

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



IL NAUFRAGO: - *No, grazie, sta per piovere. Aspetterò un apparecchio coperto..*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 3

15 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

Pubblcazioni 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 Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.

L'AQUILONE



Ai voli di guerra sarebbe più adatto il temperamento femminile. Questo è il parere, personalissimo, della signorina Jacqueline Cochrane, nota aviatrice americana e vincitrice del Trofeo Bendix per piloti civili. Secondo miss Cochrane, le donne, a causa della loro incapacità a sopportare lunghe tensioni nervose, non sono idonee al pilotaggio degli aeroplani da trasporto; al contrario, il temperamento femminile sarebbe particolarmente adatto ai voli di guerra per la sua vivacità. « Al fronte — ha detto la modestissima aviatrice — noi donne saremmo capaci di compiere cose addirittura meravigliose ».

Se la signorina Cochrane crede di poter scambiare così facilmente l'impulso e lo slancio con la vicipeina irascibilità di una altissima percentuale del sesso debole, si sbaglia. Noi non abbiamo nessuna intenzione di misconoscere il valore ed il coraggio di moltissime aviatrici, tra le quali qualcuna ha dato prova di poter stare degnamente alla pari dei migliori piloti; e neanche vorremmo negare alle donne, che ne dimostrassero la capacità, l'onore di poter eventualmente cooperare nei servizi aerei in caso di guerra (soltanto qualche donna in via del tutto eccezionale, per l'amor di Dio!). Ma da questo ad ammettere che tutte le figlie di Eva possano addirittura sostituirsi, nelle carlinghe di guerra, ai discendenti maschi di Adamo, ci corrono tanti chilometri quanti ne ha percorsi in tutta la sua carriera la brava signorina Cochrane, moltiplicati per il numero dei giri che l'elica del suo aeroplano ha compiuto durante la coppa Bendix.

Un invidiabile battesimo dell'aria ha ricevuto una giovanissima fanciulla americana, miss Diana Frazier, che è salita in aeroplano per la prima volta, dovendosi recare nel Canada

a riscuotere l'eredità lasciatale dalla nonna. Qualche cosetta come 150 milioni di lire.

« La felicità sta in alto » è scritto nel Corano. E così deve aver pensato anche miss Diana al ritorno, mentre contava i biglietti a 3000 metri di altezza.

Ammetterete che ci può essere un regista di bello spirito che voglia ficcare in un film delle pulci ammaestrate. Questo bello spirito di regista vive precisamente in America, ad Hollywood. Non mi ricordo, però, come si chiama, e voi me ne scuserete. Il fatto è questo: lo ricordo con estrema lucidità. Il regista americano voleva far comparire in un suo film le più celebri pulci ammaestrate delle due Americhe. Gli spettatori, a film ultimato, le avrebbero ammirate per via di un complicato sistema di ingrandimento. Doveva essere, a quanto pare, una nota allegra del film. Però le pulci in questione non si trovavano ad Hollywood, si trovavano, purtroppo, molte migliaia di chilometri lontane dalla Mecca della calligrafia. I dinamici americani pensarono — dopo averle regolarmente scritturate come un qualunque attore di grido — di farle venire in aereo ad Hollywood. E qui scoppiò il dramma. A nemmeno mille metri dal suolo, le costose pulci sapienti morirono una dopo l'altra. Lisette e Genoveffe — poiché tali erano i loro nomi — costarono al bizzarro e incauto regista americano il suo stesso impiego. Infatti, la Società produttrice di film presso la quale lavorava il poveretto, dovette pagare una esorbitante somma di indennizzo al padrone legittimo delle pulci preziose. E per vendicarsi, licenziò su due piedi il bizzarro cinematografaro. Ben gli sta. Per conto nostro, inviamo un tenero e reverente saluto alle buone anime di Genoveffe e Lisette, pulci sapienti, cadute mentre, in aeroplano, si avviavano al lavoro...

L'IMBONITORE

— Ma che c'è nella stratosfera
che fate tanto per poterci andare?
— 60 gradi sotto zero.



NOZIONI DI ARTE MILITARE AEREA.

L'ARMATA AEREA



Quando si parla di « Armata Aerea » si intende fare riferimento al complesso di tutti i mezzi aerei necessari per l'effettuazione delle operazioni aeree offensive o difensive. L'Armata Aerea comprende quindi le forze da Bombardamento e quelle da Caccia, oltre ad aliquote di aerei da Esplorazione di cui si servono direttamente i Comandi delle Grandi Unità Aeree.

Dalla definizione ora ricordata si vede che non fanno parte dell'Armata Aerea i mezzi aerei stabilmente impiegati dall'Esercito e dalla Marina, che consistono quasi esclusivamente in velivoli da Ricognizione. Tali mezzi costituiscono invece le cosiddette « Aviazioni Ausiliarie », che appunto servono di ausilio alle Forze di superficie (Esercito e Marina) per l'espletazione dei loro compiti di guerra nei rispettivi campi di azione.

Il campo d'azione dell'Armata Aerea, come ben si comprende, è enormemente più vasto e completo di quelli delle forze di superficie, in quanto il velivolo, muovendosi nello spazio atmosferico, non trova ostacoli naturali al suo cammino. Inoltre velocità e autonomia consentono all'aereo di giungere in luoghi lontanissimi, e in brevissimo tempo.

E' pure evidente che il campo d'azione dell'Esercito e, nei mari interni, anche quello della Marina sono compresi nel più vasto campo d'azione dell'Armata Aerea.

Perciò l'Armata Aerea è sempre in grado di intervenire con le sue proprie poderose forze a vantaggio di operazioni di particolare importanza svolte dall'Esercito o dalla Marina.

Normalmente però l'Armata Aerea persegue i suoi scopi propri rivolgendosi la sua offesa contro gli obiettivi che non possono essere in alcun modo colpiti dalle Forze di superficie.

Tali obiettivi sono precisamente quelli esistenti nell'interno della Nazione nemica, e sono della massima importanza in quanto costituiti da tutti i centri di produzione e di irradiazione delle risorse e delle energie di ogni genere, materiali e morali, che alimentano la guerra.

E' chiaro che se si riesce a colpire ed a fiaccare in grave misura tali risorse ed energie, si può determinare il crollo di tutta la resistenza nemica, si può, cioè, conseguire la vittoria.

L'Armata Aerea può quindi risultare il principale strumento di lotta in una guerra moderna, onde la necessità

di potenziarla al massimo, a preferenza delle forze di superficie, ed anche a scapito delle Aviazioni Ausiliarie.

Una elencazione particolareggiata degli obiettivi dell'Armata Aerea riuscirebbe eccessivamente lunga. Solo per accennare ai più notevoli citeremo: i centri demografici (cioè le città più importanti per popolazione), i porti, gli stabilimenti industriali, le centrali elettriche, le vie ed i mezzi di comunicazione (stradali, ferroviarie, ecc.), i magazzini e depositi.

Per offendere i suddetti obiettivi l'Arma più idonea è il velivolo da bombardamento, perciò l'Aviazione da Bombardamento costituisce la forza offensiva dell'Armata Aerea e ne è la parte essenziale, per entità e per importanza.

Come una sottospecialità del Bombardamento può essere considerata

l'Aviazione d'Assalto, che esplica la sua azione offensiva contro particolari bersagli che, per limitate dimensioni o per la speciale consistenza ed ubicazione, sconsigliano l'impiego di grandi masse di velivoli da Bombardamento.

Tra gli obiettivi dell'Armata Aerea è naturalmente compresa l'Aviazione nemica. Contro l'organizzazione terrestre dell'Aviazione (stabilimenti di produzione, aeroporti, ecc.) agisce il velivolo da Bombardamento. Contro i velivoli in volo agisce il velivolo da Caccia.

Ed ecco così comparire l'altra specialità dell'Armata Aerea: l'Aviazione da Caccia.

Date le caratteristiche del velivolo da caccia, di essere lo strumento più idoneo per la lotta nell'aria, la sua funzione è di contrastare, attaccandoli

in volo, i velivoli nemici di ogni specie che tentino di esplicitare la loro azione offensiva od esplorativa.

Perciò l'Aviazione da Caccia costituisce in seno all'Armata Aerea la forza aerea di difesa.

Infine, aliquote di velivoli da Esplorazione sono compresi nell'Armata Aerea, perchè i Comandi di Grandi Unità Aeree (Squadre Aeree) hanno continuamente bisogno di conoscere, con precisione e con assoluta tempestività, notizie e situazioni del nemico, onde poter opportunamente dirigere e dosare le azioni offensive delle Unità stesse.

DIEL

CRONACA BREVE

UNA TRAGICA NOTTE di San Silvestro hanno passato i passeggeri dell'idrovolante inglese « Calypso », della linea del Sud-Africa. Mentre si trovavano in volo verso Londra, il maltempo costringeva i piloti ad effettuare un ammaraggio in pieno mare, nell'oscurità più assoluta. Fortunatamente lo S.O.S. lanciato da bordo del velivolo in pericolo veniva raccolto da più navi, che prontamente accorrevano per trarre in salvo passeggeri ed equipaggio. Così l'avventura aveva termine con un lieto brindisi.

LE FORZE AEREE ITALO-TEDESCHE sarebbero state, secondo la « Reuter », al momento dell'Accordo di Monaco, ben sei volte superiori a quelle riunite della Francia e dell'Inghilterra.

SETTEMILA AEROPLANI dovrebbero costituire la flotta aerea degli Stati Uniti, secondo un programma che il Presidente Roosevelt presenterà alla prossima seduta del Congresso. Questa cifra, già tanto notevole, indica il numero minimo di apparecchi che Roosevelt chiederà al Congresso affinché gli Stati Uniti abbiano un'armata aerea adeguata ai suoi problemi politici.

IL PILOTA FRANCESE Enrico Boris, presidente dell'Aero Club di Bernay, è sfuggito ad un incidente mortale lanciandosi col paracadute da bordo dell'aereo con il quale tentava di stabilire il nuovo primato di velocità su 1000 Km. per aeroplani di 6 litri di cilindrata. Nel corso del quinto giro l'elica dell'apparecchio si è staccata; il pilota ha impennato allora il velivolo per avere il tempo necessario a liberarsi dal suo posto e lanciarsi nel vuoto.

SEI AEROPLANI americani, capaci ciascuno di trasportare un carico utile di 1500 kg., hanno trasportato una batteria di obici di due pezzi, con serbenti e dotazione completa di munizioni. L'esperimento ha dimostrato che 15 minuti dopo l'atterraggio degli apparecchi, la batteria era in condizione di aprire il fuoco.

L'AEROPLANO prototipo « Farman 223 » dell'Aeronautica francese è rimasto danneggiato all'atterraggio sull'aeroporto di Tornusle-Noble per difettoso funzionamento del carrello retrattile. Si prevede che le riparazioni richiederanno alcuni mesi.



...i mezzi di comunicazione, i magazzini ed i depositi...

UNA GIORNATA

diario di un collegiale di Forlì

Ma permettete, cari amici, che io lasci questo argomento molto delicato, e corra insieme ai miei camerati di nuovo nella «sala mensa» per la seconda refezione! In neanche mezz'ora i cibi sono divorati con grande appetito e nella più sana e schietta allegria.

Così, la mattinata è... volata! Nemmeno un minuto di tempo viene sprecato. Abbiamo vissuto già sei ore e mezzo di vita intensa, di vita prettamente dinamica e quindi fascista.

Comincia il pomeriggio e con esso la vera vita del collegio, abbiamo altre dieci ore da occupare e vedrete come le occuperemo bene!

Subito dopo la mensa, si scende in «sala convegno». La biliardi, ping-pong e radio fanno bella mostra di sé, invitanti come non mai! Ma la prima occupazione della maggior parte di noi sapeva qual'è? Punt fuori una delle tre sigarette giornaliere permesse e fumarla in pace. E' un bisogno che tutti chiamano visto, ma lo sapete come sono i ragazzi e, in fondo in fondo, siamo ragazzi anche noi! Poi si comincia a giocare, mentre i più sentimentali si avvicinano alla radio e ascoltano un po' di musica, battendo col piede il tempo di un «fox» e sospirando... al tempo di un languido «tango»! Ma proviamo a girare un po' per la sala e cerchiamo quelli che in ogni parte d'Italia si chiamano «sagone». Ne troveremo molti, non dubitate! Guardate, guardate, ecco due bei tipi che sembra posino per noi, un siciliano e un emiliano, i migliori carambolisti del collegio. Immancabilmente in ogni ricreazione sono in lizza l'uno contro l'altro. Proviamo ad assistere a qualche loro carambola. Sono 22 a 15, vince il siciliano, mentre l'emiliano brontola da una parte e non sa rassegnarsi.

«U gioco è cuntrario! — dice il siciliano»

Ma va' là — risponde l'altro.

Ad un tratto il siciliano scatta:

— ...Nun c'è più.

— Ma dico ben su... u gioco cuntrario — ribatte l'emiliano ed aspetta che ritorni il suo turno mormorando fra i denti: «Ma dico ben...»

E che sifo si svolge sempre intorno a quel biliardo!

Ma avete sentito?... Qualcuno mi ha chiamato. Ah, sì, non c'è dubbio, sono i miei due amiconi, un milanese e un torinese, che mi chiamano per fare un po' di jazz! Come non lo sapevate? Sicuro, metteremo su un trio e non solamente vocale... ma per ora, soltanto il torinese suona il piano. Beh, vuol dire che per ora canteremo solamente; però non ci stiate a sentire, perché... si prova soltanto.

Ma sono già le tredici e quaranta e deve mancare poco all'adunata. Ecco infatti l'ufficiale del servizio che ci chiama. Non ci dispiace di finire così presto la ricreazione, anzi siamo felici, oltremodo felici e sapete perché? Indovinate dove andremo ora! Nientemeno che all'aeroporto! Non così tutti i giorni, ma oggi è sabato e tutti i sabati e le domeniche c'è la gita all'aeroporto... ma ce la toglie nessuno. Sono due giorni per noi veramente trionfanti. L'aeroporto, gli apparecchi, il volo, tutte cose che ci attraggono, che ci rendono oltremodo orgogliosi nella speranza, che è suprema certezza, di fare dimenticare tutto questo parte integrante della nostra vita. E corriamo in silenzio ad indossare la divisa di marcia e poi via, in tre minuti raggiungiamo l'aeroporto tra un canto tipico aeronautico e un coro folcloristico romagnolo.

Ecco l'aeroporto, ecco gli apparecchi! Il rombo possente di un «S. 79» mi fa alzare gli occhi al cielo. Non sento più i comandi del mio istruttore e continuo a guardare sempre l'apparecchio. Ma ora, che cosa succede? Non è più solo, sono tanti, cento, mille che oscurano il cielo come una nube e in ognuno c'è scritto un nome di gloria. Sono le ali che hanno dominato le glorie sotto tutti i cieli, che hanno dominato sopra tutte le terre, in pace e in guerra. Vorrei gridare, battere le mani, ma non vedo più gli apparecchi. Un fremito mi scuote tutto e un paterno colpo sulla spalla mi fa tornare alla realtà. «Gianni, sempre sognatore tu, eh?» è il mio comandante di plotone. Scatto sull'attenti e non so rispondere che un militarissimo: «Signorsì». E corro anch'io ad ascoltare la lezione.

