

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 33

17 agosto 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dependente dal

Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 871 del 25-8-1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14
un numero centesimi 80
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITA'

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 8 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni edito

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

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

ALI DI GUERRA
Un numero lire 1 - Abbonamento annuo L. 20. 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

CRONACHE

CAMPO DI VOLO

Allegria; il sole comincia a carezzare gli uomini e le cose.

Nell'inerte luce della immensità del campo piano e liscio cominciano a muoversi piccoli gli uomini.

Le aviorimesse spalancano enormi le loro bocche nere da dove scivolano silenziosi e pieni di stupore gli aeroplani, che sembrano svegliarsi gloria dal sonno riposante.

Tutto diventa più chiaro e si odono i primi rumori: gli aeroplani cominciano a respirare col rombo potente dei loro motori.

E' una musica bella e forte ma sopra tutto allegra, giuliva, al suono della quale gli aviatori sognano i loro fantasmi e le loro chimere. Gli aviatori hanno tutti gli occhi buoni e buono il cuore: essi sono anche pure che girano e si muovono in cielo come gli angeli da cui sono protetti.

Gli aeroplani lentamente si muovono per il campo, rullando con lievi beccheggii.

Poi l'elica frulla forte, più forte, non si vede più e gli apparecchi corrono sfiorando con le ruote il terreno, quasi carezzandolo, fino a che non si staccano conquistando il cielo.

Si seguono con gli occhi fino a che non diventano un punto nero che poi svanisce lontano lontano e si perde nella lontananza.

A poco a poco il campo si fa deserto e sembra in esso morire la vita. Si sceglia ogni tanto quando gli apparecchi ritornano posandosi leggermente sull'erba quasi avessero paura di scivolarla.

Il campo di volo — specie la mattina — è un sogno divino: bello e ingenuo.

E' popolato di grandi fanciulli buoni, dai cuori forti e generosi e di belle macchine buone e generose come i piloti.

Fatto è bello: ognuno deve desiderare di ritener la vita del campo ed in questo temprare l'animo al buono ed all'eroico.

GAETANO PIGNATARO

LIVORNO

Con la partecipazione di quattro scuole toscane, si è svolta domenica 27 luglio la I. Gara Regionale di Aeromodellismo indetta dalla Sede della R.U.N.A. di Livorno; la competizione, che vedeva in palio numerosi e ricchi premi, offerti da enti e ditte cittadine, ha radunato nella piana di Suesse ben 50 (cinquanta) concorrenti giunti da ogni parte della Toscana.

Guglielmo BARTHEL, sempre presente in simili occasioni, arrivava a Firenze con 15 partecipanti, fra i quali dovevano poi uscire i vincitori delle singole categorie; la giovane scuola di Prato inviava 9 concorrenti tutti buoni elementi se pure sfortunati; da Arezzo giungeva una piccola squadra, che pur contentandosi di un modesto piazzamento, si faceva tuttavia notare per un lo devole grado di disciplina e di educazione sportiva.

Livorno che partecipava con una ventina di concorrenti non poteva aspirare a grandi cose, dato che gli elementi migliori e più anziani erano tutti impegnati nell'organizzazione della riuscitissima manifestazione.

La gara indetta dalla R.U.N.A. era organizzata in collaborazione della G.I.L. e del G.V.L.; la prima procurava le tende da campo e i cestini da viaggio per i partecipanti ospiti, il secondo forniva mezzi di trasporto e ottimi elementi per la formazione del comitato. La giuria era composta dai camerati: L.ASTRUCCI, PAVILLA, LENZI, ANDREINI, BARZETTI, BALDI, CAPRANERA e LISE-RANI.

Alle 10 hanno avuto inizio i lanci di gara e quasi subito veniva registrato un magnifico risultato di MATTEUCCI di Firenze il cui veleggiatore, mollato il cavo a circa 70 metri, guadagnava progressivamente quota spiralandolo, e dopo 10 minuti di volo cronometrato, scompariva in lontananza dietro le nubi.

Con una debole brezza marina i lanci continuavano: il veleggiatore dei livornesi BENI restava in aria per oltre 4 minuti andando ad atterrare davanti al sagrato della chiesa di

Guastocco; NERI lanciava a sua volta segnando 2'30" ma scesava in atterraggio.

Ma ecco che verso mezzogiorno le tende che fanno un brutto (o bello) scherzo a SA. BATTINI di Livorno: costui lancia il proprio veleggiatore con appena una decina di metri di cavo per una planata di prova, ma il modello, appena libero, viene letteralmente «stucchiato» da una termica e salito velocissimo a grande altezza, dopo circa un quarto d'ora scompare alla vista; verso sera si veniva a sapere che alle 17 il modello era stato visto veleggiare ancora sopra Vicarello, a circa 9 km. di distanza dal punto di lancio.

Frattanto il sole cominciava a far sentire la potenza dei suoi raggi e inoltre lo stomaco di ognuno reclamava i propri diritti: la giuria decideva di interrompere la gara per 2 ore di meritato riposo, durante il quale ai partecipanti venivano distribuiti i cestini da viaggio offerti dal Comando della G. I. L.

Nel pomeriggio venivano riprese le gare con i lanci dei modelli a elastico, ma il forte vento di scirocco, che frattanto si era levato, impediva un regolare svolgimento della competizione. Soltanto PAVANELLO riusciva a segnare l'ottimo tempo di 3'30" col suo modello dotato di una stabilità sorprendente: lo seguiva CALAMANDREI con un primo e 24".

Nella categoria veleggiatori, intanto, il fiorentino MARTINI toglieva il secondo posto a BINI con 5'48".

Al tramonto, cogliendo una tregua di calma di vento BARTHEL faceva decollare il suo bellissimo «Modello», che con pochi secondi di funzionamento del motore compiva un regolarissimo volo di un 1'55" mantenendosi sul campo di gara; BARTHEL si aggiudicava così il premio della categoria dato che SIMONINI non riusciva (o non voleva?) far decollare il proprio modello.

Al termine della manifestazione il Tenente A. A. R. M. LASSRUCCI, in rappresentanza del vicepresidente della R.U.N.A. di Livorno, procedeva alla premiazione dei vincitori, avendo parole di elogio, sia per i concorrenti che per gli organizzatori della gara.

CATEGORIA VELEGGIATORI

- 1. MATTEUCCI (Firenze) 10'12"; Medaglia d'Argento donata da S. E. il Prefetto, e Armistizio titenelli della R.U.N.A. Centrale.
- 2. MARTINI (Firenze) 5'48"; Lire 70.
- 3. BINI (Livorno) 4'44"; L. 50.
- 4. NERI (Arezzo) 2'21"; Lire 30.

CATEGORIA ELASTICO

- 1. PAVANELLO Renzo (Firenze) 3'30"; Coppa della G. I. L. e Lire 50.
- 2. Calamandrei Gino (Livorno) 1'24"; L. 70
- 3. Pavilla Ivo (Livorno) 38"; Lire 50
- 4. Bertì Ivo (Livorno) 32"; Lire 30 e dono della Ditta Guerrieri.

CATEGORIA MODELLI A MOTORE MECCANICO

- 1. Barthel Guglielmo (Firenze) 1'55"; Coppa della Ditta Calderoni e L. 50.
- La Targa offerta dalla Banca Toscana da assegnarsi alla Sede meglio classificata è stata assegnata alla Sede di Firenze.

SALERNO

Domenica 27 luglio si è svolto a Salerno un primo raduno in pendio per effettuare una gara tra gli allievi della Scuola di Aeromodellismo.

Essi accompagnati dall'Istruttore LIBERTINO si sono recati nella mattinata sul Monte Monaco.

La gara è stata molto interessante dal lato tecnico e dal lato propagandistico; i modelli erano una decina nella maggioranza ben costruiti.

Tra i modelli si notava quello del giovane Pastore e uno tutt'ala di D'Agostino che, a causa dell'affrettato centraggio, non ha potuto dare i risultati sperati.

Vincitore della gara è risultato il giovane CENTOLA Marino, che da solo pochi mesi si è dedicato a questa attività, e il tempo di sei minuti prima dimostra la perfezione del modello, ben costruito e ben centrato. Ecco i primi quattro classificati:

- 1. CENTOLA Marino 6" (scomparso alla vista).
- 2. PASTORE Gastone 3" e 55" (scomparso alla vista).
- 3. DE CRESCENZO Antonio 2" e 12".
- 4. RUOPPOLO Silvio 1" e 26".

I COMPAGNI DI BRUNO CADUTI

Unitamente al capitano Bruno Mussolini, hanno trovato gloriosa morte il tenente di complemento Francesco Vitalini Sacconi ed il maresciallo motorista Angelo Trizzini.

Francesco Vitalini Sacconi era nato a Roma nell'aprile 1907 ed era una vecchia camicia nera del Fascismo romano; ha conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado nel giugno 1936 ed il mese successivo è entrato a far parte della Regia Aeronautica.

Nominato sottotenente pilota di complemento nel gennaio 1937, è stato promosso tenente per meriti eccezionali nel dicembre 1939.

Allo scoppio delle ostilità contro la Francia e la Gran Bretagna, ha chiesto ed ottenuto il richiamo in servizio ed è stato assegnato allo stesso reparto da bombardamento del Capitano Bruno Mussolini.

Ha preso parte con grande ardimento e generoso slancio alle azioni svolte contro Malta e sul Mediterraneo.

Sebbene gravemente ferito in un incidente di volo, ha voluto continuare a far parte del suo reparto durante le successive operazioni contro la Grecia, dando ampie prove della sua abilità e del suo valore.

Il maresciallo motorista Angelo Trizzini era nato a Vicovaro, in provincia di Roma, il 13 luglio 1902.

Entrato a 20 anni in Aeronautica, per le sue brillanti doti professionali era stato prescelto dal Tenente Bruno Mussolini come suo motorista in Africa Orientale, nella gara Istres-Damasco-Parigi, in Spagna e per il volo Italia-Brasile dei «Sorci Verdi».

Entrato successivamente a far parte del personale navigante della L.A.T.I., ha trasvolato sedici volte l'Atlantico meridionale.

Per prendere parte alle azioni di guerra unitamente al suo Comandante, ha chiesto, allo scoppio delle ostilità, di essere assegnato allo stesso reparto del Capitano Bruno Mussolini e con esso ha partecipato al ciclo delle azioni, sia del Mediterraneo che in Grecia, distinguendosi per ardore e capacità.

Era uno dei più abili, arditi ed apprezzati sottufficiali motoristi della R. Aeronautica.



Bruno è pilota aviatore. L'affettuoso abbraccio del Padre.

Il Capitano Bruno Mussolini impartisce gli ultimi ordini prima della partenza della sua squadriglia per un bombardamento a largo raggio.



BRUNO MUSSOLINI

Un giorno non lontano e pure recente nel tempo che corre gonfio di vicende fiammeggianti un «caproncino» scuola atterrava regolarmente sul prato di un campo d'aviazione vicino a Roma e ne scendeva Bruno Mussolini, un ragazzo, che aveva affrontato con calma il volo di brevetto.

Certo, mentre era nell'aria, sulla macchina che occorreva controllare, avrà pensato il padre che aspettava, già, il concludersi del volo. Quando un ragazzo compie un atto importante pensa sempre a suo padre. L'uomo dedica sempre le sue opere al padre, o alla memoria del padre; magari inconsciamente.

Il genitore che attendeva sul prato era l'uomo più celebre del mondo; ma egli era anche il babbo che segue con trepidazione segreta una prova difficile del figlio. Assorto, il Duce seguiva con critico occhio attento l'evoluzione dell'apparecchio governato dal giovane, e ogni tanto, agli ufficiali del volo. Quando un ragazzo compie un atto importante pensa sempre a suo padre. L'uomo dedica sempre le sue opere al padre, o alla memoria del padre; magari inconsciamente.

Incontro al nuovo pilota d'aeroplano, allora il più giovane d'Italia, andò la piccola jolla e assistette all'abbraccio del padre e del figlio. Il ragazzo che aveva ascoltato il giorno prima in un'aula ariosa del «Tasso» l'impressione di Orazio contro l'audacia sacrilega di Icaro, ora commentava la lezione dell'occhialuto professore scendendo placidamente dal cielo su una macchina costruita dall'uomo, comandata dall'uomo.

Ed oggi, ecco, il padre — che è anche un volatore — torna su un campo d'aviazione per vedere il figlio che ha finito la sua fatica terrena. Da quel giorno della prova di brevetto a questo di sciagura, tutta una vita è trascorsa nel turbine di eventi e di fatti di gloria, di sacrificio, di speranze, di vittorie. Cresciuto alla scuola dell'esempio, Bruno ha speso la sua vita per onorare il padre, per onorare la patria. La sua modestia, la sua bontà, la sua rettitudine non sono mai state turbate dalla vanità. Essere figlio del Duce non era per lui motivo di superbia, ma di consapevole sereno orgoglio.

Le doti morali, la passione per il volo, l'ardore ed il coraggio nelle imprese di guerra e di pace hanno fatto della memoria di Bruno Mussolini un alto esempio di dignità umana e di virtù.

Inclinandoci reverenti davanti alla sua salma intendiamo salutare tutti i giovani che hanno vissuto tanto brevemente e tanto intensamente una vita eroica; come, rivolgendo i nostri pensieri pieni di commozione al padre suo, vogliamo manifestare la nostra solidarietà e dire la nostra virile tristezza a tutti i padri che in questi giorni duri e gloriosi assistono da forti al sacrificio dei loro figli per la grandezza della Patria.

MART.

L'AVIATORE

La morte gloriosa di Bruno Mussolini commuove profondamente il popolo italiano. Bruno Mussolini rappresentava il simbolo delle nuove generazioni cresciute ed educate nel clima della nuova Italia. La perdita di Bruno Mussolini è sofferta dal-

le nuove generazioni italiane come una loro perdita e come una loro sciagura poiché esse sentivano che in questo giovanissimo figlio del Duce si incarnava la loro guida, il loro esempio, la loro misura.

Bruno aveva interpretato la sua condizione come uno stimolo alle più pericolose imprese, all'adempimento del più alto dovere: le nuove generazioni italiane sanno che Bruno, rifacendosi a questa alta e suprema moralità, rappresentava il loro simbolo e il loro esempio. Bruno era di cuore buono, di ingegno vivo: era un italiano esemplare.

Bruno Mussolini aveva nel sangue e nel cuore il richiamo dell'aviazione: Egli l'aveva in sé come vocazione. Era riuscito infatti, appena uscito dall'adolescenza, a conquistare il brevetto di pilota, dando prova di straordinaria bravura tecnica e di grande ardimento. Egli presentiva che l'avvenire dell'Italia, della giovane Italia voluta dal Genitore, sarebbe stato realizzato nelle vie del cielo: Egli quindi volle essere aviatore sapendo che in questo modo si sarebbe messo a capo di quelle generazioni nuove che avrebbero portato le ali italiane di vittoria in vittoria.

Bruno avvertiva la grande responsabilità del nome che portava: tutta la sua vita fu uno sforzo incessante per meritarselo e per rendersene degno. Ed infatti ne fu degnissimo. Sdegnoso di comodità e di agi, delle cose facili, domandò e volle essere in prima fila dovunque vi fosse un servizio

da rendere alla sua grande Madre, alla sua Patria.

Consegnito il brevetto di pilota militare a diciannove anni, si arruolò come volontario nella guerra dell'Africa Italiana. Fu la sua prima esperienza guerresca nella quale si buttò con tutto l'ardore della sua giovinezza. Al banco di prova di una guerra che per molti aspetti era anche molto dura, Bruno spiegò in pieno le sue doti: un singolare coraggio accoppiato ad una grande perizia. Nessuna avventura, per quanto rischiosa, riuscì mai ad offuscare tali sue doti. E ciò anche quando il fuoco dei cannoni nemici riusciva ad assestare ripetuti colpi all'apparecchio che rientrava alla base in non facili condizioni d'equilibrio e di volo. Ciò, com'è naturale, gli valse una medaglia di argento al valore militare sul campo ed una seconda di bronzo al valore aeronautico. Furono le sue prime medaglie: medaglie di guerra valorosamente conquistate e duramente guadagnate. Ma ciò che lo rendeva maggiormente fiero e giustamente orgoglioso era l'agognato passaggio in servizio permanente effettivo e la promozione a tenente per merito di guerra.

