorno. La scadenza dell'abbonamento a L'aquilone, *quindi, non sarà più vincolata a quella dell'associazione alla R. U. N. A. Per ottenere la riduzione basterà che il socio della R. U. N. A. dimostri che la sua associazione è regolare e non è scaduta.*

Da oggi in poi, dunque, chi vorra associarsi alla R.U.N.A. dovrà rivolgersi direttamente alla sua sede più vicina e chi vorrà abbonarsi a L'aquilone *dovrà rivolgersi alla nostra amministrazione, in viale Libro e Moschetto, 6 - Roma. Servitevi del nostro conto corrente postale numero 1-24718.*

Diamo qui, per ulteriore chiarimento, le seguenti tariffe:

Abbonamento annuo ordinario a L'aquilone . .	*L. 25 —*
Abbonamento ordinario semestrale a L'aquilone	*» 13 —*
Abbonamento annuo per i soci della R.U.N.A. .	*» 20 —*
Abbonamento semestr. per i soci della R.U.N.A. .	*» 11 —*

Aeromodellisti in pendio

Pubblichiamo questo scritto del fiorentino Giorgio Bonsi, riguardante un esperimento di lancio in collina. Le considerazioni che egli trae dalle prove eseguite in una giornata in complesso alquanto disgraziata, non ci sembrano del tutto giuste. La pretesa enorme differenza fraj modello veleggiatore da pendio e modello veleggiatore da corrente termica, in realtà non esiste. Il modello può sfruttare tanto le termiche quanto le correnti di pendio, solamente se ha grande finezza, se ha una massa ed un'inerzia abbastanza elevate (carico alare), e se è centrato in modo da tenere l'aspetto di minima potenza (quell'aspetto, cioè, per il quale è minima la potenza necessaria al volo. (Vedi le Nozioni elementari di aerodinamica, *e l'esempio di* calcolo di un modello veleggiatore).

Il fatto che i modelli eseguivano il looping si può spiegare pensando che il centramento era sbagliato (anche per il volo in pianura, beninteso), e pensando che era stata scelta male la posizione di lancio. In alcuni punti Bonsi parla di lanci dalla sommità del pendio: se è così, il modello volava in una zona già perturbata, poichè il distacco della corrente del pendio può avvenire pure qualche metro avanti la sommità. Naturalmente anche il lancio col cavo doveva avere un risultato disastroso.

Nei lanci di pendio bisogna sempre mettersi notevolmente sotto alla sommità, per essere in zona di corrente uniforme. In questa condizione il modello può allontanarsi dal pendio, e portarsi in strati d'aria dotati di velocità maggiore, perchè non frenati dall'attrito contro il terreno.

In ogni modo è giusto fare un elogio particolare a Bonsi e compagni, perchè hanno tentato il mezzo più interessante di lancio, e sperare che il primo tentativo, apparentemente infruttuoso, non rimanga il primo e l'ultimo, ma sia seguito da altri certamente, di mano in mano, sempre più ricchi di risultati e di esperienze utili.

Da molto tempo gli aeromodellisti fiorentini pensavano ad una gita da effettuarsi a circa 15 km. dalla città per fare dei lanci di veleggiatori in pendio, ma per diverse ragioni, era stata continuamente rimandata da una domenica all'altra, finchè la data fu stabilita per domenica 31 luglio dopo le eliminatorie per il Concorso Nazionale. A conti fatti risultavano partecipanti nove aeromodellisti, dei quali quattro avevano ciascuno un modello e gli altri cinque erano adibiti per servizi di ausilio. In quanto agli apparecchi è bene subito dire che non erano affatto adatti allo scopo, ad eccezione di uno: quello dell'aeromodellista Maggi Sirio.

Egli aveva costruito un modello dalla caratteristica forma tedesca e per questo molto adatto per il pendio: l'ala era rastremata solamente un poco all'estremità, tanto da avere poco allungamento, ma da presentarsi compatta alla corrente e da essere fortissima; le due semiali erano unite con due cerniere che le chiudevano in alto; l'attacco con la fusoliera era ad elastico ed inoltre due tiranti, sempre di elastico, le costringevano in basso in modo da annullare l'effetto delle cerniere. Con simile attacco si aveva il doppio vantaggio di poter regolare il «V» dell'ala con opportune zeppe di sughero e di dotare l'apparecchio di una resistenza fortissima agli urti per il molleggiamento elastico di ogni sua parte.

Il carico alare era di circa 18-19 g. per dmq; la fusoliera era quasi totalmente coperta di impiallacciatura, perciò fortissima. Ad esempio delle alte doti di resistenza di questo modello, dirò che domenica 24 luglio alle gare eliminatorie, mentre veniva tirato in quota con il cavo (essendosi rotti i tiranti, probabilmente a causa dell'elastico vecchio e deteriorato) le ali si chiusero in alto e da un'altezza di circa 15 metri precipitò perpendicolarmente al terreno stridendo terribilmente: voi non lo crederete, ma vi posso assicurare che non si ruppe neanche la carta.

In quanto agli altri 3 modelli, il mio aveva le ali con grande allungamento e con la parte anteriore ricoperta di un'allacciatura a cassone; la fusoliera era con il «gozzo» anteriore e sottile in coda, dove il timone di direzione era diviso in due e la parte superiore portava quello di profondità togliendolo dall'asse dell'ala: modello ottimo in pianura, ma inadatto per il pendio.

Gli altri due erano simili sia per il grande allungamento che per la forma.

Arrivati dopo due ore e mezzo di cammino sul luogo di lancio, vedemmo subito che la giornata era sfavorevole. I pendii su cui dovevano effettuarsi i lanci erano tre: quello più grande, un po' brullo, si distendeva da nord a sud e presentava, sempre su questa direzione, una conca che andava dalla sua minima altezza (510) alla massima (609); perciò la corrente penetrando perpendicolarmente in questa conca poteva produrre delle ascendenze considerevoli, specialmente ai lati.

Gli altri due pendii si distendevano nella direzione est-ovest ed erano alti rispettivamente 516 e 500 metri. Data questa conformazione del terreno, il vento bisognava che venisse da sud a nord, perchè così, colpendo i due pendii minori dal lato maggiore e penetrando perpendicolarmente nella conca, dava un rendimento massimo. Invece Sua Grazia il Vento, in omaggio agli aeromodellisti fiorentini, soffiava terribilmente da est ad ovest.

Stando così le cose, dovevamo sospendere i voli per «condizioni meteorologiche proibitive»; ma fare 15 km. carichi di ali, fusoliere, timoni, ecc., e poi lasciare che questo roba mollemente si distendesse inoperosa sull'erba, mentre noi, sudati, trafelati e per di più scornati, si pensa all'inutilità della passeggiata, no e poi no! Si immolino pure i modelli in onore di messer Eolo, ma qualche cosa devono fare anche loro.

Dopo i primi lanci la situazione è chiara. Della conca non c'è da parlare, poichè il vento colpendola di fianco vi forma dei vortici furiosi; negli altri due pendii la corrente viene divisa come da uno sprone, per cui avendo ambedue la sommità molto acuta, praticamente le correnti esistono solo lateralmente.

Il modello, lanciato contro vento dalla cima, sbanda subito a destra o a sinistra e siccome la corrente scivola lungo i fianchi della collina e discende in basso nella valle, così il model-

In Germania: lancio in pendio con elastico

lo, dopo lo sbandamento, non spinto in alto, precipita sui fianchi con effetti facilmente immaginabili.

Anche l'inesperienza di simili lanci ci ha colpiti: chi immaginava l'enorme peso, in confronto a quello per i lanci in pianura, che ci vuole a prua per far picchiare il modello tanto da farlo resistere al vento? Avevo zavorrato il mio veleggiatore di circa 150-200 grammi ed il carico alare era di 19 g. per dmq.; pur tuttavia il modello era trasportato come una pagliuzza ed era impossibile lanciarlo a mano senza poterci mettere ancora del peso, perchè subito cabrava e faceva la «gran volta». Allora pensai di tirarlo in quota col cavo, in modo che allo sganciо si trovasse già in linea di volo, ma per l'effetto che ho sopra spiegato, il modello piegò fortemente a sinistra e l'estremità della semiala destra, malgrado l'irrobustimento a cassone, 4 listelli di 2 × 4 e il bordo di uscita pieno, si sfasciò completamente: non mi restò che recitare un «requiem».

L'esempio del mio veleggiatore giovò alla salute degli altri due «inadatti», i cui proprietari si limitarono a piccoli lanci che non presentavano alcun pericolo. In quanto al modello del Maggi, benchè avesse anche esso dei difetti di centraggio, fu l'unico a totalizzare dei minuti di volo. Avendo come gli altri nel lancio un effetto cabrante, bisognò lanciarlo dalla cima del pendio, perchè in tal maniera dopo l'impennata iniziale e il mezzo «looping», trovava il vuoto della valle dietro di sè e si rimetteva in linea normale di volo; naturalmente non era il caso di parlare di correnti ascendenti di pendio, ma semplicemente di planate più o meno regolari nella valle.

Questa è stata, se pure si può chiamare tale, l'attività di volo, ma se i risultati dei lanci furono molto miseri, in complesso però quella giornata ha giovato moltissimo a noi aeromodellisti. Io ho tratto diverse considerazioni che scindono perfettamente, secondo l'attività, il progetto e la costruzione dei modelli veleggiatori; similmente si capisce perchè quelli degli aeromodellisti tedeschi differiscono tanto da quelli italiani.

Bisogna distinguere i veleggiatori in due nette categorie: quelli par lanci in pianura, comunemente effettuati in aeroporti, e quelli per lanci in pendio.

