

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AGI

ATTACCO ITALIANO AD UN CENTRO INDUSTRIALE GRECO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 5

2 febbraio 1941-XIX

Direzione e Redazione Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dependente dal

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 68 numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i controlli pubblicitari rivolgersi alla Ditta del Comm. Luigi Mancini Via Gesù N. 6 Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite 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'ALFA D'ITALIA

Un numero costa lire 3. Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. 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. 24. Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 34.50. Un fascicolo L. 3.50

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire



Attento, balilla, si muove un occhio solo...

L'ORGANIZZAZIONE AERONAUTICA DELLA G. I. L.

Si è recentemente riunita, nella Sede Littoria, sotto la presidenza del Segretario del Partito, la Consulta del Comando Generale della G.I.L., composta dal Ministro dell'Educazione Nazionale, dai Sottosegretari di Stato per l'Interno, per la Guerra, per la Marina e per l'Aeronautica, dal Capo di S. M. della MBizia, della rappresentante del Fascio femminile e dai Vice Comandanti della G.I.L.

E' stato, fra l'altro, deciso di portare al massimo rendimento l'attività premilitare. E' noto che la G.I.L. esercita un'attività aeronautica, a finalità militare, attraverso l'organizzazione premilitare «Leva dell'aria». Non tutti i nostri giovani lettori sanno, però, come questa organizzazione aeronautica si inquadri nell'ordinamento della G.I.L. Vogliamo dunque informarne i nostri giovani amici, nella speranza di fare per loro cosa utile e gradita.

Innanzi tutto, uno sgancio rapido alla G.I.L., come organizzazione unilaterale e totalitaria delle forze giovanili del regime fascista, istituita in seno al Partito Nazionale Fascista.

Alla G.I.L. sono assegnati i seguenti compiti, che essa svolge a favore dei giovani:

a) la preparazione spirituale, sportiva e premilitare;

b) l'insegnamento dell'educazione fisica nelle scuole elementari e medie, secondo i programmi da essa predisposti di concerto col ministro per l'educazione nazionale;

c) l'istituzione ed il funzionamento di corsi, scuole, collegi, accademie, aventi attinenza con le sue finalità;

d) l'assistenza svolta essenzialmente attraverso i campi, le colonie climatiche e il patronato scolastico o con altri mezzi disposti dal segretario del P.N.F.

e) l'organizzazione di viaggi e crociere;

f) l'istituzione e l'assegnazione di borse di studio.

La G.I.L. ha personalità giuridica; il che vuol dire che essa può compiere atti giuridici in nome proprio e nel proprio interesse, come può ricevere e disporre di somme provenienti da lasciti, obolazioni o sovvenzioni disposte in suo favore.

Le forze giovanili, che la G.I.L. inquadra, sono formate dai giovani di ambo i sessi dai 6 a 21 anni, incorporati nelle organizzazioni dei giovani fascisti, avanguardisti, balilla, figli della lupa, piccole italiane, giovani italiane, giovani fasciste.

La G.I.L. è alla diretta dipendenza del Segretario del Partito Nazionale Fascista.

Dato uno sguardo generale all'ente G.I.L., passiamo all'ordinamento dei comandi federali della G.I.L. e dei comandi della G.I.L. di fascio di combattimento o di gruppo rionale fascista; che è quello che più interessa, poiché ivi troviamo l'organizzazione aeronautica della G.I.L.

Ciascun Comando federale della G.I.L. è organizzato sui seguenti comandi e uffici, alla diretta dipendenza del vicecomandante federale: 1. comando dei reparti maschili; 2. comando dei reparti femminili; 3. ufficio militare federale; 4. ufficio preparazione politica e professionale; 5. ufficio assistenza e sanità; 6. ufficio ginnico sportivo; 7. ufficio amministrazione.

Orbene, l'ufficio militare federale è precisamente quello che presiede e sovrintende all'addestramento militare e premilitare ed esercita la sua attività attraverso tre sezioni: a) la sezione premilitare «Leva

di terra»; b) la sezione di carattere tecnico e di gruppo rionale fascista, con la stessa ripartizione di specialità, terrestre marittima e aerea, prevista nell'ordinamento del comando federale della G.I.L.

Il comandante della G.I.L. di fascio di combattimento o di gruppo rionale fascista attua, anche nel campo dell'attività militare, le direttive ed esegue gli ordini del comando federale, mentre il vice-comandante della G.I.L. di fascio di combattimento o di gruppo rionale fascista coadiuva, anche in tale attività, il proprio comandante ed è responsabile della esecuzione dei suoi ordini, dell'efficienza dell'organizzazione e del funzionamento degli uffici del Comando.

Abbiamo detto che, fra i compiti della G.I.L., vi è quello di istituire e far funzionare corsi, scuole, collegi, accademie aventi attinenza con le sue finalità.

Cade opportuno a questo punto, ricordare l'Accademia della G.I.L., di Roma, che partecipa anche essa all'attività aeronautica premilitare.

Dipende dal Partito Nazionale Fascista, ma con autonomia didattica e disciplinare, e si propone i seguenti scopi:

1) preparare, attraverso una integrale educazione fascista, giovani alle funzioni di dirigenti e istruttori della G.I.L., di insegnanti di educazione fisica in ogni ordine e grado di scuole e presso le forze armate;

2) formare politicamente e professionalmente i giovani ai fini della preparazione ginnico-sportiva della nazione;

3) perfezionare la cultura politica, scientifica e tecnica di tutti i colori che esplicano la loro attività nel campo della educazione giovanile;

4) promuovere il progresso delle scienze applicate alla educazione fisica e sportiva;

5) organizzare speciali corsi di educazione fisica e sportiva per le forze armate e per le organizzazioni del Regime;

6) svolgere corsi per preparare gli allievi al conseguimento della nomina ad aspiranti ufficiali di complemento del Regio Esercito.

Siffatti scopi sono disciplinati da uno statuto e da un regolamento interno e sono raggiunti attraverso un'organizzazione di corsi, al termine dei quali l'Accademia conferisce agli allievi, in nome del Duce, un diploma, che abilita all'insegnamento dell'educazione fisica nelle scuole di ogni ordine e grado.

L'accademia è amministrata dalla G.I.L., che ne sostiene le spese.

Abbiamo detto che l'accademia dipende dal Partito Nazionale Fascista (G.I.L.). Aggiungiamo che la vigilanza dello Stato su di essa, è esercitata dal Segretario del P. N. F., comandante generale della G.I.L., di concerto con il Ministro per l'educazione nazionale. Essa, perciò, è un istituto squisitamente fascista, intesa la denominazione «fascista» come una qualifica d'onore.

Lu. Ca.



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Il francobollo venne inciso, stampato e messo in circolazione, insieme agli altri facenti parte della nuova serie di posta ordinaria. La sua vita fu però effimera poiché

questo è quanto ha affermato un giornale straniero — nelle prime ore pomeridiane dello stesso giorno della emissione, gli agenti di polizia lavoravano febbrilmente a ritirare dalla circolazione il francobollo. Essi avevano scoperto infatti che la inoffensiva vignetta era in realtà interamente truccata: una nube delineava i contorni della vecchia Cecoslovacchia, mentre una attenta osservazione permetteva di ritrovare nei contorni del fogliame e delle colline i contorni di Masarik, di Benes e di Krama. Sembra che il povero incisore abbia passato un brutto quarto d'ora...

Cheché ne sia sta di fatto che il francobollo fu sostituito da un altro di pari valore e colore ma con tutt'altra illustrazione: questa volta è il Castello di Neuhaus con meno fogliame e con un cielo più sereno quello che prende il posto della vignetta incriminata.

Altri mesi frattanto trascorrono. Ormai la lotta fra le nazioni democratiche ingiustificate e gli stati totalitari, giovani ed esuberanti, desiderosi di avere il loro posto al sole si accentua sempre più.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

COLOMBIA

Una serie il cui uso sarà obbligatorio per la raccolta dei fondi necessari per la costruzione del Palazzo delle Poste è stata messa in vendita qualche tempo fa. I valori hanno le seguenti caratteristiche:

14 di centavo azzurro, 12 di centavo carminio; 1 centavo violetto, 2 centavo verde; 20 centavo, bruno, 25 centavo, grigio.

La vignetta, di tipo unico per tutta la emissione, raffigura la riproduzione del progetto del nuovo edificio postale.

RUSSIA

In onore delle organizzazioni giovanili, sportive dell'Unione Repubbliche Socialiste Sovietiche è recentemente apparsa una serie di francobolli che illustrano le attività dei vari reparti.

15 copechi, carminio; 30 copechi bruno; 50 copechi, ardesia; 60 copechi, azzurro scuro; 1 rublo, verde giallo. Dentellatura 12½.

FINLANDIA

Il terzo centenario della storica e famosa Università di Helsinki è stato commemorato con la emissione di un francobollo in cui è raffigurato il palazzo del celebre Ateneo, e figurano le date: 1810-1910 e la scritta latina: Universitas Helsingiensis. Dentellatura 14. 2 Marchi, blu e azzurro.

MAURITIUS

I DODICI RE STANNO PER ARRIVARE

e saranno la più grande sorpresa per i lettori filatelici de L'Aquilone!

Essi vengono di lontano da tutte le parti della terra e portano con sé la storia del loro paese.

Se volete conoscerli, vederli, sapere le vicende dei loro regni e soprattutto ricevere i premi che essi recano nei voi nei loro bagagli personali, partecipate in massa al

GRANDE CONCORSO FILATELICO A PREMIO

che verrà improrogabilmente bandito nella prossima puntata di

FILIGRANA E DENTELLATURA

Il Concorso, di carattere culturale, costituirà una assoluta novità del genere.

RICCHI PREMI

sono in palio, offerti da ditte filateliche notissime; fra essi vi saranno:

- 1) Catalogo Landmans dei francobolli d'Italia e di Europa.
2) Mille francobolli differenti sceltissimi.
3) Albo completo per i francobolli d'Italia.
4) Abbonamenti a L'Aquilone.
5) Una serie completa di francobolli modernissimi.

I dodici Re de L'Aquilone vi porteranno questo ed altro!

Comperate il n. 6 che conterrà il bando del grande Concorso!

E' pronto il MANUALE del motorista pre-aeronautico



34 tonnellate in volo

L'attività creativa dei nostri costruttori non ha subito soste: la durissima guerra che la nostra aviazione combatte vittoriosamente su tutti i fronti non impedisce ai cantieri di costruzione di dedicare parte della loro attività agli sviluppi dei trasporti nel campo internazionale.

E' di questi giorni l'annuncio dell'attività ininterrotta della Lati che gestisce la linea Italia-Sud America, l'unica che oggi funzioni su questo importantissimo settore internazionale: attività che ci permette di tenere presente la nostra bandiera e mantenere intatto il prestigio che potrà dare i suoi frutti a guerra ultimata.

Per la gestione delle linee transoceaniche è stato in questi ultimi tempi costruito, ed ha superato felicemente le severe prove di collaudo alle quali viene sottoposto ogni velivolo civile, specie se si tratta di una macchina destinata al grande servizio di linea, un idrovolante quadrimotore transoceanico dovuto al nostro progettista ing. Zappata.

Si tratta di un idrovolante che ha somiglianza architettonica con i precedenti velivoli progettati da questo nostro costruttore, il *Cant. Z. 506*, e il *Cant. Z. 509*, ambedue usati sulle nostre linee aeree commerciali da molti anni. Il *Cant. Z. 511*, tale è il numero dato dal progettista alla nuova creazione, è un quadrimotore del peso totale di ben trentaquattro tonnellate, e che può trasportare, con un'autonomia di 4000 chilometri, sedici persone comodamente alloggiate in quattro cabine con poltrone trasformabili a letto per il volo notturno e un congruo carico di merci e posta.

Le installazioni e le dimensioni fanno di questo idrovolante una vera nave volante. La cabina di pilotaggio, situata immediatamente a prua, è comoda e spaziosa tale

da permettere ai due piloti uno sforzo minimo nella condotta del velivolo. Essa è seguita immediatamente dalla cabina di navigazione alla quale sovrintende il comandante dell'aeromobile o l'ufficiale di rotta e il marconista. Le quattro cabine passeggeri, capaci ognuna di quattro ampie poltrone divise da un comodo corridoio stanno al centro della fusoliera e ad esse si accede comodamente dall'ingresso situato verso poppa. Dall'altra parte dell'ingresso sono sistemati i servizi di conforto: cucine e servizio di assistenza ai viaggiatori.

Per avere un'idea delle dimensioni della fusoliera basta considerare che questa è divisa in due sezioni nel senso della lunghezza: la superiore serve alla sistemazione dei passeggeri e dell'equipaggio e la inferiore al carico delle merci e della posta.

Lungo tutto il bordo anteriore dell'ala è ricavato uno spazioso corridoio che dà l'accesso alle navicelle dei motori, sistemati a due a due sull'ala. Dall'altra parte del corridoio sono sistemati i serbatoi di benzina che possono pertanto essere facilmente sorvegliati dal personale di bordo. Questa sistemazione permette il controllo e la possibilità di riparazione pronta dei motori e la facilità di manovra dei vari serbatoi di carburante.

Le manovre in mare dell'idrovolante si effettuano dalla punta dei galleggianti ai quali il personale di manovra accede a mezzo di scalette inclinate che vanno dal corridoio alare ai galleggianti. Questi sono divisi in varie compartimentazioni stagne e opportunamente irrigiditi per resistere a forti sollecitazioni imposte da mare grosso. L'attrezzatura marinairesca di questo grosso idrovolante è di ben 700 chili!

