

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

## TEORIE

Non so se voi, giovani lettori di questo settimanale, conosciate Douhet o la sua famosa teoria che si potrebbe dire della «guerra aerea integrale»; ma probabilmente sì. Saprete, in tal caso, che il sopraccitato generale italiano sosteneva la possibilità di spezzare la resistenza di un paese nemico, in guerra, sfruttando esclusivamente il potere aereo - che per questo voleva potenziato soprattutto, anche a scapito delle altre armi - e non nella lotta militare vera e propria, ma agendo sull'interno del paese, sulle popolazioni civili, sulle città, sulle attrezzature industriali, in una parola mettendo «a terra» non solo l'organizzazione del nemico - in modo da paralizzarlo ed impedirgli di combattere ulteriormente - ma anche il suo morale, e costringerlo per il solo effetto di questa paralisi e del terrore generato attraverso questa guerra aerea integrale a chiedere la pace a discrezione.

Nel periodo intercorso fra la fine della precedente guerra e l'inizio di questa la lotta più accesa si è svolta attorno a questa teoria; c'era chi la sosteneva decisamente, e chi invece la negava completamente. In molti paesi, se non in tutti, comunque, gli sviluppi delle aviazioni subirono la pesante influenza di tali teorie, che ebbero riflessi non trascurabili anche sulla tecnica delle costruzioni aeronautiche.

Allo scoppiare del conflitto attuale tutti i teorici della guerra aerea, douhetiani o antidouhetiani, attraversarono la prova pratica, sperimentale, di quanto avevano escogitato e discusso. Ma per lungo tempo gli episodi di questa guerra non permisero di farsi un'idea chiara al riguardo. Infatti nelle campagne dell'est e del nord l'aviazione operò in stretta cooperazione con le altre armi di superficie, ed anche l'episodio della resa di Varsavia, dovuto alla violenza distruttiva del bombardamento, non poté considerarsi probante; nella campagna dell'ovest le stesse caratteristiche si ripeterono, ed anche qui l'episodio di Rotterdam, nel quale l'aviazione intervenne con azione massiccia e potente, non poté considerarsi decisivo. Fra tutto questo anzi gli avversari della teoria della guerra aerea integrale riconoscevano i segni di un loro prossimo trionfo.

Poi venne la cosiddetta battaglia



IL PORTO DI ALESSANDRIA D'EGITTO ATTACCATO DAI NOSTRI PICCHIATORI (Dis. di M. Guerri)

per l'Inghilterra. L'attacco aereo dell'isola inglese, condotto irresistibilmente e pesantemente dall'arma aerea tedesca per molti mesi, parve dovesse calcare le grandi linee della teoria douhetiana. Ma gli Inglesi, che avrebbero dovuto cedere a questo martellamento, e quindi confermare con il loro pratico collasso la realtà di tale teoria, si dettero pubblicamente a schernirla, esaltando la capacità di resistenza che dimostravano, e proclamando ai quattro venti la fallacia dell'attacco tedesco.

I fatti dimostrarono realmente che l'attacco aereo, sia pure formidabile ed inarrestabile, non può determinare il collasso di una nazione. Non è il caso di perdersi alla ricerca delle ragioni di ciò: vi si dedicheranno gli specialisti ed i teorici, ed auguriamo loro che gli inchiestri che si produ-

cono al mondo bastino per dar corpo alle loro elucubrazioni... Per parte nostra pensiamo che il più vero nemico della teoria douhetiana debba ricercarsi nella stessa... teoria; perché difatti si era tanto scritto, descritto e previsto sulle apocalittiche conseguenze della sua applicazione che, quando si venne alla prova pratica, davanti alle distruzioni sia pure notevoli, gravi, raccapriccianti, ma inevitabilmente limitate nello spazio e nel tempo, venne spontaneo chiedersi «tutto qui?». E questo interrogativo, uccidendo le conseguenze morali della teoria, uccise la teoria stessa.

Sia come si sia, gli Inglesi non cedettero, allora. I Tedeschi rallentarono gradatamente la loro offensiva aerea, poi la sospesero. E dall'Inghilterra si gridò ai quattro venti il fal-

limento dell'aviazione, e quindi della Germania che sull'aviazione aveva fatto conto. Ora sono passati degli anni. Le fabbriche di aeroplani inglesi hanno lavorato furiosamente, facendosi aiutare da quelle canadesi, americane, australiane, e chi più ne ha più ne metta. Ora - dicono loro... - dispongono di migliaia di aeroplani, migliaia di piloti, montagne di bombe, ecc... E che ne vogliono fare? Un'offensiva aerea poderosa contro la Germania.

Il più bello è, però, che questa offensiva aerea viene strombazzata, esaltata, proclamata come l'elemento determinante di questa guerra; perché tale offensiva deve distruggere tutto, paralizzare la Germania, terrorizzarne le popolazioni, costringerle a chiedere grazia...

Il più tonto degli individui a questo punto si chiede: ma come, una

teoria proclamata fallita, perché non ha minimamente scosso (secondo loro...) la resistenza interna inglese, ora viene rispolverata e rimessa a nuovo con la pretesa che funzioni contro la Germania? Forse che i Tedeschi debbono essere per forza tutti scemi, mentre gli Inglesi sono tutti eroi?

Il ragionamento è giusto; ma non è giusto concluderlo in tal modo. La realtà è un'altra: che gli Inglesi voltano le carte in tavola a modo loro, si da cavarne fuori in ogni caso una conclusione favorevole a loro stessi. Quando l'offensiva aerea la subivano era una sciocchezza; ora che vorrebbero farla è cosa seria...

Ma quando gli Inglesi - il popolo più serio della terra, dicevano loro... - Impareranno ad essere seri...

SILVAR

In questo numero:

AFROPLANI DEI PAESI IN GUERRA  
SPACCATO E VEDUTE

e Heinkel  
H.111

con descrizioni  
e caratteristiche

# Respirazione AD ALTA QUOTA



Uno dei più importanti impianti, nel complesso dei molti che si trovano installati a bordo di un moderno aeroplano, è senza dubbio quello destinato a garantire all'equipaggio (ed ai passeggeri eventualmente) la respirazione ad alta quota. È noto infatti come la diminuzione della densità dell'aria sia tanto più notevole quanto più la quota aumenta, ed è risaputo come essa diminuzione eserciti un'azione deprimente sull'efficienza psichica e fisica del volatore. Dopo i 4.000 metri cominciano infatti a manifestarsi certi disturbi di respirazione che variano da individuo a individuo, e che aumentano man mano con l'aumentare dell'altezza, fino a raggiungere fra i 10.000 ed i 12.000 metri valori tali per cui essa respirazione diventa possibile solo inalando ossigeno puro. Il fenomeno è spiegato dal fatto che pur restando l'aria delle grandi quote (fino a 15.000 — 16.000 metri) perfettamente identica come composizione a quella esistente al livello del mare, la diminuzione della sua densità fa sì che durante la respirazione si introduca un peso minore di aria per cui, specialmente l'ossigeno in essa contenuto non è più sufficiente all'ossidazione dei globuli rossi del sangue. I dispositivi creati per ristabilire in via artificiale durante il volo ad alta quota l'equilibrio respiratorio sono vari. Taluni sono basati sul concetto di portare a bordo del velivolo mediante apposite bombole una certa quantità di ossigeno che tramite opportuno apparec-

chio di erogazione possa essere d'ausilio al momento opportuno. Altri sfruttano concetto diverso come vedremo in seguito. Sono questi, strumenti di eccezionale importanza poiché senza di essi le più efficienti macchine adatte per le grandi altezze, i compressori più perfetti e idonei a ristabilire la potenza dei motori, perderebbero tutto il loro valore e la possibilità pratica d'impiego, in quanto gli equipaggi non potrebbero utilizzarli. Il tipo più semplice di inalatore è rappresentato da un serbatoio di ossigeno costituito da una bombola, da un'apposita valvola che regola la pressione dell'ossigeno contenuto nella predetta a quella necessaria per la respirazione. Da una maschera applicabile nella parte della bocca e delle aperture nasali sul viso dell'aviatore, da un manometro indicatore, infine da un segnalatore di passaggio. Questo sistema però non è scevro da inconvenienti, infatti con esso l'aviatore

che ne fa uso, respira soltanto ossigeno, il che riduce l'autonomia della bombola e quindi del volo ad alta quota. Altri tipi di funzionamento similare hanno la variante che l'ossigeno viene miscelato con l'aria ambiente per cui chi usa dell'inalatore è soggetto a respirare parte dell'aria già utilizzata nell'atto respiratorio precedente; una parte dell'ossigeno esce però all'esterno durante la fase di espirazione. Anche questi non sono di utenza molto economica agli effetti dell'autonomia, e non danno una possibilità di respirazione ideale. Un altro sistema che viene in genere usato oltre i 12.000 metri e che può definirsi quindi stratosferico, è costituito da indumento a scafandro di gomma entro in quale viene creata una leggera sovrappressione. In esso il circuito di respirazione è chiuso ed un gas, generalmente l'idrogeno, insieme ad altre sostanze chimiche fissa il vapore d'acqua e l'anidride carbonica emessi nella fase di espirazione. Anche questo sistema presenta qualche inconveniente essendo ingombrante, dato che col diminuire della pressione esterna viene a subire un rigonfiamento che impaccia i movimenti di chi agisce a bordo del velivolo. Non è inoltre adatto per velivoli che comportino molte persone di equipaggio per ovvie ragioni. Il terzo sistema sarebbe certamente quello ideale, se la sua realizzazione fosse facilmente ottenibile ed

è rappresentato dalla chiusura ermetica della cabina di pilotaggio e dell'interno della fusoliera ove vi siano posti per passeggeri. Detto sistema, denominato anche a cabina stagna, comporta un compressore che ha il compito di mantenere la pressione necessaria alla respirazione nell'interno del velivolo. La realizzazione di quest'ultimo sistema ha presentato e presenta tutt'ora difficoltà non indifferenti di costruzione in rapporto anche alle esigenze dovute al variare della temperatura e alla resistenza dei materiali impiegati ecc. Fra i sistemi inalatori di grande interesse attualmente in uso vi è quello ideato dal Prof. Margaria Direttore del Centro di Studi e ricerche di Medicina Aeronautica di Guidonia. Esso rappresenta uno dei più perfetti esistenti oggi, ed ha il vantaggio di permettere un più razionale consumo dell'ossigeno funzionando in modo che esso venga somministrato durante l'inspirazione, direttamente agli alveoli polmonari e non alle prime vie respiratorie dove sarebbe inutile. Attraverso apposita valvola l'aria viene poi introdotta in un secondo tempo e cioè nella fase terminale dell'inspirazione.