Nel primo caso è la corrente termica ascendente che, dopo lo sgancio del cavo, aiuta il modello veleggiatore. Quindi, forte allungamento, grandi dimensioni, grande stabilità longitudinale; rifinitura e doti di penetrazione massime. Sarà utile anche diminuire la resistenza alle estremità delle ali con profili di maggior penetrazione o con pinne in compensato fine o balsa. Per modelli con apertura alare maggiore di 2 metri credo sia giusto un carico alare da 17 a 18 g. per dmq; diminuendo l'apertura, diminuire gradatamente il carico fino a un minimo di 15 (forse qualcuno ancora non è convinto del vantaggio del forte carico alare, sempre in rapporto all'apertura, ma questo qualcuno deve pensare che normalmente anche in pianura è il vento che comanda, quindi il modello leggero anche se ottiene un buon resultato, fa sempre il volo a «foglia morta»; perciò le sue caratteristiche sono estranee, e lo vediamo volgere, o meglio, esser trascinato dal vento nelle più disparate posizioni; invece il modello pesante resiste al vento, vola in linea normale, e offrendo alla corrente le sue caratteristiche, fa sì che, quando queste siano buone, si ottengano risultati molto più brillanti dei modelli leggeri); inoltre non sarà male, per aumentare le doti di stabilità, portare i timoni di profondità fuori dell'asse dell'ala.

In quanto al secondo caso i concetti sono completamente differenti. Adesso il modello deve resistere e sfruttare la forza del vento, che, per la conformazione del terreno, forma una corrente più o meno ascendente che lo trasporta in alto. Per questo le ali devono avere poco allungamento, soltanto un accenno di rastrematura alle estremità, che sarà bene rialzare in modo da rendere massima la stabilità laterale, che è molto importante in questo tipo di lancio.

Il coefficiente di robustezza deve raggiungere un altissimo grado, perciò: centine piene, listelli grossi e numerosi, bordo d'uscita non alleggerito, bordo d'entrata in impiallacciatura che ricopra tutta la parte anteriore dell'ala fino ai primi due listelli; insomma l'aeromodellista deve risolvere i piccoli problemi di costruzione, pensando sempre ad accrescere la solidità dell'apparecchio. In quanto alla fusoliera, siccome il peso a prua deve essere molto considerevole, la forma più adatta sarà quella col «gozzo», ricordandosi però di non assottigliarla troppo in coda, altrimenti nelle frequenti picchiate, per forza d'inerzia si romperà. Inoltre, per la stessa ragione, non fare i timoni eccessivamente fragili nell'intento di farli leggeri. Anche la fusoliera deve essere molto resistente e credo sia assai conveniente adottare per il «muso» il sughero compensato, cioè quello che è formato da tanti pezzetti incollati insieme, perchè è molto più elastico di quello normale. Il carico alare di questo tipo di veleggiatore non deve essere minore di 20 g. per dmq., ma, a seconda delle dimensioni, sia normalmente 21-22 e, nei modelli più grandi anche 23. (Ricordatevi del carico alare che aveva Rodorigo durante le gare dell'I. S. T. V. S.).

Alla fine di questo commento mi permetto di rivolgere a tutti gli aeromodellisti italiani un incitamento a dedicarsi alla costruzione di veleggiatori da pendio; questo incitamento sia raccolto specialmente da coloro i quali, nelle vicinanze della loro residenza, hanno dei luoghi adatti per simili lanci. Sono d'accordo nel pensare che il volo in pianura con corrente termica sia il vero veleggiamento e che per tale genere di lanci l'aeromodello debba presentare ottime caratteristiche; ma con i lanci in pendio la media dei risultati è molto maggiore, e poi bisogna ricordare che le gare aeromodellistiche estere sono per la massima parte effettuate in collina; quindi se in futuro la partecipazione italiana a simili gare sarà attiva, è naturale che bisogna allenarsi in tal genere di lanci per poter tener alto, anche in questo campo, il nome d'Italia.

GIORGIO BONSI

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuaz. dal numero precedente)

Un buon sistema è pure quello di servirsi di impiallacciatura o, meglio, di sottile compensato adoperando questo come corpo interno della centina che è poi contornata di un leggero listello fissato con un incastro longitudinale preventivamente eseguito nel listello (fig. 37). In quanto ai longaroni, questi possono essere costruiti in compensato e traforati (fig. 38) secondo la sagoma e le misure che devono corrispondere alla distanza ed allo spessore delle centine.

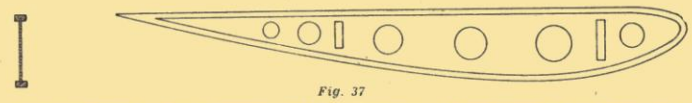


Fig. 37

Fig. 38

Come è stato detto, per le centine si possono costruire longaroni con traliccatura di bastoncini ed anche formandoli, come anzi detto per le centine, con impiallacciatura o compensato rinforzati nel contorno con listello incastrato.

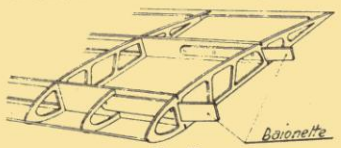


Fig. 39

Costruendo longaroni in questo sistema o servendosi anche di soli regoli, oggi è molto in uso metterli nell'interno dell'ossatura delle centine in modo che non possano essere a contatto con il ricoprimento e così con tali costruzioni si ha un'esecuzione facile, rigida e di miglior effetto.

Anche il bordo d'entrata può essere costituito da un bastoncino, la rigidezza del quale si può aumentare con l'applicazione di una striscia di impiallacciatura, piegata secondo la curvatura delle centine.

Quando se ne ha la possibilità, è bene rinforzare il bordo d'attacco con una striscia di impiallacciatura, che assicuri al rivestimento la forma progettata.

I sistemi migliori per costruire un'ala sono, ad ogni modo, quello descritto all'inizio di questo capitolo e quello nel quale si fa uso di longheroni di compensato. Abbiamo descritto la costruzione di un tipo qualunque di ala in un sol pezzo; ma spesso per comodità di costruzione o per necessità diverse, non esclusa quella per limitarne l'ingombro in caso di trasporto, queste sono costruite in due ed anche in tre parti.

Di questo genere il tipo più comune è quello con innesto detto a baionetta. Nel caso dei tre pezzi, l'ala è formata da due comuni ossature di semiali simmetriche con le baionette nel numero minimo di due costituite da lame metalliche od anche in qualche caso di compensato fissate nei longaroni (fig. 39) e da una parte centrale comunemente chiamata dagli aeromodellisti *cassa da morto* (fig. 40), che nell'interno porta gli alloggi delle baionette.

Fig. 40

Questa terza parte è quella che va fissata alla fusoliera e spesso fa parte unica con essa.

Nella costruzione dell'ala occorre anche prevedere il modo del montaggio e del fissaggio di questa alla fusoliera: per le ali costruite in un sol pezzo diremo che in un modello semplice, con fusoliera composta da un regolo a sezione rettangolare, il montaggio dell'ala può essere eseguito con l'applicazione di un listello che si attacca ai diaframmi dell'unione delle due mezze ali, o alla centina centrale (o alle centine centrali se l'ala ha due centine centrali).

(Continua)

L'aeromodello del genovese Pelegi, vincitore della Cat. A al Concorso Nazionale.

L'Ingegnere Aeronautico

I fedeli abbonati e i lettori de L'aquilone *non aumentano soltanto vertiginosamente crescendo di numero (avreste dovuto vedere l'amministratore mentre mi dava questa gradita notizia. Dai suoi occhi si sprigionavano piccole stelline d'oro, e tutta la sua figura, circondata da un'aureola fosforescente, si staccava nitida e brillante sullo sfondo oscuro della cassaforte chiusa). Essi crescono e si sviluppano anche in età e in capacità tecnica. Un bel giorno, non basta più il modello normale, vogliono quello radiocomandato, delizia di padre Obino. Il giorno dopo, scrivono a Zio Falcone che vogliono seriamente prendere il brevetto «C» di volo a vela o quello di pilotaggio a motore di secondo grado. E finalmente eccoli a tempestarlo di domande sul come costruirsi da sè veleggiatori, aeroplani a motore ed idro transatlantici, utilizzando, possibilmente, le vecchie scatole di marmellata per le parti metalliche e il seggiolone del nonno per i longheroni.*

Zio Falcone, dietro una barricata di lettere, guaisce pietosamente. Manda le domande di aeromodellismo a Giarella, quelle tecniche all'ing. Bi, quelle con invenzioni mirabolanti all'ing. Sofistico. Ma gliene restano sempre troppe. Intanto càpita a Roma l'ing. Piattelli, per il Concorso Nazionale, e racconta che da un pezzo va scrivendo lettere private in risposta ad un gruppo di aeromodellisti che hanno progettato un veleggiatore vero ed ora se lo stanno costruendo. Perchè non rispondere d'ora in poi nel giornale?

Così è nata l'idea della nuova rubrica: L'Ingegnere Aeronautico. *Tutti i lettori de* L'aquilone *che desiderano informazioni e spiegazioni su aeroplani e veleggiatori veri, esistenti o da costruire, possono inviare le loro domande a:* L'Ingegnere Aeronautico *presso* L'aquilone.

FRANCO MUSCARIELLO - Torino. — *Ho piacere che tu abbia cominciato le prove sistematiche col modello volante in scala 1:5 del nuovo veleggiatore, per verificarne le caratteristiche di stabilità e centraggio prima che la costruzione sia finita. Trattandosi di constatare essenzialmente fenomeni aerodinamici, è lecito prescindere dalla scala per quanto riguarda i pesi. Ti consiglio perciò di tenere il modello il più leggero possibile. Eviterai di dover ricorrere alla Topolino per lanciarlo e potrai meglio seguirne ad occhio le evoluzioni e sopratutto le oscillazioni longitudinali. E' invece necessario che il baricentro del modello si trovi esattamente nello stesso punto in cui si troverà nel veleggiatore vero, punto che era già segnato nei primi disegni che mi hai mandato. Dato che eravamo rimasti d'accordo, trattandosi di un «Canard», di ripartire il carico in proporzione alla portanza delle superfici, te-*

nendo conto però delle relative incidenze, bisogna rispettare scrupolosamente queste premesse, che appunto vogliamo verificare nel modello.