Qui si chiude il primo periodo della vita di Bruno. Terminata la guerra d'Etiopia, — che doveva essere la prima fase della grande lotta che il Fascismo combatte per il trionfo di una nuova civiltà, — e in attesa di nuove prove che non tarderanno a venire, Bruno partecipa, in qualità di secondo pilota accanto al Colonello Bisco, alla memorabile corsa Istres-Damasco-Parigi nell'agosto 1937. Anche in questa corsa, dove appaiono per la prima volta al lume della coscienza internazionale le grandi possibilità della nostra aviazione, Bruno conferma ciò che aveva già mostrato in Etiopia: Egli si classifica terzo nell'ordine di arrivo compiendo il percorso di 6.490 chilometri alla media di 340 chilometri orari. Il cosiddetto mondo delle Democrazie fu stupefatto da questa nostra affermazione: la stampa di quei paesi che poi dovevano diventare i paesi nostri nemici, a denti stretti dovette riconoscere la nostra superiorità.

Ma questo non è che una parentesi nella sua vita di combattente. Ecco infatti ben presto sul terreno della lotta spagnola. Ecco volontario fra i primissimi in quella guerra che doveva eliminare la minaccia bolscevica nel mare che ci appartiene: nel Mediterraneo nostro. Anche questa volta, Bruno dà intera la sua mi-

sura di combattente di provato e confermato valore. L'ardimento è eguagliato da una tecnica consumata: Bruno ormai è un grande pilota fra i grandi piloti italiani. Questo provato volatore compie infatti azioni difficilissime su Alicante, Barcellona, Cartagena: cioè le dove maggiormente è viva la vitalità di un nemico insidioso. Egli giustamente sentì la guerra di Spagna come una fase della grande lotta che dovrà sostenere e che sostiene la sua Patria. Il suo slancio e il suo eroismo gli valgono una seconda medaglia d'argento al valor militare.

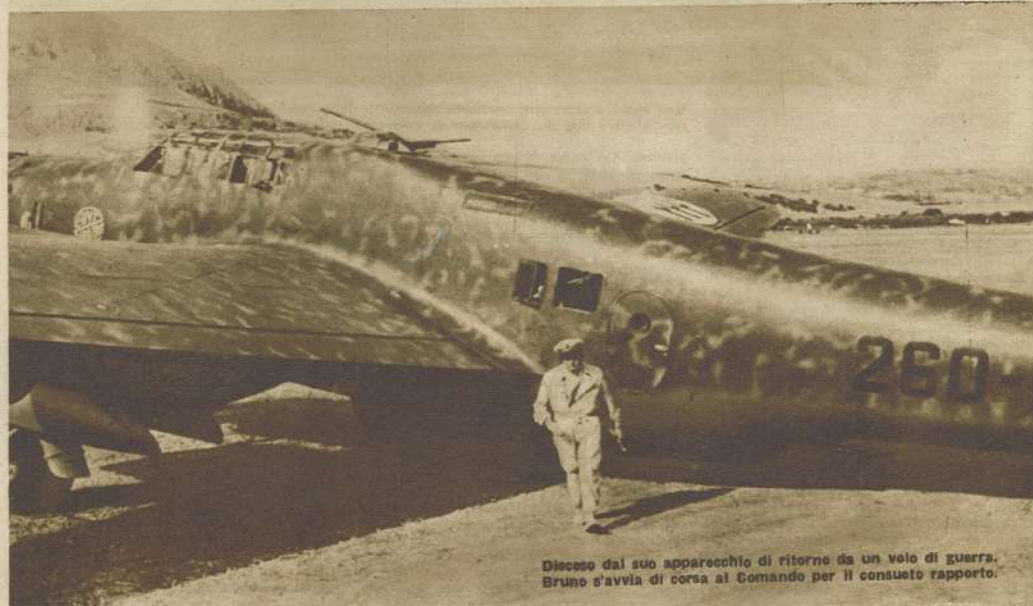
La guerra di Spagna volge ormai al suo epilogo: Bruno quindi rivolge le sue attività e le sue energie ad altre opere. Ecco il volo dei cosiddetti «Sorci Verdi» dall'Italia al Brasile nel gennaio del '38 al comando di un trimotore «S. 79». Bruno porta, con uno sbalzo prodigioso, la sua ala al di là dell'Oceano. L'impresa, che doveva ancora una volta mostrare la bontà e la resistenza dei nuovi apparecchi italiani, gli valse il grado di capitano. Questa impresa transatlantica, con le sue dure prove felicemente superate, aveva anche comprovato le sue eccezionali qualità di tecnico e di organizzatore: tali qualità, infatti, lo indicavano come il più idoneo a preparare i regolari servizi aerei fra l'Italia e l'America. A lui infatti venne affidata la costituzione della L.A.T.I. di cui assunse la direzione generale.

Ed ecco la nuova guerra italiana: la nostra decisiva guerra di liberazione. Bruno viene ancora una volta distolto dalla sua attività dedicata alla pacifica e legittima espansione dell'Italia. Infatti, all'inizio dell'Inghilterra, Bruno domanda ed ottiene l'immediato trasferimento ad un reparto combattente.

Fin dai primi giorni della nostra nuova lotta, Bruno partecipa a rischiose azioni nel Mediterraneo, distinguendosi, ancora una volta, per audacia e aggressività. Gli vengono affidati numerosi decisivi attacchi su Malta che Egli alterna con ricognizioni offensive su i più importanti obiettivi del Mediterraneo. Ecco infine la campagna di Grecia. Bruno viene, a sua richiesta, destinato al fronte ellenico dove svolge una attività intensissima. Memorabili sono restate nel ristretto cerchio di chi era a conoscenza della Sua attività, le azioni su Salonico, su Tatoi e sui monti appenninici nemici dell'Epiro e dell'Albania.

Terminata vittoriosamente la Campagna di Grecia, il Capitano Bruno Mussolini cerca un nuovo campo d'azione che fosse degno di lui e delle sue possibilità: Bruno infatti ottiene il comando di un reparto autonomo da bombardamento a grande raggio. Compito di grande responsabilità che comportava, fra l'altro, la sperimentazione di nuovi apparecchi.

Bruno è caduto appunto nell'esperimento di uno di questi nuovi quadrimotori. Bruno è caduto mentre si apprestava a dare, con la sua perizia e il suo consiglio, un nuovo strumento alla lotta che l'Italia conduce. Ma Bruno non è morto: Egli è veramente ancora in mezzo a noi ed è ancora il simbolo e la guida delle nuove generazioni italiane che vedono in Lui una misura ideale alla quale rifarsi per essere degni di questa nuova stagione italiana



Discese dal suo apparecchio di ritorno da un volo di guerra. Bruno s'avvia di corsa al Comando per il consueto rapporto.

AVIOradio

Leggendo «Tempi motorizzati» di Mario Salvadori, mi sono detto: «Perché non plagiarlo un po' e spiegare così alla buona agli amici de L'Aquilone, facendo l'impossibile per non annoiarli, a che cosa serve la radio in aviazione?»

Naturalmente ho chiesto il permesso del plagio all'amico Salvadori, ed avendolo ottenuto, se anche voi siete d'accordo, possiamo cominciare tranquilli.

Una radio d'aviazione, parliamo soprattutto della radio di bordo, non è altro che un complesso di cassettoni dipinti in grigio piene zeppole di fili, di valvole, di condensatori e di altri aggeggini misteriosi.

Mi piglierò ben guardia di raccontarvi che cosa sono gli elettroni, le resistenze, gli accordi d'aereo, ecc. Salvadori mi assicura che quei molti di voi che andranno alla Accademia di Caserta o alla Scuola di Pilotaggio ne faranno una indigestione tale da non benedire sempre la radio e tutti i suoi perfezionamenti.

A noi basta sapere che con queste cassettoni grigie si può sentire quello che i Comandi a terra vogliono farci sapere in volo e viceversa; per di più queste magiche cassette sanno farci tornare sani e salvi al nostro aeroporto quando per un motivo qualsiasi abbiamo perso la strada. Una cosa che tutti credo saprete, è che per queste comunicazioni si adopera l'alfabeto Morse, il Signor Morse, già da molti anni, è riuscito a dare ad ogni lettera dell'alfabeto, ad ogni numero e ad ogni segno di interpunzione un equivalente adoperando solo linee e punti.

Per chiarire eccovi l'alfabeto Morse:

a	— · — · — ·
ä	— · — · — ·
b	— · — · — ·
c	— · — · — ·
ch	— · — · — ·
d	— · — · — ·
e	— · — · — ·
f	— · — · — ·
g	— · — · — ·
h	— · — · — ·
i	— · — · — ·
j	— · — · — ·
k	— · — · — ·
l	— · — · — ·
m	— · — · — ·
n	— · — · — ·
o	— · — · — ·
p	— · — · — ·
q	— · — · — ·
r	— · — · — ·
s	— · — · — ·
t	— · — · — ·
u	— · — · — ·
ü	— · — · — ·
v	— · — · — ·
w	— · — · — ·
x	— · — · — ·
y	— · — · — ·
z	— · — · — ·
1	— · — · — ·
2	— · — · — ·
3	— · — · — ·
4	— · — · — ·
5	— · — · — ·
6	— · — · — ·
7	— · — · — ·
8	— · — · — ·
9	— · — · — ·
0	— · — · — ·
.	— · — · — ·
,	— · — · — ·
;	— · — · — ·
?	— · — · — ·

Ho pensato che tutti voi sareste fieri e felici se poteste, quando dall'altoparlante della radio cassalinga esce invece della musichetta cercata il *ti taa ti ti* di una stazione radiotelegrafica, prendere un pezzo di carta ed una matita e scrivere quello che a linee e punti la stazione trasmette. Pensate che faccia farebbero parenti ed amici! Se voi ci mettete pazienza e costanza, io vi dò una ricetta infallibile per riuscirci. Ecco: 1) Imparatevi a memoria perfettamente l'alfabeto Morse. Non dovrete avere più dubbi su nessuna lettera o numero; l'esame potrete farvelo da soli e... abbiate il coraggio di bocciarvi senza pietà.

2) Chiamando *ti* il punto e *taa* la linea leggete ogni settimana ad alta voce L'Aquilone in Morse. Per esempio il titolo di questa chiacchierata sarà: *ti taa, ti ti ti taa, ti ti, taa taa taa, ti taa ti, ti taa, taa ti*

ti, ti ti, taa taa taa. Dovrete far questo sino al punto di avere nell'orecchio il suono musicale di ogni lettera. Mi spiego: ricevendo una trasmissione non avrete il tempo di pensare che per esempio *a* è composta di punto e linea, ovvero *q* di linea linea punto linea, ma bensì dovrete sapere che *a* è *ti taa* e *q* è *taa taa ti taa*. Chiaro?

Tre avvertimenti importanti: la linea ha la durata di tre volte il punto. Tra lettera e lettera dovrete tenere una interruzione della durata di tre punti e tra parola e parola una interruzione di due linee.

3) Con pochi soldi vi procurerete un

ciacino ed una vecchia cuffia telefonica, ed allora con grande facilità trasformerete i *ti taa* vocali in linee punti che sentirete ben chiari nella cuffia. Dovrete fare tanto esercizio da arrivare a trasmettere almeno soltanto caratteri al minuto primo. Naturalmente questo esercizio conviene farlo con un amico, perché rende di più ed è meno costoso.

Giunti ai fatidici settanta caratteri al minuto cercate sulla radio di casa una stazione radiotelegrafica che trasmetta lentamente, e se non tutto almeno moltissimo potrete capire.

Quindi al lavoro con molta costanza, perché molta ce ne vuole, ve l'assicuro.

Ho l'impressione che abbiamo divagato un po' dal nostro argomento, ma lo riprenderemo la prossima volta, se non vi ho annoiato troppo.

MIGNO MIGNONIS

(Continua)

SCUOLE

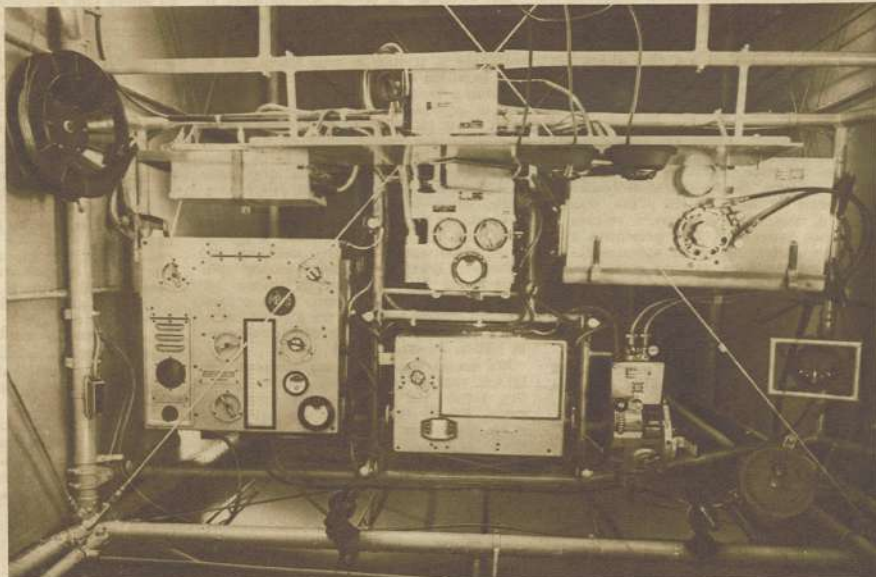
L'aeromodellismo conquista ogni giorno nuove masse di simpatizzanti i quali chiedono con insistenza di frequentare le Scuole Modelli Volanti della RUNA.

Appare su di un giornale la notizia che si apre un corso? Piovono subito decine e decine d'iscrizioni, tante che non è possibile accettarle tutte. Dopo poche lezioni, il numero dei frequentanti si è ridotto considerevolmente; alla fine del corso si arriva con circa il 50 per cento degli iscritti inizialmente.

E non è detto che tutti coloro che non frequentano più la scuola abbandonino l'aeromodellismo: costoro sono i pochi svogliati e buoni a nulla che si scoraggiano subito di fronte anche a piccole difficoltà.

disia il ragazzo svelto ed intelligente. E ancor meno lo soddisfa una spiegazione vaga e nebulosa. Vi sono poi istruttori (e ne conosco qualcuno che da me dipende) i quali si piazzano al tavolo, fanno l'appello, si mettono a chiacchierare con qualche amico scocciato che viene a far loro visita e lasciano gli allievi in balia di se stessi, brontolando poi se qualcuno di essi, accortosi di avere sbagliato corre da loro per chiedere come si può rimediare!

Questo non si chiama fare l'istruttore. L'istruttore deve essere dinamico, svelto, onnipresente; deve esercitare quasi un fascino sull'allievo che deve accettare per oro colato tutto ciò che l'istruttore dice. Per questo è necessario che l'istruttore abbia



Una radio d'aviazione, parliamo soprattutto della radio di bordo, non è altro che un complesso di cassettoni dipinti di grigio...

La maggior parte invece continua a casa sotto la guida di un amico più esperto. Perché accade ciò?

Per molte ragioni che cerchiamo elencare tutte qui appresso:

- 1) l'istruttore non è all'altezza della situazione;
- 2) dato il numero rilevante degli allievi, l'istruttore non può seguirli uno per uno in ogni fase della lavorazione;
- 3) distanza fra l'abitazione dell'allievo e la scuola;
- 4) lavoro collettivo di principianti: poca chiarezza d'idea, confusione e mancanza di calma (che è necessaria per fare un lavoro ben fatto);
- 5) locali non di proprietà della RUNA. Esaminiamole dettagliatamente.

L'istruttore di aeromodellismo deve essere un individuo molto a posto. Non basta che sappia discretamente costruire ed insegnare a montare un'ala e una fusoliera. E' necessario conosca bene, in modo da poterli insegnare, quegli elementari principi di aerodinamica che sono pure necessari in campo aeromodellistico. Costruire un'ala senza sapere il perché essa si sostiene in aria è una cosa sciocca e che non sod-

disce un'educazione e una cultura superiore a quella dei suoi allievi. Durante le ore di lezione l'istruttore deve essere a completa disposizione degli allievi e prodigarsi col massimo spirito di sacrificio. Se il numero di allievi è forte si passa alla causa n. 2 e cioè: l'istruttore, malgrado tutta la buona volontà non può seguire ogni allievo nelle varie fasi della lavorazione: quindi sbagli, perdite di tempo, ecc.

Passiamo alla causa n. 3: distanza fra l'abitazione dell'allievo e la scuola.

Questo problema si presenta solo nelle grandi città, in alcune delle quali, del resto, funzionano più scuole. Si potrebbe aumentare il numero di esse fino ad istituire una per rione, ma alla RUNA periferica ciò non è possibile sia perché riesce difficile trovare chi ceda i locali, sia anche per indisponibilità d'istruttori.

La quarta causa è caratteristica della lavorazione collettiva, malgrado la massima disciplina. Molti elementi faticano ad ambientarsi e preferiscono lavorare da soli e tranquilli.

La quinta causa è una delle più importanti. La RUNA non è proprietaria o affittuaria dei locali nei quali istituisce le

scuole. E' ovvio che, pertanto, in queste condizioni, la vita della scuola si svolge in modo precario ed incerto.

Molto spesso le sedi periferiche riescono ad ottenere dai Comandi della GII alcuni locali che all'epoca della richiesta risultano disponibili, ma che, in un secondo tempo è necessario utilizzare, magari temporaneamente, per altri scopi (campeggi, colonie, corsi, ecc.). E' ovvio che in questi casi la RUNA venga sfrattata e fuor di luogo è il risentimento dei Presidenti delle Sedi Provinciali. Ciò che conta è il fatto che le scuole di aeromodellismo hanno così delle parentesi di letargo, spesso frequenti.

Quando le scuole sono più di una si può pensare che sarebbe possibile ottenere la continuità dei corsi, aggregando gli allievi della scuola temporaneamente chiusa ad una funzionante. Ciò invece è impossibile nella pratica realizzazione per molti inconvenienti che sarebbe troppo lunghi enumerare.

Allo stato attuale delle cose, le scuole di aeromodellismo non funzionano come dovrebbero e comunque hanno una vita piuttosto effimera, salvo eccezioni; gli istruttori nella maggior parte dei casi non sono all'altezza della situazione; nelle scuole della RUNA istituite presso Legioni della GII si verificano in molti casi attriti dovuti a varie circostanze. Non si può insistere su questa via con il sistema attuale: questo è certo, certissimo. Bisogna dunque cercare di risolvere il problema.

Per continuare con il sistema attuale sarebbe necessario che le Sedi Provinciali potessero stanziare somme più considerevoli per l'aeromodellismo e provvedessero come prima cosa ad affittare appositi locali onde poter disporre ad esclusivo piacimento degli stessi, senza interferenze con altri enti ed ottenendo così la continuità di funzionamento delle scuole. Sarebbe inoltre necessario istituire oltre i corsi per principianti anche corsi di perfezionamento per istruttori. Per svolgere con serietà questo programma occorrono molti denari e data la massa di allievi non si riuscirà mai ad ottenere risultati buoni.

La seconda soluzione, la più logica, la più economica, la più aderente alle competenze singole della GII e della RUNA non è stata ancora presa in esame.

Compito della GII: educazione delle masse giovanili, in tutti i campi.

Compito della RUNA: orientare i giovani verso l'arma azzurra.

E allora, visto che la GII s'interessa della cosa, perché non lasciare istituire a sua cura le scuole di aeromodellismo per i principianti, siano essi balilla o avanguardisti, o giovani fascisti? La GII ha altre possibilità in campo di masse giovanili che non la RUNA. Ha un'organizzazione gerarchica e disciplinare già ben collaudata. Può fare. Si teme forse che voglia fare troppo? Ciò è ridicolo, perché non potrebbe mai scavalcare la RUNA, e del resto ove ciò avvenisse sarebbe colpa della RUNA ed esclusivemente di essa.

Vediamo quali sarebbero i compiti della RUNA nel caso in cui la GII si occupasse direttamente delle scuole per i principianti.

Dovrebbe anzitutto incaricarsi di perfezionare i giovani segnalatisi per volontà e profitto durante il corso iniziale della GII, ma quelli — e solo quelli — che realmente valgono.

Sistema di scelta: oltre che per le segnalazioni degli istruttori del corso iniziale (condizione necessaria, ma non sufficiente) anche in seguito ai risultati di gare in cui gli allievi concorrono con il modello costruito durante il corso stesso.

Alla fine di questo corso di perfezionamento dovrebbe essere rilasciato l'attestato di aeromodellista. Gli attestati verrebbero così dati solo ai veramente meritevoli e la Sede Centrale avrebbe la garanzia di non aver buttato quattrini. Inoltre i neo-possessori dell'attestato verrebbero invitati a frequentare un corso speciale per istruttori onde poter fornire alla GII il necessario numero di tecnici di aeromodellismo da utilizzare quali insegnanti per i corsi elementari iniziali.

Disciplinate così le cose, RUNA e GII potrebbero procedere di comune accordo favorendosi reciprocamente.

Questo sistema va anche a pennello col programma di lavoro obbligatorio nelle scuole alle quali la RUNA potrebbe fornire giovani istruttori magari allievi della scuola stessa. I corsi di aeromodellismo nelle scuole potrebbero infatti essere considerati alla stessa stregua dei corsi della GII, magari integrati da questi ultimi.

Riassumendo: alla GII il compito di diffondere l'aeromodellismo fra le masse giovanili; alla RUNA il compito di perfezionare i migliori e fornire alla GII e al Ministero dell'Educazione Nazionale gli istruttori necessari.

Ciò è logico e spero che chi di dovere prenda in esame quanto propongo.

CARLO TIONE

GAR

GARA IN PENDIO A GENOVA

Il 20 luglio, si è svolta nella località detta «Piani di Cresto», nel retroterra genovese, una gara di veleggiatori in pendio dotata di premi in denaro e materiali offerti dalla R.U.N.A. di Genova.

La gara comprendeva due categorie: Allievi e Dilettanti (detti così, chissà perché, gli aeromodellisti anziani), ed era essenzialmente di durata.

Alle ore 8.30 quasi tutti i concorrenti delle due categorie erano già sul luogo e si presentavano alla giuria per l'iscrizione; complessivamente 60 aeromodellisti con una ventina di modelli.

Quindi, mentre gli «allievi» centravano i loro modelli, gli anziani con gli apparecchi già perfettamente messi a punto salivano sul pendio e, scelto un luogo adatto per i lanci, vi inalberavano come vessillo di battaglia una bellissima manica a vento color pomodoro, opera di Mangini, che si è in tal modo rivelato oltre che ottimo aeromodellista, anche buon cultore.

I primi lanci furono poca cosa perché il vento rimandava i modelli contro il pendio, ma dopo qualche tentativo ecco che Berardi riesce a lanciare il suo originale modello in un momento di calma ed a farlo distaccare decisamente dal costone: tutti seguono con entusiasmo il volo emozionante perché dopo avere girato a lungo verso il fondo della valle, il modello sfiora il tetto di una casa, passa tra due pali del telegrafo ed infine atterra sul pendio di fronte al nostro: si guarda il cronometro: 3'30"; il primo tempo buono della giornata.

Subito dopo si presenta Mario Ferrari, con un bel modello perfettamente raccordato e di forte allungamento: il volo è molto regolare, ma ad un certo punto l'apparecchio che aveva strisciato contro il cavo d'acciaio d'una teleferica, ci sbatte decisamente contro, e si sgancia l'ala in tre pezzi: il tempo è di 2'45" e sarebbe stato molto superiore senza il malaugurato incidente.

Intanto i primi allievi che hanno finito il centramento iniziano anche loro i lanci, ma in generale i modelli, poco caricati, non resistono al vento e tornano contro il pendio; non così però l'M3 di Demichelis — non il famoso nostro campione ma una giovane e promettente recluta — che vola perfettamente diritto per 1'35" percorrendo circa un chilometro, e ponendo il suo costruttore in testa alla classifica degli allievi.

Frattanto io, come direttore di gara cerco di eccitare lo spirito di emulazione dei concorrenti; ma ben presto l'appetito fu più forte dell'ardore battagliero, e quindi, decidendo di sospendere i lanci e di attaccare le provviste.

Appena terminata la colazione, si riprese la gara, che allora appunto doveva dare i più soddisfacenti risultati: Infatti Palomo, tenace aeromodellista sampierdarenese, raggiunge con bel volo del suo «R3», che percorre tutta la lunghezza della valle, 4'3".

Ed ecco il modello di Ferrara — un nuovo appassionato elemento — appena lanciato prese a spirare sfiorando ad ogni giro il pendio su cui ci trovavamo, ma sempre ad una quota maggiore, finché, con un'ultima evoluzione, passò la cresta e scomparve: il cronometro impassibile scattò sui tre minuti; ma poco dopo, mentre già si svolgevano altri voli vediamo l'eccezionissimo Ferrari che insieme ad altri compagni aveva raggiunto la vetta, gesticolare come un ossesso ed uriare a squarciagola che il suo modello volava ancora, lontanissimo, verso Genova.

Nei conclusi che nell'alta valle vi dovevano essere forti correnti ascendenti e proposi di recarci colà: ma è ardua impresa far muovere una trentina di aeromodellisti, accampati con tutti i loro accessori, ed intenti a riparare le scassature. Stavo già per rinunciare, quando mi giunse un aiuto inaspettato da parte di un vecchio contadino, che armato di un lungo e nodoso randello, ci assalì bestemmiando in genovese che gli pestavamo l'erba.

In un batter d'occhio tutti furono in piedi, ed afferrat, i loro modelli si misero fuori portata del terribile vecchio mentre Mario Ferrari non abbastanza svelto, vedeva con rabbia la sua bella fusoliera stritolata dalle scarpellate del contadino; ne seguì un tale putiferio, che per farlo finire dovremmo andarcene in massa.

Sul nuovo versante il primo a lanciare fu Mangini il cui modello costruito espressamente per pendio compì un magnifico volo di 4'10", conquistando il primo posto nella classifica dei dilettanti; il secondo fu Batelli, il cui modello raggiunto il mezzo della valle fu letteralmente aspirato da una nuvola oscura che si formava in quel punto, ed in esso scomparve dopo 4'30, almeno duecento metri più alto del punto di lancio.

Fu allora un susseguirsi di lanci, perché gli aeromodellisti volevano a tutti i costi sfruttare quell'ascendenza; ed ecco che anche il modello dell'allievo Scianca entra nella corrente, sale rapidissimo spiralandolo, e si allon-

tana ma, più fortunato del precedente, non si infila nella nube, e quindi i nostri occhi ammirati riescono a seguirlo per 12".

Scianca conquistò così il primo posto della sua categoria.

Ma oltre a questi, si perse anche il modello di Dellepiane, che toccò terra troppo lontano per poter essere recuperato, dopo un volo quasi rettilineo di 3'15".

Ma ecco la classifica completa degli allievi: 1. Scianca Giorgio tempo 12"; 2. Batelli Luciano 4'30"; 3. Ferrara Gaetano 3'; 4. De Micheli Filippo 1'25"; 5. Massara Augusto 1'23"; 6. Zaino 1'7"; 7. Valle 50".

La classifica completa dei dilettanti è la seguente:

1. Mangini Dante tempo 4'10"; 2. Palomo Giacomo 4'3"; 3. Berardi Antonio 3'30"; 4. Dellepiane Enrico 3'15"; 5. Ferrari Mario 2'30".

Il soddisfacente bilancio è il seguente: Oltre 60 lanci; ben sette voli superiori ai 3 minuti ed uno superiore ai 10' con un totale di quattro modelli perduti in quota od in distanza.

Stimiamo quindi che i risultati ed i tempi raggiunti siano tali da interessare tutti gli aeromodellisti che si cimentano nei voli in pendio.

ELIO AMODEO

MILANO

Ore dieci del 27 giugno: all'aeroporto di Falded'adunata di combattivi aeromodellisti per lo svolgimento delle gare eliminatorie per il Concorso nazionale. Parecchi sono i modelli presentati e fra essi quelli degli ormai noti assi milanesi, quali: Liperi Izzo, Totelli, Ciani, Pavesi, ecc. Rapida rivista del colonnello comandante l'Aeroporto ai modelli presentati, e le gare hanno inizio.

I modelli ad elastico aprono la serie: per primo lancia Ciani, il dominatore della giornata, con un ottimo volo di 1'43" che, dopo qualche lancio privo di interesse, viene superato di 10 secondi da Totelli; seguono altri lanci purtroppo non fortunati. Segue l'intervallo per la colazione.

Alle 14 si ricomincia. Nonostante le sfa-

TRIESTE

Anche quest'anno Trieste ha organizzato il suo settimo concorso idromodelli sullo specchio d'acqua di Muggia. Gli iscritti erano 24 provenienti da Trieste, Monfalcone, Pisino, Gorizia e Fiume e tenuto conto della difficoltà dello stacco dall'acqua, i risultati possono dirsi incoraggianti perché ben 15 modelli si sono involati.

Il vento non ha mancato di influire sui tempi di volo, che, migliori di quelli della scorsa edizione, non hanno toccato il massimo raggiunto in queste originalissime competizioni.

Infatti Urzi Francesco, già vincitore del VI Concorso, si impose con il suo «I-Stel» che volò 1'05" compiendo circa un chilometro di percorso.

Il primatista dei «terrestri» De Grossi ebbe minor fortuna piazzandosi secondo, mentre gli altri o per il vento sempre più forte o per riparazioni affrettate si piazzarono con tempi minori.

Ecco la classifica ufficiale diramata dalla Giuria composta dal gr. uff. dott. conte Mario Tripovich, Presidente della R.U.N.A. di Trieste, da Mario Calligaris, delegato all'aeromodellismo e ideatore del Concorso; dal cav. Vittorio Feder commissario sportivo e dal cav. rag. V. Parrini cronometrista ufficiale.

Idromodelli — 1. Urzi Francesco, I-Stel (Trieste), 1'05"; 2. De Grossi Alfredo, I-Seta (Trieste), 46"; 3. Chinchella, I-Emma (Fiume), 21"2/5; 4. Venanza Lucio, I-Pepi (Trieste), 20"; 5. Pastorutti Aldo, I-Jnav (Monfalcone), 19"2/5; 6. Gerin Lino, I-Glad (Monfalcone), 10"1/5.

TORINO

Il 17 luglio u. s. alle ore 18 nell'aeroporto civile di Mirafiori si sono svolte le gare eliminatorie per il Concorso nazionale di modelli volanti fra le tre Scuole regolarmente istituite: Arti e Mestieri, Gastone Pisoni, San Mauglio Canavese.

La Commissione esaminatrice era formata dal presidente ing. colonnello pilota Enrico

Designati quali rappresentanti della Runa di Torino al Concorso nazionale modelli volanti per la categoria A Corsetti Vittore ed Ossola Carlo; per la categoria B Barbesio Nenzo e Ciandano, Francesco.

TERNI

Il 19 luglio, gli aeromodellisti iscritti al corso iniziale della R.U.N.A. di Terni hanno gareggiato nelle eliminatorie per la scelta dei partecipanti da inviare al VII. Concorso Nazionale di modelli volanti.

La gara, organizzata dalla Sezione Autonoma della R.U.N.A. di Terni in cooperazione con il Comando Federale della G. I. L., si è svolta con grande emulazione tra i partecipanti. Quasi tutti gli aeromodellisti hanno presentato modelli di progettazione propria.

La serie dei lanci stabilita dal regolamento è terminata alle ore 13.

Gli allievi Barcaroli e Pongoli hanno raggiunto i risultati migliori classificandosi rispettivamente primo e secondo.

LA SETTIMANA ESTERA

C'era una volta... l'aviazione russa. Erano tanti gli aeroplani sovietici, tanti che nessuno seppe mai quanti fossero precisamente. Incominciarono a comparire il 22 giugno, per primi, i piloti tedeschi a colpi di bombe e di mitragliatrici. Alla sera dello stesso giorno circa duemila erano già immatricolati e dopo tre settimane, per il computo dell'interesse a scalare, erano oltre 7000 le ali sovietiche che non volavano più. Quanti ne sono rimasti? Chi dice molti, chi pochi, chi pochissimi. La questione è di relativa importanza, ormai.

Quello che è interessante sapere, invece, è come ne siano caduti tanti di apparecchi russi.

Sull'aviazione sovietica si è molto scritto e si è molto parlato prima della guerra più o meno favorevolmente, a seconda delle simpatie, ma sempre in senso vago ed approssimativo per la mancanza assoluta di ogni preciso ragguaglio dato il mistero orientato (e adesso si vede il perché) con cui il Cremlino amava circondare le sue realizzazioni: minacce, segreti, misteri, dopo Versailles.

«I dirigenti sovietici, con i dispendiosi della propria ignoranza, avevano fatto la corte al Governo tedesco per farsi insegnare qualcosa in fatto di industria aeronautica e così appreso da Junkers, da Dornier e da Heinkel le prime lezioni a domicilio. Poi, quando crederono di poter camminare da soli, incominciarono a farsi prestare i piani dalle migliori fabbriche straniere per costruire in licenza i primi motori ed i primi aeroplani. Venne così fuori l'«Ant 25», sul modello del francese Dewatine, ideatore del famoso *Truff d'Union* che cadde in territorio sovietico; il «Rata», tozzo e fesso, ispirato ai comuni modelli americani, e sul quale i piloti legionari si esercitarono al bersaglio nel cielo di Spagna; il «Martin» da bombardamento, copiato di sana pianta dal vecchio tipo della casa americana; il «I-17» da caccia ricalcato sulle linee dello «Spitfire» britannico e munito di un motore derivato dall'Hispano-Suiza francese 12-F. L'aviazione sovietica era dotata inolte di altri tipi magnifici nelle diverse orazioni belliche dei capi militari bolscevichi durante gli ultimi tempi. In complesso si è calcolato, presso a poco, ripetiamo, che l'Unione Sovietica sia entrata in guerra con una disponibilità di 8-9000 apparecchi.

Questo per ciò che riguarda le macchine, le quali a quanto abbiamo accennato, non erano davvero dei puri sangue da competere con quei meravigliosi strumenti cavalesti dai germanici ed istoriati dai segni di cento vittorie.

In fatto di piloti poi crediamo che il paragone sia superfluo. Con le dovute eccezioni per quegli elementi di valore che indubbiamente esistevano anche nell'aviazione sovietica, si può affermare con tutta sicurezza che un'arma così raffinata, complessa e difficile come quella aerea non poteva in nessun caso essere dominata e valorizzata da una massa abbruttita ed avvilita nei suoi ideali e nel suo spirito. Anche se è stato possibile selezionare larghe schiere di uomini dotati di mezzi fisici, il loro miopie coraggio grezzo e la loro pesante animalità non potevano mai fecondare quelle virtù eroiche che nascono solo da secoli di civiltà.



Prove di galleggiamento di alcuni idromodelli partecipanti all'ultimo concorso triestino.

vorevoli condizioni meteorologiche si apre la gara dei veleggiatori e Ciani ancora per primo lancia realizzando un ottimo tempo di 3'36". Un rapido inseguimento ad opera degli «assi» ed ecco il susseguirsi dei voli con l'incalzare dei tempi: Sacchi, il piccolo ma ferrato Sacchi, ottiene un buon 3'51", battuto subito da Pavesi con 3'58". Ed ecco Ciani ripassare la testa con un magnifico volo di 4'24". Sembra quasi che egli sia il vincitore, quando Chiari totalizza il maggior tempo di 4'50" che rimarrà imbattuto. Nel frattempo Ciani ha lanciato il suo bianco modello ad elastico che, con un volo di 2'03" lo piazza vincitore di questa categoria. Ludovico Pavesi raggiunge poi il 4'38" col suo veleggiatore ottenendo così il secondo posto nella categoria veleggiatori. Ormai i lanci si diradano e le gare si chiudono in un violento temporale.

Ecco i tempi: Veleggiatori — 1. Chiari Adriano, 4'50"; 2. Pavesi Ludovico, 4'38"; 3. Ciani Edgardo, 4'24"; 4. Masciocchi, 3'54". Elastici — 1. Ciani Edgardo, 2'03"; 2. Totelli Enea, 1'53"; 3. Liperi Elio, 1'28"; 4. Scuri Luigi, 40".

Nel complesso la giornata è stata ottima, salvo qualche scassatura, come ad esempio quella di Piccardi che ha segnato la fine del suo rosso e gigantesco modello.

Roland, del commissario sportivo dr. V. Giu. Ianni, dal commissario sportivo cap. E. Burzio e dal delegato dell'aeromodellismo ingegner M. Ribaldoni.

I concorrenti erano venti, dodici per la categoria modelli veleggiatori ed otto per la categoria modelli a fusoliera con motore ad elastico.

I risultati sono stati i seguenti: Categoria veleggiatori — 1. Corsetti Vittore, primo lancio 1'51"35, secondo lancio 1'21"10"; 2. Terreno Franco, 2'03" - 1'28"40; 3. Ossola Carlo, 1'05"39 - 1'50"70; 4. Nobili Roberto, 1'05"20 - 1'50"50; 5. Darchisio Sergio, 38" - 1'40"05; 6. Odasso Desiderio, 1'30" - 30"; 7. Stewart Giovanni, 59"60 - 51"; 8. Valle Antonio, 53" - 37"; 9. Riva Oreste, 39"10; 10. Pregonara Emilio, 36" - 30"; 11. Mandolfo Marino, 12" - 30".

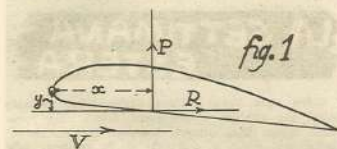
Categoria ad elastico — 1. Darbesio Renzo, primo lancio 1'21", secondo lancio 1'39"; 2. Ciandano Francesco, 1'6" - 1'13"20; 3. Tarascio Secondo, 38"59 - 45"; 4. Pregonara Emilio, 27" - 39"; 5. Nobili Roberto, 39"; 6. Barrera Piero, 38"50; 7. Arrobio Bruno, 5".

Premi — 1. Corsetti Vittore, L. 100 (categoria vel.); 2. Ferrero Franco, L. 75 (idem); 3. Ossola Carlo, L. 50 (idem). 1. Barbesio Nenzo, L. 100 (mod. elastico); 2. Ciandano Francesco, L. 75 (idem); 3. Ossola Carlo, L. 50 (idem).

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuaz. dal num. precedente)

A precisare il concetto di momento, ricorderò che si chiama momento il prodotto di una forza per una distanza. Generalmente, nelle esperienze, si considera, quale asse convenzionale del momento, la retta che costituisce il bordo d'attacco: i prodotti delle intensità delle forze P ed R, (fig. 1) rispettivamente per le distanze che



passano fra le linee lungo le quali si esercitano e l'asse considerato (x per la P, y per la R) danno i momenti parziali di ognuna delle due forze rispetto al bordo d'attacco; la somma dei momenti parziali dà il momento totale.

Indicando con M_p il momento della portanza P e con M_r il momento della resistenza R, si ha:

$$\begin{aligned} M_p &= P \times x \\ M_r &= R \times y \\ M &= P \times x + R \times y \end{aligned}$$

Le forze P ed R e la loro funzione M, sono le basi sulle quali si fondano le equazioni del volo, per l'ala isolata.

Completando l'ala con la fusoliera, elemento nel quale trovano posto il pilota o i piloti, i comandi, ecc., e che inoltre serve a collegare l'ala con la coda, organo destinato alla correzione dell'instabilità propria dell'ala ed alla manovra, si ottiene già il volo. Aggiungendo al complesso un altro elemento, il complesso motopropulsore, costituito dal motore e dall'elica, si ottiene l'aeroplano completo. Nel primo caso la forza di trazione è costituita unicamente dal peso dell'apparecchio, nel secondo dal complesso motore-elica. In ambedue i casi il volo risulta un moto rettilineo ad uniforme, cioè con velocità costante, ma nel primo in discesa, volo librato, o in ascesa (volo a vela) sfruttando favorevoli correnti ascendenti; nel secondo caso anche orizzontale od in ascesa secondo la forza di trazione sviluppata a mezzo dell'elica, all'infuori delle correnti ascendenti.

Naturalmente il moto rettilineo ed uniforme è possibile soltanto in aria assolutamente calma: il moto proprio dell'aria influisce anche sul moto dell'apparecchio che risulta quindi vario, sia in direzione che in velocità.

Al nostro scopo tuttavia è sufficiente determinare le condizioni del moto rettilineo ed uniforme, cercando di far influire sull'apparecchio quanto meno è possibile le cause esterne di possibili perturbazioni e variazioni.

Ai simboli P, R, ed M innanzi detti, occorre quindi aggiungere il quarto, T, rappresentante la trazione.

Questi quattro elementi permettono di impostare il problema secondo le equazioni che regolano il movimento orizzontale, il movimento verticale, e la rotazione intorno all'asse baricentrico trasversale; le equazioni cioè che assicurano il moto, il sostentamento, l'equilibrio longitudinale. Facciamo astrazione dall'equilibrio trasversale, poiché può essere ottenuto facilmente con semplici accorgimenti costruttivi.

Il moto rettilineo ed uniforme che si ottiene nell'uno e nell'altro caso, divide gli aeroplani in due categorie: indichiamo la prima, secondo la locuzione usata dal Crocco nella sua opera citata *Elementi di Aviazione*, con il termine *velivolo*, la seconda con il termine *motovelivolo*. Dividendo perciò anche noi la trattazione secondo queste due branche: nella prima sarà compreso tutto ciò che è comune ai due generi di apparecchi (ala, portanza, resistenza, assetto, moto di regime), nella seconda studieremo le variazioni che il velivolo subisce in seguito all'applicazione della trazione dell'elica, divenendo motovelivolo.

Proseguendo in questa esposizione generale, definiremo come *efficienza aerodinamica*, che si indica con E, del velivolo e del motovelivolo, il rapporto fra la portanza P e la resistenza R dell'intero apparecchio, e noteremo fin d'ora che per il motovelivolo la portanza deve uguagliare il pe-

so Q dell'apparecchio per soddisfare la condizione del volo orizzontale.

Si ha perciò che le efficienze risultano:

$$\begin{aligned} \text{1) } & \\ \text{per il velivolo } & E = \frac{P}{R} \\ \text{per il motovelivolo } & E = \frac{P}{R} \times \frac{Q}{R} \end{aligned}$$

Per efficienza propulsiva o rendimento, si intende il rapporto fra il prodotto della resistenza per la velocità, $R \times V$, potenza utile, e la potenza sviluppata dal motore, N. Si ottiene così che per il motovelivolo l'efficienza è data dalla seguente espressione,

sempre tenendo presente l'uguaglianza di P e Q:

$$3) \quad \frac{Q}{R} \times \frac{R \times V}{N} = \frac{Q \times V}{N} = \frac{P \times V}{N}$$

Questa formula significa che l'efficienza del motovelivolo è data dal prodotto dell'efficienza aerodinamica moltiplicata per l'efficienza propulsiva, o rendimento.

Il velivolo è perfettamente determinato, aerodinamicamente, dall'efficienza aerodinamica: per il motovelivolo invece occorre considerare l'espressione completa. Nel primo caso quindi è sufficiente cercare di ottenere il massimo valore di E, con valore massimo possibile di P, portanza, e minimo possibile di R, resistenza. Nel secondo caso, si può ottenere il massimo valore di E aumentando il valore di P, portanza, (ciò che permette di aumentare Q, peso dell'apparecchio), oppure il valore di V (ciò che permette ugualmente, come vedremo, di aumentare il peso), od infine diminuendo al massimo il valore N, potenza del motore, in maniera tale però che il volo risulti ancora orizzontale.

(Continua) GIORGIO BACCHELLI

RICOPERTURA IN SETA

DORIO Giulio, istruttore di aeromodellismo della R.U.N.A. di Udine ha fatto pervenire, per il tramite di detta Sede Provinciale e con preghiera di pubblicazione, l'articolo seguente nel quale presenta un longerone, un bordo di uscita e un bordo d'attacco particolarmente studiati per la ricopertura in seta delle ali e dei piani di coda.

La ricopertura in seta richiede indubbiamente delle strutture più resistenti, ma, a nostro avviso, non è il caso di ricorrere ad eccessive complicazioni costruttive. Lo sforzo al quale sono sottoposte le strutture dipende in buona parte dal modo con il quale il tessuto è stato applicato e dal tipo del tessuto stesso.

Sono stati coperti in seta dal sottoscritto anche un'ala in balsa di cm. 96 di apertura (prevista per rivestimento in velina) e degli impennaggi, pure in balsa con profilo Eiffel 338, particolarmente sottili e longerone non affiorante. Lo studio di Dorio può tuttavia interessare esclusivamente i costruttori di veleggiatori di grande apertura.

Pregevole è il sistema di costruzione del bordo d'uscita. Il bordo d'attacco riuscirà però troppo pesante se costruito in pioppo. Il longerone affiorante non va (specialmente) con la ricopertura in seta) e malgrado la complicazione costruttiva risulterà eccessivamente fragile in rapporto alle sezioni impiegate: ciò a causa degli intacchi verticali praticati in corrispondenza delle centine.

Inoltre la ricopertura in seta tende ad avallarsi molto fra le centine; il longerone affiorante fa sì che la copertura presenti in corrispondenza di esso uno spigolo vivo che interrompendo la continuità della curvatura dorsale del profilo provoca un rendimento minore dell'ala. Si dovrà quindi usare in ogni caso un longerone non affiorante di sezione a «C» o a cassette, ottenendo così risultati migliori dal punto di vista aerodinamico, nonché una maggiore robustezza e semplicità costruttiva. Aggiungiamo inoltre che la copertura in seta è costosa e di applicazione non troppo facile mentre vi sono (in Germania per esempio) dei tipi di carta come il «Diplom Papier» i quali sono specialmente studiati per la ricopertura dei modelli ed il cui costo viene contenuto entro limiti accessibili. Siamo anche informati che prossimamente detto tipo di carta sarà importato in Italia da una Ditta che si occupa con molta compe-

tenza del commercio di accessori per l'aeromodellismo.

Anche in Italia va sempre più diffondendosi la necessità di ricoprire le strutture dei modelli in tessuto; ad esempio, a Udine avrà luogo una gara alla quale non potranno partecipare modelli che non saranno ricoperti di seta.

Dato che molti aeromodellisti trovano difficoltà nel costruire robuste le strutture dell'ala descriverò ora la costruzione di un longerone a «C», di un bordo d'uscita a «T» e di un bordo d'entrata pieno che, dopo vari esperimenti, si sono dimostrati ottimi per modelli di suddette caratteristiche.

Il longerone (fig. 1) è composto di tre parti: un'anima e due listelli. Nell'anima in corrispondenza delle centine vengono praticati dei tagli dalla profondità pari a metà altezza del longerone e sulla base viene incollato un listello, ottenendo così un longerone a «L» (fig. 1-b). Pure nelle centine viene praticato un taglio per poterle unire al longerone (fig. 1-a). Eseguito questo si infilano le centine nel longerone, quindi si unisce il listello superiore (fig. 1-c).

Nella figura n. 2 è chiaramente visibile il metodo di costruzione del bordo d'uscita. Su un listello, ricavato da una tavoletta di tranciato di pioppo, vengono incollati due listelli, come nella fig. 2, poi l'insieme viene unito alle centine per mezzo di un taglio praticato a queste ultime. Eseguito questo, prima con un vetro poi con della vetrata, si sagoma il bordo ottenuto.

Il bordo d'entrata è costituito da un trave di pioppo, o di ferula, che va unito alle centine col solito metodo del listello. Prima di incollare il trave alle centine è bene sgrassarlo, cioè portarlo alla forma del profilo servendosi di una raspa e di un apposito stampo (quello tratteggiato nella fig. 3) ricavato da un foglio di compensato di tre millimetri.

Per le incollature delle varie parti è bene adoperare il collante cellulosico.

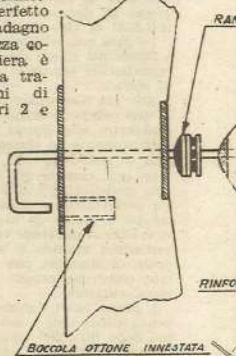
Consiglio agli aeromodellisti volenterosi di adoperare questi tre metodi nelle loro costruzioni e specialmente nei motomodelli e nei veleggiatori di medie e grandi dimensioni. E' naturale che per realizzarli ci voglia molta accuratezza, quindi un lavoro eseguito con calma.

G. DORIO

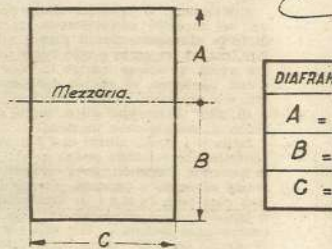
L'aeromodello

Il presente aeromodello è realizzato con materiale autarchico ed eccetto alcune parti di bloccamento, comporta l'uso di materiali speciali. La è relativamente facile e accessibile a chiunque disprenda certa pratica in materia.

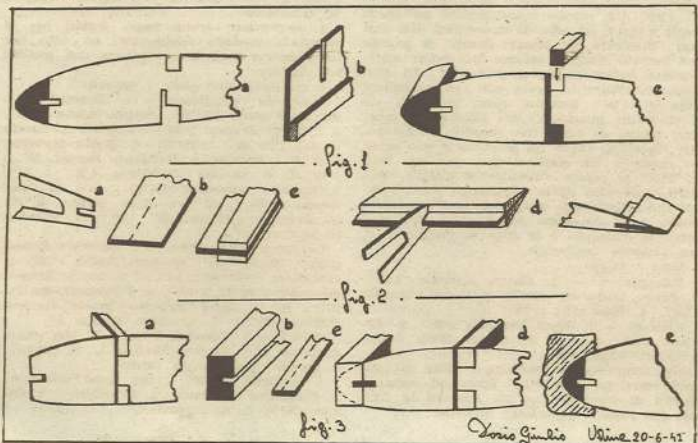
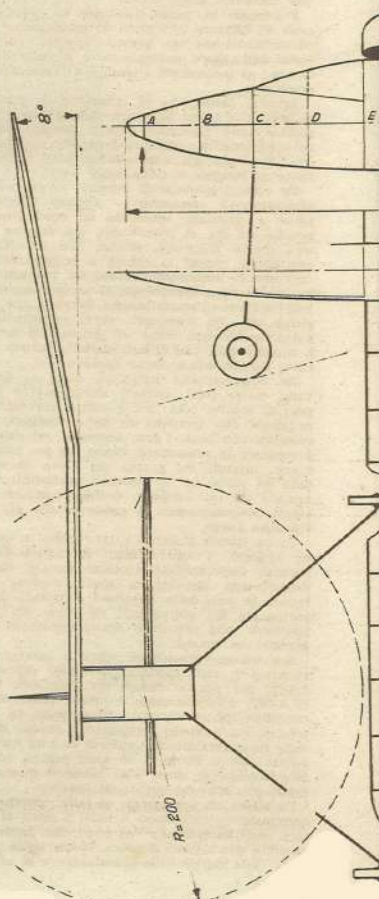
Parrà ad un primo esame degli uniti schemi, che degli organi portanti rettangolare non sia della mia aerodinamica, nondimeno la schematicità regolata dei piani di coda permette un rapido e perfetto montaggio con guadagno assoluto di correttezza costruttiva. La fusoliera è del tipo normale a traliccio con fondini di pioppo di millimetri 2 e



FISSAGGIO ALA

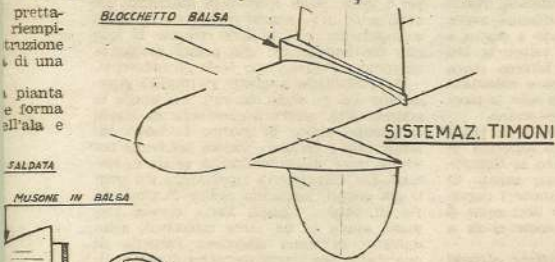


DIAFRAMA	
A =	
B =	
C =	

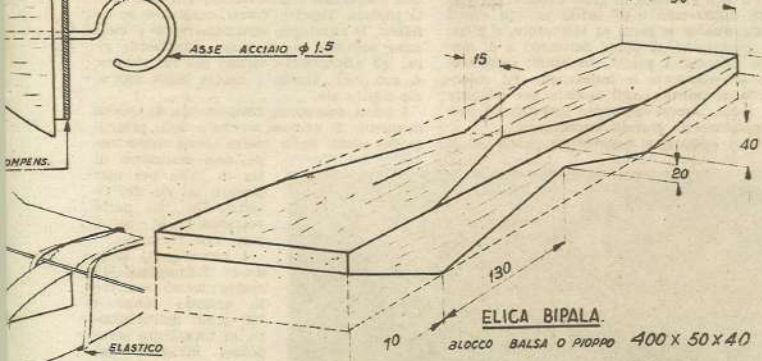


Dorio Giulio Udine 20-6-51

ALMA Super J-KKKK

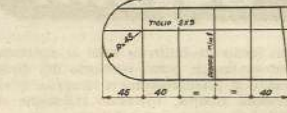
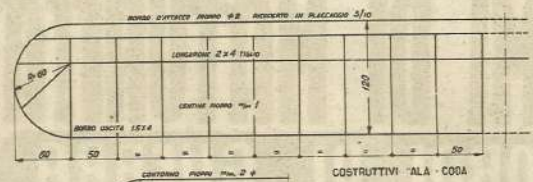


ordinata anteriore e posteriore in compensato mm. 3 per fissaggio gancio matassa elastica e asse.
 Il complesso dei piani di coda è fissato a un blocco di balsa o sughero che completa ovviamente la linea della fusoliera.
 L'elica è del tipo normale, bipala con scatto libero.



QUOTE DIMENSIONAMENTO FUSOLIERA

B	C	D	E	F	G	H	I	L	N	M	O	P
23,5	32,5	50	58,5	58,5	58,4	55	51	47,5	41	35	76,5	17,5
27,5	35	40	43	44	43	44,5	42,5	40	37,5	35	30	12,5
35	45	52	56	56	56	55	49	44	38	33	25	20



PARTICOLARE COSTRUTTI DIEDRO

-12.6-

Materiale legno di pioppo, pale trattate allo scalpello e assai assottigliate con carta vetrata. Chi volesse apportare gli ultimi dettami della tecnica aeromodellistica al gruppo propulsore aggiunga il tenditore e le pale ripiegabili e si faccia pieno responsabile delle sue innovazioni.
 Il carrello è in acciaio armonico diametro 1,5 a sbalzo, le ruote in pioppo con bussola metallica.
 Matassa elastica lunga mm. 780, sezione 1x4, numero fili 16.
 La copertura è in carta velina rossa per l'ala e piani di coda, trattata con due mani di emallite e una di flatting.
 Fusoliera ricoperta in seta leggera e verniciata in bianco alla cellulosa oppure in carta oleata pure verniciata.

Il modello «I-Aima» è un classico tipo di modello «Wakefield» di piccola apertura e forte potenza.
 Derivato dal modello «Jacobs 309» che vinse rispettivamente le gare nazionali belghe del 1936 e '37 non è un apparecchio di comuni qualità di volo. Franch Zeich ne ottenne i piani costruttivi e li portò in America dove, riprodotti con qualche modifica opportuna, ottennero grande favore fra gli amanti dell'attività aeromodellistica e non smentirono, a modello fatto, la loro fama. Mi auguro che pure in Italia questo modello incontri il favore della massa aeromodellistica e dia ottimi e soddisfacenti risultati a quanti ne intraprendano la costruzione.

CAMILLO PIZZIGOMI

Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

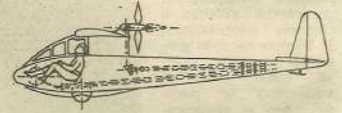
(Continuazione dal num. 36)

D. L'ELICA QUALE MEZZO DI PROPULSIONE - LA NECESSITA' DELLE RISERVE DI ENERGIA

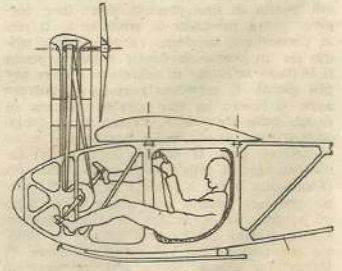
Resta a considerare uno dei punti più importanti, anzi il punto più determinante dell'apparecchio a trazione muscolare, cioè il meccanismo di propulsione. Tutte le macchine descritte hanno un'elica per meccanismo di propulsione, a costruzione che finora ha avuto il massimo successo, l'apparecchio a trazione muscolare di Haessler e Villinger, si basa sull'azionamento a pedaliera come la massima parte dei tipi qui menzionati e su un'elica con rapporto di trasmissione di 1:5 con 500-600 giri al minuto. Il grado di efficienza dell'elica è indicato con 75 per cento; valori questi abbastanza notevoli. Certamente la posizione del pilota non è molto favorevole in quanto al completo sfruttamento della sua forza. Egli si trova seduto o quasi disteso e deve azionare i pedali. Questa posizione ha notevoli svantaggi in confronto alla disposizione normale della bicicletta, svantaggi constatati con una bicicletta debitamente trasformata. Il pilota potrà, con un allenamento adeguato, raggiungere il completo sfruttamento delle sue forze anche stando in questa scomoda posizione, però gli svantaggi di essa non verranno mai completamente eliminati, cosicché è raccomandabile, in costruzioni nuove, dare la preferenza a sedili normali. E' meglio sopportare la resistenza dell'aria un po' maggiore, che in parte può essere anche equilibrata sollevando un po' la fusoliera, ed avere in cambio la potenza completa del pilota, tanto più che in questa posizione è possibile di aumentare ancora l'efficienza con l'aiuto del peso del corpo (effetto della leva del pedale) in caso di sforzo speciale. In quanto alla potenza di trazione delle eliche finora usate abbiamo dei dati molto contrastanti fra di loro. In generale si indicano 6 kg.

Hans Grade, uno dei pionieri, raggiunge il medesimo valore. Anche Koenig ottiene, usando un'elica del diametro di 1,5 m, la stessa potenza di trazione e gli stessi risultati hanno dato degli esperimenti fatti con eliche applicate su delle biciclette.
 Zschka, invece, dà valori superiori per la sua elica. Egli usa per il congegno di propulsione un'elica molto grande, le cui pale hanno forma completamente diversa. La pala dell'elica aumenta sempre di dimensione verso l'asse dell'elica arrivando vic-

nissima a questa. L'elica di Zschka non ha un mozzo come le eliche normali. Con questa elica, che inoltre ha un angolo d'attacco molto grande, si sono raggiunti nei primi tentativi 12 kg. di potenza di trazione e, dopo ulteriori esperimenti, perfino 16 kg.



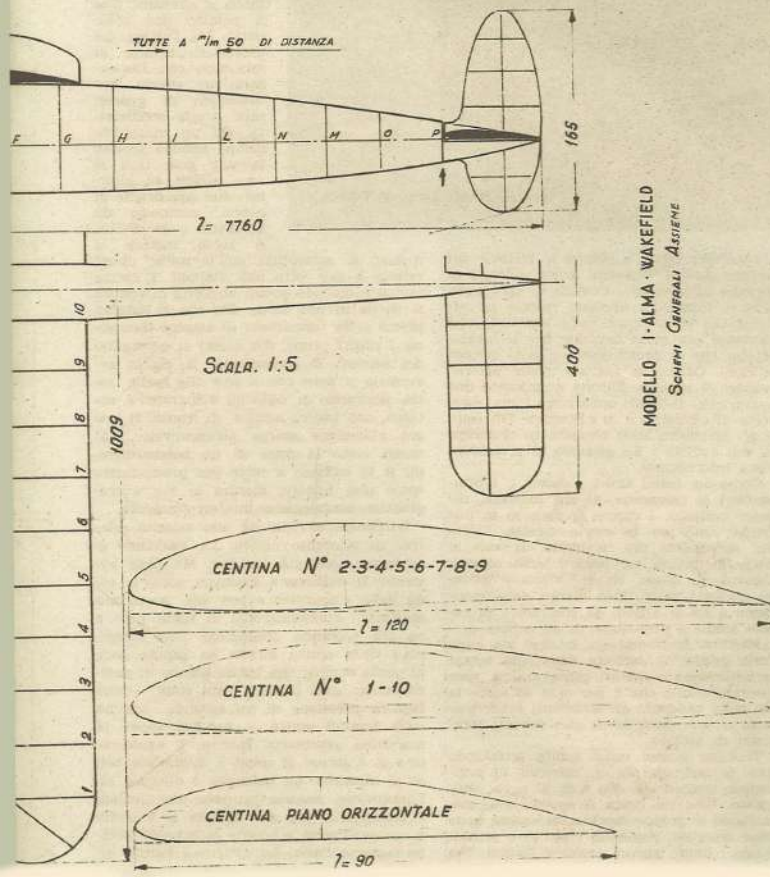
Questi valori sorpassano la misura delle normali potenze di trazione in maniera eccessiva, cosicché si dovrà attendere la conferma di queste indicazioni. Con la potenza di trazione di 16 kg. il problema del volo a trazione muscolare, per il quale la forza di trazione necessaria è di 7,5-8 kg., ed il problema del lancio, che abbisogna di 11-



16 kg. sarebbero sensibilmente avvicinati alla soluzione. Zschka dice che raggiunge con un motore di 5 CV su un elicottero 21,6 kg. di trazione per CV. Normalmente si calcola 2,5-3 kg. trazione per CV. Quindi 7,9 volte più del normale! Fondamentalmente Zschka è sulla via giusta se anche forse il prolungamento della pala dell'elica fino all'asse sia superfluo.

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

(Continua)



MODELLO I-ALMA WAKEFIELD SCHENI GENERALI ASSIEME

ESAMI DI MATURITA'

RICORDI DI GUERRA

Aeroporto X

Prima un terriccio duro, fine e secco come uno strato di semi rossi abbrustoliti dal sole, ricopriva il pianoro aggrappato alle rupi nere delle alte montagne di L... Il suolo, arido per la sete che crepava le rocce e bruciava le gramigne sbiadite irte come una barbeta setolosa sugli spioventi che raccordano il campo alle montagne, crepava sotto i passi, che generavano basse nuvolette di polvere scura. Il terriccio duro e la polvere bruna erano dappertutto; si infiltravano nelle combinazioni di volo, nelle carlinghe serrate dalle «capotes» ermetiche, tingevano di rosso la pelle, inaridivano i capelli. Quando un velivolo rullava per decollare, il terreno strideva e cigolava come un meccanismo arrugginito, e da sotto quella grana sottile che copriva il suolo la polvere color matone veniva su a ondate, stagnando poi nell'aria asciutta come una velatura, di garza finissima. Una mattina, l'aviere che per primo comparve sul campo fece una scoperta e rientrò dentro di corsa, a darne la notizia. La scoperta era che il cielo appariva nero di nubi densissime e che ad ovest, oltre quel picco che sembra un dente canino un po' mai ridotto, doveva già piovere, perché si scorgeva una specie di sipario violetto calato giù perpendicolarmente dal soffitto vaporoso alla terra.

Quelli che partirono in volo tornarono, dopo le ore di crociera, confermando che il cattivo tempo era alle porte. Gli strumenti meteorologici vennero esaminati a più riprese, furono fatti calcoli, parcolle telefonate saltarono da un campo all'altro a chiedere informazioni. Il barometro calò precipitosamente e la sera quasi verso il «silenzio» le porte del cielo si spalancarono anche sull'arido campo che ospitava tanti giovani cacciatori da poco venuti a far la guerra nei Balcani. Venne già una pioggia violenta, rumorosa che avvolse rimesse e baracche e palazzine di un note freddo sottilissimo. Durante tutta la notte il piovoso flagellò l'aeroporto; la mattina la pioggia era diminuita d'intensità, ma non accennava a smettere. Anzi, sembrava essersi stabilizzata nella forma migliore, che era quella di una precipitazione fine, leggera, senza soluzione di continuità. Il cielo presentava la stessa caratteristica: grigio da un punto cardinale all'altro, senza il minimo barlume di schiarita. Pioveva per più giorni. Il terriccio rosso e la polvere aere si fusero in uno strato molliccio di fango color cioccolato. Presto vi fu fango dappertutto, anche nelle baracche e sotto le tettoie, dove le scarpe degli avieri lasciavano grosse impronte di fango. Quel terreno arido beveva a sazietà per molti giorni, godendo quanto non aveva avuto sino ad allora; poi si saturò e, impermeabilizzato, rifiutò di assorbire ancora la pioggia che pareva non volesse mai cessare. Si formarono grosse pozze, che dimorarono bracciaie tentacolari a cercarsi l'un l'altra. Le pozze si allargarono, divennero grosse chiazze paludose, mimarono l'entrata delle palazzine e delle rimesse. Non cessava di piovere. Il campo, dichiarato proibitivo agli apparecchi pesanti e leggeri, si acquietò in un sonno tranquillo che parve meritato dopo tanto daffare. Non cessarono di lavorare gli specialisti, sempre attorno alle macchine lucenti bisognose di tante cure in ogni momento. Per molti giorni ancora in pioggia, ora meno intensamente, ora

più, di tanto in tanto le nubi si aprivano e mostravano un pezzo turchino del cielo, ma subito si precipitavano a ricoprire quella preziosa nudità, evitando l'illusione di un prossimo ritorno al bel tempo.

Foco distante, il maltempo non impediva ai soldati d'Italia di fare il loro sublime mestiere. Aggrappati agli strapiombi dei contrafforti rocciosi che salgono in scie lunghie ed ondulate verso l'Epito, immersi nella neve e nell'acqua, vivevano i loro giorni in un muto meraviglioso eroismo, sotto l'imperversare della tempesta che dal cielo e dalla terra si rovesciava su di loro. I grossi calibri tuonavano d'ambo le parti dalla mattina alla sera, e tutto il giorno lo strepito assordante delle granate da 180 e da 205 flagellava l'aria percorsa dai bagliori lividi del temporale. Gli aviatori scrutavano ogni momento il cielo, an-

sopiti eheggiarono da una parte all'altra del pianoro; strepiti di martelli sull'incudine, cigolare di verricelli, sbuffare di motori d'avviamento, rotolare di fusti. Gli avieri cantavano contenti; fuori, nel sole, i caccia si lasciavano riscaldare le groppe lucide variegiate dalla tinfeggiatura mimetica. Scorbò, spontaneamente, una grande allegria, fanciullesca e chiassosa. Poi, inaspettato e pure tanto desiderato, venne l'ordine di prepararsi. Un ufficiale aveva provato il campo, stamazzando a destra e a sinistra in rullate brevi e veloci; si era alzato, aveva atterrato. Il terreno stava assorbendo bene: era già duro e abbastanza buono. Non c'è sabato senza sole: la pioggia era durata giusto una settimana.

La limpidezza del cielo, lavato da tanta acqua, le circostanze e la sua sachezza di vecchio guerriero, consigliarono al Comandante di mandar su, in questo sabato di sole, insieme ai «veterani», anche i ragazzi, quei pivelli sempre con i libri sotto il braccio. «Vedranno un po' come si fa a far la guerra...».

Fu una giornata di gran daffare, attorno agli apparecchi e ai tavoli su cui erano state distese le carte al Mercatore, e plane di goniometri, di doppi decimetri e di matite colorate. I pivelli, serissimi, ascoltarono attentamente le indicazioni del colonnello; si unirono agli anziani per studiare la rotta, improvvisamente investiti da una sensazione di grande importanza.

Otto «Sparvieri» sarebbero partiti di lì

in là, a Sud, una stazione; un allineamento di autocarri immobili, file di vagoni carichi. Si intuiva un formicolio di gente attiva, indaffarata nei preparativi della marcia imminente. Uno sbuffo bianco che sgorgò da una tettoia male mimetizzata rivelò l'esistenza di una sirena manovrata in quel momento a dare l'allarme. Troppo tardi per i greci: dagli sportelloni spalancati gli ovuli scuri delle bombe rotolarono in basso scomparendo sotto le code crociate in lunghe file ondegianti, che presto assunsero un moto curvilineo teso verso gli obiettivi.

Dalle carlinghe anguste i «pivelli» guardavano con gli occhi sbarrati. Era quella la guerra? Tra mezz'ora sarebbero di nuovo sul campo amico di ritorno. In basso, intanto, case e tettoie e vagoni saltavano tra vampe rosse, disperdendosi in volate di rottami. Gli «Sparvieri» ripassarono sui punti già colpiti, lasciando cadere l'ultima serie di bombe. Leggii l'aria doveva tremare, squassata da tante esplosioni; vista dall'alto, la scena assumeva l'aspetto di una traduzione cinematografica di una realtà passata. Tepeleni roteava curvandosi su un fianco, le montagne schizzavano sul cielo come aspirate da un gorgo. L'orizzonte girava: gli «Sparvieri» virano per far ritorno, e, con essi, virano i caccia della scorta, ala contro ala.

I piloti conoscono l'importanza di questo momento. Il nemico, avvisato della presenza dei nostri dalla nostra stessa apparizione, non mancherà di far di tutto per precludere la via del ritorno. Da che parte verranno? E' certo, però, che verranno.

I comandanti delle due formazioni di caccia fanno scorrere lo sguardo lungo i 360 gradi dell'orizzonte, in un'attenta scrupolosa indagine. Nel duello aereo, ha la meglio, di solito, chi per primo scopre l'altro. Ogni secondo di attesa fa aumentare la tensione nervosa. Si vorrebbe che il nemico spuntasse subito, ben preciso, a dare battaglia. Venticinque paia di occhi scrutano il suolo e il cielo, con un moto alterno che fa venire il torcicollo. La linea italiana, intanto, si avvicina. Che il nemico non compaia? Ma l'attesa dei cacciatori, ansiosi di misurarsi con l'avversario in questo loro battesimo di guerra, sarà presto soddisfatta. Da un minuscolo campo nemico sepolto in una gola buia si sono alzate, su allarme, due squadriglie di caccia, composte da «Gloster» e da «PZL».

A tutto motore il nemico si arrampica sull'invisibile china celeste a dar lotta agli italiani. I caccia saettono facendo quota; la teoria di velivoli si snoda in una lunga fila che si sistema presto nella formazione di attacco. Scorgono i nostri prima che questi si accorgano del nemico. Il comandante la caccia avversaria si pone con il sole alle spalle, rotta aggirando di coda gli «Sparvieri», attacca, con tattica audace, di fronte. Il primo «Gloster» sgorga all'improvviso, dal vuoto, sotto la prua di un bombardiere, gli si fa addosso a tutto gas precipitando come una folgore, mentre le sue mitragliatrici isampeggiano ininterrottamente.

L'incontro avviene ad una velocità relativa di ottocento all'ora. Le macchine si schivano, sono già lontane. Ma cosa avviene? Il «Gloster» scompare sotto la coda dello «Sparviere» con una rovescia a maifatta, s'impenacchia di fumo nero e va giù, roteando, incendiato. Una «Frecce» della scorta diretta ha saputo dare al pilota nemico una buona lezione di guerra aerea: sono bastati pochi colpi — una leggera pressione di un secondo appena sulla leva di scatto — per distruggere la macchina avversaria. Intanto il «calderone» si è acceso di colpo, e la miscchia bolle al massimo. La battaglia è dilagata all'improvviso, nessuno sa prebire dire quando è cominciata. Ma già ognuno si è scelto il suo avversario, e lunghe raffiche di piombo tagliano l'aria. Le «Frecce» hanno di-



Martellamento aereo di Tobriá.

siosi di correre ai fianco dei fratelli. Quell'ozio forzato li indispettava, li innervosa, sfiandoli quasi.

Erano da poco giunti all'aeroporto rinserrato tra le montagne scure numerosi ragazzi scodellati appena dal corso, e che le esigenze del momento avevano tolto alle scuole di specializzazione per spedirli dritti al fronte, dove un bel giorno erano arrivati, limpidi e quieti come educande, con poco bagaglio di indumenti per il volo e molto carico di nozioni tecniche. Questi «pivelli» presero a trascorrere i giorni di maltempo ripassando coscienziosamente quanto avevano appreso sui banchi della scuola, e facendo conoscenza coi loro nuovi colleghi, già veterani, barbuti e dall'aria di vecchi pirati della Tortue. Vagheggiavano duelli e scontri e vittorie, provocando attorno sorrisi ironici. La guerra era solo nelle fotografie appese nella stanza dove prendevano i pasti; erano venuti per sentire l'urlo del cannone, sentivano il rombare del tuono.

Ma un giorno improvvisamente tornò il sole. L'aria era fredda, bruciava la pelle come se milioni di aghi danzassero nell'aria, ma tersa, limpida, luminosa. Grossi cumuli bianchi rotolavano per il cielo dissolvendosi infine in un travolgente vento di tramontana. Per tutto un giorno il vento spirò a cacciare l'umido dove si era cacciato. Gli aviatori, con i baveri di pelliccia rialzati ed i caschi ben chiusi, guardavano in alto, soddisfatti.

Il campo si ridestò allo scoppiettare fragoroso e prepotente di un motore che sembrò suonare la sveglia. Infatti mille rumori

a poco, per adde a colpire le retrovie del nemico. Dietro Tepeleni, grosse colonne si stavano addensando. Cessato il maltempo, armi e munizioni avevano ripreso ad affluire alle prime linee, come una linfa che scorresse con moto naturale per le lunghe arterie che si sgomitavano dalle trincee all'Egeo. Occorreva tagliare quelle arterie, svenare il nemico. Furono approntate due squadriglie, di dodici apparecchi l'una, composta di «Falchi» e di «Frecce». Gli equipaggi sarebbero stati formati, in prevalenza, dai «pivelli». La giornata si preannunciava interessante.

Come dei fedeli amici, i caccia e i bombardieri si trovarono all'ora indicata, nel luogo indicato. I caccia si divisero in due gruppi, uno per la scorta diretta, l'altro per sorvegliare più 'n quota. Il volo si svolse in un'aria rarefatta e tersa, appena segnata, in basso, verso l'orizzonte lontano marcato dalla linea bianca delle montagne a Est e a Sud, da sbaffature di vapore simili a pennellate di un artista raffaellista. Il freddo era intenso ma quell'aria gelata ed asciutta dava una buona carburazione; i motori cantavano a voce spiegata quella che è per ogni aviatore la più bella canzone; gli strumenti confermavano lo stato perfetto di quei delicati organismi di acciaio.

Tepeleni giunse quasi subito scivolando sotto le carlinghe da un intreccio di montagne imbiancate, qua e là, di neve emisciolta. Una via lunga si sgomitava scavalcando le groppe rocciose, calandosi nelle fosse ombrose, risalendo i picchi e scavalcando i fiumi, ancora grossi e torbidi. Più

impegnato gli «Sparvieri», che ora si allontanano, illesi, verso il loro campo, ed hanno dato battaglia agli attaccanti. Le macchine picchiano in affondate vertiginose con i motori imbaltati che urlano al massimo, risalgono, si rovesciano e scivolano e rotolano nello spazio in un pauroso carosello che intontisce ed inebria. Ogni frazione di secondo distingue un episodio; nascono di colpo fatti ed imprese meravigliose; ma l'una cancella l'altra, succedendogli improvvisamente e presentando nuovi aspetti impensati. Le mitragliatrici tambureggiano frenetiche segnando l'aria di frustate bianche. Due altri caccia inglesi precipitano «svampando»; uno di essi va giù a picco a velocità impressionante, dopo trecento metri le ali gli si staccano e affonda nel precipizio come una torcia.

Il comandante delle «Frece» ha perduto quota nel primo momento dello scontro, e tenta ora di riguadagnare i metri perduti. L'italiano va su roteando, ma deve difendersi. Fare acrobazia significa non salire; non salire significa perdere. Due «Gloster» lo prendono in coda e lo trattengono nel fascio rovente delle loro mitragliatrici. L'italiano si vede perduto, dà un colpo alla «cloche» e si butta giù, a picco, per staccare il nemico. Il gruppo si scoglie precipitando a folle velocità, ma gli inglesi non mollano la presa. Un «pivello», mentre mira cercando un avversario, intuisce il pericolo che corre il suo superiore e si butta giù appresso agli inglesi. Questi non sentono avvicinarsi il piccolo monopiano che si è lanciato alle loro code come un fulmine; si trovano di colpo avvolti da un fascio di scie luminose. Il primo dei due «Gloster» è preso in pieno, i colpi battono sulle ali e sulla fusoliera, massacrandolo. Il pilota tenta di sfuggire all'invisibile nemico ma, quando sta per richiamare, viene inchiodato da una raffica più precisa. Nello stesso istante il motore si incendia e il «Gloster» seguita il suo pauroso volo verticale, verso le creste nevose del monte. Il superstito riesce a fuggire, terrorizzato. Intanto, la seconda squadriglia di caccia nemici ha tentato, approfittando della distanza delle «Frece» di inseguire gli «Sparvieri» e attaccarli. I «PZL» si lanciano, come squali, a mordere il ventre dei pesanti bombardieri, ma, quando stanno per colpire si trovano a loro volta circondati da lampi di fuoco. I «Falchi» che vigilavano in quota si sono buttati a tuffo a tagliare la strada al nemico. Gli «Sparvieri» sono, ancora una volta, salvi. La battaglia diviene furibonda. Un «PZL» ondeggia un po', quindi scivola d'ala e scompare lasciando una coda nerissima, che stagna nell'aria limpida dissolvendosi lentamente. Il nemico fugge, il carosello rallenta, ma le mitragliatrici italiane hanno ancora qualche colpo da sparare.

Un «Gloster» esplose come una bomba, e va giù in pezzi, i superstiti del fallito contrattacco tentano riordinarsi e si allontanano precipitosamente. Ma una ultima raffica ne colpisce l'ultimo, che si rovescia con un guizzo improvviso e precipita incendiato. Il cielo è ora sgombro di nemici.

I nostri, ancora eccitati dal duello e dalla vittoria, cercano attorno con lo sguardo. Degli inglesi non resta più alcuna traccia. Sono scomparsi improvvisamente come sono venuti, dopo aver perduto sette velli. Le «Frece» e i «Falchi» ricompongono le formazioni, cercandosi e ritrovandosi. Ci son tutti; l'ala italiana non ha subito la minima perdita. I caccia volgono le prue verso il campo, recando sulle fusoliere e sulle ali sbrecciate i segni della battaglia sopportata e vinta. Nel cielo greco, in questo sabato di sole, i «pivelli» hanno dato il loro esame di maturità. Gli istruttori possono esser contenti dei loro allievi: sono partiti ancora ignari di guerra, ritornano già veterani.

A occidente il sole che tramonta sembra un occhio immenso spalancato sul mondo rosso di sangue. Un'altra grande giornata per l'Aviazione Italiana si chiude.

MARIO GUERRI

CRONACHE ANEDDOTICHE DELLA GUERRA AEREA

La crocerossina

— Il Comando Marina vuol sapere se a bordo avete una bandiera del Reich.
— E perché la vuole?
— La bandiera dovrà servire per il funerale di un aviatore germanico. La salma è stata trovata in un canotto pneumatico al largo. Da un nostro idroplano...
— Quando avrà luogo il funerale?
— Appena giungerà la bandiera. Anche stasera...
— Ve la invieremo subito.

Questa, la conversazione telefonica fra la motonave giunta in quel momento in porto ed il Comando base.

Il buio della sera comincia a diradarsi col sorgere della luna, quando il comandante della motonave insieme con un folto gruppo di ufficiali e di marinai si inoltra lentamente nelle vie del paesetto verso la sede del Comando di base.

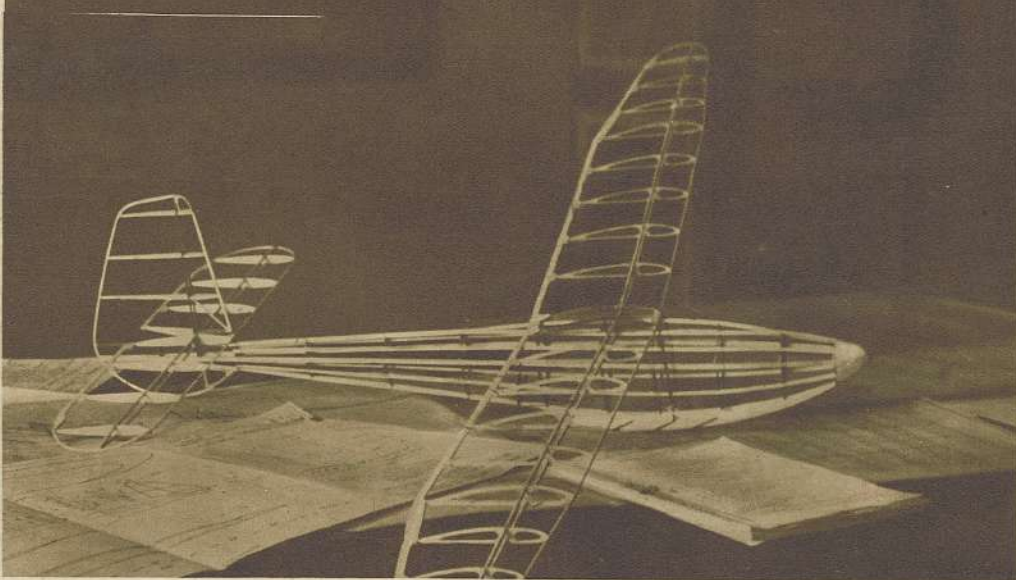
— Avanti!

Il carro cigola ed il corteo si muove. Piano piano. In testa a quelli che seguono sono l'ammiraglio a capo scoperto e due dame della Croce Rossa. Pare che si snodi una lunga teoria di fantasmi fra gli argentei riflessi della luna che quietamente sale nel cielo. Pace, silenzio e mute preghiere.

Ma d'improvviso la notte è squarciata dall'ululo della sirena. E la chiarezza lunare è sconvolta dai proiettili traccianti. Si scatenano le forze infernali. Le cannonate si succedono l'una all'altra senza intervalli. Si raddoppiano. Si triplicano. Dapprima si vedono le vampate dei pezzi e poi gli scoppi delle granate nel cielo. Le bombe dirompianti cadono qua e là. Aprono dei crateri. Fanno saltare in aria masse di terriccio.

Nelle vicinanze del porto e in vari punti, sorgono cerchi di fiamme. Effetto delle bombe incendiarie.

Ecco lo scheletro del modello scuola costruito dagli allievi della R. U. N. A. della provincia di Genova. I disegni di questo modello sono stati inviati alla R. U. N. A. centrale.



Dinanzi alla porta. Picchetti di marinai e di avieri. Numerosi ufficiali delle due Armi. Capannelli di borghesi. Popolane vestite di scuro con la testa ravvolta da un fazzoletto nero che lascia vedere poco poco del viso bianco e tristato.

— Non aveva che ventidue o ventitré anni...

— Sembrava dormisse.
— Era ferito?
— Macché! Nemmeno una scalfittura.
— Doveva essere all'estremo delle sue forze. Chi sa quanto tempo sul mare...
— E sapete che cosa gli hanno trovato addosso?

— No no. Dite...
— Addosso niente... Aveva al contrario stretti nel pugno dei foglietti di carta scritti a matita. Ci si riaccapezzava poco. L'acqua aveva mangiato la scrittura. Si è riusciti però a leggere qualche riga. Si è letto: « Mio giornale di barca di gomma... Mia fine, se avverrà, ha sua importanza... Germania insieme Italia vincerà... Anche una goccia di sangue ha il suo peso... La bilancia... Hell Hitler! ». E nient'altro. Nient'altro si è potuta decifrare.

— Buoni soldati... Buoni aviatori...
Arriva la bandiera germanica. Si ricopre con essa la bara e questa è issata su un autocarro.

— Presentat-arm!
Un rapido scatto ed un momento di profondo silenzio. Si avanzano poi gli avieri che portano bracciate di fiori e foglie verdi. Tanti e tanti fiorellini, di siepi e di campi. Han dovuto certo pensare per trovarli, ma li hanno trovati e li spargono sulla bara.

Che fa il corteo che accompagna il pilota tedesco al camposanto? Ha forse qualche arresto? Si sbanda un po'? Niente. Il mesto corteo pare che non si accorga delle bombe e lentamente prosegue attraversando le vie del paese. Dall'alto piovono le schegge delle granate. Cadono rumorosamente sui tetti. Grandine di ferro e di fuoco. Di quando in quando si percepisce nettamente, tra il fracasso dell'artiglieria, il rovinio delle vetrate frantumate.

Ecco una pausa. Gli scoppi rallentano. Ma si ricomincia. Da capo, le bombe e le mitragliatrici. Più violenti di prima.

Il corteo passa vicino ad una trincea paraschegge. Un ufficiale si rivolge ad una delle due crocerossine:

— Sorella...
La dama non risponde. E' assorta nelle sue preghiere.
— Sorella!
— Dite, signor tenente.
— Sarebbe bene, signora, che voi e l'altra dama andaste a ricoverarvi in quella trincea, finché non cesseranno di sparare. E' assai pericoloso, credetemi...
— No no! Credete voi che se al posto mio vi fosse la mamma questa si distaccherebbe dal figliuolo suo? Certo che no... Ed io qui e la mia collega rappresentiamo quella mamma. Povero ragazzo, noi non lo possiamo lasciare!

La risposta è data pacatamente e fermamente. Mentre l'uragano dell'incursione imperversa più che mai.

Dai bombardieri nemici vengono giù razzi illuminanti. Le mitragliatrici vi sparano contro. Un razzo è colto e si dissolve in

ampie volute di fuoco. E bombe e poi bombe. Una a terra senza esplodere ed altre che vanno a cadere nel mare, sollevando enormi ondate di spuma.

Poi tregua. E' finalmente cessata l'incursione? Sì, è finita. La luna, ora, ben alta nel cielo, rischiara un tranquillo paesaggio orientale.

Il corteo, piamente, ha raggiunto il piccolo camposanto di guerra. L'aviatore tedesco ha trovato il suo riposo là dove riposano i camerati italiani.

POSTA AEREA

Luciano Pasculli - Cusone. — Pubblico la tua cronachetta e ti dico che soltanto per merito tuo si parla dell'aeromodellismo milanese, cosa di cui da qualche tempo non si scrive più su «L'Aquilone». Le tue copertine dimostrano una gran buona volontà, è basta. Io dico che è necessario lavorare ancora molto.

Renzo Miseri - Udine. — Per via del ritardo del giornale non te la prendere con me. Ho detto, scritto e ripetuto le mille volte che «L'Aquilone» esce con perfetta regolarità. Di più: esce con anticipo sulla data segnata nella testata. Esce, con altre parole, il giovedì, giorno in cui viene iniziata la spedizione a tutti gli abbonati e alle edicole. Dal momento in cui il giornale parte dalla

tipografia (e spesso io assisto personalmente alla confezione dei pacchi e alla spedizione, per controllo) noi non siamo più responsabili. Entra in campo il complesso meccanismo delle R. Poste. Ma forse tu ignori che siamo in tempo di guerra; e che guerra! Tu non sai, per esempio (ed è un esempio narratomi da un aeromodello sardo capitato a Roma la scorsa settimana), che in un porto della Sardegna e in altri dei quali partono i vapori per la Sardegna ad un certo momento si alzarono cumuli di pacchi di giornali e di riviste alti come i primi piani dei palazzi. Se sei un uomo ragionante, farai certamente un'osservazione, penserai cioè che i giornali quotidiani arrivano, in genere, puntualmente. Ebbene, ti spiegherò una cosa che forse ignori. In favore dei quotidiani esiste una legge — diciamo così — un regolamento, un ordine preciso, insomma, che stabilisce l'obbligo da parte delle R. Poste e delle FF. SS. di dare la precedenza assoluta ai giornali. In pratica avviene che non sempre i quotidiani giungono all'ora giusta agli abbonati. Le ragioni le sai. I treni servono al soldati e al trasporto dei materiali bellici. Tutte le altre cose e perso. non hanno un'importanza relativa. Come vedi io ho risposto ancora una volta ad una protesta, e con ciò cade la tua protesta a proposito di proteste. Non so quanto costa una matassa elastica, né so se ce l'abbia la ditta Movo. Chiedilo tu direttamente. Avvieminima è una ditta come le altre e spedisce, come le altre, la merce ovunque. Mi pare di avere risposto a tutte le tue domande. Ed ora ciao.

Bruno Barbini - Viterbo. — Probabilmente tu non conosci tutti i giornali del mondo e perciò la tua affermazione è a mio avviso «L'Aquilone» è il più bel giornale del mondo» non poggia su basi solide. Comunque, accetto come augurio e quale compenso alla mia fatica queste tue schiette e calorose parole di elogio. In verità devo dire che del tuo parere sono proprio in parecchi, e ciò mi consola e mi dà lena per sempre nuove intraprese. Ho preso nota dei tuoi 16 anni, dei tuoi 52 chili e mezzo (in tempo di guerra il peso è buono; segno che mangi a dovere; e il tuo babbo deve lavorare...).

Ho preso nota anche degli occhi neri e dei capelli castani; della passione per l'aeromodellismo e per l'aviazione. Aspetto buone notizie circa la tua attività aeromodellistica. Bada che hai promesso di «fare molto». Senza impegni definitivi posso dirti in confidenza che, dai calcoli fatti, il famigerato «Costruttore di aeromodelli» (del quale sto correggendo le bozze a tutto spiano) dovrebbe essere pronto per la fine di settembre o per i primi di ottobre. Un'altra volta aggiungi il recapito alla firma. Potrebbe venirmi in mente di mandarti mille lire in regalo, o qualche cosa di simile.

ZIO FALCONE

Il segreto

romanzo

(Continuazione dal numero precedente)

— Ci sono e non ci sono... — borbottò il valere, un po' scosso dal ragionamento che, in fondo in fondo, ad onta di ciò, odorava qualcosa di assurdo e di poco sano.

— Per farvela breve, — riprese il barone, il quale leggeva lucidamente nel pensiero del suo interlocutore — occorre che decidiate: un aeroplano nuovo, del tipo di questo, vi costerà non meno di 250.000 e, e potrà riservarvi spiacevoli sorprese; il Tiburón, invece, non vi costerà niente. Panfin vacillò sotto il colpo inatteso.

— Non costerà niente? — ripeté sbarrando gli occhi sull'impassibile barone.

— Letteralmente niente — confermò quello, poggiandosi la mano aperta sul petto. Parola mia!

Panfin rinunciò a penetrare quel che era sotto l'imperturbabile maschera del barone, ma ciò non fece che ingigantire a sua diffidenza di uomo d'affari.

— Ascoltate, Valtetra: — sbottò sprofondando le mani nelle saccoccie — io non sono nato ieri e neppure l'altro ieri; e la mia esperienza di lavoratore mi dice che, al mondo, non c'è niente di gratuito e che appunto le cose o le opere regalate sono quelle che finiscono col costar più caro. Vi prego perciò di spiegarmi con ogni chiarezza quel che c'è in fondo alla vostra proposta, o non ce la facciamo niente.

— Ma papà! — esclamò indignata Renata saltando giù dalla cabina dove s'era indugiata un pezzo. — Che modo di parlare è il tuo? Che cosa l'ha morso?

— Piccolezze, signorina — disse indulgente Valtetra — il cavaliere si mette in apprensione perché mi son permesso di offrirgli in uso il mio modesto ma valoroso aeroplano.

— Come! E' vostro questo apparecchio? — esclamò il cavaliere stupito.

— Ma naturalmente, egregio amico, naturalmente. Che ci trovate di strano?

— Di strano? — proruppe l'altro — Tutto... Cioè, niente. Insomma, un aeroplano costa soldi...

— E Uguccione di Valtetra, soldi non ne ha. Volevate dir questo, cavaliere bello? — soggiunse ridacchiando il barone.

— Papà, davvero sei insopportabile, oggi! — protestò Renata — E' proprio molto buono il barone a darti retta. Non gli fate caso, Valtetra, vi prego, E' avvezzo a trattare con gentaglia d'affari, mio padre, con sensali e mediatori, e non conosce il viver del mondo.

— Ma io non volevo offendere il barone, — soggiunse mortificato Panfin — Quello che non riesco a capire è il fatto che egli possa nello stesso tempo possedere un aeroplano e dimenticare... cioè...

Qui il cavaliere si arrestò, imbarazzatissimo, proprio sul punto di fare una nuova topica.

— Avanti, caro Panfin avanti! — lo esortò il barone battendogli confidenzialmente una mano sulla spalla. — Volevate certo dire che non riuscite ad accordare il fatto che io ho un aeroplano con quello che ancora non vi ho pagato in certo conticino di tre anni fa. Ma è semplicissimo. Le cose non contrastano affatto! Io non vi ho pagato il conto che sapete appunto perché ho l'aeroplano ed ho l'aeroplano precisamente perché non vi ho pagato quel conto. Ho reso l'idea?

No, evidentemente, il signore di Valtetra l'idea non l'aveva resa, a giudicare dalla attonita espressione dei suoi interlocutori. Fu per questo che, sedutosi a gambe incrociate sul prato, dopo aver invitato i suoi compagni a fare altrettanto, degno di spicciolate gare.

— Vedete: nel mondo vivono due categorie di persone, quelle puntuali e quelle che non lo sono. Le prime, puntualmente pagano i debiti, vanno all'ufficio, mantengono gli appuntamenti e via discorrendo, e sono il cemento, la roccia dell'umanità; materiale solidissimo ma immobile, statico. Gli altri, gli impuntuali, sono i fantasiosi, quelli pieni di immaginazione e

vuoti di ricchezza e di serietà. Non aspettatevi da loro che paghino un debito alla scadenza o che arrivino a un convegno al momento scoccar del minuto. Ma il possiamo per questo chiamare inutili o, peggio ancora, dannosi alla società? Non credo — soggiunse pensoso, accarezzandosi la gola con uno stelo d'avena — perché alla schiera dell'epoca serita appartengono gli scopritori di continenti, i grandi navigatori, i

condottieri, i capi di rivoluzioni, ossia tutta quella gente che non si occupa dell'oggi, ma del domani, che forma il lievito, il sangue rosso e ardente del genere umano, senza del quale noi saremmo ancora, forse, all'età della pietra. Pagheremmo magari al giorno fissato l'ascia di selce o la pelle d'orso spelato, ma non avremmo progredito d'un passo sul cammino di quei grandi eventi o scoperte che rendono la vita veramente degna d'esser vissuta.

— Bravo! — approvò Renata, battendo calorosamente le mani.

— Grazie! — rispose il barone, inchinandosi gravemente — Parlando adesso della mia umile persona, vi dirò, egregio cavaliere, che oltre due anni fa mi disgustai dell'automobilismo e mi dedicai all'aviazione. Cedetti la mia casa di città, la villa sul lago, le due auto, compresa quella da corsa che così bene mi avean riparato nella vostra officina, acquistai questo aeroplano e partii press'a poco alla ventura. Fu certo in quella confusione che mi passò di mente di saldarvi quel conticino, di trenta o quarantamila lire se non erro...

— Tremila — corresse, un po' umiliato, Panfin.

— Tremila? Se lo dite voi, così dev'essere. Ebbene; insieme con le vostre tremila, dimenticai di pagare varie altre migliaia di lire a diversi creditori. Acquistai il Tiburón e insieme con due amici partii per l'America, che trasvolammo da Buenos Aires all'Alaska e poi a San Francisco. Di là ci recammo ad Hong-Kong...

— In volo? — chiese, sbigottita, Renata.

— Oh, no, signorina! A me piace varare, e il mare è più bello alla superficie che

dall'alto. Compieammo la traversata sui «Mocassin», una bella motonave di 15.000 tonnellate. Molta gente simpaticissima; banchieri fuggiaschi, volontari per la Cina, intendo dire per gli stipendi che passa agli stranieri armati quell'interessante Ciangkai-seek, giapponesi sorridenti, anglosassoni che parlavano di soldi e messicani che discutevan di tori. Delizioso, v'assicuro. I miei compagni pagavano tutte le spese ed io mettevo a loro disposizione l'aeroplano e la mia capacità di pilota; in più, essi mi forzarono ad accettare un migliaio di dollari al mese per le sigarette, com'essi dicevano. Non potei rifiutare per non offenderli; ma mi sdebitai a mia volta offrendo loro, il giorno della separazione, una magnifica istantanea del Tiburón, con la firma autografa...

Il cavaliere, all'annunciazione di quella cifra, ebbe un lieve frémite, e le sue labbra si mossero rapidamente come eseguendo un silenzioso calcolo.

— Che vita, la vostra, — esclamò con gioia, c'era invidia Renata — Chissà che un giorno o l'altro non sia anche la mia — moribondo, con la sguardo assorto — E da Hong-Kong? — domandò poi.

— Da Hong-Kong c'internammo nel cielo della Cina. Sovrolammo uno dei cento campi di battaglia di non so più quale guerra cino-giapponese di questi ultimi tempi. Un ricordo volle lasciarlo una scheggia di granata contraerea, che forò l'ala sinistra, verso l'estremo, là, dove vedete quella rattoppatura di un colore un po' più scuro. Ma avremo in seguito tutto il tempo di parlare delle mie avventure di allora. Per adesso vi basti sapere che, attraverso l'India, la Persia e il Mediterraneo, ho fatto solo da poche settimane ritorno a Milano, dove ho trovato i molti solleciti vostri, cavaliere, pel saldo di quel conticino, e dove due o tre giorni fa mi ha raggiunto la lettera con la quale mi chiedevate di trovare un aeroplano e un pilota pronti a partir per l'Africa. Venendo al dunque, signori, — conclude in tono declamatorio il barone — il mio Tiburón e la mia umile persona, vuota di ricchezze ma ricca d'esperienza, sono a vostra disposizione, sempre che vi piaccia accettarli.

— Ma si capisce, Valtetra, e vi siamo gratissimi! — s'affrettò a dichiarare festosamente Renata prima che il cavaliere, rannuvolato in volto, potesse parlare.

— Un momento cara, un momento — intervenne Panfin il quale, pur rendendosi

conto che, come sempre, avrebbe fruito col far la volontà della figliuola, voleva riservarsi almeno la magra soddisfazione di regolare i particolari — Voi mi assicurate, barone, — proseguì — che il vostro aeroplano si trova in condizione di portare a termine una crociera faticosa e di durata incerta?

(Continua).

ANTARES

FILATELIA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

Se gli inglesi hanno avuto sempre la fama di sterminatori di pirati, non è tuttavia men vero che i tre quarti della loro storia nazionale e i nove decimi del loro impero sono il frutto dell'attività piratesca che essi stessi hanno sempre svolto direttamente o legalizzando le imprese più feroci e poco scrupolose di filibustieri, corsari, bucanieri, insomma di tutti coloro che vissero fuori della legge.

I grandi moralisti di Albione in fatto di praticità non si sono mai dimostrati troppo schizzinosi, e quando ne valeva la pena, cioè quando il risultato era quello di convogliare nelle casse dello Stato verghe d'oro o di argento o di aggiungere una colonia di più al dominio britannico, non hanno guardato troppo per il sottile e, grossolanamente, hanno regolato l'ordine supremo della Giarrettiara anche a chi si sarebbe meritato invece, intorno al collo, il nome grazioso e più spicciativo collare della corda pendente da una forca.

(Continua).

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

SLOVACCHIA

Nella Repubblica presieduta da Monsignor Tiso e sorta dallo smembramento della Cecoslovacchia si vanno a poco a poco sostituendo i francobolli in corso con altri dello stesso tipo ma stampati su carta filigranata (doppia croce di Lorena). Per l'affrancatura dei giornali e delle stampe sono apparsi, modificati come sopra detto, i seguenti:

- 5 haleru, blu
- 10 haleru, carminio
- 15 haleru, violetto
- 25 haleru, azzurro
- 40 haleru, rosso
- 2 Corone, verde chiaro.

Non dentellati.

INDOCINA

Nuovi valori sono stati emessi con nuovi prezzi e colori a causa delle modifiche apportate, recentemente, alle tariffe postali.

Finora ci sono pervenuti soltanto i seguenti:

- Posta ordinaria:
- 4 centimes, arancione
- 5 cent., verde
- 9 cent., nero su giallo
- 10 cent., azzurro su rosa
- 25 cent., blu
- 70 cent., azzurro chiaro.

I primi cinque sono del tipo piccolo con le vignette raffiguranti le rovine di Angkor e la risata; il valore da 70 cent. è invece rettangolare grande e raffigura Apsara indocinese (ninfia della mitologia indiana, vi vedete nelle acque, nei boschi ombrosi, nelle foreste montane).

Segnatasse:

E' stato emesso un solo valore del tipo sovrastampato in nero:

- 18 cents, rosso su giallo.

PORTOGALLO

Per il pagamento delle tasse postali destinate alle lettere non affrancate o affrancate in maniera insufficiente è stata recentemente emessa una nuova serie di francobolli, la cui vignetta unica per tutti i valori reca in una cornice i prezzi dei singoli porti. In alto figura la scritta: «Porto» (tassa) e in basso quella di «Portugal» (Portogallo).

Eccone le caratteristiche:

5 c. bruno giallo; 10 c. violetto; 20 c. lilla bruno; 30 c. violetto bruno; 40 c. rosa; 50 c. azzurro; 60 c. verde chiaro; 80 c. arancio; 1 Escudo, bruno; 2 E. viola, 5 E. giallo

La Rivista Aeronautica

E' uscito il numero di giugno della Rivista Aeronautica. Eccone il sommario: Italo Balbo: Presente! — Le parole del Duce in memoria di Balbo — Mobilitazione aeronautica permanente (Ten. Col. G. A. R. I. Trigona Della Fiorenza Ing. Ercole) — Il puntamento con aereo in volo orizzontale (Magg. pilota Remo Magistrelli) — Gli sviluppi della navigazione aerea astronomica (Ing. Bruno Palermo) — Un gruppo di interessanti obiettivi delle azioni passate e delle più intense azioni future. Seguono le rubriche: Per la Storia Aeronautica militare, Aeronautica, Ai margini della Storia, Rivista di Riviste, Bibliografia.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

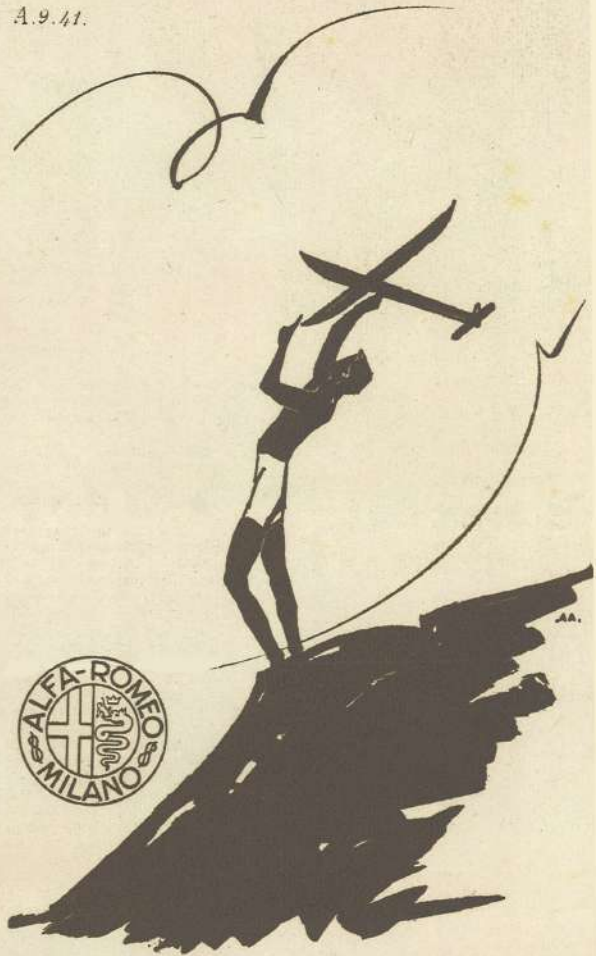
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



Sorvolammo uno dei cento campi di battaglia...



A.9.41.



*Alcune raccomandazioni:
Fila, come se tu avessi un motore Alfa!*



**Aeronautica
Predappio S.A.**

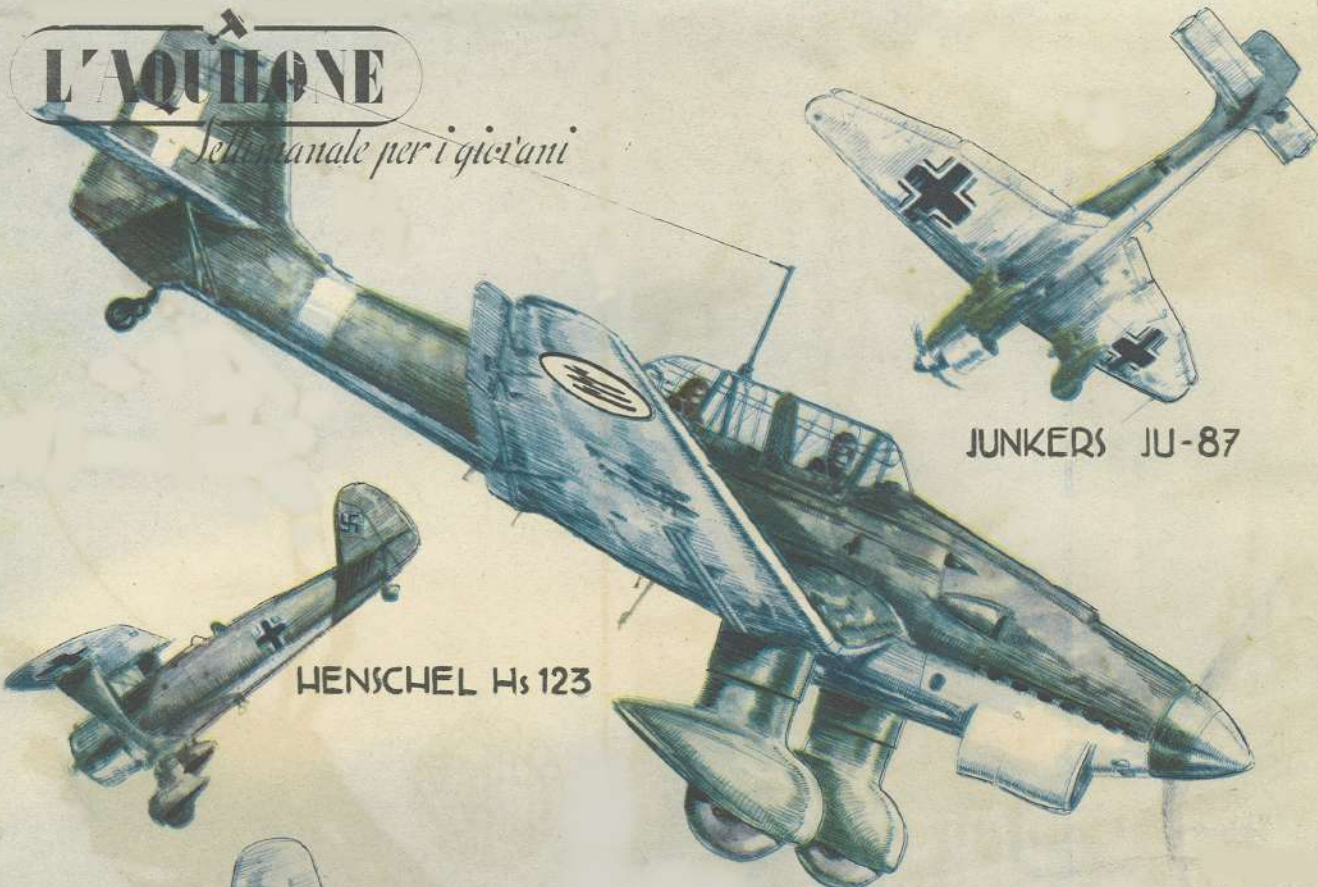
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO
RICOGNIZIONE CACCIA
SCUOLA TURISMO

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ
CAMPO DI VOLO FORLÌ

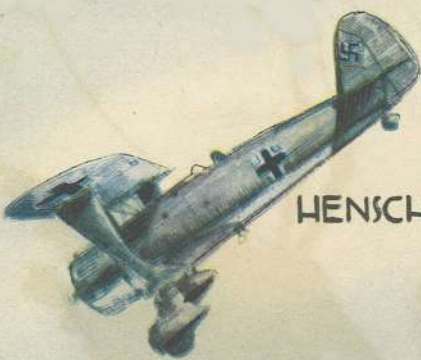


L'AQUILONE

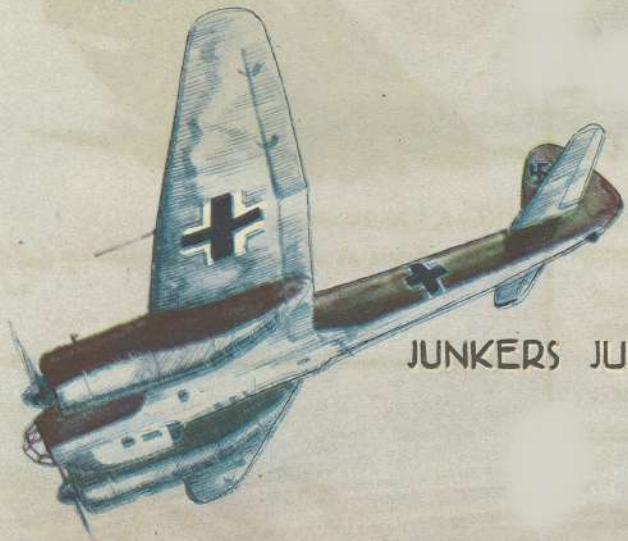
Settimanale per i giovani



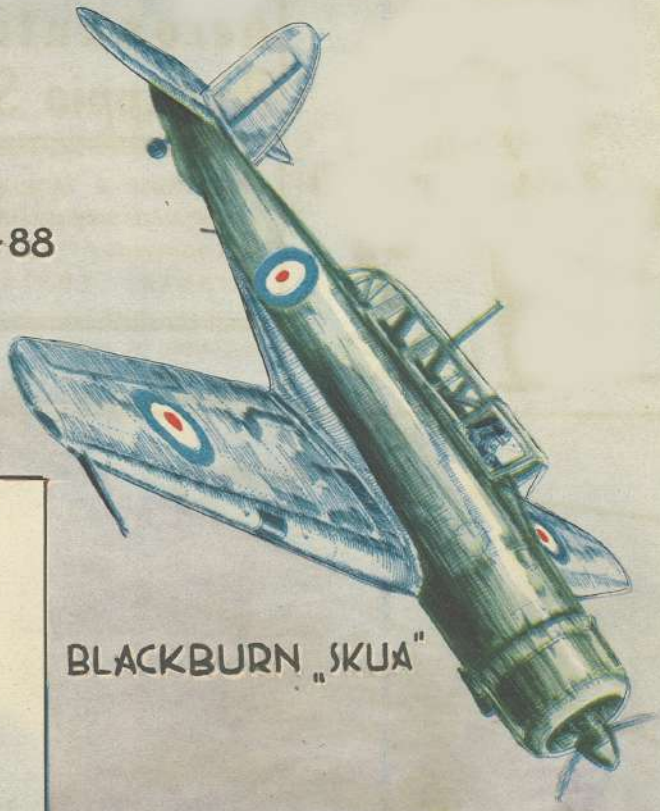
JUNKERS JU-87



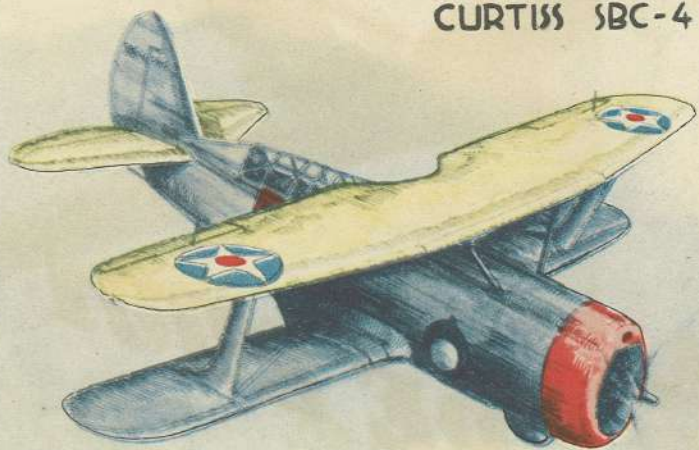
HENSCHEL Hs 123



JUNKERS JU-88



BLACKBURN "SKUA"



CURTISS SBC-4

ALCUNI TIPI DI APPARECCHI DA BOMBARDAMENTO IN PICCHIATA.

Tracy