PER VINCERE l'oceano

L'idrovolante è costruito completamente in metallo rivestito in lamiera di duralluminio che partecipa alla resistenza strutturale: solo gli alettoni e le alette di curvatura sono ricoperte in tela.

Ecco le caratteristiche del velivolo: apertura alare m. 40, lunghezza m. 30,20, altezza m. 10,85. Superficie portante metri quadrati 197; peso a vuoto 20.900 chili; carico utile 13.100 chili. Sull'apparecchio sono montati quattro motori Piaggio XII, di 1350 cavalli ciascuno a 3500 metri di quota, che, a mezzo di eliche a passo variabile in volo di tipo Piaggio d'Ascanio, assicurano una velocità di crociera di 330 chilometri orari con l'impiego di soli sei decimi della potenza dei motori e ciò per sfruttare al minimo la potenza motrice dati i lunghi percorsi da superare ed avere una buona riserva in caso di avaria di uno dei motori stessi. La velocità massima del *Cant. Z. 511* è superiore ai 400 chilometri orari.

A. M.

COSE INGLESI

Le gravi perdite di tonnellaggio segnalate nella zona oceanica hanno provocato nel pubblico britannico una penosa impressione, sebbene l'ammiraglio Leighton non abbia parlato che di *piccoli disturbi*.

La Reuter ha subito inviato questa consolante notizia: «I cantieri dell'Impero aiutano ad allontanare la minaccia dei sottomarini e degli aerei dell'Asse, costruendo nuovo tonnellaggio».

Gettiamo un'occhiata nelle statistiche dei cantieri dell'Impero come sono pubblicate dal Registro del Lloyd. Risulta da questo registro che negli ultimi anni, prima della guerra, le costruzioni navali britanniche nei Dominii e nelle Colonie sono state straordinariamente scarse. Per lo più le cifre delle nuove costruzioni non superavano le 10.000 tonnellate annue in tutto il territorio dell'Impero.

Il 1937 segna un primato in quanto furono costruite in quell'anno 38 navi per un totale di 13.380 tonnellate. In realtà tutto il fabbisogno dei dominii in grosso tonnellaggio è stato coperto in tempo di pace dai cantieri situati nel territorio della madrepatria. Persino i piroscafi destinati alla navigazione costiera australiana e persino le navi destinate ai grandi laghi del Canada, dovettero essere costruiti nei cantieri inglesi. L'allusione, dunque, ai cantieri dell'Impero che sarebbero capaci di rimediare alle deficienze di navi britanniche, non rappresenta che polvere gettata negli occhi del pubblico britannico. Anche la comunicazione ufficiale britannica deve ammettere questo stato di cose non appena essa passa a considerare i dettagli della questione.

Per quanto riguarda l'Australia la Reuter dice per esempio, che l'industria delle costruzioni navali dovrà diventare una delle più grandi industrie nazionali dell'Australia. Anzi, un nuovo cantiere sarà presto istituito in quel continente per la costruzione di navi di grosso tonnellaggio.

Per quanto riguarda l'Africa del Sud si afferma: sebbene l'Africa del Sud non possieda una industria di costruzioni navali, a Durban possono venire effettuate riparazioni di navi in grande stile, grazie alla esistenza di officine e di bacini di carenaggio. Queste officine e questi bacini di carenaggio sono però già completamente assorbite per i bisogni della marina da guerra britannica.

La Reuter richiama particolarmente l'attenzione sui cantieri del Canada dicendo: «Anche in tempo di pace quattromila operai saranno costantemente occupati nei cantieri canadesi». Ma quattromila operai non costituiscono nemmeno il numero di operai normalmente necessario per un cantiere di grandi dimensioni.

Quando la Reuter comunica che il Canada ha accettato l'ordinazione di diciotto grosse navi mercantili per il governo britannico, bisogna pensare che non sono stati ancora costruiti i cantieri necessari per quelle costruzioni, giacché i cantieri esistenti sono completamente assorbiti per la costruzione di spazzamine e di naviglio sottile e ausiliario per la marina canadese. Si è indicato lo spazio di due anni come necessario per la costruzione di quelle navi mercantili. Ma anche se queste navi venissero costruite prima di quel tempo, esse non rappresenterebbero che una goccia su un ferro rovente, giacché gli aerei ed i sottomarini dell'Asse, hanno spesso affondato in un sol giorno un tonnellaggio totale superiore a quello complessivo di quelle navi. Le speranze dunque che l'Inghilterra finge di porre nei cantieri dell'Impero sono illusorie.



La sagoma potente del nuovo « Cant. Z. 511 ».

4 Cronache aneddotiche della guerra aerea

La tomaia ferita

Il trimotore del maggiore toscano aveva trasmesso: «Colpiti seriamente. Perdiamo benzina dai serbatoi». Poi un lungo silenzio.

Vi era quindi una nervosa aspettativa sul modo dell'idroscalo. Ma nell'animo di quei soldati che guardavano scrutando l'orizzonte vibrava un profondo senso di fiducia nel coraggio e nella valentia dei camerati, sebbene commisto ad una trepidità e legittima ansia per la loro sorte. Un'impresa rischiosa sui centri di rifornimento e sulle basi del territorio greco. Zona fissata: il passo di Kalibaki, al congiungimento di tre strade.

Trascorre un'ora dal preoccupante radioavviso. Inutilmente si cerca di collegare il bombardiere colpito con le stazioni di base più avanzate. Non si ode e non si vede nulla. Verrà, non verrà...

Eccolo, esso viene! Romba, appare. Sembra che si prepari per un ammaraggio regolare.

L'apparecchio affonda i galleggianti e flotta verso la riva. Tutti sono sullo scivolo e constatano che il ritornato reca i segni della battaglia: larghi squarci alle ali, agli scarponi, alla fusoliera. È crivellato. Vi saranno certamente jerki a bordo. L'autoambulanza è pronta. Due avieri sollevano e trasportano un aviatore svenuto. Un ferito grave? No. È il maggiore toscano che, pur essendo rimasto illeso, è svenuto a causa delle esalazioni della benzina fuoriuscita dai serbatoi rotti dalle schegge nemiche.

All'infermeria, l'ufficiale presto rinviene. Un sorso di cognac e tutto è a posto. Sul volto pallido ritorna presto la tinta rosata. Ritorna la vita. E non passa mezz'ora che egli, seduto sulla branda, sorridendo ed accendendo una sigaretta, parla del fatto d'arme: «Eravamo stati mandati a martellare i costoni rocciosi...».

Il racconto, cominciato lentamente, man mano si fa vivace, appassionato e colorito. Gli ascoltatori seguono con attenzione le varie fasi dell'azione, dei marsupi delle bombe svuotati sui ponti e sugli apprestamenti, della furibonda sparatoria dei greci, ecc., ecc. Il maggiore, concludendo, dice di essere contento di aver riportato l'apparecchio alla base senza danni all'equipaggio. E soggiunge, indicando i suoi compagni: il motorista, il fotografo e l'armiere: «Vedete, pare che non abbiano sofferto nessun male!».

In fatti, al primo una scheggia ha fatto un buco nella tuta, al secondo due schegge hanno sfiorato la schiena senza che uscissero gocce di sangue; il terzo ha avuto una graffiatura al naso.

— Meglio non potevano andare le cose...
— Eh, no! — scatta l'armiere — Io ho avuto un danno brutto. Ho perduto un paio di scarpe che mi era carissimo.

E così dicendo allunga la gamba destra e fa vedere che una scheggia si è conficcata nella tomaia, ha bruciato il cuoio ma non ha scalfito il piede.

— Peccato! Mi dispiace tanto. Erano delle bellissime scarpe... Il regalo venuto da mamma per il mio compleanno!

Il paracadutista vero

Non era un fantoccio imbottito di paglia (siamo al tempo delle mirabolanti azioni paracadutistiche tedesche in Olanda), ma un autentico berlinese ottimo e vero paracadutista ed efficientemente dotato di coraggio e di audacia ed alquanto fornito di spirito d'avventura. Come si chiamasse, non si sa. La cronaca riporta il fatto e tace sul nome del protagonista. Per comodità nostra gli affibberemo il nome - di Hermann.

Neanche a farlo apposta, un'assai impre-

veduta circostanza metteva a prova l'iniziativa personale di quest'ardimentoso soldato dell'aria. L'ombrellone lo aveva delicatamente e dolcissimamente messo a terra. In una contrada neerlandese a prima vista sconosciuta. Isolato dai compagni.

Hermann gira intorno lo sguardo speranzoso e non spaurito. No, non v'è nessuno del suo gruppo. Egli è solo, solissimo. E bisogna sbrigarcela, da bravo. Altrimenti, che specie di paracadutista è? Fa alquanti passi. Si rigira. Scruta davanti a sé e alle spalle. Per esser lanciato in quella zona, un obiettivo non doveva mancare. Cammina ancora e finalmente vede profilarsi la sagoma di un capannone.

— Ecco — dice a se stesso — l'obiettivo è quello. È un deposito di carburante, senz'altro. Vediamo che si può fare.

Ed Hermann, pistola alla mano e piglio risoluto, si avvia incontro ad esso. La piena avventura incominciava. Un po' azzardosa, se mai, così da solo. Era rinunciato, tuttavia, dal pensiero che i suoi camerati non dovevano essere lontani.

Avanti, dunque. Eccolo che sta nelle prossimità del deposito... Ci siamo... Ma no, Hermann non ci è affatto. D'improvviso una numerosa pattuglia di soldati olandesi gli sta addosso, lo disarmano, lo trasciuna e lo porta nel più né meno che in un carcere. Gli tolgono la sua bella uniforme militare e lo rivestono di quella di un ergastolano a fiammanti scacchi celesti. Contrattando da far morire di rabbia! Un valoroso combattente mutato in un galeotto!

Ma Hermann non impreca, e rivolge una tacita preghiera al cielo. E dal cielo, infatti, poco dopo piocono le bombe degli Stukas, che fanno scappare a gambe levate i carcerieri.

Cessato il bombardamento e sopravvenuto il silenzio, Hermann caccia il capo dal buco dove si è rifugiato. D'intorno non vede nessuno. Non s'ode alcun rumore. La porta del carcere è spalancata. Ciascuno ha provveduto alla propria salvezza con la fuga. Il paracadutista è ormai libero. Si rad drizza, fa un salto e si mette a correre al

l'impazzata. Corri di qua, corri di là, arriva all'abitato. Si mette su una strada. A destra e a sinistra le case sono silenziose e sembrano vuote dei loro inquilini.

Hermann è perplesso e indispettito. Indispettito e vergognoso del suo vestito di galotto. Che fare? Non sa decidere nulla. Dalla sua mente non esce nessun costrutto, nessun partito al quale possa logicamente attenersi. Allora si affida al caso. Non pensa più a niente. Agisce. Qui c'è la porta di una casa' socchiusa. Egli entra e tende le orecchie. Nessuno. Evidentemente i casigliani non rifugiati nella cantina.

Hermann sale le scale. Si trova in un'anticamera. Avanti ancora. Un salotto. Dentro. Altra porta. Dentro. Una camera da letto, bene arredata e con un grande armadio. «Questo ci vuole!», egli dice. Lo apre. Una bellissima fila di vestiti nuovi. «Mio Dio, questa è la provvidenza!». In un lampo avviene il cambiamento. Hermann si spoglia e indossa il vestito più elegante. E attacca nella fila quello dell'ergastolano. E via, di galoppo, sulla strada, che è sempre deserta. Svoltata ancora, correndo. Tutte le strade sono deserte. La popolazione è scomparsa. Sta ancora in preda alla paura del bombardamento.

Il paracadutista, ormai, si va orientando. Intuisce che fra poco rivedrà le facce dei camerati... Sì, vengono. Egli va loro incontro, giulivo, ebbro di gioia.

— Ma chi è quell'elegante olandese, che sembra un matto e parla con accento così puro il tedesco?

— Io sono il paracadutista tal dei tali... Divisione numero...