Sarebbe importante piuttosto rispettare la ripartizione delle masse, perchè il modello fosse dinamicamente *simile al vero. Ma questo richiederebbe un regolaggio delicato e del resto, con la costruzione da te adottata, ci troviamo già vicini alla realtà. Attendo impazientemente i risultati della seconda serie di prove. Saluti a Bresuola.*

GIANNINO CARACCI - Napoli. — *Ho avuto il disegno del veleggiatore che stai progettando e non trovo niente da ridire sullo schema ad ala alta e trave unico di coda. Bisogna però curare meglio, aerodinamicamente e costruttivamente, il collegamento fra ala, trave e cabina del pilota. Per una prima verifica a flessione del longherone puoi usare la formula*

$$\frac{J}{z} = 0{,}167\ b\ \frac{h^3 - h_1^3}{h}$$

essendo h l'altezza totale del longherone ed h_1 *la distanza interna fra le solette. Il valore di* $\sigma = 500$ *kg. per cm.*^{2} *è però troppo elevato per il tuo materiale. Mandami un particolare dettagliato dell'attacco.*

L'INGEGNERE AERONAUTICO

Consigli utili

Per progettare bene un modello

Tener presente che il modello per volare stabile deve avere le seguenti proporzioni fra le sue parti: supposta un'ala di apertura 1, la fusoliera deve avere una lunghezza da 0,70 a 0,75. Comunque la parte di fusoliera posteriore al baricentro dell'apparecchio deve risultare lunga la metà dell'apertura alare, cioè 0,50. L'impennaggio orizzontale deve avere una superficie 0,30-0,33 della superficie alare. Il timone di direzione invece 0,10.

Se si tratta di un modello ad elastico progettato per la durata, l'elica dovrà avere grande diametro, piccolo passo (rapporto passo - diametro = 1-1,2) la pala avrà lunghezza media. I profili da usare sono gli stessi impiegati per i veleggiatori. L'ala avrà un diedro di 16° - 18° gradi.

Usare ruote abbastanza pesanti e di discreto diametro.

Tener presente inoltre che la fusoliera deve essere disegnata in modo che tenendo anche conto delle superfici delle ruote, della proiezione dell'ala e del timone di direzione, il centro di superficie laterale venga a cadere un poco indietro al baricentro dell'apparecchio.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

AQUILA BOLOGNESE - *Bologna.* — La costruzione dei modelli volanti ad elastico con fusoliera costituita da un semplice tubo, è tollerabile solo per chi è alla prima costruzione; per cui a te consiglio di fare un bel modello completo di una estetica fusoliera. I profili che vuoi adoperare sono adatti per veleggiatori e perciò è bene tu ne scelga degli altri. Perchè non fai parte del numeroso gruppo degli aeromodellisti bolognesi? Appartenervi non è cosa gravosa anzi potrebbe esserti molto utile. Per informazioni rivolgiti alla Sede della R.U.N.A., via Rizzoli, 7.

EUGENIO LIBERTINI - *Salerno.* — Gli schizzi che mi hai inviato sono un po' grezzi; per cui occorre, prima di iniziare la costruzione, tu ne faccia il disegno fatto bene. Non ho quei cartoni che desideri. Per l'ala del veleggiatore adopera il profilo 5-559 Eiffel e 430, e per il modello a elastico il profilo 608 Gottinga 389. Per i piani di coda va bene un qualunque profilo biconvesso. La larghezza del timone di quota del modello ad elastico è bene sia un po' più piccola.

RENATO SAPONERA - *Genova.* — Per il modello suppongo occorra una elica di cm. 32 con passo di cm 40 azionata da una matassa di elastico lunga cm. 75 composta di almeno 14 fili della sezione di mm. 1×3. Per i risultati, ti auguro siano buoni.

AEROMODELLISMO ANNO XVI

MATERIALI, DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO, UTENSILI, MOTORINI A SCOPPIO.

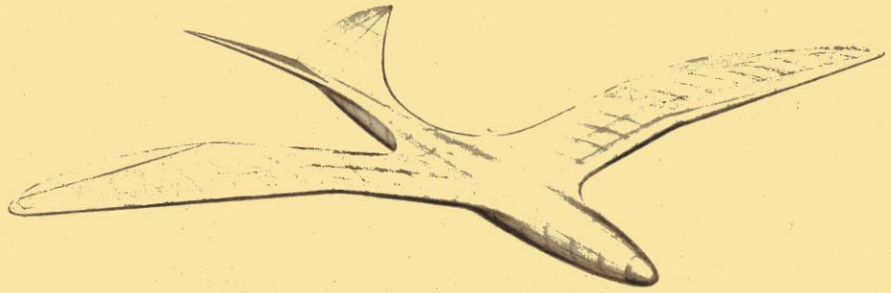
M O V O

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATE

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70.666

Richiedere il nuovissimo catalogo illustrato 1938-1939 inviando a mezzo vaglia L. 2.

AEROMODELLO VELEGGIATORE "A. P. 13"



F. Villa

L'aeromodello veleggiatore *A. P. 13*, di cui la tavola costruttiva con i particolari di ogni singolo pezzo è in vendita presso l'Editoriale Aeronautica a lire 12 — è un modello espressamente studiato per le gare e perciò capace di elevate caratteristiche di volo. Nello studio delle sue forme aerodinamiche sono tenuti presenti tutti gli accorgimenti atti ad assicurare soprattutto una piccola velocità di caduta ed una elevata stabilità rispetto a tutti gli assi. Nella realizzazione della costruzione si è cercato invece di semplificare il più possibile i pezzi singoli e i loro collegamenti, in modo da rendere questo modello di qualità superiore accessibile anche ai costruttori di media capacità. Si è inoltre cercato di raggiungere nel complesso la massima robustezza, perchè soltanto un modello che può senza danno sopportare le inevitabili sollecitazioni anormali dei primi lanci, è in grado di fornire al costruttore le indicazioni necessarie ad un buon regolaggio, che lo porterà al conseguimento delle migliori caratteristiche di volo.

L'ala, di considerevole apertura (metri 2,60), ha, nonostante l'ottimo allungamento, una gran superficie. Questo non soltanto riduce, a parità di peso totale, il carico alare, con il noto vantaggio sulla velocità di discesa, ma soprattutto consente di non ridurre la corda, e cioè la lunghezza delle centine, al di sotto di un limite oltre il quale il comportamento dei profili è piuttosto simile a quello di una lastra piana, aerodinamicamente poco efficiente, che a quello dei migliori profili per volo a vela. Il profilo stesso, adottato nel *A. P. 13*, è di grandissimo rendimento, essendo molto curvo ma assai bene avviato e di spessore ben proporzionato alla lunghezza. E' il profilo C. 1, ricavato dal progettista secondo equazioni date dallo studioso tedesco Cupper, e dimostratosi per lunga pratica assai vantaggioso.

La forma rettangolare in pianta di gran parte dell'ala consente di mantenere eguali molte centine, semplificando il lavoro. Verso le estremità, dopo il gomito, l'ala si rastrema e porta nella parte posteriore una specie di alettone regolabile. Questo ha il duplice scopo di assicurare, durante le prove, l'assoluta simmetria aerodinamica delle due ali e quindi, a volontà, il volo rettilineo o curvo, e nello stesso tempo di dare a questa parte dell'ala un profilo a bordo d'uscita rialzabile, che consente una migliore distribuzione della portanza secondo l'apertura e quindi una maggiore efficienza aerodinamica. L'ala porta un longherone centrale di forza in compensato da 3 mm. pieno, di rapidissima costruzione, su cui sono infilate le centine, e un longheroncino anteriore che facilita l'innesto alla fusoliera e contribuisce alla robustezza dell'insieme. Con questo tipo di unione longherone-centina, la centina sporge dal filo del longherone stesso, su cui perciò la carta di investimento non viene incollata. L'operazione di copertura è perciò un po' più delicata del solito, ma in questo modo la carta si tende soltanto fra centina e centina e il longherone non marca all'esterno, il che conserva rigorosamente i profili con un vantaggio aerodinamico non trascurabile in un modello da gara. Le ali si attaccano alla fusoliera con innesti a baionetta.

La fusoliera piuttosto lunga (metri 1,30 circa), non soltanto mantiene ovunque forme di buona penetrazione, ma è fatta in modo da raccordarsi completamente con le ali e gli impennaggi.

Essa è piuttosto lunga anche davanti, per consentire con piccola aggiunta di pesi, e perciò senza superare i limiti minimi di carico, un centramento corretto in corrispondenza del terzo anteriore della corda alare. Tuttavia la stabilità in deriva è assicurata dall'impennaggio speciale, che è di tipo originale e molto efficiente.

L'impennaggio si compone infatti di due timoni a V, che fanno contemporaneamente da stabilizzatori e da derive. Essi infatti, essendo di grande superficie, hanno sufficiente proiezione verticale ed orizzontale per assicurare la duplice funzione loro affidata. Di profilo simmetrico, portano anch'essi un tratto regolabile sul bordo d'uscita, per consentire ogni manovra. I timoni sono così fini alla fusoliera e ben raccordati ai collegamenti.

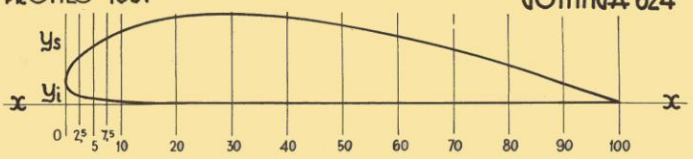
Tutto il raccordo ala-fusoliera-timoni è stato inoltre studiato in modo da sfruttare al massimo il flusso aerodinamico che, richiamato verso l'indietro dal V dell'ala, scorre sul dorso della fusoliera e sfugge fra i timoni, con un effetto stabilizzante assai notevole. Il timone a V è anche efficace durante la salita a rimorchio, che avviene generalmente a forti incidenze, perchè nessuna parte attiva resta così mascherata.

La fusoliera, con ordinate in compensato o tranciato di pioppo, porta longitudinalmente 12 robusti listelli in tiglio ed è anch'essa rivestita in carta oleata sottile. Ricorderemo a questo proposito come, durante le gare a Berna, i nostri aeromodellisti abbiano dovuto notare che i concorrenti stranieri, i cui modelli erano ricoperti di stoffa sottile, si trovavano in grande vantaggio specialmente col tempo piovoso. L'aeromodello veleggiatore *A.P. 13*, per la sua semplice e robusta costruzione, si presta in modo particolare ad esperienze di ricoprimento con materiali robusti e a forte effetto di ritiro, come appunto la stoffa sottile (specialmente seta) adatta allo scopo e verniciata con emaillite o altro apposito tenditela. La copertura in tela o seta può, per esempio, essere adottata in occasione di successive coperture del modello dopo le prime prove (tenendo conto dell'appesantimento generale), che potrà convenire eseguire con la solita carta.

