

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Attenti al botto... (vedi il seguito a pag. 16).

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 1

1 gennaio 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



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. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONTI DELLE MARAVIGLIE



Papà Natale non è una tradizione italiana: l'immagine del vecchio barbone prodigo e affettuoso coi ragazzi buoni e diligenti ci viene direttamente dalla mitologia nordica: dalla Scandinavia o dalla Svezia gelata. Noi abbiamo il be' presepe; il presepiuccio-teatrino che ci fa veramente sognare ad occhi aperti. I nostri ragazzi si sono sempre, nel loro intimo, rifiutati di credere al nonno Natale che si cala dalla cappa del camino. E' una cosa che non è andata mai giù ai nostri piccoli; e questo anche perché esattamente metà dell'Italia (con in più le isole) non possiede grossi camini. Meglio il presepe, magari illuminato a luce elettrica e con la fontanina che butta autentica acqua. Quest'anno in Germania si va attuando una profonda riforma ai danni di nonno Natale: invece di farlo scendere dalla cappa dei camini, lo caleranno da un magnifico apparecchio della "Lufttansa" nel bel centro dell'aerodromo berlinese.

Vi sono animali buoni e animali cattivi, questo si sa. Il solo aspetto può determinare tale suddivisione. Per me le vacche appartengono alla categoria degli animali buoni. Belle vacche grassottelle e pacioccone, cari ruminanti assorti in alti pensieri nei prati pieni di sole, vi amo! Il vostro latte candido e fresco come la rugiada, mi piace. Voi siete buone e arrendevoli come tutti gli esseri di animo puro; ma come tutti i buoni di questa terra, talvolta non avete fortuna. E' avvenuto infatti, nel lontano Perù, che una vacca che ruminava accoccolata in un prato, è stata ammazzata da un aeroplano. Sentite come: un apparecchio decollava da un campo peruviano; strisciava lungo il prato dell'aeroporto. Sul suo cammino, però, vi era una vacca. La povera vaccherella è stata investita in pieno dalla grande macchina e, inca-

strata fra le anse dell'apparecchio, è stata trasportata in aria. E' stato forse un modo come un altro di andare in Paradiso: nel Paradiso delle vacche, dove vi sono palazzi di burro e treni di panna muntata. La povera vacca è stata liberata da quella stretta mortale solo all'atterraggio del grosso apparecchio. Ma era morta. Il pilota, buono come tutti gli aviatori, ha pianto.

La difesa contraerea continua a torturare i cervelli più fecondi per farne uscir fuori delle idee sempre nuove.

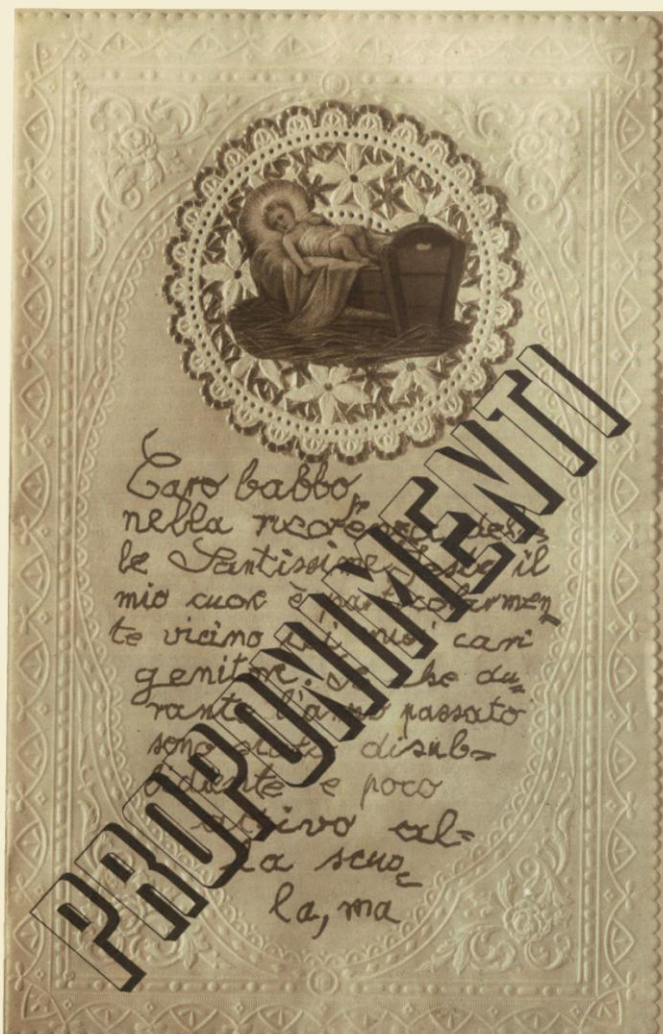
Dopo i mimetismi, il tifo antiaereo, i palloni frenati e le officine rientranti nelle montagne, ecco il razzo. Lo spettacolo dei fuochi artificiali deve aver suggerito quest'ultimo sistema che ora viene sperimentato in Inghilterra. Si tratterebbe di speciali razzi lanciati a 10.000 metri di altezza, i quali, scoppiando, lascerebbero cadere lentamente una notevole quantità di piccole bombe appese ai paracadute; e gli aeroplani nemici difficilmente sfuggirebbero all'urto con una di queste bombe. Uno speciale congegno impedirebbe ad esse di esplodere toccando terra al termine della discesa.

Ma c'è ancora un'altra notizia in fatto di previdenza antiaerea.

Alcuni chimici inglesi sarebbero riusciti a produrre una vernice che resisterebbe all'azione del fuoco e specialmente alle bombe incendiarie. Non si sa per quanto tempo sia efficace una passata di questa vernice, ma si spera che lo sia per un periodo relativamente lungo, altrimenti sarebbe una operazione piuttosto seccante quella di spalmare tutti i palazzi di una città appena si senta il rumore degli aeroplani nemici. Si correrebbe il rischio di non fare in tempo. In ogni modo, il prodotto si trova già in vendita al prezzo di due scellini la libbra.

L'IMBONITORE





Abbiamo parlato, tempo fa, di certi vecchi». In quell'occasione nessun vecchio ha protestato, nessuno si è difeso, nessuno ci ha sfidati a duello. Abbiamo ricevuto, invece, alcune centinaia di lettere di giovani, i quali, arzilli e pettoruti, hanno tentato di gettare olio sul fuoco.

Credete voi che tutti quei giovani fossero senza peccato? Si fa presto a dare addosso al cane quando uno dice «dai a quel cane, ché è rabbioso».

Adesso noi scriviamo qualche cosa che riguarda molto da vicino i giovani. Poi rimarremo in attesa delle lettere d'approvazione. Vedremo quante ne giungeranno, sincere, spontanee, leali, sul nostro tavolo.

Vi sono, dunque, «certi giovani» che non ci piacciono. Descriveremo un tipo, anzi il prototipo di questi fringuelli che cinguettano e si agitano come se il mondo fosse tutto ed esclusivamente loro.

Il prototipo che noi non amiamo ha press'a poco questo aspetto psicofisiologico. È un bel ragazzo: robusto, sano, pieno di energia. Quando cammina si dimena un poco. Guarda in faccia al prossimo con una certa alterigia; qualche volta con insolenza. È molto, molto sicuro di sé. Quando parla sputa sentenze, senza pensare nemmeno per un attimo che ci può essere, anzi che c'è, chi ne sa più di lui, che ha più conoscenze scientifiche di lui, che ha più esperienze di lui. Il nostro giovine parla molto. Ha anche l'abitudine di interrompere il suo interlocutore. Perché lui non può fare a meno di parlare, di dire la sua opinione, sopra tutto di approvare o di disapprovare.

Difatti per gli ignoranti la cosa più facile è dire no, o sì, senza via di mezzo, senza mezzi termini, senza discutere.

Noi non vogliamo bene a siffatti tipi. Comprendiamo che, di questi tempi, bisogna saper vivere, essere svegli, pronti, svelti; ma pensiamo che un po' di modestia non nuoccia, sopra tutto nei giovani.

Voi vi chiederete che cosa ci salta in mente oggi. Oggi è il Capodanno, amici

miei. È il giorno in cui la brava gente fa molti buoni propositi. Ai nostri tempi si scriveva una letterina al babbo e gliela si metteva sul piatto, sotto al tovagliolo. Il babbo arrivava a tavola con il viso serio perché «sapeva». Sapeva che avrebbe trovato l'annuale letterina sotto il tovagliolo; ma doveva far finta di ignorarlo. Si sedeva, guardava in giro distratto e intanto sollevava la salvietta candida dal piatto. Allora si mostrava sorpreso. «Toh! Che c'è? È arrivata una lettera proprio nell'ora di colazione». E, lasciandosi i baffi, si metteva a leggere la lettera, che diceva press'a poco così: «Sono stato disubbidiente e vanitoso e vanaglorioso come non è bene essere, caro babbo. Ho studiato veramente poco e pretendo di saper molto, ma ti prometto fermamente che...». Eccetera. Qualche volta il genitore tirava fuori una mattona e scriveva a traverso il foglio una parola rossa: «Vedremo». Il babbo pensava che i buoni propositi meritano d'essere incoraggiati. Incominciava col donarci una carezza e cinque lire. E aspettava.

Passavano alcuni giorni e finalmente i nostri difettacci risaltavano fuori. Allora lui estraveva la famosa lettera e ce la ritornava senza una parola. Sul foglio ormai gualcito non leggevamo ancora un pensiero paterno, che era peggio di uno schiaffo. «Promessa di Capodanno».

Ora noi non sappiamo se sia stato il bisimio e gli insegnamenti del babbo e della mamma, delle zie e delle nonne, della maestra o del padrino, ma un fatto è certo: ogni anno a Capodanno, facendo dei propositi, potevamo constatare con gioia che, in fondo, qualche difettaccio, con la buona volontà, ce l'eravamo levato. A pensarci bene, il merito maggiore ce l'aveva sempre la letterina famosa, perché scrivendo la lettera eravamo costretti a passare in rassegna i nostri peccati.

Ecco, dunque, perché proprio oggi parliamo dei difettacci di alcuni giovani. Se seguiamo a far finta di ignorare che ci sono giovani saccentoni, o petulantini, o prepotenti, costoro finiranno col convincersi d'essere gli uomini più perfetti del mondo e non verrà mai più loro in mente di correggersi, di migliorare, il carattere può essere modificato dall'educazione, dalla volontà.

L'importante, per noi, è mettere il soggetto davanti allo specchio, costringerlo a fare un esame di coscienza nel giorno in cui si fanno tanti buoni propositi, si elaborano progetti, si studiano programmi.

Un piccolo esame davanti allo specchio della propria coscienza, dunque.

È arrivata in questi giorni, assieme a tante lettere di auguri natalizi, una lunga missiva di un ragazzo che scrive per la prima volta a zio Falcone. È un ragazzo che abita nove mesi dell'anno in una grande città e tre in montagna, sulle Alpi. È un ragazzo fortunato che diventerà un giorno aviatore. La sua lettera dice:

«Caro zio Falcone,

sono giunto da poche ore in questa valle bianca di neve fra le cime belle e solenni delle Dolomiti e, poiché tutti i miei parenti sono intorno a me quasi dove trascorreremo le feste natalizie e l'unica persona cara che in questo momento è molto lontana sei tu, io ti scrivo per parlarti di me.

Tu non sai che io ti voglio bene. Nemmeno mi conosci, tu. Non sai neppure che sono al mondo, che ti ricordo, che ti penso, che leggo le tue massime e le tue battute argute e qualche volta perfino le ripeto ai miei compagni e le to leggere ad Adriana, la mia sorellina. Tu non sai che Adriana ed io parliamo spesso con te. Facciamo dei dialoghi. Io sono io, e Adriana impersona te. Si siede alla scrivania del babbo e fa la voce grossa. Dice:

— Dunque, caro ragazzo, tu vuoi fare l'aviatore.

— Certo, signor zio Falcone.

— Macché signor zio! A zio Falcone si dà del tu.

— Va bene, zio. Voglio fare l'aviatore. Adriana finge di aver la tosse. Si schiarisce la gola.

— Ho capito — dice — Bella carriera davvero. — Tamburella sul piano della scrivania con le piccole dita; poi ripete: — Bella carriera. Ma ti sei preparato moralmente?

— Sarebbe a dire, zio?

— Sarebbe a dire, caro ragazzo, che i tuoi muscoli, il tuo torace bello largo, la tua resistenza alla corsa e via discorrendo, sono belle doti, ma che non bastano per fare l'aviatore.

— Non capisco cosa c'entri il morale.

— Ma, caro ragazzo, un aviatore deve essere un uomo superiore, e non soltanto fisicamente.

— Ho capito. Ieri io ho mangiato quasi tutte le visciole che la mamma aveva fatte rinchiudere nel cordero della dispensa. Ciò significa che moralmente non sono a posto e quindi non posso fare il pilota d'aeroplano...

Altri colpi di tosse, altra schiarita di gola.

— Vediamo un po' — borbotta il finto zio Falcone. — Mangiare la marmellata è un peccato di gola, ma non mi sembra una vera bassezza morale. Piuttosto, caro ragazzo, dovresti pensare a studiare un po' di più, invece di correre dietro al gatto tutto il giorno. Finirai col farti graffiare e col farti bocciare. Un aviatore graffiato e ignorante io non lo posso nemmeno immaginare...

Il dialogo continua su questo tono, caro zio. Adriana si diverte a scoprire tutti i miei difetti e cerca di spaventarmi con la spina della rettitudine morale.

Ieri ero in città e assieme ad un mio amico abbiamo giocato ai duelli aerei. Ci siamo molto divertiti. Ma sono tornato a casa un po' triste, perché quel mio amico mi ha raccontato di aver fatto un duello aereo con il cane del portinaio e di averlo azzoppato. Ti pare una bella cosa? Il mio amico si vantava e diceva di aver provato un grande piacere quando è riuscito a colpire il cane, il quale è scappato gualciando disperatamente. Ho raccontato l'episodio a mia sorella e lei ed io ci siamo convinti che, quel mio compagno non potrà mai diventare un aviatore cavalleresco e generoso come dici tu. Penso che i nostri aviatori in Spagna provino una stretta al cuore ogni volta che vedono un apparecchio amico cadere in fiamme, perché sanno che dentro all'apparecchio c'è un altro uomo, e qualche volta più uomini, e bisogna avere pietà di chi muore e lascia al mondo dei figli orfani, e delle mamme, e dei babbi. Non ti pare? Con ciò non dico che non si debba combattere con ardore, con passione, con furore anche. Ma un aviatore, un soldato, deve pur avere pietà per chi cade sotto i suoi colpi precisi...

Basta. Ho voluto dirti queste cose, perché so che tu le comprendi. Ho voluto sopra tutto parlare un po' con te, come se tu mi fossi vicino e dirti che voglio con tutta l'anima essere aviatore e che, perciò, cercherò in tutti i modi e con tutta la mia volontà di esserne degno».

È con commozione che riportiamo le parole del lontano aquilotto che sta godendosi la neve in una valle delle Dolomiti.

Quel ragazzo sarà aviatore, come molti di voi. Egli sarà forse l'aviatore perfetto. Sarà un puro. Egli sarà coraggioso, generoso, modesto, sereno. Nella maestà del cielo, cavaliere senza macchia dell'aristocrazia della umanità nuova, egli trascorrerà come un angelo nel nome e per la gloria del Creatore di tutte le cose.

GASTONE MARTINI

CRONACA BREVE

IL PRIMATO DI ALTEZZA, conquistato dal ten. col. Pezzi, è stato omologato dalla Federazione Aeronautica Internazionale registrando la quota di metri 17.083, superiore di nove metri a quella già segnalata.

DOPO IL VOLO Berlino-Tokio del «Condor», che, com'è noto, ha subito un incidente al ritorno, presso le Filippine, si parla di una prossima aviazione regolare Berlino-Tokio, che verrebbe gestita in collaborazione dalla «Lufthansa», la «Japan Air Transport» e l'«Eurasia».

SEMBRA che l'U.R.S.S. abbia intenzione di iniziare un servizio aereo regolare Mosca-Nuova York attraverso il Polo Nord. Tale servizio verrebbe assicurato da trimotori di 3000 C. V. capaci di trasportare 32 passeggeri, oltre l'equipaggio. Sarebbero imminente gli sperimentali sulla rotta Mosca-Vladivostok.

IL PILOTA TEDESCO Theo Blach, specializzato nei voli a vela e che possiede nel Camerun ex tedesco (Africa Occidentale) delle grandi piantagioni di banane, è partito da Berlino... silenziosamente, con il suo aiatante «Taifun» ed è giunto felicemente a Tiko, nel Camerun, dopo aver percorso i tredicimila chilometri in 139 ore di volo. L'apparecchio ha effettuato alcune soste ed ha attraversato zone africane assai pericolose.

SONO STATI CONSEGNATI in questi giorni all'aviazione dell'Irak quattro apparecchi «Savoia Marchetti 78-B» ordinati alcuni mesi fa all'industria aeronautica italiana.

I quattro apparecchi, provenienti dal campo base della Società Savoia Marchetti di Cameri, sono giunti in volo a Bagdad, dopo aver fatto scalo a Tripoli, Bengasi ed al Cairo. Gli equipaggi erano formati da piloti e personale specializzato delle aviazioni italiana e irakiana. Il lungo volo è stato effettuato in condizioni atmosferiche non sempre favorevoli; tuttavia si è svolto con perfetta regolarità. Gli apparecchi hanno sempre volato in pattuglia, fornendo così una bellissima prova di trasferimento in formazione.

IL 12 DICEMBRE, per la prima volta, ha fatto scalo sull'aeroporto di Napoli il quadrimotore «Ensign» della Compagnia Inglese «Imperial Airways», la quale col 1. gennaio 1939 ha iniziato il servizio di trasporto passeggeri tra Londra e le Indie, facendo tappa a Napoli tre volte la settimana.