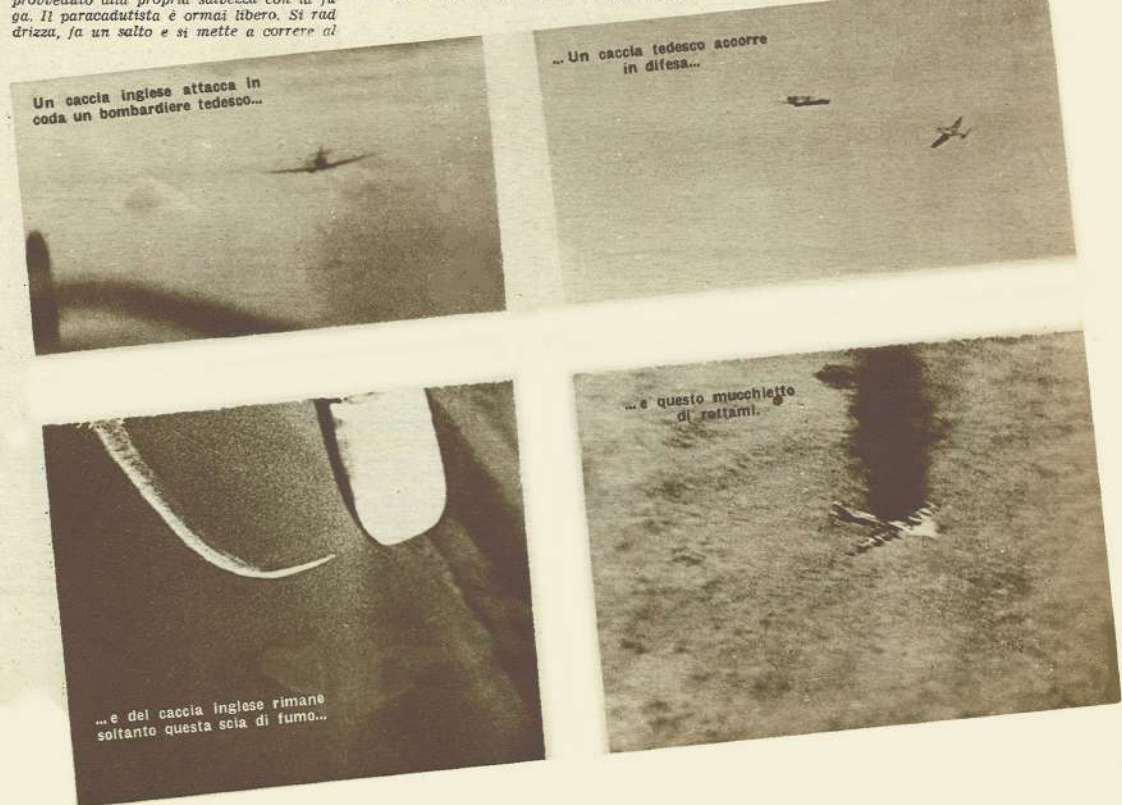
Il riconoscimento è felicissimo. Ma ad Hermann tocca anche l'acerbo rimprovero di avere scambiato un deposito di aringhe salate per un deposito di carburante.

LA SETTIMANA ESTERA

La minaccia sottomarina sta spaventando evidentemente gli inglesi, ed i tentativi per pararla si fanno sempre più febbrili man mano che il tempo stringe... alla cintola. Visto che il problema non è stato risolto a sufficienza con l'impiego delle unità leggere di superficie malgrado il loro sistema perfezionato di segnalazione acustica, si è puntato definitivamente sull'aeroplano, il solo mezzo che per le sue particolari caratteristiche può offrire dei vantaggi considerevoli. In una delle note precedenti abbiamo accennato al sistema di fare accompagnare i convogli navali da elicotteri lanciamine, i quali, potendo navigare a debolissime velocità intorno alle navi, potrebbero esplorare a sufficienza un buon tratto di mare ed avere nel contempo la possibilità di atterrare e di decollare da bordo delle navi stesse. Sembra ora che la marina britannica voglia impiegare un altro tipo di aeroplano per la lotta contro i sommergibili. Si tratterebbe del «Blackburn Botha I», un apparecchio di grande autonomia, bimotore, attrezzato espressamente per il lancio di siluri e di bombe di profondità. Di forma molto allun-

gata il «Botha I» misura 17 metri di lunghezza, e cioè il doppio dello «Spitfire», con una apertura alare di metri 20. Le sue doti di velocità e di maneggevolezza sarebbero notevolmente superiori a quelle dello «Skua» e dello «Swordfish», due altri tipi di apparecchi imbarcati sulle navi britanniche e particolarmente sulle portaerei.

Quanti fulmini avrà scagliato quel Robinson Crosbie, edizione 1941, contro il povero aviatore australiano che senza volerlo ha scoperto recentemente il suo regno solitario per denunciare al mondo intero? Noi siamo sempre del parere che tutti i gusti sono gusti, ma, perbacco, voler pretendere ancora oggi di stare al riparo dall'umanità, per quanto valide ne possano essere le ragioni, è una cosa talmente assurda che difficilmente potremmo perdonarla al nuovo Robinson. Oggi che il mondo si fa sempre più piccolo sotto l'abbraccio delle ali e l'imperiosa volontà dell'uomo, nascondersi tra le pieghe della crosta terrestre equivale davvero all'ingenuità dello struzzo che ficca la testa nella sabbia per non essere veduto. E non crediate che esageriamo molto dicendo ciò. Anche noi possiamo ammettere certamente che tuttora vi sia sempre una porzione di jungla disponibile per farvi un po' di sport misantropico, ma se l'uomo di 200 anni fa poteva stabilirvisi in buona fede facendo volentieri a meno del mondo vivente che lo circondava perché nulla poteva dargli oltre le ricchezze naturali del luogo, saremmo ben curiosi di sapere invece fino a che punto il Robinson del 2000 che si sarà ritirato laggiù, magari per il dolore che la squadra di calcio preferita non ha vinto lo scudetto, sarà capace di sopportare un mal di denti, una emicrania od una dissenteria quando saprà che una sola calina da una bustina di magnesia S. Pellegrino potrebbe farlo felice. Ed eccovi ora i fatti come si sono svolti. Il Consolato generale svedese di Melbourne segnala che due settimane fa il pilota di un aeroplano incaricato di assicurare il servizio postale tra le Isole di un arcipelago del Mar dei Coralli dovette, a causa di un'improvvisa nebbia, atterrare in un isolotto. La meraviglia dell'aviatore fu grande quando, dopo aver preso terra in una radura circondata da alberi dal lussureggiante fogliame da cui si levarono gridando centinaia di pappagalii verdi, egli vide venire incontro non un selvaggio, armato di frecce ma un bellissimo uomo dalla apparente età di 50 anni, con una fluente barba bionda vestito soltanto di una pelle di capra. L'uomo, che parlava un ottimo inglese, sebbene pronunciato lentamente e quasi ricercando le parole, disse di essere svedese e di essersi fatto volontariamente sbarcare in quel luogo il 13 gennaio 1912, dopo un dramma intimo e un collasso morale che aveva provocato in lui la decisione immutabile di ritirarsi dal mondo civile. Riusciti vani i tentativi per indurlo a partire con lui, abbandonò al suo destino il Robinson svedese riuscendo solo a fargli accettare una scatola di fiammiferi.



NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

Volo a vela NELL'U.R.S.S.

In Russia il volo a vela è popolarissimo. Sulle rive meridionali e orientali della Crimea, nelle vicinanze di Koktebel c'è un territorio interessantissimo. Direttamente sopra il mare, pende l'immenso colosso del vulcano Kara-dag, ora spento. Le sue rocce scure si riflettono nelle acque trasparenti del golfo di Serdikowaja, pieno di pietre colorate dei più fantastici colori. Da Kara-dag si estende verso nord-est l'alta montagna Usun-Syrt, i cui pendii scoscesi si estendono al mare.

Regnano qui i venti meridionali che urtando sul pendio dell'Usun-Syrt generano una corrente d'aria in continuo movimento verticale.

Questo sito poetico è diventato la patria del volo a vela russo. Fin dal 1923 si raccolgono sul monte Usun-Syrt gli appassionati del volo senza motore. Vi si radunano gli sportivi dell'aviazione e i costruttori che portano i loro allianti. Sopra l'Usun-Syrt, dove prima volteggiavano le aquile, appaiono ora degli «uccelli colorati», in legno, in tela e in metallo pilotati da uomini. In principio tentarono solamente di emulare le aquile. E ci riuscirono. Con un vento da sud sufficientemente forte gli allianti si alzavano dal pendio del monte e afferrati dalle correnti d'aria ascendenti restavano sospesi. Gli apparecchi salivano spesso a cento, duecento metri d'altezza muovendosi sopra il pendio cercando di non uscire dalla corrente d'aria.

Di anno in anno il movimento sul monte Usun-Syrt cresceva. A Koktebel si radunavano i volovelisti da tutte le parti della Russia. Sulla cima del monte sorsero avio-rimesse, nacque la Scuola centrale del volo silenzioso che istruiva i primi volovelisti.

Contemporaneamente in molte città e villaggi si creavano i circoli di volo a vela, nei quali la gioventù veniva istruita nei principi del volo silenzioso.

È stato questo il primo gradino dello sviluppo del volo a vela nell'Unione sovietica. Attraverso questi circoli passarono migliaia di ragazzi e giovanette, ansiosi di penetrare nel mondo interessante della Aviazione. E man mano che acquistavano sicurezza nell'aria, prolungavano i voli.

Lo sviluppo della tecnica del volo aveva raggiunto all'inizio del '30 un grado così alto che i giovani volovelisti riuscirono a realizzare i loro sogni. Tutta una schiera di costruttori, sorti specialmente fra la gioventù, avevano costruito un grande numero di veleggiatori dei più disparati tipi. Deve essere detto che la costruzione di allianti si è dimostrata una scuola ottima per la costruzione di apparecchi a motore; i più noti costruttori russi sono passati attraverso questa scuola. Di allianti si sono occupati costruttori come Jakowlew, Iljuschin e Beljajew.

Per mezzo del loro lavoro, i costruttori avevano la possibilità di realizzare rapidamente e con poca spesa, le loro idee. Si è raggiunta spesso nei veleggiatori una perfezione sorprendente e buone forme aerodinamiche, sconosciute allora nei velivoli appesantiti dai motori.

Un gruppo di giovani costruttori si era dedicato completamente alla costruzione di allianti. Fra questi menzioniamo Jemeljajew, Groschew, Antonow, Gribowski, Scheremetjew. Con velivoli da loro costruiti i piloti russi hanno raggiunto non pochi primati internazionali.

Apparvero allianti di tutti i tipi: monoposti e biposti, con impennaggi ed ali i più diversi. Molti esperimenti sono stati fatti con il «Moeve». Questo aliante, che nella sua forma rassomiglia moltissimo al gabbiano, particolarmente ha interessato i costruttori. Sono stati costruiti dei veleggiatori speciali per il volo acrobatico, con i quali i piloti eseguivano le stesse figure possibili col migliore velivolo a motore: gran volte, mulinelli, vite e persino voli a rovescio.

Hanno dimostrato qualità buonissime i seguenti veleggiatori: «Fronte rosso», costruzione di Antonow, «Stachanowez» di Jemaljajew, «GN 7» di Groschew, «Sch

10» di Scheremetjew, «G 9» di Gribowski. Con queste macchine sono stati battuti numerosi primati del volo senza motore, che formano l'orgoglio dei volovelisti sovietici. Nel 1937 fu presentato all'Esposizione di Parigi il veleggiatore sovietico biposto «Stachanowez». Questo magnifico aliante, con le sue ali elastiche di 10 m. di lunghezza suscitò l'entusiasmo di tutti gli esperti del volo silenzioso. L'attività dei costruttori ha dato alla gioventù sovietica il materiale per la conquista di altezze di primato.

Con un materiale di qualità così eccezionali in tutti i suoi dettagli, il volovelista non ha potuto limitarsi a brevi voli fino a qualche dozzina di metri di altezza, o all'interminabile sospensione sopra lo Usun-Syrt (ora Klementjew). Dal 1933 i volovelisti iniziarono i voli a rimorchio di apparecchi a motore. Staccatisi da questi apparecchi, raggiunsero altezze che non avevano mai sognato. Nel 1935 il pilota Lissizyn batté sul monte Klementjew il primato di durata mantenendosi in aria per 38 ore. Il pilota Selenkowa vi rimase per 18 ore.

Il volo a rimorchio suggerì l'idea di sfruttare il veleggiatore come serbatoio di riserva per il combustibile. In una officina di Mosca si costruì un aliante in forma di una «cisterna volante». Durante il volo il combustibile veniva pompato dall'aliante nel serbatoio dell'apparecchio a motore. Con un veleggiatore simile a rimorchio, lo apparecchio poteva rimanere in volo tre volte il tempo normale, senza atterraggi intermedi.

Ma le possibilità più interessanti si presentarono ai veleggiatori quando impararono a sfruttare le termiche che si creano d'estate sotto i cumuli. È stato constatato che in ogni posto esistono delle correnti di aria ascendenti, più forti di quelle sopra le montagne. Si deve solamente imparare a sfruttarle nel modo migliore. Dalla Crimea, il centro delle gare annuali fu trasportato al centro della pianura russa, vicino alla città di Tula; dove spesso si formano catene intere di cumuli e dove spirano sempre forti venti.

I volovelisti sovietici passarono alla classe massima dei primati. Nel 1935 si iniziò l'era dei voli a distanza. Ivan Kartaschew ha saputo salire nel momento che si avvicinava a Mosca un forte temporale. Inanzi alla nuvola temporalesca c'era una forte corrente d'aria ascendente. Senza badare ai fulmini che attraversavano la nuvola Ivan Kartaschew le si avvicinò sempre salendo. Forti colpi di vento lo gettarono un po' in su e un po' in giù, ma il velivolo resistette. Per varie ore Kartaschew non desistette dall'impresa e riuscì a percorrere in linea retta circa 200 chilometri. Al crepuscolo egli atterrò incolume in un campo di patate.

La durata dei voli senza motore continuò ad aumentare mese per mese. Con Kartaschew greggiarono i migliori volovelisti del Paese, Iltschenko, Basturgujew, Korotow ed altri si disputarono a vicenda il primato. Il primato mondiale del volo in distanza su veleggiatori monoposti e biposti è stato conquistato definitivamente nel 1937 da piloti sovietici.