Ed ora al lavoro, finchè durano le vacanze estive e il bel tempo!

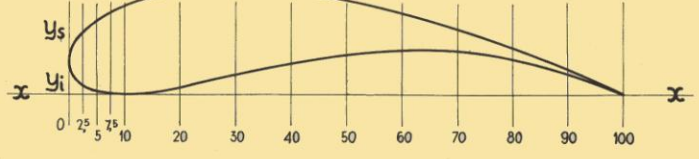
Ing. FIDIA PIATTELLI

PROFILO 1061 — GOTTINGA 624



x	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	4	8,50	10,40	11,75	12,85	15,30	16	15,40	14,05	12	9,50	6,60	3,55	0,30
Yi	4	1,65	0,95	0,60	0,40	0,05	0,0	0	0	0	0	0	0	0

PROFILO 1069 — GOTTINGA 652



x	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	5,80	11	13,05	14,50	15,65	18,25	18,85	18,45	17,05	14,85	11,90	8,35	4,45	0
Yi	5,80	1,50	0,50	0,10	0	1,20	3,45	5,70	7,25	7,95	7,70	6,30	3,70	0

Memorie
di un pilota da noleggio

IV

A DUE DITA DALLA SEDIA ELETTRICA

Erano trascorsi appena cinque giorni dall'abbandono del vecchio Bockseller sull'isoletta-eremo, quando un impiegato venne a dirmi che il direttore voleva parlarmi subito.

Mentre lo seguivo, notai che due tarchiati individui dall'aria di poliziotti mi si erano messi alle calcagna senza levarmi gli occhi di dosso. Entrarono con me nell'ufficio e rimasero appoggiati con le spalle ai battenti dell'uscio.

Nella stanza, oltre al direttore e ad alcun funzionari, che mi contemplavano con stupore e angoscia, c'erano altri tre individui, due dei quali, col cappello in testa, visibilmente della polizia, e il terzo che subito riconobbi per uno dei segretari che avevano accompagnato Bockseller all'aeroporto.

— Ah ah! — sghignazzò il capo dei poliziotti, un ispettore, piantandomi in viso due occhi che si sforzava di rendere penetranti.

— Ah ah! — ripeterono ossequiosamente i suoi uomini e il segretario.

— Un milione di dollari, eh? — riprese l'ispettore, girando intorno una occhiata furbissima e gonfia d'ironia — E perchè non due, addirittura?

— O magari tre? O cinque? O cinquanta? — postillò il coro.

Solo il personale dell'aeroporto taceva, continuando a guardarmi.

— Ma, signori... — fece, nervosamente il direttore — siete sicuri di non sbagliarvi? Il signor Vogel è conosciuto per degnissima persona e ottimo camerata...

— Sì, eh? Davvero? — sghignazzò truce l'ispettore — E, ditemi un po', *degnissimo furfante*, — sibilò, sventagliandomi sotto il naso un foglio — che ve ne pare di questo?

Era una carta con poche parole, malamente sgorbiate, con scrittura contraffatta. Diceva: « *Se volete rivedere vivo Bockseller, dovrete depositare un milione di dollari nel modo e nel luogo che vi sarà detto più tardi. Se parlate, il vecchietto creperà* ».

— Che cosa penso di questa roba? — risposi, rendendo il foglio sulla punta delle dita — Che è un sudicio pezzo di carta e che la minaccia è una buffonata che solo un imbecille può prendere sul serio.

L'ispettore fece per avventarmisi addosso, ma il segretario s'interpose e mi rivolse un sorriso maliziosissimo.

— Facciamo conto, se così vi piace, — disse — che non sappiate nulla di nulla. Stamani ci è arrivata questa comunicazione e, *naturalmente*, abbiamo pensato subito a voi, che avevate portato chissà dove il signor Bockseller...

— Un momento, mettiamo le cose a posto. — intervenne autorevole il direttore. — Il signor Bockseller *spontaneamente* si è valso dei servizi del signor Vogel e *deliberatamente* non ha voluto dare il suo recapito.

— Perfettamente, — soggiunsi — e dirò anche che non ho alcuna intenzione di darlo io. Mi sono impegnato a non rivelarlo ad alcuno e ad andar di persona a riprendere il mio cliente al termine di dieci giorni dalla partenza.

— Furbo lui! Furbo, perbacco! — proruppe violento l'ispettore — Voresti guadagnar tempo, no? E intanto i tuoi complici t'aiuterebbero a evadere... Niente, niente; se è vero quello che dici, accompagnaci subito da Bockseller...

— Impossibile. — risposi risoluto — Ho promesso di non disturbarlo e non lo farò per nessun motivo.

— Nemmeno per risparmiarti la sedia elettrica, angioletto?

— Nemmeno.

— Benissimo. Finiamola con le chiacchiere, adesso. — gridò l'ispettore, esasperato. — Voi, ammanettatelo! — ordinò ai suoi uomini. — Chiamo tutti a testimoni che il colpevole ha confessato... — continuò.

— Niente affatto! — lo interruppe deciso il direttore. — E' un granchio che prendete, ispettore, ve lo assicuro. Se Vogel avesse sequestrato Bockseller, credete che starebbe ancora qui?

— E' qua, direttore, — intervenne il segretario — che si rivela l'infernale astuzia di questo criminale. E' rimasto al suo posto per sopire i sospetti e far ritardare le ricerche...

Il resto della discussione non lo sentii perchè mi trascinarono fuori, su un'auto che attendeva.

* * *

Evidentemente il buon senso e la fede in me del mio bravo direttore fecero colpo sui poliziotti.

Dopo cinque giorni di segregazione cellulare e d'interrogatori estenuanti, fui riportato al campo d'aviazione dove trovai pronto il mio apparecchio.

Mi tolsero le manette.

— Ascoltate, giovanotto: — mi disse il giudice istruttore che mi aveva accompagnato fin lì assieme a una grossa scorta di agenti. — Vedete quei tre aeroplani in volo? Sì? Benissimo. Sono più veloci del vostro; ciascuno è armato di due mitragliatrici ed ha a bordo un abilissimo tiratore della polizia. Voi mi capite, è vero? Vi seguiranno alle costole e alla prima mossa sospetta... inutile spiegarvi quel che accadrebbe. Ed ora, andate pure!

* * *

Il viaggio fu uno dei più angosciosi che rammenti. « E se, — pensavo — Bockseller non ci fosse più? Se fosse morto? Se fosse partito con un mezzo qualsiasi, senza lasciar notizia di sè? ». Mi sembrava, a questa idea, che la carlinga si mutasse in sedia elettrica.

Fortunatamente il brav'uomo era là, ad attendermi. Sventolava una sciarpa, ritto sullo scoglio più alto, ringiovanito di almeno dieci anni.

Quando, al ritorno al campo, seppe di tutta la faccenda, pronunciò all'indirizzo della polizia e del segretario parole e apprezzamenti che assolutamente non posso riprodurre; quindi mi colmò di doni e mi offerse il posto di suo segretario, in sostituzione dell'altro, che subito licenziò, e di pilota di fiducia. Rifiutai, perchè amo troppo seguire il mio capriccio piuttosto che quello degli altri, ma gli restai grato, come pure sono grato a quella perla del mio direttore.

In quanto alla famosa lettera, seppi molto tempo dopo che, per gelosia, l'aveva mandata un mio collega del campo. Ma lo perdonai, anche perchè era entrato in un ospedale a curarsi un potente mal di fegato causatogli dal mio trionfo.

FRITZ VOGEL e p. c. c. **e. j.**

STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

Illustrata così succintamente — nei limiti consentiti dal breve spazio che ci è riservato — la storia dell'Enimmistica, dalle lontane origini ai nostri giorni, non crediamo inutile dare ai nostri lettori qualche nozione di cultura enimmistica e fornire alcune notizie sulla teoria e sulla tecnica dei giuochi.

L'indovinello

La forma più elementare di giuoco enimmistico è l'indovinello: composizione semplice, di sapore ingenuo e popolare. Si basa in gran parte su giuochi di parole e sulla rappresentazione di immagini che indirizzano la mente del solutore alla ricerca di un soggetto camuffato e nascosto sotto il tranello della metafora. L'indovinello gode da secoli il favore de semplici e dei fanciulli. Ogni regione ha il suo patrimonio di indovinelli che si tramandano da generazione in generazione; ogni dialetto li trasforma, così come trasforma la denominazione stessa del giuoco (nel Veneto « indovinèla », in Abruzzo « ndovinarielle », a Napoli « nduvine », ecc. ecc. Alcuni vecchi indovinelli sono tanto comuni e noti, che non vi è, crediamo, chi non li abbia uditi almeno una volta da fanciullo e non li abbia ritenuti in mente. Per esempio, chi non conosce quello notissimo sul secchio: « Chi è quel tale che quando esce ride e quando rincasa piange?; *graziosa raffigurazione del secchio che cigola quando sobbalza nella mano di chi lo trasporta vuoto, e versa lagrime quando, essendo pieno, trabocca. E quello sulla* « bara »: Chi mi fa mi fa per vendere, chi mi compra non mi adopra, chi mi adopra non mi vede ».

(continua).

INDOVINELLO

Un nome da rapace,
un che da cinesino
con due treece lunghissime
fra le nuvole in pace
vaga pianin pianino.
Né in terra l'abbandona
del volo la passione
chè arguto e diligente,
ogni otto dì vi dona
un'ampia narrazione
di aeronautiche imprese,
di ardimentose ascese

SCIARADA

1) Se i nostri vecchi, i nostri cari vecchi,
che ci hanno preceduto in questo mondo,
tornassero fra noi,
2) rimarrebber tutt'occhi e tutt'orecchi,
dinanzi a questo muovere giocondo,
a questa febbre di pulsante vita,
operosa ed ardita;
3) dinanzi al gran miracolo operato,
dalla geniale civiltà presente,
che, vincendo ogni ostacolo,
una forza novella ha in ciel creato,
intrepida e possente,
dominatrice degli eterei spazi.