I NOSTRI MAGNIFICI Savoia Marchetti acquistati dal Belgio per le sue linee coloniali si stanno dimostrando all'altezza della loro fama.

Il Savoia Marchetti S. 83, pilotato dal comandante Cocquyt, ha effettuato il tragitto Leopoldville (Congo)-Brusselle in tre giorni. Questo primato costituisce l'inaugurazione dei servizi aerei. L'S. 83 ha percorso gli 8300 chilometri in 24 ore di volo effettivo alla media oraria di 330 km.

Per il momento, queste 24 ore di volo sono distribuite in tre giorni, ma si crede di poter ridurre tale tempo a due soli giorni di viaggio. La traversata del Sahara è stata realizzata in ore 3 e 15 minuti, mentre nel 1935 ci volevano 7 ore e mezza, e l'apparecchio, oltre la posta, aveva a bordo solo tre passeggeri. Attualmente possono prendervi posto otto persone. La scorsa settimana è stato effettuato il centesimo viaggio Belgio-Congo e l'avvenimento è stato commemorato a giusto titolo.

IL MINISTRO GOERING ha fatto pervenire un encomio solenne ad un ufficiale osservatore dell'Arma aeronautica germanica. Questo ufficiale, che non possedendo il brevetto di pilota, ha portato in salvo un apparecchio, la propria vita e quella del pilota che, ferito gravemente al volto da una scheggia dell'elica, non era più in grado di dirigere l'apparecchio. L'osservatore, sostituito al collega pilota, è riuscito a manovrare l'aeroplano e a fargli toccare terra felicemente.

NELLA PROSSIMA ESTATE verranno messi in servizio nell'esercito americano sei aeroplani controllati per mezzo della radio e capaci di volare mezz'ora senza equipaggio e quindi di atterrare da soli dietro segnale di un incaricato che li dirigerà da terra.



PROTEZIONE INDIVIDUALE

Ci siamo già occupati (*) di quella che viene definita normalmente la « protezione collettiva », cioè quella specie di protezione destinata ad assicurare la salvezza ad un numero più o meno grande di persone contemporaneamente. Essa, abbiamo detto, è la forma più progredita di protezione, e raggiunge la sua espressione massima nei « rifugi », studiati in modo da neutralizzare validamente tutte le forme di offesa che possono essere apportate dal cielo ad un agglomerato umano. Ma se la vita urbana presenta in prevalenza carattere collettivo, non è meno vero, né meno importante, che anche ogni individuo singolarmente deve essere in grado di sfuggire alle insidie seminate dal cielo.

Per ciò che riguarda i proiettili lanciati in aria dalle esplosioni, abbiamo accennato a quelle che possono essere le precauzioni per evitarne gli effetti: riguardo all'incendio la difesa individuale non ha pratica importanza, perché evidentemente bisogna nascere proprio sfortunati per essere investiti dalla materia incendiaria lanciata da un aeroplano; resta l'offesa chimica che, per il suo carattere persistente, interessa in modo tutto speciale la difesa individuale. Poiché detta difesa non interessando solamente i militi, i soldati, in genere tutti i mobilitati in casi di pericolo, ma anche l'uomo qualunque che è costretto a lasciare il rifugio dopo un certo tempo, non potendovi vivere rintanato definitivamente, ne parleremo in particolare.

Gli aggressivi chimici, come abbiamo detto, hanno azione diretta contro dei determinati organi: precisamente azione locale. Bisogna pertanto proteggere essenzialmente questi organi, cosa che, se non facilitata, per lo meno delimita il compito che incombe a chi deve predisporre la protezione. Dall'esame dei diversi aggressivi chimici e delle loro proprietà, possiamo rilevare che la maggiore quantità di offese si concentra contro quegli organi che sono raggruppati nella testa. Infatti gli occhi sono minacciati dai lacrimogeni, il naso dagli sternutatori, la bocca e l'apparato respiratorio dai soffocanti, tossici, vomitivi, gli orecchi dai labirintici; al contrario esistono poi aggressivi ad azione

generale, e sono specialmente gli urticanti e vescicatori.

Poiché la maggiore possibilità di impiego sta per gli aggressivi locali del primo tipo, risulta di immediata necessità la protezione della testa in generale, e dell'apparato respiratorio in particolare, dato che il movimento meccanico dell'inspirazione che compiamo respirando è precisamente l'incentivo più attivo per l'assorbimento di aggressivi chimici. Il mezzo per combattere queste forme di aggressione è la *maschera antigas*.

Non è facile stabilire l'atto di nascita di questo mezzo di protezione individuale, oggi fabbricato a milioni di esemplari, ed al quale la vita di innumerevoli esseri sarà affidata in caso di guerra; è certo che all'impiego del gas in guerra, nel 1915, rispose subito dopo l'utilizzazione di mezzi protettivi i quali, sebbene lontani dalla odierna maschera antigas, se ne possono ritenere i progenitori. Oggi la tecnica di costruzione e di impiego di questo mezzo ha fatto progressi tali, da farlo considerare uno strumento pressoché perfetto di difesa.

Una grande classificazione deve essere fatta immediatamente riguardo le maschere antigas, a seconda del loro modo di funzionare. Se esse agiscono sull'aria ambiente, inquinata dall'aggressivo chimico, per purificarne quella porzione che l'atto di inspirazione ne preleva dall'atmosfera per introdurla nei polmoni, allora si chiamano *a filtro*; se esse, invece, astraggono completamente dall'aria circostante, offrendo a chi le porta un'atmosfera respirabile assolutamente indipendente, allora si chiamano *ad atmosfera chiusa* od anche *apparecchi isolanti*.

Gli apparecchi a filtro si usano nella grande maggioranza dei casi: poiché l'organismo umano può vivere respirando aria nella quale sia presente ossigeno fino ad un minimo del 13 per cento (il contenuto normale di ossigeno nell'aria è dal 15 al 16 per cento; il detto minimo del 13 per cento ha valore indicativo, ma logicamente varia a seconda degli individui, ed anche del lavoro che svolgono), le maschere filtranti si possono utilizzare fino a che la concentrazione dell'aggressivo chimico non sia tale da abbassare al di sotto di questo valore minimo la per-

centuale di ossigeno presente nell'aria. Se la quantità di aggressivo è tale da ridurre l'ossigeno inspirato sotto questo valore, allora l'organismo comincia a soffrire, destandosi un senso di soffocazione che si accresce col diminuire della quantità di ossigeno, fino a che sopravviene la perdita dei sensi quando l'ossigeno presente non è più del 6 per cento, seguita in breve dalla morte per soffocamento. Il limite del 13 per cento stabilisce la quantità minima che permette ancora di svolgere del lavoro, sia pure con attività ridotta; al di sotto di esso non è più possibile lavorare, ed allora deve ricorrersi agli apparecchi isolanti (da alcuni chiamati anche *autoprotettori*).

Ritornando all'apparecchio a filtro, o maschera, descriviamo brevemente come è fatto. I suoi elementi essenziali sono una *custodia* (una specie di copertina) destinata a proteggere dal contatto con l'esterno gli organi protetti, generalmente la faccia, e perciò si chiama *faciale*, ma spesso anche gli orecchi e la nuca, un *filtro* attraverso il quale l'aria inspirata viene costretta a passare e depurata, ed infine un *sistema di valvolette* che controlla l'espansione in modo da espellere la aria emessa dai polmoni e già utilizzata, non facendo per questo entrare l'aria esterna infetta senza che passi attraverso il filtro. La custodia di protezione deve aderire perfettamente alla faccia in modo da non far passare aria; inoltre essa è munita dei necessari mezzi per permettere di vedere e udire. In quasi tutti i tipi di maschera esistenti essa è costruita in gomma, o munita di guarnizioni di

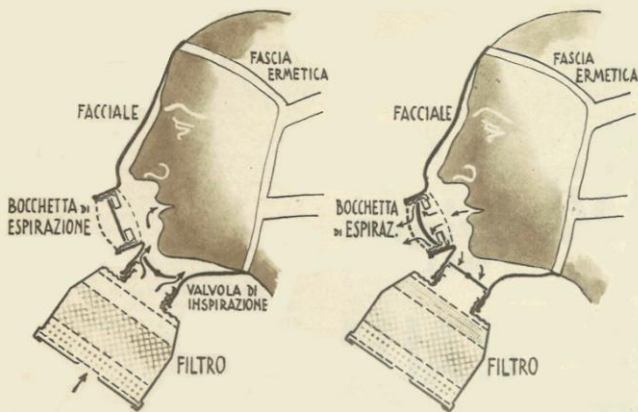
gomma che ne assicurano la tenuta; le aperture attraverso le quali si permette al portatore di vedere sono chiuse da vetri, o trasparenti, studiati in ogni caso in modo da non appannarsi. Il *filtro* è la parte più importante della maschera, e di esso diremo in particolare più oltre; esso è variamente collocato a seconda dei diversi tipi di maschera, sia direttamente appeso alla custodia di protezione della faccia, sia lontano da essa, collegato a mezzo di tubi; in quest'ultimo caso può anche essere fabbricato più pesante, il che, naturalmente, ne aumenta l'efficacia e la durata. Il *sistema di valvolette* che assicura l'uscita dell'aria espirata senza immettere aria infetta è molto semplice, realizzato con elementi di gomma o di altro materiale leggero, ed ha in ogni caso un funzionamento sicuro.

Come si è detto, il filtro è l'elemento essenziale delle maschere del primo tipo. La sua azione è in parte di carattere fisico, in parte di carattere chimico; il che vuol dire che la depurazione dell'aria che passa attraverso di esso avviene in parte per l'azione meccanica di filtraggio che esercita la natura porosa della sostanza che costituisce il filtro, ed in parte per la azione che sugli aggressivi contenuti nell'aria da filtrare hanno i reagenti predisposti nell'interno del filtro. Per questo lo studio di tale componente della maschera antigas è fatto con la massima cura, ed è oggetto di continuo progresso: in esso si cercano di riunire i requisiti principali di un buon mezzo di protezione individuale, e cioè: leggerezza dell'insieme, unita a lunga durata della sua azione, e massima



Vigili muniti di vesti antiipritici mentre trasportano un supposto ferito

(*) Vedi i numeri precedenti de L'Aquilone.



Maschera italiana a filtro universale. L'aspirazione e l'emissione dell'aria respirata avvengono attraverso valvole di gomma

efficacia di essa; cose che, evidentemente, sono contrastanti fra di loro. Il filtro schematicamente si può considerare composto come indica uno dei nostri disegni: tre diversi strati di materiale lo costituiscono, di cui il primo, avente pura funzione meccanica, è destinato a trattenere le sostanze estranee in sospensione nell'aria inspirata; il secondo è costituito da « carbone attivo » (è un carbone che si ricava dalla carbonizzazione di sostanze porose, e risulta formato da carbone amorfo attraversato in tutte le direzioni da innumerevoli cavità capillari) che ha ancora azione meccanica, ma, in ragione della piccolezza dei meandri dei suoi pori, molto più decisa ed intensa; il terzo, infine, può essere costituito ancora da « carbone attivo » o da altre sostanze imbevute di appositi reagenti chimici aventi azione neutralizzante nei riguardi dei principali aggressivi conosciuti. Tali reagenti vanno dalla calce sodata (contro gli aggressivi irritanti e tossici, escluso l'ossido di carbonio) all'olio di ricino (contro il fosgene), dalla glicerina (pure contro il fosgene), al permanganato potassico (contro il cloro, bromo, fosgene, ecc.), ed in genere con essi si imbevono sostanze porose, come granuli di pomice, « farina fossile » ed altro.

I diversi strati sono separati tra loro da leggere pareti forate, che li tengono a posto ed impediscono che un qualsiasi pulviscolo si sprigioni da essi e finisca nell'apparato respiratorio del portatore della maschera.

I filtri che si costruiscono oggi valgono praticamente contro tutte le specie di aggressivi chimici conosciuti, ma circa la loro azione bisogna tener presente, primo che hanno una durata limitata; secondo che provocano nel portatore della maschera un disagio che limita le sue possibilità di lavoro.

Circa la durata delle maschere, essa è dovuta essenzialmente alla costituzione ed alle dimensioni del filtro adottato. Ogni filtro dispone, come si è detto, di una determinata massa filtrante, capace di assorbire una certa quantità di aggressivo chimico; è chiaro che se la maschera è chiamata a filtrare aria solo leggermente inquinata, l'aggressivo che si accumula nel filtro ad ogni atto inspiratorio è poco, e quindi il totale tollerabile dal filtro viene raggiunto solo dopo lungo tempo; se invece il suo funzionamento avviene in atmosfera fortemente inquinata, cioè con grande concentrazione di aggressivo chimico, allora l'aggressivo trattenuto dal filtro ad ogni atto inspiratorio è molto, ed il totale tollerabile viene raggiunto rapidamente. La durata dell'efficienza di un filtro è, perciò, in funzione diretta della concentrazione raggiunta dall'aggressivo chimico. Possiamo dire subito, a questo proposito, che la concentrazione che si ottiene mediante il bombardamento aereo è, generalmente, relativamente modesta.

All'inconveniente della limitata durata del filtro si è supplito costruendo maschere a filtro intercambiabile, il che permette di prolungarne l'uso opportunamente. È bene però ricordare che i filtri fino ad oggi studiati sono efficaci contro gli aggressivi conosciuti (tranne l'ossido di carbonio che passa attraverso il carbone attivo perché

gassoso, e inattaccabile da reagenti chimici ed abbisogna quindi di filtri speciali che agiscono solo contro di esso), e quindi possono risultare inutili nei riguardi di un nuovo aggressivo che eventualmente entrasse in scena; cosa molto improbabile, ma non impossibile.

Circa la sensazione di fatica che il portare la maschera genera nell'organismo, essa si spiega facilmente in quanto i polmoni non inspirano più l'aria direttamente dalla libera atmosfera, ma debbono « succhiarsela », diremo così, attraverso il filtro, vincendone quella resistenza meccanica che è, come si è detto, mezzo salutare di epurazione. Mantenendo inalterato lo sforzo di inspirazione, la quantità di aria, e quindi di ossigeno, introdotto nei polmoni diminuisce; volendo mantenere costante la quantità di aria inspirata, bisogna aumentare lo sforzo di inspirazione, cioè la profondità del respiro, cosa che naturalmente origina una fatica supplementare per tutti i muscoli interessati. A questi fatti di ordine fisico bisogna aggiungere che l'aria che arriva ai polmoni dopo essere passata attraverso il filtro, non è più fresca, perché riscaldata per il lavoro compiuto attraverso i meandri del filtro, e la sua efficacia diminuisce. In conclusione l'indossare la maschera provoca una diminuzione di frequenza del respiro, maggiore profondità della inspirazione e modificazione del rapporto di durata fra essa e l'aspirazione. L'efficienza fisica dell'organismo sottoposto alla applicazione della maschera resta pertanto diminuita.

Date queste ragioni, si impone un allenamento preventivo per abituare l'organismo a queste condizioni di efficienza diminuita, allenamento che deve essere particolarmente intenso in tutti coloro che debbono anche svolgere un lavoro manuale o spostarsi pur portando la maschera.

La protezione ottenuta con questo mezzo è limitata, come si è ricordato più sopra, scintanto ad una piccola, sebbene importantissima, regione del corpo: la testa. Essa risulta inefficace, per il modo stesso come agisce, sia contro aggressivi come l'ossido di carbonio, che non possono essere fissati se non da filtri speciali, sia contro aggressivi come gli urticanti ed i vescicatori, che attaccano indistintamente tutta la superficie del corpo.

Contro gli aggressivi non arrestabili dai filtri comuni (ed anche contro gli altri quando sono presenti nell'atmosfera in forte concentrazione, dato che in tal caso, per quanto detto, i filtri rimarrebbero molto rapidamente inutilizzati) si impiegano gli autoprotettori.

Rimandando al disegno schematico che pubblichiamo la descrizione nel suo insieme di un tale mezzo di protezione, diremo qui che, « grosso modo », l'autoprotettore si può assimilare ad una maschera comune nella quale, al posto del filtro, si è sostituito un apparecchio adduttore di ossigeno. Una atmosfera propria viene infatti fornita alla persona, atmosfera costituita essenzialmente da ossigeno. Tale gas è accumulato nell'autoprotettore sia in bombole nelle quali si trova compresso allo stato gassoso, sia in speciali « cartucce » di varie sostanze capaci

di emettere ossigeno; inoltre l'aria espirata viene convogliata su altri reagenti, i quali la sbarazzano della umidità e dell'anidride carbonica di cui è carica, rendendola ancora una volta utilizzabile. Questo ciclo giustifica il nome di apparecchi ad atmosfera chiusa, e teoricamente il loro uso dovrebbe mantenere intatta l'efficienza dell'uomo cui si applica; nella realtà, dato che le reazioni chimiche che provvedono l'ossigeno e la depurazione dell'aria espirata sviluppano calore, la respirazione di aria a temperatura elevata in modo abbastanza sensibile viene egualmente e ad impedire una notevole attività, ed abbassare i limiti dello sforzo. La durata di un autoprotettore, comunque, può considerarsi praticamente infinita, dato che tutte le sostanze che entrano nel suo ciclo di lavoro possono essere intercambiate con altre nuove, non appena esaurite, senza bisogno di deporre l'apparecchio.

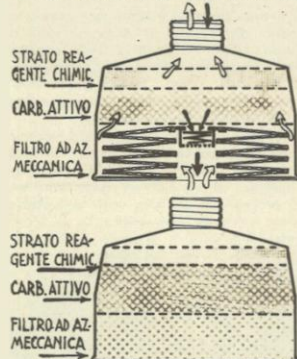
Poiché questo mezzo di protezione è veramente universale, e capace di agire contro gli aggressivi conosciuti e contro tutti i possibili futuri, è logico chiedersi come mai non sia adottato per tutti, assicurando la salvezza in modo assoluto; la risposta sta tutta

lo di speciali squadre di uomini provviste di tale mezzo, in modo che possano affrontare qualunque situazione per raggiungere un determinato obiettivo.

