

NUMERO 44 - 3 NOVEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*

VELIVOLI DA CACCIA SU UN CAMPO NEMICO DISTRUTTI DALLA NOSTRA AVIAZIONE.

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI  
Anno X N. 44  
3 novembre 1940-XIX  
Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

## EDITO DALL'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Ministero dell'Aeronautica  
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII  
Amministrazione  
Roma - Piazza del Popolo, 18  
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI  
Annuale L. 25; Semestrale L. 13  
un numero centesimi 80  
numeri arretrati il doppio  
PUBBLICITÀ  
Per i centrali pubblicitari rivolgersi alla  
Ditta del Comm. Luigi Mancini  
Via Gesù N. 6 - Milano  
Prezzi delle inserzioni pubblicitarie  
L. 2 per ogni mm. di colonna  
Eseguiti i versamenti sul conto  
corrente postale - Num. 1-24718

La corrispondenza diretta a «L'Aquilone», da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: «Ministero dell'Aeronautica - Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma».

### Altre pubblicazioni edito

**LE VIE DELL'ARIA**  
Abbonamento annuo L. 12,50  
Estero il doppio

**L'ALA D'ITALIA**  
Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

**RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO**  
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

**RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA**  
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

**RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA**  
Abbonamento annuo L. 25  
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

**ATTI DI GUIDONIA**  
Abbonamento a 12 numeri L. 30  
Un fascicolo L. 3

**AVIAZIONE PER TUTTI**  
Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire

**AVVENTURE DEL CIELO**  
Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire



C'è un proverbio greco, che dice press'a poco così: sognare sogna conformemente alla propria attività, alle proprie aspirazioni; e del resto anche fra di noi abbiamo proverbi simili, come per esempio quello del porco che sogna le ghiande.

Sicché è facile pensare che noi cerati più o meno nel cielo e negli affari del cielo, e calati in terra chissà per quale miracolo, si debba sognare ali, aeroplani e cose del genere, e dato anche che siamo in periodo eminentemente bellico e militare, è chiaro che nei sogni nostri debbano entrare vicende e azioni eroiche, come bombardamenti e duelli. Perciò, avendo trovato su un banchetto di vecchi libri un «manuale dei sogni» (o titolo simile), dove per ordine alfabetico sono elencati moltissimi degli argomenti della vita quotidiana più spesso ricorrenti nello stato onirico dell'uomo, ho pensato di raccogliere tutto quanto di interessante e il solo e le nostre più o meno dichiarate attività aeronautiche.

Si vedrà in tal modo come ai uccelli volti e palloni, se sognati, abbiano significato di vinitorio e riferimenti con la reale vita, con la vita futura, l'avvenire.

Per notizia, dirò che il libro dei sogni dal quale tolgo le voci trascritte, è del dottor Tiresias.

- \*\*\*
- AEROLITO:** essere colpito da un a.; catastrofe imprevista; veder cadere un a.; scoppia di un fucile.
- AERONAUTA:** a. a. terra; perdita di denaro; a. in un pallone che s'innalza; delusione; a. che scende a terra lentamente; riuscita.
- AEROPLANO:** vedere un a. fermo; viaggio prospero, fortuna, ricchezza imprevista; vedere un a. in volo; notizie di parenti o di amici lontani, essere pilota di un a.; fortuna.
- AEROSTATO:** a. che s'innalza; delusione; a. che atterra, riuscita; a. dal quale si distacca la navicella; speranze distrutte, di segni grandiosi e vani, salire su un a.; inondigia punita; cadere da un a.; economia instabile; scendere da un a.; incostanza.
- ALA:** riposo benefico.
- ANGELI NERI:** vedere degli a. n.; malattia, morte.
- ANGELO:** sempre buon segno, accrescimento di onori e ricchezze, per annualità però significa disgrazia; veder volare degli a.; cattivo presagio, il vostro cervello comincia a indebolirsi. (Lo afferma anche mio zio, quando legge gli articoli miei).
- ANIME:** vedere un'a. salire al cielo; amaro rimpianto di una felicità perduta; vedere delle anime nell'inferno; guastione sicuro.
- ANITRE:** (interessano poco in quanto il libro non permette che si sognino in volo).
- ANTENNA RADIO:** vedere un'antenna radio; ricevervi notizie da un amico lontano; se però dimenticati di stabilire il contatto dell'antenna col suolo; noie (e qui potrei benissimo intervenire con un mio racconto, cioè dire di quando incaricato di mantenere il contatto con una squadriglia che volava nella nebbia, dimenticai proprio di collegare l'antenna colla terra, e più apparecchi si perdettero tutti; e di notte i loro spiriti venivano a darsi fastidio, strandomi le lenzuola e bagnandomi i piedi).
- API:** (non esistono in volo, ma conviene lasciarle stare, può darsi benissimo che, di notte, a sognarle si possano infortunare).
- AQUILA:** è quasi sempre, dice il libro, buon segno. Vedere un'a. che s'innalza; affari prosperi, elevazione; vedere un'a. che vola; non trascurare le vostre speranze, vedere la stessa in volo con la preda; guardarsi dai nemici; vedere la medesima che porta la preda agli aquilotti; ricchezza imprevista, ricco matrimonio; vedere un'a. bianca; grossa eroticità. (Vedere un'a. con

un leone in bocca al quale è attaccato un bastone da passeggio con ali e piccioni; non raccontate il sogno, oppure raccontatelo soltanto a noi de «L'Aquilone»: solo noi possiamo capire certe cose).

Ma permitteteci che sono quasi in fondo alla lettera «a», di osservare che volendo si può sognare di tutto, si può combinare con la buona volontà qualunque sogno; basta atteggiamento e costanza. Gli interessati mi scrivano, e io risponderò. E se permettete, ritaglio.

**ARCOBALENO:** (c'è gente capace di sognarselo. Credo che fosse un mio racconto, una mia fantasia: «Quadrivio», maggio 1940. Ad ogni modo; sognare un a. con dieci colori invece che sette; diventerete collaboratore dell'Aquilone).

**ARIA:** la voce sul libro del dr. Tiresias è lunghissima, ricordo perciò solo due tre punti importanti. Coloro che sognano di vedere l'a. chiara e serena saranno amati e stimati da tutti; vedere l'a. pura senza venti è ottimo presagio, si ritroveranno i ladroncelli dei quali si è vittima, si ritroveranno gli oggetti smarriti, i nemici saranno scoperti e vinti si vinceranno le lit; i viaggi saranno vantaggiosi; volare, ascendere in a.; successo momentaneo.

**AVIATORE:** a. a. terra; denaro perduto; a. sul selvitico; se s'innalza delusione, se atterra; riuscita. (Ci sembra che la voce sia esigua, e per questo chiediamo l'aiuto di tutti coloro che hanno saputo aeroplani e aviatori; siano gentili da inviarci notizie: che cosa è successo dopo aver sognato cose simili; piace sognare aeroplani e aviatori? la domanda preghiamo che venga squamente divisa fra uomini e signore).

**BENZINA:** passione violenta ma senza durata (la benzina fa parte è parte integrante dell'aeroplano).

**BOMBA:** disonore in casa; b. che scoppia; speranza più alta.

**BOMBARDARE:** pericolo mortale. (Mi ricordo che una volta, in Cina sognavo proprio un bombardamento, e non so come risultasse; gli altri amici che erano con me se ne accorsero; da quel giorno mi obbligavano a sognare in un ricovero antiaereo).

**CERVO VOLANTE:** polemica, elezione; c. v. nelle mani di un bambino; felicità; c. v. nelle mani di uno squittratore; falsità.

**CIELO SERENO:** felicità (me lo diceva anche un laureato dalla Rusa, giorni addietro: «che festa in cielo quando tutto è sereno, si vola che pare di andare dritti in paradiso»).

**COLOMBA:** letizia, amore, buone notizie. (Specialmente se la colomba è una c. siagpiatrice).

**CONFERENZA PER IL DISARMO:** molto rumore per nulla (nel quale capitolo si dimostrò come i sogni abbiano talvolta carattere avventuroso e morale e del tutto inutile).

**COOK:** Un viaggio intorno al mondo organizzato da Cook; desideri che non saranno mai realizzati. (Sognate perciò «Chi», solo «Chi», non chiedete Cook, chiedete «Chi»).

**DIRIGIBILE:** vedere un d. in fiamme; riuscita; vedere cadere un d.; delusione; veder volare un d.; gravi minacce nell'avvenire; salire su d.; trasognato, pericolo di morte.

**DIVISA:** vuoi nascondere qualcosa ma non ci riesci (mio zio che era gobbo volle diventare ufficiale dei granatieri, ma non riuscì la gobba si vedeva sempre, in ogni modo, di profilo e di faccia).

**DRAGO:** incontro con persona altolocata.

**FALCO:** ricchezza, fortuna.

**GENERALE:** lite con un generale; accouture gravi (ricordo che a Tripoli un sogno che ero senza baionetta e risposi a un generale «ma io ho i baffi», le cose finirono molto male).

**GUERRA:** Pace.

**INDOVOLANTE:** Viaggio prospero, fortuna, ricchezza imprevista.

**NAPOLIONE:** avrai una breve serie di grandi successi (aviatori, si esortò a sognare Napoleone).

**NUVOLE:** congetture, preoccupazioni; n. che spariscono; fine delle contrarietà.

**PARACADUTE:** senza cere ragioni; tu ti metti in grande eccitazione e forse anche in pericolo di morte; vedere scendere un paracadute; nuovo amore (non so se la pensavo tutti così, dato i successi dei paracadutisti attualmente); discendere in p.; diffidare dei nemici.

**VELIVOLO:** viaggio prospero, fortuna, ricchezza imprevista; vedere in v. a. terra o rotto; gravi sventure; v. nel cielo; successo; vedere cadere un v. diavrazza, successo.

**VOLARE:** cattivo presagio; vedere v. buon augurio; v. in aria; momentaneo successo seguito da caduta disastrosa; volare in aria in compagnia di qualcuno; tutto; v. in aeroplano; i tuoi progetti aeronautici causeanno la tua rovina o la rovina di qualcuno (per cui: onestà nei sogni).

**VOLO:** v. di uccelli; notizie di un amico lontano; v. di uccelli bianchi; buone notizie; volo di uccelli neri; cattive notizie.

\*\*\*  
Credo non dover aggiungere alcuna cosa a quanto ho trascritto dal libretto citato. Come ho sopra accennato, raccomandando ai lettori la massima coerenza nel sognare, e la migliore buona volontà perché i sogni siano profeti del miglior successo e buon avvenire.

# L'AQUILONE



## LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Quando la trisvola dei filatelici fu arrivata al termine del suo lavoro, aprì se ne era quasi andato. Ma qualcuno era invece tornato in punta di piedi per farle una sorpresa: era il bullifacile che giunto nei pressi del Capo di Buona Speranza, aveva incontrato un galeone proveniente dalle Indie. La ribellione era stata ferocemente domata con mezzi locali e non vi era più bisogno di truppe di rinforzo; i fuocieri potevano perciò tornarsene in patria.

La piccola attrice perdonò facilmente al suo innamorato tutte le sofferenze che le aveva fatto patire, e neppure le migliaia di sguardi della regina merocauriga che scrutavano dalle pareti riuscirono a farla essere un pochino severa o a metterla in soggezione. La felicità è fatta così e la trisvola dei filatelici così conobbe la felicità.

Non saranno forse molto lusingati di questo racconto i filatelici del 900... Ma... tanto è la storia è la storia, anche quella dei francobolli, e nessuno potrà mutarla e impedire che i primi di essi siano stati raccolti per adornare lo spogliatoio di un danzatore di caffè-concerto.

(Continua)

## RASSEGNA DELLE NOVITÀ

**GREENLANDIA**  
Due varietà della serie in uso per i pacchi postali sono state riscritte recentemente. Il fondo dello stemma recante l'orso bianco in piedi, è costituito da righe sottili regolari e perfettamente parallele, mentre che nel tipo già emesso tali linee convergevano, dando al fondo un aspetto confuso.

La stessa regolarità si riscontra nelle righe del fondo delle lettere che indicano il valore 70 ore, malva; 1 corona, ocra.

**GRECIA**

Nei giorni 5, 4, 3 agosto è stata messa in circolazione una serie commemorativa dell'Organizzazione Nazionale della Gioventù. Questa serie si compone di 10 valori per la posta ordinaria e di 10 per la posta aerea; i francobolli sono stampati in filigrana su carta filigranata (corona reale aerea), e saranno in vendita nei principali centri postali greci fino al 3 febbraio 1941, pur avendo avuto corso postale solo nei giorni sopra accennati. Quelli di posta aerea doteranno essere utilizzati solo per l'impiego della soprastampa aerea, come del resto prescrive anche il nostro regolamento postale.

**Posta ordinaria:**  
3 dracme, argento, azzurro e rosso (stemma della Organizzazione nazionale della Gioventù); 5 dr. azzurro e nero, (giocatore fulanista); 10 dr. azzurro e nero (giocatore fulanista); 15 dr. verde e nero (sinistista); 20 dr. rosso e nero (squadra di fulanisti in fila); 25 dr. azzurro e nero (fulanisti allo stadio); 30 dr. viola e nero (tre fulanisti); 50 dr. rosso e nero (squadra di fulanisti allo stadio); 75 dr. bruno azzurro e oro (stemma della Organizzazione); 100 dr. argento azzurro e rosso (come il 3 dr.).

**Posta aerea:**  
2 dr. arancio e nero (aeroplani in volo sulle montagne); 4 dr. verde e nero (aereo sul continente «Simonas Petras» del Monte Athos); 6 dr. rosso e nero (veduta dell'isola di Santorini); 8 dr. azzurro e nero (aereo sulla Chiesa di Panamassa a Mitra); 16 dr. viola e nero (aereo sull'isola di Santorini); 32 dr. arancio e nero (aereo sull'isola di Corfu); 48 dr. verde e nero (aereo sull'isola di Propilei); 65 dr. rosso e nero (aereo sulle rovine dell'Erechthion); 85 dr. azzurro e nero (formazione aerea sulle rovine del tempio «Atherou Mikis»); 100 dr. viola e nero (formazione aerea sull'Acropoli Veduta del tempio di Howe).

Tutti i valori sia della serie di posta ordinaria che di posta aerea sono di formato rettangolare alto, ad eccezione del 3 dr. e del 100 dr. di posta ordinaria che sono di formato rettangolare largo. E sempre tutti i valori ad eccezione dei due accennati recano in alto a destra lo stemma della Organizzazione Nazionale della Gioventù.

La tiratura è stata di 1.050.000 esemplari per il 5 dr. di posta ordinaria e per il 2 dr. di posta aerea; per tutti gli altri valori la tiratura è stata di soli 50.000 esemplari.

## LUSSEMBURGO

E' recentemente apparsa la prima serie di posta ordinaria emessa dopo la occupazione del Granducato da parte delle truppe germaniche. I valori sono gli stessi che sono stati emessi per l'Almania, (vedi numero precedente dell'Aquilone) e recano la sovrastampa nera orizzontale. Lussemburgo.

**MAURITIUS**

R. G.

# BOMBE ITALIANE SULL'INGHILTERRA



Se fosse stato ancora necessario dimostrare in modo tangibile la perfetta cooperazione delle Potenze dell'Asse, queste bombe cadute con tanta precisione su gli impianti portuali che si trovano all'est dell'isola britannica, lo dimostrerebbero in modo irrefutabile e definitivo. I bombardieri italiani, come ha riportato lo stesso bollettino emanato dal Comando Supremo delle Forze Armate tedesche, hanno assolto il loro compito mediante « audaci attacchi » riportando « grandi successi ». A chi, come noi, conosce e percepisce la tradizionale sobrietà dei bollettini di guerra, non sarà difficile comprendere quanta ricca realtà — fatta di eroismi, abnegazione, intelligenza, — si nasconde dietro queste scheletriche ma eloquenti parole: « Audaci attacchi », significa che le ali tricolori e fasciste hanno rasentato il puro eroismo, compiendo atti che pochi aviatori, — esclusi i tedeschi, — si sarebbero trovati nelle possibilità di compiere. Se ancora una volta l'Inghilterra volesse essere cisillusa nelle sue speranze, questa è la volta buona.

La stampa quotidiana ci ha dato brevi notizie sul grande avvenimento; a noi tocca approfondire l'argomento e rivelarlo ai nostri lettori in modo più completo. Perché, infatti, queste bombe italiane sui porti inglesi sono un grande avvenimento: un avvenimento storico di immensa portata.

Il primo volo di guerra italiano sull'isola, si è svolto in maniera perfetta (nonostante le avverse condizioni atmosferiche) quale era da aspettarsi da un'aviazione che ha al suo attivo il più gran numero di esperienze belle; esperienze belle che vanno dalla Campagna di Abissinia e di Spagna in poi. Partite dalle proprie basi sul Litorale della Manica, quando la notte stava per finire, partite quando nel cielo del nord stavano per spuntare le prime incerte luci dell'alba, le formazioni italiane si sono date appuntamento sugli obiettivi della regione meridionale della Gran Bretagna e vi hanno compiuto la loro missione con estrema efficacia. Quando i nostri apparecchi, — le « Cicogne », — con le ali storacchiate dalla mitra-

glia nemica, hanno atterrato nei propri campi, il sole era già spuntato sullo orizzonte carico di nebbie.

In sintesi, questa è stata l'operazione bellica. Ma dietro questa azione di guerra aerea, quanta preparazione scrupolosa di uomini e di macchine, quanta esperienza, sangue freddo e coraggio, vi sono nascosti? Soprattutto, quanta preparazione tecnica? Eccoli i giorni della vigilia, quando arrivavano i primi treni dell'Intendenza: migliaia di vagoni carichi di truppa e di materiale; ecco gli avieri italiani ricevuti dalle crocerosine tedesche e fatti segno della più amorevole accoglienza; ecco l'arrivo degli automezzi carichi di materiale che giungevano secondo l'ordine predisposto già a Roma. Arrivavano uno dopo l'altro i treni carichi; sembrava che una terribile confusione dovesse prendere un po' tutti; e invece si videro subito entrare in funzione i diversi servizi, come se si trattasse dell'andamento normale di una caserma o di un campo. Appena discesi dal treno, tutti erano già al loro lavoro e al loro posto. Al cospetto dell'ordine matematico e della disciplina tedesca, questa nostra disciplina e ordine non sono state di meno.

Era cominciata la vita di guerra dei nostri aviatori e dei nostri avieri su un campo del fronte della Manica. Subito cominciarono i voli di prova e di ambientamento. I campi dei nostri aviatori erano disseminati a distanza talora di decine di chilometri uno dall'altro, in una vastissima regione che potrebbe trovarsi in Olanda, nel Belgio o nella Francia del Nord. La regione è piatta e monotona, cosparsa di foreste tutte uguali; di coltivazioni altrettanto uguali e di paesi che si rassomigliano come due gocce d'acqua. Una regione, di quest'epoca, sempre coperta da un velo di vapori rossi. Tutto ciò, forma, per equipaggi allenati al cielo Mediterraneo o al cielo africano, un grande ostacolo: un ostacolo, cioè, da superare, come tutti gli ostacoli per gli aviatori italiani.

I primi voli di ambientamento fatti dai nostri piloti lo dimostrarono in pieno: la platezza e monotonia del paesaggio, la nebbia e l'uniformità dello

orizzonte, furono ben presto fattori assimilati in pieno. Ma ciò, naturalmente, non è tutto: bisogna pensare che gli aviatori italiani dovevano e debbono portare l'offesa nel cuore di un paese nemico; si trattava, cioè, di far i conti con i nebbioni fitti della Manica e delle coste britanniche. Si trattava, in altri termini, di entrare in azione affidandosi esclusivamente al volo strumentale. Ora, si sa che per i piloti del nord, il volo strumentale è cosa di tutti i giorni e di tutte le ore; per i piloti italiani, è un altro conto. Pur essendo profondi conoscitori, — ai pari dei piloti tedeschi, — del volo strumentale, essi possono mancare di quella « pratica » necessaria per l'attuazione di tale tipo di volo. Fu necessario, così, per i nostri aviatori, iniziare un periodo iniziale di voli notturni; di voli notturni a raggio sempre più vasto, fino ad acquistare una assoluta sicurezza di movimenti.

Questo è stato l'antefatto puramente tecnico della grande impresa iniziata pochi giorni fa e che sarà contornata con energia sempre crescente. Ma l'impresa forse anche più ardua era quella di inserirsi in un organismo estremamente complesso qual'è la flotta aerea germanica che opera sulla Manica e che è già in piena efficienza da alcuni mesi. Se l'immagine non fosse barocca, noi diremmo che questa organizzazione dell'aviazione tedesca sulla Manica è una cosa così precisa da potersi paragonare ad un orologio; ora, inserirsi nel delicato complesso di un orologio senza farlo alterare, non è impresa facile. Questo è il secondo miracolo che hanno compiuto gli aviatori di Mussolini. Perché, infatti, l'aviazione tedesca che opera sulla Manica, ha ricevuto un ulteriore potenziamento da queste squadriglie italiane, senza essere alterata in nulla.

Fu c'era da risolvere il problema del vitto. Senza la pastasciutta o gli gnocchetti si rischiava di far perdere l'efficienza dei nostri aviatori; tranne la verdura, il latte, la carne o il burro, è stato necessario impiantare cucine specializzate all'italiana, dove è possibile mangiare formidabili pastasciutte con tanto di parmigiano e di vino Chianti.

Anche questo problema, — problema di primo piano, — è stato risolto nel modo più soddisfacente, in uno spazio di tempo brevissimo.

Questa è la base organizzativa: alla cima, v'è la perizia dei nostri aviatori che s'impone sotto tutti i cieli e latitudini. La prima uscita, — alla quale seguiranno altre, — si è risolta in un vero trionfo per le nostre ali. Un forte vento grecale non ha fatto altro che intensificare e attivare continuamente gli incendi causati dalle numerose tonnellate di esplosivo italiano cadute sugli obiettivi inglesi. Malgrado l'intenso spiegamento di mezzi della difesa contrateca e il vistoso impiego di masse di proiettori elettrici, tutti i nostri aviatori hanno assolto in pieno la loro missione e nessuno di essi, — nessuno, — è stato colpito a morte dalla difesa avversaria.

Un trionfo: un nostro trionfo. Le formazioni da bombardamento italiane che dalle terre di occupazione fronteggiando la Manica hanno iniziato la loro piena collaborazione con l'arma aerea della grande Germania, hanno svolto azioni sul territorio inglese che segnano una data storica. Questa data sarà ricordata poiché queste azioni non resteranno isolate.

RICCARDELLO

## STORIA D'OGGI

Si può ben dire, a consolazione e conforto di moltissimi nostalgici ottocentisti che timorosamente e prevenutamente considerano il secolo nuovo, sospettando che non possa esser degno di quello trascorso — si può senza alcuna esitazione dire che mai come in questa prima metà del Novecento la Storia ha compiuto e compie passi così giganteschi. Rapidissimi, di una inverosimile rapidità, ma che non sorprende affatto quando si rifletta e si studi sulle cause. Un mastodontico ed in apparenza fortissimo edificio può crollare se non è stato elevato su ragionevoli e adeguate fondamenta. Elementare verità. Noi ora assistiamo alla sparizione delle effimere costruzioni create dal famigerato Trattato del 1918. Siamo arrivati al punto che oggi Versailles, dove si cucinarono le clausole della Juba pace, è protetta dalle artiglierie contreree tedesche. Non c'è da meravigliarsi, né di questo, né di molt'altro che avverrà.

Dicevamo dell'incalzare degli avvenimenti. Grandiosi e decisivi. Viciniam per dirci i tedeschi sono sul cielo inglese, ci rievocano le risposte fulmineamente ed esattamente alle idee, ai sentimenti, e che dimostrano la potenza della nostra alleanza, della nostra vera e edificatrice amicizia con il Terzo Reich. Vi ricordate delle memorazioni subdole nemiche, delle incurrature dell'Asse. Altro che incrinature! E' lo appoggio, invece, e l'esaltazione delle forze italo-germaniche unite, che si allargano e si estendono sui fronti aerei e terrestri. Fronti aerei! E' il campo nostro, di modesti ma appassionati resocontisti e divulgatori di tutto quanto riguarda la scienza e l'attualità o pacifica o bellica dell'aviazione.

Ora questo fatto ultimo, attuale, dei piloti e bombardieri italiani, che insieme con i tedeschi «ono sul cielo inglese» ci riempie l'animo di gioia. Per due ragioni. La maggiore delle quali è che l'intervento nostro nel martellamento sull'isola britannica, trascendendo l'effettivo e materiale apporto guerresco, ha un grande significato morale che necessariamente e indubitabilmente si impone all'attenzione ed all'ammirazione del mondo. Questo, la mirabile fraternità di armi e di spiriti italo-tedesca sfidante tutte le prove ed ogni più sventata coalizione avversaria. La seconda ragione: il riconoscimento pieno ed incondizionato della efficienza e potenza dell'Arma aerea italiana, negli uomini e nelle macchine, che si spazia sicura per i cieli di Africa e di Europa.

ia.

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli  
**utensili e materiali**

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1,50  
allo ditto

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

# PSICOLOGIA DEL CACCIATORE

Il pilota da caccia, il cosiddetto «cacciatore», rappresenta, in confronto degli aviatori adibiti ad altre specialità, un tipo a parte, con caratteristiche proprie ben definite. Certamente, il «cacciatore» rappresenta il puro sangue dell'aviatore di guerra; ed è per questo che intorno ad esso è sempre fiorito il più alto interesse e forse anche una acuta curiosità. Fino ad oggi, per la verità, intorno alla psicologia del cacciatore non si è avuto una vera e propria letteratura scientifica; fino ad oggi, intorno all'animo e al cuore, — il cuore inteso nel senso morale della parola, — di questo aviatore tipico, si è avuto ed è fiorita solo una letteratura di occasione e diremo d'itramanca; ma mai, rispettiamo, uno studio sistematico che ce ne svelasse l'intima forza e le caratteristiche. Solo uno studioso tedesco (Paul Robert Skawran: *Psychologie des Jagdfliegers*) ha tentato in un libro mettere un po' d'ordine e di fare un poco di luce sul problema.

I lettori, difatti, diranno subito «perché, forse il pilota da caccia e la sua psicologia rappresentano un problema?». Certamente, rispondiamo noi. Esso rappresenta un problema ed anche un problema molto complesso e delicato da trattare col dovuto acume e riguardo. Se dobbiamo esprimere il nostro parere sul libro già citato, dobbiamo dire che esso non ci soddisfa; pur sapendo che il detto volume, secondo quanto ci dice lo stesso Autore, non ha e non vuole avere che un valore pratico, nel senso di servire non solo allo psicologo ma a quanti si interessano allo sviluppo dell'aviazione.

Vediamo quale metodo propugna Skawran per individuare a priori colui il quale ha buoni numeri per diventare un ot-

timo «pilota da battaglia». Un vero metodo psicologico potrebbe svolgersi, secondo l'Autore, come segue: si tenta stabilire la «figura ideale del buon aviatore» partendo dalle personalità dei grandi aviatori, studiandole sotto i vari punti di vista come completi organi viventi, e cioè esaminando «la loro costituzione corporale, le qualità spirituali, la razza, l'età, la stirpe, l'ereditarietà, la patologia e le caratteristiche individuali». Dallo studio della personalità storica dei grandi cacciatori, — studio condotto su esempi concreti, — si passa, secondo lo Skawran, a quelli viventi. Dai risultati così ottenuti, lo psicologo si forma un quadro del tipo professionale del pilota da caccia, allo stesso modo come il medico da svariate osservazioni fisiologiche e patologiche ricava il quadro di una data malattia. Il quadro, però, verrebbe completato mediante l'attuale pratica psicotecnica, con la determinazione delle funzioni singole inerenti alla normale azione del volo, e cioè in base alla esperienza dello psicologo ed alle informazioni attinte da buoni aviatori. In questo modo si potrebbero compilare gli elenchi e le classificazioni.

Questo il metodo da seguire secondo le idee e le proposte dello Skawran. A queste, faremo seguire qualche nostra breve e affrettata osservazione. La prima cosa da dire è la seguente: lo Skawran propugna un metodo statistico. Egli dice: vediamo come erano fatti i grandi cacciatori, e quando troviamo qualcuno che ad essi somiglia, siamo certi che codesto qualcuno potrà diventare anch'esso un grande pilota da caccia. Metodo, questo, secondo noi, errato. Sbagliato per questo semplice motivo: i grandi cacciatori non si somi-

gliavano e non si somigliano. Essi sono contraddittori gli uni con gli altri. Si trovano, uno al cospetto dell'altro, divisi talvolta da un abisso. Solo poche caratteristiche essi hanno in comune: il resto si presenta con distinta originalità. Il metodo statistico, secondo noi, può essere valido per il medico, ma non può essere altrettanto vero ed efficace per lo psicologo. Secondo noi, il coraggio, la temerarietà, in una parola, l'eroismo, non si prestano ad una classificazione statistica.

Analizzando le biografie dei grandi piloti da caccia, per esempio, non si trovano notizie dettagliate relative ai loro ascendenti. Solo di alcuni si ha qualche notizia; per esempio nell'ascendenza di Richthofen non vi sono militari di carriera, salvo un cugino del nonno paterno e del padre. Il padre di Boelcke era maestro di scuola, ma anche grande sportivo ed educò i figli allo sport e all'alpinismo. Una cosa, però, parte certa, che nei cacciatori è frequente la passione dell'alpinismo, che assuefa alla lotta ed al superamento della paura. Il padre di Hermann Goering era apprezzato Governatore dell'Africa sud-occidentale, distintosi nella guerra contro gli Herrerò e gli Ottenotti. Gu'nemer discende da antica famiglia di crociati, corsari ed ufficiali. Secondo una tabella in cui gli «assi» del cielo sono aggruppati in base alla professione del padre, pare che il 63 per cento dei padri dei grandi cacciatori avevano la passione dell'avventura, il coraggio, il senso di responsabilità e la natura combattiva. Siamo al semplice metodo statistico: non c'è, forse, un grande «asso» che aveva un padre di natura sedentaria e magari timida? Certamente ci sarà; ma, naturalmente, non è nostro compito cercarlo.

In quanto al temperamento, per l'affinità fra costituzione fisica e carattere, lo Skawran distingue due temperamenti che hanno in comune le qualità tecniche: il «tipo Richthofen» e il «tipo di compensazione». Gli aviatori del «tipo Richthofen» hanno tranquilla confidenza di sé, sicurezza del successo, coraggio che risulta dalla trascuranza o disconoscimento del pericolo, assenza di eccitabilità e passione per la lotta. «Adagio ma sicuro» è il suo mot-

to. Oppure: «Abbattere piuttosto un velivolo di meno, invece di farvi abbattere». Boelcke soleva dire: «Se sparò, sono sicuro di abbattere l'avversario». Dalla biografia di Richthofen risulta questo: «Individuo semplice, naturale, modesto e fortemente virile, discendente specialmente dal ceto di ufficiali, militari, agricoltori, grandi commercianti ed imprenditori, con grande senso di responsabilità e sicurezza di sé, illimitata forza ed energia. Immuine da superbia, profondamente credente». L'ardore guerriero, derivante da un alto senso del dovere, non è limitato da alcun senso del timore. Il cacciatore del «tipo Richthofen» agisce, in altri termini, anche nel maggior pericolo, con sicurezza e consapevolezza secondo il suo metodo di combattimento, che segue quasi con pedanteria.

Giorgio Gu'nemer, aveva uno strano sprezzo del pericolo, come risulta dal seguente aneddoto: «In una ricognizione, il pilota Gu'nemer non tentava alcuna manovra per sfuggire il tiro contrario, mentre l'osservatore prendeva fotografie; allorché questi, terminato il suo compito, avvertì che poteva rientrare, Gu'nemer gli chiese di fotografare le nuvolette delle esplosioni attorno a loro...». Costui era un tipo complicato, ambizioso, la cui forza risultava da un contrasto interno fra un acuto senso del dovere (od eccessivo concetto dell'io) ed un più o meno forte sentimento di timore e di incertezza interna. Tanto più grave e profondo era il contrasto, tanto più vivaci risultavano le azioni compensatrici in forma di ardore di attacco, odio per il nemico, pathos, sarcasmo, cinismo. Un intellettuale relativamente sviluppato, gli faceva ammettere molto valore ad un metodo di lotta studiato nei minimi particolari od all'apparecchio continuamente migliorato. Questo il ritratto psicologico dell'«asso» francese giovinotto della passata guerra.

Nei riguardi dell'età, il problema di quale sia la più adatta per il volo considerato sotto la specialità della caccia, non è ancora risolto in pieno. Si ammette, però, fin d'adesso, che la migliore età per fare il «cacciatore» sia fra i 19 e i 25 anni. Fra i piloti da caccia, è generale la temperanza verso gli alcoolici e il bisogno di sonno e di riposo. In quanto alla superstizione, mentre il «tipo Richthofen» è religioso e non ha ragione di pratiche superstiziose, il tipo detto di «soppiantamento», — cioè il tipo che si può rifare, in un certo senso, a Gu'nemer, — è scettico e cinico, ma ne ha spiccata tendenza.

Questo, per ciò che concerne il libro dello Skawran, del quale noi abbiamo dato qui un breve riassunto. Però, anche secondo il detto Autore, il suo volume non deve essere considerato come un'opera esauriente o comunque definitiva; il suo studio deve essere invece considerato come un'opera preparatoria per ulteriori ricerche intorno all'appassionante e complesso problema. Ne abbiamo dato qui un accenno conoscendo quanta passione anima i nostri giovani lettori soprattutto per ciò che concerne l'aviazione da caccia.

G. P.



Si prepara il «caccia» per la prossima azione

## TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

L. 4,50 franco di porto

e del

**ROSTRO**

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 - Bologna

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

**MOVO**

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 78666

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

Catalogo illustrato invariato L. 2

**NEL MONDO  
DEL VOLO  
SILENZIOSO**

## COME NACQUE IL "S. AMBROGIO"

*Continuazione del num. precedente*

Questo però basta per convincere tutti i presenti che erano in attesa di veder volare la nuova macchina che il «S. Ambrogio» ha delle caratteristiche sorprendenti.

Più tardi cessa la pioggia, Mantelli riparte e impiegando 18 minuti dopo lo sgancio a scendere da una quota di 800 metri constatata come con una velocità di trascinazione di circa 65 chilometri ora, scende 75 cm. al secondo, dotti veramente inaspettati per un alante di tale categoria. L'atterraggio poi, fatto alla Mantelli, lascia tutti di stucco, egli infatti con andatura velocissima passa davanti a noi di retto verso l'estremità del campo ove giunge con un metro di quota, richiama, fa una delle sue virate in cabrata e porta l'apparecchio che crediamo si debba fermare in mezzo al campo, proprio davanti a noi.

Mancano ancora alcuni documenti senza dei quali non è permesso volare in gara, al sabato, vigilia della chiusura delle gare mi permettono di volare; alle 11.30 parto con un temporale in vista, chiudo la capottina (è la prima volta che volo in apparecchio chiuso), mi rimorchia Gada, il decollo che un poco mi preoccupava mi riesce abbastanza bene, mi sento subito l'apparecchio alla mano e seguo sicuro il rimorchiatore.

A 400 metri di quota all'altezza del Monte Interrotto, Gada mi fa cenno di sganciare poiché evidentemente lui è già in corrente, tiro il mio gancio e mi trovo libero, inizio la mia planata a 65 km. ed ecco che il variometro comincia a segnare la discesa. 1 metro, 1-1/2, io vado sempre diritto quando mi accorgo che l'ascendenza diminuisce, giro e la ritrovo, guadagno così una cinquantina di metri di quota. A un certo punto mi vedo venire incontro velocemente una nube, non vedo



Santi e frati

tecpazione. È da un anno che non faccio volo a vela, ho volato su un apparecchio nuovo prototipo, nuovo anche di pilotaggio ed ho anche veleggiato. Nel pomeriggio compio un altro volo, ma meno fortunato essendomi sganciato ad una quota troppo bassa.

Alla domenica c'è poi la premiazione, il film L.U.C.E., i discorsi, le presentazioni,

Per i nostri uomini invece e la sensazione più bella sentire nel cielo gli aviatori tedeschi andare contro il nemico, e il rombo dei motori, in terra e nell'aria, significa nell'avanzata tedesca una magnifica canzone: vittoria, vittoria! Per quanto le cose dinanzi a noi possano sembrare difficili e pericolose, la croce nera nel cielo dà un senso di sicurezza. Verso questa croce guardano giornalmente decine di migliaia di occhi; non sono solamente gli uomini al servizio delle batterie antiaeree, appostati su tutte le strade dell'avanzata, che cercano di scrutare la densità delle nubi, ma ogni singolo uomo si chiede: è amico o nemico? Per lo più è la Flak che dà la risposta, prima che la discussione sulle varie caratteristiche possa essere decisa. Quando poi echeggiano i cannoni da 3.7 e da 8.8 dai duri colpi, gli uomini prendono lentamente gli elmi di ferro. Ma improvvisamente si scordano tutte le prescrizioni di mascheramento e di riparo, e stanno senza elmetti di ferro e in maniche di camicia in mezzo al prato, sebbene nel cielo si senta un brontolio di motori: sono gli avversari che arrivano in sempre nuove pattuglie. Dall'altra parte però si avvicinano a loro dei velivoli germanici, dei nuovissimi Messerschmitt. Cerchiamo di contare: — 9, 15, 20...

Non possiamo più distinguere, ormai sono mescolati velivoli amici e nemici. Chi vincerà? gli inglesi o i tedeschi? Il rapporto di forza sembra tenersi la bilancia, 40 o 50 velivoli popolano il cielo. Persino gli occhi esperti dei camerati delle batterie antiaeree non possono più distinguerli gli uni dagli altri. Quei tre inglesi cacciano un tedesco, un Messerschmitt, il due germanici un Tommy che stanno spingendo verso il suolo. E si sente un brontolio, e un tuonare, un rimbombare, uno scoppietto e un fracasso da doversi tappare le orecchie. Dove una macchina si trova in pericolo, accorrono i camerati in aiuto. Lì un velivolo cade, ma è solamente una finta per ingannare il nemico. Dopo alcune centinaia di metri si riprende e raggiunge in un volo ardimentoso il suo reparto. Costatiamo con grande soddisfazione che i Messerschmitt sorpassano in manovrabilità i velivoli inglesi. Le loro curve non permettono al nemico di avvicinarsi; ecco, avvolto in fiamme un Tommy precipita. Finalmente il primo risultato. Sono già dieci minuti che dura questo spettacolo affascinante. Sempre più si allargano gli avversari come se volessero fare di tutto il cielo il teatro della loro lotta. Gli occhi e i cannoncchini scrutano il cielo. Un urlo di gioia degli spettatori; un secondo inglese cade precipitato. Ed ora gli altri virano; senza radunarsi in formazione, spariscono nelle nuvole. I Messerschmitt vincitori abbandonano

anche loro il campo di battaglia. Nel riverbero del sole che tramonta brillano le loro eliche e la sera gli uomini negli accampamenti parlano dell'avvenimento.

(Dal «L'Avvolto»)

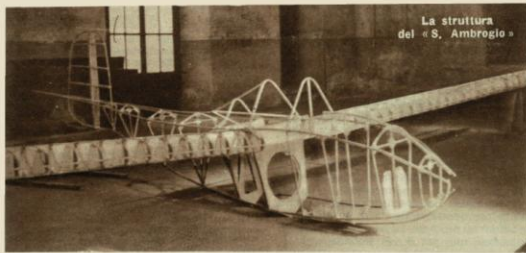
### CRONACA BREVE

**SMAGNETIZZAZIONE E NEUTRALIZZAZIONE DEI VELIVOLI** — L'ing. John G. Lee della «United Aircraft Corporation», dopo aver esposto e discusso le cause e gli effetti della magnetizzazione dei moderni velivoli (nei quali, non ostante l'ampio uso delle leghe di alluminio, si trovano sempre grandi masse d'acciaio, nei motori, nei castelli motori, nell'armamento e negli accessori) ed i mezzi per correggerla ed eliminarla, mette in evidenza le limitazioni a cui vanno soggetti i metodi ordinari di smagnetizzazione ed i vantaggi che di fronte a questi presenta il metodo cosiddetto di neutralizzazione, recentemente elaborato dalla «Chance Vought Aircraft Division» della sua Ditta. Descrive dettagliatamente questo metodo e presenta dati illustranti gli effetti permanenti non esso cita. Il metodo consiste nello scegliere i poli che più fortemente agiscono sulla bussola, in senso contrario, e nel ridurre la intensità mediante un rocchetto a corrente continua.

**IMPIEGO DI GAS E VAPORI PESANTI IN GALLERIE AERODINAMICHE AD ALTA VELOCITÀ** — L'alto costo delle gallerie ad alta velocità, con grandi sezioni o ad azione continua, ha spinto ed elaborato gallerie di piccola sezione, funzionanti ad intermittenza, mediante accumulatori di aria compressa, o cassoni a depressione, e si è già eseguita in queste gallerie buona messe di ricerche. Gli impianti fin qui costruiti ed in azione non rispondono tuttavia ancora alle necessarie esigenze di funzionamento e vari problemi occorre ancora risolvere. Senza volere qui tentare una soluzione completa, l'autore, prof. Ivan Rubinszky, si propone di presentare una impostazione generale di essi e di accennare alle loro possibilità di soluzione. In particolare, egli mostra come nelle gallerie stesse possa farsi convenientemente uso di un ordinario tubo-compressore.

**STUDIO DEL PROBLEMA DEL SOPRACCIELO** — L'autore, William C. Geer, che da dodici anni si occupa del problema del sopraggiungimento delle condizioni fisiche e meteorologiche della sua formazione sulle varie parti dei velivoli e dei mezzi e dispositivi per muoverlo e prevenirlo, espone una rassegna dei principali studi pubblicati nei vari Paesi sull'argomento, cercando di mettere ordine fra le varie opinioni emesse e trarne conclusioni pratiche, specialmente per quanto riguarda i principi da tener presenti nella costruzione degli schizzatori e sul loro funzionamento.

La conclusione che trae dalla sua esposizione è che, al momento attuale, pur non possedendo ancora il mezzo di preservare gli aeroplani in via assoluta dai pericoli del sovraccie, cosa che sarà possibile in un prossimo domani si può tuttavia con varie precauzioni ridurre notevolmente la gravità dei pericoli stessi. L'articolo è seguito da una ampia bibliografia.



La struttura del «S. Ambrogio»

più nulla, i compagni che poco fa veleggiavano con me sono spariti, la mancanza della bussola, dello sbandometro, dell'inclinometro, l'apparecchio nuovo, le nubi basse, mi danno una certa preoccupazione perciò inizio una scivolata, poi picchio, ma vedendo che aumenta troppo la velocità sono costretto a richiamare, per giunta il variometro segna 2 metri di ascendenza.

Mi rimetto in linea di volo, cerco di spostarmi verso un fianco della nube, infatti dopo qualche secondo mi colpisce un raggio di sole che m'infonde coraggio, immediatamente rivedo sotto di me l'altopiano ed alla mia sinistra individuo l'aeroporto sul quale distinguo tre veleggiatori che prima veleggiavano sotto di me. Ora cominciano a cadere sull'apparecchio con crescente insistenza dei goccioloni che sembrano chiodi di grandine, poi nonostante il variometro segna zero.

La capottina, che da principio mi dava un poco noia adesso mi serve egregiamente e nemmeno una goccia mi colpisce mentre sul dorso delle ali vedo l'acqua scorrere verso il bordo d'uscita. A mano a mano l'ascendenza comincia a diminuire, allora compiendo ampie spirali mi avvicino sempre più al campo e con sorpresa noto che per il mezzo giro verso il campo son sotto la pioggia, mentre per l'altra metà sono all'asciutto, continuo a questo modo finché non son costretto a tuffarmi nella pioggia dirottata verso il campo disponendomi ad atterrare, faccio una girata ed eccomi a terra.

Tre quarti d'ora di volo. Ho compiuto il volo che mi aggrazia il premio di par-

tecpazione. E da un anno che non faccio volo a vela, ho volato su un apparecchio nuovo prototipo, nuovo anche di pilotaggio ed ho anche veleggiato. Nel pomeriggio compio un altro volo, ma meno fortunato essendomi sganciato ad una quota troppo bassa.

Alla domenica c'è poi la premiazione, il film L.U.C.E., i discorsi, le presentazioni,

(Continua) G. L. DELLA TORRE

### SOPRA LA MANICA

Gli aviatori sono lo spettacolo quotidiano del soldato. Già ai primi albori, svegliandosi dopo poche ore di sonno, egli sente i primi brontolii. Poche ore dopo il rumore empie già tutto il cielo di Francia: e così rimane per tutta la giornata finché l'oscurità prende sotto il suo manto benigno l'amico e il nemico. Sebbene si vedano quasi mai o radea: la patria. E il perno del loro cameratismo è il sentimento di assoluta fiducia che ramente, i combattenti in terra e i cavalieri dell'aria sono legati insieme da una grande l'uno ha nell'altro. Se in qualche punto un rapido avanzare delle truppe è impedito da una resistenza maggiore, allora gli uomini dei carri armati dicono solamente: qui ci vogliono i nostri Stukas. E gli Stukas arrivano sempre prontamente; l'effetto distroero delle loro cariche è un ricordo dimenticabile dei prigionieri. Al più piccolo rumore di velivoli in cielo, i nemici tremano

# AEROMODELLI A GUIDONIA

Nell'edificio dell'aeromodellismo nazionale, si può dire che il laboratorio di modelli volanti per la galleria verticale di Guidonia occupi il piano nobile. L'aeromodellismo vi si pratica con tutte le regole ed i mezzi della scienza più avanzata; una vasta e preziosa attrezzatura meccanica è a disposizione di quei costruttori la cui caratteristica di vivere in mezzo a tavole di oltre due metri di autentico balsa americano li farebbe certo classificare da un comune costruttore tra gli esseri più privilegiati del destino. Ma i giovani che hanno la buona ventura di vivere in quell'Olimpo dell'aeromodellismo non si commuovono alla vista di tanta grazia di Dio. Per loro, ormai, quello è un fatto logicissimo. Come è logico possedere strumenti di misurazione miracolosi, arnesi di tutti i tipi e qualità, seghe elettriche con l'aspiratore perché la segatura non li disturbi! Questo che per un normale aeromodellista potrebbe costituire il Paradiso terrestre ha una ben netta ragione di essere, che balza agli occhi a chi, visitando l'edificio delle gallerie del vento, abbia la fortuna di assistere ad una delle esperienze che di solito hanno luogo alla galleria verticale.

Essa, come è noto, serve a studiare il comportamento dei velivoli durante la caduta in vite, attraverso l'esame compiuto su modelli riproduttori in scala perfetta gli autentici aeroplani.

L'avvitamento è uno dei fenomeni di maggiore interesse per chi studia il volo, data la sua diretta relazione con la sicurezza dell'aviatore. Lo studio teorico di questo processo di tanta importanza non poteva bastare, in questo periodo in cui l'evoluzione delle tecniche relative alle costruzioni aeronautiche accelerano sempre più i tempi, per lo scienziato, e si è giunti così, in più Paesi, alla determinazione di costruire delle gallerie in cui il vento, soffiando verticalmente, permetta di ripetere artificialmente dei fenomeni relativi all'avvitamento. La galleria verticale di Guidonia concede un'analisi completa del fenomeno, poiché in essa il modello, anziché essere vincolato a bilance per la misurazione delle varie sollecitazioni, come per esempio nella galleria verticale di Langley Field, è posto in vite libera. Il vento che soffia verticalmente dal basso a velocità comandabili, equilibra il moto di caduta, cosicché il modello, anziché muoversi in un'aria ferma, compie le sue evoluzioni mentre l'aria si muove intorno a lui, e ripete pertanto, senza spostarsi dalla quota voluta, tutte le fasi che l'aeroplano da esso riprodotto attraverserebbe se cadesse realmente, avendo i comandi nelle posizioni in cui sono obbligati nel modello.

Queste poche note sull'impiego della galleria verticale rende chiara la necessità di munire tale laboratorio della migliore attrezzatura possibile per la lavorazione dei modelli in scala, che viene eseguita da specialisti divenuti ormai velleitissimi, come i fratelli Calza ed Edoardo Ricchi.

I modelli per le prove di vite devono essere riprodotti tanto secondo una similitu-

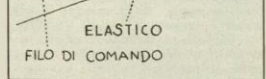
dine geometrica che dinamica, quindi si deve verificare in essi la stessa distribuzione dei pesi e, di conseguenza, dei momenti d'inerzia che si verificherebbero nel velivolo in esame. La costruzione di questi modelli deve essere quanto più solida, ma, d'altra parte, deve imitare quanto più è possibile quella dell'aeroplano, perciò viene eseguita impiegando strutture analoghe a quelle del velivolo al naturale. Così per la cellula e per i timoni si usano longheroni e centine, e ordinate e correnti per la fusoliera. La costruzione di tutte queste strutture viene inoltre curata affinché anche esse siano, relativamente al loro peso, in similitudine dinamica con quelle del velivolo.

Il rivestimento è in carta leggera speciale che, bagnata con acqua per mezzo di un comune spruzzatore, diviene poi perfettamente tesa. Il modello, costituito così unicamente di balsa e carta, viene verniciato con collante alla nitrocellulosa, il quale, eliminando la porosità del balsa, forma sulla superficie uno strato duro e levigato di celluloido.

Per la costruzione di montanti, profilati, gambe di forza ecc. si usa il bambù, che dà ottimi risultati per le sue doti di robustezza, elasticità, leggerezza e resistenza. Per le carenate e i raccordi viene invece adoperato il midollo del balsa, leggerissimo ed estremamente duttile.

La distribuzione dei pesi nel modello viene completata mediante l'uso di serbatoi che vengono lasciati aperti in corrispondenza del baricentro, e nei quali si introduce una normale zavorra di piombo.

Dopo il centraggio, che viene effettuato secondo il noto sistema della sospensione, il modello può considerarsi pronto per le prove volute. Comincia dunque una nuova fase: quella preparatoria, durante la quale sul modello viene montato lo speciale im-



pianto che dovrà governare, durante le varie ripetizioni del fenomeno d'avvitamento, le superfici mobili.



Il modello classificatosi secondo alle recenti gare trentine

Per lo studio richiesto i timoni devono poter compiere escursioni angolari da + 30 gradi a - 30 gradi. Gli spostamenti si effettuano, di solito, di 5 in 5 gradi. Per la fase di uscita in candela dalla vite è necessario far sì che i piani mobili assumano una speciale posizione, scattando contemporaneamente. Tutta la manovra è eseguita mediante un autoscato con leve munite sul fulcro di arpionismo di arresto. Degli speciali limitatori di corsa posti sui piani mobili permettono di regolarne il movimento sino al grado voluto. Tali piani mobili sono richiamati a fine corsa da appositi elastici applicati a bilanceri.

Trascuriamo una particolareggiata descrizione del movimento dei piani mobili, credendo interessi poco i nostri lettori; informiamo solo che il dispositivo a cui abbiamo accennato non serve al solo funzionamento del timone, poiché per mezzo di esso si può azionare, a volontà, l'apertura di un paracadute antivite, di freni aerodinamici (anche Ballerò), di segnalatori, ecc.

Le esperienze praticabili con tali modelli sono, l'abbiamo già detto, di due generi: vite a regime, uscita dalla vite. Le prime si eseguono lasciando libero il modello nella corrente verticale dopo averne messo i piani mobili nella posizione richiesta; per le seconde occorre caricare l'autoscato che, dopo un tempo voluto, mediante la manovra dei comandi, provoca l'uscita dalla vite del modello. Per tutti e due i tipi di esperienze è di grande utilità l'uso della cinematografia, che permette di fissare in maniera inconfutabile tutte le varie fasi del processo di avvitamento o di uscita dalla vite, in maniera da permetterne poi lo studio separato. La frequenza generalmente usata per queste riprese è di 40 o 60 fotogrammi al secondo. Le riprese durano solitamente non più di sei secondi.

Crediamo opportuno segnalare che altri orizzonti si aprono, in questo campo di indagini, mediante l'uso, di recente applicazione, di un dispositivo per l'azionamento dei comandi secondo dei diagrammi stabiliti che permettono di fare eseguire al modello varie acrobazie. Tale fatto è facile per l'uso di una normale pellicola cinematografica sagomata secondo il diagramma voluto. Al nastro di celluloido è, infine, sostituibile un disco di duraluminio, ugualmente sagomato alla periferia.

Mediante tali dispositivi è stato possibile ripetere a scopo di studio varie acrobazie all'aria libera, sempre impiegando modelli. Questi venivano lasciati a loro stessi, ad una quota richiesta, dopo esservi giunti mediante un palloncino al quale erano stati prima appesi.

## AEROMODELLISTI MONZESI!

Data l'imminente chiusura dell'iscrizione al corso modelli volanti siete invitati ad iscrivervi al più presto presso la Sede della R.U.N.A. di Monza (Casa del Fascio) nelle ore 20,30 alle 22.

Il fatto che si possano impiegare modelli di dimensioni molto superiori alle normali estende ancora più il campo delle possibilità in questo genere di ricerche, dato che così sarà più facile ottenere delle similitudini dinamiche più soddisfacenti. Comunque già adesso il laboratorio di modelli vo-

lanti della galleria verticale di Guidonia sotto l'intelligente e appassionata guida del Cap. del Genio A. Vannucci, sta dando ottimi risultati che oltre a costituire un innegabile presente, sono una sicura promessa per il domani.

CRI



Il Campo di Marte, nonno dei moderni aeroporti, perché ha visto i primi solazzi di quei trapassi che cinquant'anni or sono si azzarda il coraggio di chiamare aeroplani, ha guardato con occhio benevolo gli aeromodellisti che si sono radunati, domenica 6 ottobre, sulla sua verde distesa per compiere l'annunciata gara, una di quelle gare amichevoli che mettono nel cuore una gran voglia di battaglia e di vittoria. Il sistema è stato quello noto di «diritti l'incasso», come in molte città è già stato fatto, e i fiorentini hanno voluto intuire l'idea che è veramente ottima.

Era stata invitata anche la Scuola di Prato che è stata rappresentata da cinque bravi ragazzi, arrivati sul campo prestissimo, muniti, oltre che di buona volontà anche di ottimi modelli.

Le gare hanno avuto inizio un po' tardi, perché una foschia lattiginosa, calata durante la notte, rendeva la visibilità molto dubbia con il pericolo di perdere di vista i modelli e specialmente i telescopi. I risultati tecnici sono stati interessantissimi, anche qui è stato notato l'assoluto trionfo del modello modernizzato, che ha schiacciato assolutamente i vecchi modelli con fuorilegge a cassone, due matasse, ecc.

Pannella con il suo modello ad ala alta con doppio V si è classificato primo, assoluto con l'1° e 40° dopo un volo quasi totalmente librato, dando un'ottima prova di stabilità e centraggio.

Vannucci di Prato ha difeso il secondo posto con un accanimento lenino ai ripetuti attacchi di Madrigali che, per soli 2/5 di secondo è dovuto rimanere terzo in classifica.

Martini ha presentato un Wakefield di sua costruzione e progetto, dotato anch'esso di ottime qualità, ma la sfortuna ha perseguito il bravo Martini, dopo un volo ad altissima quota durato 48", il modello si perdeva di vista dietro alte costruzioni fuori campo.

Altri modelli non sono rientrati alle loro basi, ma i loro proprietari, per niente accorgiti, e coloro che non si sono potuti classificare, hanno sfidato i vincitori ad una nuova e speriamo ancora più monumentale gara che crediamo si svolgerà tra breve.

Il trionfo de «L'aquilone» che annunzierà la gara, inoltre, ha fatto radunare sul campo molto pubblico che ha assistito attentissimo alla competizione.

Sì! Perché a Firenze, per chi non lo sapeva, molta gente compra e legge «L'aquilone».

\*\*\*

Sul campo di aviazione di Arcore ha avuto luogo, qualche domenica fa, il primo raduno aeromodellistico della R.U.N.A. di Monza. Vi hanno partecipato una quindicina di concorrenti con estremo discreto. Vincitore assoluto della categoria telescopi è risultato Antonio Sala, che ha migliorato i tempi ottenuti precedentemente. Nella serie del vincitore si classificavano Mario Fumagalli, che ha presentato due magnifici modelli, Giacomo Nava e Luigi Botoni.

Era presente Ermanno Pavese, il noto aeromodellista milanese futuro istruttore della Scuola Modelli Volanti di Monza.

Ecco le classifiche:

1. Antonio Sala 28", 2. Fumagalli Mario (Nbbio) 25", 3. Fumagalli Mario (Sparviero) 15".

Si prevede imminente l'apertura del corso di aeromodellismo riservato agli appartenenti alla C.N. Le iscrizioni si ricevono agli uffici della R.U.N.A. (Casa del Fascio), al martedì e al venerdì dalle ore 20,30 alle 22.



Un originale veleggiatore con ali in tandem del romano Roberto Bonazzi

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## FUSOLIERE A TRALICCIO

Mentre l'ala, per gli aeromodelisti, è sempre rimasta un problema d'aerodinamica, la fusoliera è sempre stata un problema soprattutto costruttivo, e soltanto in questi ultimi anni si è cominciato a riguardarla sotto l'aspetto della resistenza all'avanzamento, ma sempre da un punto di vista accessorio, subordinato alle esigenze costruttive.

Tutto questo è dovuto soprattutto alla presenza della matassa d'elastico, che sottopone il modello a sforzi e deformazioni notevolissime.

L'attuale fusoliera è nata appunto dalla necessità di resistere alla tensione e alla compressione comunicate dalla matassa elastica.

Nei primi modelli, infatti, la fusoliera era, generalmente formata da un listello, portante ad una estremità un supporto per l'albero dell'elica e dall'altra un gancio per l'attacco della matassa.

Molti aeromodelisti riterrebbero certamente questo vecchio sistema, o per averlo usato loro stessi, o per averlo visto in qualcuno di quegli aeroplani giocattolo da poche lire.

Questo sistema resse il campo per un discreto numero d'anni, ma quando si cominciò ad accorgersi che per volare a lungo era necessario un maggior numero di giri ed una maggiore potenza, la fusoliera-listello venne abbandonata per un sistema resistente più solido, per far questo occorreva che la nuova fusoliera fosse costruita in modo da essere assoggettata, alla compressione ed alla torsione della matassa, assialmente. A differenza cioè del vecchio listello che, presentava dei fenomeni di torsione notevolissimi ed addirittura dei fenomeni di flessione provocati appunto dalla compressione esercitata fuori asse.

Questa necessità di migliorare portò a due diversi movimenti. Da un lato, all'estero soprattutto, si passò alla fusoliera all'incirca del tipo oggi in uso, soltanto molto embrionale, dall'altro, e questo soprattutto in Italia, si passò al cosiddetto « tubo » che, tuttora, in qualche città è rimasto in uso.

Il tubo fu una soluzione brillantissima del problema, poiché esso risolveva di colpo tutti gli aspetti.

Tutti gli sforzi infatti venivano assorbiti assialmente e mentre gli effetti della compressione praticamente sparivano quelli della torsione venivano ridotti al minimo, poiché, come è noto, il tubo a sezione rotonda è uno dei corpi che meglio assorbe gli sforzi torcenti.

Senonché, il tubo presenta delle deficienze dal punto di vista aerodinamico poiché il cilindro non è uno dei corpi di minor resistenza aerodinamica, tutt'altro. La resistenza all'avanzamento di un cilindro infatti cresce col crescere della lunghezza a parità di sezione frontale, cioè di diametro.

Per ovviare queste deficienze subentrò

l'uso di costruire attorno al tubo una leggera fusoliera, con sole funzioni di forma e non di resistenza, formata di leggeri diaframmi in compensato e di listelli.

Tale uso venne poi generalizzato dal regolamento F. A. I. per i primati dei modelli volanti a tubo semplice.

Il progresso continuo dei modelli volanti ha portato in questi ultimi anni all'aumento della potenza delle matasse elastiche che a questo scopo si sono accorate ed ingrossate. Ingressate a tal punto da non entrare più nei normali tubi di 8-10 mm. e poiché è risultato non conveniente, dal punto di vista del peso e delle resistenze, aumentare il diametro dei tubi, questi sono stati definitivamente abbandonati. La leggera involucra esterna si è trovata così a dover sostenere tutti gli sforzi della matassa e si è quindi reso necessario il suo irrobustimento. In un primo tempo, a questo scopo, sono stati aumentati i listelli-longheroni che la componevano, ma una fusoliera così fatta, mentre aveva un'ottima resistenza alla compressione non era altrettanto soddisfacente per la torsione. Infatti, essendo i diaframmi, od ordinate, in compensato sottile nei punti corti venivano deformando facilmente e le deformazioni venivano trasmesse al rivestimento della fusoliera che, come si sa, ha importantissimi compiti di resistenza torsionale.

Si provò, per irrobustire le ordinate, a incollare un listello nei punti contro venuti in modo da impedire deformazioni, ma logicamente si constatò che era più comodo, e soprattutto più leggero, forse soltanto il listello abolendo l'ordina.

S'introdusse così, per sviluppo logico, la fusoliera cosiddetta a traliccio che già da anni trionfava in paesi esteri.

Questo tipo di fusoliera, che è anche usata in aviazione fin dalle origini, offre, di fronte alla vecchia costruzione in compensato il vantaggio di essere omogeneamente resistente, non presenta cioè punti deboli dovuti a deficienza del materiale.

Lo schema fondamentale è sempre quello di 3 o 4 o più longheroni, che resistano a compressione, collegati tra loro da correnti normali o trasversali ad essi che hanno funzioni di forma ed antitorionali.

I vari elementi vengono fissati tra loro con colla e fino a qualche tempo fa, e in qualche città ancora oggi, la preferita era la caseina, senonché in questi ultimi tempi essa è stata sostituita dal collante celluloso, il quale, oltre ad essere più elastico e quindi meno facile a cedere per urto, è anche più comodo per la sua rapidità di essiccamento.

Per la sua stessa costituzione si comprende facilmente che il traliccio può essere solamente triangolare o quadrato o rettangolare o trapezoidale; ad ogni modo la sua sezione dovrà essere una figura piana a tre o quattro lati.



Belisario Benucci, uno dei fiorentini più in gamba

Non è però impossibile montare su questo traliccio dei diaframmi e listelli di forma in modo da dare alla fusoliera la sua forma voluta.



Pippo, Roma. — Da un bel po' ho letto la tua lettera, non posso proprio fare a meno di dirti che sei alle prime armi. Te lo dico perché credi di poter fare un modello con motore a scoppio, di più un idrovolante, soltanto con l'esperienza di due modelli sinora costruiti. Poiché mi chiedi un consiglio, quello che posso darti è di tenerti i quattrini fino a quando avrai costruito molti « veleggiatori ».

Carlo Piccoli, Venezia. — Non conosco la Tavola che mi chiedi. Un'interessante raccolta di profili è quella pubblicata con il nome di « A.P. 16 ». Si trova in vendita presso la nostra Amministrazione a lire 12. Te la consiglio vivamente. Per il materiale rivolgi alle ditte inserzioniste.

Croce del Sud. — Ho detto a Crivello quello che tu volevi che gli riferissi. La risposta è stata la seguente: se vuoi trovarlo in redazione, egli ti sfiderà a firmo, il duello mensile durante il quale invece delle lame vengono adoperati dei rasoi di sicurezza. Capisci, perché così non tagliano. Per le gambe di forza puoi adoperare il bambù, che è elastico e resistentissimo.

Gigetto, Cagliari. — Come tua prima costruzione hai scelto proprio male e non sto a crederci sui risultati ottenuti. Non scoraggiarti per questo: seguì i consigli di quel tuo amico, che mi sembra davvero in gamba, e compra, appena sarà uscita (e noi ne daremo l'annuncio) la nuova edizione de « Il Costruttore di Aeromodello ».

Piero Veletri, Vicenza. — Per chiarire quanto mi chiedi ho da tempo iniziati i disegni costruttivi di quel veleggiatore che purtroppo non è stato presentato nel modo migliore. Quel disegno sarà tra breve pronto e allora lo potrai acquistare con poche lire. Il sistema d'uscite delle semi-ali è sufficientemente robusto. Il contorno dei timoni può essere fatto con listelli e con compensato del spessore di mm. 1,5. L'ala della fusoliera va fermata con solide legature e colla e il ricoprimento si deve fare dopo l'unione delle semi-ali. Il bordo d'uscita è bene che venga alleggerito.

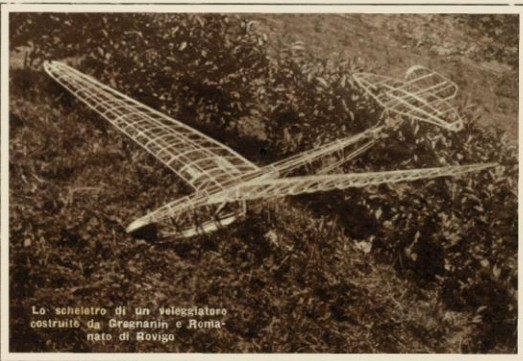
Benedetto che vola. — È vero che ci occupiamo di aeromodello meno di quanto ci occupavamo prima, ma è anche vero che abbiamo meno spazio a disposizione. Inoltre, devi considerare come una cosa non giusta che tutti i lettori del nostro giornale desiderino notizie tecniche sulla costruzione dei modelli volanti. Anzi, ti dirò che è tutto

il contrario. Noi vantiamo quasi cinquantamila lettori; quanti credi che siano aeromodelisti? Sì e no ottomila, caro mio, e dicendo ottomila penso di fare un calcolo anche ottimistico. C'è poi un'altra ragione. Nessuno ha mai detto che « L'Aquilone » è un giornale di aeromodello. « L'Aquilone » è un giornale di aeronautica, quindi è giusto che si occupi un po' di tutte le attività inerenti l'aeronautica. E l'aeromodello, mi sembra, specialmente in questo momento, ha accanto a sé altre attività aeronautiche ben più importanti. Infine, ti dirò che se tutti coloro che ne sono in grado mandassero a « L'Aquilone » le loro idee sulla costruzione, sulle gare, su, insomma, tutto ciò che è aeromodello, certo ci sarebbe qualche probabilità di più di veder aumentare su questo giornale lo spazio dedicato a questa materia della quale vorreste veder coperte. Intere biblioteche (e Dio lo sa se anch'io la penso come voi). Quando fate qualche riunione, per esempio, perché non me ne mandate la relazione? La classifica delle gare la leggo, spesso, sui ritagli dei giornali che apposite agenzie ci mandano. Qualche R.U.N.A. è giunta all'assurdità (che si dovrebbe chiamare provocatoria) di inviarmi in busta, il ritaglio di detti giornali. Ma, dico io, se proprio volete considerare questo il vostro giornale, come mai non vi salti in mente di avvisare noi di quello che fate prima degli altri giornali? Il mondo è buffo.

Walter, Bologna. — Per avere l'attestato di aeromodello devi iscriverti alla R.U.N.A. che a Bologna funziona più che bene. Il Delegato al quale tu porterai la documentazione della tua attività stianirà se puoi ottenere senz'altro l'attestato o se devi prima frequentare un corso.

Giorgetto. — Per conto mio, nonostante il tuo escluso la Roma, è proprio la Roma il modello adatto per un principiante. Poi ti dirò un'altra cosa: a Firenze c'è un'ottima scuola di aeromodello, che potrai frequentare associandoti alla R.U.N.A., Piazza Antinori, 1. Non sprecherai materiale e non perderai la pazienza. Ricordati che per un aeromodelista la pazienza è una virtù essenziale. Vorrei dire anzi che l'aeromodello è la scuola della pazienza.

GIAR



Lo scheletro di un veleggiatore costruito da Greenanin e Romagnato di Rovigo

## BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Competi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2.00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B ROMA

# la ciabatta di TILSON



ROMANZO  
UMORISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

Fred ritenete giunto il momento di distogliere Tilson dalle preoccupazioni della famiglia.

— Vedete — disse al Presidente — si tratta di organizzare le nostre forze. Io temo che si sia perduto molto tempo. Mi volete raccontare come è andata?

A questa domanda il segretario di Tilson, il giovane dabbene, sollevò gli occhi di vitello sul volto di Fred, il quale invano tentò di leggere in essi.

Tilson si lasciò cadere in una poltroncina, di schianto.

— Ecco come stanno le cose — disse quando — Avevo radunato i soci qui in casa per mostrare loro i piani che Mac Fire, avvertito da me per telefono, doveva portar qui dall'ufficio nel quale li avevo lasciati. Mac Fire li porta, come eravamo rimasti d'accordo, e trova in anticamera un farabutto che se li prende.

— Non è un'esposizione perfettamente chiara — criticò Fred, sedendosi a sua volta — Mac Fire, volete specificare?

— Lascio il tassì in strada — cominciò il giovane segretario — e salgo su. Mi apre un uomo con il volto nascosto da un barbone nero. Mi fa: «Il signor Tilson vi prega di consegnare a me la valigia: la porterò a lui...» dice così, o almeno presso a poco così.

Fred si lasciò sfuggire un grugnito.

— Ma, Mac Fire, testa di bue — gridò, eccitatissimo, Tilson — che è questa storia della barba? Non mi avevate raccontato le cose in questa maniera...

— Già, mi ero dimenticato della barba... — ammise il segretario.

— Ma allora — incalzò Tilson — non è stato Mac Perry, ad aprirvi!

In questo momento qualcosa si produsse nella mente di Fred. Come se vi fosse scoccata una scarica elettrica, egli vide di colpo le cose ben chiare, concrete, lucide.

Un momento! — gridò alzando le braccia al soffitto. — Eureka! Il sangue dell'agente «E. 42» non si è ancora freddato nelle mie vene. Tutto è risolto, caro Presidente, e presto, ben presto.

Johon Tilson si lasciò sfuggire un grido disperato.

— Ma insomma! — strepitò rabbiosamente.

— Ascoltate, caro Tilson, vecchietto mio. Quel filibustiere con il quale feci a pugni davanti a voi, (ricordate?) messo in guardia da un'astuta intercettazione telefonica, precede il vostro segretario. Suona ed ecco l'amabile Mac Perry aprirgli. L'amico afferma di essere venuto per un controllo: la luce, il gas, o che so io, e ottiene così di rimanere in anticamera. Ecco il vostro segretario. Appena questi suona, il nostro uomo apre, inscena tutta quella storia, e se ne va con la valigia. Il vostro Perry arriva quando già tutto è fatto.

Tilson si lasciò cadere sul divano sul quale sino a poco tempo prima era stata distesa sua moglie, e si strinse il capo tra le mani, dolorosamente. Quindi si rialzò, di scatto, e fissò sul suo segretario due occhi di fuoco.

— Ma come vi è venuto in mente di consegnare la valigia a quel tipo, con la barba, testa di bue? Non conoscete il mio cameriere? Non sapevate che non ha mai avuto il minimo filo di barba?

— Credevo che se la fosse fatta crescere... — piagnucolò Mac Fire.

— In una notte! tuonò Tilson.

— Sentiamo Perry, cosa dice — fece Fred alzandosi per recarsi a chiamare il maggiordomo.

Non era ancora arrivato alla porta, che questa si aprì di colpo, e apparve sulla

soglia un individuo di tassa statura, con in capo una lurida bombetta nera, vestito di un frusto abito grigio dalle tasche rigonfie. Egli strinse tra le labbra, in viandola con rapidi gesti da un angolo all'altro della bocca, una corta pipetta di radica dalla quale si sprigionava una fetida nebulaglia azzurrognola. Senza scoprirsi il capo e trascurando di togliere le mani in tasca, rotolò velocemente gli occhi e, masticando, gridò ai presenti:

— Tutti fermi!

Poi avanzò d'un passo, stralunò gli occhi sul pacifico Bob Jo, la persona più vicina a lui in quel momento, e gli chiese a bruciapelo:

— Dov'è il cadavere?

A quella brusca domanda, la nuova carica di gomma da masticare che il giovane Bob si era appena introdotta in bocca scivolò nell'esofago, ed il giovane yankee non poté rispondere che con un rauco suono inarticolato.

Gabriella Tilson, richiamata dalle grida del nuovo venuto, si affacciò sulla soglia, fissando lo strano personaggio come un gatto può fissare un grosso topo pasciuto. Tilson, Fred e Bob circondarono il loro inaspettato interlocutore, incuriositi ed allarmati.

— Ma voi, chi siete? — chiesero ad un tempo.

— Che maniere di entrare in una casa! — esplose la moglie del Presidente — levatevi almeno il cappello!

— Lasciamo andare il cappello — intervenne Fred — ma, almeno, che si presentino!

Lo sconosciuto ghignò silenziosamente, seguitando a masticare la cannucchia della sua puzzolente pipetta, poi posò gli occhi sulla moglie di Tilson, e brontolò rapidamente:

— Ispettore Ralph Cumper. Scotland Yard, reparto investigativo.

— Piacere tanto — disse acido, il Presidente della «A. A.» — e chi cercate?

— Che razza di tipi! — esclamò il poliziotto togliendo finalmente una mano di tasca, per grattarsi con rabbia una guancia. — Vengo qui per il delitto, e mi accogliete in questo modo?

— Ma Perry — chiese Gabriella Tilson volgendosi verso la porta — che fa Perry?

— Ma chi vi ha chiamato? — domandò Fred.

— Scotland Yard sa tutto.

— Lo vedo — intervenne Tilson — ci hanno rubato dei documenti, e venite a domandarci dove sta il cadavere. Ma fate il piacere!...

— E' la stessa faccenda — masticò il poliziotto — un furto o un assassinio sono sempre delitti.

Aveva appena finito di parlare che il suo sguardo felino cadde su di un mozzicone di sigaretta giacente in terra sotto un tavolino. Con un grido di soddisfazione si gettò sdraiato sul pavimento, e carpi l'oggetto della sua attenzione.

— Ma che diavolo fate? — strepitò Gabriella — non vedete che rovinare i tappeti? Vi potete almeno pulire le scarpe. Guardate con che scarpe è venuto!

— Perry! Perry! — fece chiamando verso la porta — ma perchè non viene?

— Se intendete chiamare quel domestico che mi ha aperto la porta, sappiate che l'ho fatto arrestare. E' giù nel furgone — ghignò l'ispettore Ralph Cumper.

— Arrestare! — urlò Tilson disperato.

— Ma che c'entra Perry. Mi renderete conto.

— Silenzio, voi! — tuonò il poliziotto. — Lasciatemi lavorare.

E rimanendo disteso sul pavimento, si diede a colmare le già abbastanza colme tasche del suo vestito con pezzi di carta straccia, cenere di sigari, frammenti di spago.

— Cielo! — gemette Gaby Tilson scappando via con le braccia al soffitto — cosa i miei occhi debbono vedere!

— Ma almeno, chi l'ha chiamato... — brontolò Tilson sedendo rabbiosamente su uno sgabello.

Fred si era messo a passeggiare su e giù per la stanza, inquieto.

Tutto questo, per l'inaccortezza del vostro segretario! — mormorò all'indirizzo dell'infelice Presidente.

Mac Fire scosse tristemente la testa, piagnucoliando.

— Che ne sapevo io — disse piano — che non dovevo consegnare quella borsa all'uomo della barba? Sono forse...

— Ma insomma, decidetevi! — gridò Fred irrosamente. — Era una borsa o una valigia?

— Uhhhh! — sbratò l'ispettore sbucando improvvisamente da sotto una poltrona.

na. — Volete insomma che vi porti dentro? Mi volete lasciar lavorare in pace?

I tre uomini si riunirono nell'angolo opposto della stanza.

— cercate di ricordare, per amore del cielo... è terribilmente importante...

Il segretario del Presidente della «A. A.» deplutò, facendo passare rapidamente lo sguardo da Fred a Tilson.

— Mac Fire — chiese ansiosamente Tilson — io giuro di avere il segretario più cretino del mondo. Voi avete portato qui una valigia o una borsa? Poco fa parlavate di una valigia...

— Mi sono sbagliato... — si lamentò Mac Fire — era una borsa... credevo che ciò non avesse importanza: una valigia o una borsa...

A queste parole il Presidente della «A. A.» parve venisse colpito da un colpo apoplettico. Alzò le braccia verso il soffitto, annaspando. Dalle sue labbra uscì una specie di rantolo soffocato. Fred, urlando di gioia per la rivelazione offerta dal segretario di Tilson, si affrettò a slacciare il colletto all'illustre Presidente.

— Siamo salvi! — urlò infine questi, riavendosi. — I documenti erano nella valigia accanto! La borsa conteneva ritagli di giornali...

— Hip, hip, hurra! — fece Fred dandosi ad una danza acrobatica. Lo interruppe la voce irata del poliziotto:

— La volete smettere, sì o no, di far chiasso? O volete proprio...

— Sentite, brav'uomo — spiegò, conciliante, Tilson, avanzando verso l'ordine dell'ordine. — Tutto è risolto. C'è stato uno sbaglio; e non è stato rubato un bel niente. Potete tornare indietro.

L'ispettore Cumper si alzò faticosamente in piedi, e dopo essersi data una sommatoria spolveratura agli abiti con il palmo delle mani, disse piano, con voce stanca:

— Ma insomma, io, che ci sto a fare? Sono la polizia, l'ordine, la tutela dei beni privati, io. Vengo qui, per poco non mi mettete fuori, e mi dite infine che non è vero niente, che avete scherzato. Vi pare...

— Scusatemi tanto — disse accomodante Fred, sorridendo soavemente — ma c'è stato un equivoco, il segretario.

— Che equivoco e non equivoco! — esplose il poliziotto. — Smettetela di prendermi in giro. Io sono stato mandato qui dalla Yard per trovare l'assassino, e non...

Ma che assassino d'Eqitto! — saltò Fred — se non c'è stato nessun delitto! Vi assicuro che si tratta di uno sbaglio del...

(Continua) MARIO GUERRI



# BOMBE SUI TRASSO

Il giorno X e oggi, l'ora Y le sei e trenta.

Sul campo avvolto da un manto strisciato di nebbia grigia gli uomini si muovono come incerte apparizioni meccaniche. I loro gesti sono meccanici, a scatti; c'è negli atti di ciascuno di essi l'intorpidimento e il freddo. Si spera che l'alba ormai prossima disciolga quel velo di gelo sottile e umidico che impantana gli uomini e le cose.

Gli specialisti si affollano attorno alle masse cupe degli apparecchi addormentati nell'ombra mattutina. Qualche voce fioca buca a tratti il silenzio; s'ode anche il calcciare frequente sul suolo fangoso che serra i piedi per liberarli poi con uno schiocco secco. La mota si estende dappertutto, dopo tanti giorni di pioggia. In qualche punto la terra, ormai satura, si è rifiutata di inghiottire ancora la brodaglia viscida e questa si è distesa a formare chiazze lucenti ed immote nelle quali ora la luce gialliccia del mattino si riflette. Quelle pozze lucide sono la cosa più visibile nel grigiore smorto della nebbia; brillano come frammenti di uno specchio caduto.

All'improvviso si ode un corno starnuto, poi un motore tossisce impetuoso e colorito. Un istante dopo è già in moto, circondato da una densa nuvolaglia biancastra. Il fragore si propaga cupamente, at-tutto dalla nebbia. Ora tutti e tre i motori di un apparecchio lampeggiano e urlano emettendo scoppi e boati violenti. L'aria umida trema. Sembra quasi che stia aumentato il freddo. L'ombra nera di un uomo in tuta di volo batte a ritmo i piedi nel fango, per riscaldarsi.

L'aria si va facendo gialla e le cose, che prendono a stazziarsi in essa, incupiscono. Sembra che invece della luce quest'alba ci regali un'ombra tenace e viscida che stenta a distaccarsi da ogni profilo.

Altri motori sbuffano e si agitano riempendo il campo di risonanze. Si vede il carrello dell'avvicinamento correre da un trimotore all'altro, sparire sotto i musi possenti alzati come grifi di cagnacci rozzi. Tutti i velivoli fremono sotto il soffio di vita delle eliche. Si ridestano ora dalla lunga pausa notturna, ritrovano se stessi in quell'ansia di partire.

Il movimento si è accentuato intorno agli aeroplani: si vedono uomini in tuta correre e fare gesti. Qualche gruppo si sciolge, come scomvolto dal vento turbulento che le eliche impazite mandano dietro per il campo fangoso. Poi, d'un tratto, tutto si acquieta: la calma di un momento fatale si è impossessata di ogni cosa.

Il disco pallido del sole albeggia sulle colline invadendo l'aria di luce improvvisa che rotola per le chine e dilaga nella pianura. Le pozze acquose mandano lampi roventi. Gli apparecchi si muovono goffamente dondolandosi come animali pigri. Le ruote affondano nella fanghiglia che vola intorno subito polverizzata dal soffio potente. Poi tutti puntano il muso verso un punto lontano. Il fragore aumenta di colpo e le fusoliere si tendono come frecce, si allontanano sempre più rapide. Resta solo l'aria scossa da un fremito gagliardo che vibra come l'eco di una canzone vittoriosa. I trimotori sono scomparsi nella luce d'oro.

Banchi immensi di nubi piovose galleggiano nella luce alborata gettando in alto ombre cupe che rigano il cielo. I velivoli rasvolano rapidi, allineati nella serrata formazione prestabilita, da un'ombra all'altra, balenando a tratti nelle zone di luce chiara. A bordo si sente freddo, un'aria glaciale investe i volti flagellandoli e tingendoli di rosso. I piloti scrutano attentamente, l'osservatore anch'esso guarda chino nella sua gondola, il mitragliere allungo lo sguardo tra le nubi solenni. Solo il motorista e il radiotelegrafista non si curano del mondo esterno. Per essi la vita è tutta racchiusa in quel breve vano irto di meccanismi delicati. Il primo ascolta il battito dei motori, corre ogni tanto a manette, le accarezza appena, getta uno sguardo sui quadranti, si accosta ai televali e compie strani gesti che sembrano esorcismi. L'altro è calmo, immobile come una statua. Sta fermo con le dita contratte sulle manopole del trasmettente, ascoltando con

tutte le facoltà polarizzate nel senso dell'udito.

Il ventre del grande aeroplano oscilla, a tratti, provocando manovre improvvise dei piloti. Dai finestrini laterali si scorgono i camerati procedere tranquilli. I volti dei mitraglieri che si affacciano impassibili dalle torrette superiori sembrano quelli di nuove divinità metafisiche che si riallacciano al mito degli angeli guerrieri, o delle Walchirie del Dio Wotan. Il sole è ormai alto, ma la luce, intercettata da banchi estessimi di nubi, si disperde e giunge solo rarefatta, invecchiata e stanca. Negli squarci improvvisi aperti nel pavimento bambaggioso si scorge la tavola verde-cupa del mare scorrere lentamente, con moto infinito. Gli occhi dei piloti vanno dall'orologio al tachimetro, poi uno tira fuori una carta geografica «Mercatore» e la studia per qualche secondo, con fare attento: la ripone quindi con un gesto secco, annoiato. Stadiglia, e fa all'altro.

La Grecia... ebbene... — poi face, assorto.

L'altro approva con un cenno del capo. Le sue mascelle si muovono delicatamente, con ritmo uniforme, masticando qualcosa che di tanto in tanto porta alla bocca dalle lunghe tesche sotto i ginocchi.

Uno sguardo di lato, poi il primo riprende:

— Già una volta, un italiano tirò in Grecia. Me lo ricordo: l'ho letto non so dove. I turchi avevano trasformato il Partenone in un deposito di munizioni ed egli, con una brava cannonata, lo fece saltare in aria. Si chiamava... era un veneziano... si chiamava...

Ripescava nella memoria, esaminando coscienziosamente nomi e dati accumulati da un tempo lontano.

Il silenzio si ristabilì tra i due. L'altro masticava sempre, empendosi la bocca. D'un tratto saltò sul seggiolino come avesse ricevuto una scarica, tese un braccio e indicò fuori, verso sinistra, in basso. Tra le nubi frastagliate una riga più chiara del mare era guizzata scomparando quasi subito, riapparso e ancora rincacciandosi nell'ovatta densa. Poi si stabilì, definitivamente, come una costa continua contro la quale il mare disegnava un sottile riga di argento.

A bordo vi fu un po' di fermento. L'osservatore saltò dal suo sgabuzzino a scambiarle le impressioni con i piloti: il motorista, improvvisamente attratto dal fenomeno saltava da una finestra all'altra. Il mitragliere affacciato in alto, sul dorso lucido del trimotore, restò impassibile. Solo i suoi occhi si muovevano, inseguendo le evoluzioni lontane che cinque punti indistinti tracciavano nel sole che lassù era purissimo. I suoi occhi esperti avevano riconosciuto in quell'apparizione una nostra squadriglia da caccia in crociera protettiva.

Intanto l'osservatore era disceso di nuovo nella sua gondola e maneggiava alcuni arnesi, astraendosi, a tratti, con fare assorto. Poi si volse di colpo a guardare i corpi lucidi delle grosse bombe appese verticalmente presso di lui, sui quali il riflesso solare si rifletteva con un lampeggiare metallico.

Dagli apparecchi gli equipaggi si scambiarono segnali, i piloti si guardavano attraverso i finestrini sorridendosi a vicenda. Un breve piovoso flagello per qualche secondo i trasparenti di plexiglas, togliendo ogni visibilità, poi la formazione sbucò in un gran sole dorato. Solo radi cumuli bianchi come neve sostavano in cielo commossi. All'avvicinarsi dei nostri filavano via impauriti.

Ora il pilota di destra non mangiava più e teneva sulle ginocchia la carta geografica, scorrendo col dito inguainato la costa segnata da un'infinita di piccoli nomi. Poi l'indice si arrestò, dove era stato tracciato un cerchietto rosso.

L'osservatore esaminava quella riva lontana con un prisma. Nessun sintomo di vita appariva su quella terra nemica sorvolata. Si scorgevano capannoni, scafi, banchine e ferrovie, ma non il cenno della minima reazione a quell'improvvisa intrusione per le vie del cielo.

La formazione tracciò un ampio semicerchio, facendo splendere al sole già forte l'azzurro dei ventri levigati. Poi, di colpo, ampie finestre si aprirono in quelle gonfie panche di squali. Le bombe occhieggiarono limpide.

L'osservatore aveva posto la mano sulla tastiera della macchina di scancio, e fissava, come affascinato, il velivolo che lo precedeva, un po' sulla sinistra. Ad un tratto vide apparire sotto di esso le sagome grigie delle bombe e premette, soddisfatto. Sotto ogni velivolo le ovali seminavano linee di punti scuri che rotolavano in basso sparando finalmente dietro le code, vinti in velocità.

I piloti guardavano, contenti. Quello di sinistra annui, come approvando, poi esaminò l'orologio sul cruscotto, e quello al polso. Un attimo appresso era di nuovo con lo sguardo di fuori sulla linea color limone della costa ellenica. Quindi si alzò, e recò al radiotelegrafista un messaggio da trasmettere. Sostò dietro i finestrini laterali, a fare un cenno buffonesco a un compagno del velivolo accanto.

Il sole scaldava ormai quel ventre metallico ripieno di gente silenziosa. Penetrava a fiotti dorati, carezzava i visi e scendeva negli animi, riposante. Il mitragliere, lassù, sulla gobba del velivolo, ne era tutto avvolto, sembrava un santo. Invece impremeva sordamente tra sé. Si era ripromesso di vedere di cosa fosse capace la caccia di Atene. Il cielo, in alto, era azzurrissimo, in basso si tingeva di verde mescolandosi così al mare, sul quale vibrava un riflesso bianco. Ancora qualche nube; al ritorno avremmo di nuovo trovato i nubi temporaleschi?

L'osservatore saltò su a gridare ai due piloti che aveva fotografati, con la Leica, gli scoppi sulle banchine: «... che adrumata!», il motorista sedeva, con le mani sprofondate nelle tasche capaci, il volto semi-nascosto dal collo di pelliccia rialzato. Godeva il tepore come un gatto sonnacchioso. Era un ragazzo triestino, forse pensava che, a quell'ora, i suoi ancora dormivano.

Gli apparecchi, più leggeri, filavano veloci verso gli aeroporti amici, sparando a tratti in dense nuvolaglie bigiastre, per ritrovarsi poi, con una specie di stupore, sempre vicini, serrati ala contro ala. Poi ancora un'avvicinamento, una pausa, e un altro ancora. Dalla sua gondola l'osservatore gridò come un fessonato che vedeva il campo. Il ragazzo triestino, riscosso dal suo torpore, corse a prua, parlotò, ridusse il gas. I velivoli scivolavano su un piano inclinato, perdendo quota. Si videro allora le gambe massicce del mitragliere agitarsi, poi tutta la sua figura apparve mentre scendeva, con mosse caute, dal suo abitacolo. Giunto in mezzo alla fusoliera sbadigliò spalancando le mascelle, poi vibrò un pugno sulle spalle del motorista, che si scansò, in preda ad una improvvisa lievezza.

I motori ronfavano al minimo. Gli uomini avvertirono l'apertura dei «flaps». La manovra di atterraggio venne condotta con mano ferma ed abile. Il campo correva sotto le prue dei velivoli con le sue chiazze viscidie di fanghiglia, poi un leggero urto e uno spruzzo di mota avvertì che avevano toccato.

Allora il pilota di sinistra si scosse e, curvandosi sull'orecchio del collega, urlò con quanto fiato aveva in gola:

— Morosini! si chiamava Morosini quel veneziano...

ROMANUS





## AEROPLANI IN VETRINA

Gli aeroplani in vetrina non battono primati di alcun genere.

Per questo, forse, si sono fissati in atteggiamenti avviliti, mortificati, inconsueti; dipendono definitivamente dal gusto di chi prepara dispone la mostra, e subiscono forzatamente la influenza benevola o malevola del garzone dispettoso che non li ama o non li ha in simpatia, o commette parzialità nella disposizione. E si, atteggiamenti definitivi, da prigionieri rassegnati; e se potessimo affermarlo dopo un referendum a premi, gesti di riposo, antipubblicitari. Gesti da aeroplani per pensionati.

Sono molto quieti, gli aeroplani in vetrina.

La completa assenza di dinamismo è, però, un invito, cioè un richiamo; una sorta di richiamo coccolato, infantile; giocattoli per i grandi, miniature di una verità importante quale il volo, gli spazi accorciati, l'avvicinamento di popoli e paesi, e gli eccetera soliti da scriverci tutti con la lettera maiuscola, gli eccetera ovvero dei cronisti dopo il primato mondiale battuto e il volo eroico ma sfortunato. Ma tutto questo non sanno gli aeroplani in vetrina, e forse si pensano in mondi minuscoli, in paesi illipuziani, pronti sul campo in attesa di un pilota di uguale degna misura che li faccia partire, e li faccia volare.

Gente si ferma davanti alle vetrine della Crl, davanti ai cristalli della Lati, davanti alle mostre degli uffici di viaggi. E gente distratta che ama guardare; osserva e quasi controlla insieme colore e potenza e valore di modellini esposti, e se le carte nautiche aeree esposte son giuste. Sono i pignoli, questi; e scuotono la testa: «Dove andremo? dove andremo?». I curiosi, invece, entrano, domandano e si informano, vogliono calendari, chiedono carte di rotta ricordate, cartoline da mandare agli amici, francobolli usati. E un vai e viene fitto di umanità sulla strada; e visto dall'interno delle vetrine, mettiamo della Lati a Via Regina Elena, è un pubblico terragno, terreno. Mi pare giusto che gli aeroplani in vetrina si godano un paesaggio abitato e incostante, sempre uguale e diverso.

Si entra, altri vengono. «Buon giorno» — «Buon giorno desiderate?» — «Grazie, ne alcune cartoline, di quelle dipinte da Boccassio» — «Ah, l'emme...» — «Grazie» — «Prego» — eccetera eccetera.

Così, tutta la giornata. Numerosi i ragazzi i quali più dei grandi mostrano interesse al volo, al colore del volo, ai modellini graziosi e tentatori; e finiscono per domandare il prezzo, e vogliono anche conoscere un volo

così e così quanto costa, quanto si spende; e poi vogliono sapere se uno di quegli apparecchi si può comprare, o se lo si può ottenere in regalo, o vincere con qualche concorso. Paziente, cortese, con un occhio che ride perennemente, il commesso risponde, dà esauriente risposta, spiega. Chi entra, non esce a mani vuote; e forniti di «letteratura» pubblicitaria, sogna a qualche volo, alla possibilità di viaggiare l'impero, la Libia, fare una scappata in Albania, o un lungo viaggio fino in America. Tutti hanno

uno zio in America, e piacerebbe andarlo a trovare. La Lati quali altre funzioni ha?

Si può scrivere intanto una cartolina, una lettera. Qua si che è possibile: c'è carta e cartoline, penne inchiostro e calamaiere, e scie e un largo leggio comodo e carta assorbente.

In vetrina sono esposte buste leggerissime, carta che invita al saluto aereo; tutto è lieto di un tenero azzurro scuro, un segno del cielo.

R. G.

## POSTA aerea

P. C. - Padova. — ecco cosa «La Gazzetta dello Sport» dice del nuovo paracadute italiano:

«Le caratteristiche più notevoli del nostro «K. O.» sono costituite, oltreché dall'assoluta sicurezza di funzionamento, dalla robustezza e dalla elasticità dell'apparato che consente il lancio anche ad altissime velocità; dalla smontabilità ed intercambiabilità delle singole parti; dalla ridotta velocità di discesa; dal piccolo volume e dal peso ridotto, dalla grande stabilità di discesa; dalla rapidità d'apertura.

Frutto di quindici anni di studi e di esperienze, collaudo a fondo in parecchi concorsi e già costruito in serie, il nuovo paracadute italiano rappresenta davvero un sicuro passo innanzi nel campo della tecnica.

La sua calotta, in seta, ha forma sferica ed è composta di dodici spicchi con aperture longitudinali che, lasciando sfuggire l'aria, servono da valvole ammortizzatrici, aumentano la pertenza della calotta e stabilizzano la discesa. Da notarsi che queste aperture (brevetto Malmert), sono del tutto prive di elementi elastici, di metallo o di gomma, facili a deteriorarsi e talvolta di incerto funzionamento. Le dodici funi che si dipartono dalla calotta si concentrano in due o più coni per meglio ripartire gli sforzi; e degli ammortizzatori, anch'essi privi di parti elastiche, metalliche o in gomma, di funzionamento incerto, si interpongono tra i coni di funi e l'equipaggiamento.

Anche l'estratore e paracadute-pilota è munito di aperture-valvole longitudinali, che ne assicurano la stabilità, specialmente utile nei lanci ad alta velocità. Anch'esso è del tutto privo di parti metalliche e viene

lanciato da uno dei lembi del sacco, al momento dell'apertura. Ove si deteriorassero gli elastici di richiamo, il lancio dell'estratore verrebbe tuttavia assicurato da una molla.

Il sacco ha il fondo in duralluminio od in acciaio, trattato così da servire come corazzatura, ed è essenzialmente composto da quattro lembi di tela impermeabile che tengono racchiusi, a riposo, l'estratore, la calotta ed i cavi.

Molto razionale la cintura, che consente un regolaggio di 20 cm. ai due lati senza toccare il sacco; mentre anche durante il volo, senza toccare bretelle di vincolo ed imbracatura, permette di ridurre da uno ad otto centimetri il diametro, in qualche secondo, soltanto premendo i due lati della cintura anche con le mani inguainate.

Nel tipo dorsale, il più usato, si hanno due bretelle e due cosciali, intercambiabili, fissati anteriormente al centro della cintura in modo che gli sforzi di strappo vengono bene ripartiti ed assorbiti. Con una sola manovra bretelle e cosciali vengono agganciati, con una sola mano si apre la boccia della cintura e ci si libera di colpo, delle bretelle e dei cosciali.

Mentre il pericolo di sfilamento è del tutto da escludersi, si può abbandonare il paracadute, dopo la discesa, con estrema facilità, in un istante solo.

La fune di vincolo è inguainata dentro un tubo elastico che può estendersi del 500 per cento. Così essa non pende per tutta la sua lunghezza, con pericolo di agganciarsi o di rompersi, oppure d'avvolgersi intorno al corpo del paracadutista impedendo il funzionamento dell'apparato.

La leva di comando a mano ha una o

due sicure indipendenti, accessibili e comandabili simultaneamente con la mano destra o con la sinistra. L'apertura accidentale è del tutto da escludersi.

Di dimensioni molto ridotte, pesando solo 7 kg. ed assicurando una velocità di discesa di metri 6-6,50 al minuto secondo, il nuovo paracadute italiano resiste bene a lanci alla velocità di 400 o 500 km. all'ora.

E può adattarsi facilmente a velocità anche maggiori, date le sue speciali caratteristiche costruttive».

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Giuseppe Jacone, Marsala. — Il fatto che tu non ti lasci scoraggiare da questi primi insuccessi è sintomatico: in te c'è la tempera dell'eroe. Continua, dunque, con costanza e perseveranza. Quando sarai al centesimo insuccesso, sarai un vero aeromodellista. Ti scrivo queste cose che forse ti stupiranno, perché conosco un tale, certo Uberto Travagli, non meglio identificato, che si dice aeromodellista, nonostante eccetera eccetera. Beh, veniamo a noi, come disse quel tale rincasando ubriaco, quando vide sulla porta la moglie Veneranda armata di scopone. E poiché vedeva doppio, soggiunse: molti nemici molto onore. Tu dunque vorresti una scuola a Marsala. Ottima idea, la seconda in grandezza dopo quella di Colombo. Non devi far altro che inviare alla R.U.N.A. Centrale un elenco di tutti gli aeromodellisti marsalesi (scusa, si dice così?) desiderosi che questo fatto si realizzi.

XV + 3. — Per farti risparmiare una lira e venti, ti trascrivo addirittura il pezzo che ti interessa. (Lo vedi come sono?)

Tra gli argomenti che verranno trattati nel prossimo Congresso Internazionale di Medicina Aeronautica, indetto dalla Società Americana di Medicina, figura la riforma degli attuali metodi di selezione per la scelta dei piloti. I relatori iscritti all'ordine del giorno si domanderanno se sarà possibile integrare l'esame psicofisiologico preventivo con altre prove, ad esempio, la sorveglianza medica durante le lezioni di pilotaggio allo scopo di controllare sull'allievo le eventuali reazioni psicofisiche; reazioni che l'esperienza ha dimostrato non essere sempre prevedibili alla vista obiettiva. Anche il nostro Padre Gemelli, uno specialista in questa materia, è del parere che tra gli aviatori brevettati vi sia una buona percentuale di inabili e che molti incidenti di volo siano da attribuire esclusivamente a questa ragione. Alcune opinioni francesi rimangono invece scettiche di fronte a tale problema e si richiamano alle esperienze fatte nel campo automobilistico, per cui il mercato sarebbe oggi quasi ridotto a zero se si fosse ascoltata la voce ammonitrice dei più rigorosi ed intrasigenti Dulcamara.

Come si vede, sono di fronte interessi di diversa natura: da una parte quelli superiori, scientifici ed umanitari, e dall'altra quelli particolaristici e materiali, seppure presentati sotto una veste d'ineguale valore commerciale per l'incremento aviatore. Ma non è difficile, stando così le cose, poter concludere a favore dei primi, affermando che un controllo sanitario esteso alla prima parte dell'attività aviatrice, se da un punto di vista può operare una maggiore e benefica selezione, da un'altra potrebbe rappresentare una maggiore tolleranza nella scelta preventiva degli elementi e costituire così una felice prova di appello per qualcheuno — e forse non sarebbe raro — che non riuscì a superare certe condizioni limitate alla prima visita obiettiva. Poiché, quelle imprevedibili reazioni psicofisiche risultanti, come si è detto sopra, solo alla prova pratica, dovrebbero valere anche nel senso positivo, e cioè potrebbero rivelare un'attitudine al volo che teoricamente era stata negata.

In questo senso speriamo e crediamo nel giorno in cui la maggior parte degli uomini sentirà l'orgoglio della propria capacità al volo; quando, cioè, alcune impressioni morbide, che talvolta possono suggestionare la psiche, saranno scomparse per lasciare le facilità umane adattarsi gradualmente e liberamente al nuovo ambiente azzurro.

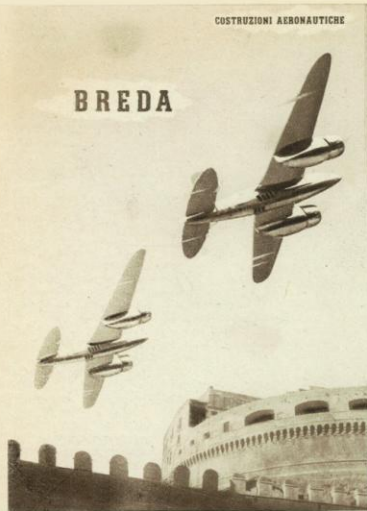
GRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



E' in vendita

**P E R C H E'  
L' A E R O P L A N O  
V O L A**

Publicato da

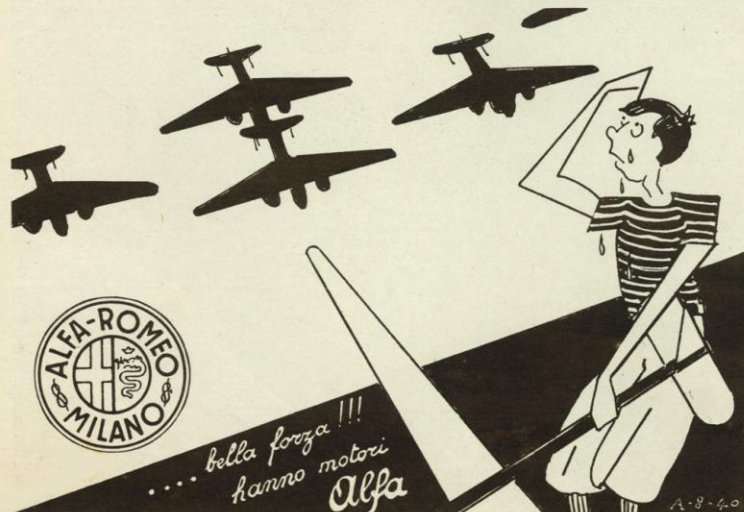
**AVIAZIONE  
P E R T U T T I**

nel Suo numero

**7**

**ACQUISTATELO!**

**COSTA  
SOLTANTO 1 LIRA**





UN ROMANZO D'AVVENTURA  
DI GASTONE MARTINI E  
MARIO GUERRI



190. DUNQUE DICE L'INGEGNER CANTARELLA. MENTRE VOI LAVORATE A BASSA QUOTA SEGUENDO IL CAMMINO A TRAVERSO LA BOSCAGLIA DI SALVATORE E IGNAZIO HO POTUTO VEDERE TRE COSE MOLTO IMPORTANTI. PRIMO: HO POTUTO ASSODARE CHE SIAMO CARITATI SULLA SPONDA DEL LAGO TANA, CERTAMENTE A NORD-OVEST. SECONDO: HO POTUTO VENIRE IN AIUTO VOSTRO MENTRE GLI ABISSINI TENTAVANO DI FARVI LA PELLE. TERZO, IMPORTANTISSIMO: HO SCORTO UNA LUNGA CAROVANA, UNA COLONNA LUNGA MEZZO KILOMETRO, DI CAMMELLI E DI ASINI CARICHI DI CASSE METALLICHE, CERTAMENTE MUNIZIONI, E DI ARMI: CANNONCINI, MITRAGLIATRICI, FUCILI.

—FORMIDABILE!—ESCLAMA SALVATORE.—CERTO SI TRATTA DI CONTRABBANDO FAVORITO DAGLI INGLESI.

—ESATTO: CONTRABBANDO A FAVORE DEGLI ABISSINI. LA CAROVANA, PROVENIENTE CON TUTTA PROBABILITÀ DA GHEDAFER, HA PASSATO IL CONFINI A GALLABAT, DA DOVE PARTE LA CAROVANIERA PER GONDAR.

—DOVE SARANNO ORA?—DOMANDA IL PROF. TORTI.

—NON POTREI DIRLO CON SICUREZZA. FORSE AD UN GIORNO DI DISTANZA DALLE SPONDE DEL LAGO, MA NON POSSO SAPERE SE LA PISTA TOCCA IL LAGO PRESSO DI NOI. NE' HO UNA IDEA PRECISA DELLA VELOCITÀ DELLA COLONNA. UNA COSA SOLO: CHE MI RIMANE DEL TEMPO PER EFFETTUARE DOMATTINA ALL'ALBA UN'ALTRA ESPLORAZIONE.

—CERTO?

—NON TEMETE. ED ORA PREPARIAMOCI PER LA NOTTE. CARME LA PASQUALINO E IGNAZIO SI OCCUPINO DELLA CENA, GLI ALTRI CON ME A PREPARARE LE DIFESE PER LA NOTTE.



192. —DOVE' LA NOSTRA DONNA DI CASA?—CHIEDE LO STAPPA.

—STA BADANDO ALLE SUE SCIMMIE.—DICE RIDENDO IL PROFESSOR TORTI.—ADESSO SIAMO CRESCIUTI IN FAMIGLIA...

—UN MOMENTO, CARO COLLEGA.—GRUNISCE IL PROF. SGAMBA.—IO NON MI SENTO DI APPARTENERE A "QUESTA FAMIGLIA" DI CINOCEFALI DELLA MALORA.

—MA COSA CREDE DI FARNÈ?—DOMANDA ANCORA L'INGEGNERE.

—E' UN MISTERO...—AVVERTE PASQUALINO.—E AGGIUNGE RIDENDO FURBESCAMENTE:—CREDO CHE SARA' UNA BELLA SORPRESA...

193. FRA UN'ORA IL PROF. TORTI TI DARA' IL CAMMINO, GIANNI.—DICE LO STAPPA LASCIANDO IL GIOVINE ARMATO SOPRA UN RIALZO DEL TERRENO.—POI TOCHERA' A IGNAZIO, POI AL PROF. SGAMBA, POI A SALVATORE, POI A ME.

(N°44—IL SEGUITO AL PROSS. NUM.)