FALSO ACCRESCITIVO

(esempio: burro, burrone)

Nasce, e nel breve volgere
dell'attimo fuggente,
vive la vita e muor.
E, semiascoso, pendulo,
dice alla ghiotta gente:
« Sentite che sapor ».

◆

Le spiegazioni dei giuochi pubblicati nel numero 39 verrà pubblicata nel fascicolo del 9 ottobre quella del presente, nel numero del 16 ottobre.

◆

Fra i nomi dei solutori dei giuochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale sarà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro 7 giorni dalla data del presente fascicolo la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindaretto, *Editoriale Aeronautica*, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

◆

SOLUZIONE DEI GIUOCHI N. 37 e 38

Sciarada alterna: Voto, lari-volatori.
Indovinello: Il paracadute.
Indovinello: L'elica.
Falso accrescitivo: Timo, timone.
Anagramma (5): Elica, celia.

◆

Fra in nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Paolo Berti - Via S. Teresa, 27 - Milano. Al Berti è stato inviato un libro.

POSTA aerea

Spirito Bonavia - Saluzzo. — Una serie di incidenti ha scombinato la regolare periodicità del nostro giornale. Abbiamo lavorato notte e giorno, noi e i tipografi, ed ora ci siamo rimessi in carreggiata, per non più uscirne. Conto sulla promessa propaganda.

Renzo Spadini - Genova. — Hai fatto bene a scegliere l'*A. P. 2*. Speriamo che ti dia delle soddisfazioni. Mi dici che stai diffondendo *L'aquilone* in tutta la tua borgata. Ci devo contare? O sono le solite promesse senza serietà e fondamento? *L'aquilone* esce dal 1931. Da mensile che era, è diventato quindicinale col primo numero del 1934 e settimanale il 14 novembre 1935. Per le copie arretrate rivolgiti all'amministrazione, tenendo presente che i primi 6 numeri di quest'anno sono esauriti.

Antonio Passalacqua - Ciampino — Se tu chiedi alla scuola in quali ore «gli aeromodellisti sogliono avere maggiore attività» ti risponderanno vagamente. E' meglio che tu ti rivolga direttamente all'ing. Bacchelli, presso la R. U. N. A. centrale in via Lepanto, 6.

Mario Giordano - Capua. — Dunque leggi *L'aquilone* da due anni ed hai già costruito tre aeromodelli. A *L'aquilone* dài la parola di abbonarti e i tre aeromodelli non hanno volato Conto sulla tua parola per ciò che concerne l'abbonamento e ti esorto a lavorare con scrupolo e seguendo le nostre lezioni per ciò che riguarda la costruzione di modelli. Molte cose potrai apprendere seguendo il Corso d'aeromodellismo che andiamo pubblicando su *L'aquilone*, o, meglio, acquistando *Il costruttore di aeromodelli* di Martini e Nobili. Ad ogni modo, se qualche dubbio ti assale, puoi scrivere a Giarella, indirizzando qui all'Editoriale Aeronautica. Ti ringrazio tanto per le copiose parole d'elogio. Il caso vuole che lo pseudonimo *Freccia volante* non sia stato adottato da nessuno. E' tuo, dunque: già registrato nel librone dell'aeronipotenia.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Riccardo Rossetti - Napoli. — Nonno Radio ti ha indirizzato bene: col nostro «Aquilone» andrai molto lontano nelle conoscenze tecniche che ti occorrono per costruire gli aeromodelli. Nella ispirazione, nella elaborazione e nella realizzazione delle tue idee, ti aiuterà, ne sono certo, il naturale clima dove vivi. Abiti in via Luca Giordano, al Vomero, è vero? Ricordo, credimi, con grande nostalgia la dolcezza del tuo Vomero e il colore tenero dei suoi platani. Beato te, Riccardo caro. Anch'io venivo, giovane, a passeggiare al Vomero; erano sere fresche e aereate di primavera; ma venivo, ahimè, carico di libroni alti così...

Eugenio Guidetti - Torino. — Devi essere meno pessimista, caro. Le tue lettere, le lettere di ogni aeromodellista, sono splendidamente conservate in ordine. Ordine alfabetico; per città, per argomenti, ecc. Un armamentario, ti assicuro, superbo. Questo sia detto per tutti. Dunque calma. Attendete che rispondiamo a tutti. Non fare dunque la folle spesa per acquistare i duecento palloncini e per poi legarteli al collo e farti trasportare «cadaverone», come tu dici, per lo spazio. A proposito, ho avuto poco fa un lungo colloquio con Zio Falcone. Da questo colloquio si può trarre una conclusione: tra un mese non vi sarà più una riga arretrata a cui rispondere. Vedrai; anzi vedrete.

Chirottero - Genova. — Sì, amico, quello che tu pensi e speri è realtà! Gioisci: un ufficiale pilota di complemento, può, nel caso che durante il suo servizio abbia dimostrato di possedere speciali attitudini al volo, venire promosso ufficiale in S.P.E.

Gian Battista Crosta. — Lo pseudonimo che hai scelto non appartiene a nessun aquilotto; puoi quindi apprcpriartene senza timori. Per il cambio d'indirizzo devi inviare alla nostra Amministrazione una lira in francobolli, e l'indicazione *chiara* del *nuovo* e del *vecchio indirizzo*. Il Barbuto Censore attende il tuo raccontone con poesia annessa: manda pure subito.

Corrado Schreiber. - Spezia. — Se un dente cariato viene curato e otturato, non è più un dente cariato, per cui non viene considerato tra le imperfezioni che rendono inabili al pilotaggio. L'intera Redazione, con mirabile effetto di sincronia, ti ringrazia e applaude in tuo onore per la bella propaganda che stai svolgendo a favore de «L'aquilone».

Pilota del «3008» - Portogruaro. — La prima cosa che ho fatto appena m'è capitata la tua lettera tra le mani, è stato di portarmi rapidamente le mani agli occhi, e gridare una lunga frase sconnessa che non starò qui a ripetere. Indi sono caduto a terra. La tua tragicamente famosa calligrafia aveva ancora una volta trionfato, mettendomi k. o. Rinvenuto in seguito alle amorevoli cure dei colleghi, ho chiesto un paio di occhiali che fossero più neri di una notte senza luna vista da un cieco nel fondo di una miniera di carbone, e, avutili, mi son dato stoicamente alla decifrazione del tuo terribile messaggio. Ecco ora le risposte alle tue dieci domande. Il triciclo Salman-Lombardi, descritto nel numero 32 de «L'Aquilone», può portare due persone. In Italia le linee aeree sono gestite da due società. L'«Ala Littoria» è un ente privato. Della questione circa il primo che usò la manica a vento non ho mai sentito parlare, ma non credo che, come tu affermi, in questo momento dotti e scienziati di ogni paese si affannino intorno a questo quesito. Particolari intorno alle manovre inglesi ed italiane? Tu mi chiedi un segreto di Stato Maggiore, amico, ed io non posso soddisfare la tua curiosità. Mi chiedi poi che scopo ha avuto il raduno di Ancona. Che scopo vuoi che possa avere una simile manifestazione, se non quello sportivo? Gli aeroplani che hai visto volare in massa verso Trieste andavano probabilmente a rendere omaggio al Duce. Mi domandi infine: «Gli apparecchi che volavano nel cielo di Venezia il giorno 19 giugno, erano della polizia?». A questo punto, amico, il mio organismo cede. Reclino il capo sul tavolo e svengo.

Domenico e *Giulio Mangione* - Palermo. — E' stato provveduto perchè i ritardi da voi lamentati siano eliminati. Vedrete che d'ora innanzi il giornale uscirà con la vecchia e costante puntualità.

Alfonso La Vaccara - Piazza Armerina. — La fotografia di cotesto gruppo di aeromodellisti è riuscita troppo male e non posso riprodurla.

Mario Crudeli - Cesena. — Come posso farti avere i numeri che ti mancano se non mi dici quali sono? Di raduni, per ora, non è il caso di parlare.

Pinguino e *Pulcino* - La Spezia. — Ho letto in ritardo la vostra lettera che è interessante. Bravi, bravissimi! Siete riusciti a dimostrare che anche con soli 30 centesimi in tasca si può arrivare a... costruire un modello con motore a scoppio!

Elio Colombo - Livorno. — Tu vorresti cambiare il tuo pseudonimo «Corsaro azzurro» in «Lo spettro»! Per carità! Hai voglia di scherzare. I numeri dall'1 al 7 de *L'aquilone* sono esauriti.

Francesco Cariello - Livorno. — Io veramente li chiamerei scarabocchi quei disegni che mi hai mandato!

Aquilotto sconosciuto - Rieti — Ammiro la sua passione per l'aeromodellismo (senza dubbio una delle maggiori passioni che attualmente le cronache possano registrare) ma ti garantisco che noi nulla, proprio nulla, possiamo fare per te e per ciò che tu desideri. Ti devi rivolgere alla R. U. N. A. Centrale (Roma, via Lepanto, 6), chiedendo aiuto. Manda a quei signori l'angoscioso appello che rivolgi a noi: essi non potranno non rispondere al tuo S.O.S. Tu ci scrivi che attendi ancora con ansia la pubblicazione delle tue fotografie, inviate mesi e mesi fa. Ma, povero amico, quelle fotografie furono gettate — scusa: deposte — nel fondo del cestino, e tu invano attenderesti ancora, con o senza ansia, la loro pubblicazione. Mi dispiace, *Aquilotto sconosciuto*, ma quelle fotografie proprio non potevano essere pubblicate. Comprenderai che con la migliorata veste del giornale (grazie dei complimenti che ci fai a questo proposito) sono aumentate le esigenze riguardo al materiale da pubblicare. Le fotografie devono essere anzitutto *belle*, e in secondo luogo devono interessare. Fammi sapere cosa è stato della tua domanda di arruolamento nella R. A., e abbiti i miei saluti.

CRIVELLO

FILIGRANA
L'AQUILONE
DENTELLATURA

Storia del francobollo d'Italia

EMISSIONE 1855-63

E' questa, senza dubbio alcuno, l'emissione più ricca di varietà di colore. La ragione va ricercata nel fatto che per le ristampe si usò sempre una sola tavola di cinquanta esemplari e che quindi le ristampe furono numerosissime e si susseguirono a brevissima distanza di tempo l'una dall'altra.

