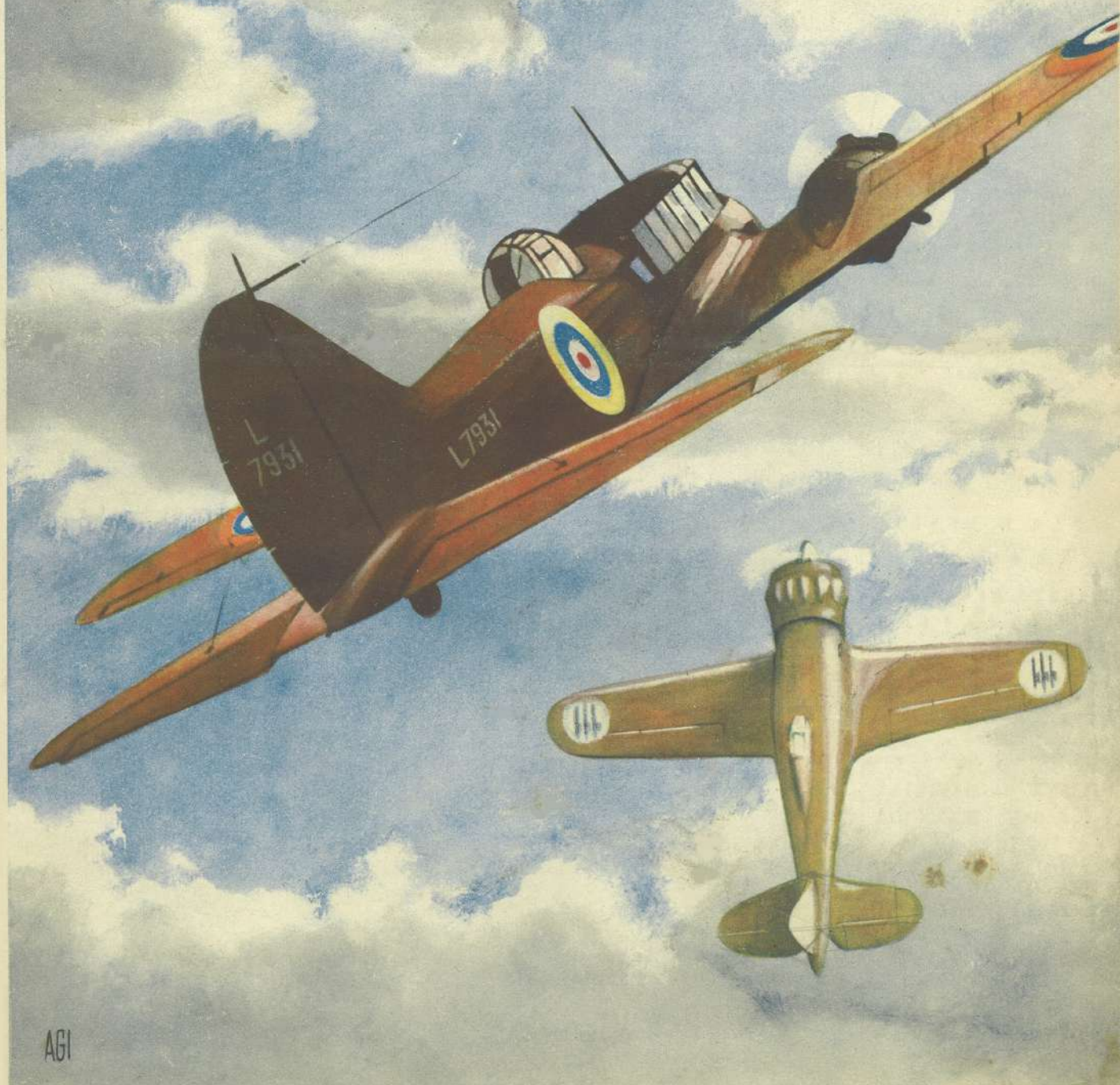


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AGI

UN *AVRO ANSON, BRITANNICO ATTACCATO DA UNA NOSTRA SAETTA.

Nuvole

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 1

5 gennaio 1941 XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

**UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO**

dependente del

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 connessi 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Uff. del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano

Prezzo 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 editi

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

Chi fra i nostri sette lettori non ricorda la celebre sentenza di Leonardo sulle macchie d'umido dei muri? E' un pensiero tanto noto, che riteniamo giusto, per non offendere nessuno, di non citarlo: basta accennare che Leonardo, nella sua precettistica artistica, invitava i giovani pittori a meditare e a ispirarsi, quasi a leggersi tradotti più tardi, sulle macchie d'umido dei muri, per creare quadri e composizioni.

Queste erano le macchie d'umido per Leonardo, ispirazioni, cioè, motivi incontrollabili ma vivi e fissati; a questo, e solamente a questo, dovevano servire. Tutlocio, intendiamoci bene, per Leonardo pittore, speculatore e precettista di cose plastiche, di cose figurative. Ma per Leonardo ingegnere, architetto, idraulico erano esse immagini? Vi trovava spago futuro a realizzazione? Oppure erano e rappresentavano soltanto un cattivo funzionamento delle condutture d'acqua, o difetti di costruzione nelle fabbriche?

E' una domanda seria. Per gli aerologi le nubi sono e rappresentano un ampio vago, e forse anche vano, libro aperto sulle capricciose variazioni della nostra atmosfera; ma per i geometri dell'età passata erano il riposo alla loro fatica di misuratori. Essi dicevano: «quando quella nube sarà sciolta, noi avremo misurato questo distretto», oppure parlavano così: «quando le nuvole avranno foggia di uccelli, noi cesseremo il lavoro». Per i poeti le nubi invece sono messaggio, sono geroglifico, enigma, mistero insondabile; ma ecco che poi sono linguaggio diletto, voce amica, richiamo, appello e grida inconsueta...

Nelle nubi vedesti il volto della madre e dell'amata distante; nelle nubi si vede il professore di latino o di greco inseguito da un caprone e che corre corre corre e diventa il preside del liceo che ruzzola e si scioglie in acqua; nelle nubi tutti possono vedere quello che la fantasia vuole vedere. «Le nubi — ci diceva un vecchio forzato alla Guyana — le nubi sono un incentivo alla fuga».

E che cosa sono le nubi per gli aviatori? Questa domanda è la più logica, in sede «Aquilone». Ma noi siamo aerologi o aviatori, o poeti? E anche questo è una domanda seria.

Se consideriamo le nubi come poeti, rischiamo di volare molto male, perché distratti come è facoltà dei poeti, distratti a seguire il vecchio professore di latino inseguito eccetera, ci infiliamo in banchi di pestiere nubi, e perdiamo la bussola, e come tanti esempi insegnano, accade quello che accade, e la gente giustificherà la nostra prematura fine col dire: «era sempre con la testa fra le nuvole».

Ma se, viceversa, incominciamo a considerare le nubi come un Eredia in diciottesimo, perdiamo il bello e il succo del mon-

do nubilare: non vediamo più né professori di latino o di greco, né caproni infuriati, né i volti amati.

Un vero tormento. Nostra parola! Ma delle nubi vogliamo una tecnica esatta conoscenza, ecco invece che cosa dice il professor Eredia, e se lo dice lui, alla sua tecnica dobbiamo rimetterci davvero.

«Il vapore d'acqua condensandosi rimane in sospensione nell'atmosfera sotto forma di piccole gocce le quali riunendosi in sufficiente numero, danno luogo alle formazioni nuvolose».

Queste goccioline che hanno piccolissimi diametri, in media dell'ordine di un centomillesimo di millimetro, cadono lentamente, con velocità così piccole da poter essere trascinate orizzontalmente dalle correnti aeree».

Ma allora, addio addio letteratura.



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente.)

Il riflesso nella filatelia è immediato: quattro francobolli cecoslovacchi, le cui vignette recano l'artificioso stemma della Repubblica e le effigi dei Presidenti Masarik e Benes vengono stampati con nuovo valore dalle Autorità germaniche. Non trascorre molto tempo che a Berlino viene emessa una serie di due valori, a ricordo del voto plebiscitario dei Sudeti del 4 dicembre: in essi sono simboleggiate la fraternità con la popolazione della Moravia Orientale e la operosità della regione.

La Cecoslovacchia intanto festeggia (fronca coincidenza!) il XX Anniversario della fondazione della Repubblica! Due francobolli commemorano l'avvenimento e saranno gli ultimi di quello Stato!

Ma il processo di decomposizione non si arresta. L'Ungheria, defraudata dal Trattato di Trianon, ottiene, auspice l'Italia, il mal tolto, che era stato aggregato allo Stato «cecodrillo» dall'affrettata e imprevedente congrega di Versaglia.

(Continua.)

RASSEGNA DELLE NOVITA':

ROMANIA

I notevoli avvenimenti politici maturatisi recentemente hanno avuto la loro immediata ripercussione sui francobolli, che sono i primi a documentare i fatti storici di un Paese. Con l'abdicazione di Re Carol II sono quindi immediatamente scomparsi tutti i valori postali recanti l'effigie di quel Sovrano e ad essi sono stati sostituiti quelli con il nuovo Re Michele.

Due serie sono state emesse: la prima, ad uso della posta ordinaria, reca in un quadrato la effigie del giovane Re di tre quarti

a sinistra, ed è composta, per ora, dei seguenti valori:

25 bani, verde scuro; 1 Leu, violetto; 2 Lei, arancione; 5 Lei, rosa-rosso; 10 Lei, viola; 12 Lei, oltremare; 16 Lei, azzurro.

I valori predetti sono stampati su carta filigranata. Dentellatura: 14.

La seconda serie è gravata di soprapprezzo a beneficio del fondo Pro-Aviazione e reca egualmente la effigie di Re Michele, ma di profilo a sinistra. Ecco le caratteristiche dei francobolli:

1 Leu + 0,50, oliva; 2,50 Lei + 0,50, verde blu; 3 Lei + 1 L., violetto; 3,50 L. + 0,50, rosa-rosso; 4 L. + 1 L., marrone; 6 L. + 1 L., oltremare; 14 L. + 1 L., azzurro.

Anche questi come i precedenti sono stampati in rotocalografia su carta con filigrana. Dentellatura: 14.

Per commemorare il fondatore della Guardia di Ferro, Cornelio Codreanu, ucciso con i suoi tredici luogotenenti dalla reazione del passato regime, è stato in questi giorni emesso un francobollo (di cui ci è stato favorito un esemplare dalla Ditta Savarese di Genova) gravato di soprapprezzo, e che reca la effigie del Capitano delle Camicie Verdi Romene. Il soprapprezzo è destinato ad un fondo di beneficenza dei legionari della nuova Romania. Il valore è da

7 + 30 Lei, verde scuro.

BULGARIA

I recenti accordi di Krajova, fra la Romania e la Bulgaria hanno restituito a questa ultima la Dobrugia che le era stata strappata dal Trattato di Versaglia. L'evento è stato salutato dal popolo bulgaro con manifestazioni di patriottismo, e fra l'altro, per ricordarlo, sono stati emessi quattro francobolli commemorativi. La serie è così composta:

1 Leva, verde scuro (effigie di Re Boris e due contadini della Dobrugia in costume nazionale).

2 Leva, rosso (una distesa di spighe mature, al sommo delle quali sventolano vessilli bulgari. In basso vi è la effigie del Sovrano in uniforme militare).

4 Leva, marrone (effigie del Re e grafico della Dobrugia restituita alla Bulgaria).

7 Leva, blu grigio (come il 4 Leva).

BULGARIA

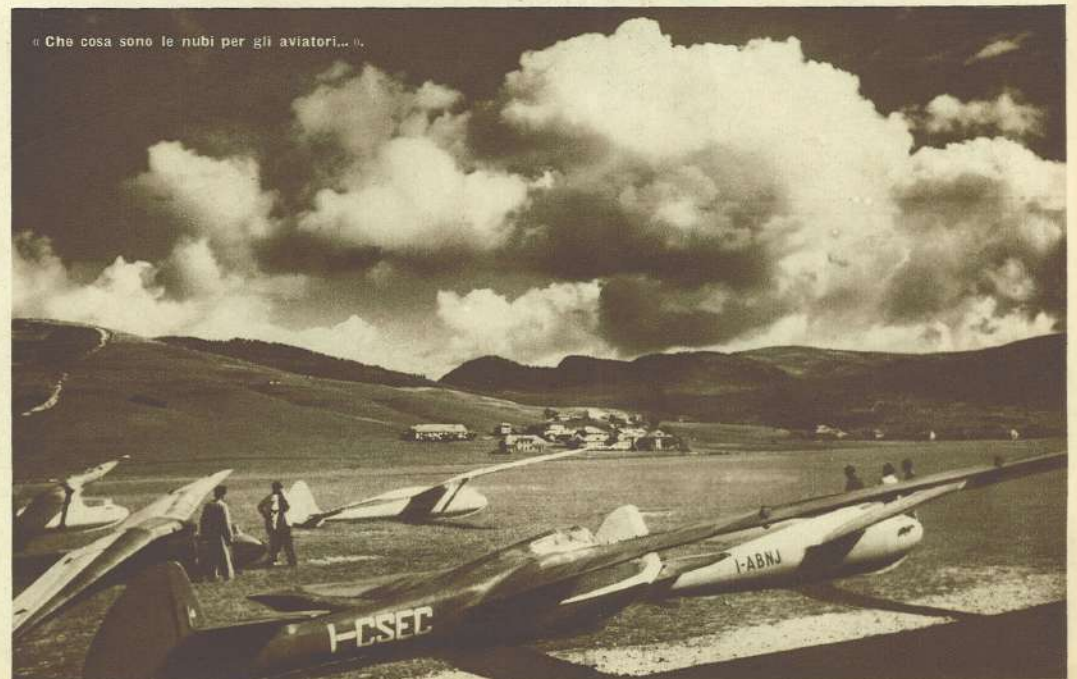
SENZA FRANCOBOLLO

Filatelic vagabondo. Acqui. — Non è possibile giudicare la tua collezione da lontano; ne è probabile che, per adesso io faccia una capatina costi. Se credi, puoi mandare le fotografie dei più rari e su quelle potrò pronunciarmi.

Verdepisello. — Ma sì, perbacco! Una storia della posta aerea verrà pubblicata ben presto e proprio a cura della Editoriale Aeronautica! Ne sarà Autore un filatelico di cui hai spesso sentito la voce... Non indovini chi sia? Ebbene mettili in ascolto alla radio il primo e terzo mercoledì di ogni mese alle ore 19,45. Il tuo desiderio sarà appagato. Però dato che devi essere una graziosa ragazza, lo pseudonimo che ti sei scelta, non va. Scegline un altro. Che diamine, è tanto vasta la gamma dei colori dei francobolli...

Turchetto. — La «tugra» è proprio la firma dei sultani degli Osmanli. Ora però in Turchia non vi è più il Sultano. Lo Stato è divenuto una Repubblica.

MAURIT'48



« Che cosa sono le nubi per gli aviatori... »

AVIAZIONE:

in Africa

Il Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani ha inviato al Duce un rapporto sulla prima fase delle operazioni militari che si sono svolte fra Sidi el Barrani e Bardia. Tutti gli italiani lo hanno letto; e tutti hanno, inoubiamente, tratto, da tale lettura, la convinzione che ancora una volta è stata anche l'aviazione — quell'aviazione voluta e creata da Mussolini — a scrivere pagine di purissima gloria che resteranno scolpite nella memoria di ogni italiano.

Noi non vogliamo suggerire pensieri a nessuno; tuttavia, non possiamo trattenerci dal sottolineare almeno per noi, la conclusione del Rapporto Ufficiale del Maresciallo d'Italia. La conclusione, come si sa, è la seguente:

«È certo prematuro fare previsioni sugli sviluppi di questa lotta titanica nella quale il nemico ha concentrato le migliori truppe di quattro continenti. Tuttavia posso fin da ora dirvi che se oggi, a 12 giorni dall'inizio dell'offensiva, le sue divisioni corazzate segnano il passo davanti a Porto Bardia, ciò è dovuto esclusivamente al valore dei soldati d'Italia di terra e dell'aria che hanno saputo tenere testa fieramente al nemico immolandosi senza risparmio».

La lotta, dunque è ancora aperta; più aperta che mai. Lo sforzo italiano, lungi d'aver raggiunto il suo massimo, comincia ora. Se le divisioni corazzate inglesi, munite come ha detto l'altro ieri W. Churchill alla Camera dei Comuni — di «preziosi carri armati e cannoni modernissimi sottratti alla difesa della Madrepatria», sono state costrette a fermarsi davanti ai nostri muniti cecoslovacchi per più giorni, questo è dovuto al valore esclusivo dei soldati italiani di terra e dell'aria.

Del soldati dell'aria. Degli eroici militi della guerra aerea. A questi nostri eroici difensori in Africa Settentrionale, qualche giorno prima il Duce aveva indirizzato un telegramma che suona testualmente così: «Generale Porro, aviazione Libia. I vostri telegrammi documentano quanto la squadra da voi comandata ha fatto in questi giorni alti e semplicemente ammirevoli al fatelo sapere a tutti — Mussolini». In realtà, come si vede dal telegramma del Duce al Generale Porro, l'aviazione italiana continua a concorrere alle azioni di arresto delle forze britanniche.

Quello che ha fatto l'aviazione italiana in queste giornate di battaglia accanita, per illustrarlo a dovere necessiterebbero forse volumi. Bombardamenti di accampamenti nemici, di forze meccanizzate, scontri con l'aviazione nemica, evidentemente — come sottolinea il Maresciallo d'Italia — accresciuta e rinforzata. La nostra aviazione ha attaccato di giorno e di notte: ha bombardato, mitragliato, incendiato. L'aviazione da caccia opera dall'alba al tramonto, in grandi formazioni su tutto il vasto dispositivo nemico attaccando da bassa quota e mitragliando autoblindo, carri armati e automezzi di ogni genere e tipo. Sempre, in seguito a questi attacchi della nostra aviazione leggera, considerevole numero di mezzi blindati e motomeccanizzati, è sta-

to costretto ad arrestarsi, raggiunto dal nostro tiro preciso.

Contro gli apparecchi nemici, i nostri velivoli hanno sostenuto brillantemente scontri nei quali il nemico è stato duramente provato.

In una parola, la nostra aviazione è stata in queste terribili e dure giornate di battaglia superiore ad ogni elogio. Ma ecco come la prosa limpida e scandita del Maresciallo Graziani sintetizza l'opera della nostra aviazione:

«Nel frattempo la nostra aviazione svolgeva sistematica opera di demolizione sulle retrovie e sugli impianti logistici».

Più secco e severo elogio non si poteva attendere: questo è un vero elogio romano. Un elogio di un romano a combattenti romani. Ma segnala anche la prosa del Rapporto ufficiale del Maresciallo Graziani:

«Per fatali avversità atmosferiche, sollevamenti di sabbia sui campi prima, ed allagamenti poi dovuti alle piogge eccezionali, la nostra aviazione non ha potuto far sentire tutto il suo peso nella battaglia. Tuttavia prodigandosi, come sempre, oltre ogni limite, superando difficoltà di ogni genere, si è gettata nella lotta con inesauribile ardore ed audacia senza pari, seminando la morte e la distruzione fra le colonne nemiche. Qualche dato statistico basterà a darvi un'idea del contributo da esso dato alla battaglia della Marmarica: a) ore di volo: 900 da bombardamento e 1300 da caccia; b) esplosivo lanciato: 2 siluri, 13.000 fra bombe e spezzoni con un totale di quasi 2000 tonnellate; c) colpi sparati 17.000; d) apparecchi nemici abbattuti sicuramente 42 e probabilmente 20».

Solo noi sappiamo cosa significa la

frase del Maresciallo: «superando difficoltà di ogni genere». Ciò significa: stanchezza di equipaggi che hanno lavorato al limite delle possibilità umane; ciò significa logorio di materiale; ciò significa reazione avversaria notevole e rabbiosa. Malgrado ciò, la nostra aviazione ha sbaragliato il nemico nell'aria, ed ha sottoposto quello del suolo alla più forte delle usure.

Questa è stata e sarà la nostra aviazione. Essa ha operato incessantemente, infliggendo — come tutti noi sappiamo, e come ce lo conferma l'alta parola di Graziani, in questo Rapporto al Duce — al nemico danni e perdite, sostenendo con particolare e grande efficacia le nostre truppe.

Questa è stata la nostra aviazione in Africa.

Ma in Africa si tiene duro e si combatte. Molti nostri giovani lettori si domanderanno: come combatte la nostra aviazione? Siamo in grado, amici miei, di fornirvi una descrizione realistica e fedele al massimo grado di come la nostra aviazione impone la sua presenza su quel lontano fronte di guerra. Ascoltate:

Un nuvolone di polvere si leva di improvviso all'orizzonte, oltre il reticolato del confine. Pare un piccolo incendio che a poco a poco si allarghi. Le vedette afferrano i microfoni, parole rapide, aguzzare degli occhi dentro i binocoli. I soldati si fanno intorno ai cannoni e alle mitragliere. Gli otturatori scattano. Le armi sono pronte, puntate verso la gialla nuvola di polvere che avanza. Ronzio di motori, sferragliare di cingoli in lontananza. Sono otto carri armati nemici che si muovono minuscoli, sull'immenso tappeto del deserto. Ogni tanto scompaiono dietro un'onda della terra. Non si vedono più; solo la polvere si vede. Eccoli di nuovo. Vengono verso l'opera 11. Le artiglierie loro hanno già aperto il tiro; picchiano furiosamente sull'opera 11 per neutralizzarla. L'opera 11 risponde contro le artiglierie e contro i carri. Le granate urlano nell'aria, schizzano nella polvere qui e là, tra la polvere sollevata dai carri. I carri avanzano ancora. Hanno avuto un attimo di esitazione e ora procedono lenti, zigzagando, uno di qua, uno di là, per impedire ai nostri di inquadrare il tiro. Un carro è fermo, colpito da una granata. Gli altri ripiegano di corsa. È il solito giuoco: sondare il nostro schieramento, per misurare l'intensità della nostra reazione. Qualche volta però il giuoco finisce male. Un carro è fermo, infatti, e ecco nell'aria un rombo di motori. I soldati saltano fuori dai ripari, a salutare i nostri aeroplani. Questi piombano, urlando,

sui carri in fuga. Buttano giù spezzoni. Nella terra nasce un vulcano. È un concerto spaventoso di tonfi, di schianti. Altri due carri sono fermi, sono in fiamme. Gli altri scompaiono, inseguiti dai nostri aerei. Sono rimaste lì, accanto al reticolato, sotto il cielo impido, le tre carcasse sventrate, tre grigi mostruosi cadaveri nel mezzo del deserto. Uomini a decine di migliaia, percossi dal vento diaccio, tormentati dalla polvere, resistono nel vecchio campo trincerato, tenendo duro.

CRONACA BREVE

È stato proposto per la medaglia d'oro il sottotenente pilota Ernesto Trevisi che il 14 novembre u. s. sul fronte greco, al ritorno da un servizio di pattuglia, veniva assalito insieme al suo gregario da preponderanti forze nemiche. Rimasto solo, dopo che il suo compagno era costretto ad atterrare, impegnava combattimento contro sei caccia nemici che alla fine ebbero ragione del suo valore e riuscirono ad abbatterlo in territorio greco. Era nato il Novì il 7 giugno 1910.

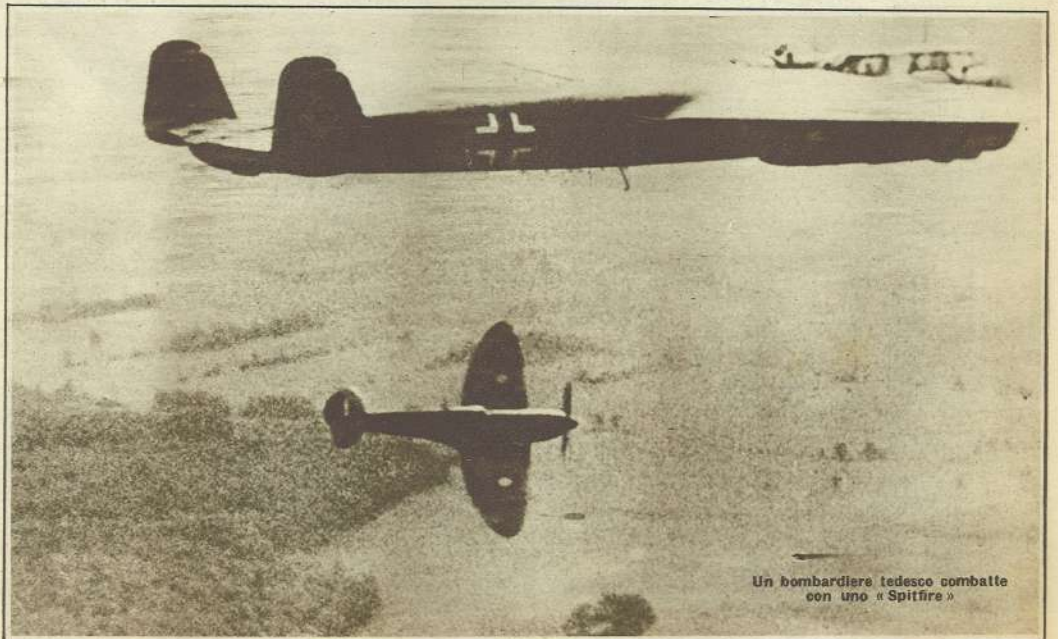
L'eroico sacrificio di Italo Balbo e dei suoi compagni con lui caduti nel cielo di Tobruk è stato ricordato dalla Consulta Municipale di Ferrara in sede di approvazione del bilancio 1941. Dopo il commosso discorso del Podestà è stata approvata all'unanimità la proposta di collocare una lapide nella Sala del Fiblacito con la motivazione della Medaglia d'Oro concessa al glorioso Quadruplo.

Fino a tutto il 26 dicembre 1940 le perdite aeree nemiche e nostre sono le seguenti: apparecchi nemici sicuramente abbattuti o distrutti al suolo 577 apparecchi nemici abbattuti dalla DICAT o dalla difesa della R. Marina 128 apparecchi nostri abbattuti in volo o dall'artiglieria antiaerea o distrutti al suolo in seguito ad azioni nemiche: 291.

Il pilota dell'aerossilurante che ha affondato un incrociatore ausiliario inglese nel Mediterraneo (Bollettino n. 199) e il tenente A.A. Rinaldo Galimberti, nato ad Osengo nel 1914. Aviatore legionario in Spagna dove aveva guadagnato una medaglia d'argento ed una di bronzo al valor militare, il Galimberti ha avuto una seconda medaglia d'argento per un'ardimentosa azione compiuta pure nel Mediterraneo contro unità della flotta nemica il 17 settembre u. s.

È stato comunicato il 1 gennaio u. s. che il Corpo Aereo Italiano operante durante l'ultimo anno contro l'Isola Inglese, in stretta collaborazione con l'Armata Aerea del Reich, rientra in Patria dopo una serie di audaci e vittoriose imprese compiute nel cielo della roccaforte nemica. Un nostro gruppo da caccia rimarrà sulle coste della Manica per rappresentare l'anello di congiunzione ideale fra le due possenti Armate azzurre dell'Asse.

Contemporaneamente, un Corpo Aereo Germanico si trasferisce in alcune basi italiane per concorrere all'aspra lotta aeronavale che attualmente si svolge nel Mediterraneo dove il nemico ha concentrato le maggiori forze. Per l'occasione il Feldmaresciallo Kesselring e l'Eccellenza il Generale Priolo si sono scambiati dei vibranti messaggi di saluto.



Un bombardiere tedesco combatte con uno «Spittfire»

L'INSEGNAMENTO AERONAUTICO NELLE SCUOLE

Ciò che ha fatto il Governo Fascista per l'insegnamento e per la propaganda delle cognizioni aeronautiche presso le giovani generazioni, ormai appartiene alla storia ed è diffuso nella coscienza di tutti. Ma noi, piuttosto che di questa generica propaganda, vogliamo occuparci specificamente del vero e proprio insegnamento aeronautico come attualmente si svolge nelle scuole medie e superiori del Regno.

Si sa, infatti, che il potenziamento delle energie morali ai fini della preparazione alla guerra, — soprattutto quando la Nazione è già in guerra, — è maggiormente e compiutamente assicurato, quando l'insegnamento della cultura militare è impartito a quella massa di giovani, i quali, per il loro grado di cultura generale, meglio sono preparati e, vorremmo dire, predisposti a comprendere ed apprezzare i valori dello spirito, che tanta parte hanno nella spiegazione prima e nella condotta della guerra poi.

Tutto ciò, — e appena accennato, — spiega perché e quanto opportunamente il Governo nazionale, già verso la fine del 1924, abbia preso in esame il problema dell'insegnamento della cultura militare nelle scuole civili del Regno. Tale problema, però, ha avuto la sua soluzione integrale nel 1937, attraverso il Decreto-legge 8 luglio N. 1541, recante disposizioni concernenti l'insegnamento della cultura militare, e, nello stesso anno, attraverso il successivo R. decreto 23 settembre N. 1711, che fissa i programmi per l'insegnamento della cultura militare nelle scuole medie e superiori.

Il fine che si propongono raggiungere questi programmi è uno solo: la preparazione del cittadino-soldato. Soprattutto quando questa preparazione e creazione viene effettuata alimentando, rafforzando e rendendo consapevole nei giovani lo spirito militare. Si mira alla formazione del carattere il quale carattere, — com'è detto nella premessa ai programmi, — è costituito « da quel complesso di qualità intellettive e fisiche, e più specialmente morali, che sono alla base dell'efficienza dei quadri delle forze armate ».

Dunque, finalità altamente nazionale: siamo sul terreno della formazione dello spirito, della preparazione psicologica a quel complesso fenomeno politico-sociale che è la guerra, soprattutto la guerra moderna. Si tende a saldare, — anzi direi: a completare, — le discipline artistiche, storiche, scientifiche, con quelle specifica-

mente militari. La scuola, la Scuola Fascista, è stata opportunamente scelta ad operare questo connubio.

Connubio felice, dunque, fra le discipline cosiddette civili e le discipline specificamente militari, attuato nella sola sede adatta: nella scuola, che è la prima palestra dove l'uomo trova, — a fianco a quella spontanea e naturale della famiglia, — la disciplina e l'ordine e le cognizioni che gli serviranno nella vita.

Per quanto concerne l'aeronautica, il programma d'insegnamento di primo grado, da svolgere in un unico anno di corso, nell'ultima classe delle scuole medie inferiori, inizia dai compiti dell'aeronautica in guerra, consistenti nel concorrere ad attaccare, distruggere o menomare la resistenza del nemico e nel cooperare direttamente con le altre forze armate di terra e di mare, per poi passare a brevi cenni sulla evoluzione dei mezzi aerei. Viene poi data una descrizione sommaria degli aerei (il più leggero ed il più pesante) ed esposta la suddivisione degli apparecchi nei riguardi dell'impiego bellico (apparecchi da caccia, da bombardamento leggero e pesante, da difesa e caccia per scorta, da ricognizione vicina e lontana, d'assalto). Si passa poi a dare qualche indicazione sulle armi e strumenti di bordo, per poi intrattenersi sull'organizzazione e sugli impianti degli aeroporti militari e civili e dei campi di fortuna. Qualche indicazione si dà anche sull'ordinamento dell'aeronautica militare, intrattenendosi brevemente sull'armata aerea, sull'aviazione per l'esercito, sull'aviazione per la marina, sull'aviazione coloniale, sulle unità aeree (squadriglie, gruppo, stormo, brigata, divisione, squadra aerea), sull'organizzazione territoriale della regia aeronautica. Infine, si danno brevi cenni sul personale (ufficiali, sottufficiali e truppa) e sui compiti delle varie specialità, con una descrizione sommaria degli obiettivi aeronautici.

L'insegnamento di secondo grado ha carattere formativo, in quanto mira ad una buona preparazione, oltre che spirituale, anche specifica. Esso consente di svolgere un programma più approfondito e di trattare alcuni argomenti, ad intendere i quali occorre possedere un'adeguata cultura generale. Ed infatti, nella penultima classe delle scuole medie superiori, c'è un'esposizione di parte generale, che comprende lo studio degli ordinamenti militari nell'epoca romana, nel medio evo e nel rinascimento. Si passa poi, ad esaminare il concetto della

cooperazione delle forze armate e si danno cenni sulla mobilitazione nazionale, con particolare riferimento a quella militare.

Sempre nel primo anno del secondo grado, si ritorna sullo studio del reclutamento e dell'ordinamento dell'esercito e della milizia volontaria per la sicurezza nazionale; e ciò allo scopo di intrattenere poi gli alunni sulla guerra terrestre, sulle sue forme e caratteristiche e sulla fisionomia generale della battaglia terrestre odierna, esaminando questa attraverso il terreno, le armi, le unità, la motorizzazione e la meccanizzazione, l'arma chimica, i servizi.

E rientra anche nel programma del primo anno del secondo grado un ritorno allo studio della marina, dal punto di vista storico, trattando del mare come grande via di comunicazione e delle spedizioni militari oltre mare; dal punto di vista politico, trattando delle funzioni del Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar Rosso nei traffici marittimi, del potere marittimo e suoi elementi, dei compiti della marina da guerra e di quelli della marina mercantile; dal punto di vista dell'arte militare marittima, trattando dell'organizzazione centrale e periferica della marina, della costituzione delle forze navali, delle armi e delle basi navali, delle diverse specie di guerra navale e relative caratteristiche, della fisionomia della battaglia navale con mezzi moderni.

Gli alunni poi, passano, nel secondo anno del secondo corso (ultima classe delle scuole medie superiori), allo studio degli ordinamenti militari dell'epoca moderna e contemporanea nel quadro delle principali istruzioni politico-militari-sociali durante il periodo delle guerre dal Rinascimento alla rivoluzione francese, per poi essere intrattenuti sulla grande guerra, con speciale riguardo al contributo decisivo dell'Italia alla vittoria, e sulle imprese coloniali italiane.

E dopo questa parte generale, gli alunni, sempre nel secondo anno del secondo corso, approfondiscono l'organizzazione ed il funzionamento dell'aeronautica e vengono an-

che intrattenuti sui mezzi aerei e loro caratteristiche principali, sull'armamento e sulle installazioni di bordo, sugli aeroporti e loro impianti e servizi, per passare poi allo studio dei compiti dell'armata aerea e della funzione del fattore aereo e ad un'adeguata conoscenza del dominio dell'aria e del modo di conseguirlo.

Si giunge, così, al terzo grado, il cui insegnamento biennale, con il suo programma a linee generali, ha vero e proprio carattere di insegnamento superiore, in quanto si propone di dare ai giovani, destinati a far parte della classe dirigente di domani, una adeguata conoscenza dei maggiori problemi di carattere politico-

cooperazione delle forze armate e si danno cenni sulla mobilitazione nazionale, con particolare riferimento a quella militare.

Ma poiché una preparazione integrale esige un'organizzazione integrale, ci si intrattiene subito dopo e sempre nel primo anno di terzo grado — sulla organizzazione della nazione per la guerra.

Organizzata militarmente la nazione, si rilevano da questa gli elementi necessari alle forze armate. Ed ecco dunque, che si intrattengono i giovani universitari sulla funzione degli organi politici e amministrativi dello Stato nelle operazioni di reclutamento e di mobilitazione e sui lineamenti della copertura, mobilitazione e radunata in uno Stato moderno.

Ma, oggi, le guerre tra popoli sono, in definitiva, guerre di resistenza; di qui, la mobilitazione delle forze morali e la propaganda durante la guerra; argomenti, questi, che formano tema di trattazione.

Si affacciano, poi, due altri problemi connessi alla guerra: l'uno, politico-militare, sulla subordinazione della politica alla condotta delle operazioni di guerra o sulla subordinazione della condotta delle operazioni di guerra alla politica; l'altro, di carattere sociale, sulla smobilitazione e ritorno allo stato di normalità, per fine di guerra.

Questi due problemi formano altrettanti temi di trattazione, con i quali si chiude l'insegnamento del primo anno di terzo grado.

Si passa, così, al secondo anno di terzo grado, il cui programma d'insegnamento si irradia nella scienza militare, nella sociologia, nella economia, nella politica.

Siamo, infatti, sul terreno militare, quando si discute del problema militare italiano, navale, aeronautico e quando si dà un quadro generale del potenziamento delle forze armate sotto il segno del Littorio, e quando si parla dell'organizzazione e condotta dinamica della guerra italo-etiopea, e delle forze armate coloniali italiane, e della marina e le colonie.

E siamo, poi, sul terreno sociale, allorché si discute sul fattore morale ed efficienza delle forze armate, e sulla fanteria come espressione guerriera delle masse, e sullo spirito volontaristico nelle tradizioni italiane ed in regime fascista.

E siamo, inoltre, sul terreno economico, quando ci si intrattiene sui sindacati e le corporazioni in relazione ai problemi militari della nazione.

E siamo infine su terreno politico, quando si espone la funzione politico-militare dell'Impero nel quadro nazionale e internazionale.

Uno sguardo d'insieme a questi programmi ci addimostra, con grande evidenza, lo spirito nazionale che li informa e li anima. Quest'insegnamento è, innanzitutto, di cultura militare squisitamente italiana, in quanto è l'insegnamento della nostra arte militare, terrestre, marittima e aerea, e della nostra politica militare, che si informa alle nostre necessità economiche e geografiche.

E', poi, insegnamento di cultura militare squisitamente italiana, in quanto, muovendo dalla nostra concezione di guerra, studia la nostra tecnica militare di impiego.

E', infine, insegnamento di cultura squisitamente italiana, in quanto, partendo dalle nostre tradizioni militari, antiche e recenti, si dirige al nostro temperamento ed alla nostra anima di Italiani.

Noi crediamo in un ulteriore grande sviluppo di questo insegnamento nelle scuole civili, perché il suo carattere nazionale gli conferisce importanza e valore nazionale; il che è come dire che, nel clima nazionale fascista, la gioventù studiosa andrà ad esso con sempre maggiore interesse.

L'entusiasmo che suscita nei giovani l'arma azzurra conferisce indubbiamente maggior tono a tale interesse.



Il giusto complemento dell'insegnamento teorico nelle scuole.



che intrattenuti sui mezzi aerei e loro caratteristiche principali, sull'armamento e sulle installazioni di bordo, sugli aeroporti e loro impianti e servizi, per passare poi allo studio dei compiti dell'armata aerea e della funzione del fattore aereo e ad un'adeguata conoscenza del dominio dell'aria e del modo di conseguirlo.

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

Il posto di pilotaggio

La cabina del veleggiatore moderno è ormai ben diversa dal rudimentale seggiolino del primitivo «Zoegling» e una notevole quantità di dispositivi la fa sempre più assomigliare a quella, notoriamente ingombrata, di un aeroplano. Anche in questo caso, sono le mutate esigenze del pilota in accordo all'evoluzione della tecnica velivolistica, che hanno prodotto varianti e completamenti.

La larghezza della cabina stessa è andata recentemente aumentando, nonostante il continuo sforzo per l'affinamento delle forme che aveva portato in precedenza ad una riduzione estrema della sezione maestra. Posti di pilotaggio di larghezza, fuori ordinate, inferiore ai 50 centimetri, se ne sono avuti, ma ormai la tendenza è fra i settanta e gli ottanta centimetri. Il pilota moderno deve poter stare in aria varie ore di seguito ed una costruzione eccessiva in strutture insufficientemente dimensionate si rivela penosa dopo breve tempo, specialmente in atmosfera agitata. Meglio sacrificare qualche centimetro quadrato di sezione maestra a favore della freschezza di energie, che si traduce in efficacia di manovra. In realtà, le forme eccessivamente allungate non sono affatto quelle di maggiore rendimento aerodinamico, cosicché non è escluso che, allargando moderatamente la fusoliera, se ne possa migliorare il coefficiente di penetrazione tanto da riguadagnare quanto si è perduto per aumento di volume.

Il sedile, che sui primi librai era ridotto ad una semplice tavoletta orizzontale avvitata sul pattino, ha profondamente modificato le sue forme e viene oggi minutamente studiato, sempre allo scopo di ridurre al pilota la fatica. Il sedile rigido, spesso usato senza cuscino, come molti di noi hanno avuto il dispiacere di provare ripetutamente di persona, ha molti misfatti sulla coscienza. L'urto del pattino al suolo, direttamente trasmesso alle strutture, si riflette in una sgradevole insaccata per il pilota, con evidenti danni alla sua spina dorsale. L'esperienza ha provato che la paura di prendere urti eccessivi e il conseguente stato di agitazione all'atto dell'atterraggio ha effetto molto più dannoso sulla manovra che non sia lo stimolo corrispondente ad atterrare il più dolcemente possibile. E' quasi inspiegabile come si sia potuto andare avanti tanto tempo con un mezzo di scuola così rudimentale, che accoppiato all'uso di elastici da lancio troppo potenti rendeva in alcuni casi la scuola di volo libratore veramente penosa. A parte queste considerazioni di carattere psicologico resta sempre il fatto che il pilota costituisce nel libratore una notevole percentuale del peso totale, e non c'è nessuna ragione di scaricare violentemente questo peso sul pattino ad ogni atterraggio. Potremmo citare almeno un caso in cui la rottura del pattino (e conseguente sospensione dei voli per una settimana) si sarebbe potuta evitare con un sedile meno rustico e più razionale.

Nel sedile moderno è contemplato l'alloggiamento per il paracadute e tutto lo schienale si prolunga in basso e anteriormente in superfici curve capaci di seguire la posizione dell'uomo un po' reclinato all'indietro, sostenendone anche le ginocchia e le gambe. E' abbastanza evidente che con questa posizione più comoda si guadagna anche spazio, potendosi fra l'altro ridurre l'altezza della cabina.

Nella grande maggioranza dei veleggiatori non recenti, l'uomo offriva al vento almeno la testa. Tutti i veleggiatori moderni sono invece a cabina chiusa, e questa disposizione è senza dubbio la migliore. Già nel Fafnir di Groenhoff una carenatura in legno copriva superiormente la testa del pilota, che guardava fuori da due finestre tonde laterali sempre aperte. In seguito si sono chiuse anche quelle, e ormai celluloidi e plexiglas costituiscono la

intera copertura del posto di pilotaggio. In recenti versioni, ad esempio, del «Minimca» biposto e altri analoghi tipi, ogni scheletro metallico di sostegno è già sparito almeno nella parte anteriore, e la visibilità è completa. Con la chiusura totale si rendono però necessari dispositivi di ventilazione, mentre resta facilitata la tenuta termica.

Di un impiego sistematico di indumenti riscaldati elettricamente non abbiamo notizia altro che per il tentativo tedesco del primato di durata in volo, ma sono invece frequenti gli esempi di veleggiatori equipaggiati con alimentazione d'ossigeno per voli ad alta quota. L'aria, in molti alianti normali, entra da un foro all'estrema prua, apribile a comando del pilota, ed esce dalle finestre laterali o da apposite fessure in alto. La valvola d'ingresso è un semplice disco con asticello a molla, e viene azionata con un cavetto. In alcuni altri veleggiatori la ventilazione è analoga a quella usata nei Caudron da corsa francesi, in cui l'aria penetrava sotto il parabrezza da piccoli fori, lambiva dal basso all'alto e dall'avanti all'indietro la testa del pilota e sfuggiva posteriormente da altri forellini. In questo campo le preferenze individuali hanno molto giuoco.

Nei veleggiatori, prima ancora che negli aeroplani, il comando del timone con la pedaliera pendolare si è affermato e generalizzato. Questo razionale sistema è stato principalmente adottato per il risparmio di spazio che consente rispetto alla pedaliera ad asta oscillante. Dalle semplici tavolette, cernierate in basso e portanti all'estremità superiore esterna gli attacchi dei cavi di comando, siamo ora passati a tipi più complessi, in tubi di acciaio o in lamiera di dural, che consentono facilmente la regolazione per diversa statura dei piloti. Sulla pedaliera, più che sulla barra, si sbizzarrisce del resto un poco la genialità del progettista. Nel velivolo per volo muscolare umano di Haessler e Villinger, ad esempio, il pilota, che con i piedi aveva ben altro da fare, azionava il timone spostando due maniglie di una specie di volante collegato alla barra. Certo, la barra normale, di tipo corto, azionante equili-

bratore e alettoni col solito impennamento cardanico sembra essere il tipo di comando più generalmente accetto ai piloti. Tuttavia, in molti veleggiatori, è stata limitata al comando longitudinale, perché l'uso del volante (tipico «ad occhiali») consente di risparmiare spazio di fianco in fusoliere ristrette. Ricordiamo però come proprio in questi ultimi tempi, nella messa a punto di un dispositivo di comando idraulico per grandi aeroplani, sia stato studiato in Italia un nuovo dispositivo di comando a barra che esclude l'impiego dei pedali anche per la manovra del timone. Questa geniale ripresa italiana di un problema sempre fondamentale in materia di armonizzazione di comandi meriterebbe di essere seguita con attenzione anche dai cultori del volo a vela, perché utili applicazioni del concetto alla manovra degli alianti ci sembrano interessanti e possibili.

P. C. B



Il 29 dicembre si è svolto finalmente il raduno romano che era stato annunciato per domenica 22 e rimandato per le condizioni meteorologiche.

Il tempo rigido (c'era ancora neve per le strade e sul campo) ha tenuto a casa molta gente, sicché il raduno si è ridotto ad un incontro amichevole fra una decina di persone infreddolite.

In tutto erano presenti 6 o 7 veleggiatori, 3 o 4 apparecchi ad elastico ed un unico modello a motore a scoppio: il solito ineflabile tricolore di Tosaroni, che ha scassato subito un'ala e per quel giorno è stato messo a riposo.

A causa delle pessime condizioni atmosferiche i «veleggiatori» hanno deciso di lanciare con lunghezza di cavo limitata a trenta metri.

La vittoria è toccata a Tosaroni che ha totalizzato 1'53" e 4 quinti, secondo si è classificato Martorello con 1'15" mentre terzo e quarto si sono classificati Guidotti e Caviechioni, rispettivamente con 58" e 35".

Dei modelli ad elastico due soli sono scesi in tizza: due modelli nuovi, uno di Arseni, ed uno di Bonazzi. Arseni ha riportato la vittoria, ma i tempi sono stati insignificanti per tutti e due i modelli.

La giornata è finita con un falò di modelli scassati ed a pallate di neve.

Ora gli aeromodellisti romani sono in fermento per organizzare una serie di raduni. Quando vi sarà qualcosa di deciso ve ne daremo notizia.

Sul campo di Marte di Firenze, gli aeromodellisti fiorentini e pratesi si sono riuniti domenica 29 dicembre 1940 per disputare una competizione amichevole con la formula «Dividi l'incasso».

La gara, favorita da un'ottima giornata, è stata interessante e combattuta. I modelli presentati sono risultati ottimi, e molti sono spariti di vista dopo voli di oltre due primi.

I voli, che sono stati moltissimi grazie alla buona organizzazione, hanno entusiasmato il numeroso pubblico presente che faceva il «tifo» ed incitava i concorrenti.

Alla fine della gara la classifica è così risultata:

Per i modelli veleggiatori — 1. Capechchi di Prato; 2. Benucci di Firenze.
Per i modelli elastico — 1. Bindì di Firenze; 2. Pavanello di Firenze.

Per interessamento del Comando federale della G.I.L. e della Presidenza della R.U.N.A. locale è stato istituito anche a Perugia un corso di aeromodellismo che completerà le altre attività preaeronautiche che già si svolgono in tutta la Provincia e nel Capoluogo.

Il corso avrà inizio il giorno 13 c. m. presso il Regio Istituto d'Arte di Perugia, nell'aula di ebanisteria, gentilmente concessa alla G.I.L. dal R. Provveditore agli studi con l'appoggio del Direttore dell'Istituto.

Le domande di iscrizione dovranno essere presentate alla sede provinciale della R.U.N.A. non oltre il 20 c. m.

La direzione del corso è stata affidata al giovane F. Ferdinando Maria Sautini.

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



«...i veleggiatori moderni sono a cabina chiusa...».



l'aerodinamica

Da anni ormai gli aeromodellisti si accapigliano per l'aerodinamicità o meno dei loro modelli. C'è chi sostiene a spada tratta che il modello deve essere il più possibile aerodinamico, carenato, pulito; c'è chi, non meno ferocemente, insiste che l'aerodinamicità nei modelli non serve a nulla e basta che il modello sia ben costruito e perfettamente centrato.

Su queste stesse colonne si è molte volte parlato della questione senza riuscire a concludere mai nulla. Anche questa volta, accingendoci a scrivere, sappiamo già che non concluderemo nulla di definitivo; cercheremo soltanto di farvi conoscere il pensiero di alcuni dei più noti aeromodellisti del mondo, e d'Italia naturalmente, ed in fondo vi diremo anche cosa pensiamo noi, noi redazione dell'«Aquilone», di tutta questa faccenda.

Le prime tendenze verso la migliore aerodinamicità dei modelli si presentarono verso il '36, '37 e furono, di colpo, oggetto di interminabili discussioni. La vittoria del francese Fillon alle Wakefield del 1937 sembrò porre fine per un istante alle discussioni mettendo con le spalle a terra i sostenitori dell'aerodinamicità. Il suo modello infatti era del tipo ben noto a fusoliera quadra posta di sbieco, che gli americani chiamano «a diamante» per distinguerla dalla sezione quadra normale. L'ala era rettangolare, l'elica bipala a scatto libero (la monopala ripiegabile non era ancora nata) i soliti timoni di forma ortodossa, insomma un modello come ce ne sono tanti senza niente di estremamente curato ad eccezione del centraggio veramente perfetto.

Ma gli «aerodinamisti» non mollarono di fronte a questo relativo insuccesso e risucirono anzi nell'anno successivo ad avere la meglio per mano di Cahill che riusciva a vincere le Wakefield con un bellissimo volo di oltre 33' portando la Coppa in America.

Tutti i nostri lettori conosceranno certamente il modello di Cahill poiché tanto se ne è parlato anche su queste colonne, per i nuovi arrivati ne pubblichiamo un disegno prospettico.

Con questa vittoria le azioni degli aerodinamisti andarono alle stelle. Cahill sosteneva molto giustamente che bisogna aiutare la fortuna e che, se è vero che una volta entrato in terrena un modello non ne uscirà più finché sia ben centrato, è anche vero che un modello di grandi caratteristiche avrà maggiori probabilità di entrare in terrena, sia perché più «sensibile» sia perché avendo una migliore planata, potrà rimanere in quota utile per un maggior tempo. Molto facilmente poi un modello di poca resistenza all'avanzamento potrà salire meglio e di più di un modello tagliato con l'accetta.

Il fatto che il tempo totalizzato da Cahill alle Wakefield non era stato un caso, ma il logico conseguente di tutta una serie di voli eccezionali eseguiti in patria dallo stesso modello, convalidava la tesi.

Sul finire dello stesso anno 1938 l'inglese Coplan dava un altro fiero colpo alla tesi dei semplicisti battendo il primato internazionale di durata per modelli ad elastico con un volo superiore ai 33 minuti (come è noto i risultati ottenuti da suddetti americani non sono omologabili come primati poiché l'America è fuori della convenzione della Federazione Aeronautica Internazionale).

Anche il modello di Copland apparteneva alla categoria degli aerodinamici e proprio alla migliore razza di questi: il disegno che riproduciamo ne fa fede. Benché equipaggiato di un'elica bipala a scatto libero normalissima il modello era della più pura scuola dalle linee pulite ed avviate. Naturalmente il modello seguiva la tendenza inglese a sfruttare più la durata dell'elastico che la salita del modello in modo da avere una media di voli molto alta. Co-

pland infatti riusciva ad ottenere dal suo modello una cedia di volo attorno ai 4 primi. Non è qui il caso di discutere questa tendenza, ma si comprende facilmente che anche in questo caso l'aerodinamismo porta dei grandi vantaggi poiché permette di diminuire la potenza e di aumentare conseguentemente il numero dei giri di carica.

Nel 1939 Dick Korda, il noto primatista americano, metteva di nuovo in subbuglio gli aeromodellisti vincendo le Wakefield con un tempo di quasi tre quarti d'ora e con un modello dalla classica fusoliera a «cassone».

Unica nota di modernità del modello era l'elica del tipo monopala ripiegabile; per il resto nulla di eccezionale se si eccettua il centraggio eseguito alla perfe-

zione da un maestro del mestiere. Kord naturalmente difende la vecchia teoria della fortuna, che non vale cioè la pena di costruire modelli difficilissimi quando una tecnica è capace di far vincere il modello più «carretto» esistente in gara. Egli insiste invece molto sulla questione del centraggio poiché egli sostiene che è questo che conta soprattutto e qui naturalmente non possiamo dargli torto. Nel 1940 la «Wakefield» non è stata disputata e quindi abbiamo notizie recenti sulla questione che stiamo trattando; causa la guerra non si hanno per ora no-

cissimo a fusoliera esagonale senza nessun tentativo di affinamento ed a quanto sappiamo Pavesi è della stessa idea di Korda.

Alle Nazionali la vittoria è toccata ad un altro delle stesse idee: il modello di Degrossi, che ha vinto con un volo di 15' uscendo di vista, era ancora più semplice di quello Pavesi: fusoliera rettangolare ed ala sovrapposta.

Arseni, invece, secondo classificato, è un sostenitore dell'aerodinamismo, ed il suo modello avrebbe meritato la vittoria se non altro per la regolarità dei suoi voli. Il modello non era certo un campione di aerodinamismo, ma la fusoliera era già di forma ovoidale, le ordinate erano incassate in modo da non apparire sul rivestimento, i longeroni alari erano interni per non produrre gobbe sul profilo. Se l'ala fosse stata attraversante invece che sovrapposta alla fusoliera, sarebbe stato certamente un bellissimo modello.

L'ultima parola in fatto di aerodinamismo è stata detta quest'anno da Travagli con il suo Tr 55; egli è un accanito sostenitore dell'aerodinamismo ad oltranza, ed il suo modello ne è la più completa prova. Travagli ha il grave difetto di non saper centrare i propri modelli, altrimenti forse quest'anno avremmo visto il Tr 55 fare qualcosa di più di quanto ha fatto.

Vi abbiamo promesso il nostro parere sulla questione e ve lo diamo subito. Noi siamo naturalmente per l'aerodinamismo e più di una volta lo abbiamo predicato da queste colonne: non l'aerodinamismo cialtrone basato su «l'occhio» e la praticaccia, ma l'aerodinamismo basato su serie basi scientifiche, che portino a preferire

DICK KORDA

U. TRAVAGLI

R. COPLAND

J. CAHILL

una forma od una dimensione piuttosto di un'altra per precise ragioni. Quell'aerodinamismo cioè che può portare a ridurre la lunghezza della fusoliera fino al minimo consentito dalle necessità della matassa o dalla stabilità dell'apparecchio, per diminuire la superficie frontale e le superfici d'attrito; quell'aerodinamismo che porti a studiare i profili di raccordo fra ala e fusoliera e la forma migliore del raccordo stesso o che porti a studiare il sistema migliore per occultare il carrello o per carenario quando sia inevitabile lasciarlo fuori.

Le idee sono molto confuse però in questo campo, per questo in un prossimo articolo vi esporremo qualcosa su quanto si è fatto di meglio in questo campo.

BERTO

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2.00 a B A 61 - Via Sacconi, 4-B - ROMA

SCUOLE E ALLIEVI

Purtroppo non posso sempre seguire attentamente tutto ciò che «L'Aquilone» pubblica sull'aeromodellismo: mi è tuttavia capitato un articolo, intitolato «Occhio alle scuole», a firma Cri.

A prima vista si potrebbe pensare che lo scritto sia tendenzioso, e dà l'impressione che si voglia far nascere una specie di fronda, o meglio voglia sviluppare e dar man forte a una tendenza, verso la fronda, esistente non da oggi ma ormai da lunghi anni. Dico subito, a Cri, che le iniziative private sono proprio la manifestazione di questa fronda, che vive sui risentimenti (non so per quali ragioni esistenti, ma purtroppo esistenti) appunto dei privati organizzatori di gare, raduni, scuole ecc., contro la R.U.N.A. Troppo spesso, caro Cri, alla base di una di tali manifestazioni si trova un vecchio aeromodellista, o un allievo che non è riuscito ad ottenere l'attestato: potrebbero sembrare un poco quei vermetti traditori che mangiano dall'interno una bella mela, all'esterno intatta ed invitante.

Che male ha fatto la R.U.N.A. a costoro? Null'altro che questo: togliere loro il monopolio dei modelli «a tubo» e dei «canards» di buona memoria, insegnando a diverse migliaia di allievi, in soli 5 anni di attività per l'aeromodellismo, a costruire dei modelli volanti, e non sfarfallanti come quelli, basando questo insegnamento su fondamenta sicure, tali da permettere a

senza nesso fra loro né aderenti esattamente alle giuste teorie, sono offesi di sentirsi dire che devono ricominciare ad imparare: non la vogliono riconoscere, ma sentono ormai la loro inferiorità di fronte ai nuovi allievi. Eccone, naturale derivato, il risentimento verso la R.U.N.A., l'abbandono delle scuole, l'opera magari di propaganda avversa.

Basta indire delle gare? No, poiché per fare le gare ci vogliono gli elementi che meritino le spese e il tempo occorrenti per l'organizzazione: indicando una gara a Roma si avranno sì e no dieci concorrenti. D'altra parte rispondo categoricamente a tutti coloro che si lamentano della scarsità di gare, che la R.U.N.A. non ha mai rifiutato di partecipare all'organizzazione di gare, concorsi, raduni di aeromodellismo: tanto più oggi, in questo periodo nel quale tutti gli organismi passano un periodo di crisi ben giustificata, la R.U.N.A. vedrebbe di buon occhio svilupparsi l'iniziativa locale, singola, privata, purché ossequente a quello che ormai costituisce un vero e proprio ordine nell'attività aeromodellistica.

Perché tutti questi che si lamentano non fanno delle proposte alla R.U.N.A.? Lamentarsi, o nemmeno pensare, è come aspettare la manna dal cielo: in questo secolo non approda a nulla.

Le pubblicazioni d'aeromodellismo, d'altra parte, hanno mai costituito in Italia un affare vantaggioso? Finora non risulta

Cosa dimostra tutto questo? Semplicemente che c'è molta presunzione male spesa, e che qui da noi, purtroppo, si crede che sia sufficiente aver costruito una volta una semiala, e non aver avuto voglia di costruire il resto, per poter cominciare a discutere, dare consigli, fare polemiche; molto spesso si discute senza nemmeno aver disegnato una centina.

Le riviste di aeromodellismo tedesche non pubblicano mai fotografie di modelli sulla terrazza, con la coperta secura per fondo: qui non si riesce ad avere articoli tecnici, perché ognuno ha un segreto (cioè che equivale a non aver nulla) e perché tutti fanno progetti di eliche speciali, di carrelli retrattili e simili babbule, senza essere capaci, spesso, di centrare il più semplice modello veleggiatore. Si corre anche alla conquista dei primati (che sono battuti da quei pochi che ne sono in grado) senza idea di ciò che vuol dire far volare un modello.

E' vero o no? Dobbiamo proprio convincerci, sia pure con dolore, che adesso i giovani non considerano più l'aeromodellismo come una cosa seria, che deve essere studiata, fin dal principio, anzi proprio dal principio, con serietà e con costanza, per ottenere buoni frutti?

Oggi ogni allievo delle scuole, purché ne segua i corsi con impegno, in sei mesi è già un costruttore, ed alla fine dell'anno può partecipare con successo al Concorso Nazionale: lo dico perché non sono pochi i casi di questo genere da due anni in qua. Prima, invece, dell'istituzione delle scuole, gli aeromodellisti dovevano lavorare, e seriamente, spesso più di notte che di giorno, durante anni, per riuscire.

E' storia abbastanza recente, per non essere dimenticata.

Ci mancherebbe altro, adesso, che il tifo

e il soffiare sul fuoco: del resto, ripeto, ogni iniziativa privata e singola è accolta dalla R.U.N.A., che lo ha dimostrato non una ma tante volte.

Ed infine, signor Cri, se conosci tante scuole private, tanti dopolavoro, tanti organismi ed organizzazioni, che vorrebbero impiantare una scuola di aeromodellismo, perché non dai una spinta anche tu alla barca, invece di tentare di farci un buco per farla affondare, dandone alla R.U.N.A. gli indirizzi ed indirizzandoli alla R.U.N.A.?

Sono sicuro che ne verrebbe fuori qualche cosa di più utile che non dare ascolto a chi non sa che lamentarsi senza vedere prima fino al fondo le ragioni di queste lamentele.

GIORGIO BACHELLI

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Aldo Nesi, Roma. — E' un po' difficile trovare a Roma del collante, ma puoi provare presso la coloreria Garibaldi in via Flaminia. Il collante è ottimo, ma naturalmente va usato con oculatezza, a seconda delle parti e dei materiali da unire. Anche le colle edulcoriche in tubetti sono abbastanza buone. La migliore qualità è però senz'altro il Cementatutto che dà incollature elastiche e resistenti.

Un tipo di collante, veramente ottimo studiato espressamente per i modelli volanti dai tedeschi, è il *Feigom*, che potrai trovare presso le grandi cartolerie. Personalmente siamo a conoscenza che tale prodotto è in vendita presso la ditta Accossano. Ti avverto però che costa parecchio: otto lire il tubetto. L'idea di costruire un modello in filo d'acciaio potrebbe essere buona, ma richiede una abilità ed una pazienza non comune. Se te la senti provaci pure.

Dei grafici, per il calcolo delle matasse, moderni ed aggiornati non esistono. Nei primi mesi di quest'anno però pubblicheremo tutta una serie di articoli sui gruppi motopropulsori ad elastico e ad essenza che Travagli sta già preparando. Abbi dunque la pazienza di attendere alcune settimane. Circa il C. S. L. sono perfettamente d'accordo con Travagli, soltanto credo che tu abbia dimenticato un piccolo particolare e cioè che il trattamento deve essere, per un veleggiatore, diverso che per un modello a motore, sia elastico che meccanico.

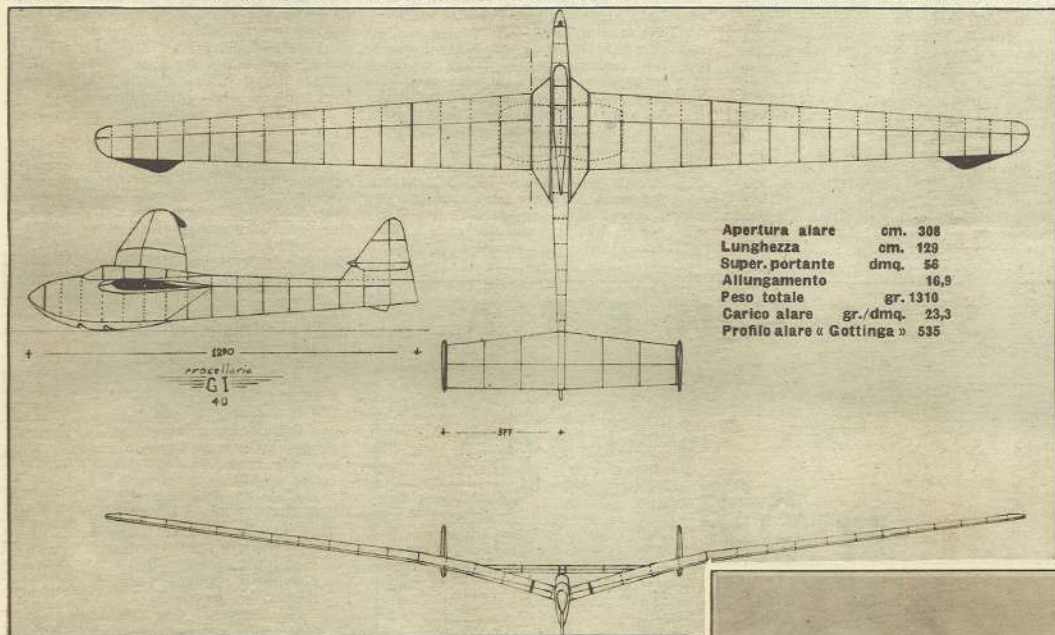
In un modello ad elastico il baricentro risulta più arretrato rispetto ad un modello veleggiatore ed è quindi facile farlo coincidere con il C. S. L. Nei veleggiatori invece, come tu dici, occorre aumentare molto la superficie anteriore.

Data la «gioventù» della teoria ancora non si può stabilirne con esattezza il valore a causa delle poche prove pratiche effettuate. In linea di massima si può dire che essa è ottima per i modelli ad elastico, ma non si può dire ancora nulla per i veleggiatori. Ti consiglierò anzi di provare e di farmi conoscere i risultati. Potrai aiutare la barca dell'aeromodellismo.

Il balsital non è ancora in commercio e non so dirti nulla di preciso in proposito.

Ti saluto al grido di «elica e matassa» che se non lo sai è la risposta di prammatica al saluto: centina e longherone.

CIAR.



molti dei propri allievi di prendere il brevetto «C» di volo a vela, il brevetto civile e quello militare (fra i vecchi aeromodellisti, quelli che ogni tanto si risentono, non si sa perché, con la R.U.N.A., questi fatti sono rari come mosche bianche).

Una prova di questo? Eccola: le scuole impiantate là dove non esisteva affatto l'aeromodellismo, le vediamo in ottimi posti nella classifica del Concorso Nazionale, mentre quelle delle città che fino a pochi anni addietro erano le solite vincitrici, vanno arretrando di anno in anno. Vuoi, caro Cri, un esempio preciso? La Sede di Ancona ha istituito una scuola ad Ancona ed una a Senigallia: ad Ancona vi sono dei vecchi e abbastanza noti costruttori, mentre a Senigallia, fino a due anni fa, c'era soltanto la spiaggia. Oggi Senigallia lavora e continua a lavorare, ossequente a programmi e direttive della Sede Centrale della R.U.N.A., mentre la scuola di Ancona è ferma: all'ultimo Concorso non ha sfigurato, mentre la scuola di Ancona non è comparsa.

La ragione di questo fenomeno, che potrei ripetere per altri casi, è che i vecchi aeromodellisti, venuti su nel periodo eroico dell'aeromodellismo, purtroppo basato soltanto su alcune nozioni empiriche, spesso

A causa della riduzione delle pagine del giornale, non ci è possibile pubblicare spesso schemi dettagliatissimi come facevamo una volta. Pubblichiamo invece spesso schemi scheletrici con qualche indicazione sui dati tecnici. Il modello che pubblichiamo qui sopra è stato progettato e costruito da Gaetano Incarbone, che i nostri lettori ricorderanno come progettista del «Guidonia G 10». A quanto assicura il costruttore ed i suoi amici, l'apparecchio è andato molto bene.

Si è venduto il «Costruttore di aeromodelli», ma in quanto tempo? Tutti chiedono aiuto e pubblicazioni: la «Biblioteca dell'Aeromodellista», edita dalla R.U.N.A., a carattere praticissimo, in molti volumetti di basso costo e trattanti ciascuno un argomento ben definito, aspettano che i signori aeromodellisti si decidano a voler imparare, dopo aver imparato a costruire materialmente, anche come si fa a far volare i modelli, cioè a costruire con la testa, prima che con le mani.



ALMANACCHI OTTOCENTO

Esiste una storia dell'aeronautica e dell'aviazione che è ovviamente interessante quanto mai. Interessante ed educativa. Educativa per questo, che tutti gli studi, tentativi, sforzi ed esperienze tenaci rivolti alla conquista dell'aria, costituiscono per i giovani un ammonimento da tener presente ed un esempio da imitare. Fatica e sacrificio, altrimenti non è possibile vincere. Nessuna cosa può meglio educare e irrobustire la volontà oggi operante della conoscenza di quanto sia stato fortemente voluto ed ottenuto dagli antesignani e dai predecessori. Una specie di cura di ferro spirituale.

A codesta grande e istruttiva storia vanno poi addentellate le cronache del tempo che non offrono un minore interesse, ricche come sono di colore e di varietà di significati. E' proprio su di esse che vogliamo soffermarci.

Alla fine del Settecento le ascensioni delle mongolfiere si effettuarono fra la meraviglia, l'entusiasmo ed il plauso generali. Frigorose ripercussioni nel campo artistico e letterario. Sembrò quasi che la conquista dell'aria fosse definitiva. Il grandioso problema era risolto. Innumerevoli stampe ed incisioni con il ritratto dei fratelli Mongolfier erano dovunque, nei locali pubblici, nelle vetrine, sulle cantonate. Una variegata ed incessante pioggia di carta, musica e poesia. Non v'era poeta che non sentisse il dovere di inneggiare. Cantori oscuri e mediocri e celebri, fra i quali ultimi il Cavalier Vincenzo Monti con i suoi osanna saturati di mitologia. Versi e rime, saffiche e settenari debitamente accompagnati dalle note musicali, echeggiavano per ogni dove. Indi avvenne la clamorosa invasione nel campo della moda, sia femminile che maschile. La «moda del pallone» furoreggiò. Gli eleganti, gli «incredibili» del tempo, si distinguono con gli arrotondati rigonfi ai calzoni e alle maniche delle giacche e portando a passeggio, invece del bastone, una specie di trivella in simbolica allusione alla macchina inventata dall'uomo per perforare il cielo. Ma più degli uomini, furono le donne ad esibire nelle vesti e nelle acconciature le plastiche allusioni: cappelloni di più che insolita grandezza, le gonne ampie e sbuffanti, la forma delle acconciature dei capelli. Non v'era signora elegante che non amasse far mostra di cammei e oggettini con sopra inciso lo slanciato profilo d'un pallone sospeso nell'aria azzurra. E così pure si vedevano disegnati e raffigurati palloni sui ventagli, sulle tabacchiere e sulle ceramiche destinate a far bella mostra nelle case ricche e signorili.

E venne la volta degli almanacchi, una colluvie senza fine, una fiumana irrompente, svolgendo in mille modi diversi il motivo aviatorio. Il mercato librario del Settecento ne era sommerso. Imperversava la mania del calendario col pallone, ma vi erano almanacchi seri che trattavano con impegno l'arte del volo, che riassumevano tutto quanto si sapeva sull'argomento in quel tempo e che erano attentamente letti e studiati dalle persone colte, desiderose di essere aggiornate coi progressi scientifici.

Tali almanacchi, che allora furono ottimi ed efficacissimi mezzi di propaganda e divulgazione, costituiscono oggi dei veri documenti per poter ricostruire con esattezza di dati cronologici l'intenso e movimentato primo periodo della storia della aviazione.

Ricordiamone qualcuno. A Firenze si pubblicò *I Globi Aerostatici o Palloni volanti*. Raguagli di Moda fisico-istorici e poetici, tradotti dal francese per uso degli italiani per l'anno bisestile 1784. Quest'almanacco riuniva un notevole studio sulle esperienze fisiche fatte a Parigi dai fratelli Mongolfier, alcune osservazioni sul meccanismo del pallone volante e delle note graziosamente umoristiche e satiriche, riflettenti le conseguenze e l'avvenire delle applica-

zioni della straordinaria invenzione con alcune figurine disegnate ed incise.

Anche nel 1784 uscì a Milano *Il Cocchio volante o sia viaggi per l'aria di Mr. De Gas*. Era anonimo, ma fu appurato che era dovuto al dotto monaco camaldolese Romualdo Bianchi, il quale dimostrò un'efficiente competenza nella trattazione dell'argomento. L'almanacco ebbe un successo. Fu esaurito in una settimana e l'editore lo ristampò. La prima edizione recava un'avvertenza. Si porgeva al lettore: «una descrizione ragionata dell'aria infiammabile e d'un cocchio volante a qualsiasi direzione». Nella seconda edizione era detto che «si provava l'importanza della scoperta e del modo di perfezionarla, con un ragionato pronostico per un nuovo cocchio volante».

A Milano, nello stesso anno, comparve *I Palloni volanti*, scritto dal canonico Carlo Castelli, ornato da un'incisione riproducendo le macchine aerostatiche di Robert e Charles. L'autore era uno studioso dei problemi del volo ed assiduo collaboratore del «Giornale Aerostatico», che aveva largo seguito di lettori. Nel 1786 vide la luce a Torino l'*Almanacco Peregrino del Rosovate Panduro Bezan nato in Nord-Brei*, fra le cui pagine si leggeva il «Fatto storico seguito nell'anno scorso 1785 ad un fisico musulmano celebre compositore di globi aerostatici ossia palloni volanti».

A Venezia si pubblicarono l'*Almanacco Enciclopedico* (1791), che dava molto spazio alle «scoperte, invenzioni ed esperienze recenti nelle arti e scienze», ed il «Mercurio celeste e terrestre» (1806), stampato elegantemente e scritto con molta spiglia-

tezza da Giuseppe Compagnoni, il quale faceva omaggio al bel sesso, occupandosi delle gesta aviatorie di Madama Blanchard, che fece la famosa ascensione a Peyron.

Da metarsi ancora il volumetto intitolato «Le Meraviglie ossia il viaggiatore italiano, ritornato dal Gran Mogol», almanacco lepido-critico per l'anno bisestile 1792. In esso c'era una lettera firmata dal Marchese di Lagoscuro di Parma: racconto spassoso delle varie fasi della ascensione che doveva avverarsi a Milano, il cui eroe, miscuglio di audace e di ciarlatano, si faceva chiamare «professore macchinista d'aerostato». Ma il tentativo non riuscì, ed il pallone non si sollevò neanche d'un metro.

In un almanacco pubblicato nel 1792 nella capitale lombarda, col titolo «Le Meraviglie, ossia il viaggiatore moderno», si fornivano notizie per un giro turistico del mondo e si parlava di Vincenzo Lunardi. Ne «Il Pallon Volante», a Bologna, si ricordava lo sfortunato coraggio del conte Francesco Zambeccari, che trovò la morte nel suo tentativo di ascensione. Un altro nobile precursore, il bolognese Francesco Orlandi, ebbe l'elogio nell'almanacco «Il Volatore» (1826). Anche a Bologna, che era un fervoroso centro di tali studi ed esperienze, uscì «I due Aeronauti» (1824), redatto in forma dialogata. A Firenze l'*Almanacco Politico Italiano* (1811), con un articolo sull'impresa della Blanchard a Peyron intitolato «Ascensione aerostatica femminile».

Caratteristico e graziosissimo il dialettale «Lunario Genovese», compilato dal Regina e ricco di poesie e di profezie meteorologiche. Vi si parlava dei voli, e recava un'incisione raffigurante un pallone con la navicella occupata da un aeronauta innalzantesi nell'aria. Sotto c'era scritto: «Vado a vedde da lontan lazzi ao mondo cose fan...».

Accanto è da rammentare il «Lunajo do scio Tocca», piccola pubblicazione di fervida propaganda risorgimentale fra il popolo, che ebbe la vivissima lode di Mazzini. Nel fascicolo, tutto scritto in dialetto genovese, stampato nel 1845, sono inseriti due graziosi artefatti sull'aeronautica, con quattro incisioni, fuori testo, nelle quali è pure riprodotto «il carro di Henson».

Più avanti con gli anni è addirittura la volta di una graziosa stremna, dedicata al volo, che porta il titolo: «Sunto storico di tutti i viaggi aerei intrapresi» (Venezia, 1852), ed ha anche un'ampia cronaca dell'esposizione aviatoria, tenutasi in quegli

anni al Crystal Palace di Londra, completata da una realistica stampa. Quindi di aviazione s'interessa il glorioso *Nipote del Vesta Verde*, di cui era anima il poeta e uomo politico Cesare Correnti, che col piccolo libro rese pubbliche le aspirazioni degli italiani ed eludendo la dura vigilanza, che viveva sulla stampa, tenne accesa nel popolo la fiaccola dell'italianità. Nel volumetto dell'anno 1853 (Milano, Vallardi), vi è un lungo scritto «In aria, tra un indovinello e l'altro», dove si danno notizie sulla scoperta del volo, integrate da una modesta xilografia, rappresentante il pallone dell'Andreami. E da quest'anno tutti gli almanacchi s'interessano dei problemi aviatori, perfino l'umorismo non esita a cercare in questo campo dei sapori spunti. Al riguardo citeremo «Il Pantografo, almanacco per l'anno 1861» (Roma, Gentili) che porta varie illustrazioni satiriche, fra le quali una raffigurante, in una tavola separata, una donna portata in aria dal vento impetuoso, intrufolatosi dentro la girandola, come fosse «un globo aerostatico».

Dopo aver così interessantemente ed utilmente spogliato fra la varia e pittoresca messe degli almanacchi aeronautici della prima metà dell'Ottocento italiano, non sarà fuor di proposito, rimanendo sempre nel nostro tema, il ricordare un celebre poemetto del poeta napoletano Ferdinando Russo intitolato *Nparaviso*, poemetto nato nell'ultimo ventennio del secolo, ispirato dalle ascensioni aerostatiche del famoso Capitano Spelterini, avvenute in quel tempo a Napoli.

Un successo clamoroso. L'entusiasmo delle folle partenopee per la conquista dell'aria si estendeva inverosimilmente ed accendeva in mirabile modo l'estro poetico.

La palma della vittoria della poesia popolare spettò al Russo. La Musa non poteva avere per lui un più felice sorriso. Il Poeta, che era uno spirito aperto moderno e sensibilissimo ed uomo di provato coraggio, accompagnò il Capitano Spelterini in una sua ascensione. All'indomani, i fedeli amici furono d'intorno al passeggero dell'aria e gli domandarono:

— Ebbene, don Ferdina, che cosa avete visto in cielo?

Ed egli rispose:

— Ve lo dirò domani mattina, dopo il riposo di questa notte.
Ma nella nottata, Ferdinando Russo invece di riposare scrisse tutto il poemetto. Una ventina di pagine circa, piene e dense di quartine a ottonari che scorrono come un fiume cristallino. Mirabolante viaggio in un Paradiso che è assai terrestre e che si perdona facilmente allo scrittore. Si tratta soltanto del frutto di una scherzosa ed innocua fantasia di artista.

Il Poeta racconta come ci è arrivato:

*Nce so' ghiuto int' 'o pallone
e p'ciò ve saccio di
tutto chello ca vedette
e v' 'o p'pizzo ja capi.
Quaccheduno cumpateva,
quaccheduno cuffiava
e 'nce fui cchiù de n'amico
che dicette: — Ferdinà,
saglietenne alleggeramente,
jamme! E nun t' appaura.*

L'arrivo alla porta del Paradiso:

*Io trasette pe' 'na porta
de cristallo affaccettato
e intorno l' uocchie attorno
rimanette affatturato.
Che hustrone! Che grannezza!
Che calore! E quanta cose!
Nocoppa, sotto, a diritta, a manca
giglie d'oro e ironne 'e rose.*

Poi comincia il giro della zona celeste. Accompagna e guida il buon guardaporta san Pietro. Il visitatore spalanca gli occhi dinanzi agli splendidi scenari ed alle baruffe dei santi, che parlano ed agiscono come povere creature ed anzi, per meglio dire, come autentici napoletani. C'è da sbalordire.

E don Ferdinando:

— Coticchè... eca è tale e quale
comme abbascio?... dicett' io.

Risponde san Pietro:

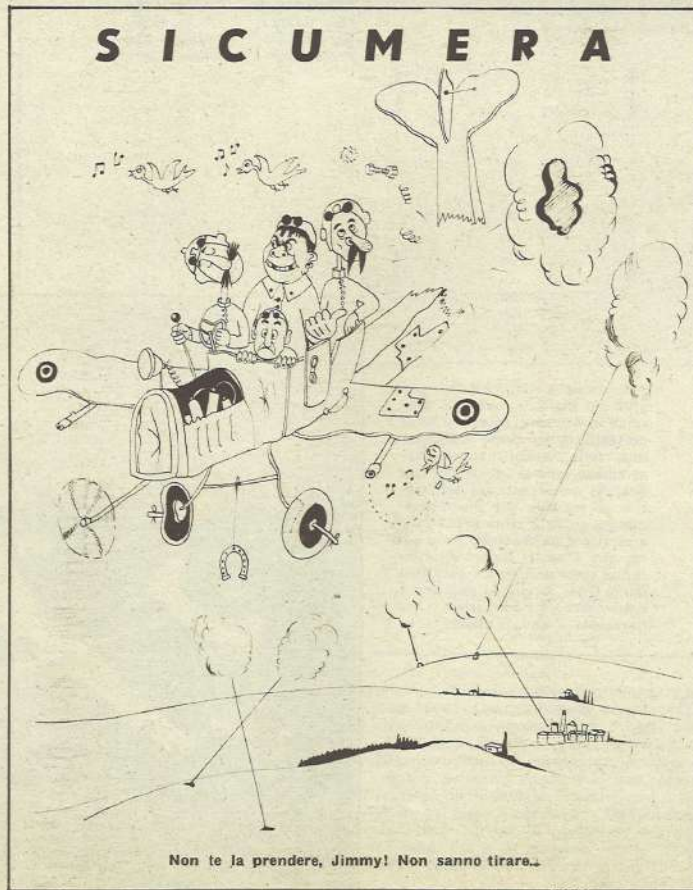
— Tiene sale int' 'a cucozza!
Tale e quale, figlio mio!

Il Poeta, però, con la tenera devozione di un figlio del popolo non scherza con la Madonna e dice:

*Essa sola è ecumme 'o sole,
te rischiara e t' accalora...*

Avengono successivamente gli incontri con le vecchie conoscenze, amate e non amate. Tra le quali proprio una inaspettata, il sarto creditore:

*Ncuntra pure 'o sarto mio
c'avanava cierti lire.
— Chilla tale cunticino...
— Uh, mamaggia chi t' è nato!
Chisto è mmuorto e parla ancora...*



Non te la prendere, Jimmy! Non sanno tirare.

Si giunge, dopo vivacissime peripezie, al momento della partenza. Il Poeta prende rispettosamente congedo dal Padre Eterno. Lo aspetta una specie di ippogrifo:

*Nec ne jammo. E infaccia 'a porta
veco tanto n'auciello
gruosso quant' a nu cavallo
e cu e sceile 'e cestariello.*

*Accussi me ne scennette
e arrivate mmiez' o Pennino
a cavallo a stu cavallo
comm' Astolfo 'o Palatino.*

L'atterraggio non è tranquillo, perché avviene in una piazza messa a rumore dalle popolane che vogliono abbattere con le scope lo stravagante straniero che viene dal cielo sull'insolito ronzone, ma il Poeta riesce disinvoltamente a salvarsi da quell'ira, rivelando il suo vero essere e aggiungendo: *io so nnato a bbascio Puerto!*

MERCURIO

MEDAGLIE D'ORO

Sono state concesse le seguenti Medaglie d'oro, alla memoria:

CAGNA STEFANO, da Ormea (Cuneo) - Generale di B. A.

« Generale di B. A., due volte atlantico, navigatore audacissimo attraverso i ghiacci del polo ed i deserti dell'Africa, ardito fra gli arditi, alla testa dei suoi bombardieri vittoriosi, cadeva in combattimento nel cielo del Mediterraneo, mentre piombava ancora una volta con aggressiva irruzione sulla flotta britannica già precedentemente dalla sua azione tanto tormentata e gravemente danneggiata.

Luminoso esempio di supremo eroismo. Cielo del Mediterraneo, 1. agosto 1940 Anno XVIII.

ARAMU MARIO, da Cagliari - Colonnello pilota.

« Colonnello pilota, navigatore tra i più audaci, atlantico ed eroico legionario di Spagna, alla testa del suo stormo scagliato contro il nemico, cui non aveva concesso tregua in tanti giorni di prove supreme, cadeva in combattimento nel cielo marmarico dopo prodigi di valore. Incarnazione mitica di fede e di virtù guerriera.

Cielo della Marmarica, 17 dicembre 1940 Anno XIX.

GRAFFER GIORGIO, da Trento - Capitano pilota.

« Capitano pilota, cacciatore audacissimo, comandante di squadriglia, distintosi già in precedenti azioni di guerra, partiva volontariamente in volo, in piena notte, in caccia di velivoli nemici che stavano bombardando una nostra importante città.

Avvistato un apparecchio lo attaccava decisamente, persistendo nella lotta fino a che, con il proprio apparecchio danneggiato e le armi inutilizzate dal fuoco avversario, decise a vincere ad ogni costo, faceva della sua macchina e del suo corpo l'arma suprema per distruggere il nemico con l'urto.

Con disperata volontà fallito il primo tentativo ritentava la prova e mentre il suo apparecchio precipitava al suolo, trovava nel paracadute la salvezza che aveva superbamente disdegnato durante la lotta.

Successivamente, nei cieli di Albania, in aspra lotta con nemici superiori, precipitava in combattimento alla testa della formazione che da lui guidata aveva abbattuto già tre velivoli nemici.

Leggendario esempio di virtù guerriera. Cielo di Albania, 28 novembre 1940-XIX.

Note d'aviazione estera

Dopo la morte del tenente colonnello Helmut Wick, ventiquattrenne, asso del cielo delle 56 vittorie, alla testa dei cacciatori germanici vi sono altri due assi meravigliosi: i tenenti colonnelli Werner Moelders ed Adolf Galland. Il primo, che ha 27 anni, ha abbattuto finora 56 apparecchi ed è secondo, ventiseienne, 55. Hanno tutti e due partecipato alla guerra di Spagna nella Legione «Condor», poi sono stati sul fronte di Polonia e quindi su quello di Francia dove Moelders fu abbattuto da un cacciatore francese ma riuscì a salvarsi rimanendo però prigioniero per tre settimane in un campo di concentramento fino a quando venne liberato per le clausole dell'armistizio. La carriera dei due giovani assi tedeschi si è svolta parallela ed è stata contrassegnata da curiose coincidenze. Nati entrambi in due villaggi della Ruhr che distano tra loro una trentina di chilometri, iniziarono il servizio militare in fanteria; in Spagna il Generale Franco li decorò nello stesso giorno della massima onorificenza militare; sono stati promossi al grado di tenente colonnello a distanza di una settimana, e nessuno dei due ha mai superato l'altro per più di quattro vittorie. Insomma, è una bella coppia di giovani padri che sta trottoando vittoriosamente da tre anni negli infuocati cieli d'Europa. In Germania i nomi di Moelders e di Galland, dono quello di Wick, hanno già la risonanza che ebbe quello di Richtofen, il grande asso tedesco della guerra mondiale, ed intorno alle loro figure si è già creata una aureola di leggenda e di gloria.



(Continuazione dal numero precedente)

« Anzi — pensò il giovane — unico essere umano a bordo non di una nave, ma di due navi, con passeggiate, alberghi, ristoranti, sale da gioco, cinema, teatri, giardini pensili, piscine; più un porto e tutto l'impianto per una moderna officina. Dato uno sguardo oltre la finestra e rassicuratosi sulle condizioni del mare, calmo come un lago d'olio, pose i piedi sul ricco scendiletto e si stirò, ponendo in questo gesto una cura quasi religiosa. Il suo primo pensiero fu poi per la scarpa. Essa era là, ancora umida e pregna di salsedine, sul morbido pelo di una pelle d'orso polare. La raccolse e febbrilmente la esplorò. Un grido di contentezza fuggì dal suo petto: il frammento di carta stampata che recava la sentenza del misterioso individuo dalla barba nera al quale aveva tempo addietro venduto un aspirapolvere era ancora là, seppure scolorito e lacero. Lo trasse con le dita tremanti e lo spiegò con somma cura, ponendolo poi ad asciugare in un breve rettangolo di sole. In quel frammento di carta da quotidiano si leggeva, sotto una inequivocabile fotografia nella quale era ben riconoscibile il nostromo del « Good morning! »:

APPROFITANDO DELLA CONFUSIONE

fugge con dieci milioni della Holly Bank Chicago, notte. Abbiamo adesso notizia di uno strepitoso colpo compiuto poche ore fa dal noto Joe Bitume, alias Scrigno d'oro, ai danni della Holly Bank. Verso le diciassette giungeva davanti al cancello della Holly Bank l'automobile blindata che settimanalmente reca a quell'Istituto i versamenti compiuti presso le agenzie della provincia. Il solito manipolo di poliziotti, più centocinquanta g-men abilmente travestiti da principi indiani, sorvegliavano la manovra. Improvvisamente il nostro uomo si fa contro il manitissimo esercito di agenti, e grida con voce stentorea: « Chiudete gli occhi e aprite la bocca! ». E in questo nasconde dietro le spalle le mani, misteriosamente serrate su di un invisibile oggetto. Quando i poliziotti, delusi dalla lunga e vana attesa, rialzarono le palpebre, Joe se la stava svignando con l'auto della Holly Bank e l'intero prezioso carico. Vano fu il terribile fuoco subito aperto dai falsi principi indiani contro il latitante, data la blindatura dell'automobile, come pure fu vano l'inseguimento tentato, poiché Joe Bitume era scomparso senza lasciar traccia.

Al di là dell'apertura quadrata che si apriva a levante, Fred poteva scorgere un tratto del porto « J. Tilson » e la estremità poppiera dell'altro scafo. Un'atmosfera di pace e di tranquillo benessere fasciava la visione, ed egli sostò ammirato a contemplarla. Poi riconobbe di avere la bocca impastata, e si girò intorno, in cerca di un lavabo. Una porta lo immise in una ampia sala da bagno, ed egli, poco più tardi, poté sguaizzare felice in un'autentica piscina dal fondo di mosaico.

Quando il bagno ebbe ridato alle sue membra le energie ritenute necessarie per affrontare i problemi della giornata che cominciava, Fred si asciugò in un morbido accappatoio trovato appeso nella stanza e si pettinò accuratamente, sorridendosi nello specchio.

— Le cose non vanno tanto malaccio — egli si diceva — eccoti, per esempio, proprietario di un'isola arredata per dodici generazioni di regnanti. Credi di poterti lamentare? Il vecchio saprà ritrovarti, non dubitare: vivi intanto questa breve attesa come le comodità della tanto ingiustamente vituperata « ciabatta di Tilson » possono permettertelo. Un albergo tutto a tua disposizione: una camera per giorno, puoi cambiare. Bagni di lusso... aspetta, a quel che

ogni ben di Dio. Decisamente, questa è una buona isola. Sulla quale non ti dovrai troppo lamentare di dover fare, anche a lungo, il Robinson. Questo pasticcio di mele è ottimo, e arriva appena a farti comprendere il fasto al quale si ispirerà il banchetto al quale, alle 13 in punto, i membri del Governo ti inviano... Dicevo, questa è una buona isola e, se il tempo seguita ad essere benigno, non ti rimane che agguartarti che né il vecchio Tilson né nessun altro riescano mai a scovarti. Scovarti? E' una parola! Sarebbe forse capace di questo l'animoso Bob Jo, ma il bravo giovane è voluto ritornare a New York, a fare ancora il povero conducente di tassi aereo. Buon ragazzo, Bob Jo. E' buono questo miele, squisito il burro dorato... »

Fred mangiò a quattro palmenti, quindi si sentì un leone, strepitò con il cameriere per il disservizio e decise di allontanarsi senza pagare il conto. L'atmosfera si andava riscaldando e la permanenza sullo « Star Sea's » si andava così facendo sempre più deliziosa.

E' permesso al lettore supporre che allo stato di lutezza di cui era pervaso Fred avesse contribuito una certa dose di cognac stravecchio ingerita dopo il sostanzioso pasto, innaffiato da uno squisito Chianti.

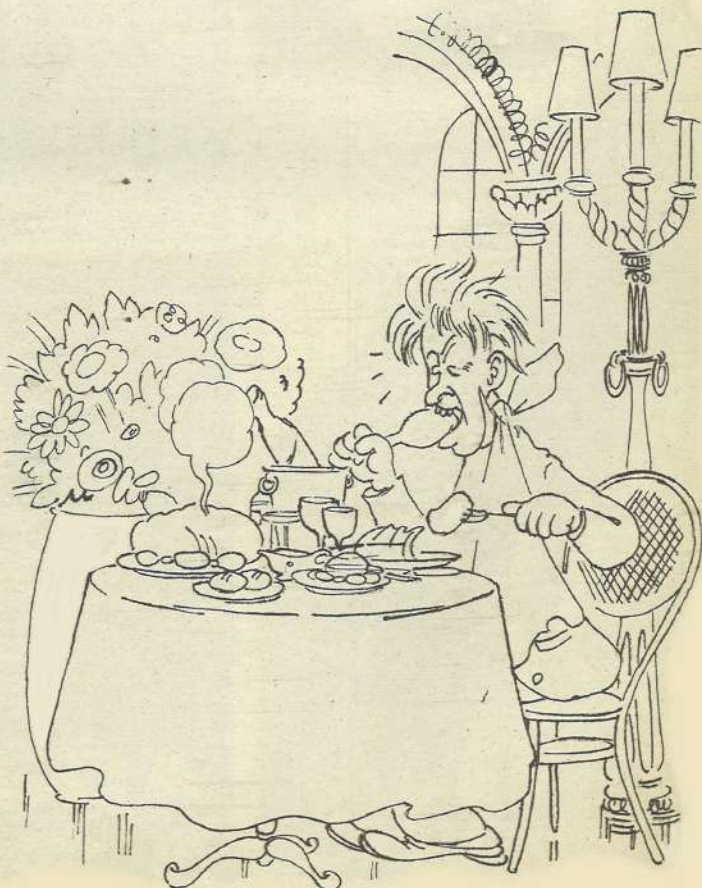
Straboccante di felicità, Fred, stringendo tra le labbra un grosso sigaro profumato, si avviò verso i negozi. Questi si aprivano lungo una luminosa galleria decorata con palmeti e piante fiorite: una specie di giardino d'inverno.

L'occhio del giovane fu per prima attratto da un'elegante sartoria che metteva in mostra degli squisiti « completi ». I manichini sorridevano dalla vetrina invitanti e Fred, accogliendo l'offerta, entrò nella luminosa bottega. Egli dovette faticare ben poco per trovare l'abito che cercava. Prelevò quindi delle camicie di seta, fine maglieria, guanti e altri capi d'abbigliamento.

Quando uscì sulla galleria, nessuna avrebbe riconosciuto in lui il disordinato naufrago del « Good Morning! ». Fred visitò quindi successivamente una cappelleria e una calzoleria, terminando così di vestirsi. Cosa altro acquistare? Dall'ottico trovò degli occhiali da sole, e un ottimo prismatico. Così correato uscì sulla passeggiata scoperta e inondata di sole, dove trovò subito ad attenderlo una confortante poltrona sulla quale si piegava la calotta ombrosa di un varipinto ombrellone.

(Continua)

MARIO GUERRI



GUIDONIA

VISTA DA
MARCELLO GALLIAN

I primi sei volumi della collezione « Città di Mussolini » (1 Edizioni Arione, Torino — coll'essere usciti il 18 novembre scorso pare che rispondano in pieno al disegno editoriale, che è quello di illustrare l'impresa di bonifica e di autarchia italiana, e ancora di più, in un senso squisitamente politico e attuale, volgare tale impresa ad una colma definizione storica.

Non sono i primi libri che su Carbonia o Guidonia o Littoria abbiamo visto letto o sfogliato. La bibliografia delle città nuove, seppure non ricca, già vanta i suoi autori: nel 1939 Stanis Ruinas ha pubblicato un libro riassuntivo di tutte le imprese di bonifica interna, e il medico Rossetti ha scritto « Dalle Paludi a Littoria », e Vincenzo Cardarelli, Ciro Poggiani e Corrado Alvaro non poco hanno scritto sulla redazione dell'Agro Pontino.

Si può dire che gli scrittori attuali sentano vivamente il fascino di questa attività continua, costante, fuori delle frivolezze politiche parlamentari, e tutta intesa a conclusioni fattive, civili ed eroiche, molto nobili, e sempre in armonia nel quadro generale, nel tracciato noto e predicato dai anni.

E' una continuazione « fascista », fuori di ogni storia antica e recente, ma tutta narrata e scontata in anticipo nella grande promessa: « si redime la terra, si fondano le città », frase ampia, frase, se vogliamo, chiave e commento alla espressione non meno valida per la nostra storia attuale: « l'Italia è fatta, ora facciamo gli italiani ». Anzi, non soltanto è la continuazione di questa vicenda morale, ma ne è l'impegno le cui conclusioni ormai noi dobbiamo valutare e considerare. E gli elementi per tale giudizio non mancano più, anzi giorno per giorno aumentano, migliorano, giungono ad essere redditizi proprio da un punto di vista oltretutto politico, civile, economico, logico e conseguente al primo movimento.

Certo, gli scrittori debbono trovare qualche cosa di davvero buono, di interessante e di sano e di ingenuo, di « riportato » e di « nativo » come principio sano, di grande e di attuale e completo e di vagliato e risolto, visitando le città nuove sorte nei luoghi designati, stando nei centri urbani ultimi nati al sole italiano vivendo fra i campi usciti dal fango o dalle sabbie del deserto, vivendo a contatto con gli operai delle miniere, con tecnici delle città sperimentali, fra contadini e piantatori, artisti e lavoratori a giornata.

Quanti ambienti nuovi si sono venuti così creando, con gente di apparenza pionieristica, raccogliatrice, lontana dal clima regionale ma non da quello naturale nostro.

Presi come Carbonia o Arsia o Tirrenia o Mussolinia, è fuori di ogni dubbio che abbiamo qualcosa da dire in più di Peretola o Itri o anche mettiamo Criveteri. Da una parte la storia esigua appena affiora alle spalle, dall'alto dell'atto di costituzione del comune; dall'altra la storia che invece si erige col già detto, con tutte le sue particolarità del costruito, del noto, del saputo. Da un lato, il mistero o il mitico misterioso di pagine e pagine bianche sulle quali la fantasia degli scrittori o dei cronisti viaggiatori meglio potrà esercitarsi, potrà fermentare e sviluppare piani armoniosi, fuori di ogni controllo sorpassato; dall'altro lato invece, non una riga in bianco, come negli atti notarili. Si tratterà allora di interpretare; ma intanto interpretazione per interpretazione, se i nostri attuali vivi buoni scrittori hanno pure giocando di fantasia o meglio di invenzione e di intelligenza, mantenendo fedeltà alla cronaca, e a quel poco di storia avvisabile alle spalle delle città nuove giunte, se i scrittori dicevano hanno interpretato fin dove possibile e come possibile, il miracolo di sei centri nuovi, paesi che solo da poco tempo le nostre geografie, le nostre carte stradali e geografiche segnano.

Non ci sarebbe stato bisogno di una tanto ampia preparazione per giungere al Guidonia di Marcello Gallian.

Era naturale, quasi, che Gallian sboccasse, dalla più varia attività giornalistica e politica e letteraria, saggistica e moralistica spesse volte, sboccasse nel documentario aviatore. Il suo, « Guidonia » è il più bello dei ritratti fino ad oggi eseguiti al

paese nuovo; una interpretazione solida, un'esecuzione, in certo senso, squisita. « Le donne di Guidonia volano tutte » dice a un certo momento il nostro scrittore, e ci pare che in tanto poco dire vi sia rappresentata tutta l'ansia e l'amorevolezza delle donne del Paese, vi sia trasfuso il meglio del centro tecnico.

E di tecnico, ora che la parola c'è sfuggita di bocca o dalla penna, di tecnico nel libro molto trovasi, capitoli interi, capitoli pieni e completi, ma come trasognati dalla tecnica umana alla spiritualizzazione del lavoro tecnico specializzato, e, sempre ci torna fuori alla « interpretazione » della tecnica ma fuori di qualunque arida sapienza. Il paese esce dalla bruma delle pagine che ne sono la sua guida e la sua storia, e ad un certo momento rinnovandosi il miracolo della Casa Santa di Loreto, vola; siamo davanti a un momento di levitazione.

Bravo Gallian, verrebbe detto.
« Io ho visitato parecchi aeroporti d'Italia. — afferma il Nostro — ma Guidonia

è inconfondibile ». E più oltre: « la morale di Guidonia è inconfondibile, è unica nell'orbe aeronautico ».

E' la giornalistica narrazione del paese: « una serie di costruzioni allineate separate da giardini o meglio, da figure di giardini ». « Da una parte le ville degli ufficiali, modeste, ariose, semplicissime alla vista ». « Si respira il volo, il privilegio cioè che ha l'uomo di ascendere spazi e avvicinarsi sempre più ad altri pianeti o stelle ». « Quella mattina si alzarono una ventina di apparecchi. Ognuno che si alzava con scopi precisi, ampliava il petto e dava l'aire ad un pensiero diverso e originale. La morte fa studiare gli aviatori di Guidonia ».

Tutto avviene attraverso piccole esatte terribilmente, quasi inconsuete a Gallian chiare notazioni, siamo come davanti a una monografia finalmente intelligente e scritta bene, ma fusa dentro un romanzo corale, non detto non denunciato ma fatto intuire, fuso senza riguardi nel testo monografico giornalistico documentario didascalico e politico; una Guidonia ne esce.

POSTA aerea

Cornacchia, un simpatico ragazzo che vi racconterò, incomincia così una sua amabile lettera: « Caro Zio Falcone, mi appello alla tua bontà di cui sono pieno i cieli, la terra, i mari, i tini, le botti, le damigiane, i fiaschi, le pignatte, i vasi (ai tutti i tipi), ecc. per prepararti (in questo momento sono vestito di sdrucito sacco, una corda pende dal mio collo con la quale ogni tanto mi flagello il petto — adagio, però — la testa è coperta di abbondante cenere che scivola giù nel collo proccacciandomi un delizioso soletico. le ginocchia piegate, posano sul duro suolo, dagli occhi scendono a fiumi le lacrime che, mischiandosi in terra con un po' di cenere, formano infimo limo) di rispondere alla domanda che leggerai qui sotto ». A questo punto, finalmente, si decise a chiedermi dove sta, a Roma, la scuola d'aeromodellismo. Io gli rispondo (un po' in ritardo, lo confesso) che detta scuola, quella principale, sta al pianterreno di Palazzo Valadier, piazza del Popolo 18; esattamente sotto ai piedi dei redattori de « L'Aquilone », per essere precisi. Più avanti, presso

da un atroce dubbio, il nostro simpatico amico mi chiede: « Perché mai si dice i cieli, e non il cielo? ». Benissimo. Gli rispondo subito. E gli dico: prima di tutto non esiste un decreto governativo che stabilisca doversi dire i cieli, anzi che il cielo, in secondo luogo non esiste un solo cielo, ma ne esistono a milioni e a miliardi, dato che cielo non significa universo, o spazio astrale, o siderate, bensì la calotta celeste (accidenti, è venuta da sé) che incombe sulla porzione di terra da cui l'uomo guarda, pensa, parla, scrive (lettere o poemi). La calotta celeste non è di bandone dipinto di blu come credevano i nostri adorabili avi, ma uno spezzo da prima atmosferico e quindi stratosferico e infine ultrastratosferico nel quale vivono, dato che si muovono (il moto è vita), miliardi di altre sfere fredde (come Giove, ad esempio, grande 1300 volte la terra, con la crosta sempre gelata ed un'atmosfera puzzolente) o calde (come la stella Betelgeuse, grande 24 milioni di volte il sole — leggi bene le cifre: ho scritto 24 milioni — o come Antares, la più grande

stella conosciuta, pare, che ha il raggio 430 volte quello del sole). Pensa che la stella più vicina, (escluso il sole) l'Alfa della costellazione del Centauro, è lontana da noi circa 4 anni-luce, cioè 40 milioni di milioni di km. (il sole è lontano da noi 8 minuti-luce soltanto; il che significa che la luce del sole, per giungere a noi, impiega 8 minuti, marciando alla rispettabile velocità di 300 milioni di km. al minuto secondo). Con questi dati nella zucca puoi facilmente immaginare quanto lontano sia, ad esempio, Canopo, una delle stelle (può dire uno dei soli) più lontana dalla terra (Canopo, però, è 80.000 volte più luminoso del sole); oppure certi ammassi della via Lattea, lontani da noi 30.000 anni luce. (Detto in confidenza, sei capace di fare il conto dei chilometri che ci separano da tali ammassi siderali, considerato che i 4 anni luce che ci separano dall'Alfa del Centauro corrispondono, come s'è detto, a 40 milioni di milioni di km.? Qui ti voglio, mascherino!). Ma eccoti la conclusione del mio discorso. La terra ha un cielo, anzi ogni creatura della terra ha un cielo, il che significa che molti milioni di cieli sono veduti dai vari punti e nei vari momenti sulla terra. E se la terra ha un cielo da qualsiasi punto si guardi lo spazio astrale, perché non dovrebbe avere un cielo (più cieli) Giove, Saturno, Mercurio, Vega, Sirio, Arturo (tu credevi che Arturo fosse il protagonista di una canzonetta, ingenuo!), Altair, o il compagno di Procione. Se poi non sai chi è il compagno di Procione, sparatì. Ma tu non sai nemmeno, povero infelice, che se poni vicino al sole, che ha la modesta temperatura di 6000 gradi centigradi, un uovo, detto uovo si cuoce in un arcimillesimo di secondo, dopo di cui l'uovo sarebbe troppo cotto, evidentemente. Per la stessa ragione non sapresti fare il calcolo del tempo che un uovo dovrebbe stare accanto ad una stella che abbia 30.000 gradi centigradi di calore (dato che simili stelle esistono). Se non sai queste comunissime cose, dunque, come ti permetti di discutere sul fatto che si dice i cieli, e non il cielo? (A questo punto mi sorge il dubbio che tu appartenga a quell'antica brava gente che credeva il cielo fatto di bandone pittato di blu).

Eliseo Trevisan, Milano — Mi viene in mente che nello scorso maggio non ci « siamo offesi » perché tu hai polemizzato con Crivello a proposito del tuo carrello retrattile. Polemizza pure, Crivello ha la pelle dura come quella dell'elefante.

ZIO FALCONE

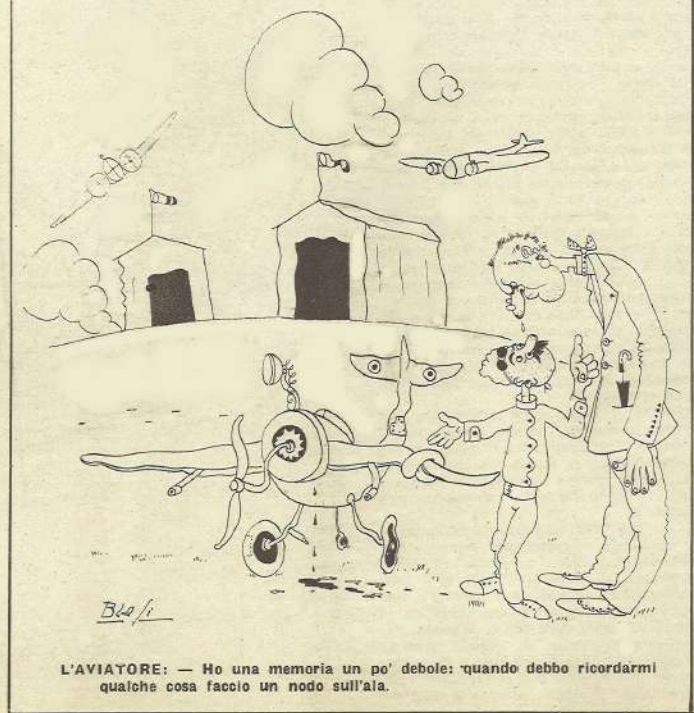
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocaleo VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

SPIRITO PRATICO



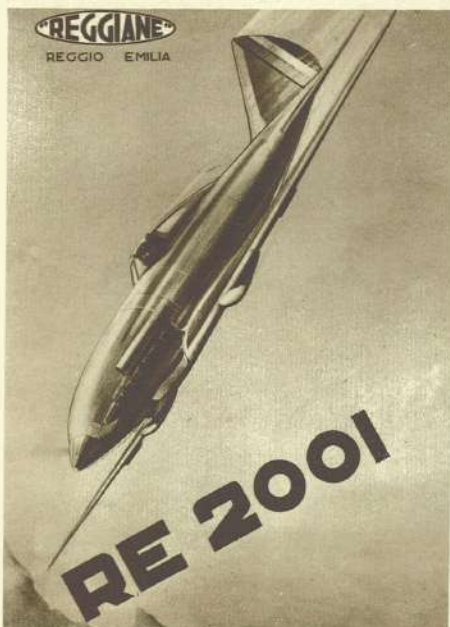
L'AVIATORE: — Ho una memoria un po' debole: quando debbo ricordarmi qualche cosa faccio un nodo sull'ala.

PREAERO- NAUTICI

Sono stati approntati per Voi ottimi manuali di specializzazione. Ecco i primi usciti:

- Il fotografo preaeronautico L. 6.30
- Il motorista preaeronautico „ 7.35
- L'elettricista preaeronautico „ 8.—
- Il montatore preaeronautico „ 7.35
- Il pilota preaeronautico . „ 7.35
- L'aiutante di sanità pre-
aeronautico . . . „ 7.50

Li potrete acquistare inviando l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - ROMA, Piazza del Popolo N. 18, mediante Conto Corrente Postale n. 124178.



RAGAZZI E SCIMMIE ALLA GUERRA

CHINEROMANZO D'AVVENTURE
DI GASTONE MARTINI E
MARIO GUERRI



198

-MA CHE SUCCEDA, PROFESSORE? -CHIEDE IRRITATO L'INGEGNERE CANTARELLA.
-M'ERA PARSO D'UDDR UN SERPEGGIAR SOSPETTO, UN PASSO FELINO NELLA BOSCAGLIA MISTERIOSA... -SI GIUSTIFICA IL PAVIDO PROFESSORE -HO SPARATO, MI SONO DIFESO, HO DIFESO LA COMUNITA'. TUTTO E' SALVO: IO SONO VITTORIOSO.
-VITTORIOSO SU CHI? AVETE AMMAZZATO UN UCCELLO NOTTURNO, PROFESSORE...



199

-QUELLO SCAMPA DELLA MALORA CI HA FATTO PERDERE LE DUE PIU' BELLE ORE DI SONNO. CHI VA PIU' A CORCARSI,

ORA? -DICE SECCATO LO STAPPA.
-E' ME=

GLIO PARTIRE ALLE PRIME LUCE CI, INGEGNERE -DICE GIANNI.
-PARTIRE CHI?
-NOI. IO VI PREGO DI PRENDERMI CON VOI.
-VORRAI SCHERZARE, PER UNA SEMPLICE ESPLORAZIONE BASTO IO. TU RIMANI QUI.



200

-IN BOCCA AL LUPO! -GRIDANO IGNAZIO GIANNI E GLI ALTRI CHE SI SONO RADUNATI ATTORNO ALL'APPARECCHIO PARTENTE.



201

-ANDIAMO A SCAVARE LE TRINCEE ATTORNO AL "BUONASORTE". -DICE IL PROF. TORTI.
-IO DEVO RIVEDERE I MOTORI DELL'AR PARECCHIO -FA IGNAZIO.
-GIUSTO. MA NOI ALTRI DOBBIAMO ORGANIZZARCI CONTRO QUALSIASI SORPRESA.
-IO DEVO RIPOSARE -AVVERTE IL PROF. SCAMBA
-PIU' CHE GIUSTO -DICONO RIDENDO IGNAZIO E GIANNI.
-MA DOVE SONO CARMELA E PASQUALINO?
-EH! QUEI DUE STANNO COMBINANDO QUALCHE COSA...



202

(46 -IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)