L'uso degli autoprotettori va, per queste squadre speciali attrezzate per affrontare le zone più pericolosamente infettate, unito all'impiego di scafandri di protezione, che sono il mezzo di difesa integrale contro gli aggressivi ad azione generale, cioè gli urticanti e i vescicatori. Non si deve pensare che l'uso di questo mezzo integrale di protezione sia agevole; infatti un indumento antigas dovrebbe essere assolutamente efficace dovrebbe essere impermeabile non solo agli aggressivi liquidi, ma anche ai loro vapori, ed essere pertanto a chiusura ermetica; al contrario, il corpo umano ha bisogno, per lo svolgersi normale delle sue funzioni fisiologiche, che la pelle resti a contatto dell'aria, e che quindi quanto vi viene posato indosso sia poroso e leggero. Logicamente gli scafandri, essendo fatti per la protezione, posseggono in alto grado le proprietà descritte prima, di modo che l'indossare diventa penoso, provoca abbondanti sudori, e limita l'efficienza fisica dell'organismo. Un allenamento preventivo è anche qui necessario, allenamento che può però soltanto leggermente prolungare il tempo di resistenza dell'organismo ai turbamenti provocati dallo scafandro.

Il tessuto usato per gli indumenti antigas regolamentari del nostro Esercito è costituito da panno di lana in doppio strato, trattato sopra una delle superfici interne con una pomata neutralizzante; in questo modo il tessuto conserva un grado sensibile di permeabilità all'aria, pur neutralizzando gli aggressivi chimici. L'efficienza fisica di chi lo indossa resta tuttavia enormemente diminuita, e le possibilità di svolgere un lavoro straordinariamente ridotte.

Anche gli indumenti protettivi risultano di costo molto elevato, e per questo il loro impiego è limitato soltanto a squadre speciali di uomini destinati a svolgere particolari lavori nelle zone più pericolose. Per la generalità degli abitanti di un centro urbano il mezzo di protezione tipico contro gli aggressivi chimici resta pertanto la maschera a filtro, maschera che, del resto, raggiunge perfettamente il suo scopo, non dovendo chi la porta né avventurarsi in zone inquinate in modo intenso, né sottoporsi a speciale attività.



Due tipi di filtri: quello sopra con valvola per l'aspirazione, quello sotto senza valvola

nel costo di questi mezzi di protezione, che è enormemente più elevato di quello delle maschere a filtro. Se si può sostenere la spesa di produzione di molti milioni di maschere per munire tutti i cittadini, non si può neppure sognare di fare altrettanto per gli autoprotettori; da qui la costituzione so-

SICULUS



Strani pedoni per le vie di Budapest, durante una recente esercitazione antigas

nel mondo del volo silenzioso

IL VOLO A VELA IN ITALIA

L'ORGANIZZAZIONE

Tra gli scopi che si propone il volo senza motore, due sono tra i più importanti: il primo, che è anche il principale, è quello di istruire, con minima spesa, i giovani che vogliono prendere il brevetto di pilota di velivolo a motore; il secondo, che ha carattere puramente sportivo e scientifico, si propone di dirigere e perfezionare lo svolgimento di questa specialità del volo.

In Italia, molto razionalmente si è voluto dividere l'organizzazione di queste attività, perché, essendo diversi gli scopi, l'attrezzatura e le finalità, diversa deve pertanto essere anche l'inquadramento.

Poiché per legge, alla Gioventù Italiana

pur avendo superato i diciannove anni, non avessero, per ragioni di studio, prestato il servizio militare. Pertanto i corsi possono essere frequentati anche dai fascisti universitari che si trovino in queste condizioni e che, naturalmente, hanno conseguito una licenza di scuola media superiore.

Del tutto divisa da questa organizzazione di carattere premilitare è invece l'attività sportiva del volo a vela, essendo questa di competenza di un Ente di vulgarizzazione e di propaganda del volo, quale è la Reale Unione Nazionale Aeronautica. La R.U.N.A. infatti, organizza e presiede allo sviluppo di scuole di volo veleggiato, nelle quali i giovani, in possesso dell'attestato «A» o

«B» o del brevetto di volo a motore, possono allenarsi al bellissimo sport del volo veleggiato e conseguire il brevetto «C». La R.U.N.A. ha pertanto da qualche anno organizzato corsi di volo veleggiato nelle sue scuole di Asiago e di Sesze Littoria; corsi che hanno avuto un lusinghiero successo, sia per il numero dei partecipanti che per i risultati raggiunti.

Come abbiamo detto, oltre all'attività sportiva, avendo il volo a vela anche uno scopo scientifico, a fianco della R. U. N. A. sorgono i Gruppi universitari fascisti di volo a vela, incaricati di promuovere studi per il volo veleggiato, progettare velivoli e sperimentare nuovi ritrovati della tecnica scientifica. L'attività di uno di questi gruppi, il «De Amicis» di Milano, si è già affermata con la costruzione di perfetti veleggiatori, che hanno dato numerose prove delle loro possibilità durante i Raduni nazionali di volo veleggiato.

Per dare poi modo a tutta la massa dei giovani di esercitare la loro attività anche dopo il conseguimento dei relativi attestati,



è prevista pure la costituzione, in seno ai Dopolavoro, di gruppi di volo senza motore che possono svolgere attività addestrativa.

Con ciò il campo organizzativo del volo a vela italiano è al completo. Quantunque la sua suddivisione tra diversi Enti possa sembrare dissipatrice di sforzi, l'autorità coordinatrice, che è il Ministero dell'Aeronautica, è unica e distribuisce, come abbiamo visto, molto razionalmente i compiti.

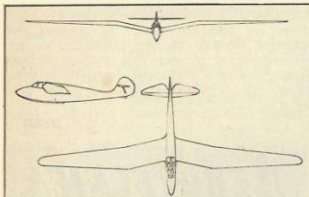
Giova ricordare che la recente legge della leva aeronautica, che sta entrando gradualmente in funzione, prevede la abolizione dei concorsi per il reclutamento dei piloti e degli specializzati dell'Arma Aeronautica. Entro breve tempo, infatti, solo chi avrà frequentato i corsi di volo a vela potrà essere ammesso, quando verrà chiamato alle armi, a frequentare i corsi di pilotaggio a motore. In tal modo il Ministero dell'Aeronautica, ristretta la cerchia degli aspiranti piloti attraverso la giusta selezione dei corsi di volo senza motore, potrà contare su una massa di giovani preparati e animati da grande entusiasmo.

A. M.

del Littorio è devoluta la preparazione premilitare dei giovani e poiché si è riconosciuta la somma utilità del volo librato per l'istruzione degli allievi piloti, è la G.I.L. che organizza i corsi premilitari di volo librato. A questo scopo la G.I.L. ha istituito numerose scuole, alle quali vengono avviati, a cura dei comandi federali, gli avanguardisti ed i giovani fascisti che desiderano seguire i corsi di volo silenzioso. Al termine di questi corsi, che durano una trentina di giorni, dopo le prescritte prove viene rilasciato all'allievo l'attestato «B» di volo senza motore. Ad essi possono partecipare avanguardisti e giovani fascisti, che abbiano compiuto il sedicesimo e non superato il diciannovesimo anno e che siano in possesso della licenza di scuola media inferiore o dell'ammissione alla 4. classe ginnasiale. Dato il carattere premilitare di detti corsi, non si è voluto precludere la possibilità di prendervi parte a coloro che,



IL BIPOSTO "DELANNE 30P2"



L'importanza di un biposto è sempre più incontestabile per gli scopi che esso raggiunge.

Un allievo formato su apparecchio scuola è prossimo a superare il brevetto «C» su pendio: sarebbe certamente interessante fargli compiere dei passaggi sul pendio accompagnato dall'istruttore che potrebbe mostrare la zona migliore delle ascendenze e d'altra parte abituarlo al volo in ascendenza, che talvolta sorprende l'allievo formato al verricello su terreno piano. Un allievo brevettato «C» ha sovente qualche difficoltà a passare su di un apparecchio d'alto rendimento, nel quale il pilotaggio, in special modo all'atterraggio, è nettamente più delicato che sul tipo detto «da allenamento».

Un pilota già confermato, avente bene in pugno il suo apparecchio, dopo qualche ora di volo in pendio, esita sovente a tentare un volo di distanza o d'altezza, in parte perché egli non sa spiralarlo correttamente, e in parte perché non sa ancora utilizzare al massimo le differenti forme di ascendenze termiche. Si vede subito, quindi, che un apparecchio biposto da alto rendimento risponde in pieno a queste tre condizioni e specialmente all'ultima; inoltre esso è l'apparecchio ideale per ricerche aerologiche, permettendo il trasporto di un osservatore e dei suoi strumenti.

Tutte queste considerazioni hanno portato le officine Delanne a studiare e costruire un biposto d'alto rendimento che ha preso il nome di Delanne «30 P. 2».

Le caratteristiche di questo veleggiatore sono le seguenti:

— apparecchio ad ala media a sbalzo con una caratteristica forma ad M sia di fronte che in pianta;

— la forma ad M di fronte permette di aumentare la finezza dell'apparecchio raccordando direttamente l'ala a metà della fusoliera e d'aver nello stesso tempo un'altezza sufficiente della estremità dell'ala dal suolo;

— la forma ad M in pianta permette il collocamento del secondo pilota al centro di gravità, lasciandogli tuttavia un'ottima visibilità in avanti e in basso necessaria in atterraggio ed in volo rinchiodato.

Altre caratteristiche sono:

— la torsione negativa dell'ala, migliorante da un lato l'efficacia degli alettoni, e dall'altro la velocità verticale di discesa nel caso di volo a grande velocità;

— gli alettoni a comando differenziale che possono servire da alette di curvatura, permettendo così d'aumentare il rendimento aerodinamico dell'apparecchio nelle zone ascendenti di grande superficie orizzontale e di ridurre la velocità in atterraggio;

— l'ala è inoltre equipaggiata con diruttori dorsali, per aumentare l'angolo di discesa e facilitare la presa di contatto col terreno;

— la fusoliera è di forma ovoidale con punta pronunciata verso il basso per evitare il deterioramento del fondo in atterraggio o durante le manovre a terra;

— la generazione delle ordinate della fusoliera è realizzata con una sola curva (spirale logaritmica $\rho = \rho_0 e^{\omega}$), il che permette l'uso di un solo modello di tracciatura e di centraggio per gli elementi costituenti le ordinate, da cui deriva una forte diminuzione del prezzo di costo;

— l'impennaggio orizzontale è sopra-

elevato e interamente fuori dell'influenza d'ala; infine l'apparecchio presenta una grande facilità di smontaggio.

CARATTERISTICHE

Superficie portante	m ² 22.16
Apertura	m. 18.90
Allungamento	15
Altezza	m. 2.20
Lunghezza	m. 8.70
Superficie del piano orizzontale	m ² 0.92
Superficie timone orizzontale	m ² 2
Superficie totale impennaggio orizzontale	m ² 2.92
Superficie di deriva	m ² 0.30
Superficie timone di direzione	m ² 1.20
Superficie totale	m ² 1.50
Peso	Kg. 4.20
Carico al m ²	Kg. 18.95
Finezza max	26
Velocità minima di discesa verticale	m. 0.70

UTI

L'ala silenziosa in...

CECOSLOVACCHIA. — Ora, a sistemazione politica avvenuta, è interessante considerare l'attività velovolistica svolta dai tedeschi di cittadinanza cecoslovacca. Nel 1936 c'erano 43 gruppi attivi con 161 attestati «A», 117 «B» e 65 brevetti «C». Nel 1937 furono rilasciati 220 attestati «A», 135 «B» e 85 brevetti «C».

Gli aianti usati sono quasi tutti del tipo «Zogling» e «Grunau Baby II». Un interessante apparecchio a piccola apertura alare, il «LO-105» è stato progettato da Lothar Vogt. Esso è ad ala alta in un pezzo solo, di 10,50 m. di apertura; la fusoliera è a sezione ovoidale.

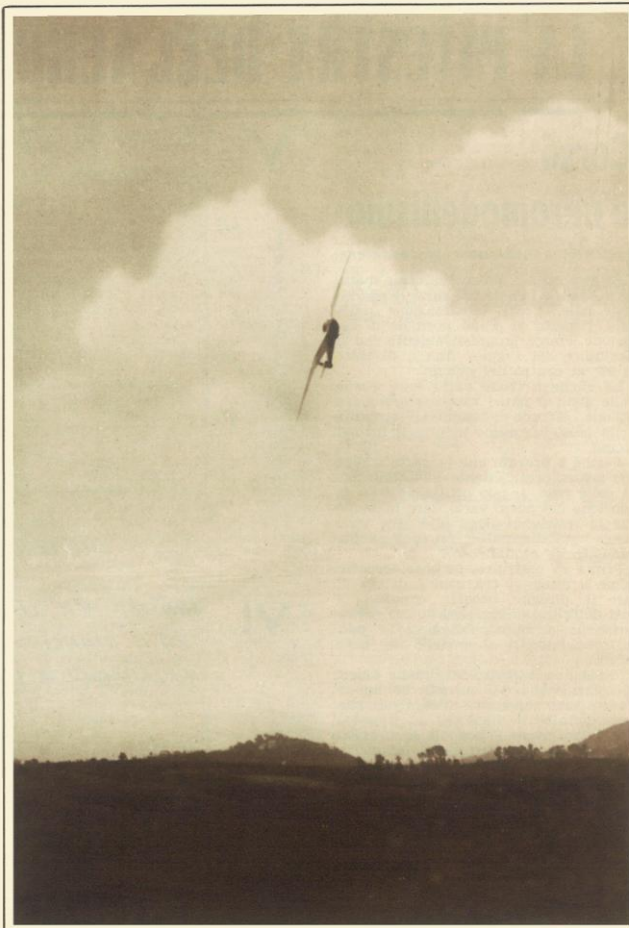
È stato calcolato che durante il 1937 gli studenti abbiano lavorato per 35.000 ore alla costruzione di aianti.

Il V. D. P. (Associazione degli aviatori tedeschi) possiede due campi di allenamento, a Ranna e a Klientnice. Altre scuole si trovano a Bochoy, Dvür e Sternberg. I rimorchi aerei si eseguono sugli aeroporti di Karlovy Vary (Karlsbad) e Liberec.

Tutta questa attività ora viene assorbita dall'N. S. F. K.

S. U. A. — Allo scopo di favorire lo spirito agonistico tra i volovolisti americani, la «Soaring Society of America» ha deciso di stabilire dei primati per ogni singolo Stato dell'Unione.

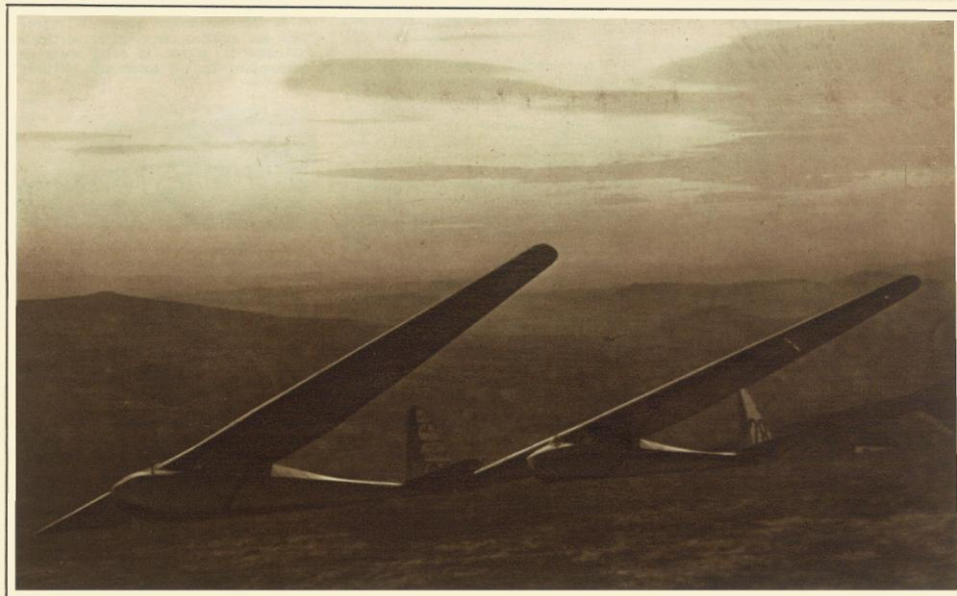
Un nuovo primato d'altezza, purtroppo non valido per l'assenza del barografo, è stato stabilito da Harland Ross sul suo ve-



leggiatore «RS-1». Partito a rimorchio di una vettura, egli si sganciò a circa 120 m. di quota. Poscia guadagnò 2140 m. salendo fino alla base dei cumuli. Siccome non aveva il paracadute né gli strumenti necessari, Ross dovette rinunciare al volo nella nube e riatterrò sul campo di partenza.

INGHILTERRA. — Secondo una proposta inglese, i campi di volo a vela verrebbero muniti di triangoli al posto dei T. Ciò si farebbe naturalmente per evitare confusione ai piloti degli apparecchi a motore.

UNIONE SUDAFRICANA. — Il «Transvaal Gliding Club» ha organizzato una gara di volo a vela a Quaggaort (Pretoria); durante i 14 giorni di attività volativa, sono state volate 250 ore, mentre la somma delle distanze ammonta a 2000 Km. La massima quota è stata raggiunta dal pilota Winter su «Minimoa» con 3100 m. di salita al di sopra del punto di sgancio. Si tratta di un volo temporale. Un pilota ha conseguito il «C» d'argento, numerosi altri il brevetto «C».



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

(Continuaz. dal num. precedente)

Si dice elica a passo uniforme quando il passo è uguale per tutte le sezioni delle pale. Perciò l'inclinazione della pala, rispetto al piano normale di rotazione, cresce progressivamente con il diminuire del raggio, fino a divenire di 90° al centro del mozzo.