Di questa tiratura fanno parte anche i francobolli emessi dal 1859 al 1863 che avendo avuto corso in tutta Italia, fatta eccezione per il Lazio, dovrebbero essere considerati come i primi francobolli del Regno. Ma trattandosi di ristampe è più logico, o se non più logico, certo più naturale, porli a seguito delle prime emissioni.

La serie — effigie di Vittorio Emanuele II in rilievo, contorno stampato in tipografia, non dentellati (fig. 1) — è composta di 6 valori:

5 cent.	verde giallo
10 »	terra d'ombra
20 »	celeste
40 »	carminio
80 »	arancio
3 lire	rame

Fig. 1

Naturalmente le tinte sono le fondamentali. Vediamo ora le varietà di colore (ricordo ancora una volta che i due prezzi indicano il valore commerciale degli esemplari nuovi, il primo, e usato, il secondo).

CENTESIMI 5

1. Verde giallo chiaro .. (emissione 1855) L. —.— L. 250.—
2. Verde pisello .. .. (» ») L. —.— L. 250.—
3. Verde smeraldo .. .. (» 1856) L. 400.— L. 35.—
4. Verde smeraldo chiaro (» ») L. 500.— L. 42.—
5. Verde smeraldo cupo (» ») L. —.— L. 35.—
6. Verde mirto .. .. (» 1857) L. 500.— L. 40.—
7. Verde mirto scuro .. .. (» ») L. 500.— L. 40.—
8. Verde mirto cupo .. .. (» ») L. 500.— L. 40.—
9. Verde scuro .. .. (» 1858) L. 320.— L. 22.—
10. Verde cupo .. .. (» ») L. 320.— L. 30.—
11. Verde giallo .. .. (» 1859) L. 150.— L. 8.—
12. Verde giallo scuro .. .. (» ») L. 220.— L. 10.—
13. Verde giallo chiaro .. (» ») L. 100.— L. 5.—
14. Verde giallo canarino (» ») L. 100.— L. 8.—
15. Verde giallo lucido .. (» ») L. 220.— L. 7.—
16. Verde oliva cupo .. .. (» 1861) L. 25.— L. 4.—
17. Verde oliva .. .. (» ») L. 15.— L. 3.—
18. Verde oliva chiaro .. .. (» 1862) L. 10.— L. 1,50
19. Verde oliva scuro .. .. (» ») L. 15.— L. 2.—
20. Verde acceso .. .. .. (» 1863) L. 7.— L. 0,50
21. Verde scuro .. .. (» ») L. 1.— L. 0,50
22. Verde cupo .. .. (» ») L. 15.— L. 6.—
23. Verde giallo .. .. (» ») L. 0,40 L. 0,50
24. Verde chiaro .. .. .. (» ») L. 0,50 L. 1,50

MAURITIUS POSTOFFICE

TAVOLE DEL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI
con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo
CIRILLO
L. 3,50 franco di porto
e dell'aeromodello a tubo
LIBELLULA
L. 4,50 franco di porto
Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna

La novella gialla

AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante

Quale dei tre ?

Ralph Forte, l'ormai celebre « poliziotto volante », l'italo-americano idolo delle folle di tutti gli Stati Confederati d'America, era capitato quel giorno — il primo marzo — per puro caso nell'Ufficio del Procuratore Distrettuale.

Trovandosi a passare per la Diciannoveşima Strada, era entrato nel Palazzo della Procura Distrettuale unicamente per salutare l'amico Brown.

— Capitate a proposito, mio caro Ralph! — gli disse il Procuratore dopo averlo salutato. — Mi accingevo proprio ora ad iniziare degli interrogatori per cercar di chiarire una situazione alquanto imbrogliata. Chissà che non possiate proprio voi trovare il bandolo della matassa.

— Ne sarei davvero felice, mio caro amico. Vi sarei grato se prima di introdurre gli interrogandi, voleste, almeno succintamente, mettermi al corrente della situazione.

— Subito. Ecco come stanno le cose. Vi avverto, però, che di aeronautico non c'è che la figura dell'assassinato: un primo pilota di linee civili. Ascoltatemi dundue. Io vi dirò per sommi capi come stanno le cose. I particolari li ricaverete voi stesso dagli interrogatori. Dunque: nella camera numero 145 dell'Albergo Vittoria — situato nella Ventitreesima Strada — è stato ucciso un uomo: Alberto Trent, pilota di linee civile, come vi ho detto. E' stato ucciso con un colpo di rivoltella partito, indubbiamente, da un'arma munita di silenziatore dato che, nessuno, neppure quelli che abitano le camere più vicine, ha sentito nulla. Il delitto è stato consumato tra le 9 e le 9,30 di stamani e sono state fermate tre persone sulle quali gravano eguali sospetti. Tutte e tre hanno chiesto al portiere, fra le 9 e le 9,30, di Albert Trent, e tutte e tre sono salite. Una quarta persona è stata pure convocata in quanto, come potrete sentire voi stesso, può darci degli elementi abbastanza sicuri per identificare il colpevole. Inutile che aggiunga che nè impronte digitali nè altri indizi materiali sono stati trovati. Bisogna quindi cercare e possibilmente trovare.

— Va bene, mio caro amico. Cercheremo e, speriamolo, troveremo. Ma ditemi qualche cosa sul Trent.

— Posso dirvi ben poco. Le informazioni che mi ha dato la Società di Navigazione Aerea Transatlantica sono queste: il Trent era — almeno per quanto risulta — un giovane molto serio che conduceva vita regolarissima. Si era fidanzato in questi ultimi tempi e doveva sposarsi il mese venturo.

— Quanto guadagnava?

— Milleduecento dollari al mese, oltre le percentuali di chilometraggio, — rispose il Procuratore dopo aver consultato alcune note.

— Quanto avete trovato nel suo portafoglio?

— Ventisei dollari.

— Bene. Fate entrare il primo di questi signori.

Alcuni secondi più tardi, sulla seggiola posta dinanzi alla scrivania del Procuratore Distrettuale, sedeva un giovane di circa 25 anni.

— Vi chiamate? — chiese il Procuratore Distrettuale.

— Carlo Romsery, secondo pilota della Società di Navigazione Aerea Transatlantica.

— Voi questa mattina verso le nove siete salito nella camera di Trent?

— Sì, signore.

— Vorreste dirci che cosa avete fatto?

— Avevo con Trent un appuntamento per le nove. All'ora precisa, infatti, sono andato all'albergo e sono salito nella sua camera. Mi sono trattenuto con lui alcuni minuti prendendo accordi per il volo che dovevamo effettuare oggi nel pomeriggio. Trent inoltre mi incaricò di alcune commissioni che io ho compiuto subito dopo lasciato l'albergo.

— Commissioni di che genere?

— Ho imbucato alcune lettere, fatto un telegramma per la sua fidanzata e portato un biglietto alla Direzione dell'Aeroporto.

— Nient'altro?

— Nient'altro.

— Scusate — intervenne Ralph Forte. — Nel biglietto sapete se per caso fosse contenuto del denaro?

— Non c'era nulla.

— E sapete dirmi che cosa ne aveva fatto dello stipendio che doveva, se non sbaglio, aver ritirato ieri?

— Lo aveva nel portafoglio.

— Ne siete certo?

— Certissimo. Quando mi ha consegnato un biglietto da 5 dollari per le spese che dovevo sostenere, ho notato un pacco di banconote.

— Grazie. Potete andare. Credo che neppure il Procuratore Distrettuale abbia più nulla da chiedervi.

Le altre due testimonianze (dalla prima era balzato evidente un fatto: che il movente dell'assassinio era stato il furto) non aggiunsero, almeno in apparenza, proprio nulla nè diedero elementi nuovi.

Il primo, un gioielliere, affermò di essersi recato da Trent, perchè da lui chiamato, con alcuni anelli di valore dato che il pilota aveva manifestato il desiderio di comperarne uno. Ma aggiunse che non aveva potuto vedere il cliente perchè, dopo aver bussato ripetutamente alla porta, non aveva ricevuto alcuna risposta.

Il secondo, un altro gioielliere, aveva fatto una deposizione quasi identica, con la sola variante che, non avendo sentito risposta, aveva socchiusa la porta e aveva notato che la camera era al buio. Ne aveva dedotto che Trent dormiva ancora.

Fu la deposizione di George Spinat che sconvolse le idee del Procuratore Distrettuale.

George Spinat — un ometto sulla cinquantina che risultò essere impiegato in una ditta di informazioni commerciali — fece le seguenti dichiarazioni:

— Questa mattina alle nove ho fatto un bagno. Il locale del bagno, come voi sapete, si trova proprio davanti alla stanza dove Trent fu assassinato. Ora dovete sapere che, poichè soffro di cardite e ho continuamente paura di sentirmi male, specie in ambienti molto riscaldati — faccio il bagno caldissimo — ho l'abitudine di tenere la porta della camera da bagno socchiusa. Mentre facevo il bagno, ho visto nello specchio che è sopra la vasca e in direzione della porta, tre persone bussare alla porta di Trent. L'ultima non è entrata, ma le prime due sì. E mi sono molto meravigliato nel vedere la seconda uscire di corsa dopo aver guardato attentamente se nel corridoio c'era qualcuno.

Quando Spinat fu uscito, il Procuratore Distrettuale balzò in piedi:

— Bisogna arrestare...

— Chi? — domandò Ralph.

— Ma il primo dei gioiellieri, per Bacco!

— No, vecchio mio. Bisogna arrestare Spinat.

— Spinat?!...

— Certo. Per salvarsi, si è accusato. Ha detto non è vero?, che ha visto tutto nello specchio che si trovava sopra la vasca da bagno. Ha detto ancora che ha l'abitudine di fare il bagno caldissimo. Ora, mio caro ed illustre Procuratore Distrettuale, nello specchio non poteva vedere un bel niente.

— Perchè? Che cosa c'è di strano?

— Semplicemente questo: che il vapor d'acqua appanna gli specchi e li rende non rifrangenti. Provate e ve ne convincerete. E' chiaro?