Sono le 16,30 e già la sagoma modanissima del Collegio aeronautico si profila vicinissima. Sentiamo la nostalgia delle cose viste ed udite, non vorremmo mai lasciare l'aeroporto, non ci staccheremmo mai da quegli apparecchi e dal campo. Siamo davanti all'ingresso del collegio e subito le parole del Duce scritte ai caratteri cubitali sul portale ci colpiscono: «Ali di giovinezza fascista sono ali di vittoria»; la nostalgia passa al colico, ci sentiamo ancora vicini all'Arma Azzurra, sentiamo nel collegio la guida che ci porterà definitivamente nei ranghi dei piloti. Siamo felici, molto felici. E' stato solo un attimo di nostalgia, ma ora non ci si pensa già più.

«Passo avanti e affondo», poche parole che vi fanno pensare dove siamo in questo momento. La lezione di schermo si protrasse così piena di energia fino alle 17,30. Poi, studio fino alle 20. Due ore dedicate allo studio il collegio tace, sembra che sia disabitato e invece le nostre menti lavorano. Ci prepariamo per le lezioni del giorno seguente volentieri, senza fatica, come ognuno può; con la certezza di essere compresi dai nostri professori per quello che ognuno può e deve dare.

L'orologio della torre di Forlì segna le 19,30. Chi passa in quest'ora nella Via Emilia, sotto le finestre del collegio, ode levarsi maestoso il canto degli inni della Patria. E' la nostra lezione di canto. Una lezione bella, che ci porta lontano, che ci mostra come in una visione le glorie della nostra bella Italia e la famiglia lontana orgogliosa di averci incamminato sulla via del dovere. E il nostro canto diventa ora forte, ora sembra quasi un sussurro come per seguire i sentimenti dei nostri amici arditi e sentimentali, forgiati in questa cucina di spiriti che il Duce ha voluto creare e dove noi vogliamo continuare. Sono ormai le 20 ed è ora di mensa. Per la terza volta scendiamo in sala. L'appetito è diventato, ora, alla vista della minestra calda, abbastanza prepotente; e questa è divorata in un attimo e così la carne, la verdura e la frutta.

La sala convegno ci accoglie ancora. Su-

mo in verità un poco stanchi e lo radio dopo cena è il passatempo preferito dei più; un po' di buona musica e una sedia sono la nostra gioia serale. Quante volte anch'io la sera mi siedo in un angolo della sala convegno e penso a questa mia nuova vita fatta di forza e di poesia, che tanto mi ha sempre attirato e che ora vedo finalmente avverata!

Penso ad ogni mio pensiero assume l'aspetto di una figura, penso e tutto mi sembra poesia. E come me tutti gli altri miei camerati. Se non si è un po' poeta nell'animo, non diventeremo mai buoni piloti.

E adesso è l'ora... «che volge al desio»; c'infiammo in fretta il pigiama e poi a... mamma nel candido lettino che ci attende. Un autocarro passa rombando nella strada, ma non riusciamo a seguirne il rumore... siamo già addormentati.

GUIDO GIANNI



AVIAZIONE FRANCESE

Laurent-Eynac, ex-ministro dell'Aviazione francese, fa su «L'Aéro» N. 1596 il bilancio di chiusura della aeronautica francese per l'anno 1938, e traccia in poche linee lo schema della situazione delle principali flotte aeree dell'Europa. Mentre le aviazioni militari delle altre potenze, afferma l'articolista, si sono accresciute nell'anno 1938 con un ritmo due, tre e forse quattro volte maggiore di quello che ne determinava l'aumento negli anni passati, l'armata aerea francese ha camminato per tutto l'anno con lo stesso passo che aveva nel 1937, vedendosi così a trovare in condizioni di assoluta inferiorità di fronte alle flotte aeree della U. R. S. S., della Germania, dell'Italia, dell'Inghilterra. Tali flotte aeree, secondo l'ex-ministro, marciarono rapidamente verso i 5.000 apparecchi da guerra, cifra assai lontana dal programma francese. Laurent-Eynac accusa l'organizzazione industriale del nostro Paese di non essere capace di adeguare la produzione ai veri bisogni determinati anche dagli ultimi sviluppi della politica europea, e dà anche la colpa di questo ai membri dello S. M., che invece di commissionare alle fabbriche un tipo di velivolo per ogni categoria (cosa che svelterebbe molto la produzione, permettendo di costruire in grande serie) ordinano a queste un gran numero di diversi tipi, obbligando ad una nociva suddivisione del lavoro.

UN PILOTA ROSSO

La «William Blackwood and Sons Ltd, London» ha edito un interessante libro dovuto alla penna di Olof de Wet, pilota rosso. E' un'opera che ci presenta il quadro della guerra ispano-sovietica sotto un nuovo punto di vista determinato da una rara obiettività, che nell'autore si trova unita ad una notevole sensibilità psichica. Il frutto di questa obiettività è quindi il risultato di un'introspettione che ignora ideologie e partiti. Vediamo così fatti e avventure del conflitto iberico svolgersi in un'atmosfera di fatalità, che esclude la definizione di nemici ed amici. De Wet ha parole buone per gli italiani, ai quali riconosce un valore indiscutibile, e per i suoi camerati rossi, che sanno ben combattere. Descrive senza pudori le sue paure, i suoi insuccessi, e senza vanagloria le sue vittorie.

UN LIBRO

Il noto scrittore Ettore Cozzani è l'autore di un bel libro («Ceriù, Eroica», Milano) che descrive la vita di un giovane innamorato del volo. Ceriù, cresciuto in un ambiente dove è sempre presente l'aviazione, sia direttamente, sia indirettamente, per riflesso, trova infine sfogo al suo inconfondibile entusiasmo affidandosi alle ali di un leggero veleggiatore. L'opera di Cozzani è ricca di descrizioni che danno al lettore una concreta visione della vita degli aviatori, palpitante di infinite stupende emozioni. «Ceriù» è l'esempio di una letteratura che purtroppo sino a ora mancava in Italia: una letteratura per giovani, che presentasse a questi l'aviazione sotto il suo vero aspetto, privo di un'ostentata finalità propagandistica. E' un libro che merita di essere letto, e che segnaliamo con piacere ai nostri amici.

— Sveglia, ragazzi, sono le sei...

E' la voce dell'ufficiale di servizio che di camerata in camerata, viene a riscuotere noi allievi dai bei sogni dorati!!! E' un attimo. Tutti siamo in piedi e corriamo a lavarci. L'acqua fredda finisce di svegliarci. Abbiamo fretta di vestirci e di cominciare la nostra giornata; così in mezz'ora siamo pronti agli ordini dell'ufficiale. Un'ora di studio intenso e poi la colazione. Scendiamo dallo scalone riservato a noi, ecco che ci si presenta davanti la «sala mensa» da dove vien fuori un delizioso odorino ristoratore. Costantino in fretta questa prima refezione e poi la scuola ci riceve pronti e attenti nei suoi banchi per renderci ai nostri istruttori alle 12,15. Molti aquilotti eroderanno che questa sia l'occupazione più noiosa della giornata. Tull'altro! Noi andiamo a scuola come alle esercitazioni, con quella compensione dei nostri doveri che è corredo di vita della nuova generazione, che è propria dei ragazzi di Mussolini. E tanto per darvene un esempio, vi dico (in un orecchio, però, che nessuno senta) che io ero un tempo molto svogliato e studioso... quando studioso, tanto per non essere diverso dai miei compagni. Ora, invece, sento che lo studio non è più fatica e capisco di aver trovato la vera scuola quale io l'ho sempre immaginata e quale credo la immagineranno tutti i ragazzi: molto lavoro in collaborazione con i professori e solo studio orale nel doposcuola.



Uno scorcio del nostro apparecchio di assalto «Breda 65»

perché la gente sapesse com'eran fatti gli alberi.

Queste località erano accuratamente tenute allo stato selvaggio per una specie di civetteria della raffinatissima civiltà di allora che sembrava volersi compiacere, mettendo in evidenza il contrasto, l'alto grado di progresso materiale raggiunto. Erano come musei archeologici della natura, affidati a vecchi custodi volontari; in genere degli stravaganti, che dichiaravano di preferire il soggiorno in una capanna di tronchi, riscaldata l'inverno da un assurdo fuoco di legna, alle com-

nia e scontento, qualche passo avanti, uscendo interamente dal fitto della macchia.

Con un nuovo grido più acuto, Jan Mastro, che s'apprestava a fuggire a rotta di collo, tornò a cader seduto, con la bocca spalancata per lo sbalordimento. La belva non era sola;



...ma che avete da guardare così il mio somarello?

dissime case razionali, tutte d'alluminio, senza finestre e con aria condizionata nell'interno. Pazzi da legare!

Torniamo al nostro Jan Mastro, giovanotto bonario e grassottello il quale, dopo aver spinto il suo Pif al sud per un centinaio di chilometri, il tempo di fumare una sigaretta, avvistò una larga zona boscosa, traversata da un fiumicello e stretta fra due catene di montagnole non molto popolate. Per quanto frugasse nella sua memoria, non ricordò di avere prima d'allora visitato quel luogo e pertanto decise di atterrarvi.

Due minuti dopo il Pif si posava dolcemente ai piedi d'un grosso pagliaio, a poca distanza d'una modesta costruzione in legno. Jan Mastro uscì all'aperto e, respirando con delizia l'aria del bosco (che gli parve superiore a quella scientificamente razionale della sua casa), s'avviò per un sentiero che s'internava nel folto degli alberi.

D'un tratto mandò un grido e cadde seduto. Da uno svolto, a quattro passi da lui, era apparso il capo di una belva. Uomo e belva, immobili, si fissarono in silenzio. L'uomo con gli occhi sbarrati e le membra prive d'ogni energia, la belva, con le orecchie puntate e le nari sbuffanti.

In quegli istanti di spasimo, e mentre cercava di rialzarsi, Jan Mastro ricordò vagamente d'aver visto un animale simile in uno Zoo non lontano da casa sua, ma, siccome era meno caratteristico dell'elefante o del serpente pitone, non riusciva a rammentarne il nome.

— Arri! — esclamò una voce baritonale. S'udì lo schiocco d'una verga su una pelle dura e la belva, appattite le orecchie contro il collo, fece, con espressione di malincon-

a cavalcioni di essa e stringendole i fianchi con le ginocchia, stava un individuo dalla fluente barba grigia.

— Ohè, amico! — gridò questi — Siate il benvenuto. Ma che avete da guardare così il mio somarello?

Scese e rialzò Jan Mastro, lo prese sottobraccio e lo forzò ad avvicinarsi all'asino che, per non perder tempo, prelevava qualche fogliolina tenera dai cespugli vicini.

— E' un buon amico, sapete? — esclamò lo sconosciuto, battendo affettuosamente la mano sul collo della bestia. — Docilissimo, paziente, robusto...

Jan, a sua volta, arrischiò una timidissima carezza e ne provò orgoglio e piacere.

— Posso salir su un pochino? — chiese con voce tremante, in un folle accesso di audacia.

— Ma certo, che d'amine! — rise il barbone — Su, così, ecco! Prendete questa corda con la destra, quest'altra con la sinistra e tirate dalla parte dove volete andare. Per accelerar la marcia, battete coi calcagni sui fianchi, per fermare tirate tutte e due le corde insieme. Capito? Proviamo!

Qualche ora dopo Jan Mastro, che aveva passata una mezza giornata di felicità, ritornò al suo Pif. S'arrestò, guardandolo con tristezza e ripugnanza.

— Scusate! — disse al suo ospite, mentre gli occhi gli brillavano — Vorrei proporvi un cambio... Se vi lascio la mia macchina; s'intende, aggiungendo qualcosa... vorreste darmi questo vostro animale... No, non mi dite di no, amico mio...; non mi rifiutate questo grandissimo favore...

Fu così che una settimana dopo i parenti, gli amici e i vicini di Jan Mastro, sbalorditi e frenetici di ammirazione, lo applaudirono fino a spellarsi le mani quando egli apparve in fondo alla strada, arditamente inforcando il prezioso e favoloso animale.

E Jan Mastro acquistò onore e fama da questa sua impresa e guadagnò in seguito somme ingentissime insegnando ai più temerari a servirsi del

LEGGETE A PAGG. 10 e 11
LA POSTA AEREA.

ZIO FALCONE

risponde ai suoi aeronipoti.

nuovissimo mezzo di locomozione dinanzi a cui tutto un avvenire s'apriva, irraggiato di gloria.

E. J.

Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

(Continuazione dal numero precedente)

Su queste basi il progetto prendeva consistenza. Oltre alle ruote di Giorgio Peseta, ogni aderente aveva un compito preciso. Le bambine, ad esempio, si occupavano della tela per le ali, sottraendo alle rispettive genitrici pezze di lino e di seta che venivano aggiunte l'una all'altra per ottenere la necessaria superficie. C'era chi procurava il legname, chi tracciava i disegni, chi raddrizzava i chiodi recuperati da vecchie casse scovate in soffitta; altri lamentavano necessità scolastiche per spillar denari, altri ancora demolivano lo steccato del parco per procurarsi il filo zincato ed i tubi d'alluminio per i longheroni.

In ogni casa v'era un cantiere. Un buco qualunque in cantina o al sottotetto, dove fosse possibile il trar della sega od il battere del martello. E in ogni cantiere, sopra rudimentali scalmi, prendeva consistenza un pezzo del futuro velivolo.

Certo, la faccenda più scabrosa sarebbe stata quella di riunire le varie parti per rendere efficiente il tutto. Occorreva fare miracoli di tecnica per ottenere ali rapidamente montabili, coda e carrello facilmente adattabili anche in luoghi non idonei e con mezzi scarsi senza, ben inteso, alcun pregiudizio della solidità nella costruzione.

Le riunioni del giovedì servivano ormai al solo scambio delle idee, alla relazione di ciascuno nel procedere dei lavori, ai consigli reciproci per il superamento di talune difficoltà.

In capo ad un mese le ragazze avevano già terminato il loro compito, aggraziandolo con un fiocco tricolore di vaste proporzioni da adattarsi ad un montante per inaugurare degnamente il primo volo. Coloro che si trovavano più in arretrato erano Paolino Uberti e Renzo Patrizi, ai quali erano state assegnate le ali, una per ciascuno. A questo proposito, anzi, era avvenuto un faterello ameno. Paolino si era accanito intorno ad un'ala semispessa della lunghezza di metri 1,50 col profilo di becco d'aquila. Renzo, invece, aveva capito male gli ordini degli organizzatori ed aveva creato con maestria un profilo sottile a becco d'oca. La faccenda, durante uno scambio di vedute, era emersa in tutta la sua fosca luce ed aveva minacciato di far naufragare il progetto; senonché al termine di una lunga e dotta discussione sorta fra gli aeronauti in erba, si era trovata una equanime soluzione, la quale consi-

steva nell'aggiungere al corpo del veleggiatore indifferentemente l'una forma o l'altra, poichè ciò non poteva avere assolutamente un'influenza nociva. Santa ingenuità! E dire che dai fratelli Wright in poi si erano studiate, dette, scritte tante fandonie sul rendimento alare, il profilo, la polare... tutta roba fatta a posta per far rompere la testa ai poveri studenti e rendere difficile ciò che è stato sempre chiaro come la luce del sole.

Finalmente, ai primi di maggio, tutto fu pronto e si poté stabilire la data del gran giorno per il dieci del mese.

A dire la verità, qualcuno si doveva essere accorto che i ragazzi stavano tramando qualche cosa d'inquieto, non tanto per la strana tranquillità durante le riunioni settimanali, quanto per l'instabilità dei loro nervi all'avvicinarsi della data memorabile, messi soprattutto a dura prova per il fatto che nulla doveva trapelare della grande gesta avvenire, mentre ciascuno moriva dalla voglia di confidarla almeno alla zia o ad un paio di cuginetti. Per di più v'era il fatto che la più grave incertezza pesava sulla sorte del pilota; voglio dire che non si sapeva ancora chi avrebbe dovuto pilotare



Volo a vela torinese — Un lancio dell'«Allievo C.»

il bellissimo uccellaccio, tuttora a pezzi e residente in otto rimesse differenti. La decisione, lo abbiamo già accennato, doveva essere data dal tamburellar dei dadi sul terreno stesso della prova.

Tutto questo faceva sì che qualche genitore scorgesse negli occhi della propria progenie una luce febbrile e se ne preoccupasse come di un segno foriero di qualche tonsillite o gastrica in piena regola. Era allora la lotta per la vita.

— Ragazzo mio — pontificava il commendatore Freddi, rivolto a Cecco suo figlio — hai una cera che non mi piace.

— Cosa c'entra la cera, papà? Io sto benissimo; anzi non sono mai stato bene come ora...

(Continua).

Mario Salvadori

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

X

Aquila abbattuta

Il 26 ottobre 1917.

Sono i giorni della ritirata, i giorni in cui l'Italia dete l'impressione al mondo d'essersi abbandonata, esausta, ma dai quali rinaoche più gloriosa e più pesante.

Sono i giorni in cui la lotta sussiste solo nel cielo, nell'agone azzurro che le aquile italiane si ostinano a percorrere, isolate, sfidando gli stormi di nemici dalle ali nero-crociate.

Sono i giorni in cui ogni scontro rappresenta una pagina di gloria ed un sacrificio di vite umane.

Un «Caproni», pesante di bombe, si alza nella mattinata fosca da uno dei campi di fortuna stabiliti in tutta fretta dietro le nuove linee sul Piave. La grande macchina parte sola per il suo compito ora particolarmente difficile.

Sono al suo bordo i piloti tenente Ettore Della Oella e sergente Vittorio Romagnolo, mitraglieri i soldati Bisacco Federico e Tolentini Giuseppe. Un miscuglio di veterani e di novizi, di gente che ha guardato freddamente in volto, a qualche migliaio di metri dal suolo, la Morte, e di gente che non ha mai lasciato le zolle della madre terra. Con tutto ciò sono quattro volontà compatte, e saldamente unite nel fermo proposito di compiere quello che è stato commesso loro.

Il volo del pesante apparecchio procede perfettamente: le nuove linee italiane, il fiume, le vecchie strade già note, ed amiche, ora devastate e nemiche, vengono sorvolate. L'aquila formidabile passa quasi inavvertita. Giù qualche fuocletta fa salta al passaggio, ma nient'altro.

Le batterie antiaeree non hanno compiuto ancora il cambiamento di posizione. Il «Caproni» pare che sia il padrone del cielo.

Con un volo tranquillo che non dà affatto l'impressione di essere un volo di guerra, l'obiettivo viene raggiunto.

In breve i baraccamenti di Base di Modreya a pochi chilometri da Tolmino, si allineano sotto la carlinga del «Caproni». Lentamente, girando come un falco sul bersaglio, l'apparecchio studia la posizione, quindi abbandona il suo carico mortale.

Il tufo nell'immensità invisibile dei lucidi ordigni di morte, il precipitare fulmineo verso terra, il vampare improvviso degli scoppi, il distendersi della fiammata e del polverone.

Tutte cose note, che non danno più un brivido.

L'apparecchio s'abbassa, constata l'entità dei danni poi «riprende», s'innalza, mette la prua sulle linee amiche e si allontana.

Il dovere è compiuto. Ma il bardo che non è ottimista pensa: «troppo facile, tutto ciò, troppo facile!».

Ed occhi inquieti frugano nel cielo. Del resto l'inquietudine è giustificata. Nel cielo che le squadriglie austriache, rinforzate da alcune tedesche, hanno invaso, nel cielo che i nostri «caccia» non riescono a «tenere» più i «Caproni» sono divenuti una selvaggina facile ed ambita. Per quanto formidabilmente armati, nella loro lentezza e nella goffa pesantezza dei loro movimenti, recano la loro condanna di morte.

I bombardatori si sforzano di non pensare a ciò, cercano di dimenticare i compagni inghiottiti nel gorgo della battaglia, cercano di trasformare in certezza quella che non è altro che speranza, ma l'inquietudine è sempre con loro e il signoreggia. L'artiglieria non li insegue, come di solito, ma essi temono qualcosa di più terribile, e perciò frugano il cielo con gli occhi.

Il tempo trascorre lentissimo per la loro impazienza, e la macchina, ad ogni giro d'elica, s'avvicina sempre più alla salvezza. Ed ecco, quand'era più giusto sperare, la speranza distrutta improvvisamente da una visione: le linee sottili e sfreccianti dei «caccia» nemici si sono disegnate nell'azzurro aggrondato del cielo invernale!

Con un rapido sguardo che le pupille dei volatori si scambiano con muta intelligenza, l'allarme si propaga a bordo.

Attendere: non c'è nulla da fare fuorché attendere.

Ciascuno al suo posto attende. Il «Caproni», con i motori a «tutta manetta» ansa fortemente, ma non può fare nulla di più, ed i «caccia» si avanzano rapidissimi.

I mitraglieri, alle torrette di prua e di poppa, attendono, stretti alle armi, unica speranza ormai.

Pare che il cielo sia pieno di ali nemiche. Da ogni parte dell'orizzonte apparecchi ed apparecchi appaiono. Nuovi di all dalle croci nere lugubramente costellanti il cielo si stringono dappertutto, in un cerchio vasto, terribile, insuperabile, addosso al «Caproni».

La grande macchina tricolore non sposta d'una linea la sua rotta: darà battaglia sulla via del ritorno, si aprirà un varco a qualunque costo.

Nel cervello dei piloti ronzano le parole con le quali il capo squadriglia li ha salutati nel lasciare il campo: «Se la lotta è ineguale, se il rischio di perdere l'apparecchio è troppo grande, fuggite, rientrate:

non ve ne sarà fatta una colpa. Ogg' è più prezioso un apparecchio che una vittoria a caro prezzo conquistata...».

Fuggire, rientrare... Com'è facile dirlo, ma quanto, quanto è più difficile farlo, con quel pesantissimo «Caproni», galleggiante in quel cielo di piombo quasi fosse paralizzato da una formidabile pigrizia.

Ora i secondi volano via rapidi. Le ali nemiche si avvicinano, si avvicinano, si avvicinano.

E' l'ora d'adoperare le armi. Di colpo, rabbiosamente, la mischia si accende fra le nubi.

Dalla torretta di prua, da quella di poppa, il «Caproni» allarga furibondi rosari di pallottole e tiene in rispetto i piccoli «caccia».

Quell'accanirsi di piccoli apparecchi contro il formidabile gigante, quell'intrecciarsi di evoluzioni acrobatiche ed impensabili attorno alla rotta rigidamente rettilinea del «Caproni» devono formare un ben curioso spettacolo per coloro che, dal basso, contemplanò la battaglia.

L'aria è tutta vibrante del palpito multitonale dei motori e dello stridio interrotto e saltellante delle mitragliatrici. Migliaia di traiettorie fumose si aggrovigliano attorno al «Caproni» e molte si affondano nei suoi fianchi e nelle sue ali.

Ma esso non piaga.

Parà che il rombo dei suoi tre motori voglia coprire l'urlo pettegolo degli apparecchi avversari; pare che il palpito della sua ala ed il morso delle sue eliche non conoscano debolezza; pare che la sua prua sia mantenuta duramente sulla rotta da qualcosa di sovranaturale, di più potente del destino stesso.

Gli austriaci si avvedono dell'inutilità dei loro sforzi, della volontà incrollabile del nemico che è più forte della loro aggressività, del loro accanimento, e s'accostano di più, ossia più ancora, rischiano tutto pur di sparare da presso, e «toccare» il nemico.

A bordo del «Caproni» è un inferno. Il sibilo delle pallottole austriache è onnipresente, è dovunque, è assillante; gli scoppi, gli schianti, gli scoppi si susseguono, la tela è sbrindellata quasi dappertutto; molte crociere pendono inerti, ed oscillano pigramente nel letto del vento di marcia; un'elica fischia stranamente, certo scheggiata.

Ma dalle torrette si risponde vigorosamente, e si ribatte l'offesa.

Una raffica precisa avvolge un «caccia» assallato, e da bordo lo si vede tuffarsi precipitosamente nell'aria, precipitare verso terra, e rimettersi, molte centinaia di metri più giù, per planare verso Pontkve. Altri colpi crivellano un secondo apparecchio nero-crociato, e lo costringono ad atterrare ma l'impresa resta sempre superiore alle possibilità del «Caproni».

L'assenza dei due «caccia» feriti non si avverte neppure, e la ridda spaventosa continua, diabolica, attorno al bombardatore. Ed il territorio della Patria è ancora lontano...

Le raffiche si fanno sempre più fitte e più terribili, le pallottole raggiungono ogni cosa e spezzano, forano, schiantano...

Di colpo la mitragliatrice di poppa tace: il mitragliere, colpito, giace rovesciato sulla sua arma quasi morto.

I nemici avvertono subito l'assenza della difesa a poppa, e si avventano in coda per finire la grande aquila ferita. Uno, due apparecchi eseguono la manovra, e due

raffiche terribili spaziano nel cielo. La gragnuola scroscia paurosamente contro le parti metalliche, sfiora le serbatoi, i radiatori, spezza l'elica del motore posteriore ed immobilizza il motore stesso frantumandone gli organi più delicati.

Mentre alla benzina che cola da tutte le parti, e comincia ad allargare la carlinga, si unisce il sangue, la necessità di scendere si delinea.

La battaglia non è cessata, ed i piloti vorrebbero tenere ancora, almeno per tentare di raggiungere la terra italiana, ma un nuovo assaltore avvolge in un turbine di proiettili il «Caproni».

ARMANDO SILVESTRI

(Continua).



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

Per esempio la celebre Vittoria Colonna può essere fatta oggetto di una sciarada, giocando le due parti vittoria e colonna come fossero due nomi comuni. Il totale sarà una definizione del personaggio.

Questo tipo di sciarada che incontrò nel passato grande favore è oggi caduta quasi completamente in disuso.

L'INCASTRO

Passiamo ora ad un altro tipo di gioco: l'incastro, di cui troviamo i primi esempi verso la fine del secolo scorso e che è ancora molto usato dai moderni enigmisti. Anche questo gioco si basa sulla scissione di un vocabolo in parti e sulla possibilità di combinare con queste parti altre parole di significato diverso e compiuto.

Le parti, nell'incastro, vengono combinate con la unione delle parti estreme. La parte restante, centrale, deve pure avere un significato ben definito.

(Continua).

SCIARADA A FRASE

L'osservatore

Un giovane ufficiale, che x xxx xx xxxxxx, scelse per sé codesta abitazione, osservando che vi è xxxxxxxxxxxx tra la città ed il campo d'aviazione.

QUADRATO MAGICO

	1	2	3	4	5
1					
2					
3					
4					
5					

Definizioni:

- 1) E' dell'aria certamente
- 2) Imbecille oppure ottuso
- 3) Questi sta per rigettar
- 4) Mentre il liquido infiammabile
- 5) E' davvero inesistente.

La spiegazione dei giochi pubblicati nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 29 gennaio.

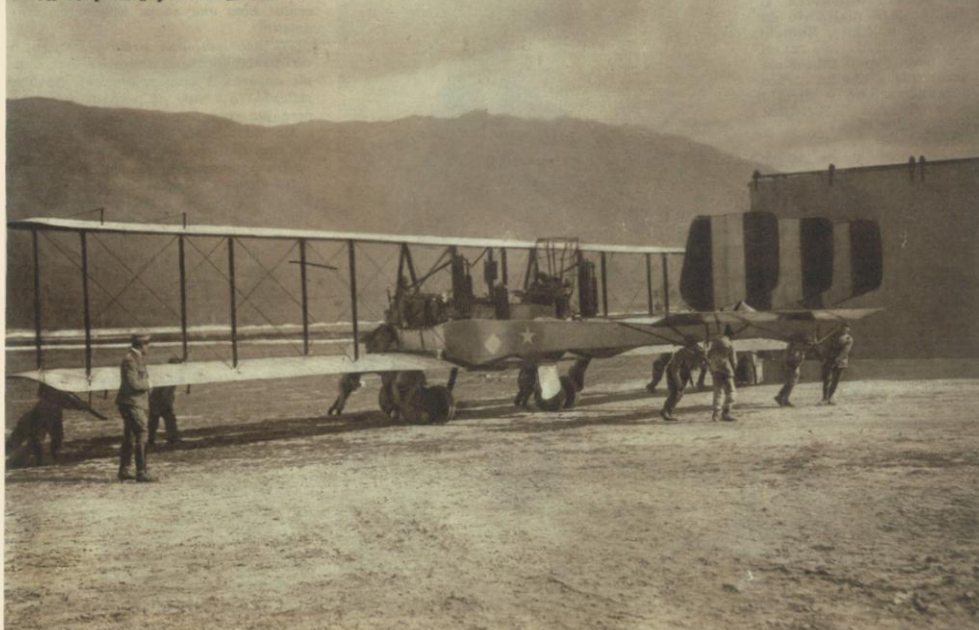
Fra i nomi dei solutori di tutti i giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro 7 giorni dalla data del presente fascicolo la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindarotto,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

SOLUZIONE DEL GIOCO N. 1

- 1 — nomea
- 2 — odore
- 3 — Iddio
- 4 — trina
- 5 — iarda
- 6 — ruina
- 7 — estro
- 8 — retina
- 9 — Esodo.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Calogiorgio Gregorio, via P. Amedeo, 149, Roma. Al Calogiorgio è stato inviato un libro.

Un «Caproni» pesante di bombe...



nel mondo del volo silenzioso

IL NUOVO VELEGGIATORE «KOLIBRI»

I nostri lettori conoscono già le tendenze sorte negli ultimi anni e che cercano di trovare il miglioramento di certe particolari doti del veleggiatore (maneggevolezza e facilità di trasporto) in un rimpicciolimento delle dimensioni dell'apparecchio stesso, specie in una riduzione dell'apertura alare. Per chi volesse rinfrescarsi la memoria suggeriamo l'articolo di Preti a pag. 7 del n. 32/1938.

Le realizzazioni più note in questo campo sono notoriamente i due apparecchi di Hütter, l'«H 17» e l'«H 28». L'uno un apparecchio da allenamento con 9,60 m. di ala e 19 kg. mq. di carico alare. L'altro un veleggiatore di alto rendimento con 12 m. d'ala e 23 kg. mq. di carico unitario.

Ora, l'ultimo concorso della Rbön ci ha fatto conoscere un nuovo apparecchio di questa categoria: il «Kolibri». Bisogna dire però che questa volta il progettista Blessing non ha voluto fare delle escursioni nello ignoto, come i fratelli Hütter, ma ha seguito una sola meta: quella di costruire un apparecchio molto maneggevole, aerodinamicamente buono, economicissimo e facile da trasportare. Vediamo dunque come se l'è cavata.

L'apertura alare è uguale a quella dell'«H 28»: 12 m. La formula generale è pure quella dell'ala media a M. L'ala, a monolungherone, è di pianta completamente rastremata. La grande novità di questo apparecchio consiste nel fatto, che non è l'ala che viene smontata in due pezzi, ma la fusoliera. Infatti il longherone è fatto in un pezzo solo ed attraversa la fusoliera senza attacchi metallici. Il suo peso del resto è stato di 19 kg. nel prototipo, ma esso potrà essere ridotto, a sentire il progettista, fino a 11 kg. senza indebolire la struttura. La parte anteriore della fusoliera è solidale coll'ala.

In corrispondenza del secondo terzo circa della corda alare la fusoliera è tagliata in due. La coda viene agganciata mediante quattro dispositivi di fissaggio.

Questa disposizione è stata scelta per diversi motivi: anzitutto si risparmia il peso degli attacchi metallici dell'ala e la complicazione corrispondente. In seconda linea si guadagna dello spazio nella fusoliera già abbastanza piccola (il paracadute viene posto sopra) il longherone per poter guadagnare qualche centimetro in altezza e per poter spostare il pilota verso il baricentro dell'apparecchio. Si sa quanto sia importante il centraggio in un veleggiatore piccolo. Infine

i raccordi tra ala e fusoliera si possono eseguire in maniera perfetta, poiché non c'è nulla da montare e da smontare.

Il profilo alare è il classico Gottinga G 535, almeno alla radice. In corrispondenza del gomito c'è un profilo analogo, ma assottigliato del 10%, mentre il profilo d'estremità risulta assottigliato del 15%. Lo svergolamento totale, cioè dall'attacco all'estremità, è di 3 gradi.

La sezione della fusoliera è ellittica. La capotina trasparente del posto di pilotaggio è relativamente molto grande, perché anche la porzione sovrastante il longherone deve venire scoperta, affinché il paracadute non resti incastrato nella fusoliera in caso di lancio. L'organo di atterraggio è rappresentato da un volgarissimo pattino, che nel prototipo non era nemmeno carenato. È naturale che in un apparecchio così piccolo il peso della ruota darebbe un aumento tutt'altro che gradito del carico alare.

Degli impennaggi, solo il timone di direzione è smontabile, mentre il timone di profondità, che è a piano fisso e superficie mobile, è incorporato permanentemente alla coda. Tutto ciò per diminuire il numero di attacchi metallici e per migliorare i raccordi aerodinamici. Infatti, tra piano fisso e coda c'è un embrione di raccordo, sulla cui efficacia però abbiamo parecchi dubbi.

Per il resto il «Kolibri» non presenta delle caratteristiche di eccessiva modernità. Non ci sono direttori, i comandi sono alquanto complicati; insomma si vede che la esecuzione del getto è stata fatta da gente che aveva un mucchio di buona volontà, ma che si è fatta prendere la mano dalle difficoltà della materia.

Ecco le caratteristiche generali:

Apertura alare	m. 12,000
Lunghezza totale	m. 5,300
Altezza	m. 0,910
Superficie portante	m. ² 10,000
Peso a vuoto	kg. 108
(compreso 2 barografi)	
Carico alare	kg./mq. 18,000
Sezione frontale	m. ² 0,300
Massima efficienza	25
Minima velocità di discesa	m. sec. 0,75
Velocità di discesa in	
corrispondenza a 100 km. h m./sec. 1,5	

Come è facile immaginare, il «Kolibri» ha destato non poco interesse, perché esso è il primo apparecchio ad ala centrale, fatta in un sol pezzo, e colla fusoliera divisa in due.

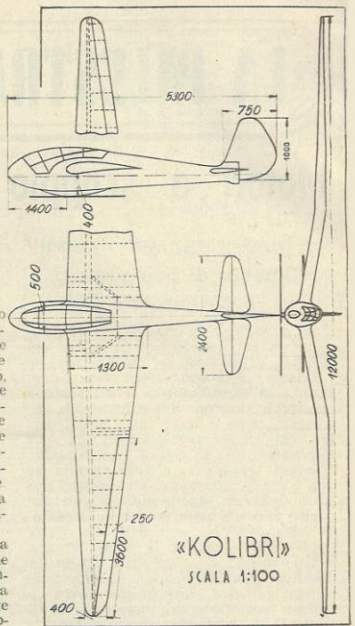
Le doti di volo pare che siano ottime; dico pare, perché purtroppo il pilota era una personalità un po' diciamo «mobile», o se riferiamo il gergo volovelistico italiano, rude ma chiaro, era una «saga» tremenda. Però, siccome abbiamo visto il «Kolibri» ubbidire con una prontezza sorprendente ad ogni movimento del suo padrone, concludiamo che esso possa ubbidire altrettanto bene anche alle manovre... necessarie. In un apparecchio così piccolo però preoccupa l'eccessiva mobilità intorno all'asse trasversale, cioè il movimento di beccheggio. Ci sembra che in un simile apparecchio sia più indicato un profilo meno instabile del Go 535.

Un'altra cosa interessante è rappresentata da quella piccola cresta, alta circa 3 cm. che nasce in cima alla fusoliera in corrispondenza della giunzione e che termina nella deriva. In una delle fotografie la si scorge come una linea nera al di sopra della fusoliera. Essa serve per facilitare il distacco dei piccoli vortici dal dorso della fusoliera quando si vola in assetto un po' sostenuto. Si tratta di un dispositivo molto empirico, ma ha risolto benissimo il suo compito.

I CORSI DELLA GIL PER L'ANNO XVII

Allo scopo di indirizzare quei giovani che aspirano a frequentare i corsi di volo senza motori, riassumiamo un manifesto che la G.I.L. ha in questi giorni diramato per l'apertura dei corsi di volo librato dell'anno XVII.

Questi corsi possono essere frequentati, come abbiamo già detto, da avanguardisti e giovani fascisti che abbiano compiuto il sedicesimo anno d'età e non superato il diciannovesimo e che siano in possesso della licenza di scuola media inferiore o che abbiano conseguito l'ammissione alla quarta



nico, di un paio di forti calzature che gli permettano di svolgere agevolmente la sua attività sul campo, di una tasca a zaino o sacco alpino, di biancheria e oggetti di corredo personale.

Per le iscrizioni e maggiori informazioni i giovani possono rivolgersi al proprio G.U.F. o al proprio Comando Federale G.I.L.

IL VOLO A VELA NELL'U.R.S.S.

In Russia si pratica una forma particolare di volo a vela: i treni aerei, dei treni, cioè, costituiti da un aeroplano, che funziona da locomotiva, con al rimorchio 2 o 3 veleggiatori; al concorso di Koktebel si è assistito all'arrivo di 31 di questi treni, ed alcuni di essi, per raggiungere la Crimea hanno dovuto percorrere delle distanze superiori ai 2000 km.

La costruzione dei veleggiatori russi non presenta innovazioni rivoluzionarie, ben-



ginnasiale. Inoltre possono parteciparvi anche i fascisti universitari che abbiano superato il 19. anno di età, ma che non abbiano prestato ancora il servizio militare di leva, purché in possesso del diploma di maturità classica o scientifica, di abilitazione magistrale o d'istituto tecnico.

Naturalmente, per i minorenni, è richiesto l'atto di assenso paterno, o di chi ne fa le veci.

I corsi di volo librato si svolgeranno nelle scuole della G.I.L. e ciascun corso avrà una durata media di 30 giorni. Gli allievi possono scegliere il periodo nel quale intendono frequentare i corsi, poiché l'attività delle scuole è continua.

Le spese di viaggio per gli allievi ammessi a frequentare detti corsi sono a carico del G.U.F. o del Comando Federale G.I.L. di appartenenza, e il vitto e l'alloggio durante il corso saranno forniti gratuitamente dalla scuola. Ciascun allievo, prima di essere inviato alla scuola, deve risultare idoneo alla visita medica preventiva e idoneo alla visita psicologica presso un istituto medico legale della R. Aeronautica o presso apposita Commissione del Ministero della Aeronautica.

Prima di partire per la scuola alla quale viene assegnato, l'allievo si deve dotare di una uniforme regolamentare della sua organizzazione, di una tuta del tipo olimpico-

che la sua caratteristica principale sia la grande diversità delle formule; ciò è dovuto principalmente al fatto che non esistono, o quasi, apparecchi di serie, poiché per diverse ragioni questa non ha mai seguito il prototipo.

Al concorso di Koktebel, per esempio, su 70 apparecchi iscritti, non vi erano che 27 apparecchi di serie, di cui 18 «G. 9» monoposti, e 9 «CH. 5» biposti; gli altri erano tutti apparecchi nuovi.

Come abbiamo detto, malgrado il grande numero di prototipi, i sistemi costruttivi sono tutt'altro che rivoluzionari ed anzi da questo lato tutti gli apparecchi si somigliano molto; quasi tutte le ali sono a due longheroni e bordo d'attacco in compensato; le fusoliere sono generalmente a guscio e c'è sensibile equilibrio fra le costruzioni a sbalzo e quelle a montanti. Nei disegni, invece, non si segue alcuna regola, ma si ha un vero e proprio campionario. Vi sono apparecchi ad ala alta, ad ala media e perfino bassa, con gli allungamenti più svariati, da un minimo di 9 a un massimo superiore a 30; la percentuale dei biposti è molto elevata, e neanche i triposti vengono trascurati.

ranno considerate le sezioni della pala. A partire dal punto d'incontro dell'asse Y1 Y1, con l'asse base, si determina un segmento di lunghezza P-2 ossia la misura del passo voluto diviso per due volte 3.14, cioè per 6.28.

Da questo punto si tracciano quindi i raggi passanti per le intersezioni dell'asse Y1 Y1 con le parallele all'asse XX. Ognuno di questi raggi formerà con la retta Y1 Y1 gli angoli $i_1 - i_2$, ecc. che sono gli angoli di inclinazioni che dovranno avere le sezioni corrispondenti ad ogni raggio. Riportiamo verticalmente la larghezza, di ogni sezione, $a - a_1 - a_2$ ecc., sull'asse Y1 Y1, ognuno in corrispondenza del raggio che ne determina l'angolo, e tracciando poi le orizzontali per le estremità di tali segmenti, si avrà su ogni raggio la larghezza reale della pala per ogni sezione.

Determinate le larghezze, sarà facile disegnare le sezioni e riportare per ognuna di esse lo spessore massimo corrispondente ricordando di dare una forma di buona penetrazione, adottando, cioè, un profilo come si trattasse di un'ala. Considerando l'altra proiezione di ogni sezione, parallelamente all'asse base XX, si avranno le larghezze $b - b_1 - b_2$ ecc. laterali dell'elica, corrispondenti ad ogni sua sezione.

(Continua).



Guelfo Simoni - Roma. — La tua idea di utilizzare il peso del pilota, seggiolino, strumenti, ecc., lasciandolo spostare verticalmente, per alzare il decollo del velivolo (pedalante) utilizzando l'energia immagazzinata, non è concettualmente sbagliata, ma non conviene attuarla per la semplice ragione che la potenza così disponibile è talmente poca, da non compensare la complicazione dei meccanismi. Supponi che tu possa lasciar spostare il peso del pilota e accessori, per esempio 80 kg. in tutto, di 50 centimetri, verticalmente dentro la fusoliera. Supponi ancora che il peso totale dell'apparecchio, a pieno carico, sia di soli 160 kg. Tu disponi, in totale di $80 \times 0.5 = 40$ kilogrammi. Per sollevare il peso di 160 kg. di soli 25 centimetri, dal suolo tu ci andrebbero tutti, anche se il rendimento del meccanismo fosse 1, cioè il 100%, e il moto fosse anch'esso verticale. Invece devi vincere tutti gli attriti degli ingranaggi, devi tener conto del rendimento dell'elica (a punto fisso), ecc., ecc. Credo che ti resterebbe ben poco per far muovere da terra l'aeroplano. Per di più, il tempo in cui il moto discendente del peso si sviluppa è minimo, e in tale tempo devi accelerare la massa totale, in orizzontale, fino ad una velocità capace di sostenerla. Per renderti meglio conto della poca utilità del dispositivo ausiliario basterà che tu supponga che altre persone tengano a braccia sollevato un pedalante normale di circa 25 centimetri da terra, fermo, e lo abbandonino nel momento in cui il pilota comincia a pedalare. Prima di aver cominciato a muoversi in orizzontale, l'apparecchio avrebbe già perduto la poca quota così guadagnata.

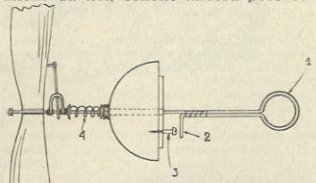
Per quanto riguarda lo sfruttamento della clausola che consente di lavorare per cinque minuti ad immagazzinare energia prima del volo, il tuo dispositivo non è opportuno, perché tu non lavoreresti prima del decollo, ma solo dopo. Potresti infatti presentarti col seggiolino già alzato al massimo. Sarebbe perciò molto più utile usare quel tempo a caricare un elastico o una molla sistemati nell'interno della fusoliera. Se pensi di fare uno sforzo continuato che dia una potenza di circa mezzo cavallo potresti in cinque minuti accumulare ben 11.400 chilogrammetri, molto più utili per decollare dei tuoi modesti 40, e forse con un dispendio di peso strutturale non molto superiore, come ordine di grandezza, di quello richiesto con l'altro sistema.

Personalmente, non credo che il volo muscolare sia di realizzazione impossibile, anzi ci si arriverà certamente, ma il sistema ala rigida più elica, ormai piuttosto noto, non sembra offrire grandi possibilità di sviluppo nonostante i prevedibili e sperati progressi della tecnica costruttiva. Se ci si deve attendere grandi cose, le speranze si rivolgono piuttosto a sistemi meno noti, come il volo battente o simili, dai quali forse la desiderata soluzione potrà essere facilitata con l'utilizzazione di propria area imperfettamente conosciute.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

TIPICI DI TENDITORI

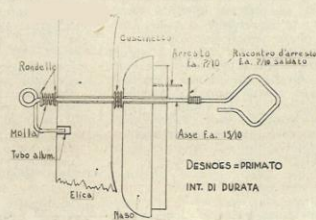
Ricevo spesso lettere di aeromodelisti che vorrebbero schiarimenti sul famoso tenditore inglese per modelli ad elastico, che pare suscitò molto interesse anche da noi, benché ancora poco co-



IL TENDITORE DESCRITTO IN QUESTO ARTICOLO

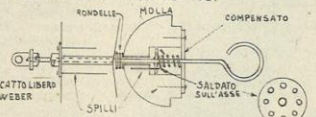
nosciuto. Credo perciò che la miglior cosa sia spiegarsi bene una volta per tutte, e precisare esattamente gli scopi e la costruzione di questo dispositivo.

Il tenditore ha anzitutto ragione di esistere soltanto quando si faccia uso di una matassa elastica di lunghezza maggiore di quella della fusoliera (fra i ganci). Il suo scopo è di arrestare la rotazione dell'albero dell'elica prima che la matassa venga svolta interamente, in modo da lasciar caricati tanti giri quanti sono necessari per accorciarla alla lunghezza della fusoliera, ed evitare che penda nell'interno allentata. Come si capisce subito, si perde così un certo numero di giri (che non vengono scaricati sull'elica), ma si può in-

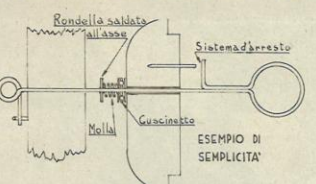


compenso far uso regolare di una matassa lunga una volta e mezzo e anche due volte la fusoliera, che consente di dare molti più giri utili di quelli che si perdono per il tenditore. Il funzio-

FILLON = COPPA WAKEFIELD 1937



amento di questo non ha perciò altro scopo che di fissare l'albero porta-elica al tappo, quando la matassa ha perduto di tensione oltre un certo limite. Que-



sto limite è dato da una molla antagonista, incorporata nel tenditore. Per illustrare queste considerazioni con un esempio concreto, si è riprodotto nella

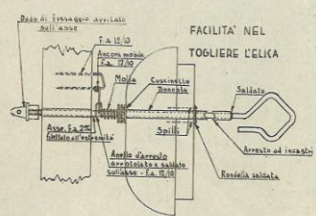
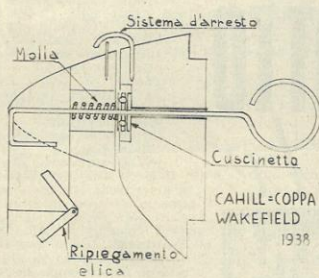


figura unita un esempio di tenditore molto usato, tratto da quelli riprodotti nel libro di Zaic. E' un qualsiasi, e i nostri aquilotti, noto il principio, pos-

sono studiarne degli altri più pratici, o adatti ai loro modelli, senza difficoltà. La matassa si attacca al solito anello 1 che fa parte dell'albero portaelica. Questo ha un risalto 2 che quando la matassa è lenta, può impegnarsi contro la vite 3 fissa al tappo e regolabile in sporgenza. La tensione della matassa stessa contrasta, per quanto riguarda lo spostamento assiale dell'albero, contro l'azione della molla 4, che è compresa fra due rondelle, di cui quella più vicina al tappo è folle, l'altra invece è saldata all'albero. Nel disegno è anche rappresentata l'elica con un suo dispositivo di scatto libero, ma questo particolare è indipendente dal fun-



zionamento del tenditore. Regolando la tensione della molla e la sporgenza della vite, si ottiene l'effetto desiderato.

Per contenere una matassa lunga in una fusoliera corta senza far uso del tenditore, si può anche ricorrere alla cosiddetta treccia (che non è una treccia) adoppiando una matassa lunga, per esempio, tre volte la fusoliera, dopo averle dato un certo numero di giri in senso inverso a quello normale. Abbandonata a se stessa, questa matassa adoppiata si arriccia e si accorcia, restando però assai morbida. E' un sistema consigliabile che ha dato anche in Italia buoni risultati. Il modello di Cahill vincitore alla Wakefield quest'anno aveva un tenditore un po' diverso e l'elica a pala unica ribaltabile. Questo modello verrà prossimamente riprodotto, con le necessarie trasformazioni per l'uso di materiali italiani, in una tavola costruttiva de L'aquilone che è in studio da vario tempo. Il profilo usato nell'originale non è esattamente noto, ma è un concavo convesso di moderata curvatura, che è stato possibile riprodurre in modo soddisfacente.

Ing. PIT.



Licio Bisicich - Monfalcone. — Tranquillizzati, Giovanni Pangon non mi ha parlato male di te. Tutt'altro. Ed appunto per questo gli richiesti maggiori notizie sul tuo misterioso veleggiatore « Poiana ». Egli molto gentilmente me ne ha inviati gli schemi, ma senza descrizione e con dati insufficienti. Perché invece non me li mandi tu, che sei l'interessato? Come avrai già letto, « L'aquilone » cerca disegni di modelli che abbiano dato buoni risultati. Faresti quindi molto bene ad inviarmi i dati del tuo, che mi è sembrato molto interessante. Tu hai il difetto, comune a molti aeromodelisti purtroppo, di essere geloso delle tue produzioni aeromodellistiche, e fai male, perché la tua esperienza, messa al servizio degli altri potrebbe essere molto utile. Aspetto dunque gli schemi che, sono sicuro, mi manderai al più presto.

Giovanni Pangon - Monfalcone. — Ti ringrazio degli schemi del « Poiana » che però purtroppo sono incompleti. Come avrai letto nella risposta precedente alla tua, li ho richiesti direttamente a Bisicich che si è finalmente fatto vivo. Grazie delle fotografie che il cestino non ha voluto ingoiare completamente. Forse quella del « Vampiro » sarà pubblicata. In quanto al nome da dare ai veleggiatori, non si preoccupare: puoi mettere quello che vuoi, solo devi lasciare libero il dorso delle ali su cui la gittata applica il distintivo di categoria ed il numero di lancio. Mandami, quando vuoi, notizie sulla vostra attività. Esse saranno sempre ben accette.

Carlo Battistelli - Ancona. — Grazie l'articolo sulle eliche a pale ripiegabili che però arriva troppo tardi poiché « L'aquilone » ne ha già pronto uno che sarà pubblicato fra non molto. In tutti i modi se

hai altre notizie del genere, mandale: potresti avere maggiore fortuna.
Paolo Ugolini - Rimini. — Grazie degli auguri che ti ricambio. Le tue notizie mi fanno sempre piacere, specie quando trattano l'attività aeromodellistica riminese. Le modifiche che hai fatto sono buone ed hanno già dato buoni risultati. Per le prove in pendio anche se il carico supera i 20 grammi è più un bene che un male. Tienni informato del tuo ultimo veleggiatore.

GIAR.

L'ORDINAMENTO della R. Aeronautica

Con il Regio Decreto legge del 14 ottobre 1938-XVI riguardante l'ordinamento della Regia Aeronautica, il territorio del Regno è suddiviso nelle seguenti Zone aeree territoriali e Comandi di Aeronautica:

I Zona aerea territoriale, con sede di comando a Milano, che comprende il territorio delle provincie di Torino, Novara, Aosta, VerCELLI, Alessandria, Asti, Cuneo, Genova, Savona, Imperia, Milano, Varese, Como, Sondrio, Pavia, Bergamo, Cremona, Piacenza e Parma.

II Zona aerea territoriale, con sede di comando a Padova, che comprende il territorio delle provincie di Verona, Mantova, Vicenza, Brescia, Trento, Bolzano, Padova, Belluno, Treviso, Venezia, Udine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Ravenna, Ferrara, Rovigo, Forlì, Ancona, Macerata, Pesaro, Urbino, Zara.

III Zona aerea territoriale, con sede di comando a Roma, che comprende il territorio delle provincie di Firenze, Pistoia, Arezzo, Siena, Livorno, La Spezia, Massa Carrara, Lucca, Pisa, Grosseto, Roma, Frosinone, Littoria, Viterbo, Perugia, Terni, Rieti.

IV Zona aerea territoriale, con sede di comando a Bari, che comprende il territorio delle provincie di Bari, Lecce, Foggia, Brindisi, Taranto, Matera, Potenza, Chieti, Aquila, degli Abruzzi, Campobasso, Teramo, Ascoli Piceno, Pescara, Napoli, Benevento, Salerno, Avellino, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria.

Comando della Sicilia, con sede di comando a Palermo, che comprende il territorio delle Provincie di Palermo, Agrigento, Trapani, Caltanissetta, Enna, Messina, Catania, Siracusa e Ragusa.

Comando della Sardegna, con sede a Cagliari, che comprende il territorio delle provincie di Cagliari, Sassari e Nuoro.

Comando dell'Esopo, con sede a Rodi, che comprende il territorio di tutte le isole del Dodecaneso.

Il decreto stabilisce inoltre che le Direzioni di Costruzioni Aeronautiche sono in numero di quattro con sede a Torino, Milano, Bologna e Napoli.

AEROMODELLISTI

acquistate le TAVOLE COSTRUTTIVE dei modelli seguenti:

- Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchio « Kirby Kit », L. 10.
 - Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio « Bellanca Folgore », L. 10.
 - Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio « Nord 305 », L. 10.
 - Modello AP IV, veleggiatore, L. 10.
 - Modello AP V, a elastico, riprod. « Koolhoven F. K. 35 », L. 10.
 - Modello AP VII, a elastico, riprod. « Fokker G. 1. L. 12.
 - Modello AP IX, veleggiatore, riprod. « Rheinland », L. 12.
 - Modello AP X, veleggiatore, riprod. « Minimo », L. 12.
 - Modello AP XI, a elastico, riprod. « Klemm K. L. 35 », L. 12.
 - Modello AP XII, a elastico, tandem Scheffler, L. 12.
 - Modello AP XIII, veleggiatore da gara Anco XVI, L. 12.
 - Modello AP XIV, riproduce il monomotore americano « Becheroff », L. 12.
- Eseguite i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, e l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta extralussu robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi) con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

L. 25 - Ediz. di lusso in tutta tela L. 30. Sconto del 10% agli abbonati aggiungere L. 2,80 per la spedizione raccomandata

Viaglia all'Editoriale Aeronautica, Roma, viale Libro e Moschetto 6.



AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante

il caso Grant

Quello che la stampa americana chiamò « il caso Grant » fu, senza dubbio alcuno, uno dei capitoli più interessanti della vita poliziesca di Ralph Forte. Uno dei più interessanti, perché Ralph dimostrò ancora una volta come le cosiddette prove siano a volte ingannevoli.

— Nessuna persona — ebbe a dire dopo la soluzione del mistero il Procuratore Distrettuale — avrebbe potuto, con i mezzi normalmente usati dagli investigatori, venire a capo di nulla. Occorreva ragionare esattamente come aveva ragionato Ralph: né più né meno.

Il 18 settembre 1937, nell'Ufficio della Centrale di Polizia si svolse fra il Procuratore Distrettuale e Ralph Forte questo dialogo.

— Se non vi fosse di mezzo un aeroplano, mio caro Ralph non vi avrei neppure disturbato, tanto la cosa è chiara. Ma, poiché non ho molta dimestichezza con il mezzo aereo e voi siete invece in materia un perfetto intenditore, così ho creduto opportuno interpellarvi.

— Dite: dite pure, mio vecchio amico, ma tralasciate, vi prego, questo frangente burocratico.

— Voi conoscete, senza dubbio, Lionel Grant, il banchiere della ventitreesima strada.

— Di nome, non personalmente.

— Bene. Vi informo subito che Lionel Grant è stato ucciso dalla sua figliastra mentre si recava in volo da Nuova York a Filadelfia.

— Ucciso?

— Sì, con un colpo di rivoltella.

— Dove?

— Alla tempia destra.

— Va bene, ma io intendevo dire, in quale luogo.

— Al campo di fortuna di Gold Pointland, a quarantadue miglia da Nuova York, dove il pilota aveva dovuto discendere per un guasto al motore.

— La figliastra ha confessato?

— Ha compiuto un gesto che vale una confessione. Ha tentato di uccidersi.

— Anche lei?

— Sì. Compiuto il delitto, si è sparata un colpo di rivoltella al cuore.

— E come sta?

— E' molto grave. I medici disperano di salvarla, non tanto per la gravità della ferita, quanto per la grande quantità di sangue perduto.

— E chi ha dato l'allarme?

— Il pilota. A mezzo della radio di bordo, ha avvertito il campo di Nuova Yersey. Un aereo è subito partito dal campo con un medico e un sergente di polizia.

— E il pilota?

— E' qui alla Centrale a vostra disposizione, se volete interrogarlo.

— Più tardi, forse. Ma voi mi avete detto che la cosa è chiarissima. Vale a dire che siete perfettamente certo che la ragazza abbia prima ucciso il padrino, poi abbia tentato di suicidarsi. Da che cosa proviene questa vostra certezza?

— A parte il fatto che il tentato suicidio parla chiaro, le impronte digitali rilevate sul calcio dell'arma non lasciano dubbio alcuno.

— E perché avrebbe dovuto uccidere e uccidersi?

— Anche a questa domanda posso dare subito risposta. Abbiamo svolto una rapida inchiesta ed è stato accertato che i rapporti fra Lionel Grant e Louise, la figliastra, non erano dei più cordiali. In questi ultimi tempi poi erano particolarmente tesi in seguito al diniego da parte del padrino di permettere a Louise di sposare un certo Robert Fair, antiquario, che ha il suo negozio nella trentaduesima strada.

— E che cosa andavano a fare i due Grant a Filadelfia?

— Questo non si è potuto accertare con precisione. Ma, forse a trascorrere la fine della settimana.

— Credo che sarebbe opportuno cercar di chiarire questo punto. Perché mi pare un po' strano che due persone in collera l'una con l'altra decidano di andare a passare insieme delle ore più o meno allegre. Nessun sospetto sul pilota?

— Nessuno. Egli stesso, come vi ho già detto, ha dato l'allarme a mezzo della radio di bordo. E' un bravo ragazzo che per due anni è stato pilota di linee civili e che poi è passato al servizio di Lionel Grant quando questi, nel 1935, si è comperato un aeroplano. Per quanto è risultato da una rapida inchiesta che abbiamo condotto, la sua vita

è, se non proprio esemplare, certo al di sopra di ogni sospetto.

— L'arma del delitto?

— Una Colt, calibro 7,35, tipo militare.

— La conosco perfettamente. Ne ero dotato anche io quando ero ufficiale. Arma sicura, precisa sebbene forse un po' troppo pesante e voluminosa. Colpi sparati?

— Due soli. Quelli che sapete.

— Mi avete detto, se ricordo bene, che Lionel Grant è stato colpito alla tempia destra e la donna si è sparata in direzione del cuore. Avete dati precisi?

— Ho qui la relazione del medico legale. Eccoli dunque i dati. La pallottola che ha ucciso Lionel Grant è entrata dalla tempia destra e si è fermata contro il parietale sinistro. La pallottola che ha ferito Louise Grant ha il foro di entrata nel quinto spazio intercostale sinistro e quello di uscita nella schiena al quinto intercostale destro a un millimetro circa dalla colonna vertebrale.

— Vi fu un momento di silenzio durante il quale Ralph, estratto il portasigarette ne tolse lentamente, con gesto meccanico, una sigaretta, poi l'accese.

— Vi dispiace — disse alcuni secondi dopo — far entrare il pilota? Vorrei rivolgergli alcune domande circa il guasto al motore.

— Subito — rispose il Procuratore Distrettuale prendendo un campanello.

Il pilota era un bel giovane di 24 anni alto, biondo, dagli occhi chiari. Vestiva un completo marrone di taglio elegante.

— Voi siete, dunque?... — chiese Ralph dopo averlo con uno sguardo solo attentamente studiato.

— George Colsy.

— Nato?

— A Baltimora, ventiquattro anni fa.

— Da quanto tempo avete ottenuto il brevetto?

— Da cinque anni.

— E siete al servizio di Grant?

— Da due anni.

— Volete dirmi tutto quello che sapete e che avete visto?

— Ecco. Ieri, nel pomeriggio, alle due, il signor Grant mi avvertì che alle tre e mezzo si doveva partire per Filadelfia e che per quell'ora quindi mi trovassi al campo pronto per decollare. Alle tre e mezzo precise infatti il signor Grant e la signorina Louise giunsero al campo e partimmo. Dopo circa venti minuti, mi accorsi che il motore non funzionava più regolarmente. Perdeva colpi. Si trattava della pompa dell'olio. La circolazione non avveniva con regolarità. Per evitare che un guasto grave mi obbligasse ad un atterraggio pericoloso in aperta campagna, preferii atterrare al campo di fortuna di Gold Pointland, accomodate la pompa e poi riprendere il volo. Mentre ero intento a smontare il pezzo, sentii improvvisamente due colpi di rivoltella. Mi voltai e vidi tanto il signor Grant quanto sua figlia a terra. Corsi alla loro volta e mi accorsi subito che il signor Grant era morto. Vedendo invece che la signorina respirava ancora, con un fazzoletto cercai di tamponare la ferita, poi con la radio di bordo tras misi l'S.O.S. al campo di Nuova Yersey. Poco tempo dopo — tempo che ho occupato cercando di portar soccorso alla signorina — è giunto l'aereo con il medico e un agente di polizia. Il resto, credo, lo saprete meglio di me.

— Volete dirmi con che cosa avete cercato di medicare la signorina?

— In un primo tempo con un mio fazzoletto, poi, dopo aver radiotrasmesso il messaggio di soccorso, con quello che c'era nella piccola farmacia di bordo: garza, tintura di iodio, cotone emostatico, acqua ossigenata, cotone idrofilo.

— Avete usato tutta questa roba?

— No. Ho detto quello che c'era nella farmacia. Ma credo di aver usato garza e acqua ossigenata.

— Avete fatto benissimo. E, ditemi, ricordate come fosse vestito il signor Grant?

— Certamente. Portava un completo grigio, berretto grigio e impermeabile.

— E la signorina?

— Vestiva un tailleur verde cupo con cappello di egual colore.

— Aveva la borsetta con sé?

— No, signore. Una semplice « troupe » di tartaruga.

— Grazie. Non ho bisogno di altro, per ora. Ma vi prego di non allontanarvi, dato che forse avrò bisogno di domandarvi qualche cosa d'altro.

— Benissimo, signore.

Non appena il pilota fu uscito, Ralph senza rispondere alla muta domanda del Procuratore Distrettuale, sollevato il ricevitore si fece mettere in comunicazione telefonica con la Banca Grant.

E il Procuratore Distrettuale udì queste semplici frasi:

— Procura Distrettuale... Vorrei parlare col Direttore Generale... Ispettore Forte... Volete dirmi, quali operazioni ha fatto effettuare personalmente il signor Lionel Grant in queste ultime quarantotto ore?... Grazie... Benissimo, grazie. E sapete dove?... Bene... Potreste controllare se tutto è in ordine?... Grazie... Lo immaginavo, grazie... No, non è in ordine... so dove si trovano... Arrivederci.

Posato il ricevitore, Ralph si volse al Procuratore Distrettuale e con un sorriso leggermente ironico disse:

— Ora che finalmente tutto è chiaro...

— Vi siete persuaso anche voi della co-pevolezza di Louise Grant?

— Certamente. E' colpevole.

— Meno male.

— Ma non verso la giustizia. Verso qualcun altro. Ed è colpevole unicamente di non essere morta.

— Come?

— Già perché non essendo morta e potendo forse guarire, potrà anche confermare quello che io vi dico ora: che l'assassino è il pilota George Colsy.

— Questa volta, scusatemi, ma credo siate davvero impazzito!

— Rassicuratevi. Sono perfettamente sano e in possesso di tutte le mie facoltà mentali. Quello che vi ho detto corrisponde alla verità, credetemi. Lo potrete constatare voi stesso. Non interrompetemi, so quello che mi vorreste dire: le impronte digitali. La prova, secondo voi. La controprova, secondo me. E ora vi spiegherò come stanno le cose. Seguitemi. Ma per una volta tanto, permettemi di cominciare dalla fine. Sapete che cosa ho chiesto poco fa al Direttore Generale della banca Grant? Quali operazioni aveva fatto nelle ultime quarantotto ore lo stesso Grant. E ho saputo che aveva fatto eseguire, per proprio conto, un prelievo di 70.000 dollari. Ho chiesto ancora se sapeva dove il Grant le aveva poste. Mi è stato detto che le aveva rinchiuse nella cassaforte personale che si trova nel suo ufficio. Essendo il Direttore Generale in possesso di una seconda chiave della cassaforte, l'ho pregato di guardare se il denaro era ancora al suo posto. Il controllo ha dimostrato che non c'è. Evidentemente Grant aveva con sé la somma quando è partito. E tale somma non è stata ritrovata né addosso al cadavere né nei bagagli. Vi dirò poi dove credo potrete ritrovarla. Ed ora veniamo al fatto. Grant è morto per una ferita alla tempia destra. La signorina Louise è morente per una ferita al petto. E questa è la prima contraddizione, anzi la prima assurdità. Perché la vostra teoria risultasse giusta, sarebbe occorso necessariamente un elemento di primissima importanza e che non avreste ommesso di rendermi noto: che, cioè, la signorina Louise fosse mancina. Il colpo che l'ha ferita al petto — colpo che ha una inclinazione da sinistra a destra — ne è la più lampante dimostrazione. O Louise era mancina o il colpo era stato tirato da una terza persona. A prova della mia teoria sta il fatto che la signorina vestiva un tailleur e non portava con sé borsetta di alcun genere. Dove avrebbe, ditemi, tenuta nascosta la rivoltella? Rivoltella che, come vi ho detto, è pesante e voluminosa? Avrebbe dovuto tenerla in mano. Cosa un tantino assurda, non vi pare? Che l'assassino fosse il pilota mi è parso evidente, oltretutto dal fatto dell'atterraggio nel campo di fortuna, da una sua dichiarazione. Quella, cioè, che avesse cercato di fermare l'emorragia nella donna prima con il proprio fazzoletto, poi con garza e acqua ossigenata. Perché ha usato acqua ossigenata e garza quando sapeva — egli stesso che io ho detto — che nella farmacia di bordo vi era del cotone emostatico? Indubbiamente perché non voleva fermare l'emorragia, e questo perché voleva morire. La conclusione è troppo facile, perché io ve la tragga. Ma debbo dirvi un'altra cosa: ho la sensazione che se farete cercare in un punto facilmente individuabile del campo di Gold Pointland — e per punto facilmente individuabile intendo o vicino alla manica a vento, o vicino ai pettini — troverete sotterrata, a pochi centimetri dalla superficie, la borsa del disgraziato Lionel Grant e vi troverete dentro ancora impacchettati i 70.000 dollari. CHIARO

CORDOVANCE



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Nello stagno? — ripeté meravigliato don Tobias.

— Nello stagno? — esclamarono gli altri, guardandosi attoniti.

— Precisamente; nello stagno. Trovatevi un posto migliore e più a portata di mano. L'acqua è sempre coperta da uno strato d'alghie e da larghe foglie. È impossibile vederne il fondo.

— Fiiù... — fischiò sommessamente il capitano Estampòn — E io che sarò passato di lì almeno cento volte... — brontolò. — Mi vien voglia di pigliarmi a calci!

— E dopo? — incalzò don Tobias.

— Spedì subito Idle e Donkin. Erano appena partiti, quando passò l'aeroplano sul parco. Non seppi lì per lì che cosa pensarne. Solo più tardi udii parlare di quei due francesi. Per conto mio riflettei che avrei potuto utilizzare l'avvenimento per disorientare ancor più Tunancia lasciandogli credere che gli smeraldi avessero preso il volo. Per questo dissi d'aver trovato la fodera verde dello scrigno, che avevo conservata.

— E perchè l'avevate conservata? — domandò don Pepito.

— Avevo pensato che nell'acqua potesse liberarsi dallo scrigno e tornare a galla. L'indomani andai a visitare l'amico Zùgoli.

— Per imbrogliarmi, eh? — fece sorridendo Vico.

— Non ne ero sicuro. Mi premeva, in ogni caso, arrivar prima degli altri. Parlate voi, Vico; adesso ne sapete quanto me.

— Non ho molto da dire, io. — fece Zùgoli — Avevo passato la notte al palazzo, insospettito dalla presenza dei due francesi che conoscevo per ladri specializzati in gioielli. Non m'ero sbagliato sulle loro intenzioni e non fu davvero colpa loro se Tunancia arrivò prima. Quando si accorsero di essere arrivati troppo tardi, non pensarono che a battersela al più presto. Per questo saltarono sull'apparecchio di mister March che era pronto sul campo, invece di prendere il loro che si trovava nell'hangar.

— Ma, scusatemi; — chiese mister Neverheard — dal momento che sapevate che era stato Tunancia a prendere gli smeraldi, perchè accettaste d'accompagnare il colonnello all'inseguimento di quei francesi?

— Semplicemente perchè me lo chiese. Anzi, nel primo momento Ximenes riuscì quasi a farmi credere che Paul e Gervais avessero pouto prender loro lo scrigno a Tunancia. Ma poi volle esagerare... e intuii come veramente stavano le cose.

— Come... come? — domandò Rodrigo — Non vorrete mica sostenere che fin dalla mattina che venni a visitarvi a casa vostra indovinate che ero stato io a...?

— Proprio così, amico. Merito della fodera verde.

— Non capisco.

— Voi, a un certo punto mi mostraste la fodera, dicendo d'averla raccolta sul campo, accanto al posto dove si trovava l'apparecchio rubato.

— Bè?

— Ora, a parte il fatto che non si capisce bene perchè i ladri avrebbero dovuto lasciar quel ricor-dino per aiutar le ricerche della polizia, non avete riflettuto che all'imbrunire avevamo avuto il solito acquazzone stagionale e che il campo era tutto pozzanghere. Quella fodera, invece, non aveva la minima traccia d'umidità; in quel momento fui certo che voi eravate la chiave di tutto l'affare.

— Accidenti! — disse Rodrigo con comico malumore — E' difficile essere un perfetto criminale. Ma voi, piuttosto, perchè mi avete seguito invece di sbugiardarmi o, addirittura, di denunciarmi?

— Perchè siete Rodrigo e vi conosco troppo e per questo risolsi di secondare il vostro gioco fino a un certo punto; ma indovinai lo scopo e l'approvai pienamente.

— Ah, ma dunque — scattò don Pepito Ayde-

mis — era tutta una faccenda. La vostra crociera in aeroplano è stata una gita di piacere! Dolentissimo, colonnello, ma io non posso autorizzare sperperi simili e non rimborserò neppure un centesimo.

— Quand'è così, mio caro amico — commentò don Tobias — bisognerà restituirgli gli smeraldi, perchè solo in virtù di questa commedia è riuscito a conservarli allo Stato.

— Oh, che guaio!... Che guaio!... — smanì Aydemis, agitandosi sulla sedia.

— Andiamo, Vico. — esclamò Ximenes — contressate di non aver sempre avuta questa bella sicurezza!

— Ammetto che tutti quegli scambi d'aeroplano in qualche momento m'hanno dato da pensare... Ma poi fu Libby Leech a rendermi la certezza assoluta.

— Libby Leech? Che c'entra?

— Altrochè! Vi ricordate quando a Flores vi raccontò d'aver visto gli smeraldi a Jacksonville?

— Sicuro — rispose Rodrigo — Ma, — soggiunse colpito — e voi come lo sapete?

— Sfido! Fui io stesso a farle imparare a memoria quella filastrocca.

— E con che scopo?

— Se degli smeraldi non ne sa nulla, pensai, correrà immediatamente a comunicarmi una rivelazione così precisa come quella di Libby Leech. Se invece sta zitto...

— Ho inteso — replicò ridendo Rodrigo. — E in questo modo voi avete avuta la prova che ne sapevo molto più di quanto volevo ammettere.

— Proprio così. Quello ch'è successo in seguito...

— Ehi, un momento! — interruppe Nieves battendo la mano sul tavolo. — Tocca a me adesso. Credete di far tutto voi, signori uomini? Bella roba! Dopotutto gli smeraldi li ho trovati io e quindi il merito maggiore è mio. Il difficile non era nascondarli, ma ritrovarli; dico bene? E per ritrovarli ho

dovuto fare un bel bagno notturno, e non potevo muovermi perchè a due passi da me don Osmundo e il capitano Estampòn erano occupati a minacciarsi e a dirsi insolenze, e poi c'era una ranocchia che mi guardava con occhi languidi. E tutto questo mentre gli spigoli dello scrigno mi graffiavano i piedi. Insomma, ho ripescato il tesoro e l'ho portato alla Legazione. Mistress Neverheard è stata un vero angelo per me, babbo; mi ha tenuta come una figliuola per tutto il tempo...

— Vi ringrazio ancora una volta dal più profondo dell'animo, signora — disse don Tobias con voce commossa. — Non dimenticherò.

— Il tesoro è nella cassaforte della legazione, eccellenza, — disse mister Neverheard — a vostra disposizione. Appena ritrovato, mister March si è recato in volo a Houston per prelevare una somma in oro che è stata egregiamente utilizzata dal colonnello Ximenes per sedare la ribellione. Potremo riprendere le trattative quando vorrete, eccellenza, e la somma sarà considerata come un acconto sulla cifra totale.

— Sai, papà, — interruppe Nieves — ho firmato io la ricevuta!

— Nientemeno! — esclamò don Tobias accarezzando i capelli della figliuola. — Credo — soggiunse — che ora il mistero sia chiarito sotto tutti i suoi aspetti.

— Vorrei dire una parola, eccellenza — esclamò allora don Filomeno Yaveràs il quale, durante tutto il racconto dei fatti, non aveva aperto bocca, limitandosi a scrollare scetticamente il capo quando parlava Zùgoli.

— Dite pure, don Filomeno.

— Vorrei ricordare al mio illustre collega Vico Zùgoli — disse lentamente e con voce di sferzante ironia — che la sua gloria è già grande abbastanza, senza che egli cerchi di accrescerla affermando di sé cose che nessuna persona ragionevole potrebbe credere.

— E quali sarebbero queste cose? — domandò Zùgoli, in tono non meno sarcastico.

— Voglio dire che la storia degli smeraldi è già di per sé abbastanza meravigliosa e incredibile senza che voi vogliate renderla addirittura inverosimile, affermando che fin dal primo momento avete intuito come stavano le cose.

— Ma, Javeràs! — lo rimproverò don Tobias — Vi pare questo il modo e il momento per dispute simili? Il signor Zùgoli...

(Continua).

ENZO JEMMA



— Ma, scusatemi... — chiese mister Neverheard.

LO SPERDUTO DI FLIX

RACCONTO DELLA
GUERRA DI SPAGNA



(Continuazione dal numero precedente)

VI

L'azione era stata importantissima, ché, oltre all'assalto, tutto il bombardamento era stato impegnato alla distruzione dei ponti di Flix. Così importante, che lo stesso generale si trovava sul campo dell'assalto e delle « Cicogne » e ad ogni capo equipaggio chiedeva il resoconto dell'azione compiuta. Finora tutto era andato bene; mancava solamente l'assalto.

Quando le sagome note si profilavano all'orizzonte e il noto rombo sonoro caratteristico tornò a riempire l'aria, sul campo un senso d'inquietudine strinse il cuore di tutti i camerati che erano già tornati dalla loro missione: mancava un apparecchio. Quelli dell'Assalto atterrarono, si portarono sulla linea di volo, chiusero il gas, scesero dalle fusoliere. Erano entusiasmatisi. L'azione li aveva come esilarati. Quella mira al bersaglio che ingrandisce a vista d'occhio, quella possibilità di veder l'uomo sapendo che quell'uomo è un nemico, quel fuggi fuggi di soldati e di macchine agli imbocchi dei ponti, quel veder gente nascondersi, camions fermarsi o accelerare la corsa, quello stesso fuoco infernale che incominciava i loro apparecchi in qualsiasi punto del cielo fossero venuti a trovarsi; tutto quell'inferno, insomma, li aveva gettati in piena guerra, aveva dato loro una piena sensazione di capacità e di potenza, li aveva ubriacati, di rischio, giacché avevano proiettato sul bersaglio, coi loro apparecchi, la loro stessa vita a non più di 200 metri sui ponti, e i ponti erano saltati in aria.

Ne avevano di storie da raccontare ai colleghi del bombardamento! Venne il comandante dell'aeroporto:

- Tutto bene?
- Tutto bene. I ponti in aria. Fuoco antiaereo violento, faceva paura, ma ce ne siamo fregati.
- E Monacelli?
- Verrà; ci ha seguiti sino al tiro.
- Ma una nube aveva velato gli occhi del capitano.
- Venite dal generale, desidera parlarvi.
- Il capitano andò dal generale e fece la sua relazione, con tutta l'ebbrezza che ancora lo attanagliava, superbo dei risultati conseguiti, superbo delle sue macchine, dei suoi uomini, del suo Reparto: la Squadriglia del Baffo!
- Siete rientrati tutti? — chiese il generale.
- Manca il tenente Monacelli; ma non so spiegarvi perché; era con noi fino al momento del ritorno, verrà certamente fra poco.

E invece non veniva. Ma c'era ancora da star tranquilli; c'era tanto da raccontare; c'era ancora di che inebriarsi; e di che congratularsi; c'era tuttora da ridere, da scherzare, da brindare, da dar ordini, da riceverne; c'era la vita, insomma, che è tanto più intensa quanto più è gettata nel rischio e Monacelli era troppo in gamba per far pensare a qualche cosa di preoccupante.

Intanto il tempo scorreva; il sole approssimandosi al declino assumeva un tono d'oro rosato, il cielo si tingeva di un azzurro sempre più cupo mentre ad occidente le tinte erano ancora chiare, calde, folgoranti, superbe. Con quel cielo era impossibile che Monacelli non rientrasse al campo.

Ma l'allegria si faceva meno chiassosa; lo scoppietto delle risa, le grida, il vociare erano cessati; gli occhi si volgevano verso tutti i punti del cielo, l'ansia si leggeva nel volto di tutti i presenti. Il più nervoso era, naturalmente, quel giovane baffo-comandante dalla faccia quasi ascetica e dagli occhi penetranti come due spilli, giacché egli era amico oltre ad essere superiore, del ricardario, e lo amava per la sua purezza di intenti, per la sua alta fede

fascista. Da oltre un'ora lo scomparso mancava all'appello. Ormai tutti erano dominati dalla stessa impressione, dallo stesso nervosismo, dalla stessa ansia. Anche il generale, così affabile di solito con tutti, sempre così sereno con i suoi dipendenti, mostrava la stessa tristezza che era sul volto di ognuno.

Monacelli non aveva potuto avere altra sorte che quella di aver pagato col sacrificio la sua fede. Forse un cacciatore nemico lo aveva agguantato, forse l'artiglieria antiaerea gli aveva strappato un'ala o gli aveva fermato il motore, o l'aveva ferito; forse la sua macchina non era che una massa contorta al suolo, là dove il pilota aveva mostrato tutto il suo slancio e le sue qualità di combattente nobile e generoso. Ora che si pensava ad una di lui morte gloriosa, si magnificavano le sue doti, si esaltavano il suo spirito e la sua fede.

Che tristezza, un compagno caduto!

VII

Poiché le nubi man mano che egli s'inoltrava lungo il corso dell'Ebro si facevano più basse, Monacelli era costretto via via a diminuire la quota. Ma da bassa altezza il terreno è più difficile a riconoscersi, giacché l'occhio abbraccia meno spazio e il suolo scorre rapidamente sotto le ali.

Il fiume correva quasi fra pareti strapiombanti; a tratti il terreno s'allargava mostrando adagiato nella vallata qualche grosso paese, poi si restringeva per allargarsi di nuovo. Ad un certo punto due ponti attraversavano il fiume; uno ferroviario ed uno rotabile. Monacelli guardò bene e si accorse che erano interrotti, perché erano stati fatti saltare. Ne rimase un po' preoccupato e meravigliato e gli sembrò strano di trovarsi ancora in zona combattuta, tanto più che un improvviso sfiochetto di cinque o sei colpi antiaerei lo fecero persuaso che era sempre a portata del nemico. Pensò a un forte vento contrario, allo scarso rendimento del motore per la bassa quota in cui navigava, cambiò tre o quattro volte direzione per rendere ai contraerei più difficili i calcoli di tiro e proseguì, senza perdere di vista il fiume.

Ad un tratto le nubi si squarciarono e il cielo azzurro fu di nuovo su di lui; all'orizzonte, lontano lontano, si scorgeva una leggera nebulosità scintillante, con riflessi d'argento; sembrava mare. Procedette ancora un poco e sotto di lui si stendeva ora una grande città, mezza di qua e mezza di là del fiume, legata da ponti anch'essi interrotti. Più lontano c'era effettivamente il mare e l'Ebro vi sfociava calmo, superbo, prolungando oltre la costa una lingua di terra, frutto del secolare lavoro sedimentario della corrente.

Monacelli ebbe il cuore stretto dall'angoscia: aveva sbagliato rotta, aveva seguito l'Ebro verso

la foce e non verso l'origine; era andato ad Est invece che ad Ovest; non aveva pensato alla bussola, s'era dimenticato delle raccomandazioni del suo comandante che gli aveva proibito di allontanarsi dalla pattuglia; s'era lasciato trascinare dall'entusiasmo, abbassandosi a mitragliare quella batteria antiaerea e non aveva tenuto conto dei consigli e dei suggerimenti degli anziani, che gli avevano più volte ripetuto che l'entusiasmo in guerra deve essere il condimento del dovere, ma che strafare può divenire colpevolezza. Era un fesso, non s'era nemmeno sognato di guardare la bussola: aveva commesso un errore madornale; si trovava ora in pieno territorio nemico giacché aveva oltrepassato Tortosa, e il sole era vicino al tramonto e l'autonomia di volo era ridotta a meno di un'ora, ed era solo, tutto solo con la sua macchina, col suo cuore, con la sua abilità e col suo cervello. Ora bisognava dominare il tumulto dei pensieri che lo affannavano e l'ansia che tentava di soffocarlo; bisognava soprattutto dominare quel senso di abbandono che lo spingeva a proseguire verso il mare, verso l'ignoto, fino all'esaurimento del carburante ed annegarsi nell'oblio.

D'un tratto virò bruscamente e si riprese. Guardò il misuratore di benzina, ridusse i giri sino a mantenersi con la velocità minima di sostentamento e tornò indietro sul percorso già fatto. Pensò che tornando su Flix sarebbe come tornare a casa sua; da Flix bastava andare con rotta a 280, come gli aveva raccomandato il suo comandante e come si era dimenticato di fare, inebriato da quella caccia all'uomo che gli aveva dato l'esatta misura del suo impeto e sarebbe rientrato al campo in un batter d'occhio. Ora bisognava aver giudizio: era necessario marciare al minimo di regime, per non consumare benzina; era necessario stare con gli occhi aperti, per evitare i cacciatori nemici; era necessario stare col cuore saldo, perché avrebbe dovuto di nuovo attraversare l'inferno del fuoco contraereo; ed era necessario farsi piccolo piccolo all'atterraggio, implorare la pietà dei colleghi che non lo maltrattassero troppo, sopportare stoicamente le beffe e gli scherzi. Un po' di commozione, naturalmente, gli serpeggiava nelle vene: quella maledetta azione non era ancora finita, anzi era come se incominciassero e chissà come sarebbe andata a finire. Il pensiero dei suoi cari, la preoccupazione di riportare sana e salva la preziosa macchina al campo, il tormento di aver arrecato tanta preoccupazione ai superiori ed ai colleghi, lo turbavano. Ma si fece cuore e procedeva avanti. Ecco di nuovo il banco di nubi. Provò a passarci sopra, ma era così fitto che non si vedeva nulla di sotto. Allora forò e si trovò di nuovo sull'Ebro; ma era basso: ecco lì l'omega; maledetto Flix!

Si ricordò dei suggerimenti scherzosi del suo comandante. « Stai attento, Flix frega, c'è l'omega come sai, l'omega c'è pure sui carri funebri ».

Altro che carro funebre! Se fosse stato abbattuto, si sarebbe appiccicato sul terreno, avrebbe avuto sì e no una tomba di guerra nel punto in cui fosse caduto e il « Parte official de Guerra » del governo rosso avrebbe fatto sapere al mondo intero che « uno aparato nacional habia sido derribado para la valiente antiaeronautica republicana ».

Fece un gesto napoletano col gomito, ripassò su Flix, ebbe il coraggio di guardare e s'accorse che quella medesima batteria, causa di tutti i suoi guai, gli sparava addosso come prima: le palle rosse volavano ancora tutt'intorno al suo apparecchio. Ebbe



un moto d'ira e di dispetto; fu tentato di scagliarsi con l'intera macchina contro la batteria, ma non ne fece niente; diresse per 280° e s'avviò al campo.

Come non l'aveva fatto prima? Ecco là: quei rigonfiamenti, quei boschi collinosi li conosceva; quel corso tortuoso che affluiva verso l'Ebro era il Matarrana; lo aveva tanto studiato sulla carta! Più in là c'era il Guadalope, verso destra vedeva distintamente il « mappamondo » di Fayon e il vertice di Nonaspe; e laggiù dritto al suo naso ecco il laghetto di Estanca che sembrava scintillasse d'amore al bacio del sole che incendiava l'orizzonte.

Il campo era lì dinanzi a lui. Pensò di fare un ingresso trionfale con una bella picchiata e una ripresa in cabrata con una virata a 90°, ma rifletté che era meglio atterrare meglio mogio, per farsi notare il meno possibile. L'aveva fatta bella e l'aveva anche scampata bella.

Però adesso era un po' orgoglioso di sé: infine se l'era cavata abbastanza bene: aveva ragionato, aveva risparmiato benzina, aveva constatato che non aveva avuto paura, aveva mollato bene le bombe, aveva mitragliato, aveva le ali forate, aveva corso la sua avventura; via, come primo volo di guerra, aveva parecchie cose da raccontare.

Quando al campo sentirono il rombo del motore, da principio sembrava come una cosa soprannaturale. Ma poi videro la sagoma caratteristica del Ba 65 che puntava dritto sul campo, videro il carrello uscire fuori dalle ali, videro la nota manovra di discesa, videro posarsi le ruote a terra, lo videro rullare regolarmente, girare in fondo al campo e portarsi « cuoncio cuoncio » in linea di volo. Diventarono tutti matti dalla gioia.

— E' Monacelli, è Monacelli!

— Da dove cavolo viene, che cavolo avrà fatto? Che cavolo gli sarà successo?

E gli corsero tutti incontro. Saltarono sulle ali, lo tirarono fuori di peso, se lo palleggiarono l'uno verso l'altro a spintoni, a urtoni, a scappellotti e a... calci. Era un vero trattamento di favore e se lo meritava, noh? Lo costrinsero a raccontare, a ripetere, a dire particolari, a narrare le sue impressioni, a enumerare tutte le manovre che aveva fatto; e lui raccontava (e ripeteva il racconto) col suo linguaggio pittoresco di napoletano nato a Napoli; e in fondo agli occhi gli brillavano lacrime di commozione.

Andarono all'apparecchio e contarono i buchi:



Il cielo si tingeva di un azzurro sempre più cupo...

7 nelle ali, 3 sul piano fisso di coda; 2 sulla «naca» e un cilindro non funzionava, perchè le due valvole erano state inchiodate da due pallottole parallele: una vera circostanza eccezionale. La condanna fu pronunciata: ogni buco una bottiglia e il cilindro ne valeva sei. Monacelli accettò tutto ben lieto di fare le spese dell'amicizia.

Ma quando gli domandarono a che quota aveva fatto tutto il viaggio di ritorno, non rispose: sollevò tre dita e si capì che il viaggio lo aveva compiuto a soli 300 metri.

L'avventura finì in allegria.

Ma il giorno dopo, al suo secondo volo di guerra, Monacelli era già un veterano.

UGO RAMPELLI

FINE

SI CAMBIA SCUOLA

IMPRESSIONI DI UN AEROMODELLISTA

Oggi ce ne andiamo. La sede della R.U.N.A. pratese cambia casa: va in un altro nido.

Noi tutti siamo mobilitati.

Ridiamo e gridiamo staccando dalle pareti i quadri e le fotografie, imballando i libri.

Però le parti scheletriche dei modelli hanno, ci pare, una certa riluttanza a lasciar le vecchie pareti. Si potrebbe credere che pensassero di non dormire più sonni tranquilli nella nuova dimora.

Quasi siamo contenti di lasciar quelle stanze ormai vuote.

Eppure fu lì che l'aeromodellismo pratese venne alla vita...

Mi par di rivivere la prima lezione. Non so perchè una leggera malinconia mi prende a questo ricordo. Forse è il turbinare delle cose vecchie, l'affermarsi delle nuove.

Fuori tira vento: la polvere s'innalza mulinando fra l'estrema danza dell'ultima foglia.

A poco, a poco l'aspetto caotico della stanza diminuisce, per svanire poi in una nudità triste.

Stranamente risaltano sulle pareti i numerosi chiodi. Qualche listello rotto, qualche foglio sgualcito sono in terra ad interrompere la monotonia del pavimento.

Nella strada il facchino grida arrabbiato contro il calmo cavallo. Le casse, ad ogni viaggio, aumentano e riempiono il carro, appesantendolo.

Quel bagliore allegro che brillava negli occhi del cavallo è scomparso: il peso delle cose, per lui morte, lo rende triste.

Noi sogniamo grandi aeroplani rombanti, e lui una buona bracciata di fieno ed una stalla calda.

Noi siamo felici sognando l'azzurro, egli gode ruminando.

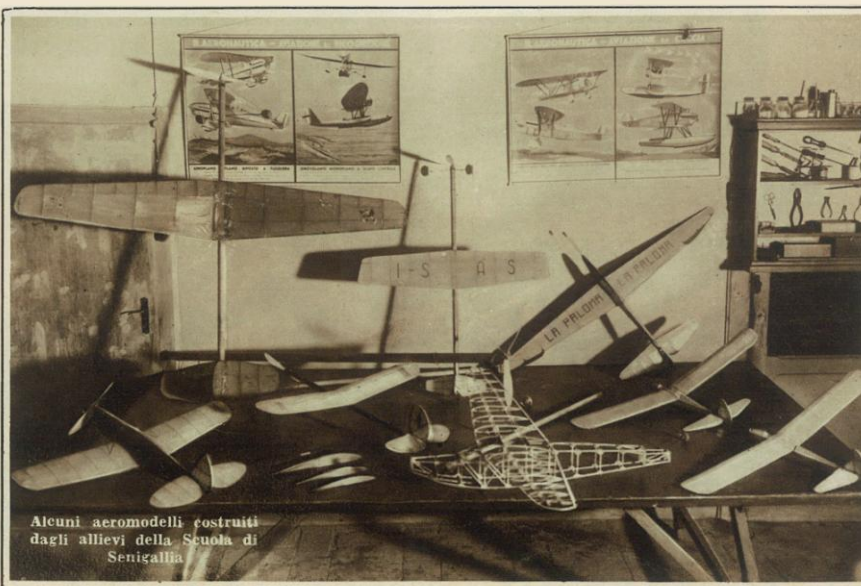
Ci avviamo. Un po' per volta il palazzo dov'era la sede scompare nella nebbia. Qualche raro passante ci guarda stupefatto; evidentemente non capisce.

Sulla cima del carro è la fiamma, il nostro gagliardetto.

Palpita al vento. E' l'unica cosa apparentemente viva.

Più che uno sgombero, questo sembra un funerale di cose morte, di gioie vissute e di speranze ancora da venire!

Quasi riluttanti ci guardiamo di sfuggita, e vedo sul volto del mio compagno la mia espressione.



Alcuni aeromodelli costruiti dagli allievi della Scuola di Senigallia

D'un tratto il cavallo si ferma. Siamo giunti.

Entriamo nel portone, apriamo le nostre stanze. Sembrano più tristi di quelle che abbiamo lasciato.

Mettendo a posto tavolini, scaffari e casse, ci accorgiamo che c'è il termosifone. Solo allora sentiamo un dolce tepore.

A poco, a poco, la sede è là, già riordinata, come mai avesse cambiato di posto. La guardiamo arrabbiati, quasi avesse colpa essa di questa strana malinconia che si è impadronita di tutti noi.

Quelli che verranno dopo, a quest'altro corso, non sapranno, non potranno capire niente.

Loro ameranno la scuola in quelle stanze, come noi l'amammo in quell'altra.

Ma ora è passato tutto. Domani anche noi saremo tranquilli: ora ci par d'essere in un altro mondo.

Desidero, come gli altri, di andarmene, di tornare a casa. Ma questa tristezza non ci fa soffrire: a volte può rendere anche, in un certo modo, allegro l'animo.

Domani, ne sono sicuro, quando mi alzerò, sarà tutto dimenticato. La scuola resterà sempre quella che è stata, perchè medesima è la nostra passione.

Siamo appena scesi che giunge l'autobus. Alziamo la mano. Si ferma.

Ed appena saliti ed entrati nella luce e nell'allegria di persone che tornano dal lavoro, la nostra malinconia se ne va.

E cominciamo, senza alcuna causa, a ridere come matti.

PIERO ARINGHERI

POSTA *aerea*

Rondinella Palladiana, Vicenza. — Dunque Aquila Bianca ti ha attaccato il bacillo dell'aeromodellismo. Benissimo. Si vede che il morbo è diffuso e violento. Tu potrai partecipare alle gare nazionali e potrai frequentare la scuola d'aeromodellismo. Una simpatica rondine veneta, anzi veneziana, è Elena Fontana (così come è simpatica la sorella di Elena). A lei potrai scrivere indirizzando a S. Giobbe 440. In quanto a diventare celebre come la celebre Avionetta (della quale ignoro l'indirizzo, perché è misteriosamente scomparsa), non credo sia cosa estremamente difficile per chi, donna, avesse il dono naturale di un carattere, di una intelligenza e di una volontà. Se tu ti trovi in queste condizioni eccellenti, la tua fortuna è fatta... Con altre parole, io credo che occorra innanzi tutto destare simpatia e interesse intorno a sé e avere, massimamente, dell'ascendente sul prossimo. Avionetta aveva dello spirito di iniziativa e l'ascendente di una spiccata personalità. Ecco le ragioni per cui è riuscita (e credo senza premeditazione) a conquistare l'amicizia e l'ammirazione di centinaia e centinaia di rondini e di aquilotti. Credo di averti illuminata. Ora tocca a te. Se hai bisogno del mio consiglio, chiedimelo. Non sarò avaro, né pigro. Se vuoi occuparti della diffusione del giornale (e quindi dell'idea aviatoria e aeromodellistica), avrai tutto il mio appoggio. In quanto al tuo noto H. P., devo farti sapere che per ciò che mi riguarda personalmente le cose stanno esattamente all'opposto. Ho segnato il tuo nome con relativo pseudonimo nel librone degli aeropiloti fedeli. Se ti distinguerai, ti nominerò luogotenente. Ma questo è un titolo che bisogna guadagnarselo... Saluto Guerri e il panzone.

Angelo Mansutti, Arusha (Tangania). — Ti ho fatto spedire in plico raccomandato l'A. P. XIII e il primo fascicolo delle Lezioni teoriche dei Bacchelli. Ho gradito molto i tuoi auguri e gli elogi all'indirizzo de *L'aquilone*. Devo dirti che, in fondo, fa piacere anche a me avere dei lettori in mezzo all'Africa misteriosa... Come vedi il buon umore non ci manca. Ti auguro tanto bene. Scrivimi presto e a lungo, dimmi dove hai studiato e quanto rimarrai ancora nel Tangania. Parlami, insomma, un po' di te.

Dario Grossi, Ferrara. — Ho avuto il

piacere di assistere alle prove di un motorino «Giglio» dei fratelli Grazzini di Firenze. Ti posso assicurare che si tratta di un motore completamente italiano originale e perfetto. Davanti ai miei occhi ha funzionato ininterrottamente per quasi due ore. Ad un certo momento, stufo di mangiar fumo (poiché stavamo in un sotterraneo) e intontito dal rumore, ho pregato il costruttore di piantarla... Pare, dunque, che anche in Italia si sappia costruire con scrupolosa coscienza. Speriamo che duri... Questo è l'augurio che rivolgo ai costruttori e agli aeromodellisti.

Aquila bianca, Vicenza. — Sei luogotenente. Il tuo nome è comparso nel secondo elenco, non ancora pubblicato. Con la tua lettera davanti agli occhi pazienti e una lunga sigaretta accesa tra le labbra mi accingo alla lettura della tua chilometrica lettera. Quando avrò finito ti risponderò... (E' bene che i lettori ignari del mio dramma sappiano che si tratta di una lettera composta di tre parti divise in venti capitoli; dico 20, e di una conclusione di una pagina).

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Franco Pozzi - Milano. — Mi domandi che fine hanno fatto le tue precedenti lettere. Non lo so, caro amico: lo stesso interrogativo tormentava la mia mente. Grazie, a nome di tutta la redazione, per la propaganda che fai, e auguri strepitosi per i risultati di questa. Costruisci pure il Libellula, che è un buon modello, e costa poco. Le fotografie che mi hai inviato non sono riproducibili, perché troppo sbiadite. Sono anche assolutamente prive di interesse, caro amico. Ah, queste benedette fotografie! Ma possibile che non riuscirete mai a capire i nostri gusti?

Carlo Marsili - Genova. — Manuali per la costruzione di modelli con motore a scoppio non ne esistono. Per quanto riguarda i veleggiatori, riscrivi daccapo indirizzando questa volta all'«Ingegneria Aeronautica», ed esponendo la cosa più chiaramente. Per quanto riguarda quel volumetto francese, non ti resta che scrivere all'«Air Club de France».

Intrepido - Rovereto. — Tu scrivi: «il nostro gruppo è piccolo, perché il numero degli aeromodellisti cresce tanto a vista d'occhio che l'istruttore non sa dove battere la testa». Intanto, io consiglierò all'istruttore di battere la testa su un cuscinello: così si farà poco male. E veniamo al Mistero, al Grande Mistero Insondabile: e il tuo gruppo è piccolo, perché cresce a vista d'occhio? Questo, caro mio, è un fatto davvero inspiegabile. Cordovance, il redattore delle novelle gialle, uomo straordinario che cammina sempre carponi con un pugnale tra i denti e che ogni tanto si compare davanti travestito da beduino somalo o da principe indiano, quando ha letto tale terrificante cosa, è svenuto di colpo, come se avesse ricevuto un upper-cut dal campione Urbinati.

Io non mi ci voglio rompere il capo, perché di capi ce n'ho uno solo, ma certo che questa faccenda meriterebbe un'inchiesta. Ma non badiamo a queste sciocchezze: come disse quel ladruncolo sorpreso dai gendarmi con le mani nel sacco (anzi in due sacchi) e andiamo avanti. So che a Rovereto siete tutti bravi, braveroni, e che presto per merito vostro la scuola di modelli volanti di costassù verrà dichiarata monumento nazionale, circondata da una cancellata e mostrata ai forestieri attoniti con la ricchezza massima della regione. So anche della vostra gita al campo di Trento. So anche che alcuni di voi hanno progettato e costruito dei veleggiatori interessanti, di cui però i loro costruttori si sono guardati bene dall'inviarvene i disegni. Come vedi, nulla mi sfugge: io so tutto. So perfino che tu, prima di scrivere nuovamente, lascerai passare altri cinque mesi! Ma spero, questa volta, di sbagliarmi.

Arturo Giovanelli, Varese. — Sono molto lieto che tu stia per mettere in pratica i miei avvertimenti. Tienni informato dello sviluppo della faccenda, e abbiti intanto i miei migliori auguri. Cerca il disegno per la copertina che ci hai inviato, sappi che il consenso dei pittori dell'Editoriale Aeronautica, subito riunitosi per decidere se cedere o accettare, ancora non si è sciolto. (E sono passati tre giorni!) In attesa dell'importante e laboriosa deliberazione, non so, naturalmente, dirti qualcosa di certo. Cerca di far propaganda. Fa conoscere «L'aquilone» ai tuoi compagni di scuola, ai tuoi amici, ai tuoi parenti. Noi te ne saremo infinitamente grati e ti regaleremo, quando ci avrai procurato mille abbonati, un «Rata», preda di guerra.

CRIVELLO



IL DUCATO DI MODENA

Era formato di sei provincie: Modena, Reggio, Garfagnana, Massa e Carrara, Guastalla e Frignano.

L'ultimo sovrano fu il Duca Francesco V di Austria-Este.

Il Governo Provisorio fu proclamato l'11 giugno 1859 e terminò il 18 marzo 1860.

I francobolli del Ducato di Modena sono caratteristici per i numerosi errori di stampa che si riscontrano nei suoi esemplari.

Errori dovuti, in massima parte, alla errata stampa.

EMISIONE 1852.

Aquila estense stampata in nero su carta colorata. Non dentellati, (fig. 1).



Fig. 1

5 cent. verde	150	20
10 » rosa	50	20
15 » giallo	12	10
25 » camoscio	15	8
40 » azzurro	50	40

Esistono le seguenti varietà di colore:

10 cent. rosa carico	60	25
15 » cam. pallido	25	10
40 » azzurro celeste	3000	250

Questo gruppo di francobolli non ha, dopo la cifra, un punto. Esiste anche la serie quasi completa col punto dopo la cifra:

5 cent. verde	10	10
5 » verde chiaro	120	35
10 » rosa pallido	40	30
40 » azzurro	20	30
una lira bianco	20	850

ERRORI.

5 cent. verde chiaro:

doppia stampa: nuovo L. 4000

5 cent. verde:

ENT. 5	usato L. 2000
CU NT. 5.	» » 1800
CNET. 5	» » 1500
senza il valore	» » 4000
CENT5	L. 2500-1500
CENT. 5	usato L. 600
CENT. 5.	» » 900
CENT. 5	L. 250-125

MAURITIUS POSTOFFICE

I NOSTRI CONCORSI

La Ditta Fratelli Oliva (via XX Settembre 139 rosso, Genova) ha in questi giorni arricchito i premi dei nostri Concorsi con l'aumento di ben 1000 francobolli diversi gentilmente fornitici affinché servissero a tale scopo. Mentre ringraziamo pubblicamente la ditta Oliva per l'interessamento che ha voluto dimostrare per la nostra rubrica, siamo certi che i lettori di «Filigrana e dentellatura» accoglieranno con gioia la notizia di un tale arricchirsi dei premi da inviarsi ai vincitori dei Concorsi, e parteciperanno a questi ultimi in maggior numero che per le scorse manifestazioni filateliche del nostro giornale.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

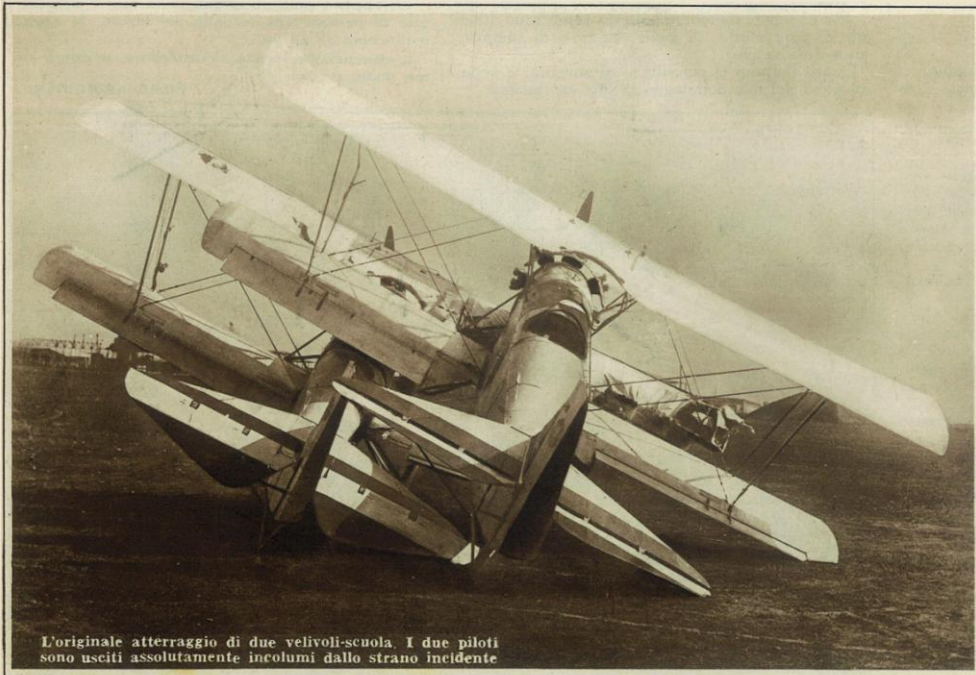
Stabilimento Rotocalca VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

Leggete

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di ENZO JEMMA

Edizione di lusso, 240 pagg., 30 disegni L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell'«Editoriale Aeronautica Lire 18 - Per i versamenti servirsi del C. C. P. n. 1-24718.



L'originale atterraggio di due velivoli-scuola. I due piloti sono usciti assolutamente incolumi dallo strano incidente

AEROPLANI



Rebagliatti XVI

CAPRONI S. A. Milano

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