Nel 1938 si aggiunse a questo bel gruppo dei piloti primatisti l'aviatrice Olga Klepikowa. Ella volò senza atterraggi intermedi col suo veleggiatore biposto 154 chilometri in più di tutte le altre voloveliste del mondo. Ma non si fermò: un anno più tardi riuscì a decollare da un campo vicino a Mosca; alle 10 del mattino si staccò dallo apparecchio del quale si trovava a rimorchio. Durante il volo incontrò una enorme catena di cumuli fra i quali trovò delle correnti favorevoli. Volò sopra Kolonna e Bjasan prendendo direzione verso Mitschurinsk, Tambow, Borisoglebsk. Il veleggiatore «Fronte rosso», costruzione Antonow, si mantenne meravigliosamente, obbedendo ad ogni comando dell'aviatrice intrapida. Solo con il vento e le nuvole decise, appena verso sera, quando il sole non riscaldava più sufficientemente e le correnti cominciarono a diminuire, di atterrare. Giunse felicemente nel distretto di

Michalowo, dove fu ospitata cortesemente da alcuni contadini, che lavoravano sui campi.

In otto ore e 25 minuti la Klepikowa aveva percorso in linea retta 735 chilometri (circa 86 km/h in media) conquistando il primato assoluto mondiale per uomini e donne.

Uno dei compiti più difficili del volo a vela è il raggiungimento di alte quote. Le giovani aviatrici hanno buoni successi in questo campo. Fino al 1939 il primato mondiale femminile di altezza era detenuto dall'aviatrice francese Jarleau che aveva raggiunto i 1.000 m. di altezza. La giovane russa Selenkowa sorpassò questo primato del doppio, raggiungendo un'altezza di metri 2.071. Poco dopo la volovelista Prochorowa, in gara con la Selenkowa, sfruttando abilmente le condizioni meteorologiche, raggiunse metri 2.900. Nelle gare del 1940 a Tula ella migliorò questo primato raggiungendo i 3.600 m.

Per molto tempo non si eseguirono voli veleggiatori i voli col ritorno al punto di decollo. La difficoltà di tali rotte consiste in questo, che una parte del percorso deve essere fatta contro vento. Nel 1938 alcuni volovelisti sovietici cominciarono tali voli, percorrendo distanze di 160 km. ed in seguito di 190 chilometri. Ed in questo campo i volovelisti della Repubblica sovietica

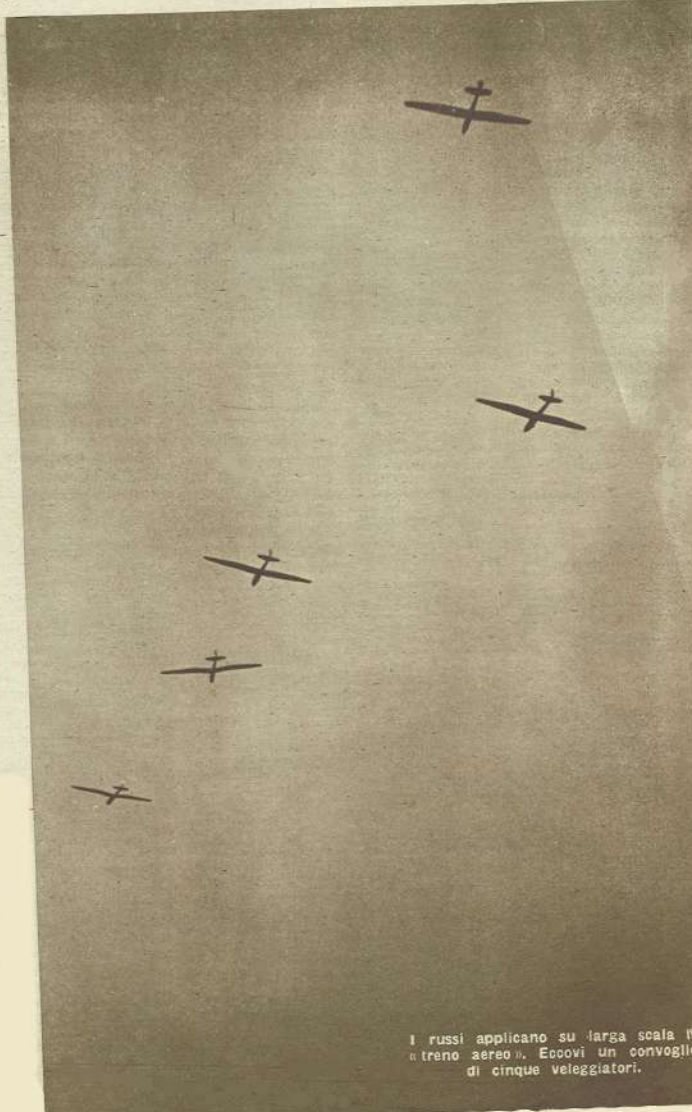
tengono tutti i primati internazionali. Il nuovo primato è detenuto da Kartaschew, il quale percorse nel 1940 un tratto di 417 chilometri con ritorno al punto di decollo.

Fino al 1939 non si eseguirono con gli allianti dei voli con meta precedentemente determinata. Nella tabella dei primati internazionali della F.A.I. la rubrica rimase vuota. I piloti Kartaschew, Selenkowa, Welikosselzew e Sawzow hanno riempito anche questa rubrica. Sawzow raggiunse per primo un punto precedentemente stabilito a 430 chilometri di distanza; ma prima che il suo primato venisse registrato dalla F.A.I., un pilota tedesco aveva sorpassato il primato di 100 chilometri. Un mese più tardi Sawzow prese la rivincita percorrendo un tratto di 620 chilometri verso un punto precedentemente stabilito.

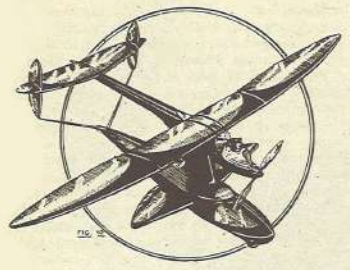
Anche le donne non stettero molto indietro. Olga Klepikowa raggiunse una meta prestabilita a 285 chilometri di distanza, Eugenia Prochorowa percorse 340 chilometri da Tula a Obojan e la Klepikowa con un biposto «Stachanowez» raggiunse la stazione Konotop dopo aver percorso 445 chilometri.

Bisogna notare che i voli a grande distanza richiedono abilità speciali. Staccatisi dal velivolo che lo rimorchia, il pilota non può fidarsi che sulle proprie forze. La più piccola indecisione può avere delle conseguenze disastrose. Per lo più tali voli vengono eseguiti nelle ore calde della giornata, quando le correnti d'aria si rincorrono e si incrociano. Il volovelista deve lottare contro gli elementi.

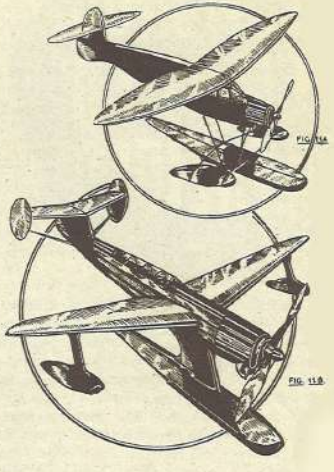
Ogni anno aumentano in Russia gli amanti del volo silenzioso. Presso le numerose Associazioni aeronautiche la gioventù è istruita e allenata e nelle gare annuali a Tula si riuniscono partecipanti da tutte le parti dell'Unione. Vogliamo ricordare ancora una cifra che parla con eloquenza della abilità dei volovelisti sovietici. Dei diciannove primati internazionali registrati dalla F.A.I., quattordici sono detenuti da piloti sovietici.



I russi applicano su larga scala il «treno aereo». Ecco un convoglio di cinque veleggiatori.

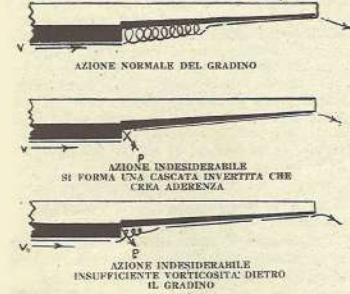


Parliamo di idromodelli

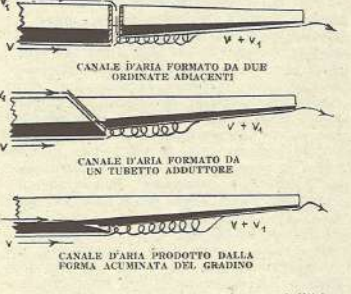


Tipi buoni e cattivi

Per costruire un buon tipo di galleggiante da idromodello, il costruttore deve tener conto dei tipi reattivi e di quelli scarsi: deve anche sapere il come e il perché, tener conto del risucchio, del redan della



amico, le gambe del carrello erano di filo di acciaio armonico normale, i due galleggianti vennero disegnati separatamente; il sostegno posteriore è integrale collo scafo e si attacca alla fusoliera con dei grappini di metallo. Benché non si tratti di un disegno eccezionale, rimane pur sempre un esempio di semplicità.



sezione maestra, della forma longitudinale la pianta: tutto deve essere considerato. Per studiare gli effetti delle varie sagome, proporzioni e curve, ogni profilo è studiato e illustrato separatamente indicando le buone e le cattive caratteristiche. La fig. 5 mostra le diverse sezioni maestre. La fig. 6 il fianco e fig. 7 le diverse piante. Notate che i tipi buoni presentano poche curve convesse e che i tipi inefficienti hanno sempre delle linee curve in qualche parte. Scegliete sempre un tipo che combini facilità di robustezza di costruzione e sia di facile montaggio. Prima di decidere quale galleggiante costruire considerate il tipo di modello a cui bisogna adattarlo. Deve essere uno a motore e galleggianti intercambiabili, un anfibio, un modello in scala? In tutti i casi le proporzioni varieranno. Sommarariamente gli idromodelli sono divisi in: tipo a due galleggianti; tipo a tre galleggianti; tipo a galleggiante unico con galleggianti ausiliari sulle ali per stabilità; tipo a scafo centrale con galleggianti per stabilità; tipo a scafo centrale con pontoncini; tipo anfibio.

Negli ultimi tipi il galleggiante è una parte integrante del modello, a meno che l'ingenuità del costruttore non abbia superato questo ostacolo: nei primi tre tipi i galleggianti sono disegnati a parte e sono facilmente intercambiabili con le ruote, sui tipi normali l'intercambiabilità è una bella caratteristica di tutti i modelli terrestri.

Costruzione a doppio galleggiante

La fig. 8 è un convenzionale modello disegnato nell'estate del 1938 da un nostro

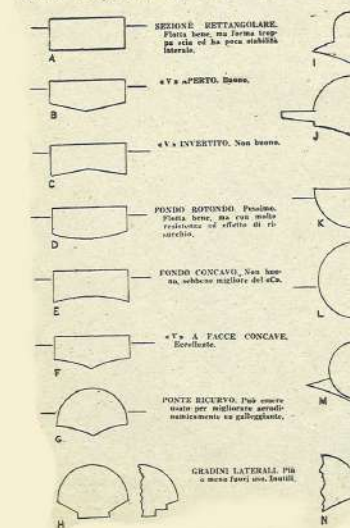


FIG. 5

Idromodelli ad un galleggiante

È il disegno migliore per un aeromodelista che vuole essere sicuro del suo modello. Combinato con dei galleggianti sulle ali o «fuori scafo» o dei pontoncini, un modello a galleggiante unico sarà quasi sempre un successo. I modelli a un galleggiante sono distinti da quelli a scafo per la loro maggiore lunghezza; per esempio, il modello in fig. 10 senza le ruote sarebbe ad un galleggiante piuttosto che «a scafo». Questo modello è stato costruito in scala con motore a elastico ed è risultato ottimo. Le figure 11-A e 11-B mostrano altre variazioni del tipo ad un galleggiante. Si possono fare poi degli ottimi adattamenti: a motore a scoppio a dei modelli in scala del Vought-Sikorsky e Grumann e del «Ro. 47». I galleggianti di questi apparecchi sono perfetti, e non vi è ragione perché, in scala, non siano buoni lo stesso. Le caratteristiche dello scafo centrale sono simili a quelle dei doppi scafi, solo dovranno essere aggiunti dei pontoncini o galleggianti ausiliari: i galleggianti unici possono essere accorciati, rispetto ai normali, senza diminuire di efficienza.

Galleggianti d'ala e pontoncini

Se si costruisce un modello a galleggiante unico o a scafo, ci vuole qualcosa che garantisca la sua stabilità da fermo e nell'ammarraggio. In qualche caso il disegno stesso può essere tale da non aver bisogno di galleggianti ausiliari, o di pontoncini, ma il costruttore che riuscirà a realizzare un simile capolavoro ne potrà davvero essere orgoglioso; avrà così eliminato peso e resistenza parassite aumentando molto le caratteristiche dell'apparecchio. Nella maggioranza dei casi però i galleggianti d'ala sono necessari anche per rendere più stabile il decollo. La fig. 12 mostra alcuni disegni convenzionali per modelli a galleggianti ausiliari. Qualunque sia il tipo scelto, bisogna ricordarsi di questo: che mettendo il modello orizzontale l'asse del galleggiante deve essere inclinato dai 10 ai 20 gradi rispetto alla normale all'acqua. Il più basso punto della chiglia dovrebbe essere un poco più basso della parte superiore del galleggiante principale: da fermo poi il punto di contatto con l'acqua dovrebbe essere leggermente dietro il redan del galleggiante centrale. Mettendo i galleggianti ausiliari più indietro della verticale passante per il redan dei galleggianti d'ala non hanno redan nei modelli, si ottiene, appena il modello è in movimento, una pressione che agisce posteriormente al C.G. che ci porterà in minor tempo e spazio nella posizione di decollo. Vedere fig. 1.

Tipi a tre galleggianti

Fino al 1932 gli aerei usavano uno strano sistema di galleggianti che consisteva in due corti scafi anteriori, e uno posteriore: ancora il sistema usato dagli apparecchi della guerra 1914-18. Questo sistema è assai efficiente, ma solo quando c'è poca potenza, velocità e peso. Galleggia bene

decollo rapidamente. Offre poca resistenza ed è leggero. Su aerei veri offre però lo svantaggio che è difficile da catapultare e difficile da

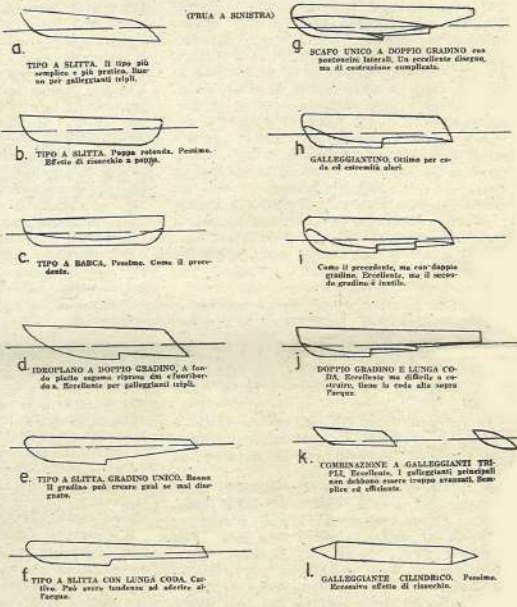


FIG. 6.

muovere tanto in acqua che a terra; poi offre troppa resistenza in confronto agli altri. Su modelli comunque è un sistema ideale, e darà sempre degli ottimi risultati, anche se il disegno e l'esecuzione sono scarsi. I due galleggianti anteriori vengono piazzati davanti al C.G. con un angolo di 5 gradi circa con la linea di trazione, il galleggiante di coda poi può essere piccolissimo, meno della metà del volume di quelli anteriori, ma deve essere a un angolo dai 10 ai 20 gradi con la linea di trazione. I montanti dovrebbero essere fatti in modo che l'asse del modello faccia da fermo, un angolo di 5 o 6 gradi con l'acqua. Questi aggiustamenti iniziali permetteranno al modello di raggiungere più rapidamente la posizione di decollo.

Con quest'ultimo argomento abbiamo parlato largamente sugli idromodelli. Non abbiamo voluto per ora presentare formule o disegni, ma è sempre bene mettere a posto le idee e questo articolo non ha altre pretese. In seguito tratteremo i diversi argomenti più in particolare.

Intanto vi auguriamo acque tranquille e buoni ammaraggi

BAGI - ALCYON
Modelli volanti brevettati
 Completati in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2,00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B - ROMA

Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

Continuazione del numero precedente

Le ali simili a quelle dei pipistrelli erano progettate con parecchi elementi che nel movimento all'insù dovevano chiudersi verso il basso, aprendosi invece in tutta la loro larghezza nel movimento all'ingiù. Dietro le gambe stese era previsto un piano di coda.

Leonardo da Vinci non voleva usare le ali come quelle dell'uccello poiché l'imitazione di queste gli sembrava troppo difficile, ma propose di prendere a modello le ali dei pipistrelli. Per la propulsione indicò due metodi. La distensione di una gamba avrebbe dovuto provocare per mezzo di funi opportunamente disposte, l'abbassamento e un colpo con l'altra gamba il movimento all'insù; oppure il congegno avrebbe dovuto essere disposto in maniera che col contemporaneo movimento di ambedue le gambe si sarebbe abbassata l'ala corrispondente.

Il movimento all'insù sarebbe avvenuto per mezzo delle mani. Le mani avrebbero dovuto tenere dei bastoni a forma di stampelle facendo girare nel movimento all'insù le ali, in maniera simile a quella dell'uccello. L'importanza capitale del movimento rotatorio dell'ala intorno al proprio asse longitudinale era già riconosciuta dal tecnico geniale.

L'uomo che vuole volare, deve, secondo Leonardo da Vinci, «tenersi libero dalla cintola in su per potersi tenere in equilibrio».

alzarsi con l'aiuto del vento a forti altezze e questo gli sia la sua sicurezza; perché anche nel caso che tutti i roteamenti prima menzionati avvenissero, egli ha il tempo sufficiente di ritornare nella posizione di equilibrio, se solamente le sue membra sono di grande robustezza, perché possano resistere al "furore" e alla forza coi mezzi di difesa menzionati e con le loro giunture fatte di pelle fortemente conciata e con i loro nervi fatti di corde le più forti di seta cruda; e nessuno si lasci far impazzire con robe di ferro perché ben presto si spezzerebbero o si logorerebbero per la qual ragione non si deve perdersi con essi». Di un tentativo di volo fatto da Leonardo mancano però indicazioni più precise e null'altro è noto di ulteriori tentativi precisi.

I Portoghesi rivendicano ad un loro connazionale il merito di aver volato per primo con una macchina che era più pesante dell'aria. Le memorie della scrittrice portoghese Donna Maria da Gloria hanno tramandato ai posteri il nome di questo pioniere del volo. Si chiamava Joao Torto, maestro di scuola, e volò nell'anno 1540 a Vizeu nella provincia portoghese di Beira alta.

Il 1. giugno dell'anno 1540, si legge nelle memorie, Torto inviò il banditore della città attraverso le strade di Vizeu e fece proclamare: «Rendo noto agli abitanti di questa città che questo mese non andrà a termine senza farvi vedere il miracolo più grande nella figura di un uomo che volerà con ali magiche dalla torre delle campane del Duomo verso i campi di Matteo». Donna Gloria ci dà anche la esatta descrizione di questo apparecchio, la cui forza motrice in massima parte risiedeva nella forza muscolare dell'aviatore. La macchina aveva quattro ali di calico delle quali la coppia inferiore era più piccola di quella superiore. Le quattro ali erano collegati da cerchi di ferro ricoperti di stoffa.

L'audace uomo volante cacciava in questi le braccia e le gambe portando l'apparecchio sulla schiena. Il 20 giugno 1540 Torto indossò la «sua tenuta da aviatore» il cui pezzo principale consisteva in una cuffia sulla quale era dipinto il becco spalancato di un'aquila. L'apertura di questo becco avrebbe dovuto rendere possibile la vista sulla terra. La strana macchina venne issata sul tetto della torre delle campane. Sotto la torre erano raccolti gli abitanti della città e quelli delle campagne vicine in tale numero che «neppure una goccia di acqua avrebbe potuto raggiungere il suolo». Quando l'orologio della torre suonò la quinta ora Torto si gettò nel vuoto. «Come se davvero fosse avvenuto un miracolo», scrive il cronista. «Maestro Torto prese la strada attraverso l'aria nella direzione dei campi di Matteo». Disgraziatamente però, proprio nel momento critico, la cuffia si mosse. La testa d'aquila si era poggiata sugli occhi dell'aviatore. Impacciato per questo incidente l'aviatore fece dei movimenti disperati con le gambe e le braccia. Infine precipitò con la testa all'ingiù su un tetto, avendo salva la vita. Di un secondo tentativo dell'audace maestro di scuola nulla è noto.

Fra gli aviatori del Medio Evo che avrebbero dovuto o voluto volare per mezzo della loro forza muscolare c'è anche il monaco svevo Kaspar Mohr di Schussenried nel Wuertembergese, Visse dal 1575 al 1626 e non sarebbe stato solamente un eminente teologo ma anche matematico, scultore, pittore e meccanico.

La tendenza di quei tempi di volare con ali battenti gli era ragione sufficiente per costruirsi un apparecchio di volo. Si costruì ali con penne di oca rinforzate da una rete di cordicelle di canapa. Era fermente intenzionato a volare dal tetto del convento dei Premonstratensi, ma i suoi superiori ecclesiastici gli lo proibirono. Nella

sala della biblioteca del convento di Schussenried si vede ancora oggi un ritratto del monaco con due ali.

Per l'originalità della sua invenzione, che differiva completamente dal modello dell'uccello e per la descrizione fattane nel «Journal des Savans» del 12 dicembre 1678, il fabbro P. Besnier de Sablé (Maine) diventò celebre. Su ogni spalla appoggiò un'asta che portava, davanti e di dietro alle estremità un piano alare quadrangolare pieghevole. In ogni movimento all'insù i piani si chiudevano, nel movimento all'ingiù si aprivano formando una larga superficie. I due piani anteriori venivano mossi dalle braccia i posteriori erano collegati alle gambe per mezzo di funi. Il volo era previsto dal movimento alternato di abbassamento delle superfici di volo a destra sul davanti; a sinistra di dietro e viceversa intorno al punto di rotazione sopra le spalle. Besnier affermava che non avrebbe potuto sollevarsi, ma che avrebbe potuto facilmente volare da un punto rialzato compiendo un certo percorso.

A Parigi nel 1742 il Marchese di Baqueville intraprese un tentativo di volo. Egli mutò il progetto di Besnier mettendo, ai piedi ed alle mani larghi piani ovali. Dalla terrazza di una casa, vicinissima alla Senna, egli volò con le ali agganciate. Quando si trovò a metà del fiume precipitò improvvisamente su una delle molte barche piene di spettatori e si ruppe una gamba. Tale tentativo di volo fu fissato per i posteri da un artista dell'epoca in un quadro.

Una memoria dell'archivio della città di Greiz prova che il tedesco Melchior Bauer si occupò dell'idea di un apparecchio a trazione muscolare. Egli immaginava la sua «carrozza celeste» come una specie di libratore. La forza dell'uomo avrebbe dovuto mettere in moto delle ali oscillanti.

H. G. SCHULZE e W. STIESNY

(Continua)



Giuseppe Rosati, Monsiurmano. — Tutto il sistema d'accensione si riduce ad una bobina, ad un condensatore da 0,1 microfarad ed a una batteria d'accensione di 4 volte di tensione.

Il primario è composto di 150-180 spire di filo di rame smaltato da 3 decimi e il secondario di quindici-sedicimila spire di filo di rame smaltato da 5 centesimi.

Il rochetto su cui deve essere avvolta tutta questa roba deve essere lungo sei o sette centimetri. Un foglietto di carta isolante dovrà essere disposto fra un giro e l'altro di spire. Un isolamento più robusto, di parecchi strati di carta, dovrà essere interposto tra il nucleo ed il primario e fra il primario ed il secondario. Il nucleo dovrà essere composto da un mazzetto di barrette di filo di ferro dolce, del diametro di 1 millimetro circa. L'uscita del primario e l'entrata del secondario dovranno essere unite e mandate a terra. Fra la terra e le puntine deve essere collocato il condensatore. Mentre l'uscita del secondario dovrà andare alla candela, il capo rimasto libero del primario dovrà andare ad un polo della batteria; l'altro polo di questa andrà alle puntine.

Aquila Azzurra - Pisa. — Quello di celarsi sotto un pseudonimo per evitare le mie invettive è un sistema abbastanza buffo. Dato che lo pseudonimo in questione serve a distinguerti dagli altri e quindi vale come un nome, non vedo che differenza ci sia fra gli accidenti che io potrei mandare ad un Pincio Pallino qualsiasi e quelli che potrei indirizzare allo stesso Pincio Pallino nascosto sotto il nome aereo di Aquila Azzurra. Secondo me sono accidenti di buona qualità in tutti e due i casi.

Ma sta tranquillo, per questa volta non avrai le mie maledizioni.

Della «Biblioteca dell'Aeromodellista» sono usciti, finora, quattro volumi:

- 1) «Nozioni tecniche ad uso del corso iniziale», di Giorgio Bacchelli.
- 2) «Elementi di progettazione di velivoli», di P. C. Bergonzi.
- 3) «Nozioni teoriche ad uso del corso di perfezionamento», di G. Bacchelli.
- 4) «Lezioni di aerodinamica», di G. Bacchelli.

Tutti i suddetti volumetti costano lire 5

ciascuno e puoi richiederli, a mezzo vaglia, alla Sede Centrale della Rina, Roma, Piazza del Popolo 18.

Tutti questi libri sono stati scritti apposta per gli aeromodellisti e sono quindi utilissimi e praticissimi.

Il tenditore ha l'incarico di non far scariare le ultime decine di giri della matassa per impedire che questa, essendo più lunga della distanza intercorrente fra i ganci, si adagi irregolarmente sul fondo della fusoliera squilibrando il modello. A questo scopo come ben sai si usa montare sull'albero dell'elica una molletta oppositrice ed un riscontro metallico che, a mano a mano che l'asse dell'elica si sposta in avanti trascinato dalla molletta, tende a battersi contro un fermo ed a bloccare tutto il sistema.

Non è affatto strano che basti una molletta lunga meno di un centimetro, composta di filo d'acciaio di mm. 0,5, ad opporsi ad una matassa d'elastico. Non si tratta mica di un motore di 2.000 cavalli!

L'attacco a batonetta, sia orizzontale che verticale, può essere usato su modelli di tutte le aperture.

Non posso spiegarti qui il funzionamento dell'elica a passo variabile in volo di Travagli per mancanza di spazio; ma, come abbiamo promesso, fra qualche numero potrai leggere un articolo dettagliatissimo sull'argomento scritto da Travagli stesso.

Non ti so dire cosa si faccia a Pisa, tu che ci sei dovresti saperlo meglio di me. Perché non ti informi alla R.U.N.A.?

Ermenegildo Costi - Cagliari. — Ricordati, prima di tutto, di rivolgere a me le domande tecniche e non a Zio Falcone. Questo per evitare viziosi giri della corrispondenza per i tavoli di redazione e per avere risposte più sollecite.

Alla prima domanda posso risponderti facilmente: scrivi a Travagli Uberto in Via Lutezia 5 Roma e chiedigli per mezzo del persuasivo argomento di un vaglia di L. 10, la tavola del veleggiatore-Scuola «Pinguino» che Travagli ha progettato disegnato e messo in vendita ad uso esclusivo degli aeromodellisti principianti. Si tratta di un apparecchio semplicissimo e di buoni risultati che è completamente descritto in una tavola di cm. 80x50 corredata di una breve descrizione ed istruzione.

Alla seconda non posso rispondere altrettanto facilmente, perché se io ti dicessi qual'è, secondo me, la migliore scuola d'aeromodellismo d'Italia, susciterei l'invidia, i rancori e tante altre cose da parte delle scuole lasciate indietro. Per te che sei di Cagliari la migliore scuola deve essere quella della tua città e se non lo è, devi cercare, insieme ai tuoi compagni, di farla divenire tale.

Ermano Mosca - Como. — Zia Falcone mi ha passato la tua lettera ed io ti rispondo subito.

Non c'è ragione perché il tuo modello non vada, soltanto ti risulterà un po' critico di contrappeso a causa della poca distanza fra ala e timoni. Cerca di rialzare questi ultimi rispetto all'ala per portarli fuori dalla ala.

Come profilo alare puoi usare il Naca M. 6 od il Naca 23012.

Nei timoni a «V» vale come superficie stabilizzante orizzontale la proiezione delle superfici reali su di un piano orizzontale, e come superficie stabilizzante verticale si considera la proiezione su di un piano verticale. Regolati quindi in proposito.

Adriano Castellani - Cremona. — Come avrai già visto ho mantenuto la promessa ed il tuo modello ha avuto l'onore della stampa. Appena sarà possibile anche il secondo disegno seguirà la stessa strada.

Come saprai ogni disegno viene compensato con trenta lire: uno di questi giorni, quindi, i vedrai recapitare un vaglia per questo importo.

Normalmente non restituiamo le fotografie e gli scritti, pubblicati o no, non posso quindi prometterti di rimandarti ciò che mi chiedi; se mi sarà possibile cercherò di accontentarti.

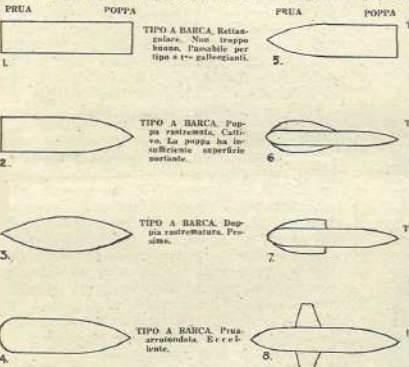


FIG. 7

orio come lo fa in barca, affinché il suo centro di gravità e quello della sua macchina possano oscillare e spostarsi secondo la necessità nel mutamento del centro (cioè il centro di pressione) della sua resistenza». Per assicurare la stabilità il grande italiano dice inoltre: «L'aviatore deve avere la possibilità di assicurarsi contro il rovesciamento laterale. Può mantenersi in equilibrio durante raffiche pericolose, abbassando un'ala più rapidamente dell'altra, come lo fanno anche gli uccelli».

Sull'estremità posteriore della fusoliera era prevista una superficie triangolare di comando che doveva essere azionata da movimenti della testa. L'ossatura e il materiale di rivestimento delle ali della macchina di Leonardo da Vinci erano una imitazione non già delle ali degli uccelli pennuti, ma di quelle nude del pipistrello. «Ricordati», diceva, «che il tuo uccello non deve imitare null'altro che il pipistrello, per il fatto che il suo tessuto rappresenta un'armatura, o meglio un collegamento dell'armatura, cioè la vela principale delle ali. E se tu imitassi le ali degli uccelli pennuti, queste sono di ossa più robuste e di nervatura più forte perché sono bucate, cioè perché le sue penne non sono collegate fra loro, ma attraversate dall'aria. Il pipistrello invece ha l'aiuto del tessuto che tutto collega e che non è bucato».

Leonardo da Vinci voleva che tale apparecchio fosse provato il più distante possibile dal suolo: «Sempre il movimento della macchina dovrebbe essere sopra le nuvole, perché l'ala non si bagni e per scoprire più terra e per fuggire il pericolo dei movimenti dei venti entro le gole dei monti dove si trovano sempre accumulamenti di vortici e di venti». E inoltre: «Se l'apparecchio si girasse tutt'intorno, ha ancora lungo tempo per poterlo di nuovo rimettere a posto per mezzo della regola sopradetta prima che tocchi il suolo». In un altro punto dice: «L'uccello suddetto deve

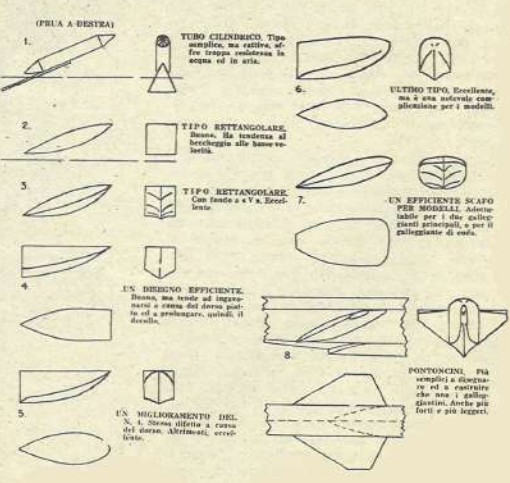


FIG. 12

la ciabatta di

TILSON



(Continuazione del num. precedente)

XVII

ZIO E NIPOTE

Dopo aver narrato l'emozionante e movimentato ingresso della bionda Joan nella casa dello zio Franklin Franklin a New-York sentiamo il bisogno, e il dovere, di scrivere quattro parole sull'identità della dinamica fanciulla che tanto drammaticamente si era presentata al monumentale Patrik O' Connor.

Joan Franklin, figlia di un fratello del noto miliardario californiano, rimasta orfana a sei anni del padre (della madre lo era già dall'età di due anni) venne presa dallo zio Franklin che, non avendo avuto dal suo matrimonio con la gentile Pat alcun figlio, subito si affezionò alla fanciulla tanto da amarla presto visceratamente. E ben la bambina si meritava la bontà dello zio ricchissimo, poiché ella, oltre ad essere straordinariamente carina, aveva un cuore veramente d'oro, e una grazia e una vivacità tali da commuovere il più duro degli zii. A proposito di vivacità occorre dire che la bimba ne aveva anche troppa, e non aveva scrupoli di manifestarlo nei modi più violenti, qualora ne provasse bisogno. A dieci anni venne cacciata dal rinomato collegio femminile «Montara» per aver cantato, durante una festa di beneficenza, invece dell'inno sacro annunciato nel programma, una poesia composta da lei stessa, nella quale rivelava come la direttrice portasse la parucca e si ubriacasse tutti i sabato sera. Assegnata alle cure di un'istitutrice, fece scappare la povera giovane prescelta a questo incarico con alcune sue trovate, tra cui spiccò per originalità di concezione quella di apparire di notte davanti al letto, con indosso una vecchia e arrugginita armatura da crociato esistente nella anticamera dell'appartamento. Lo zio Franklin sentì la sua bontà cedere quando la piccina si pose a ficcare il naso nei suoi affari. Egli non tollerava assolutamente che persone della sua famiglia si impicciasero delle sue cose e quando l'appena quattordicenne Joan, corrompendo con forti somme ricavate dalla vendita dei suoi libri un agente notturno, riuscì a penetrare nottetempo nel suo studio per verificare che in certi affari suo zio non fosse stato maltrattato, come temeva e come essa poté accertare, dai soci, la spedì in Francia, presso una sorella, certo di non rivederla che molto tempo dopo, quando cioè la fanciulla, a causa di una maggiore esperienza e dell'età acquistata, dimostrasse di apprezzare un po' più certe regole di vita.

La mattina dell'improvviso ritorno della bionda Joan a New-York per via aerea, il vecchio Franklin s'indugiava a casa sua, e più precisamente nel suo salottino privato, per godere in quel raccoglimento di alcune recenti notizie che facevano in special modo esilarato. Joan entrò nell'appartamento dello zio così come era entrata nel palazzo: come un turbine, cioè, o un ciclone, o una tromba marina.

Il vecchio Franklin stava sdraiato nella sua poltrona favorita, intento a rileggere per la millesima volta l'edificante testo di un telegramma a firma del suo segretario, quando oltre la porta del salottino si udì il rumore inconfondibile di un alterco al quale prendeva parte attiva una voce femminile: due secondi più tardi, subito dopo un energico «Idiota!» echeggiò il suono di uno schiaffo, e i battenti, spalancandosi violentemente, mostrarono all'attonito californiano la snella figura della nipote, che egli riconobbe istantaneamente.

te, e dai modi, non dall'aspetto, la persona che così bruscamente si presentava a lui.

— Joan! — esclamò dopo aver rischiato di inghiottire per l'emozione, la dentiera. Come ti permetti. Ma Petty non mi aveva fatto sapere nulla... Joan: tu sei fuggita di casa!

— Come va il mio vecchietto — domandò, per tutta risposta, la fanciulla bazzando al collo di Franklin e soffocandolo quasi di baci — sembri una vecchia tartaruga, caro zio: pare che i milioni facciano aumentare le rughe, invece di appianarle, non è vero?

— Grazie del complimento — borbottò, nauseato, il vecchio Franklin. Ma mi vuoi rispondere? Dov'è Betty, mia sorella Betty?

— A quest'ora è a letto — rispose, finalmente, Joan — poiché se qui c'è il sole, in Francia splende la luna e la cara zietta va a dormire con le galline...

— Tu dunque sei scappata? Non mi ero ingannato quando...

— Sì, sono scappata. Aspetta, non t'inquietare. Se al mondo esistessero ragioni, possibili perché la gente si dovesse arrabbiare, io avrei dovuto trattare assai male il tuo maggiordomo, il quale mi voleva nientemeno che impedire il passaggio alla tua regale presenza!

— Mi sembra però che non l'hai trattato con molto affetto! Ho sentito il rumore di uno schiaffo...

— Un piccolo, generoso ceffoncello che milioni di uomini avrebbero pagato con tutte le loro ricchezze, purché dato dalle mie preziose manine...

Il vecchio sbuffò, quindi, scattando con incredibile agilità in piedi, cominciò a misurare a lunghi passi il pavimento.

— Non scherzare, ragazza — sbraitò burberamente — Io ti avevo affidato alle cure di mia sorella perché facesse di te una signorina come si deve, ed ecco che tu la lasci all'improvviso, e traversi l'Atlantico all'insaputa di tutti... Perché, almeno?

La bionda nipote del vecchio miliardario si chinò a raccogliere il telegramma gettato via dallo zio al suo dinamico apparire e, letto rapidamente, lo porse con gesto energico a Franklin.

— Ecco qui, il perché che tu mi richiedi. Questa stupida e incredibile storia con Tilson, questo fatto assurdo e pure verissimo, nel quale tu rischi di far naufragare il millenario orgoglio dei Franklin! Questa storia che fa già il giro del mondo, spingendo i giornali a scrivere di te «quel vecchio birbante se la batte con bravura con il filibustiere inglese» oppure «Un bel colpo di quel canguro scontento...»

— Non è vero! I giornali non dicono questo di me! — scoppio il vecchio afferrando la ragazza per le spalle e scuotendola violentemente. Te lo inventi!

— Va bene, ma non tarderanno a dirlo — ammise la ragazza — E il millenario orgoglio dei Franklin...

— Oh! Finiscila con il millenario orgoglio dei Franklin. Mio padre puliva le fegne in Buffalo Street e il tuo lavava i panni ai banditi di Doyer

(continua)

MARIO GUERRI

Con l'alluminio
non si fanno
soltanto le pentole

La speranza di un più favorevole corso della guerra, particolarmente aerea, è tutto ciò che l'Inghilterra può oggi opporre agli attacchi tedeschi. Le perdite della R.A.F. sono state così grandi che la penuria di apparecchi si è fatta in Inghilterra sempre più sensibile. A questo bisogna aggiungere che i centri industriali inglesi sono stati pressoché distrutti dai grandi attacchi dei bombardieri tedeschi. Ma anche se le fabbriche di produzione fossero intatte, la Gran Bretagna non potrebbe costruire il necessario numero di aeroplani, poiché le manca la materia prima più importante: l'alluminio.

Questo metallo leggero è il più importante componente dei moderni aeroplani da combattimento e la Gran Bretagna non possiede neanche l'unica materia prima che potrebbe sostituirlo, la bauxite. Il risparmio di peso che si può ottenere mediante la costruzione in metallo leggero è notevole: sino per tutti gli apparecchi e soprattutto per quelli da combattimento.

Pino alla capitolazione della Francia, la Gran Bretagna poteva importare da essa grandi quantità di alluminio e di bauxite. Nel 1938 l'83 per cento dell'intero fabbisogno britannico è stato coperto dalla Francia, l'84 per cento dalla Grecia, l'82 per cento da tutti domini britannici. Nella sua produzione aeronautica l'Inghilterra si trova di fronte a tre problemi quasi insolubili. Anzi tutta la distribuzione delle fabbriche rende quasi impossibile la propria produzione in secondo luogo l'Inghilterra manca della necessaria quantità di bauxite per fabbricare l'alluminio e in terzo luogo le importazioni dall'America sono sempre più minacciate dai sommergibili tedeschi. Nel Canada si è andati tanto oltre che il governo ha proibito la fabbricazione di arseni di alluminio, per mettere tutte le riserve a disposizione dell'industria aeronautica.

La Germania non ha da temere nessuna di queste difficoltà, per qualsiasi tempo la guerra dovesse durare. La produzione nazionale di aeroplani è così grande che essa non ha bisogno di nessuna importazione di aeroplani stranieri. La R.A.F. non è riuscita a danneggiare seriamente neanche una sola delle fabbriche tedesche. Infine la Germania è così ricca di bauxite che le sue riserve non potranno mai essere esaurite. La Germania è al primo posto nel mondo nella produzione di metallo leggero, e al secondo, dopo gli Stati Uniti, nella produzione di acciaio.

Tutti i terreni europei ricchi di bauxite sono accessibili alla Germania, poiché proprio in questo campo il blocco inglese è completamente inefficace. Nel 1938 la produzione tedesca di alluminio è stata di 180 mila tonnellate, mentre quella inglese è stata di appena 40.000 tonnellate. Nel 1940 la produzione tedesca è ancora aumentata per lo sfruttamento della bauxite francese.

Se oggi l'aviazione tedesca può impiegare da 500 a 600 apparecchi per un solo attacco contro l'Inghilterra, ciò può far comprendere quanto grandi siano le riserve tedesche.

G. d. N.

CRONACA BREVE

Il Giornale Ufficiale della R. A. del 21 gennaio pubblica il bando di concorso per 30 Allievi Ufficiali di Complemento del Corpo di Commissariato della R. A., ruolo Amministrazione. È stata pure pubblicata, sulla «Gazzetta Ufficiale» del 22 gennaio, una legge che disciplina i Corsi Allievi Ufficiali di complemento della R. A.

Un documento di virtù eroica e di fede sublime, esempio mirabile dei puri sentimenti che animano i nostri giovani aviatori, è la lettera indirizzata alla mamma dal tenente pilota Giovanni Roggero deceduto in seguito ad una azione bellica presso Solthum, rinvenuta tra le sue carte personali:

«Carissima mamma dice la lettera — quando leggerai questo mio scritto lo non sarò più su questa terra, esso è il mio ultimo saluto. Sì forte, mamma, e non piangere la mia morte, devi essere invece orgogliosa di aver dato un figlio alla Patria, così come lo sono orgoglioso di aver dato la vita per la mia adorata Italia. Questa è la morte che sempre ho desiderato di incontrare. Muoio contento perché ho la convinzione di aver fatto il mio dovere di soldato non con lo scopo di raggiungere onori o ricompense ma per il mio ideale. Ringrazio te, mamma carissima, ringrazio papà per tutto quello che avete fatto per me. Baci per me papà, Cleo e il nonno, saluto tutti quelli che mi hanno voluto bene. Che Dio abbia misericordia di me, Gianni».

due fratelli

A sud di Bengasi, la battaglia si era riaccesa violentissima. Contro la massa corazzata dei mezzi nemici il valore delle nostre truppe opponeva una resistenza accanita, tutta fatta di attacchi, di aggressività, di volontà di combattere. Le fanterie meravigliose non conoscevano sosta da più giorni ed il deserto affonito e le petrate del Gebel erano sconvolti come da una immane convulsione tellurica e fumavano e ardevano come rachiudessero nelle viscere un vulcano mostruoso. I caccia sembravano impazziti ed il loro numero era infinito; le ali tese nello spasimo della battaglia, il motore urlante e le mitragliatrici arcaiche portavano nella lotta un tono violento e caro ai soldati che combattevano a terra e si sentivano protetti da questi loro camerati azzurri che vivevano le stesse giornate tremende, che dividevano con loro le fatiche e la gloria; li conoscevano fin dai primi giorni ed avevano imparato ad amarli seppure una punta di invidia li pungeva quando la ventata potente delle fusoliere velocissime passava alta sulla loro marcia lenta e faticosa; ma era un'invidia fatta di ammirazione e di orgoglio; essi si sentivano sicuri, vigilanti e pareva loro che una mano si stendesse sulle teste quando rombavano lassù nell'azzurro le squadriglie dei bombardieri.

Si combatteva ora duramente. Dall'alba la squadriglia del comandante F. era in volo; gli equipaggi avevano riposato solo un paio di ore dopo un'azione notturna. Adesso si trovavano di nuovo sul cielo della lotta. Il carosello infernale che stordiva ed esaltava, che eccitava e spezzava i nervi era iniziato da tempo.

Il tenente M. sapeva che in quella zona combatteva suo fratello ed avrebbe voluto individuarlo e stargli da presso per difenderlo con le armi potenti ed il suo apparecchio imponente; si gettava dove vedeva la mischia più ardente e sembrava che le sue forze fossero inesauribili a pochi metri d'altezza sulle teste dei soldati scagliava raffiche mortali sui mezzi nemici, sulle loro armi, sulle truppe avversarie. Aveva perso il collegamento con la squadriglia e combatteva isolatamente troppo interessato ai fatti che avvenivano sulla terra per rendersi conto di quello che accadeva in aria; dove si trovava il fratello? Con quale reparto? Forse era lì con quel plotone impegnato così da vicino...

Forse era più avanti con quel nucleo; radendo quasi la terra era sopra le schiene incurante dei proiettili che già più volte gli avevano forato la carlinga e le ali; una rabbia sorda lo aveva invaso e combatteva adesso senza accorgersene, come invaso da una furia non conosciuta prima da allora. Era stordito e tuttavia si controllava lucidamente ed aveva sempre la visione nitidissima delle proprie azioni. Erano picchiate continue, passaggi fulminei a quattro, cinque metri dal terreno; fra le vampe delle mitragliatrici scorgeva distintamente il nemico abbattersi e sbandarsi terrorizzato; si ricordava con precisione di una mitragliatrice che aveva sparato su di lui con ostinazione fino all'ultimo momento, fino a quando aveva inchiodato a terra tutti i serventi; si ricordava di aver preso di infilata un reparto con una picchiata così folle che aveva temuto per un attimo di sfracellarsi in terra; fra poco avrebbe dovuto far ritorno al campo; le munizioni sparivano con una velocità impressionante.

Aveva preso quota, quando vide il cruscotto saltargli in pezzi e sentì un tirante schizzar via sibilando. Istantaneamente si gettò in picchiata, virò strettissimo e cabrò di colpo tirando il motore al massimo. Diavolo era stato preso in coda da un apparecchio britannico! Il motore lo serviva egregiamente e ben presto si trovò ad oltre 1000 metri di quota; gettò uno sguardo d'intorno e scorse più alto di lui di un centinaio di metri un «Gloster» che già gli aveva diretto il muso contro. Scivolò d'ala fulmineamente per svincolarsi e cercò di guadagnare

quota. Da quell'altezza il fragore della lotta in terra non era percepibile e solo rumore era l'urlo del motore a cui chiedeva adesso il massimo sforzo. Una serie velocissima di manovre lo portò per una frazione di secondo dietro la coda del «Gloster» che si impennò sottraendosi al tiro subito efficace; ma il nostro gli fu nuovamente dietro ed ora non lo avrebbe più mollato; lo sentiva. Il «Gloster» aveva messo il muso in basso cercando di salvarsi con la velocità dell'affondata, ma già le prime pallottole gli avevano rigato la fusoliera, strappato la tela delle ali, e cercavano il punto mortale; sotto l'occhio del cacciatore si avvicinava rotando il terreno giallo e piangente.

Una striscia sottilissima di fumo sprizza via adesso da un fianco, traccia nell'aria una pennellata sicura che va ingrossandosi ed ecco la vampa che spicca d'un tratto. I pollici sono ancora sulla leva di scatto ma le armi non rispondono più. I serbatoi sono vuoti; i proiettili sono finiti e mentre il «Gloster» precipita il tenente M. fa quota per rientrare al campo.

Un fante è a terra ferito e con la faccia rivolta al cielo segue con lo sguardo acceso la battaglia rapidissima; gettato in terra il primo apparecchio inglese, un altro ne attacca di sorpresa il cacciatore italiano. Ancora questi riesce a sfuggire al primo attacco e ad evitare il tiro dell'avversario. Ma perché ora non reagisce? Perché non assalta lui? Fugge, invece, cerca disperatamente di fuggire e l'altro gli sta sopra, lo tiene sotto il suo tiro come un falco ghermisce l'allodola; non lo molla; l'aereo ita-

liano picchia, cabra, scivola via, si sottrae forse al tiro ma fugge, fugge, perché scappa, maledizione?! Il ferito a terra non può sapere che nelle armi italiane non vi sono più proiettili, che le mitragliatrici sono mute perché troppo hanno dato alle truppe che sono a terra. L'aereo è squassato dal fuoco nemico; l'avversario si è accorto dell'inferiorità dell'altro e, spavaldo, gli è sopra, non lo teme ed è deciso a cogliere la facile vittoria; la valentia dell'italiano gli dà comunque del filo da torcere e la rabbia ostinata con cui prosegue la lotta è indice della difficoltà in cui si trova. Il tenente M. è costretto per la prima volta, durante la sua carriera di pilota, a fuggire davanti al nemico e questo gli mette nel sangue un'ira cocente fatta di comprensione nella impossibilità della lotta e di cognizione della propria fine. Ormai, tutto l'apparecchio è crivellato; un timone vibra in maniera preoccupante ed una semiala è stata talmente colpita da far temere che si spezzi da un momento all'altro; lui ancora non sa rendersi conto come mai non sia stato colpito. Ma ecco un gran colpo ad una spalla; come un pugno fortissimo, ed un dolore lancinante che gli attraversa fulmineamente il braccio; sembra che un pugnale gli abbia reciso i tendini privandolo di qualunque forza. Quasi contemporaneamente dal motore che ancora rugge impetuoso esce una vampa che sfilta nell'aria una scia abbagliante. E' inutile continuare; gli occhi si empiono di lagrime nell'abbandonare la macchina bella che per tanto tempo lo ha portato per i cieli e gli è stata fedele compagna nelle battaglie più aspre;

ma oramai il destino è segnato; l'«Hurricane» nemico, spavaldo, gli sta a fianco, a pochi metri, per godersi lo spettacolo della fine di un avversario senza difesa. La cinghia è slacciata; con una manovra veloce l'aereo si capovolge ed il pilota scivola fuori; un tuffo nel vuoto, uno schiaffo d'aria alla testa e l'impressione di rotolare; uno strappo e gli occhi che si alzano istintivamente vedono sul capo l'ombrello candido del paracadute che afflana. In basso ardono i resti del caccia.

Il giorno dopo, i due fratelli sono l'uno accanto all'altro, in due lettini da campo, sotto un tendone della Croce Rossa, entrambi feriti. E l'uno dice: «Sai, ti ho visto passare tante volte sopra di me». E l'altro ride e racconta la sua avventura.

PERSEO

Crollo della III Repubblica

Gli antecedenti di D. M. Tuninetti sono più che sufficienti a garantire ai lettori irrisolti ed un po' prevenuti l'importanza di questo libro che si presenta nella forma d'un diario. Si può essere ben sicuri e si vince senz'altro il timore di una delusione che facilmente deriva, soffermandosi al titolo vistoso, il «Crollo della terza Repubblica», diario di Francia 1938-1939.

Il «Diario» s'inizia con la data 20 dicembre '37 e finisce al 1. luglio '39. Dalla partenza del Tuninetti da Vienna per Parigi, alla partenza di lui da Parigi per l'Albania. Racconto concatenato e serrato, a cui aggiunge valore la riproduzione degli opportuni documenti, rapporti dell'epoca e squarci di relazioni, e significativi pezzi di articoli della stampa francese esprimenti l'avversione all'Italia, al suo regime e l'offesa ai nostri sentimenti più cari e rivelanti ancora la crollante entità della Terza Repubblica, cioè di uno Stato non più forte ed omogeneo ma profondamente corroso nei sistemi, nella mentalità, nell'organizzazione.

Il Tuninetti, prevedendo la catastrofe, in un rapporto alla Segreteria Generale dei Fasci all'Estero, scriveva così: «I francesi di oggi hanno troppo sangue italiano, polacco, giudeo, spagnolo, tedesco e nord africano nelle vene per sentirsi veramente francesi. L'amalgama fra i troppi componenti della comunità nazionale si è ottenuta a prezzo di troppe, successive reciproche concessioni e per di più in base ad un comune denominatore troppo allettante per essere positivo: il benessere. Crollato il presupposto, e cioè la ricchezza comune, la comodità, l'elevato tenore di vita, l'assenza del rischio, la mollezza ed i facili guadagni, sono apparse soltanto le inclinature, mascherate per l'addio, ma effettive, profonde, non rimarginabili...». Ed infatti, le «disavventure concomitanti...» — come dice il nostro cronista — determinarono il crollo.

Minuta diligente e attenta cronaca, dunque, questa del Tuninetti, che va letta con attenzione e con riflessione. Due anni di vita intensamente e vibrantemente vissuti.

Vogliamo concludere riportando una delle sue e caratteristiche paginette di questo Diario.

All'indomani della nomina di François Poncet ad Ambasciatore a Roma, il Tuninetti racconta:

«Mi trovavo da un parrucchiere francese di rue Sedillot, a pochi passi della Cassa d'Italia, ed assorto com'ero nella lettura d'un giornale non facevo attenzione a chi entrava nel salone mentre intanto un garzone mi stava accomodando i capelli. Nell'impossibilità di raggiungere il portaceneri ed autorizzato da un cenno del barbiere, volli buttare a terra il mozzicone della sigaretta, ma il mio braccio impacciato dall'accappatoio, non riuscì che a gettarlo dietro alle mie spalle.

«Con l'impressione d'aver commesso un atto indegno verso qualcuno che non vedevo, ma la cui presenza intuivo dietro di me, pronunziai istintivamente, in italiano, il trisillabo *Scusatè!* (Soltanto in Italia si dice *pardon*). Con meraviglia mi sentii rispondere: «Prego, signore» da una voce femminile.

«Ultimata l'operazione mi alzai e scorsi dietro di me una modesta vecchietta che teneva per mano un bambino di quattro o cinque anni. Allora mi rivolsi a lei direttamente e le chiesi se era italiana e se il bambino era un suo nipotino. Ed ecco la risposta: «Io sono fiorentina, ma il bambino è francese. Parla però benissimo l'italiano perché dall'età di un anno è stato affidato alle mie cure. I suoi nonno volevano che imparasse bene la nostra lingua. Sa, è il nipote dell'Ambasciatore François Poncet». E poi rivolta al bambino: «Saluta il signore».

«Buon giorno, signore», mi disse allora il piccolo Poncet e poco mancò non mi salutasse romanamente. «Addio, piccolo!».

MERC.

POSTA *erea*

Guido Sgaravatti, Padova. — Certamente deve essersi verificato un caso di telepatia, fra noi due. Mentre tu scrivevi la tua lettera chiedendo che L'Aquilone si occupasse anche degli idromodelli io e i miei colleghi scaricavamo sul giornale un sacco di disegni e di parole intorno all'argomento che ti interessa. Nella tua lettera mi chiedi altre cose. Mi dispiace di non poter rispondere qui. Ti risponderemo direttamente a casa quando crederai utile far seguire l'indirizzo al tuo simpatico e famoso nome.

PREGHIERA del figlio dell'aviatore

O Dio, tu che conduci
ogni cosa alla quiete
ed alla pace
fa che quest'ora
sia piana, dolce e lieve
al padre mio che vola,
combatte e pensa a me,
all'angiol suo
che sogna e benedice.
Guardalo tu, o Signore.
E che nel suo dovere
sia giusto ed implacabile,
sia forte e coraggioso.
E tu, mio Dio, perdona
anche quel suo nemico
che turba la mia pace.
E fammi crescer buono.
E fammi addormentare.
E fammi anche sognare
ch'egli ritornerà.

Giuseppe Stefani, Venezia. — Vorresti essere tanto gentile di farmi sapere il titolo del tuo parto letterario mescolatosi fra tanti altri? Tu mi parli di «Picchiattelli» e di «Ju 87». Si tratta di fratelli; e questo è quanto si possa dire oggi. Posso anche aggiungere in segreto che la nostra industria fabbrica un «Picchiattello» italiano «molto in gamba». Gli scacchi rossi e verdi degli impennaggi non sono scacchi. Guardaci bene. E' il bianco del nostro tricolore che è diventato una croce creando così quattro scacchi colorati: due rossi e due verdi. Questo nuovo distintivo è stato adottato dal nostro Stato Maggiore il giorno in cui l'Italia è entrata in guerra, e

ciò allo scopo di distinguere il nostro distintivo da quello francese. Tu mi dici che «la gente è convintissima che come aviazione siamo inferiori a tutti». Questa è grossa. La gente che dici tu è evidentemente stupida se ignora che i nostri apparecchi, specialmente gli ultimi tipi, sono per lo meno uguali ai migliori amici o nemici, impegnati nel presente conflitto. Tu chiedi che si parli dei «Cant 1007» e dei «Ba 88» più che degli S. 79 e del «Cr. 42».

Ad ogni modo lo ti assicuro che si parla, si scrive e si dipinge attorno ai «Cant 1007» e ai «Ba» di tutti i tipi molto di più di quanto tu non credi. Noi stessi abbiamo illustrati più volte questi apparecchi, come abbiamo illustrato, ad esempio, il «G. 50», il «Re 2000» e via dicendo. Tu affermi che i nostri alleati e i nostri nemici non fanno tanti misteri attorno ai loro apparecchi. E' vero. Ma non è compito né tuo né mio criticare le decisioni dello Stato Maggiore della nostra R. Aeronautica. Non ti pare?

Criticus mio, dovresti prima di tutto degnarti di uscire dall'anonimo. Ciò che scri-

lismo che mi sarà possibile. (A proposito: lo sai tu che quasi tutti i miei collaboratori tecnici stanno sotto le armi? Le mie lettere che chiedono articoli sull'aeromodellismo e sul volo a vela rimangono quasi sempre senza risposta, e se ricevo risposta non ricevo certo gli articoli di cui ho bisogno). Tempi duri, mio caro. Speriamo che l'avvenire ci permetta di realizzare tutti i nostri sogni, compreso quello di accontentare tutti i lettori, Criticus compreso.

Gia. 14, Marsala. — Che significa? Perché non ti firmi con chiarezza e non mandi l'indirizzo? Come avrai veduto, stiamo guadagnando il tempo perduto. Fra due o tre settimane spero che L'Aquilone avrà ripreso la sua regolarità. E allora — te l'assicuro — non farà più sospirare i suoi amici. Iscrivendoti alla R.U.N.A. hai diritto all'abbonamento e al nostro giornale.

Idillio Gramiccia, Roma. — Credo che «Il Costruttore di aeromodelli» sarà posto in vendita a L. 45 la copia. Il volume sarà pronto fra un paio di mesi al più tardi. Che tragedia, eh!



UMORISMO DEI RAGAZZI

EFFETTI DEL CONTROBLOCCO



— Hei, Diogene, cercate l'uomo?
— No, cerco uno sflatinato.

vi non è poi tanto malvagio da doversene vergognare. Dalla grafia e dal tono della lettera io indovino che non sei un ragazzo e perciò ho ragioni per meravigliarmi ancora di più. Per queste ragioni io non dovrei risponderti. Invece qualche cosa scrivo in risposta alla tua lettera, perché desidero che tu non creda di avermi accoppiato con le tue critiche (piuttosto monotone, in verità). A sentir te, i destini della Patria dipenderebbero dallo sviluppo dell'aeromodellismo. Evviva l'aeromodellismo, perbacco, ma non esageriamo. C'è chi si interessa d'aeronautica senza occuparsi d'aeromodellismo. Ti pare strano? Noi siamo qui per accontentare tutti. Ti dirò di più. Il Ministero della Cultura Popolare, con una sua recente lettera, indirizzata alla Direzione del giornale, esprime l'opinione che si debbono aumentare le pagine dedicate agli episodi di guerra. Che devo fare io? Ubbidire al Ministro o a te? Non ti nascondo che è mio desiderio vivissimo di accontentare i miei lettori; però so che non riuscirei mai ad accontentarli tutti. Quindi non mi resta altro che pregarli di non essere tanto intransigente, mentre io dal canto mio cercherò di concentrare nelle poche pagine più aeromodel-

Antigio Soldano, Milano. — Leggo con piacere la tua lettera e ti rispondo prontamente (o quasi). Tu mi scrivi cose che desidero far conoscere anche agli altri aeromodelisti. So che questo è pure il tuo desiderio. Ecco, dunque, per praticità, che riporto un brano della tua lettera. Tu scrivi, tra l'altro: «In una recente incisione su Milano i sempre prodi «Tommi» della R.A.F. hanno lasciato cadere una bomba sullo stabile nel quale abito e precisamente a perpendicolo del rifugio nel quale tutti gli inquilini erano ricoverati. Molto e plausibile spavento, e per me e i miei niente danno. Ma un caro mio amico, che apparteneva dal 28 ottobre 1940 alla nostra famiglia aquilonesca e che aspirava ed aveva fatto domanda di far parte di corsi di volo a vela, è stato sepolto sotto le macerie ed è morto assieme alla sua cara mamma. Parlo del caro Angelo Pozzi e ti voglio precisare che la casa sulla quale è stata lanciata la bomba dista parecchio dai cosiddetti «obbiettivi militari». Desidero, caro Zio Falcone, che tu o qualche altro, sulle colonne de L'Aquilone ripetessi di attenersi alle elementari norme di prudenza: che tu diressi che non è faja correre nel rifugio quando suona l'allarme: che tu

dicessi che le bombe inglesi non sono giuilli. Ripeti pure che più dello sbarramento contraereo vale ancora l'autodifesa passiva. Quanto è successo ha dimostrato anche ai più recalcitranti che tutti coloro che sono scesi nel rifugio, malgrado che le uscite (due) di sicurezza fossero ostruite dalle macerie, tutti sono usciti illesi; mentre quelli menefreghisti, parecchi purtroppo, ci hanno lasciato la pelle». Tu trovi in me, caro Antigio, il più grande alleato. Le vittime delle incursioni aeree sono in maggioranza rappresentate da persone che non hanno avuto modo o cura di mettersi al sicuro in un rifugio. Purtroppo, si tratta quasi sempre — come dici tu — di incoscienza. Peccato che fra costoro vi siano anche dei giovani. Io ho molta stima dei giovani di oggi; e perciò soffro molto quando apprendo che qualcuno è stato vittima della sua leggerezza. Io mi associo a te, mio caro, nel dolore per la perdita del povero Angelo Pozzi. E' ben triste la sua sorte e quella della sua disgraziata madre. Forse pubblicherò una delle tue fotografie. Mandami il tuo indirizzo e ti spedirò le copie per la propaganda.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Giuglielmo Peirce, Roma. — Sei troppo piccolo per capire queste cose. In quanto alla puntualità dell'«Aquilone», ti assicuro che un'intera legione di brav'uomini si sta spogliando dalla mattina alla sera per riportare le cose allo stato normale. E molto è già stato fatto, non ti pare? Sono contento che ti piacciono gli articoli di Riccardo. Sotto quel nome si nasconde un competentissimo quanto valoroso ufficiale pilota dotato di grande cultura e di lodato senso critico il quale è contentissimo di scrivere per voi i suoi brillanti articoli di politica aeronautica.

In fondo alla tua graziosa letterina trovo uno schizzo che, credo, vuol riprodurre un «Macchi 200». Ebbene, se questo è vero, ti avverto che il nostro caccia ha il carrello retrattile.

Fratelli vercellesi. — Ho già, più volte, scritto che il problema ormai annoso della istituzione di una R.U.N.A. a Vercelli è presente sul tavolo del Delegato non si commuove gran che; io, invece, vi dico di essere pazienti e di sperare. A questo mondo non si è mai sicuri di niente. Chi sa che un giorno...? La vostra domanda «quanto sei alto?» mi ha lasciato alquanto depresso per un certo numero di minuti. Secondo, cari fratelli vercellesi, secondo. Quando volo, per esempio, posso essere alto anche quattromila metri, se no, dai trenta al cento, ai solidi dodici anni, era alto tremiladuecento metri. Ti dirò, per maggior precisione, che tale misurazione venne eseguita, dalla sua orgogliosa genitrice, durante un'ascensione sul Monte Bianco. Come vedi, si tratta di una specie di male ereditario. In quanto ai baffi, ti assicuro che non li porto. Questo io l'ho già detto e scritto più volte, e se ancora una volta vi azzarderete a farmi una simile domanda, farò stampare dei grandi manifesti con il mio ritratto al vero nei quali risulti in modo ben evidente come il mio volto sia privo di quelle antipatiche appendici pelose che furono tanto care ai nostri nonni. Io non porto baffi e non li porterò mai.

CRIVELLO

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

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

**PER OGNI GIOVANE
PREAERONAUTICO
IL SUO MANUALE
DI SPECIALIZZAZIONE**

- 1. Il pilota preaeronautico L. 6,30
- 2. Il motorista preaeronautico „ 7,35
- 3. Il montatore preaeronautico „ 8,-
- 4. Il marconista preaeronaut. „ 7,50
- 5. L'elettricista preaeronaut. „ 8,-
- 6. Il fotografo preaeronautico „ 6,30
- 7. L'aiutante di Sanità preaeronautico „ 7,50

CHIEDETELO ALL'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Roma - Piazza del Popolo N. 18 - inviando l'importo mediante il C/C Postale n. 1/24178



PXII 1500 HP

PIAGGIO

ALFA-ROMEO MILANO

*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*

REGGIANE
REGGIO EMILIA

RE 2001

BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



NOSTRI "ALCIONI, IN VOLO VERSO IL NEMICO