CORDOVANCE

ROMANZO GIALLO UMORISTICO DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(*Continuazione dal numero precedente*)

Per tutta la nottata si fece baldoria a Crow-Nest. Ezechiele, Paul e Gervais furono portati a spalla ai rispettivi alloggi.

. . . . . .

— Sì, l'idea è stata abbastanza buona — dichiarò Paul a Gervais cominciando a svestirsi per coricarsi. — In sostanza questi imbecilli ci daranno un migliaio di dollari per l'aeroplano e ci faranno risparmiare le spese di rimpatrio.

— Aggiungi che almeno cinquemila dollari ci spetteranno come compenso per pilotare l'apparecchio attraverso l'Atlantico.

— Dimentichi il meglio! — soggiunse Paul brandendo una scarpa con aria ispirata. — Almeno ventimila dollari ce li dovranno pagare a viaggio compiuto, se no spifferiamo alla stampa il trucco dei finti passeggeri e del finto pilota.

— Davvero comincio a persuadermi — dichiarò Gervais spegnendo il lume — che il vecchio *Avvoltoio* abbia un tesoro a bordo.

CAPITOLO XIX

SCRIVONO DA PESADUMBRE...

Seduto a un tavolo del caffè del campo d'aviazione di Jacksonville, il colonnello Ximenes leggeva preoccupato una lettera giuntagli allora con la posta aerea. Accanto a lui Vico succhiava con una paglia un *ice-cream-soda*, studiando di sottecchi l'espressione dell'amico.

Terminata la lettera, Rodrigo rimase silenzioso con lo sguardo fisso al campo dove alcune persone s'affaccendavano attorno a un monoplano rosso e oro, sulla cui fusoliera spiccava fra molti svolazzi un nome a noi noto: « L'Anèlito di Crow-Nest ».

Ma evidentemente Rodrigo pensava a ben altro che al monoplano, perchè bruscamente, e quasi concludendo un ragionamento interiore, più parlando a sè stesso che al silenzioso Zùgoli, esclamò:

— Tutto sommato, non rimane che tornar subito.

— Diamine! — disse Vico, approfittando della occasione per attaccar discorso. — Tornare e dove?

— A Pesadumbre, naturalmente!

— Guarda, guarda! E gli smeraldi?

— Gli smeraldi? — ripetè Rodrigo con un impercettibile moto di fastidio. — Possono aspettare, quelli. C'è qualcosa di più importante ora.

— Ma, scusate, amico mio. Siamo stati mandati con tanta furia e tante raccomandazioni alla caccia di queste benedette pietre, dalle quali sembra che dipenda tutto l'avvenire della vostra repubblica, ed ora mi venite a dire che, dopotutto, ci sono altre faccende più serie.

— Un momento — replicò con calore Ximenes. — Non dico mica, io, che si debbano abbandonare le ricerche; non me lo sogno neppure. Non ci mancherebbe altro! Solo che, dal momento che abbiamo perduto le tracce dei due ladri e siccome non abbiamo maggiori probabilità di ritrovarle qui piuttosto che a Pesadumbre, tanto vale tornare laggiù.

— Ma è forse nato qualche guaio a Pesadumbre? — domandò Zùgoli cominciando a interessarsi.

— Leggete un po', e giudicate voi stesso — rispose il giovane, porgendogli la lettera. Erano parecchi fogli di carta color paglia filettati d'oro e con un'*N* d'oro in un angolo. La scrittura era delicata e ardita al tempo stesso.

— Vediamo che ci dice madamigella Nieves! — fece Zùgoli con comica solennità accingendosi a leggere ad alta voce.

— Non badate se lo stile è piuttosto scherzoso — disse con un po' d'imbarazzo Rodrigo. — Siamo cresciuti insieme, con Nieves. Compagni di giuoco, capite?

— Altro che! — replicò Vico. — E poi me l'avete pur detto che la signorina è molto aspra con voi. — « *Signor colonnello*, — cominciò — *da quando la vostra antipatica faccia non circola più pei corridoi del palazzo, tutti ci sentiamo più sollevati* ». Complimenti! — commentò, strizzando l'occhio.

— Su, su, tirate avanti... — lo incitò, confuso e ridente Rodrigo.

— « *...più sollevati* » riprese Vico. « *Donna Pelaya è quasi sopportabile e spesso si dimentica di sgridarmi. Novità: sospira spesso e guarda dalla finestra, come se aspettasse qualcuno o sognasse un'evasione. Credo che si tratti piuttosto di una evasione, perchè l'altro giorno ho trovato nella sua camera un opuscolo della Compagnie Transatlantique Française. Quando mi ha sorpreso che lo sfogliavo, mi ha fatto una scenata terribile che credevo volesse mangiarmi cruda; ma poi, appena sono uscita sbattendo la porta, mi ha rincorso e mi ha fatto una quantità di smorfiette quasi amabili, pregandomi di scusarla, perchè si sentiva tanto nervosa dopo il furto degli smeraldi, e che non dovevo far caso ai suoi scatti, e ha finito con l'offrirmi un suo vecchio scialletto di seta mista, un po' stinto e con due o tre buchi. Lì per lì son rimasta impressionatissima da tutto quel miele a cui non sono avvezza, ma poi ogni cosa m'è apparsa chiara quando essa ha finito col pregarmi di non parlare con nessuno dell'opuscolo della compagnia di navigazione... Come vedi, Rodrigo, mantengo la parola! A proposito! Ho riveduto un tuo vecchio amico, l'arcibuffissimo generale Osmundo. E' venuto due volte a Palazzo, e ha confabulato con la sorella Pelaya e con quattro o cinque dei più antipatici ufficiali della guardia. Ha evitato accuratamente d'incontrarsi col babbo e l'ho visto sorridere a don Pepito Aydemìs con un'espressione che non mi piace. Veramente, mio bel signore vagabondo, don Osmundo sorride volentierissimo anche a me e in un modo da mettere paura. Scopre i denti, quando sorride. Una volta ho visto un giaguaro sorridere così e fu mentre si preparava a saltare addosso a un povero coniglio che gli avevano buttato nella gabbia. Però, dal momento che lui è generale e che voi non siete che un miserrimo colonnello, credo che finirò col ricambiargli i sorrisetti, tanto più che Osmundo ha quel maestoso paio di baffoni neri che lo rendono tanto seducente...* ».

Qui Zùgoli interruppe la lettura, aspirò dalla paglia una lunga sorsata di *ice-cream-soda* e guardò con un sorrisetto malizioso l'amico.

— Capisco ora quel che intendevate dire alludendo a « qualcosa di più importante degli smeraldi » — fece — Non crediate che vi dia torto, del resto — soggiunse, e continuò a leggere — « *...Il vostro amabile Osmundo ha rivelato una qualità che non gli conoscevo: è diventato sentimentale, oppure romantico, o magari tutt'e due. Ama passeggiare solingo e cogitabondo nel parco, specie nelle ore in cui è certo di non incontrare nessuno. Di dietro le tende di camera mia lo vedo benissimo. Va su e giù pel grande viale, s'arresta bruscamente ogni tanto, gira attorno agli alberi e alle panchine e guarda sempre in terra, come un poeta in cerca di rime o un esploratore a caccia di bestie rare o di tesori. Ma mi accorgo, mio illustre colonnello, di avervi rubato troppo del vostro preziosissimo tempo e mi affretto a chiudere. Avevo progettato d'andare un po' a spasso, ma il babbo me l'ha sconsigliato. Credo che abbia ragione; si vedono da qualche giorno troppe brutte facce accigliate in giro per Pesadumbre. Gente che discute, si raduna..... Ho udito con le mie orecchie un soldato della guardia dire a un altro: « Se non si sbrigano a pagarci, ci pagheremo da noi ».*

Mi chiedevi notizie di Granuja. Dalla notte che scappò a cavallo, nessuno l'ha più visto. Invece il cavallo è tornato tutto solo. Disgraziatamente non ha raccontato nulla, o magari lui ci ha provato ma non siamo riusciti a capirlo.

Altro mistero: il pilota e il meccanico degli americani non si son più veduti. Il ministro Neverhead è inquieto e chiede che si ritrovino vivi o morti, se no fa venire due o tremila corazzate a cercarli. Il povero don Filomeno Yaveràs non mangia più, non dorme più. Mi si è confidato l'altro giorno. Secondo lui, voialtri non fate che perder del tempo, perchè i ladri degli smeraldi son proprio i due americani scomparsi, i quali hanno probabilmente agito d'accordo col loro ministro che, sapendoli ormai al sicuro, strepita perchè si ritrovino, allo scopo d'allontanare i sospetti. Sempre complicato, no? il nostro Filomeno!

Bèh, stavolta la smetto davvero. Sbrigati a riportarci gli smeraldi, perchè con loro se n'è andata la tranquillità di Pesadumbre. Il babbo mi sembra molto preoccupato e don Pepito Aydemìs si aggira per sale e scaloni spegnendo tre lampade ogni quattro e raccogliendo tutti gli spilli e i bottoni che trova. In quanto a te, antipaticissimo e presuntuoso colonnello... ».

— Bene, bene... Il resto non ha importanza — interruppe Rodrigo, affrettandosi a ritirare la lettera dalle mani di Zùgoli. — Che cosa ve ne pare? Non avevo ragione d'esser preoccupato della situazione di Huasteca?

(*Continua*).

ENZO JEMMA

Seduto ad un tavolo del caffè...

collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA CUCCAGNA

ALI LEGIONARIE

Sul piccolo sentiero che porta al villaggio, Aldo e Giorgio, due atletiche figure di soldati, passeggiano tranquillamente, innalzando al cielo il fumo delle loro sigarette. Lontano, sulla collina, qualche rombo di cannone porta le ultime scintille della battaglia combattuta.

Sul villaggio per tanto tempo travagliato dalle barbarie dei rossi ed ora recentissima posizione d'avanguardia per le truppe nazionali, scendono le prime ombre della sera apportatrice di pace e di serenità.

Appena fuori del villaggio ha piantato le sue tende il comando di una brigata di legionari italiani, delle eroiche Freccie Nere che lottano così valorosamente per la causa spagnola.