Le eliche a passo vario sono quelle nelle quali il passo varia da sezione a sezione, essendo massimo all'estremità della pala, e minimo in prossimità del mozzo.

Poiché è provato che la parte d'elica che lavora praticamente è l'ultimo terzo delle pale, si può benissimo, con la adozione del passo vario, fare in modo che la resistenza degli altri due terzi venga assai diminuita, con conseguente aumento di rendimento.

Prima di costruire un'elica, occorre farne il disegno; ma prima ancora di fare il disegno, occorre conoscere i dati dell'elica stessa, ossia le sue caratteristiche principali: diametro e passo, proporzionati al modello cui deve servire.

Parecchi aeromodellisti, anche esperti, costruiscono dei modelli di buone qualità; ma non sanno ancora su quale base definire il diametro ed il passo che dovrà avere l'elica del loro apparecchio. Molti ottengono il diametro dividendo senz'altro l'apertura alare per tre, e stabiliscono il passo a caso, più o meno grande, secondo la loro intenzione di far volare più o meno velocemente il modello. Questi aeromodellisti sbagliano perché, adottando quella loro elica costruita a caso, si trovano poi costretti a dover usare una potenza non appropriata alle qualità aerodinamiche del loro modello.

Per stabilire a priori il diametro dell'elica in proporzione alle altre parti dell'apparecchio, non si ha fino ad ora una vera e propria regola. Però una formula assai semplice che può essere usata, e che è basata sull'apertura alare è la seguente:

$$D = \frac{L}{3} - \frac{L^2}{30}$$

in cui D è il diametro dell'elica che si cerca, ed L l'apertura alare, considerando D ed L espressi in metri.

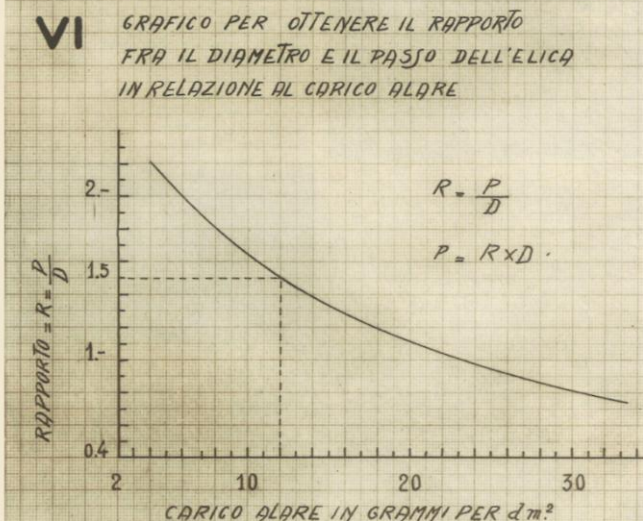
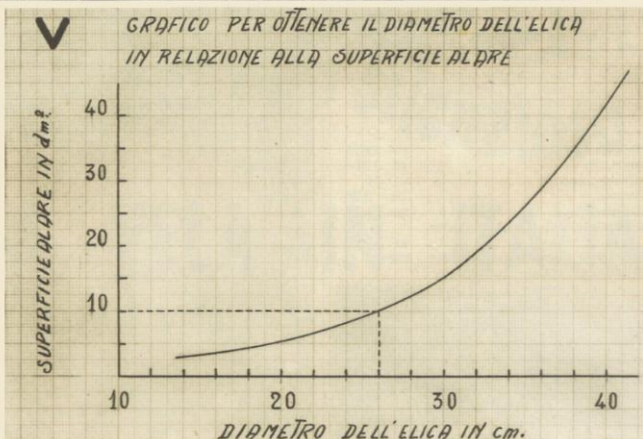
Questa formula può servire per modelli con ali normali, di apertura da un metro fino a m. 1,80, e con corda normale.

Esiste, però, un metodo grafico che è assai più giusto, perché ricavato dalla esperienza pratica, che basa la ricerca del diametro dell'elica in funzione della superficie portante dell'apparecchio. Con questo metodo (Fig. 69), mediante un grafico di semplice consultazione, si ottengono i diametri di elica più appropriati.

Sulla verticale del grafico è segnata una scala che va da zero a 40: questa scala corrisponde alle diverse superfici alari espresse in decimetri quadrati, comprese progressivamente fra zero e 40 dmq. Sulla orizzontale è riportata un'altra scala, che va da 10 a 40, e che corrisponde ai diversi diametri di eliche, espressi in centimetri, e compresi progressivamente fra 10 e 40 centimetri.

Ora, per imparare a servirsi di questo grafico, immaginiamo, per esempio, di dover calcolare il diametro dell'elica di un aeromodello monopiano monomotore, con un profilo alare normale e con superficie portante di dieci decimetri quadrati: una retta orizzontale, passante per il punto 10 della scala verticale delle superfici, incontrerà la curva del grafico in un punto, dal quale, facendo scendere una verticale sulla scala dei diametri, si determina su questa il diametro cercato dell'elica di cm. 26. Se invece la superficie fosse stata di decimetri quadrati 15, il diametro sarebbe risultato di cm. 30.

Per progettare l'elica, la conoscenza



del diametro non basta: occorre conoscere anche il passo, la cui misura dovrà servire per dare l'inclinazione giusta alle diverse sezioni delle pale dell'elica.

Per conoscere il passo che deve avere un'elica, è necessario conoscere il rapporto fra il passo e il diametro. Questo rapporto, in linea di massima, si calcola in base al carico alare dell'aeromodello per il quale si deve costruire l'elica.

Un aeromodello con carico elevato avrà un'elica con rapporto, fra passo e diametro, piccolo; invece un aeromodello con carico leggero dovrà avere un'elica con rapporto, fra passo e diametro, più grande.

Il primo avrà piccolo il passo, rispetto al diametro, e l'elica girerà più velocemente. Il contrario accadrà per il secondo.

Per trovare il passo di un'elica si usa un altro diagramma, che serve appunto a ricavare il rapporto che deve esistere fra diametro e passo, in proporzione al carico alare. Il diagramma è rappresentato dalla Fig. 70. Sulla retta orizzontale di questo grafico sono segnate le diverse misure del carico alare, progressive fra due e trenta grammi per ogni decimetro quadrato di superficie. Sulla verticale sono segnati i diversi rapporti, compresi fra 0,4 e 2, fra il passo e il diametro dell'elica.

Questo diagramma è di facile consultazione, quanto il diagramma relativo al calcolo del diametro. Eccevi un esempio per l'uso pratico.

Si consideri il caso precedente, per il quale abbiamo visto che occorre una

elica con diametro di cm. 26. Se il modello ha un carico alare di grammi 12 per decimetro quadrato, tracciamo sul grafico una linea verticale, partendo dal punto 12 della scala del carico alare fino ad incontrare la curva.

(Continua)



Falco Milanese. — Nella compilazione del nuovo regolamento io non c'entro. Se i modelli costruiti in balsa od altro materiale estero (motorini a scoppio compresi) non venissero ammessi al Concorso, ciò non sarebbe che un atto autarchico che mi trova perfettamente d'accordo con te e con molti altri, perché anche nell'aeromodellismo noi dobbiamo dimostrarci italiani e fascisti. Il sacrificio è molto lieve, tanto più che senza alcuno scapito, tutti i materiali esteri, compresi motorini a scoppio, si possono sostituire con ottimi prodotti nostri. Le gare eliminatorie credo che verranno abolite e la scelta dei concorrenti sarà fatta con un criterio più equo: la gara finale, per quanto mi consta, dovrebbe svolgersi a Sezze, anziché al Littorio.

Franco Rocchi - Roma. — La forma del profilo della fusoliera non ha nulla a che fare con il profilo alare: questo è quello che sarà scelto più o meno opportunamente (buono e adatto); mentre per la fusoliera, per diverse esigenze, non escluse quelle costruttive di ingombro, si deve cercare d'attecchire ad una forma di profilo che possa avere una buona penetrazione, facendolo sf-

fusolato e con sporgenze ridotte al minimo. Fra lunghezza di fusoliera ed apertura alare non vi è stabilito alcun rapporto; io, per esperienza, ti posso consigliare di fare la lunghezza della fusoliera misurata dal centro di pressione dell'ala all'estremità di coda circa quanto la lunghezza della semi-ala. Per ora non conosco l'indirizzo che desideri, però conto comunicartelo presto. A Roma, se non lo sai, esiste una scuola di aeromodellismo che, se vuoi, puoi frequentare.

Giuseppe Fongoli - Terni. — Una rivista francese di aeromodellismo è questa: «L'air pour les jeunes», Parigi, 8° Avenue des Champs Elysées, 71. Per l'indirizzo di un aeromodellista francese, mi dispiace di non potere indicarti altro che rivolgerli alla rivista che ti ho detto. Aspetto i tuoi progetti.

GIAR



Giordano Bruno - Terni. — L'apparecchio da intercettazione è un tipo particolare di aeroplano da caccia, destinato alla protezione di alcuni punti vitali del territorio nazionale. Si presume infatti che l'intercettatore venga avvisato in tempo della imminente incursione di aerei nemici, e possa rapidamente portarsi in quota per controbarbari efficacemente nelle vicinanze stesse della zona da proteggere o del suo campo di residenza. Questo apparecchio non ha perciò bisogno di grande autonomia, o grandissima velocità, ma piuttosto di ottime qualità di salita e di manovrabilità. Il caccia da inseguimento, invece, deve essere tanto veloce, da poter tenere dietro al bombardiere che scappa. L'armamento dei nostri aeroplani da caccia, di qualunque tipo, è segreto, salvo per alcuni apparecchi di cui è consentita l'esportazione, e in questo ultimo caso viene in genere scelto quello preferito dal cliente. In linea di massima, gli aeroplani italiani hanno armi in caccia di 12,7 mm. di calibro, sparanti attraverso il disco dell'elica, e talvolta anche montate fuori del disco stesso, nelle ali. La prima soluzione, che consente di montare le mitragliatrici sui fianchi della fusoliera, internamente al rivestimento e in prossimità del baricentro, è quella che assicura la miglior precisione di tiro. Le mitragliatrici sono perciò sempre in numero pari, due o quattro, in alcuni aeroplani (ad esempio, i caccia inglesi ultimi) anche otto. Naturalmente, per evitare di far disperdere molto i colpi, le linee di tiro delle varie armi non sono parallele, ma convergono in avanti verso un punto, che sta alla distanza alla quale normalmente si apre il fuoco in combattimento.

Quell'asta che sporge anteriormente dal muso del «Breda 88» e dalle ali di molti apparecchi, non è un ferro, come dici tu, ma il supporto del Tubo di Pitot, che è montato, come si vede osservando con attenzione, alla sua estremità. Si tratta di uno strumento per misurare la velocità relativa dell'apparecchio rispetto all'aria. E' costituito da una coppia di tubicini ad assi paralleli e diretti nel senso del moto, di cui uno è aperto verso l'avanti, e prende perciò la pressione dinamica, l'altro è chiuso in avanti e porta dei forellini laterali, che prendono la pressione statica. Ciascun tubo, attraverso opportune piccole condutture, fa capo ad uno dei lati della membrana di un manometro, che sta in cabina, e le cui indicazioni, sotto l'azione della differenza tra le due pressioni suddette, corrispondono appunto alla velocità che si desidera conoscere. Gli strumenti di questo genere vanno tarati, ossia si deve trovare sperimentalmente la corrispondenza fra velocità effettiva e indicazione, e ciò viene fatto in appositi piccoli tunnel aerodinamici.

Sandro Marchi - Ravenna. — La differenza fra monopiano e biplano non si limita a quella apparente ed evidente che le ali sono rispettivamente una o due, ma implica diversità strutturali fondamentali. Un biplano senza diagonali di controstantamento (fili o montanti inclinati) fra le ali, è in realtà un doppio monopiano, ossia ogni ala lavora a sbalzo per proprio conto. Nel vero biplano, invece, alla superiore ed ala inferiore costituiscono i due correnti di un trave unico, e la presenza delle diagonali induce in tali correnti, e cioè nei longheroni delle singole ali, degli sforzi di trazione e di compressione che si sovrappongono a quelli soliti di flessione e che nel monopiano a sbalzo non si riscontrerebbero. Grazie degli auguri.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

L'AEROMODELLO "ET 1,"

(Continuazione dal numero precedente)

Imperniaggi. — Il profilo usato è il Clark Y a 3, positivi ed è già sviluppato nelle misure richieste in fig. 2.

I materiali sono gli stessi usati per l'ala, con le stesse dimensioni e gli stessi sistemi costruttivi. Gli imperniaggi sono costruiti in blocco con il tappo di coda, e il sistema si può vedere abbastanza chiaramente nella figura 5, che non ha bisogno di spiegazioni.

Apparato motopropulsore. — L'elica, che come abbiamo già detto, è monopala ripiegabile, è ricavata da un blocco di balsa o di cirmolo della forma e misure indicate dal disegno.

L'unica difficoltà è presentata dal sistema di ripiegamento illustrato nelle figg. 6 e 7: l'ogiva è in legno duro, possibilmente acero, il resto in compensato da mm. 1,5; il contrappeso è fissato all'ogiva mediante un supporto a Y di filo d'acciaio di mm. 1 e il contrappeso di piombo è fuso attorno all'asta del supporto; come recipiente per la fusione si potrà adoperare, per esempio, il coperchio di un astuccio da termometro.

Il tappo porta-elica è in balsa o sughero, con boccia in alluminio, che dovrà essere inclinata verso il basso per correggere la coppia cabrante, e nello stesso senso della rotazione dell'elica per correggere la coppia di torsione che tenderebbe a far virare il modello.

L'entità delle inclinazioni deve essere trovata sperimentalmente, con degli spessori posti fra il tappo e la fusoliera, poiché varia da modello a modello.

Il sistema tenditore è stato abbastanza bene illustrato nel disegno pubblicato la volta scorsa, ed è così semplice da non richiedere delle spiegazioni.

La matassa è formata di 14 fili di elastico di mm. 1 per 3, sufficienti per un modello caricato a 15 gr. a dm.2; nel caso che il modello pesi di più, bisognerà aumentarla.

Prove di volo. — L'«E. T. 1» è un modello di centraggio un po' difficile, e richiede un discreto numero di lanci per essere messo a punto; la prima cosa da fare sarà il provarlo in volo planato lanciandolo a mano, contro vento, con l'elica ripiegata. Il centraggio deve essere raggiunto quasi esclusivamente attraverso una serie di variazioni d'incidenza, spostando di pochissimo l'ala che dovrà trovarsi con il bordo d'attacco presso a poco all'altezza della quinta ordinata; bisognerà tener presente che i piani di coda sono portanti e tendono quindi a far picchiare il modello.

Trovato l'assetto di ottima planata, si dovrà provare con qualche centinaio di giri; se il modello accennasse a cabrare, si dovrà aumentare l'incidenza negativa dell'albero dell'elica fino ad ottenere una salita regolare. Nello stesso tempo si manifesterà nel modello una tendenza a virare dalla parte opposta a quella in cui gira l'elica; per correggerla, si dovrà inclinare l'albero dell'elica dalla parte opposta alla virata.

Per necessità di cose mancano in questa descrizione molti dettagli costruttivi, ma trattandosi di un modello

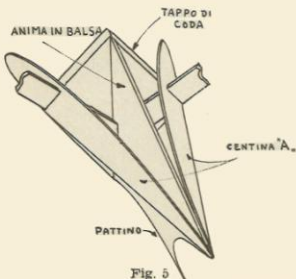


Fig. 5

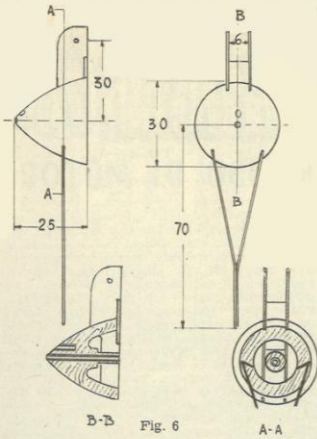


Fig. 6

consigliabile soltanto agli aeromodelisti provetti, questi sapranno completare la nostra descrizione da soli: d'altra parte sconsigliamo agli aeromodelisti principianti di tentare la costruzione di modelli troppo difficili, sia costruttivamente sia per la parte pra-

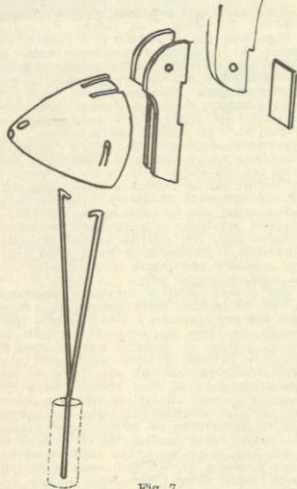


Fig. 7

tica del volo, perché non ricaverrebbero che delusioni, non per colpa del modello, ma della loro non ancora sufficiente perizia.

UTI

NUOVI PRIMATI?

Abbiamo adesso notizia che il 19 ottobre dello scorso anno un modello costruito dall'americano Bill Atwood, munito di un motore a scoppio Atwood Phantom da 1/7 di cavallo ha compiuto un magnifico volo che gli varrà forse tre ambiti primati: quello di durata, quello di altezza e quello di distanza. L'aeromodello, partito dal campo di Burdett, presso Los Angeles, si è diretto verso le montagne di S. Gabriel, raggiungendo ben presto la quota di metri 3505. L'aeroplano che lo seguiva con a bordo il cronometrista, dopo due ore, quarantasei minuti e quarantatré secondi era costretto ad atterrare, per esaurimento di benzina. Sino a quel momento l'aeromodello di Atwood aveva coperto una distanza di 105 km. Non si sa dove il modello abbia atterrato, e perciò il costruttore ha istituito un premio a chi riuscirà a ritrovarlo. Ancora la F. A. I. non ha omologato i primati che sarebbero stati battuti da questo volo, ma il tentativo resta in ogni modo una brillante affermazione dell'aeromodelismo americano.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

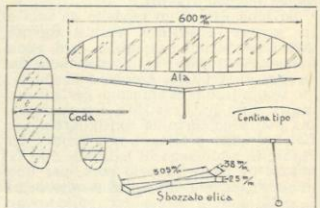
Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

AEROMODELLI DA SALA

Con l'inizio della stagione invernale, una densa coltre di nebbia si stende spesso sui campi d'aviazione e nei parchi erbosi dei paesi del Nord. Le linee che fanno capo all'aeroporto londinese di Croydon sono costrette il più delle volte a cambiare campo di atterraggio, o ad attendere in volo, sopra il fitto strato che non si riesce a forare, l'ordine di prender terra alla cieca sotto la guida della radio. Sui campi che circondano Nuova York la visibilità è ridotta al minimo e il suolo è spesso coperto di neve. L'aria fredda non incoraggia le corse all'aperto. Nessuna meraviglia dunque che gli aeromodelisti anglosassoni abbiano dato grande sviluppo all'aeromodello da sala, che consente di continuare al caldo e al coperto il loro sport favorito. Gli aeromodelisti italiani, favoriti dal clima, non hanno finora sentito molto questa necessità. Belle giornate in inverno da noi non mancano, e il tempo che viene lasciato libero dalla scuola può essere ancora utilizzato per la costruzione dei modelli normali, che verranno lanciati la prima domenica di sole. Tuttavia l'umidità raggrinzisce la carta dei rivestimenti, le correnti termiche scarseggiano, la sera viene presto. Perché non tentare anche da noi di continuare in casa? Così hanno pensato i tedeschi, che in questi ultimi tempi hanno molto sviluppato lo studio e la costruzione dei modelli da sala. Oltre a consentire di non interrompere l'istruzione aeromodelistica nell'inverno, essi richiedono una delicatezza di lavorazione che è utile apprendere, minor tempo per la costru-

zione e qualche interessante accorgimento. Non sarà male in vista non solo dell'interesse dei singoli, ma di eventuali competizioni internazionali, che ce ne occupiamo un poco anche noi.

L'aeromodello da sala, in genere di piccole dimensioni, spesso sui 60 centimetri di apertura, è di costruzione caratteristica e speciale. Destinato a volare in cerchio entro uno spazio limitato in ampiezza orizzontale e in altezza, deve poter sopportare facilmente i piccoli urti ed essere nello stesso tempo leggerissimo per non arrecare



danno a finestre, lucernai, ecc. Di potenza limitata, deve avere volo lento e tranquillo. Il peso è quindi lo scoglio principale da superare. La tecnica americana e inglese è basata completamente sull'impiego del balsa per lo scheletro e del microfilm per i rivestimenti. La tecnica tedesca ha cercato a lungo di sostituire ambedue i prodotti con materiali esclusivamente nazionali. La carta, anche leggerissima, è però poco adatta al rivestimento di questi model-

UN MOTORE A SCOPPIO A 2 TEMPI

Questo motore per aeromodelli a due cilindri contrapposti è stato progettato e costruito dal bolognese Augusto Serafini. Ha una cilindrata di 15 cmc. e pesa solo 300 g.





Volo in un capannone

li, le cui strutture esilissime non possono venire sottoposte a tensioni eccessive, e perciò un tipo di *microfilm* è ora impiegato anche in Germania, dove i modelli da sala, in recenti grandi gare nazionali, hanno richiamato l'attenzione di numerosi appassionati dell'aeromodellismo e degli organizzatori delle scuole modelli volanti.

Lo scheletro di un modello da sala è in genere costituito esclusivamente dalle tre superfici principali — ala, coda e timone — riunite da un'asticciola che fa vece di fusoliera. Aeromodelli di questo tipo a fusoliera chiusa, e perfino autogiri, sono stati costruiti con successo, ma non sono certo da consigliare a chi non ha molta pratica di tale tecnica. In Italia, in mancanza di balsa (a dire la verità, ne basta proprio poco, per uno di questi modelli), ci si può servire di fili sottilissimi di canna, canapa, o anche paglie ben scelte e robuste.

Gli incollaggi si fanno con un mastice qualsiasi, meglio se alla cellulosa. Il problema principale è il rivestimento.

La pellicola di *microfilm* non è di preparazione così difficile come chi non l'ha mai vista fare può credere. Si tratta in sostanza di fabbricare uno strato sottilissimo di materiale speciale, fra la celluloido e la gomma, versando una vernice liquida sull'acqua in un recipiente pulito. Gli aquilotti italiani che sono venuti quest'anno al Concorso Nazionale ricorderanno di averne visto preparare dall'americano Zalc qualche campione, in una pozzanghera, fatta dalla pioggia vicino all'aviorimessa. E' consigliabile, però, servirsi di un recipiente meno occasionale, e cioè di un catino o di una vasca da bagno, in cui l'acqua non deve avere tracce di grasso. Il liquido può essere variamente composto, ma diamo qui una ricetta adatta per circa 240 grammi di *microfilm*, che basteranno a coprire una bella quantità di modelli:

- 1) Vernice a tendere alla cellulosa (tipo infiammabile) . . . gr. 200
- 2) Olio di ricino . . . » 15
- 3) Acetato di amile . . . » 10
- 4) Canfora . . . una tavoletta (quadretto)
- 5) Olio etereo (per esempio, di garofano) . . . gocce 20

Desiderando che la pellicola sia colorata, si può aggiungere un po' di colore d'anilina, solubile nello spirito. Dove la mancanza del balsa si farà più sentire è nelle eliche, che devono essere molto leggere. Si potrà sostituire con eliche in celluloido sottile, rinforzate al mozzo con pezzetti applicati all'acetone. L'elastico, in genere un solo anello delle dimensioni normali, è del solito tipo. I cuscinetti non sono naturalmente a sfere, ma perle di vetro lubrificate. Tutte le parti metalliche, ganci, ecc. saranno in alluminio.

La copertura viene fatta in genere su una semiala per volta. Versato il liquido suddetto nell'acqua, lo si vedrà spargersi alla superficie in una chiazza, i cui orli dopo un po' cominciano ad arricciarsi. Se preventivamente si è avuta l'accortezza di immergere sul fondo del recipiente un anello di filo di ferro o simile fornito di manico, si potrà ora alzarlo per estrarre la pellicola dall'acqua, obliquamente per far sgocciolare quest'ultima. La pellicola è ora tesa sul suo supporto, e l'ala da rivestire vi va premuta contro delicatamente. L'adesione avviene facilmente se si è bagnato prima lo scheletro con una colla adatta, che può essere molto semplicemente un po' di saliva. L'eccesso di pellicola si porta via con un filo caldo. In Germania, per coprire le ali a V, si è studiato recentemente un sostegno speciale, che consente di estrarre la pellicola dall'acqua con un quadro piano di legno, e darle il V desiderato piegando questo secondo due cerniere dopo l'estrazione. Piccole raffinatezze di interesse pratico.

Tutte le superfici sono in genere coperte da una parte sola, ma non per

questo sono piane. L'ala ha generalmente numerose cerniere, sottili e curve, di profilo speciale, i cui dati riportiamo qui sotto:

x =	0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y =	0	2,35	4,10	6,70	7,40	8,30	7,40	6,00	4,50	2,50	0	0

Il tipo ad ala alta e timone di direzione disposto sotto quello di profondità è il più favorito.

Le gare hanno luogo in grandi aviorimesse o in saloni per gare sportive invernali, teatri, ecc. ecc. La presenza dei caloriferi ha dato luogo talvolta a interessanti correnti termiche, molto sentite dai modelli. Voli di 20 minuti non sono rari.

Osservare in volo una di queste grandi dibellute dalle ali argentee o iridescenti è una piccola soddisfazione che vale la pena di essere provata.



UN ARTICOLO DI DE BONO

L'Ala d'Italia pubblica nel suo numero in data 13-30 dicembre un interessantissimo articolo di S. Ecc. De Bono, il Maresciallo d'Italia traccia a grandi linee la sintesi della storia della aviazione militare. Ricorda come i primi tentativi di bombardamento aereo si dobbano all'Arma Aerea italiana, che durante la guerra libica sperimentò per prima il lancio di bombe dall'alto. Durante il periodo glorioso della guerra europea, l'aviazione italiana accumulò una grande esperienza, per cui la nuova Arma uscì dal conflitto talmente perfezionata da venire indicata come necessaria collaboratrice dell'Esercito e della Marina in un futuro eventuale conflitto. Ma il periodo successivo alla guerra vide l'incomprensione e la trascuratezza di uomini di Stato incapaci: gli aeroplani vennero relegati negli hangars, i reparti furono disciolti, l'Autore sorvola su questo doloroso periodo della nostra Aviazione, e giunge infine al momento che segnò la rinascita dell'Ala italiana, per opera del Capo del nuovo Governo. Da allora, è stato un susseguirsi di vittorie, di epiche aeree, di imprese memorande. La campagna in A. O. doveva dimostrare a quale grado di efficienza fosse giunta l'Arma Aerea italiana. I risultati hanno superato le previsioni. Possiamo oggi affermare che l'Aviazione sarà nel futuro un'indispensabile collaboratrice delle truppe. Sul fronte e nelle retrovie, l'aeroplano si è dimostrato di un inestimabile valore, combattendo dall'alto il nemico, spiandone le mosse, ostacolando il movimento, e aiutando l'azione con opportuni rifornimenti che sarebbe stato impossibile eseguire con altri mezzi.

collaborazione dei giovani
CARLETO DELLA CUCCIAGNA

ROMBO DI MOTORI

Nello, studente di III ginnasiale, era quel che si dice un vero fanatico dell'aviazione. Già ormai la sua carriera, la sua professione, eran già stabilite: avrebbe fatto l'aviatore. Ma il ragazzo amava l'arma azzurra con tutto il suo cuore, con tutta la sua passione, da quando era piccolo. E pensava gioiosamente che anch'egli avrebbe fatto parte di essa, fra qualche anno, che sarebbe salito in uno di quei piccoli graziosi « Caccia » e con quello avrebbe passeggiato per il cielo, molto meglio di come suo nonno aveva da ragazzo passeggiato sul suo « poney » per la terra. Ma ora, Nello doveva tralasciare la lettura de « L'aquilone » e la costruzione degli aeromodelli. Pensava che si avvicinavano gli esami. Non li temeva, no: Nello era studiosissimo e molto intelligente. Ma un pochino si sentiva emozionato; « Ecco — pensava il ragazzo — fingiamo che sia l'esame per prendere il brevetto di pilota: non farei tutto il mio meglio, allora? Facciamolo anche ora ». E lasciata, sereno e tranquillo, che gli esami gli venissero incontro a grandi passi.

Nella vasta sala luminosa, c'è un bisbiglio confuso, un vocare, un rumore di penne stilografiche che si aprono e si posano sul banco. A un tratto, il professore batte la mano sulla cattedra, e detta il tema: « Rombi di motori nel cielo - pensieri, sensazioni ». E tace. Alle sue parole segue un ultimo brusio: molti degli alunni sono scoraggiati; ma anche molti sono allegri: e questi, sono gli amanti dell'aviazione.

Sorrisi fioriscono sulle giovani bocche, e una testa bionda dai primi banchi si solleva, con un sorriso che va tra la bocca e gli occhi: questo ragazzo è Nello. Egli poggia un momento il viso sulla palma della mano, e poi, con un altro sorriso più lungo, si piega sul foglio e la penna corre, corre, riempie due, tre, quattro pagine di scrittura fitta e minuscola. E Nello, dopo qualche mezz'ora, abbandona la penna e prende in mano il foglio Legge.

Gli poteva capitare occasione migliore? A lui, all'amante dell'aviazione, al « fanatico dell'arma azzurra » viene proprio quel tema! Che cosa ha scritto? Oh, non ha avuto bisogno di pensarci su! È stato il cuore, a dettare, è stata la mente, tutta infervorata. Ed ecco, un susseguirsi di bellissimi pensieri, di frasi ardenti. Nello ora copia E a tratti alza il viso, volge lo sguardo pieno di compassione verso i compagni che si arrabbattono ad ammicchiare pensieri contorti, falsi magari. Ma ci sono anche quelli che, come Nello, han fatto volare sui fogli la penna, guidata dal cuore, dalla fantasia, dalla mente. Però Nello unisce alla sua passione per l'arma azzurra, una gran facilità a esporre ciò che sente e invece parecchi degli altri compagni, pure amanti dell'aviazione, un pochino stentano. Nello vorrebbe aiutare qualcuno di quei poveri ragazzi che non hanno neanche tanta passione come lui. Ma come fare? E intanto, lui ha ancora tanti pensieri che si affollano nella mente, mentre il compagno che gli sta davanti, un timido e gracile ragazzino biondo, plange disperatamente, accento al foglio pieno di cancellature, ma vuoto an-

cora di parole. Ebbene, Nello ha buon cuore, non vuole che il povero fanciullo sia, magari, bocciato. In quel momento i professori che girano tra i banchi, stanno un po' riposando, parlando insieme: Nello fa una cosa che non dovrebbe fare; fingendo di ripetere, a bassa voce, ciò che copia, detta una quantità di pensieri all'amico. E proprio allora passa un aeroplano: Nello, con gli azzurri occhi, lo segue estatico. E si abbandona ai suoi pensieri. « Carli — lo interroga la voce di un professore — non scrive? ». Il ragazzo, distolto così bruscamente dalle sue fantastiche, si scuote. Poi esclama: « Professore, ho finito! » e porge il foglio. Si alza, esce, tra gli sguardi d'implorazione e di invidia dei compagni.

Il tema di Nello è stato il migliore. Ha meritato 10. E Nello benedice con tutto il cuore la sua passione per l'aviazione, benedice il caso che ha fatto capitare quel tema. E la mamma, che ancora non era decisa a dare a Nello il consenso di entrare nell'arma azzurra, lo abbraccia e gli dice: — Comprendo quanto sia profonda la tua vocazione: tu la seguirai, perché mi sentirei un gran rimorso se ti contrariassi.



La presenza di aerei alle alte quote. — I tecnici aeronautici sovietici starebbero studiando nuovi metodi per accertare la presenza di aerei volanti di notte alle alte quote. I principi scientifici sarebbero i seguenti: la riflessione di onde ultracorte sulle parti metalliche degli aeroplani provoca una « eco » nel ricevitore televisivo; utilizzando poi ricevitori, sarebbe possibile calcolare la distanza e determinare la posizione e la rotta dell'aereo; inoltre, gli elettrometri di grande sensibilità che servono alla misurazione delle temperature stellari, reagiscono al calore dei motori degli aeroplani.

Aviazioni commerciali. — Secondo una statistica pubblicata dal Ministero dell'Aria britannico, nel mondo esisterebbero oggi 39.284 apparecchi civili. Di questi, la Gran Bretagna ne possiederebbe 3151, la Francia 2769 e gli Stati Uniti 10.936.

Il più veloce volo, sopra l'Atlantico settentrionale è stato finora compiuto dall'apparecchio « Nostern » della « Lufthansa » sul percorso Nuova York-Horta (Azorre) mantenendo una media oraria di 324 chilometri.

Helmut Kalkstein, capo pilota delle officine tedesche « Klemm » ha stabilito un nuovo primato mondiale di altezza per aeroplani leggeri, raggiungendo la quota di 8350 metri. Il primato precedente era detenuto dalla Francia con poco più di settemila metri.



Minuscoli aeromodelli in un Salone d'Inverno di Nuova York

LO SPERDUTO DI FLIX

RACCONTO DELLA
GUERRA DI SPAGNA



A Flix, l'Ebro scorre in un'ansa caratteristica a forma di omega. Sulla lingua di terra compresa nell'ansa c'è la cittadina. In quel punto i rossi, al primo successo della loro offensiva del 25 luglio, avevano gettato due ponti per il transito delle truppe di rincalzo e dei rifornimenti indispensabili per alimentare la battaglia. Le strade che convergevano ai ponti e i ponti stessi erano quindi congestionati di movimento. Sulle posizioni raggiunte nel primo sbalzo dell'offensiva, e specialmente sulle strade e sui ponti, l'Aviazione rovesciava giornalmente tonnellate di esplosivo.

Perciò il cielo sull'ansa di Flix, ogni volta che lo solcavano le squadriglie nazionali, diventava un inferno. A terra le vampe prodotte dalle canne dell'artiglieria drizzate verso l'alto si contavano a centinaia, e centinaia di proiettili incendiavano l'aria. Gli sbarramenti di fuoco erano paurosi; si notava un metodo che prima non s'era mai osservato, una regola di tiro e una precisione inusitata, un'intensità di fuoco magistralmente condotta. Fra l'altro, mentre prima lo sfocciamento rado ed improvviso dei colpi antiaerei lasciava perfettamente indifferenti gli aviatori legionari, su Flix, invece, i colpi si vedevano saettare nel cielo, prima ancora che scoppiassero, in perfetta collisione con la marcia degli apparecchi. I rossi, infatti, erano stati forniti di proiettili traccianti che solcavano l'aria a mazzetti producendo una luminosa scia di colore cremisi, (simili a quei razzi illuminanti immancabili nei fuochi d'artificio), di bellissimo effetto ma di tristi conseguenze. Gli aviatori quasi li vedevano partire da terra, li seguivano nella rapidissima ascesa e siccome il tiro contraereo era assai bene inquadrato, stavano sempre con uno stringimento al cuore che la scarica incontrasse il bersaglio costituito dalle loro formazioni. Insomma, vedevano la palla destinata a colpirla; e non potevano evitarla: era una cosa nuova e faceva un certo senso; ed era necessario assuefarsi subito a questa novità per trascurarla come prima degli sbarramenti improvvisi che almeno, quando si erano visti, erano già innocui.

Si ha un bel dire che l'uomo coraggioso guarda in faccia la morte: gli aviatori, non solo la guardavano in faccia, ma la seguivano addirittura nel suo fulmineo itinerario.

Ciononostante il cielo di Flix era sempre cupo di rombi: le formazioni procedevano serrate, attraversavano gli sbarramenti, mollavano il loro carico, rientravano ai campi, rifornivano e tornavano a Flix. Spesso i cacciatori delle due parti in conflitto si scontravano e il cielo diveniva teatro di battaglie cruente; ma quasi sempre erano i rossi che strisciavano di fuoco l'aria tersa d'estate, abbattuti dalla vigoria, dall'impeto, dalla tenace volontà, dal fulmineo intervento dei cacciatori nazionali.

Flix, insomma, andrà alla storia come uno dei nomi che ricordano le più dure battaglie aeree, la più intensa attività bellica dell'aviazione, il più puro eroismo, le più fulgide glorie. Non meno di ventimila bombe furono disseminate su quel lembo di terra compreso nella grande ansa, su cui si era consolidata la tracotante offensiva rossa; non meno di cento, in meno di un mese, gli apparecchi rossi abbattuti. Il bombardamento dei ponti di Flix, come quello degli altri ponti di minore transito — a Mora ed a Garcia — come il tambureggiamento delle posizioni avversarie di prima e di seconda linea, tolsero ogni possibilità di sviluppo all'offensiva dei rossi. Il clima era diventato eroico; procedere col polso fermo, con l'occhio limpido e con la mente serena fra quell'intreccio di proiettili volanti, attraverso quei concentramenti di fuoco serrati e conti-

nui, costituiva una vera prova di abnegazione, dimostrava uno spirito guerresco magnifico, un senso altissimo del dovere. Fu questa abnegazione che, stroncando l'offensiva dei rossi, restituì prontamente ai nazionali il senso della vittoria, segnando l'inizio dello sfaldamento, lento ma inesorabile, degli eserciti repubblicani.

Naturalmente questo successo non fu ottenuto senza sacrifici. La caccia e il bombardamento ebbero i loro eroi; e più che ogni altra specialità, l'assalto fu duramente provato. L'audacia costava cara agli assaltatori.

Fu durante un'azione d'assalto sui ponti di Flix che il sottotenente Monacelli, dottore in medicina, fascista d'alti ideali, ebbe la sua bella avventura.

Un'avventura che può capitare a chiunque; sta' a vedere come uno se la cava, quando riesce a cavarsela.

II

L'assalto è una bella specialità dell'Aviazione. A parte la soddisfazione che il pilota fa tutto da sé, come il veneziano puro sangue («fazo tutto mi!»), perché è solo a bordo — sicché la manovra del carrello la fa lui, quella dei flap la fa lui, le armi le carica, le disinceppa, le spara e le riarma da sé, le bombe se le lancia lui ed anche gli spezzoni — a parte tutto questo, dico, che inorgolisce l'assaltatore e lo porta a compiere il pilota del plurimotore che ha almeno quattro persone a bordo e dargli assistenza, sta il fatto che il metodo d'attacco dell'aviazione d'assalto è entusiasmante; pur essendo il più pericoloso.

Da quattromila metri il terreno si para dinanzi agli occhi come una carta geografica.

«Ecco Fayon; non c'è da sbagliare, perché l'Ebro a Fayon ha la figura di un mappamondo diviso in due spicchi; quando, dunque, sei sul secondo spicchio, vedi benissimo l'omega di Flix: eppoi tu mi starai attaccato e basterà che tu faccia quello che faccio io nè più nè meno; fa' piuttosto attenzione alle artiglierie e alle mitragliatrici rosse, perché Flix frega: c'è l'omega, e, come sai, l'omega segna sempre la fine; l'hanno messo pure sui carri funebri: Alfa - Omega».

Questi saggi consigli, accolti col riso a denti stretti e accompagnati dagli scongiuri di rito, li aveva elargiti a Monacelli il suo comandante, promosso da poco e già suo compagno di squadriglia a Ciampino; un bel tipo di veneto sminchionato che tartagliava il tantino necessario a renderlo simpatico e che diceva le cose serie scherzando e viceversa. Monacelli era un legionario «lillo lillo» al suo primo volo di guerra, e queste cose, alla Squadriglia del «Baffo» bisognava dirglielo subito nel di lui stesso interesse; poiché è noto che chi fa la guerra, non deve farsi illusioni.

La Squadriglia del «Baffo» è la 65. d'Assalto, celebre in tutta l'aviazione legionaria: celebre, perché aveva dato da fare non si sa quanto ai mili-

ziani in fuga nella vittoriosa offensiva del marzo-aprile che aveva portato i nazionali al mare: celebre, perché vantava con l'eroico Coppini una medaglia d'oro fra le più fulgide: celebre, perché ogni volta che gli assaltatori uscivano tornavano crivellati di buchi come passa-pomodori. E poiché in fatto di spavalderia gli assaltatori, che hanno compiuto tutto il loro tirocinio sul C. R. 32, battono persino i cacciatori della «Cucaracha», dell'«Asso di bastoni» e della «Gamba di ferro» — ed è tutto dire — così avevano scelto e conservano per motto una frase romana abbastanza volgare, ma altrettanto espressiva: *Mi fanno un baffo*; e per distintivo una specie di drago volante, con la lingua di fuoco a tortiglione, e un baffo a destra impettito come la spavalderia di chi lo aveva disegnato: che era un pilota assaltatore.

L'affare del baffo era invero originale e aveva avuto fortuna: il baffo entrava dappertutto: baffo-squadriglia, baffo-comando, baffo-bar, baffo-tutto: «era andato», come il *ça ira*, diritto filato nella storia; naturalmente, nella storia dell'aviazione legionaria nella guerra di Spagna.

Sui ponti di Flix, i rossi facevano passare tutti i loro beni: uomini — poveretti, quelli passavano mal volentieri con le mitragliatrici di Lister e del Campesino alle spalle, come il pungolo per le bestie — artiglierie, munizioni, viveri; un va' e vieni impressionante; ed i primi giorni non potevano star tanto a badare all'aviazione che li bombardava, perché l'offensiva era in pieno svolgimento e se non veniva alimentata, doveva arrestarsi; e poiché non potevano, sin dall'inizio subirono tante perdite, che l'offensiva dovette arrestarsi; anzi retrocedere.

Le squadriglie stavano sempre in cielo, e non si curavano della formidabile reazione antiaerea: invero sembrava che tutte le specialità avessero preso per loro motto, in quei giorni, la frase «guappa» dell'assalto: «Mi fanno un baffo!».

Ma il bombardamento, si sa, deve tener conto, nel tiro, della quota, della velocità, della ritardazione, del coefficiente balistico e di tante altre fa- ciezze; ed è come l'artiglieria che quando i colpi cadono tutt'intorno al bersaglio, dice che il tiro è centrato e magari il bersaglio resta in piedi.

Sicché il bombardamento puntava sui ponti e massacrava tutto quel ben di Dio che il diavolo aveva messo a disposizione dei rossi e che era ammicchiato sulle sponde dell'Ebro all'entrata dei ponti, e i ponti restavano intatti. Allora toccava all'assalto che col volo in picchiata, anzi in affondata, puntava a perpendicolo sul bersaglio, senza tener conto della quota, della velocità e di tutte le altre storie inventate dagli scienziati balistici: su trenta bombe, almeno tre sulle passerelle arrivavano ed era un gusto matto veder saltare per aria quelle striscioline che sembravano dall'alto filature e quando c'eri sopra a duecento metri, erano ponti belli e buoni, costruiti su palafitte intrecciate e annodate press'a poco come i tubi «Innocenti».

Cosicché quel giorno toccava all'assalto; e poiché il sottotenente Monacelli, dottore in medicina, progenie di dottori, fascista puro dalle pure idealità, era di turno, così, dopo il baffo-discorso del baffo-comandante, si mise in tuta, sorrise coi suoi brutti denti — un vero peccato su quel bel viso aperto di napoletano strafottente — agli amici che lo prendevano a scappellotti e gli invidiavano il volo e s'avviò tutto contento al suo baffo-apparecchio.

(Continua).

UGO RAMPELLI

La squadriglia del «Baffo» è la 65...



La novella gialla

AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante

Suicidio

Il campanello del telefono squillò a lungo. Dopo un po' di tempo, Ralph Forte — lo sportivo italo-americano notissimo alle folle degli Stati Confederati d'America con il nomignolo di « poliziotto volante » — si decise a rispondere.

— Pronto.
— Siete voi, Ralph Forte?
— Sì. E voi chi siete?
— Il Procuratore Distrettuale.
— Ditemi, amico mio. Che c'è di nuovo?
— Una cosa che certo vi interesserà, anche se non dovete far lavorare il vostro cervello. Un suicidio.
— Un suicidio?
— Precisamente. Sull'aereo Montreal-Nuova York. Vado al campo per il sopralluogo. Volete venire con me?
— Ma certamente. Passate voi a prelevarmi?
— Fra cinque minuti sarò davanti al portone della vostra casa. Arrivederci.
Negli uffici della « Compagnia Aerea Transatlantica » Ralph e il Procuratore Distrettuale trovarono radunata una piccola folla. Passeggeri, piloti, personale di bordo, impiegati, giornalisti, tutti parlavano animatamente.
I due amici furono introdotti subito nell'ufficio del comandante dell'aeroporto.
— Vi ringrazio molto — disse il comandante rivolto al Procuratore Distrettuale — di essere venuto personalmente. Mi dispiace avervi disturbato per un caso così chiaro di suicidio. Ma ho pensato che la vostra presenza e la vostra autorità mi avrebbero permesso di lasciare più presto in libertà i passeggeri dell'aereo e di chiudere assai più rapidamente questo increscioso capitolo.
— Avete fatto benissimo. E sono certo che non vi dispiacerà che abbia condotto con me l'amico Forte, che voi, sono certo, conoscerete di fama.
— Sono lietissimo di conoscermi, signor Forte. La vostra fama...
— Tralasciamo queste cose, comandante — lo interruppe Ralph — ditemi piuttosto quello che sapete.
— Ben poche cose. Ma sufficienti per spiegare tutto. Quando l'aeroplano è atterrato, il secondo pilota, che scendeva per ultimo, ha scorto un passeggero ancora seduto al suo posto. Credendo fosse addormentato, lo ha leggermente scosso, avvertendolo, a voce alta, che l'aereo aveva toccato terra. Non ricevendo risposta, lo ha scosso di nuovo ed allora solo si è accorto che il disgraziato era morto. Ha dato subito l'allarme ed io, appena avuta la notizia, ho disposto che nessuno dei passeggeri dell'aereo e nessuno del personale di bordo si allontanasse dal campo. Mi sono recato poi sull'aereo per controllare la cosa e mi è subito balzata agli occhi una busta che sporgeva da una tasca della giacca di Saverio Start — perché avevo dimenticato di dirvelo — il morto si chiamava così.

— E quella lettera? — chiese il Procuratore Distrettuale.
— Eccola — rispose il comandante, dando al funzionario una busta e un foglio aperto.
Sulla busta era questo indirizzo:
« Alla Polizia ».
Nel foglio si leggevano queste parole:
« Informo che mi sono tolto spontaneamente la vita, perché ho perso questa notte al gioco i duecentomila dollari che la Società alla quale appartengo, la *Smith and Book* di Montreal, mi aveva affidato per un pagamento da effettuarsi oggi a Nuova York. »

SAVERIO START

Montreal, 7 marzo 1937.
— E non avete trovato altro? — chiese Ralph.
— Non ho cercato. Appena letta questa lettera — che sebbene fosse indirizzata alla Polizia, mi sono creduto autorizzato a leggere, dato che era aperta — ho telefonato a voi, signor Procuratore.
— E il morto?
— E' ancora al suo posto.

— Nessuno l'ha toccato?
— Nessuno.
— Volete accompagnarmi all'apparecchio?
— Certo. Subito.
Ralph si avvicinò al cadavere di Saverio Start, che giaceva semiriverto in una poltrona vicino ad un finestrino.
— La diagnosi è facilissima — disse dopo alcuni istanti durante i quali si chinò più volte a guardare attentamente il vestito nero di Start. — Questo leggero odore di mandorle amare è la prova che costui è morto per avere ingerito del cianuro di potassio. La morte deve essere stata istantanea. Volete ordinare ad un vostro agente — disse poi rivolto al Procuratore Distrettuale — di vedere quali altre cose ha in tasca?
Un sergente si avvicinò al morto e dopo pochi istanti consegnò al Procuratore Distrettuale un portafoglio, un portasigarette, un accendisigaro e un'altra busta identica a quella che il comandante dell'aeroporto aveva fatto vedere ai due amici poco prima.
Su questa era però scritto:
« Per mia moglie ».
E nel foglio:
« Perdonami, Mary. Ma non posso vivere disonorato. »

SAVERIO START

Montreal, 7 marzo 1937.
— Mah! — commentò un poco filosoficamente il Procuratore Distrettuale — Tragedie della vita! Credo che qui non ci sia più niente da fare, e che si possa dare l'ordine di rimuovere il cadavere. Che ne dite, Ralph?

Ralph Forte non rispose subito. Era attentissimo a guardare le due lettere. Si avvicinò anzi ad un tratto ad un vetro della cabina e appoggiò una lettera al vetro fece scorrere lentamente l'altra lettera su quella. Poi si volse e disse:

— Scusate, amico mio. Avete detto?
— Che credo si possa dare ordine di far trasportare il morto all'obitorio.
— Oh, sì. Certo. Vorrei, però, se non vi dispiace, rivolgere alcune domande al personale di bordo e ad alcuni passeggeri.
— Se lo credete necessario, fate pure.
— Volete dirmi — chiese alcuni minuti dopo Ralph al primo pilota dell'apparecchio, nell'ufficio del comandante dell'aeroporto — chi sedeva vicino al signor Start?
— Una signorina: Violet Bersy — rispose il comandante dopo aver consultato un libro.
— E dietro?
— Il colonnello Score.
— Che bagaglio aveva con sé il signor Start?
— Una valigia che è ancora all'ufficio dogana e quella borsa nera che è sul tavolo.

— Che c'è dentro?
— Un orario, un libro e dei giornali.
— E la signorina?
— Nessun bagaglio.
— Grazie. Non ho altro da chiedervi. Volete, uscendo, dire alla signorina Bersy di entrare un momento?
Un attimo dopo entrò una donna di circa venticinque anni, elegantissima, con una pelliccia di visone, e una grande borsetta di cocodrillo marrone.
— Mi dispiace avervi disturbata, signorina Bersy, ma poiché voi eravate vicina al disgraziato Start, debbo rivolgervi alcune domande. Volete dirmi di che umore era il vostro compagno di viaggio?

— Non molto allegro. Ma non potrei rispondervi con certezza, dato che avremo scambiato in tutto dieci parole.
— Si è alzato durante il volo il signor Start?
— No.
— E voi?
— Una volta. Sono stata al bar e alla toilette.
— Scusate una domanda che forse vi parrà strana. Siete stata prima al bar o prima alla toilette.
— Non rammento bene. Ma credo prima alla toilette.
— E che cosa avete fatto della borsa che avevate con voi?
— Borsa? Quale borsa? — rispose la donna con meraviglia, mentre apriva la borsetta e ne estraeva il portacipria.

Ma non fece a tempo a fare un gesto che Ralph era balzato in piedi e con un gesto violento le aveva strappato di mano il portacipria dicendole:

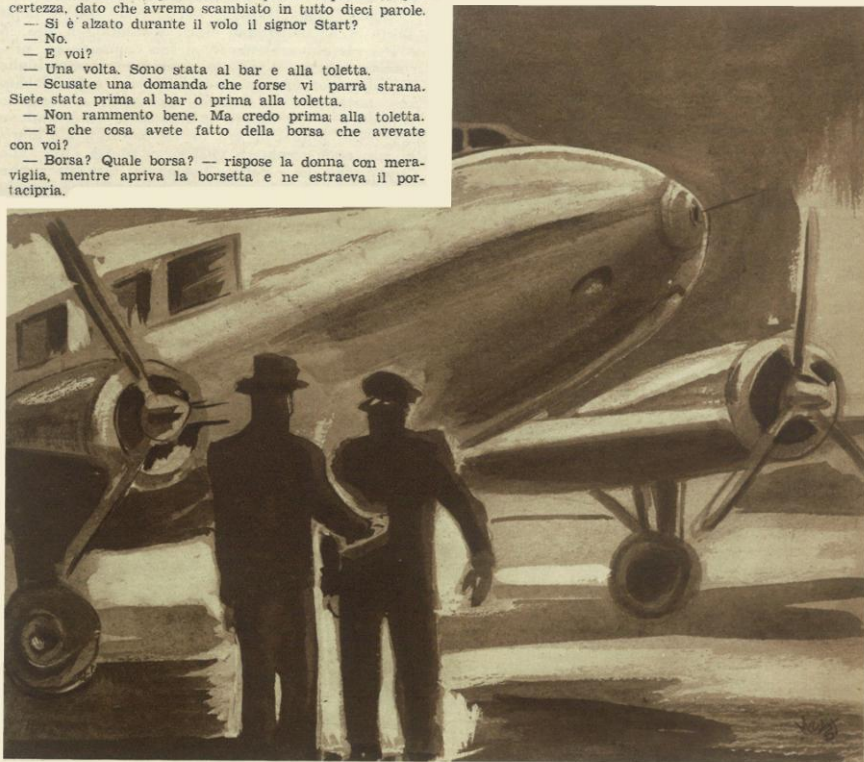
Troppo bella sarebbe anche per voi la morte al cianuro. Meritate qualche cosa d'altro, mia cara. Una poltrona, per esempio, della fabbrica di Sing-Sing.

— Eh, mio caro amico — disse poche ore dopo Ralph al Procuratore Distrettuale, mentre insieme sorbivano un tè bollente nel severo ufficio della Procura — sono stati proprio gli stessi elementi che portavano voi alla soluzione suicidio che portarono me a quella omicidio. E vi spiego. Quali e quanti elementi esistevano? Quattro, e precisamente: suicidio, lettere, forma di suicidio e vestito del morto. Un quinto potrebbe essere il denaro. Ma di questo si potrà parlare solo per la mia versione, quella dell'omicidio. Esaminiamo questi elementi. Suicidio: il signor Start avendo perso al gioco il denaro affidatogli dalla Ditta, decide, preferendo la morte al disonore, di uccidersi. Ora: perché non si è ucciso subito? Perché ha atteso di essere in aeroplano? Il suicidio è un atto che viene compiuto abitualmente nell'attimo della massima disperazione. Il tempo è un calmante. Difficilmente un uomo si uccide a venti ore di distanza dal chiamarlo così, momento fatale. Secondo: le lettere. Perché quest'uomo scrive due lettere nelle quali annuncia il proprio suicidio, e le scrive a Montreal, poi si uccide in aereo, venti ore dopo? Vi rimando a quanto ho detto circa il primo elemento. Ma c'è di più. Perché scrivendo alla moglie firma per esteso, con nome e cognome? Vi pare questo logico? No. Non è logico. Come non è neppure logico che le due firme sieno esattamente uguali. Nessuno al mondo riesce a fare due firme perfettamente identiche. Quando io mi sono accertato di questo, la mia versione « omicidio » era ormai provata. Ma passiamo al terzo elemento: forma di suicidio. Un uomo — voi lo sapete meglio di me — non si avvelena. Si spara un colpo di rivoltella. Il veleno è un'arma da donne, ricordatevelo. E se avesse avuto il veleno, Start lo avrebbe ingerito a Montreal, non in aereo. Quarto: il vestito. Come mai sul vestito di Start vi erano alcuni granelli di zucchero? Che cosa aveva mangiato? Certo un dolce, un frutto candito. E questo qualche cosa l'aveva, di certo, mangiato in aereo poco prima di morire, perché se lo avesse mangiato prima, le tracce avrebbero dovuto trovarsi sul pastrano.

Fatte queste considerazioni, ho ricostituito la scena. La donna che era vicina a lui doveva sapere del denaro e doveva sapere che Start lo trasportava nella borsa nera. Sale nell'aereo nascondendo sotto la pelliccia una borsa simile a quella di Start. Attacca discorso. All'offerta di una sigaretta risponde con quella di un dolce. Start accetta e muore. Poco dopo la donna — messe le due lettere, precedentemente preparate nella tasca del morto — si alza e rapidamente, ma senza destar sospetti, cambia la borsa. Poi va alla toilette al momento opportuno: quando cioè l'aereo passa su un dato punto. La borsa e il denaro sono al sicuro in mano di un complice. Poi segue la stessa via il pacchetto dei dolci. La donna si pulisce accuratamente, si lava, poi va al bar.
E poiché una donna di quel genere è capace di uccidersi piuttosto che cadere nelle mani della polizia, ho preveduto il suo gesto. Vedrete che la cipria di quel portacipria è semplicemente cianuro di potassio.

Chiaro?

CORDOVANCE



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

CAPITOLO XXIX E FINALMENTE SI FA CONOSCENZA COL LADRO DEGLI SMERALDI

Don Filomeno Yaveràs si alzò a sua volta, si nettò le labbra unte da una complicata salsa in cui entravano diciotto varietà di peperoncino, e, col tovagliolo penzolante dal collo, s'accostò ai nuovi venuti.

— In nome della legge — intimò con voce tremula per l'emozione, ponendo loro le mani sulle spalle — siete in arresto!

Seguì un silenzio pieno di stupore, ma che fu di brevissima durata. Prima ancora che Bob Idle e Sam Donkin potessero articolare parola e che il ministro americano potesse liberare il grido d'indignazione che gli gonfiava il petto, Rodrigo aveva garbatamente afferrato pel braccio il capo della polizia.

— Mio caro don Filomeno, — disse precipitosamente — non fate sciocchezze! Come vi salta in mente di arrestare questi signori che sono nostri graditi ospiti? Prego, amici, — continuò rivolto ai due grassi giovanotti — sedete a questo tavolo e mangiate; e voi, rassicuratevi, eccellenza — soggiunse, parlando a mister Neverheard — si tratta di un piccolo equivoco. Tutto avrà immediata spiegazione.

— Ma... ma... un momento! — insistè pallido e ostinato don Filomeno — Mi sembra che vi ingeneriate di cose che non vi riguardano, colonnello, lo debbo arrestare i ladri degli smeraldi...

— Ma gli smeraldi son già trovati, caro collega! — intervenne bonariamente Zùgoli — Lasciate andare...

— Dovreste sapere, signor Zùgoli, — scattò Yaveràs — e mi meraviglio che lo dimentichiate, che la funzione precipua...

— Bene quel precipua! — approvò in sordina Nieves.

— ...precipua della polizia è, non tanto quella di recuperare la refurtiva, quanto di perseguire i colpevoli e di assicurarli alla giustizia. E per questo, non senza rammarico, mi vedo nella necessità di arrestare gli autori del furto...

— Ma gli autori del furto non sono questi! — replicò Ximenes.

— Ma, dal momento che un furto vi è stato, e che questi signori... — insistè esasperato il povero don Filomeno.

— Ecco dove siete in errore, illustre collega! — ribattè con un rissolino malizioso Zùgoli — Non c'è stato alcun furto!

— Oh, questa poi! — balbettò il disgraziato, lasciandosi cadere su una sedia. — Mi par d'essere in una gabbia di matti. Non vorrete farmi credere, in nome del cielo, che finora ho sognato; che gli smeraldi non si son mai mossi dalla cassaforte del palazzo, che don Pepito Aydemis non è mai stato aggredito, che l'aeroplano della missione americana non ha mai preso il volo, che questi due signori non siano misteriosamente scomparsi quella notte stessa e che non c'è stata una sommosa originata appunto dal furto degli smeraldi...

— Signori miei, — invitò, calmo ma autorevole, don Tobias — sediamo e parliamo con calma. Voi, don Filomeno, lasciate in pace quei due signori, tanto non scapperanno. Lasciate che mangino qualcosa. In quanto a te, mio caro Rodrigo, trovo ragionevole che tu ci dia qualche spiegazione, se è in tuo potere, su tutta questa storia. In sostanza, se questi benedetti smeraldi a un certo punto sono scomparsi tenendoci tutti in pena, ci dev'essere qualcuno che li ha sottratti, chiamalo ladro, chiamalo come vuoi...

— E infatti c'è, eccellenza.

— Meno male! E lo conosci?

— Sicuro!

— E chi è?

— Io!

Il silenzio profondo subentrato a questa inattesa, stupefacente dichiarazione, fu rotto per prima dalla

risatina soffocata di Nieves, cui seguì questa strana osservazione fatta da don Pepito, sottovoce ma che si udì benissimo:

— L'avevo detto, io, che invece di vino, bisognava mettere in tavola gazosa! E' economica e non fa di questi brutti scherzi!

Don Tobias s'alzò con viso ansioso e, preso Rodrigo per la mano, disse con voce commossa:

— Va' a riposarti, mio caro figliuolo! Ti devi esser strapazzato troppo in questi giorni. La stanchezza..., le emozioni...

— E va bene! — fece sorridendo Rodrigo — Voi mi credete pazzo, eccellenza, e don Pepito ubbriaco fradicio. Ditelo voi, Zùgoli, e voi, Nieves, se vanezzo o dico la verità.

— Proprio così! — dichiarò solennemente Nieves, addentando un candido — E' lui che ha preso gli smeraldi.

— E' esatto, eccellenza — disse a sua volta Zùgoli — L'amico Ximenes ha, per salvarli, sottratto gli smeraldi. Debbo aggiungere che, salvo il rispetto dovuto a tutti, non c'è in tutta Huasteca, salvo la vostra, eccellenza, una sola testa che per intuizione, fermezza, volontà e onestà possa stare a pari con quella di questo giovanotto.

— Piano, piano, Vico! — protestò ridendo Rodrigo — Potreste anche trovar qualcuno a credervi...

— Non io, in ogni caso! — soffì Nieves.

— Ma insomma, — saltò su don Pepito — volete darci ad intendere che Ximenes m'ha aggredito, cloroformizzato...

Non ci crederei neanche se l'avesi veduto coi miei occhi!

— Grazie, eccellenza! — disse Rodrigo profondamente commosso da quella prova di fiducia.

— Parla, ragazzo mio, parla, non tenerci sulle spine... Di' tutto — lo esortò il presidente.

— Tutto? Qui? — ripeté Rodrigo, guardandolo intensamente; poi levò gli occhi verso il soffitto, oltre il quale, al piano superiore, stavano gli appartamenti di donna Pelaya.

Don Tobias comprese. Arrossì e tacque per un momento; ma poi risollevò fieramente il capo e, coi lineamenti contratti da un maschio dolore, disse con un'energia che da anni nessuno più gli conosceva:

— Tobias Escardòn del Muelle non ha nulla da nascondere a nessuno. Se qualcuno a lui vicino ha mancato, pagherà. Colonnello Ximenes, vi ordino di farmi, senza omissioni o reticenze, il vostro rapporto.

CAPITOLO XXX

RODRIGO RACCONTA E YAVERAS SI DIMETTE

Ximenes s'irrigidì sull'attenti e battè i tacchi.

— Come vostra eccellenza comanda! — rispose.

— Siedi, ragazzo mio! — lo invitò don Tobias, subitamente tornato l'affettuoso padre adottivo — Dev'essere una storia davvero interessante la tua. Ehi, Currito! — ordinò al maggiordomo — Fa' servire il caffè.

Tutte le conversazioni cessarono e ognuno si preparò ad ascoltare con la massima attenzione.

— Ecco: — disse Rodrigo — già da quando s'era appena cominciato a parlare della vendita degli smeraldi, avevo notato che una certa persona dimostrava un interesse esagerato e ingiustificato alla cosa e aveva frequentissimi colloqui con... una seconda persona, sua parente.

— Parli dell'ex generale Tunancia? — chiese brevemente don Tobias.

— Precisamente.

— Continua.

— Cominciai a sorvegliarlo e, specie il giorno della festa a palazzo, non lo perdetti di vista, giudicando dal suo nervosismo che avesse deciso di agire quella sera stessa. Il momento era infatti particolarmente favorevole, sia perchè gli smeraldi sarebbero rimasti per parecchio tempo fuori dalla cassaforte, sia per la confusione che vi sarebbe stata a palazzo in occasione del ricevimento.

Pensai per un momento, eccellenza, di comunicarvi i miei sospetti, ma non avevo l'ombra d'una prova e la persona sospettata era così in alto e vicino a voi, che non mi avreste ascoltato e sarei passato per un meschino calunniatore.

— Capisco... — disse don Tobias. — E allora?

— Decisi così d'agire da solo e cercai di stabilire un piano. Dapprima pensai di sorprendere Tunancia in flagrante e denunciarlo. Ma la cosa avrebbe prodotto uno scandalo enorme che volevo evitare. D'altronde egli poteva avere dei complici e in tal caso facilmente avrebbe potuto resistermi e scomparire col bottino. Mi parve, perciò, che il meglio fosse di lasciar consumare il furto e poi di rubare al ladro.

— Ben pensato! — commentò mister Neverheard.

(Continua).

ENZO JEMMA



— In nome della legge... — intimò.

POSTA *aerea*

Lucio Antinori - Castelferretti. — Non riesco a capire perché mai il tuo modello fotografato abbia tanta rovina intorno. Ha forse abbattuto una casa? Nella fotografia si vedono macerie, macerie, macerie. Il modello è un elemento secondario, sbiadito, pallido. Temo che non potrà pubblicare nessuna delle due fotografie. E me ne dispiace, perché anch'io penso che la tua mamma avrebbe veduto con soddisfazione qualche cosa di tuo sul tuo giornale. In quanto al difetto della vista, che ti impedirebbe di diventare pilota, posso dirti che fai male a rattristarti tanto. Prima di tutto perché con un buon paio di occhiali si può diventare piloti per apparecchi da turismo, e in secondo luogo perché si può seguire a vivere nel mondo aeronautico anche con la vista un po' corta. Non ti pare? Io ci vedo benissimo, per esempio, eppure non sono pilota. Ora tu dovrai ammettere che io, pur non essendo pilota, vivo (e come vivo!) nel mondo aeronautico. E quanti voli ho fatti! Consolati, dunque, e seguìta a costruire aeromodelli. Un giorno costruirai alianti, e infine creerà un nuovo aeroplano che avrà il tuo nome. Siamo d'accordo? Grazie degli auguri.

Scatto Libero, Chioggia. — La tua lettera è giunta a Roma il 20 dicembre. Ti ho fatto spedire le copie che desideri per la mostra aeromodellistica; ma è certo che non saranno giunte in tempo. Un'altra volta ci penserai prima, spero. Mi compiacio dell'attività aeromodellistica chioggiotta. Da cinque aeromodellisti a ventidue, in due anni, è un bel progresso. Non c'è che dire.

Eugenio Savelli, Reggio Calabria. — Mi scrivi una cosa che mi fa molto dispiacere. Come puoi immaginare che un aquilotto qualsiasi mi ispiri antipatia? Cercherò le tue lettere e risponderò. La presente missiva valga intanto a tranquillizzarti. Grazie degli auguri che ricambio.

Gregorio Calogriorgio, Roma. — Vedrò di accontentarti ad una prossima occasione, mia caro. Ad ogni modo sappi che «L'arcipelago delle stelle» l'ho letto an-

ch'io, che non sono un ballala, e ho trovato la lettura molto interessante. Cercherò di accontentarti anche per ciò che concerne la rubrica *Il volo cieco*.

Il caporale. — Scriverò a parte a tutti i miei luogotenenti. Ho distribuito gli auguri che hai avuto la cortesia di mandare a *L'Aquilone* in sì gran copia. Mi sono tenuto, però, la mia parte con molto piacere. Sei proprio un caporale simpatico. Auguri anche a te, di cuore. Sii sempre felice, e allegro.

Demonietta. — Anche a te scriverò a parte, assieme agli altri luogotenenti. Qui ti auguro salute e felicità assieme alla tua gattina. Crivello, dopo avere scritto l'ul-

CUORE

Un pallon dalla brezza gentile si lasciava cullar dolcemente, e provava nel dolce far niente un piacere sereno e sottile. Sfracchiando dei cirri ovattati, un Fiat Macchi rombando passò. E cedendo ai richiami lanciati Dal pallon, un istante sostò. — Perché corri con sì tanta fretta e non sosti un momento con me? Godi un po' anche tu quest'aretta! Abbandonati a lei come me! — Il mio cuore è d'arciaio temprato, non è d'aria. E il tuo invito rifiuto. Vo, diritto, sicuro del fato. Chi si ferma, ricorda, è perduto!

LA FONTANELLA

tima risposta della sua rubrica, si mette a letto con la febbre. Credo che abbia fatto una indigestione di torrone, di lettere e di auguri natalizi. Ha anche un foruncolo sulla punta del naso. Che bellezza. Vorrei che tu lo vedessi per ridere. Auguri anche e sopra tutto per il tuo tredicesimo compleanno e per i tuoi centocinquanta due centimetri di altezza. Il peso, però, mi sembra un po' giù... Mangia del pane nero

intriso d'olio, qualche bistecca ai ferri e delle patate. Se però non ti piace la carne rossa, mangia del cacio, molto cacio, pesce

LA PENNA AL SEGRETARIO

Corrado Santini, Parma. — Chiedi che ti vengano mandate delle copie per fare propaganda tra i tuoi amici, e ti dimentichi di farmi sapere dove abiti! Ma sai che sei un bel tipo? E lo sai che, per essere ligo (ti piace «ligo»?) ai nostri regolamenti, dovresti cestinare la tua cartolina senza risponderti? Se non lo faccio, è solo perché mi preme farti sapere che lo pseudonimo «Uno qualunque» è in questo momento (giorno 15 dicembre 1938, ore 18.30' 17' 4/5) ancora libero. Comunicami dunque, con il massimo della velocità da te realizzabile, se tale pseudonimo ti va, e in tal caso, appropriatene. Secondo me, è il migliore tra quelli che avevi prescelto. In quanto alla storiella dell'ombrello che vide il paracadute, nonostante che il mio perfettissimo sistema ragionante mi faccia supporre lo spoglimento della faccenda, ti prego di chiarirmela in una tua prossima.

Luciano Carezale, Alessandria. — Non so cosa sia accaduto alle lettere che avevi indirizzate a zio Falcone; ti prego in ogni modo di non pensare male del brav'uomo, se non ti ha risposto: certamente, cause superiori alla sua volontà si sono frapposte tra lui e le tue missive, costringendoti a torcerti nella più angosciata delle attese. Ecco mi dunque a te, baldo aquilotto alessandrino, con la speranza che la mia risposta possa lenire il tuo dolore. Tu mi chiedi che tipo di apparecchio è «quello con un solo timone di direzione e due motori Fiat, carrello retrattile». Ma, caro Luciano, tu abbracci con questa tua particolareggiatissima descrizione mezza flotta aerea italiana! Non dici neppure se si tratta di un velivolo militare o civile. Non ti posso soddisfare, e mi dispiace proprio. Forse, si tratta del «G. 18». Ma sono costretto a dire forse. Cerca di darmi più ampi ragguagli sulla faccenda, ed allora ti saprò chiarire il mistero con matematica esattezza. Argomento numero due: il francese è valido come lingua straniera all'Accademia di Caserta. Sei contento?

Fagian dorato. — Che pseudonimo poetico! Mi pare di vederti con la lunga coda a riflessi d'oro, volare di fratta in fratta squittendo allegramente. Tu cominci la lettera così: «Egregio Signore Zio Falcone, Le sarei grato se...». Ma, caro amico, tu vieni dalla luna! Sappi che zio Falcone, appena letto tale principio, mi ha consegnato la missiva affinché ti rispondessi, e si è subito

e lattuga: come Orazio. Voglio infine dirti che essere monelli non significa affatto essere cattivi. Almeno questo è il mio parere. Guardarsi dai sornioni e dagli astemi, diceva mio nonno Serafino.

Giovanni Secchi. — Non capisco perché tu ti vergogni del mestiere di tuo padre. Il fantino, per me, è un uomo degno non soltanto di rispetto, ma di molta ammirazione. Ad ogni buon conto non dimenticare che il dive Ettore, il troiano caduto per mano di Achille, era un domatore di cavalli.

ZIO FALCONE

VN VERO AFFARE !!

L'ABBONAMENTO ANNUO A "L'AQUILONE" COSTA LIRE 25)

L'ABBONAMENTO ANNUO A "IL BALILLA" COSTA LIRE 15)

SE VOI E I VOSTRI FRATELLI VOLETE ABBONARVI A TUTT'E DUE SEPARATAMENTE, SPENDETE **£40**

EBBENE!

NOI VI OFFRIAMO PEP SOLE **LIRE 30**

"L'AQUILONE" E "IL BALILLA" PER UN ANNO

NON PERDETE TEMPO - VERSATE LE 30 LIRE OGGI STESSO SUL CONTO CORRENTE POSTALE N° 1-24718 INTESTATO ALL' EDITORIALE AERONAUTICA - ROMA - VIA LIBRO E MOSCHETTO - 6

ottime voci italianissime. Tu scrivi invece usando del «lei» e non a uno qualunque, un ignoto uomo della strada che può nascondere un principio in incognito o un banchiere a spasso, ma addirittura a uno zio, al tuo zio! Ah, caro Fagian, l'hai fatta grossa! A prescindere da questo crimine, sei caduto in un secondo terribile errore. Tu chiami lo zio «Egregio Signore». Io non ti conosco, *Fagian dorato*, ma sono tenuto a credere che tu, rivolgendoti a tua madre, dica «Se Vostra Eccellenza permette, oserei affermare che...»; ai tuoi fratellini, se ne hai, dirai certamente «Onorevoli signori miei fratelli, è duopo che noi si giuochi a rimpiattino...». Beh, *Fagian dorato*, è una strana famiglia, la tua! Comunque, io non devo ficcare il naso in casa tua; ma devo però avvertirti che nella nostra famiglia siamo tutti più alla buona, ci si dà del tu, e non ci chiamiamo reciprocamente «egregi signori». Detto questo, ti comunico quanto finivi col chiedere, nella tua lettera, dopo tante cerimonie: l'indirizzo di un bravo modellista francese, al quale potrai chiedere quante notizie vuoi sull'attività aeromodellistica della Francia: «Pierre Bret - Papeterie de M. Rouge, Chateaufort de Gadagne (Vaucluse)».

A molti aquilotti che aspettano, zio Falcone ed io facciamo sapere che entro il mese di gennaio risponderemo indistintamente a tutti sul giornale, o direttamente, a mezzo posta ordinaria. Pensate che noi parliamo ora per le ferie estive. Io parto con un foruncolo sul naso e porto meco un gran fascio di lettere, alle quali tenterò di rispondere fra un bagno e l'altro.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

Il decollo di un aeromodello durante la recente gara indetta dalla R.U.N.A. di Torino



N. 83 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA



Il monoplano da turismo «B. F. W. M. 108 B»

BALSA — Legno usato nelle costruzioni aeromodellistiche. E' il più leggero che si conosca, infatti il suo peso specifico è solo 0,150. Utile per la costruzione di parti di grande volume, ma da sottoporre a piccoli sforzi, poiché è poco resistente. Assomiglia molto al sughero e si lavora assai facilmente. E' quasi senza nodi. Proviene dal Brasile.

BAMBU O CANNA GIAPPONESE — Usata nelle costruzioni aeromodellistiche. E' molto resistente, ma la sua lavorazione è assai difficile per la presenza di nodi. Tagliando la canna nel senso della lunghezza, si ottengono delle liste le quali, spianate e rese uniformi, possono essere usate per la costruzione di longeroni e parti curve come contorno ed estremità di ali.

B. F. W. M. — Sigla degli apparecchi costruiti dalla Bayerische Flugzeugwerke A. G.

B. F. W. M. 1. — Aeromobili costruiti dalla Bayerische Flugzeugwerke e progettati dall'ing. tedesco Messerschmitt.

B. F. W. 1. — Biplano biposto da turismo munito di un motore Siemens da 100 C.V. costruito nel 1926. Caratteristiche: apertura m. 10, lunghezza m. 7,50, altezza m. 3, velocità massima km/ora 145.

B. F. W. M. 17. — Monoplano ad ala alta munito di un motore Siemens da 108 C. V. Caratteristiche: apertura m. 11,5, superficie mq. 10, velocità massima km/ora 140.

B. F. W. M. 20 — Monoplano commerciale monomotore B. M. W. da 500 C. V. Caratteristiche: apertura m. 25, lunghezza m. 14,90, altezza m. 3,95. Velocità massima km/ora 175.

B. F. W. M. 23 — Monoplano da turismo, biposto; munito di un motore Salmson da 40 C. V. Caratteristiche: apertura m. 6,68; superficie m. 4,51; peso a vuoto kg. 295; velocità massima km/ora 173.

B. F. W. M. 27 — Monoplano da scuola e allenamento biposto interamente metallico munito di un motore Argus As. 8 da 90 C. V. Caratteristiche: apertura m. 12, lunghezza m. 7,60, velocità km/ora 175.

B. F. W. M. 35 — Monoplano da turismo, biposto munito di motore Siemens da 150 C. V. Caratteristiche: apertura metri 11,57; lunghezza m. 7,48; altezza metri 2,75; peso a vuoto kg. 500; velocità km/ora 200.

B. F. W. M. 108 — Monoplano da turismo quadriposto, interamente metallico munito di motore Argus As. 17 da 218 C. V.; velocità massima km/ora 300.

B. F. W. bf. 108 B — Monoplano da turismo quadriposto carrello retrattile; motore Argus da 240 C. V. Caratteristiche:

apertura m. 10,5; lunghezza m. 8,3; velocità massima km/ora 305; velocità di crociera km. 250.
B. F. W. bf. 109 — Monoplano monoposto da caccia, interamente metallico a liquido.

(Continua)



III CONCORSO FILATELICO

I concorrenti devono rispondere alle seguenti domande:

- 1) Da che Stato venne emesso il francobollo riprodotto?
- 2) Quale avvenimento commemora?
- 3) Chi raffigura?



Le risposte devono pervenire alla Direzione de «L'Aquilone» - indirizzate a Mauritius Postoffice - scritte su cartolina postale, entro il...

Fra i concorrenti che invieranno la giusta soluzione, verranno estratti due premi di numero 100 francobolli diversi.

NOTIZIE FILATELICHE

Lo sapevate che il signor Roosevelt, Presidente degli Stati Uniti d'America, è un appassionato filatelico? Egli possiede una delle più complete collezioni del mondo, e alla sua raccolta — lo ha detto a un gruppo di amici — dedica, ogni sera, una o due ore.

Lo sapete quale è il più strano club di filatelia? Indubbiamente quello di Sing-Sing. Nella grande e tragica prigione americana, dove è rinchiusa regina la sedia elet-

trica, esiste un club filatelico che conta ben 65 soci.

Lo sapete che ogni primo venerdì del mese, alle ore 20, il signor J. Philippen dà per radio il resoconto di tutte le novità filateliche? Se la cosa vi interessa, vi dà la lunghezza d'onda: metri 202,30.

SENZA FRANCOBOLLO

Bruno Conti, Milano — Alla tua lettera del 7 dicembre rispondo direttamente. Grazie delle notizie. Come vedi in parte ti ho già accontentato. Saluti all'Agello.

MAURITIUS POSTOFFICE



STORIA DELL'ENIMMISTICA

TIPI SECONDARI DI SCIARADE

Al gruppo delle sciarade appartengono alcuni tipi di giuochi che qui elenchiamo: La frase a sciarada.

Alcune frasi si prestano ad essere ripartite in più vocaboli di significato compiuto. Per esempio la frase «versi d'amore» può essere divisa nelle seguenti parole: ver: si; damo; re: «Chi è sano è sereno» ci dà: chiesa; Noè; sero; no. «Albero maestro» può scondersi in: albe, Roma, estro.

In questi casi la tecnica del giuoco è simile a quella delle comuni sciarade. Il totale, se trattato col sistema ad enigmi, dovrà risultare dalla descrizione poetica. La bella combinazione «albero maestro» venne giocata assai bene alcuni anni or sono da un enigmista che presentò il totale con la seguente quartina:

«Bello, forte, slanciato, i cieli sfido
 «su fragli nave in infido elemento,
 «fremo alle brezze e al turbine sorriso,
 «tutto spiegando le grand'ali al vento».

Alcuni giuochi assai graziosi si possono ottenere scindendo le sillabe di una frase in modo che ne risulti un'altra di significato diverso.

Ricordiamo quanto fu già narrato ai lettori nella prima parte di questa nostra esposizione, che cioè di frasi a doppia interpretazione volentieri si servivano gli antichi oracoli per rispondere in forma sibillina alle domande che venivano loro ritolte.

Alcuni esempi di frasi doppie: «Chi ama l'ozio» - Chiama lo zio: «Di rose t'ormerò»: Dirò se tornerò: «Era più nuovo» - E rapì un uovo.

CASELLARIO

Disporre nelle caselle le lettere corrispondenti alle parole di cui alle seguenti definizioni. Se la soluzione è esatta, le lettere della prima e della terza colonna, lette dall'alto in basso, daranno un motto del Duce, divenuto ormai la divisa di ogni italiano.

1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

- 1) E' fama sì, ma per lo più non buona.
- 2) Gradito sempre ad ogni... aspirazione.
- 3) Sommo fattor d'ogni creata cosa.
- 4) Di fini intrecci mullebre lavoro.
- 5) Una misura di lunghezza inglese.
- 6) D'un vetusto edificio avanzo, rudere.
- 7) Idea improvvisa che il poeta ispira.
- 8) Certo è il più breve tratto fra due punti.
- 9) D'antica Grecia un noto favolista.

La spiegazione dei giuochi pubblicati nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 14 gennaio 1939.

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

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 51

SCIARADA

Re - Duce = Reduce

ANAGRAMMA

Metamorfosi: italo = alito

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Mario Corazza, via Belvedere 7-9, Bologna. Al Corazza è stato inviato un libro.

In seguito ad ulteriori trattative fra l'Editoriale Aeronautica e la R. U. N. A. è stato convenuto che tutti i

BALILLA

regolarmente iscritti alla G. I. L., che presenteranno la tessera in regola per l'anno in corso, potranno divenire

SOCI DELLA R.U.N.A.

con diritto all'abbonamento annuo a

L'AQUILONE

versando soltanto lire 10 direttamente alla Sezione della R. U. N. A. più prossima al loro domicilio.

Tutti gli altri soci della R.U.N.A., all'infuori dei Balilla, avranno diritto di ricevere gratuitamente

LE VIE DELL'ARIA

I soci della R. U. N. A., che dimostrano di essere in regola con i versamenti per l'anno in corso, possono abbonarsi a

L'AQUILONE

versando direttamente alla Amministrazione dell'Editoriale Aeronautico soltanto lire 20.

I soci della R. U. N. A. che volessero ricevere L'Aquilone in luogo de Le Vie dell'aria, devono notificare questa loro intenzione inviando direttamente all'Editoriale Aeronautico, lire 10.

Soltanto l'abbonamento contratto dai Balilla sarà vincolato alla scadenza della Associazione alla R. U. N. A. che va dal 28 ottobre di ogni anno al 29 ottobre dell'anno successivo. Per gli altri abbonati, 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 vorrà associarsi alla R.U.N.A. dovrà rivolgersi direttamente alla sua Sezione 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 intestato all'Editoriale Aeronautica, Roma.

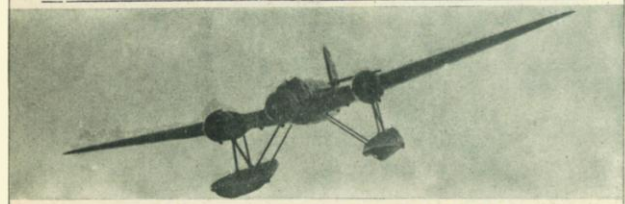
Diamo qui, per ulteriore chiarimento, le seguenti tariffe: Abbonamento annuo ordinario a L'Aquilone L. 25— Abbonamento ordinario semestrale a L'Aquilone » 13— Abbonamento annuo per i soci della R.U.N.A. » 20— Abbonamento semestr. per i soci della R.U.N.A. » 11— Sostituzione da parte dei soci della R. U. N. A. delle Vie dell'aria con L'Aquilone » 10—

ASSOCIAZIONE ALLA R. U. N. A.

Con diritto all'abbonamento a L'Aquilone da parte dei Balilla L. 10— da inviarsi direttamente alle Sezioni della R. U. N. A.

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO - TRIESTE

:: OFFICINE AERONAUTICHE DI MONFALCONE ::



AEROPLANI ED IDROVOLANTI

"CANT,"

CIVILI - MILITARI - SCUOLA - TURISMO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

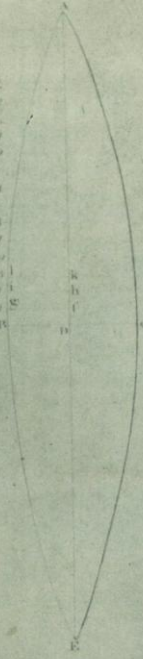


!....

AEROSTATO DI MONTGOLFIER



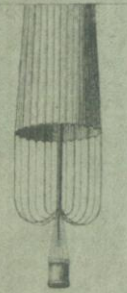
0.08716
 0.17365
 0.25882
 0.34297
 0.42562
 0.5
 0.57639
 0.65479
 0.73121
 0.79604
 0.85979
 0.92293
 0.98591
 1.04899
 1.11209
 1.17511
 1.23813
 1.30115



AEROSTATO DI BLANCHARD



PARACADUTA DI GARNIERIN
nell'ascendere



AEROSTATO DI LUNARDI



AEROSTATO DI CHARLES E ROBERT



PARACADUTA DI GARNIERIN
nel discendere



METODO DI GONFIARE UN AEROSTATO



Palloni e paracadute della fine del diciottesimo secolo e del principio del diciannovesimo.

GENNAIO

1939

1

Dopo i panettoni della notte di San Silvestro, attorno ad uno dei chioschi dell'Editoriale Aeronautica si svolge la tradizionale zuffa per l'acquisto del primo numero del nuovo anno de «L'Aquilone».



FEBBRAIO

21

Alcuni famosi letterati, indossati gli abiti delle feste dei loro pargoletti, si presentano alla redazione de «L'Aquilone» e offrono, gratis, da grossi sconti, «Collaborazione dei giovani».



MAGGIO

21

Zio Falcone intrattiene brevemente i congressisti mondiali della stampa aeronautica sulla evoluzione dell'aeromobile, deliamo dagli Assiri ai nostri tempi.



GIUGNO

22

Radio Barcellona comunica che i rossi hanno abbattuto tre quaglie, cinque allodole, un gabbiano, due piccioni e diciannove passeri. Da parte loro, nessuna perdita.



SETTEMBRE

22:30

Il paradiso degli aeromodellisti al 1. Campeggio nazionale di Sezze Romano.



OTTOBRE

15

Per eccezionali benemerienze, gli abbonati a «L'Aquilone» vengono esonerati dalla scuola e senz'altro promossi senza esame.



MARZO

11

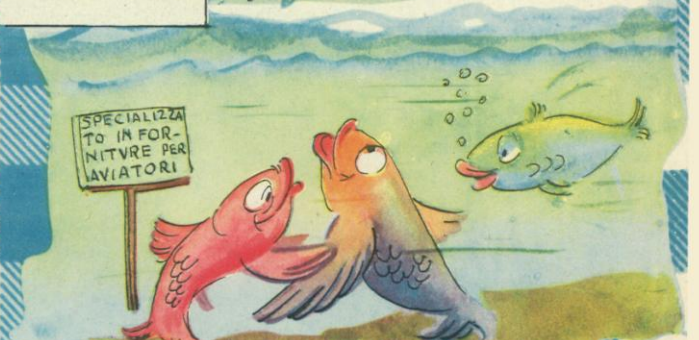
vello si ricorda improv-
vamente di dover rispondere
una lettera che Falohet-
cio gli ha inviato il giorno
di Pasqua...



APRILE

1

I pesci d'aprile, profonda-
mente socciati, si aggiorna-
no e diventano pesci volanti.



LUGLIO

18

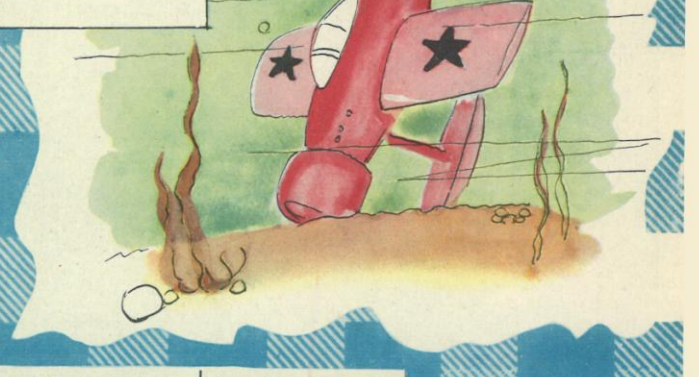
temico del caldo, il grosso
fittore Trichico riceve i
suoi collaboratori nell'ufficio
frenato,



AGOSTO

2

L'U.R.S.S. conquista l'ambito
primato di bassezza per idro-
volanti,



NOVEMBRE

1

Cadono le foglie.



DICEMBRE

24

1939

Finalmente i redattori de
«L'aquilone» si concedono
le ferie estive,





Come i francesi del 1803 pensavano di calare in Inghilterra.