Anch'esso è composto di una maschera applicabile alla bocca, che è munita di una valvola attraverso la quale l'aria espirata può uscire, da una cassetta contenente un polmone di gomma che fa affluire l'ossigeno

e da una centralina di riduzione la quale è collegata alla bombola. Inoltre compo- sta un regolatore automatico di erogazione, un manometro d'alta pressione, un flussometro che indica se l'afflusso di ossigeno è regolare. Infine un rubinetto provvede all'ammissione dell'alta pressione ed un secondo all'erogazione supplementare. L'inalatore Margaria può essere installato tanto su apparecchi monoposti quanto su altri apparecchi pluriposti. La variazione in tal caso consiste solo nella cassetta che è opportunamente adattata per l'erogazione a diversi utenti. Inoltre questo inalatore presenta il vantaggio di fornire un'erogazione automatica dai 4.000 fino ai 10.000 metri mantenendo condizioni analoghe a quelle del livello del mare. Ma gli inalatori d'ossigeno hanno trovato applicazione, sia pure

## GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA



"HEINKEL 111", (Germania)  
(Dis. di M. C. Celani)

### L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'  
UFFICIO EDITORIALE  
AERONAUTICO

Via Ripense, n. 1 - Roma  
Telefoni: 585341-595342-588268

#### ABBONAMENTI

Annuale L. 25 - Semestr. L. 14  
un numero centesimi 60  
numeri arretrati ed estero  
il doppio

#### PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA - Piazza della Borsa n. 3 - 16 - Milano. Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguire i versamenti sul conto corrente postale N. 124718

L'Heinkel 111 è un velivolo da bombardamento in quota, monoplano, bimotore. Deriva dal bimotore civile Heinkel 111 ed accoppia ad un'alta velocità, un potente armamento difensivo ed una fortissima possibilità di carico. Costruito completamente in metallo con ala a sbalzo e priva della cabina completamente inespandibile. È munito di due motori Daimler Benz D. B. 601 da 1300 HP a doppia cilindrata, i cui alberi sono investiti radialmente ad acqua. È impiegato nell'aviazione germanica anche come aerostipante. La velocità massima è di circa 400 km. orari, mentre la velocità di crociera supera i 300 km. orari. È armato di una mitragliatrice per il tiro in depressione, sistemata in una cabina con il vetro di protezione in vetro laminato e di altre tre mitragliatrici per il tiro in depressione, sistemate in una cabina con il vetro di protezione in vetro laminato. Il peso a vuoto è di circa 12.000 kg. Il peso in volo è di circa 17.000 kg. La lunghezza è di 22,50 m., l'apertura alare di 33,00 m., l'altezza di 7,00 m. L'autonomia è di circa 3000 km.

### Piccolo Vizionario AERONAUTICO

ALA A CAMPANA — Vedi «Campanatura».

ALA CONCAVO-CONVESSA — Ala con il dorso tutto o in parte convesso e con il ventre concavo.

ALA FALCATA — Vedi «Falcatura».

ALA PIANO-CONVESSA — Ala con il dorso tutto o in parte convesso e con il ventre piano.

ALA RIPIEGABILE — Ala con dispositivi che permettono di ripiegarla all'indietro, od anche verso l'alto, per permettere al velivolo di occupare meno spazio.

ALA SCALATA — Vedi «Scalamento».

ALA SEMISPESCA — Ala che, pur avendo un alto spessore, ha bisogno, per resistere agli sforzi aerodinamici, di qualche struttura esterna di forza (definita «struttura di forza»). Termine contenuto in «Terminologia aeronautica» del Registro Italiano nautico e aeronautico.

ALA SIMMETRICA — Ala biconvessa con il ventre e il dorso simmetrici.

a scopo sperimentale, anche in paracadutismo. Il famoso Williams usufruì infatti di un inalatore speciale allorché effettuò un lancio da 11.265 metri durante il quale fece una caduta libera di 11.000 metri. In tale occasione egli effettuò il collaudo di un piccolo apparecchio portatile che si rivelò di grande interesse, e che sopportò uno scarto di temperatura di 70° ed una variazione di pressione di 580 mm. in 170'. Del peso di solo 1650 grammi, l'inalatore «Bronzavia» era costituito da una bottiglia in duralluminio opportunamente rinforzata con avvolgimento a spirale di filo d'acciaio armonico, e che poteva resistere ad una pressione interna di 300 Kg. per cm. quadrato. La parte rappresentante l'inalatore vero e proprio era del sistema monoblocco con dispositivo atto ad impedire il congelamento. Nonostante il piccolo ingombro dell'apparecchio, un dispositivo adatto a segnalare la quantità di ossigeno rimanente era inserito nel circuito. Questa prova ebbe anche lo scopo di studiare l'eventuale utilizzazione di questo minuscolo se pur efficace inalatore, quale impianto ausiliario a bordo dei velivoli militari nel caso non infrequente di guasti nell'impianto principale. I dispositivi sempre più idonei e perfetti per i voli ad eccelse quote formano continuo oggetto di attente ricerche da parte di molti studiosi, poiché la navigazione aerea a grande altezza è ormai norma quotidiana degli aeroplani di guerra, mentre quella sferica è problema che diventa di giorno in giorno sempre di maggiore attualità.

Gio. Pa.

# Corso D'AEROMODELLISMO

(continua dai num. prec.)

Abbiamo visto che ogni superficie piana la quale presenti un'incidenza positiva riceve, avanzando nell'aria, una spinta verso l'alto.

Capite certamente ora perchè si sostenga nell'aria un aquilone e comprenderete fra breve perchè si sostenga nell'aria un aeroplano.

Il principio è lo stesso: la sola differenza è che nel caso dell'aquilone la superficie inclinata è ferma e il vento percuotendola produce il sostentamento, mentre nel caso dell'aeroplano la superficie si muove e l'aria può essere anche completamente calma.

Vediamo come un velivolo si solleva nell'aria. Quando è fermo esso resta soggetto solo alla forza di gra-

a quello di T. In caso di R, assai grande occorre che T sia molto forte. Praticamente è necessario che la T sia sufficientemente forte in relazione a R, onde si possa raggiungere la velocità di traslazione necessaria al sostentamento e alla salita in quota.

Abbiamo visto come si solleva in aria un velivolo munito di ali a superficie piana e sottile, sul genere di quella degli aquiloni. Un tempo le ali degli aeroplani erano proprio così e richiedendo per il loro irrigidimento montanti e tiranti in grande quantità, presentavano resistenze all'avanzamento fortissime e quindi, anche con motori di potenza relativamente forte, non si raggiungevano che limitate velocità di volo. Il carico alare (peso totale apparecchio diviso per superficie totale) doveva essere per forza assai basso.

Durante la guerra 1914-1918 le necessità belliche imposero il raggiungimento di sempre maggiori velocità onde da un canto si aumentarono le potenze dei motori e dall'altro ogni studio fu rivolto alla riduzione delle resistenze all'avanzamento (resistenze passive). Si pensò pertanto di dare all'ala un certo spessore onde permettere l'adozione di un longherone più resistente che richiedesse un minore impiego di tiranti per irrobustire l'ala (il complesso dei tiranti e montanti si dice «controventatura»).

Naturalmente essendo il longherone piazzato in corrispondenza della linea dei centri di pressione dell'ala (1/3 della corda a partire dal bordo di attacco) si doveva avere il maggiore spessore in corrispondenza di questo punto. Pertanto si dovettero rac-



Un'aerodromo russa «sbriata» dalla nostra aviazione.

(Foto R. Aeronautica)

cordare il bordo d'attacco e con il bordo d'uscita mediante superfici curve che consentissero all'ala di fluire normalmente senza incontrare troppa resistenza. Nacque così l'ala profilata (fig. 2).

Successive esperienze dimostrarono

che un'ala profilata risulta portante ad incidenza zero ed anche ad incidenza leggermente negativa. Infine fu possibile rendersi conto dell'andamento del flusso d'aria attorno all'ala profilata e si trovarono le norme che regolano la progettazione dei profili i quali poi vanno sperimentati in speciali «tunnel aerodinamici» onde se ne possono precisare le caratteristiche che vengono poi riassunte in speciali diagrammi.

Vedremo in seguito come avviene il flusso dell'aria attorno ad un'ala profilata quando parleremo appunto dei profili.

### Lezione 4. (pratica)

Materiali impiegati per la costruzione di modelli volanti: Colle per legno.

Nella costruzione dei modelli volanti non è opportuno usare né la colla da falegname, né altri adesivi quali la resina indiana, ecc. perchè sono troppo sensibili all'umidità e al calore. Gli unici adesivi convenienti sono la colla alla caseina ed il collante celluloso.

La colla alla caseina ha un potere adesivo fortissimo ed ha il pregio di essere quasi insensibile all'umidità e al calore. Presenta l'inconveniente di richiedere una certa preparazione, di essere utilizzabile solo per qualche ora e di richiedere una dozzina di ore per l'essiccamento delle incollature. Per tuttocci si è cercato di trovare un adesivo più conveniente e lo si è trovato nel collante celluloso di cui parleremo più sotto. La caseina che è un prodotto composto di derivanti del latte combinati con sostanze alcaline si prepara mescolando una parte di polvere con due parti di acqua. Agitare per 5 o 6 minuti sino ad ottenere un liquido denso ed omogeneo, lasciare poi riposare per circa 20 minuti dopo di che la colla è pronta per l'uso.

Il collante celluloso è un adesivo rapidissimo. È un prodotto a base di composti cellulolici sciolti in acetone. Otrimo è l'Arsonite collante «pasta» dell'Arson Sisi.

Il collante si asciuga in un paio di ore, è sempre pronto all'uso ed è relativamente economico. Il prezzo attuale è di circa 18 lire al chilogrammo presso i negozi della Ditta citata.

Il collante «pasta», diluito con un po' di acetone per renderlo più fluido, è l'adesivo principe per il balsa, balsital, ecc. Più diluito ancora serve per incollare carta porosa («velina», «riso», «seta») sullo scheletro del modello e per incollare il tessuto di seta

per rivestimento di fusoliera ecc. È possibile preparare da soli un buon adesivo sciogliendo celluloidi infimibile in acetone puro.

(4 - Continua)

CIT

## TUTTO DA RIDERE

Tre notizie diremo così, gustose, si sono avute in questi ultimi giorni dal campo nemico.

La prima è quella di un invito che il Governo britannico ha rivolto a tutti i cittadini. Chiunque sia in possesso di fotografie turistiche in cui si vedesse un tratto della costa francese, preferibilmente, o europea, è pregato di farle pervenire al competente ufficio militare. La notizia non dice di più volendo essere appositamente contenuta e misteriosa. Ma certo si tratta di requisizione di materiale destinato all'«Ufficio Sbarchi in Europa». «Cercansi coste a buon mercato» — si potrebbe dire per gli Inglesi.

Stiamo però tranquilli che dalle nostre parti il buon mercato non lo troveranno mai. Dovranno quindi accontentarsi di continuare a fare il solletico di tanto in tanto alle coste francesi, a gloria e vanto dei «Commandos», i così detti reparti d'assalto britannici istruiti e capeggiati dal giovane Lord Mountbatten che ora è in missione negli Stati Uniti dove insegnerà forse i suoi scherzi agli americani per far divertire eventualmente il Giappone.

La seconda notizia riguarda una iniziativa pure britannica per cui si suggerisce di fare un dell'aeroporto utilizzando la zona di Londra rimasta maggiormente devastata dopo gli attacchi della Luftwaffe. La cosa vorrebbe essere un saggio di sangue freddo e di macabro umorismo. Ma se proprio gli Inglesi ci tengono non hanno che da continuare le loro azioni terroristiche sulla Germania per fare di Londra il più grande aeroporto del mondo.

Ed ecco, infine, un caso pietoso. Due dirigibili americani si sono scontrati in volo presso Lakehurst, e sono precipitati insieme. Lakehurst, come vi ricorderete, è rimasto il maggior centro dirigibilistico degli Stati Uniti, quasi la casa di riposo per i tripponi dell'aria che ancora contano i laggiu affezionati ammiratori. Sicuramente, i due vecchioni erano usciti per fare una passeggiatina al sole, e la loro disgraziatissima fine è estremamente penosa. Uno scrosto in volo capita già così di rado tra gli aeroplani che circolano a decine di migliaia, ma due dirigibili che vogliono finire i loro giorni in una maniera così cuera è davvero inaudito. Forse si odiavano? Chissà. Certo, le più irriducibili animosità nascono quasi sempre tra due simili che vedono riflessi nell'altro i segni della propria decadenza e della propria inutilità.

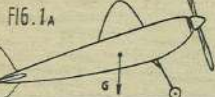


FIG. 1a

vità, cioè al suo peso, (fig. 1<sup>a</sup>). La forza di gravità è diretta sempre verticalmente, verso il basso (verso il centro della terra).

In un secondo tempo, messo in

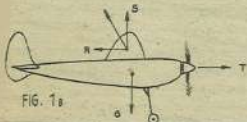


FIG. 1b

moto il propulsore, il velivolo viene trascinato avanti e inizia la sua corsa sul campo.

Si generano ora nuove forze (fig. 1 b). In primo luogo quella di trazio-



FIG. 2

ne T, dovuta al propulsore. Inoltre l'aria battendo contro l'ala genera la forza F che come abbiamo visto si scompone nelle componenti S ed R. La forza R contraria al senso del moto si oppone alla T e produce solo una azione frenante all'aumento della velocità di traslazione. La S si oppone al peso P, cioè tende a diminuire la forza che tiene inchiodato al suolo il velivolo. A mano a mano che aumenta la velocità di traslazione aumenta anche F e quindi le sue componenti R e S. Quest'ultima diverrà ad un certo punto eguale a P. In queste condizioni (S=P) si è raggiunto l'equilibrio di forze necessario al volo orizzontale. Ad un ulteriore incremento della S, che diviene così maggiore di P, si ha il distacco dal suolo e la salita in quota. Bisogna però notare che anche R aumenta ed opponendosi all'avanzamento del velivolo produce un effetto antagonista



Il palombaro dell'aria, ossia l'osservatore d'un nostro bombardiere nella sua gondola.



## Cronache aneddotiche della guerra aerea

### STORIA DI BIXIO

— Vi siete mai innamorati di qualche persona o d'una cosa qualsiasi, quando meno che mai i vostri pensieri ed i vostri sentimenti vi portavano su quella fatale china che conduce ad attaccarvi e ad affezionarvi? Voi camminate o distratti o stanchi, vi dirigete a passi svelti verso un punto prestabilito, o la casa o un caffè o un ristorante, e siete spinti a far presto o dal bisogno di riposo o dal desiderio di rivedere qualche amico o dall'appetito, quando ecco che avete un sussulto, poichè vi capita sotto gli occhi qualche cosa che fuorvi improvvisamente il vostro frettoloso procedere verso una data meta.

I tre giovani aviatori che stanno ad ascoltare il capitano Trov, sorridono, si scambiano una furtiva occhiata, chinano il capo e non rispondono.

E Trov, continua:

— Proprio il caso del colpo di fulmine. Siete fritti, siete innamorati. Legate, vi dico. O con la perdizione o con la salvezza dell'anima vostra. Così lo m'innamorai di Bixio, durante l'ultima mia licenza a Roma. E perciò l'ho portato qui, insieme con me. Ce ne volle, ce ne volle per farne la con-

quista ma alla fine ci riuscì e ne sono assai contento.

I tre ascoltatori scoppiano in una fragorosa risata.

— Ah, è del cane che volevi parlare! Ma ce lo dovevi dir subito. Noi credevamo che tu stessi per raccontarci una storiella ben diversa. Il tuo rozzo e alquanto casalingo lupetto... Beh, non fa niente... Facci sapere come te ne innamorasti. Le varie fasi, gli incontri, il colpo di fulmine...

— Vi dirò. Primo incontro. In una traversa, fra Via Crescenzo e Via Cola di Rienzo, a Roma. Ore due o tre dopo mezzogiorno. Il sole spaccava il selciato ed io mi avviai con una gran fame verso la solita osteria. Mi sentii uno spruzzo d'acqua in faccia. Alzai la testa e vidi la sceretta: lo spazzino innaffiava la strada e sotto i getti della lancia col muso diritto e gli occhi lucenti un lupetto giocava, richiamando l'attenzione di tutti i passanti. Il getto iridescente e violento qua e lui sotto, abbaiano ed a prenderselo addosso con evidente piacere, il getto là e lui a correre ed a riceverlo in pieno. Giocavano a rincorrersi, il cane e il getto d'acqua. Non avevo mai visto nulla di simile, ed invidiai il legittimo proprietario della bestiola, un lido vecchio, che in un canto col guinzaglio tra le mani se la godeva un mondo. E tirai avanti. Il secondo incontro avvenne proprio il giorno successivo, non molto lontano dai detti paraggi. In Piazza Borghese, dinanzi al grandioso e principesco palazzo. La scena si svolgeva, presenti pochi testimoni, in un angolo della tranquilla e raccolta piazza. Il gioco del pallone vi piace? Sì? Ebbene io vidi che giocavano a pallone il lupetto del giorno prima, un cane borbone, un

discolo di una dozzina d'anni ed un bimbo di quattro o cinque. Giocavano a meraviglia. Il pallone saltava in aria e i due cani a correre e ad urtarlo con la testa. Il pallone rotolava e le bestiole appresso, finché non interveniva il maschiotto a rilanciarlo in alto. Giuoco serrato e ritmico, con l'animata partecipazione dei protagonisti. I cani abbaivano gioiosamente ed il bimbo rideva e strillava. Fui commosso. Mi avvicinai a quel tale lido vecchio e ne feci la conoscenza. Un'amicizia fatta presto. Gli domandai se aveva figliuoli. Mi disse che aveva un nipote aviatore. Capirete che c'intendemmo subito. Non passarono otto giorni e potetti ottenere il desiderato dono. Allora Bixio era un semicuicciolo e adesso è mio e adulto. Ci amiamo di viscerato amore.

— Oh, ecco che si svela l'enigma! — aggiunse il capitano Ven. — Ecco perchè sembra così casalingo e se ne sta volentieri acquattato vicino alle tue cose ed alle tue valigie. Fra le tue cianfrusaglie ho visto una volta una palla di gomma. Tu l'hai portata apposta. Quella palla ti dà delle dolci sensazioni nostalgiche, a te ed al tuo cane. Tifosi siete, tutti e due. E l'antica passione v'è rimasta nel sangue. Ci pensate entrambi. Ma qua si gioca con palle infuocate. I calci li diamo per aria.

— Giusto — dice sommessamente e sorridendo il capitano Trov. — Ma non puoi affermare che se io serbo qualche nostalgia sportiva, non sia poi abbastanza provetto nel tirar calci contro l'inglese in giostra aerea.

— Certo certo, camerata. Il tuo coraggio ed il tuo valore non si pongono in dubbio. Il tuo cane, però... Gli hai dato un bel nome, sai? Nome di garibaldino puro sangue... Il tuo cane però mi sembra poco battaglie-

ro... E' venuto mai in volo con te? No. Ti ha mai fatto capire che voleva stare insieme con te, quando vai a bombardare ed a mitragliare? No. Ti è affezionato, signore. Tu parti e lui ti sta a guardare. Tu stai per arrivare e lui col muso in alto. E basta. Moine, scodinzolamenti e restali. Casalingo, il tuo Bixio, credimi. Dovresti ribattezzarlo.

Trov, per un attimo fa la faccia seria. Poi sorride. E non aggiunge nulla.

Fervida mattinata di decolli nell'aeroporto A. Primo brontolio di motore, secondo, terzo, quarto. Tutti i motori cantano la solita rimbombante canzone e tutta la squadriglia partecola verso l'obiettivo nemico. Un obiettivo che non è a troppi chilometri lontano dalla base, per cui l'azione è conclusa in breve giro di tempo.

Il personale di manovra dell'aeroporto A. è ora in attesa del ritorno e dell'atterraggio dei velivoli partiti. L'orna l'apparecchio del capitano Ven., tornano gli apparecchi del tenente Va. del sottotenente Sig., del maresciallo Pi. Tornano tutti. Anche l'apparecchio di Trov., ma quando questo poggia il carrello sul campo, gli avieri comprendono che c'è lutto a bordo. Mitragliere ferito, marconista ferito, il capitano Trov. finito. Il secondo pilota, sanguinante, con un estremo sforzo è riuscito a riportare il velivolo alla base.

Trascorrono dei giorni. Ne trascorrono quindici. Il carissimo Trov. non è stato certo dimenticato. Il suo ricordo è rimasto vivo ed incancellabile nel cuore dei camerati. Esempio, guida, incitamento a ben combattere.

Ed il cane, Bixio? Il lupetto ha cambiato stile. Sembra un altro. Non va più a rincattarsi casalingamente. Dopo la fine del suo padrone, per tre o quattro giorni, meglio meglio ed avvilito, ha errato pel campo, come se cercasse una via d'uscita al suo intimo dolore, finché non ha scovato nell'infermeria il mitragliere rimasto ferito nell'azione in cui il capitano Trov. lasciò la vita.

— Ah, se qui, Bixio! Ti aspettavo. Buono il nostro capitano, eh? Io guarirò e saremo amici. Amici per sempre. E sai cosa faremo? Ci vendicheremo.

Capisce Bixio le parole dell'armiere? Chi sa. Certo è che ai primi passi zoppicanti del convalescente. Bixio sta accanto. Non lo lascia mai. Amici davvero.

L'armiere guarisce perfettamente e scatta come prima. E Bixio non è più casalingo, scatta anche lui. L'armiere all'indomani deve andare in volo ed ottiene dal pilota il permesso di portare con sé il lupetto.

Ecco che il bombardiere è pronto, l'equipaggio sale. Sale l'armiere e Bixio con un salto felino gli sta accanto. Decollo. Via, verso l'obiettivo nemico.

Tornano alla base gli apparecchi italiani ad azione compiuta. Torna il bombardiere dove si trovano i due amici, l'armiere e Bixio. Ma c'è del lutto a bordo, poichè se il primo è leggermente ferito, il cane è rimasto ucciso.

## GARE

PADOVA

E' certo che tutti gli aeromodellisti d'Italia, salvo qualche sparuta ed inevitabile eccezione, stanno sul chi vive e si fanno onore. Tuttavia bisogna notare che vi sono alcuni gruppi o nuclei di giovanissimi, i quali pur essendo nella giusta attesa del patrocinio e dell'incitamento della Sede provinciale della Buna e del Comando Federale della GIL non perdono un attimo di tempo e tendono animosamente verso le concrete manifestazioni e realizzazioni, trovando in loro stessi l'incentivo e la forza per dimostrare che non sono secondi a nessuna altra compagine aeromodellistica, sia dei grandi centri cittadini, sia delle zone alpestri o di spiaggia o lagunari, eccetera.

Un esempio lo offre Montagnana. Gli aeromodellisti montagnanesi sono in attesa della Scuola, ma questa non sorge ancora all'orizzonte. Ed allora che fanno quei bravi ragazzi? Aspettano, sì. Ma si danno da fare. Si arrangiano e lavorano, senza posa. Tutori, istruttori ed amicissimo il competente Guido Da Soghe.

E così è accaduto che il 24 maggio gli aeromodellisti vicentini hanno visto veleggiare sul loro campo due bellissimi modelli costruiti a Montagnana.

In seguito a questa gita fatta naturalmente in bicicletta e con i modelli in spalla il Da Soghe ha avuto occasione di stringere amicizia con Borgo, De Rossi e qualche altro fra i più illustri aeromodellisti e di organizzare un raduno propagandistico a Montagnana.

Infatti, il 7 giugno, a Montagnana sono convenuti vicentini e rodigini. Alle ore 14,30 i montagnanesi insieme con i vicentini giunti fin dal mattino trainando un lungo furgone carico di modelli si sono recati nella località detta Palù. E subito si sono iniziati i lanci dei modelli ad elastico e dei veleggiatori.

Alle ore 16, festosamente accolti, si sono uniti ai due primi gruppi gli aeromodellisti di Rovigo rappresentati da Bellini. Zen e qualche altro.

Il raduno, conclusosi alle ore 18, si è svolto in un'atmosfera di assai vivo entusiasmo da parte degli aeromodellisti, e di molta ammirazione da parte del pubblico spettatore. Le macchine fotografiche hanno fissato le varie fasi per poterle eternare nell'Aquilone.

Il primo raduno montagnanese non sarà l'ultimo. C'è volontà di far vedere i sorci verdi, e proprio di quelli con le unghie rosse.

ANCONA

Favoriti da una buona giornata, eccettuato il vento calmatosi solo nel pomeriggio, il 14 giugno gli aeromodellisti anconetani si sono recati presso l'aeroporto di Falconara onde svolgere la consueta intensa attività domenicale. Questa volta la gara, col sistema «dividi l'incasso», era riservata ai soli veleggiatori. Erano presenti concorrenti e spettatori delle scuole di Jesi e Senigallia.

Dopo le formalità di rito, iscrizioni e controlli dei cani, si sono iniziati i lanci presenziati dal cronometrista ufficiale, Azzogudi Valerio. Sin dalle prime battute la gara si faceva interessantissima ed ogni lancio superava il precedente: l'M.O. 23 del Morelli, che segnava 2'08", veniva superato dal modello di Scudella con 2'30", questo a sua volta dal senigalliese Torelli con 2'31". I tentativi degli altri concorrenti di superare questi tempi erano vani e la lotta era limitata a questi tre modelli.

Altri lanci superiori al 2' non riuscivano a battere il tempo di Torelli, quando il bel veleggiatore di Morelli, sganciato ad alta quota iniziava un lungo volo pianato atterrando felicemente sui limiti del campo dopo 3'17". La gara sembrava così conclusasi con l'M.O. 23, perfezionato nel centraggio, volava per 4'02" atterrando, senza gravi danni, fuori campo.

La classifica si definiva così: 1 Piero ed Alberto Morelli 2'08", 2 Torelli Giancarlo 2'31", 3 Scudella Carlo 2'30"/5/10, 4 Ravot Alberto 5 Senigalliese Letto. Seguono altri. La giornata di gara, brillantemente conclusasi, registrava 16 lanci superiori al 2', il che dimostra ancora una volta, dopo le affermazioni alla Marcigniana nella gara del 24 maggio ed a Ravenna nella gara del 7 giugno, quale grado di perfezionamento si sia raggiunto in Ancona.

M. LANERI

# Le memorie di un ACCADEMISTA

XXII

Quando di maggio le ciliege sono nere a Caserta comincia il caldo e l'aria odora di rose e di prossimi esami.

Avvicinandosi le ripetizioni generali a scopo di ripassatura dei nostri cilindri cerebrali e per consentire, attraverso almeno una votazione trimestrale, un sia pur labile giudizio sulle nostre possibilità, contrariamente all'aspettativa di tutti ed in particolar modo del Generale che mi aveva fatto chiamare al suo cospetto quale portabandiera dell'astineria del Corso (un primo della classe che non riusciva a superare una media trimestrale di dodici ventesimi!) i formidabili seansafatiche del Centauro trovarono il sistema per affrontare passabilmente la nota delle lunghissime ore pomeridiane. Il sistema consisteva nella scomparsa parziale o totale della scolaresca lasciando un velo di copertura ai primi banchi. Due erano i metodi preferiti:

1. Metodo. — Ottenuta una conveniente apertura a suon di calci nelle fiancate del sottobanco più elevato, una lenta successione di individui silenziosamente si eclissava per godere di un giusto se non meritato riposo su comodi giacigli creati con coperte e cappotti. Naturalmente vi erano le ore di lezione più spiccatamente adatte a questo genere di lavoro mentale, non tanto a seconda della materia, quanto in omaggio alle proprietà comprensive dell'insegnante. Ottime le ore di francese e di meteorologia, discrete quelle di matematica e di inglese, da evitare le altre ed assolutamente proibitive quelle di Arte Militare Terrestre tenute da quel tale ufficiale superiore del Regio Esercito col quale già altrove avete fatto conoscenza.

Il peraltro durante una sua lezione che uno dei giovanotti più arditi e maggiormente in preda alla sonnolenza in quell'ora pomeridiana si fece « sotto ».

Forse nulla sarebbe accaduto e l'insegnante avrebbe terminato soddisfattamente per tutti la sua perorazione, se non che il malcapitato doveva avere assunto una posa talmente scomoda da non potersi esimersi dal russare. Nell'alto silenzio quella specie di tromba ad intermittenza provocò pericolose alterazioni nella voce dell'ufficiale che spasmodicamente tendeva l'orecchio per captarsi dello strano rumore. Ad un tratto si arrestò, disse lo sguardo terribilizzato verso un punto approssimativamente situato nella direzione della sorgente sonora e malauguratamente rivolse la parola ad un tizio che sovente, quando mutava il tempo e trasmigravano gli umori, tagliava. Fra domanda e risposta passarono quindi almeno cinque minuti; l'insegnante cominciò ad alterarsi, l'accademista ad incipescire sempre più, non altro che per dire che egli non c'entrava per nulla. Va da sé che non avrebbe mai tradito l'amico che gli stava disteso sotto i piedi a pancia all'aria, ignaro di quanto avveniva al piano di sopra. Il Colonello non era tipo d'uomo da esporre in un tale frangente fino a recarsi ad effettuare un sopralluogo personale. Ritenne senz'altro colpevole l'interrogato e lo cacciò a viva forza in cella.

Ma dovette ben presto accorgersi che il provvedimento non aveva sortito alcun effetto nei rispetti del misterioso ed insistente rumore. E ben si erano adoprati i vicini con lunghe righe centumetrate per dare la sveglia al disturbatore della quiete pubblica. Quegli si era così providamente rintanato in un angolo da

essere al di fuori di ogni portata. In quella il trillo del campanello del «finis» salvò la situazione, ché altrimenti l'insegnante avrebbe potuto pensar male di noi e prendere provvedimenti collettivi assolutamente spiacevoli.

2. Metodo. — Stante che i posti di camerata sotto i banchi erano pochi nel confronto degli utenti fu trovato un altro luogo per poter trascorrere qualche ora placida e smemorata. Amanti di questa seconda maniera furono quelli più portati a farsi abbronzare le membra. La scena avveniva così: un allievo dell'ultima fila a sinistra scendeva quattro quinti e s'infilava sotto la tenda nel vano della finestra di fondo, ne apriva i battenti, quindi emetteva un fi schiolino di avviso. Subito ad uno ad uno, sed o sotto compagni svenivano dai banchi, attratti come i fiori dalla luce, scavalcavano il davanzale ed andavano a distribuirsi equamente sul larghissimo cornicione che correva sotto. Indi, tolti i maglioni e le camicie, stendevano i nudi torsi offerti interamente all'elioterapia.

La posizione non era molto comoda, ma sempre preferibile a quella della impalatura ad occhi aperti sul banco.

Ora avvenne che un giorno la biancheria non doveva essere stata distesa con la consueta cura perché il Generale, passando nel viale dei sostantive giardino per recarsi ad assolvere le alte cure del suo ufficio, scorse una manica di camicia che pendeva dal suaccennato cornicione. Sembrandogli cosa alquanto insolita che un capo di quella fatta si trovasse in quel luogo volle allontanarsi dalla facciata del Palazzo per guardare una migliore prospettiva. La manovra mise alla mercé del suo occhio lo spettacolo stupefacente di sei magnifici bronzi mammellati distesi pericolosamente in equilibrio fra cielo e terra.

Pur avendo sentito dire che di fronte al sonnambull è bene non agitarsi e non elevare alte voci, il Comandante non seppe trattenersi dal cacciare uno strillo da definirsi di indignazione frammista a paura per l'incolumità di quei suoi pupilli. Qualcuno l'intese più degli altri e sparse l'occhio per avere notizia di ciò che stava accadendo ad una ventina di metri al disotto. Non lo strillò, bensì la vista della greca fu la causa di una sua pericolosa oscillazione che gli minacciò l'esistenza più di quanto non l'avessero fatto anni addietro le zampe della levatrice. Se non vi fosse stata a portata di mano una robusta e provvidenziale grondaia, avremmo potuto contare sulla mancata collaborazione di uno dei nostri per le future marachelle del Corso.

Le escandescenze del Generale ebbero un seguito nel suo ufficio ed il motto «vivere e dormire pericolosamente» non trovò alcuna presa nel suo animo talché il custode delle celle dovette per ben sei volte far funzionare quella diabolica macchina inventata per aprire le porte più solidamente richiuse.

Giurammo a fior di labbra di emendarsi dalle peccate che ci venivano così giustamente rilevate e la sera stessa in cui, dopo una settimana di segregazione cellulare, i nostri amici poterono respirare l'aria libera ed intensa di quel maggio inquietante, ci radunammo nella sala di ricreazione per stringere un patto in confronto del quale la Lega di Pontida può impallidire come roba per ragazzi minorenni.

Ma uno strano bagliore salivava dalle finestre. A nostra insaputa ricorreva in quel giorno l'Ascensione di Nostro Signore. I lettori staranno per chiedere che cosa c'entra questo fatto, ma io il povero ricordando io che in occasione di feste simili gli edifici pubblici nonché quelli militari si parano con brillanti serie di lampadine tricolori. Ed anche questo a tutta prima può sembrare non avere attinenza con quanto sopra. Lo ha invece con quanto sotto.

Affacciatosi il Bo al davanzale e scorte tutte quelle luci quasi a portata di mano si rivolse all'Assemblea e tolse la parola di bocca al Presidente pronunciando con semplicità questa frase:

«Ve ne state lì a far tante chiacchiere mentre qui ci sarebbe tanto da fare. Vi propongo niente di me-

no che il bombardamento di Caserta!».

Baraonda, affollamento alle finestre, scalfatura di balconi, diffusione di accademisti lungo un altro di quei propizi cornicioni (ma perché mai non li aboliscono pro bono pacis?). Agguanta agguanta di lampadine e lancio delle medesime a tempo e misura sulla zucca dei passanti che sotto la mitraglia esplosiva zompano come ranocchi dopo la pioggia. La cura maggiore dei bombardieri era quella di adoperare un lampadina sì ed una no affinché la fiamma non apparisse manomessa ed anche per salvare l'armonia della facciata del Palazzo.

Morale: ragazzi non giuocate con le lampadine perché costano molto care!

La prossima volta vi dirò come avvenne che la nuova signora maestra di francese per la ricorrenza del suo onomastico ebbe a ricevere un mazzo di fiori di campo in mezzo al quale figuravano le zampe dell'oca di buona memoria!

MARIO SALVADORI

## SCUOLE R.A. della

Vogliamo dare ai nostri giovani lettori, per l'utilità che, all'occorrenza, possono trarne, un quadro generale dell'organizzazione del servizio scuole della R. Aeronautica, con qualche notizia di dettaglio sull'organizzazione centrale e periferica.

Al Centro, cioè presso il Ministero dell'Aeronautica, funziona un Comando Generale delle Scuole della R. Aeronautica, equiparato a un Comando di Squadra Aerea. Questo Comando Generale esercita azione di comando e di direzione su tutte le Scuole dell'Arma (fatta eccezione per i Nuclei Addestramento di specialisti) e sui corsi svolti per la R. Aeronautica presso le Scuole Civili.

E' ordinato su quattro reparti: il 1. è preposto agli Istituti Superiori di istruzione; il 2. alle scuole di volo; il 3. alle Scuole Specialisti e Corsi vari; il 4. alle Scuole preaeronautiche. Ha, inoltre, alle sue dirette dipendenze: la E. Accademia Aeronautica di Caserta; la Scuola di applicazioni della R. Aeronautica di Firenze; l'Istituto di Guerra Aerea di Roma; il 1. Raggruppamento delle Scuole di Milano; il 2. Raggruppamento delle Scuole di Ancona; il 3. Raggruppamento delle Scuole di Napoli.

Il Comando Generale delle Scuole dipende direttamente dallo Stato Maggiore della R. Aeronautica ed ha, quale organo consultivo, un Consiglio Superiore Permanente d'Istruzione.

Alla periferia, con propria giurisdizione territoriale, funzionano i Comandi di Raggruppamento delle Scuole, in numero di tre, con sede rispettivamente a Milano, ad Ancona ed a Napoli. Questi Comandi esercitano azione di comando e di direzione su tutte le Scuole Militari dell'Arma (fatta eccezione per i Nuclei Addestramento di specialisti) e sui corsi svolti per la R. Aeronautica presso le Scuole Civili.

A tal uopo, ogni Comando di Raggruppamento ha un Ufficio Scuole di volo, un Ufficio Scuole Specialisti e Corsi vari e un Ufficio Scuole Preaeronautiche di Specializzazione e di Volo a Vela.

Dipendono poi direttamente da ciascun Comando di Raggruppamento, nei limiti della propria circoscrizione territoriale, le Scuole di Volo di 1. Periodo e di 2. Periodo e Addestramento, le Scuole di Volo senza visibilità, le Scuole Specialisti e Corsi vari e le Scuole Preaeronautiche di specializzazione e di Volo a Vela. I Comandi di Raggruppamento delle Scuole dipendono direttamente dal Comando Generale delle Scuole.

Abbiamo indicato innanzi, come organo del Comando di Raggruppamento delle Scuole, l'Ufficio Scuole Preaeronautiche di Specializzazione e di Volo a Vela.

Diciamo, ora, che questo Ufficio ha, tra le altre attribuzioni, quella di prendere accordi con Comandi Federali della G.I.L. (Sezione Pre-militare Leva dell'Arma), per l'organizzazione dei corsi di specializzazione preaeronautica e quella di preparare ed emanare i programmi per i corsi di specializzazione aeronautica, controllando anche ed ispezionando i corsi stessi.

Sui velivoli in dotazione ai Comandi di raggruppamento scuole sono applicate, quali segni distintivi, le lettere, in nero, «R. G. P.», precedute dal numero, in nero, del Comando Raggruppamento e seguite dal numero progressivo, in rosso, riferito agli apparecchi in carico al Comando stesso.

Lu. Ca.

## La FINESTRA dei LETTORI



DUBBIOSI

— Non riesco a capire se il campo è nostro o nemico...  
— E' tanto semplice, Ted; scendiamo e lo chiediamo a qualcuno!  
(battuta di Vittorio Della Morte di Roma, illustrata da A. Guazzi).



INGENUI

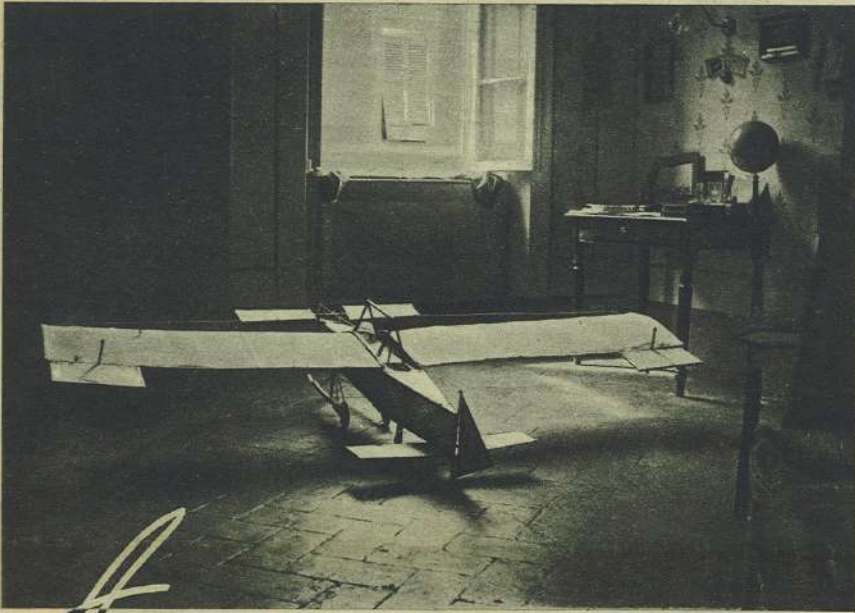
— Eh, Bili, maledizione! I comandi non rispondono!  
— Jack, prova a chiamarli più forte...  
(battuta di Amato Rolando di Treviso, disegno di A. Guazzi).



LA VIGNETTA POLLE

— Vedi quell'oca portava sempre il cappello floscio, adesso, da quando è tornato da Malta, porta sempre la bombetta...  
(battuta da De Mari di Napoli e disegnata da Crivello).





# Aeromodellismo DI 33 ANNI FA

I.

Alla nuova generazione che, da quando aperse gli occhi alla luce, vide i cieli solcati dalla macchina volante, non riuscirà facile di comprendere la commozione collettiva che invase le folle il giorno in cui per la prima volta l'uomo volante si librò sopra i tetti di un centro abitato. E forse taluno sorriderà leggendo che una città intera, fanatizzata, aveva sospeso i suoi traffici e le sue occupazioni per riversarsi nelle vie e nelle piazze all'avviso di un colpo di cannone o di un suon di campana; che le scuole sospendevano le lezioni ed alunni, insegnanti, preside, si precipitavano all'aperto per il solo fatto che un aeroplano si librava sui tetti della città per la prima volta, lasciandosi dietro di sé una scia d'entusiasmi per cui sconosciuti con gli occhi lucidi si gettavano nelle braccia l'uno dell'altro con un'esaltazione collettiva così grande e spontanea che, a memoria d'uomo vivente, non aveva mai raggiunto prima un così alto disappunto.

Non è certo questo il luogo adatto per riassumere i primi passi dell'aviazione umana, ma ne sarà necessario qualche breve accenno per comprendere lo spirito che guidò chi scrive a fare dell'aeromodellismo fin da quando questa stessa parola era ancora ben lontana dall'essere conosciuta e, in luogo dell'incoraggiamento e dell'aiuto, il giovane studente non incontrò che le fere avversioni della famiglia resa timorosa che ne soffrissero gli altri studi, il disdegno di quasi tutti i compagni e i conoscenti, e perfino l'ostilità di qualche insegnante avversario dell'aviazione perché... il ciclo era sempre stato e doveva rimanere... il regno esclusivo ed incontrastato della Divinità.

Inoltre a quei tempi, tra il 1903 e il 1911, non era possibile discernere in qual modo si potesse pervenire, in un giorno più o meno lontano, a rendere professionale un'attività fatta di tentativi e di esibizioni non tutte sentate e quasi sempre empiriche, le quali assai di frequente non erano che spettacoli acrobatici ridotti a numero d'eccezione in qualche « Fiera » cittadina più o meno importante. Di aviazione militare non si cominciò a parlare che dopo la guerra della Libia e in proporzioni che oggi appaiono veramente risibili.

I pochi libri, più o meno scientifici, per la maggior parte francesi, che allora esistevano, me li procurai

e li studiavo con tale applicazione e fervore, da meritarmi il disprezzo di tutte le persone cosiddette serie, dell'epoca, le quali consideravano la nascente aviazione come una baracca di clarinettesimo messa su per ipotecare l'avvenire della scienza collocandovi i sogni più strabillanti del... salgariani in azione.

Mio padre (che pure aveva avuto i suoi incidenti di famiglia come gran costruttore d'aquiloni... a' suoi bei tempi) senza perdere la sua bonarietà abituale, si limitava nei miei riguardi a qualche rara collera platonica e a molti discorsi polemici fondamentalmente scettici sull'avvenire dell'aviazione che definiva: passatempo di milionari sfaccendati e snobisti.

Que' suoi discorsi mi davano una

lata intima sofferenza che era per me una vera tortura morale, acceso com'ero di fede e di entusiasmo; di modo che decisi di nascondergli ogni cosa e di evitare, quand'egli era presente, qualsiasi discorso che potesse condurre a quell'argomento.

Purtroppo non era altrettanto facile di nascondergli le mie costruzioni aeronautiche... le cui dimensioni eran talmente vistose da non sopportare nascondigli domestici. Fortunatamente egli, sempre tollerante, anche se entrava nella mia stanza fingeva di non vedere; e il suo biasimo per quella mia attività marginale si limitava spesso ad una interruzione e a un sospiro vedendomi in mezzo al mio studio trasformato in cantiere.

(continua)

IVO SENESI

## ANCHE se lo sai...

**Bussola.** — Primo requisito di ogni buon pilota è quello di non perdere mai la bussola. Non che ci siano fondate ragioni per credere che la bussola a bordo di un aeroplano possa essere insufficientemente ancorata: intendo parlare della bussola metafisica, vale a dire della padronanza di sé stessi e del costante controllo dei propri nervi. Se volessi parlarvi della bussola magnetica, il discorso diventerebbe molto lungo e scivolerebbe subito su un binario forse troppo scientifico che non comporti il carattere di questa rubrica. Parleremo nondimeno anche di essa, in maniera adeguata allo stile prefissato e quando se ne presenterà l'opportunità.

Quando un pilota perde la bussola? Quando, per cause varie dipendenti o indipendenti dalla propria volontà, esso si trovi di fronte a situazioni imprevedute e tali da eccitare il suo sgomento. Il pilota in gamba non si sgomenta mai, ma qualche volta ciò non basta a trarlo da situazioni... imbarazzanti. Un improvviso e grave guasto alla macchina, condizioni atmosferiche che vietano il volo con determinati tipi di apparecchi, (nubi, nebbia, ghiaccio), smarrimento nella rotta,

ecc. sono tutte cause che possono sgomentare. Ma a bene considerare esse potevano essere evitate o limitate ed è a questo proposito che il pilota coscienzioso non trascura mai la preparazione del volo, le informazioni di carattere meteorologico, la conoscenza più profonda e accurata di ogni aspetto e problema tecnico relativo all'aeroplano e alla condotta della navigazione. Allo stato attuale della tecnica, si può dire che volare non presenta più alcuna incognita e perciò se a un certo momento il pilota viene a trovarsi nei pasticci la colpa è sua e tutta sua.

Più prudente e meticoloso sarà il suo metodo di volare, più appassionato sarà il suo desiderio di approfondire ogni aspetto del volo, e meno facilmente egli si troverà poi a dover perdere la bussola. Gli istruttori delle scuole di pilotaggio



affermano che s'impara a più vedendo volare che volando. Nella sua paradossale enunciazione essi affermano una verità assai profonda, poiché è appunto rendendosi conto di tutti i fenomeni che si verificano nel corso del volo di un aeroplano, potendo tranquillamente e senza preoccupazioni osservare da terra che poi, una volta in aria, saprà quale sia il più sicuro modo per la condotta del proprio apparecchio. La prima condizione per non perdere mai la bussola è quindi per il pilota la seguente: serietà di studio e di preparazione, per tutto quanto riguarda il volo.

l'ala sia di pianta rettangolare, altrimenti l'aeromodellista dovrebbe impazzire a ricavare una cinquantina dientine una diversa dall'altra!

Ora disegnatevi in scala due ali di pianta rettangolare e dell'apertura di m. 1, l'una di corda 20 (a) e l'altra di corda 10 (b) e supponiamo che le centine in entrambe le ali siano distanti fra loro di cm. 10. Osservando le ali disegnate voi avrete l'impressione che gli spazi fra le centine dell'ala a) siano più stretti di quelli dell'ala b). Metricamente la distanza è la stessa, ma agli effetti ottici e pratici non è conformemente all'impressione che voi avete ricevuto dal disegno, possiamo dire che aumentando la corda alare può aumentare la distanza fra le centine.

(Continuazione dal num. prec.)

Per confermare questa nostra asserzione supponiamo, esagerando, di avere due ali, una di corda 1 metro e l'altra 10 cm. e in entrambe le centine siano distanti fra 10 cm. In quale delle due ali sarà maggiore la deformazione del profilo negli interspazi? Certamente in quella di corda cm. 10. Il motivo è semplice! In quest'ultima ali abbiamo una distanza fra le centine pari alla corda alare.

Nel caso dell'ala con corda di cm. 100 avremo invece una distanza pari solo ad un decimo della corda. E' intuitivo che le deformazioni saranno molto minori.

Non si può quindi consigliare una distanza fissa da dare alle centine, bensì una distanza in rapporto alla corda alare. Possiamo dire che è bene adottare una distanza corrispondente ad un rapporto variabile tra 1/3 e 1/2. Avremo così per un'ala di cm. 18 di corda, una distanza fra le centine da cm. 6 a 9; per un'ala con una corda di cm. 12, una distanza da cm. 4 a 6 ecc.

Prendiamo ora in esame un'ala molto rastrenata, la cui corda ad esempio sia al centro il doppio di quella all'estremità.

Da quanto abbiamo detto sopra avremo che se la distanza fra le centine è costante per tutta l'apertura alare, il profilo negli interspazi sarà più fedelmente seguito al centro che non all'estremità dell'ala. Sarebbe perciò necessario che nelle ali fortemente rastrenate, le centine fossero più vicine tra loro, verso l'estremità. Se però verso le estremità il profilo diventa simmetrico e la corda varia solo leggermente, le centine possono essere a distanza costante per tutta l'apertura.

Adottando una piccola distanza fra le centine si evita anche lo svergolamento del bordo d'uscita e si ottiene una maggiore resistenza della struttura alare e una più facile ricopertura.

Quando si peso, torno a ripeterlo, il costruttore non si deve preoccupare: il tranciato di poggio sottile è un materiale ottimo dal quale si ricavano delle centine che opportunamente tratrate riescono leggerissime. Una raccomandazione particolare riguarda il montaggio del bordo d'uscita. Abbiamo detto che alle basse velocità è importantissima l'ultima parte della curvatura ventrale presso il bordo d'uscita. Questo dovrà quindi seguire la linea curva del profilo e non formare con essa una spezzata. Occorre perciò che il bordo d'uscita venga montato per ultimo quando tutte le altre strutture dell'ala sono ben incolate. Si appoggeranno le centine con la curvatura ventrale su appositi tacchetti di spessore opportunamente calcolato in modo che il bordo d'uscita aderisca al piano di montaggio con l'orlo esterno, pur avendo l'inclinazione giusta per continuare armonicamente la curva ventrale dell'ala.

Per confermare questa nostra asserzione supponiamo, esagerando, di avere due ali, una di corda 1 metro e l'altra 10 cm. e in entrambe le centine siano distanti fra 10 cm. In quale delle due ali sarà maggiore la deformazione del profilo negli interspazi? Certamente in quella di corda cm. 10. Il motivo è semplice! In quest'ultima ali abbiamo una distanza fra le centine pari alla corda alare.

Nel caso dell'ala con corda di cm. 100 avremo invece una distanza pari solo ad un decimo della corda. E' intuitivo che le deformazioni saranno molto minori.

Non si può quindi consigliare una distanza fissa da dare alle centine, bensì una distanza in rapporto alla corda alare. Possiamo dire che è bene adottare una distanza corrispondente ad un rapporto variabile tra 1/3 e 1/2. Avremo così per un'ala di cm. 18 di corda, una distanza fra le centine da cm. 6 a 9; per un'ala con una corda di cm. 12, una distanza da cm. 4 a 6 ecc.

(Continua)

# IL VELEGGIATORE E.B. 10

ORDINATA N.º	Dimensioni delle Ordinate della Fusoliera										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Altezza mm.	70	90	98	100	97	90	81	72	61	50	205
Larghezza mm.	35	45	47	48	50	48	45	40	32	21	15

L'E. B. 10 è un veleggiatore particolarmente studiato e progettato come modello "scuola"; in esso prevalgono pertanto un buon grado di stabilità e di robustezza, il basso costo dei materiali impiegati e la semplicità di costruzione e di centraggio; tutto ciò senza che peraltro sia compromessa la finezza aerodinamica e il rendimento del modello in volo. Ecco pertanto i dati tecnici.

Lunghezza fusoliera mm. 550; Apertura alare mm. 1430; Apertura piano di coda mm. 450; Superficie alare dmq. 18; Superficie piano di coda dmq. 5,2; Allungamento alare cm. 16; Peso fusoliera gr. 70; Peso Ala gr. 75; Peso piano di coda gr. 20; Peso gancio con vite gr. 2; Peso zavorra di prua gr. 60; Peso Totale gr. 225; Carico gr./dmq. 12,5.

Ala. — E' del solito tipo a V semplice; le due semiali vengono costruite separatamente e riunite quindi fra loro con un diaframma in compensato da mm. 1,5. Ogni semiala si compone di 9 centine di poggio da mm. 1,5, otto delle quali di mm. 135 di corda, hanno come profilo il Raf 32 calcolato a +4°; mentre l'ultima, che è uguale alle centine del piano di coda, è costruita con corda di mm. 110 su profilo Eiffel 338. Sia il listello in funzione di bordo d'attacco, sia i due listelli che formano il longherone situato al primo terzo della corda, sono in poggio (o gattice) di mm. 3x4; il bordo d'uscita è costituito dal solito listello a sezione triangolare di mm. 3x10. I raccordi d'estremità sono ricavati da compensato di betulla dello spessore di mm. 1,5 opportunamente sagomato.

Il fissaggio dell'ala alla fusoliera è fatto col solito sistema a legatura elastica.

### La fusoliera

E' costituita da 11 ordinate in poggio (o gattice) da mm. 2, delle quali le ultime 6 vanno opportunamente alleggerite. La sezione, calcolata secondo le norme della F.A.I., anteriormente è esagonale, e va man mano trasformandosi fino a diventare

pentagonale nella quarta ordinata e nelle successive.

I listelli, in poggio da mm. 3x4, sono uno per ogni spigolo; quello situato nella parte centrale del dorso termina alla sesta ordinata, mentre quello inferiore ha inizio dalla medesima sesta ordinata, dato che nella parte anteriore è sostituito dal pattino costruito in compensato da millimetri 2.

Alla prima ordinata va incollato il muso, ricavato da un blocco di sughero o di balsa opportunamente vuotato per contenere la zavorra di piumo.

L'ultima ordinata, prolungata in alto oltre il dorso della fusoliera, va

a formare il longherone della deriva, costruita in blocco con la fusoliera. La deriva stessa, oltre che dal longherone sopraccennato, è costituita da un tondino del diametro di mm. 3 al bordo d'attacco, e dal solito listello triangolare di mm. 3x10 al bordo d'uscita; il raccordo d'estremità è in compensato da mm. 1,5. Le tre centine, in tranciato di poggio da mm. 1,5, sono costruite su profilo Eiffel 338.

Il montaggio della fusoliera è del più semplice dato che l'andamento del dorso è rettilineo nella maggior parte della sua lunghezza. Potremo perciò montare la fusoliera in posizione rovesciata, in modo cioè che il dorso sia a contatto col piano di montaggio; in tal maniera si evita qualsiasi svergolamento durante la costruzione.

E' da notarsi che l'ultima ordinata va incollata ai listelli della fusoliera quando questa sarà stata tolta dallo scalo di montaggio, e quando sulla stessa ordinata-longherone sarà stata montata la deriva completa in ogni sua parte.

Piano di coda. — E' costruito in modo simile all'ala; bordo d'attacco in poggio da mm. 2x3, longherone formato da un unico listello di 3x4, bordo d'uscita triangolare. Centine di corda costante (mm. 110) ricavate dal tranciato di poggio da mm. 1,5; profilo Eiffel 338 a 0°. Il fissaggio, del piano di coda viene fatto col solito sistema a incastro fra il dorso della fusoliera e la prima centina della deriva.

Il modello va ricoperto completamente in carta Movo e verniciato con comune vernice gommalacca.

ENRICO BARZETTI

## POSTA Aerea

Carlo Boccatto, Rosolina — Ho scoperto fra le mie carte un'antichissima lettera tua con la quale mi fai sapere che non passeggi più sotto i platani del viale della stazione e che vuoi diventare aviatore. Mi chiedi anche dove avresti potuto fare il brevetto. Ora è passato un anno da quella lettera e sarà bene che tu mi scriva un'altra volta per mettere « a punto » — come si dice — la faccenda. Sento che al « gas della palude » (così si chiama il metano, e credo tu lo sappia), preferiresti le purissime euree che l'aviatore trova nel suo cammino. Non hai torto davvero, amico del sole. Salutami il paracarro che nel 1920 lo dipinsi di bianco rosso e verde.

Vitaliano Battoli, Alasio — Io spero che tu riceva il giornale con la massima regolarità, ora; e che ti piaccia sempre; e che piaccia ancora ai tuoi condiscipoli. A proposito: perché non cerchi di diffondere un po' il tuo giornale nel collegio? E' vero che il collegio sarà chiuso, adesso, ma quando ritornerai a scuola potrai pur

far qualcosa. Ti ringrazio per le parole di elogio all'indirizzo de "L'Aquilone" che definisci « il vero giornale ideale per i giovani italiani ».

ZIO FALCONE

### LA PENNA al segretario

Francesco Cocilovo, Messina — Giulio Gariboldi, Via Traiano 29, Terracina (Littoria) attende da te una certa risposta relativa all'invio di Balsalet. Evidentemente te ne sei dimenticato e lui ci prega di intercedere.

Amigo Gallucci, X, Y — Io mi domando come facciano ad esistere ancora certi campanilismi scemi e stantii come tu mi racconti! Roba da non crederli! I milanesi non vedono di buon occhio i siciliani, questi trattano male i piemontesi, i toscani dicono peste dei calabresi, i napoletani di tutti i cittadini dell'alta Italia e questi di tutti quelli della bassa Italia! Questo naturalmente è per fortuna avvenuto qualche volta e solo tra i ragazzi che son portati dalle loro stesse natura a complicare le cose e a creare atmosfere di partigianeria quanto mai idiota però in questo campo. Cosa vuoi che ti dica? Se li avessi qui avanti quei tipi direi loro due paroline come si meritano; di loro che abbiano il coraggio di venire a trovare alla Nazionale o da qualche altra parte, così sguinzaglio i famigerati schiavetti e vediamo che se ne salva! Ma, parlando sul serio adesso, non posso fare altro che riprovare pubblicamente questa storia « fessa » di antagonismi tra ragazzi di città diverse; sembra di essere ancora al medioevo, o di augurarmi di non ricevere più lettere con simili lagnanze. Ogni città d'Italia è parte viva della nostra Patria e ciascuna di esse ha dato alle scienze, alle arti, alla storia nostra un suo contributo altissimo e ciascuna di esse combatte, come ha sempre combattuto quando se ne presentava la necessità, duramente e fortemente per la vittoria delle nostre armi. Se non altro per questo, tutti i ragazzi dovrebbero sentirsi fratelli!

CRIVELLO II

### Tasta DELL' AEROMODELLISTA

Giorgio Occhiodoro, Ancona — Ho passato il tuo modello per la pubblicazione. Ho dovuto però far rifare il disegno. Non sai che, per la pubblicazione, i disegni devono essere disegnati in inchiostro di Cina su carta bianca o, almeno, su carta da lucido?

Regolati, per il futuro, in tal senso e ricordati che occorre mandare i disegni completi di tutte le misure necessarie, cioè anche di quelle relative.

Renzo Sponza, Venezia — Ti ho già risposto dicendo che il solo metodo esatto è quello matematico. La maggiore o minore rapidità nelle operazioni è questione di pratica e ad ogni modo, anche impiegando un tempo maggiore, si ha la possibilità di avere un lavoro più esatto. Quindi il tuo sistema non sarà pubblicato.

Z. Bertelli, Vicarello — Mi spiace, ma non posso far pubblicare i tuoi scritti. Il sistema per costruire il muso è ben conosciuto e l'affare del pattino in due pezzi non va. Non credi che sarebbe molto più semplice fissare inferiormente ad un pattino in un solo pezzo una striscetta di metallo?

Piero Caput, Cagliari — Ho passato per la pubblicazione il tuo articolo.

Salvino Vercellino, Torino — Il movimento di cui parli sarà probabilmente un movimento di beccheggio, cioè di rotazione attorno all'asse trasversale (picchiata e cabrata) e ciò dovrebbe essere dovuto alla mancanza degli impennaggi. Se trattasi di un movimento di rollio (ossia attorno all'asse longitudinale) potrebbe impuntarsi o a deficiente stabilità di rotta che provoca piccole scivolate laterali, oppure come tu dici a piccole svergolature, io però propendo per la deficiente stabilità di rotta.

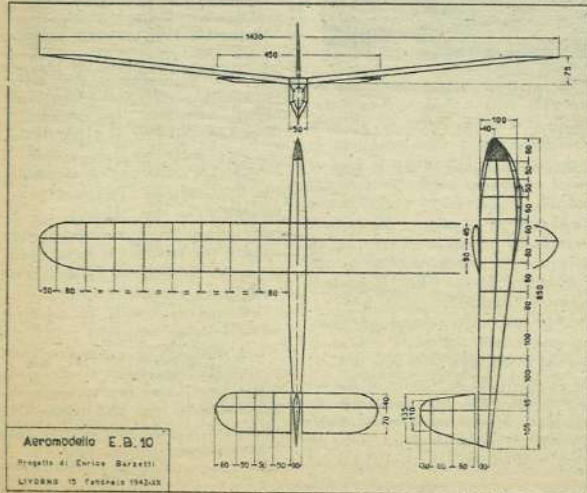
GIAR.



**A. CASTELLANI**  
CREMONA  
Via G. Grandi, n. 25  
Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato LIRE DUE.

**MOVO** PARTI STACCATTE  
MODELLI VOLANTI  
La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo  
Catalogo illustrato inviamo Lire 2,50  
MILANO - Via S. Spirito, 14  
Telefono 70-866

**FIVRE**  
VALVOLE ITALIANISSIME  
faranno della vostra radio il più grato diletto del vostro riposo



Aeromodello E. B. 10  
Progetto di Enrico Barzetti  
LIVORNO 15 Febbraio 1942/23



**PIAGGIO**

# IL MARESCIALLO

Arrivammo in Atrica un mese dopo la sua morte; tutto parlava ancora di lui. Doveva passare qualche tempo prima che potessimo raggiungere Tobruk, e ricostruire i particolari esatti della sua fine. Questi particolari ora sono dominio di tutti, e si può dire che abbiano solo fatto più grande la sua leggenda.

Quando Balbo morì, bruciato insieme al suo apparecchio e ai suoi amici, una sola fiammata, che doveva lasciare sul deserto soltanto il segno carbonizzato di una croce, comandava l'aviazione avversaria, la R.A.F. egiziana, il Comodoro dell'Aria Raymond Collishaw. Nel novembre del 1941 Collishaw dava a un giornalista canadese questa versione della morte del Maresciallo: «Lontano, in mezzo al deserto alcuni nostri carriisti, inglesi, si erano smarriti, morivano di sete e di stenti. Erano ormai in una terribile congiuntura quando Balbo, che era per natura generoso e impulsivo, conobbe la loro sorte, saltò in un aeroplano da bombardamento, prendendo con sé una scorta di due caccia, e volò personalmente alla salvezza di questi soldati inglesi.

«Avendoli presi a bordo li portò in volo sino a un ospedale italiano, quindi riprese la via di Tobruk. Nello stesso momento in cui tornava su Tobruk, le nostre forze iniziavano un bombardamento della città: una singolare coincidenza. Quando Balbo era per arrivare una batteria del porto aprì il fuoco colpendo in pieno l'aeroplano del Maresciallo. Era veramente un uomo di prim'ordine, e sono lieto di aver avuto l'opportunità di chiarire l'intero affare».

Quanto al popolo italiano, aveva visto subito giusto. Importante era come Balbo fosse vissuto. E la vita di Balbo sopravviveva a quella morte. E quello che rendeva importante la vita di Balbo era soprattutto la sua straordinaria bellezza. La misura dell'uomo rimaneva nelle sue opere. A due anni di distanza il senso di quella straordinaria avventura, più che intatto, nell'immaginazione popolare, è accresciuto. La marcia del popolo italiano nel deserto, al di là del confine, verso la vallata del Nilo si compie come un vaticinio del Maresciallo caduto.

Vedemmo Italo Balbo la prima volta a Napoli, che era la vigilia della Marcia. Già il suo nome era leggenda.

Era in tutto e per tutto l'immagine stessa di un bellissimo soldato di ventura italiano. Alto, le spalle quadrate e la vita sottile, la fascia con il teschio e le tibie intorno alla cintura, i capelli lunghi, morbidi, la barba puntuta, e la grande risata, la generosa risata di Italo Balbo. Aveva in mano una frustino, il giorno della rivista all'Arenaccia, e il petto tempestato di medaglie. Era giovane, poteva ave-

re si e no ventisei anni, ma l'impressione che comunicava non era quella della giovinezza, ma della forza della salute e dell'audacia. Stava accanto al Duce con umiltà e con fierezza. Il suo nome volava di bocca in bocca come quello del più deciso e del più temuto comandante di squadre di azione. Era Balbo che aveva adunato le squadre a Ferrara, che aveva guidato i camion della Colonna di Fuoco, che aveva piegato il sovversivismo parmigiano

la dedizione. Sembrava che in lui, investito dal potere, agissero sempre la comprensione, la simpatia umana e la persuasione piuttosto che la forza della gerarchia.

Uno degli episodi di Balbo, che meglio illustrano questa sua fondamentale capacità risale agli ultimi giorni della sua vita.

Erano anche i primi giorni della guerra in Marmarica, e il Maresciallo si preoccupava in quel momento delle incursioni di una divisione nazizzata inglese al confine della Cirenaica. Il nerbo di questa divisione era formato dalla cosiddetta cavalleria del deserto, e cioè le autoblindate. Si giovarono queste, soprattutto, della loro velocità e mobilità per portare a termine colpi di mano che, se non altro, mantenevano il nostro ordinamento in uno stato di allarme quasi continuo.

L'idea di Balbo era che non vi fos-

cosa, rappresentando la coppella una sorta di sicura, era pericolosa, poiché metteva alla mercé degli urti che si potevano incontrare durante il decollo e gli atterraggi sui campi ineguali del deserto, la vita stessa dei piloti. Ma bastò che Balbo dicesse ai piloti che era necessario svitare le coppelle, e le coppelle vennero svitate, e la prima minaccia inglese sventata.

Nel libro «Storni in volo sull'Oceano» Balbo parla diffusamente e ingenuamente di questa che chiama l'arte di saper prendere la gente. Ne parla a proposito dei suoi rapporti con gli ingegneri e i progettisti degli apparecchi, con i piloti, e insomma, un po' a proposito di tutto, perché si trattava, e non sappiamo sino a che punto egli lo sapesse, della chiave, addirittura, della sua personalità.



se mezzo migliore, per ridurre e dominare l'attività delle blindate, dell'aviazione. Balbo pensava naturalmente all'aviazione in picchiata; ma, il conflitto essendo appena iniziato per la nostra parte, la Quinta Squadra aerea difettava proprio di quegli apparecchi. Il Maresciallo parlò dunque ai piloti di un campo avanzato, e disse fra l'altro come fosse opportuno che il bombardamento delle blindate, perché fosse efficace, venisse eseguito a bassa quota, con bombe di massimo calibro. Sorgeva però una difficoltà tecnica, e cioè che quelle bombe, lanciate a poca distanza dal terreno, non esplodono sicuramente.

Fu dunque necessario svitare le coppelle delle bombe, prima che gli aeroplani si levassero dai campi, la qual

se mezzo migliore, per ridurre e dominare l'attività delle blindate, dell'aviazione. Balbo pensava naturalmente all'aviazione in picchiata; ma, il conflitto essendo appena iniziato per la nostra parte, la Quinta Squadra aerea difettava proprio di quegli apparecchi. Il Maresciallo parlò dunque ai piloti di un campo avanzato, e disse fra l'altro come fosse opportuno che il bombardamento delle blindate, perché fosse efficace, venisse eseguito a bassa quota, con bombe di massimo calibro. Sorgeva però una difficoltà tecnica, e cioè che quelle bombe, lanciate a poca distanza dal terreno, non esplodono sicuramente.

Fu dunque necessario svitare le coppelle delle bombe, prima che gli aeroplani si levassero dai campi, la qual

In un altro punto Balbo indica come cura della retorica e della vanagloria il senso del limite. È un fatto che Balbo questo senso possedeva in sommo grado: egli sempre intuiva sino a che punto poteva chiedere agli uomini, e sino a che punto poteva presumere di sé stesso. Con questo mai Balbo abdicò, neppure per un minuto, alla sua personalità, o alle prerogative del suo grado, o dei suoi altissimi incarichi.

Ed è certo che a nessuno, per quanto grande fosse l'affabilità e la cortesia del Maresciallo, saltò mai in mente di mancarci di rispetto, o semplicemente di essere, gerarchicamente, un suo pari. Ma era un fatto che Balbo riusciva a comunicare al più umile dei suoi collaboratori, la dignità dell'uo-

mo. Questo accadeva specialmente con gli architetti, i pittori, gli scultori e in genere con tuti gli artisti che il Maresciallo chiamò accanto a sé, o volle a collaboratori, sia all'epoca della costruzione del Ministero dell'Aria, sia, più tardi, quando iniziò e condusse a buona la colonizzazione del Gebel, e costruì nella Libia palazzi, alberghi, chiese, piazze, strade, scuole, acquedotti, bonifiche e case coloniche.

Più di una volta ci siamo sorpresi a domandarci come si sarebbero svolte le vicende della guerra in Libia senza la Balbia. È un fatto che Balbo costruì la Litoranea in nome e per conto del Duce, come un vero proconsole romano. Il Duce sapeva di avere in Balbo un collaboratore di prima classe, e spesso le iniziative che Balbo sottometeva a quell'alto consenso coincidevano con le decisioni che il Capo aveva già preso nel suo intimo. Allora l'entusiasmo di Balbo premiava appunto la sua stessa fedeltà. Rileggiamo insieme questo passaggio del libro di Balbo sulla Crociera del Brasile: «A ogni buon conto, non appena il progetto fu sborzato alla grossa in questi maggiori particolari, mi recai ad esporlo al Capo del Governo, non senza qualche segreta apprensione per l'audacia e la vastità a cui era ispirato. Ma io sapevo come il grande Capo, se con occhio acuto intravede le difficoltà di un'impresa e ne smantelli le ragioni utopistiche, è rapido nell'intuirne i caratteri positivi e i significati lontani. Non mi ingannai, il Duce comprese, annui, approvò. In principio nel progetto si contemplava la partenza di un gruppo di due squadriglie, comprendenti ciascuna tre apparecchi. Il Duce mi disse subito che l'impresa sarebbe riuscita anche se fossimo partiti con un numero maggiore di idrovolanti. Non aspettavo altro per raddoppiare il numero degli apparecchi e degli uomini».

L'approvazione del Duce, l'ispirazione e il conforto non mancarono a Balbo in nessuna delle sue imprese. Non mancarono in occasione della Crociera del Decennale. Fu un'epoca di collaborazione ardente fiduciosa e felice. Mi trovavo in America quando Balbo arrivò a Chicago, con la sua «armata volante». Non ero a Chicago, e neppure negli Stati Uniti, ma al Messico. Ma il vento di gloria sollevato dalle eliche di quegli idrovolanti arrivò sino all'altipiano di Città del Messico, e tutti gli italiani alzarono il libero fiero volto al cielo.

Balbo era nato per essere aviatore. La sua vita fu una calicata d'arcangelo. Agitatore, alpino, comandante di squadre, Quadrumviro, Capo della Milizia, Ministro dell'Aeronautica, Maresciallo dell'Aria, Governatore della Libia, Balbo sembrava ansioso di giungere al supremo appuntamento con il suo destino. Tutti noi lo vedevamo vivere, con pienezza, con allegria, con decisione, con coraggio, con audacia, con intelligenza e con bontà. E nessuno ne provava invidia, tanto quel vivere appariva naturale.

La sua vita è stata un rapido e veloce volo, nei cieli della patria, come il passaggio di una cometa sfiorante che lascia dietro di sé una scia luminosa, e, come per miracolo, sovravvive su quei prati celesti. Una ditata di Dio, nella notte. Aveva quarantadue anni.

G. G. NAPOLITANO