La sigaretta dei nostri amici è giunta alla fine e i due giovani iniziano la solita chiacchierata serale. Uno indossa la divisa della regina delle battaglie, mentre l'altro porta sul petto l'aquila d'oro del pilota. Entrambi però hanno sul volto maschio e sorridente, i segni della gagliarda giovinezza italica.

Ognuno racconta all'altro le vicende della giornata trascorsa.

Che cosa penseranno gli alberi del viale sentendo parlare di guerra, di voli, di combattimenti, di assalti, di morti, feriti? Che cosa diranno gli uccellini che appollaiati sugli alberi mandano i loro ultimi gorheggi, ascoltando i loro discorsi tanto appassionati?

Nulla diranno. Perchè tutti loro ormai conoscono bene la vita di quei due giovani che da diverse sere si recano in quel luogo di pace a fumare l'ultima sigaretta.

Quella sera Aldo e Giorgio ripensarono assai alla loro Patria lontana, alla loro giovinezza trascorsa assieme nel clima ardente del Fascismo.

Avevano sempre creduto nella fede del Fascismo ed ora per questa grande Fede erano venuti insieme a combattere nella latina terra iberica, seguendo l'ordine del Capo: « Audacia ».

La fortuna li aveva sempre aiutati tenendoli vicini. Così ogni sera potevano trovarsi e passare qualche ora assieme. Aldo parlava dei suoi fanti, delle sue camicie nere, mentre Giorgio parlava solo di aeroplani e di piloti.

Poi ognuno tornava al proprio campo, felice di avere condiviso con un amico vero le fatiche, le gioie e i dolori della guerra.

Ma una triste sera, Aldo non venne. Giorgio aspettò mezz'ora, un'ora. Poi, impensierito, corse al vicino accampamento dell'amico.

Poco dopo gli alberi lo videro tornare, ancora solo, muto, triste, col volto rigato dalle lagrime. Gli uccellini, quasi spaventati, tacquero e tutto sembrò silenzio di morte. Solo il cannone imperava laggiù con i suoi boati spaventosi.

Giorgio piangeva. L'amico suo più caro, il compagno della sua giovinezza, l'apostolo di una stessa Fede che li aveva legati l'uno all'altro, non era più.

La morte crudele aveva falciato la sua giovinezza. Era caduto a fronte alta sul campo del dovere.

All'accampamento gli avevano raccontato tutto. Aldo stava riordinando le file dei suoi soldati, e a nulla erano valse le parole dei superiori per farlo discendere da quel luogo esposto al tiro nemico, quando una pallottola esplosiva all'addome gli aveva squarciato il ventre. Era morto subito, mormorando solo a fior di labbra poche parole di addio per i suoi cari e per il suo Giorgio carissimo.

La sera era calata sul suo volto sempre sorridente di giovanile entusiasmo.

Ora Giorgio, seduto ai piedi di una grossa quercia, non piangeva più. Un fremito continuo gli torturava le membra. Pensava alla grandiosa battaglia che l'armata nazionale avrebbe sferrata all'indomani per la conquista di Tortosa e alla quale Aldo voleva partecipare. Batteva i denti dalla rabbia.

D'un tratto si alzò, levò le braccia al cielo e singhiozzando esclamò: « Addio, Aldo caro! Tu che volevi arrivare coi primi a Tortosa, sei stato troncato dal destino crudele. Ebbene, in nome dell'amicizia che ci ha legati e che ci legherà in eterno, in nome di quella Fede per la quale noi abbiamo tutto lasciato per venire a morire qui, io ti giuro, Aldo, che ti vendicherò ad ogni costo, dovessi morire anch'io inchiodato sul mio velivolo ».

Il giorno dopo i legionari sferravano l'attacco. Tuoni di cannoni, raffiche di mitragliatrici, crepitii di fucileria, squarciavano il cielo.

Tutti, dagli uomini alle macchine, erano protesi verso la vittoria più grande, da tanto tempo agognata.

Ed anche Giorgio partì col suo apparecchio. La fotografia di Aldo sul quadrante gli ricordava ogni istante la promessa fatta all'amico.

E quel giorno compì prodigi di valore.

Si buttò col veloce « Fiat » allo sbaraglio sui nemici. Andò a scovarli nelle valli, nei sentieri, li mitragliò continuamente da bassa quota. Non lasciò tregua alle colonne in marcia.

Quanti caddero sotto la tempesta di piombo dell'Aquila Legionaria?

Le ore passano, la battaglia avvampa, il nemico incomincia a ritirarsi. Le Freccie Nere, pugnale in bocca, baionette innestate, incalzano per i sentieri, per las calles, i rossi in fuga.

Giorgio continua instancabile la sua vendetta. Ritorna al campo, carica, riparte. Ritorna di nuovo, ricarica, riparte ancora. Sembra davvero un'aquila inferocita in cerca di preda numerosa.

Intanto la vittoria nazionale si delinea sempre più grandiosa.

Ma che cosa sono quei due puntini neri che vengono incontro velocemente al «Fiat» del nostro amico? Ingrandiscono.

Sono due « Curtiss » rossi, ultimo modello. Giorgio comprende, sa che la lotta è impari, ma Aldo è lì che lo guarda dal quadrante. Allora si butta a tutto gas contro i due apparecchi nemici.

S'innalza sopra di essi, si abbatte. Vira. Sale di nuovo. Poi come una freccia punta su uno dei due « Curtiss » e la mitragliatrice fa sentire il suo rosario di morte.

Il velivolo nemico è preso in pieno. Si arresta un attimo, e poi con una gran vite scende velocissimo verso la terra, fra un ammasso di fiamme.

Giorgio porta la mano alla visiera, salutando il nemico caduto.

Guarda Aldo e sembra voglia dirgli « Ho mantenuto la promessa ». Ma l'altro « Curtiss » ritorna come un bolide all'attacco, desideroso a sua volta di vendicare il compagno caduto.

Giorgio con abile manovra prende quota e poi fra i due velivoli incomincia il duello di morte. Quante volte si avvicinano facendo rullare le mitragliatrici, quante volte salgono, scendono, si sfiorano.

Poi di colpo Giorgio ripete lo stesso audacissimo colpo di prima. Piomba nuovamente a picco sull'apparecchio nemico e dopo pochi secondi mentre il «Fiat» con una ampia virata ritorna a spaziare nel cielo, il « Curtiss » rosso precipita in fiamme.

Ora Giorgio è raggiante. Aldo è ben vendicato.

La battaglia è al termine. Cala la sera e le truppe legionarie sostano nelle nuove posizioni conquistate.

* * *

Tortosa è legionaria. La battaglia è stravinta. E' una serata di festa e di tripudio per le truppe legionarie che si sono coperte di gloria. Solo, sul viottolo della grossa quercia, un giovane pilota guarda lontano dove mille e mille giovani vite, per un'Idea luminosa, per una Fede Fascista, hanno cantato nella morte l'inno glorioso dell'Eternità.

Lo sguardo vaga lontano, verso l'imbocco del viottolo.

Ma il compagno di tutte le sere, questa sera non può venire perchè è rimasto lassù fra quei monti, fra quei mille e mille Eroi.

Giorgio se lo sente nel cuore, sente che Aldo è vicino, vuole abbracciarlo, ma le sue braccia non racchiudono che aria.

Giorgio gli fa un cenno di saluto con la mano. Non saluta altro che un'ombra, un ricordo caro, un Martire Fascista.

Il vento scuote fortemente le foglie della quercia, gli uccellini appollaiati sui rami fuggono spaventati.

Mentre la luna comincia a far capolino fra due nubi, il giovane pilota legionario, asciugate le ultime due lagrime, se ne ritorna all'accampamento.

Ritorna verso il suo dovere, ritorna verso la sua Fede.

LODOVICO GALBIATI

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

TELEFONIA SPECIALE
APPARECCHI DI MISURA
TUTTE LE APPLICAZIONI DELLE ELETTROCOMUNICAZIONI

RADIO SAFAR

RADIO
TELEVISIONE
ELETTROACUSTICA

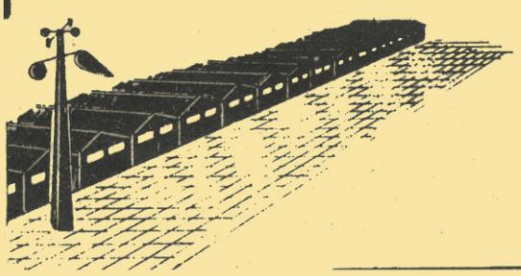
MILANO - VIA BASSINI, 15

S. I. A. I.

AEROPLANI E IDROVOLANTI
SAVOIA MARCHETTI - SESTO CALENDE

AERONAUTICA UMBRA - S. A.
Capitale Lire 4.500.000 - Versato Lire 3.000.000
Sede legale: MILANO
Officine in Foligno Indirizzo Telegr.: AVIOUMBRA - Tel. 65 - FOLIGNO
CAMPO DI COLLAUDO: STERPETE - FOLIGNO
Costruzioni Aeronautiche e Meccaniche

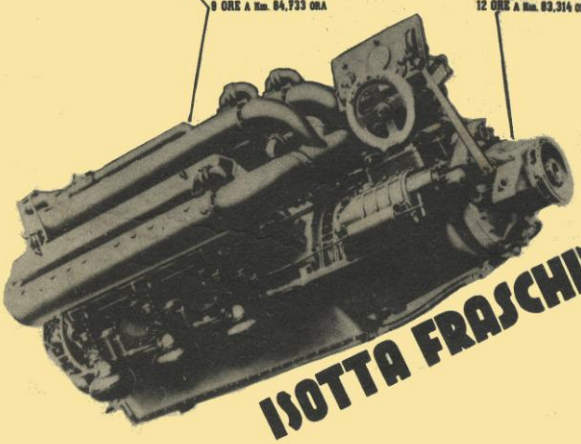
CAPRONI VIZZOLA S.A.



L'ULTIMO ALLORO CHE ANCORA MANCAVA AL TRIONFO MONDIALE DEI MOTORI ISOTTA FRASCHINI

1 ORA A Km. 89,737 ORA
3 ORE A Km. 88,584 ORA
6 ORE A Km. 86,052 ORA
9 ORE A Km. 84,733 ORA
12 ORE A Km. 83,314 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI



ISOTTA FRASCHINI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani