

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



MODI DI DIRE - *Ehi, Pietro, hai visto? Abbiamo una gomma a terra...*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 26

25 giugno 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici Pubblicità in Roma
viale Libro e Moschetto, 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù, 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12 50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50, - Abbonamento annuo lire 45, Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine. Organo dell'Istituto internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.



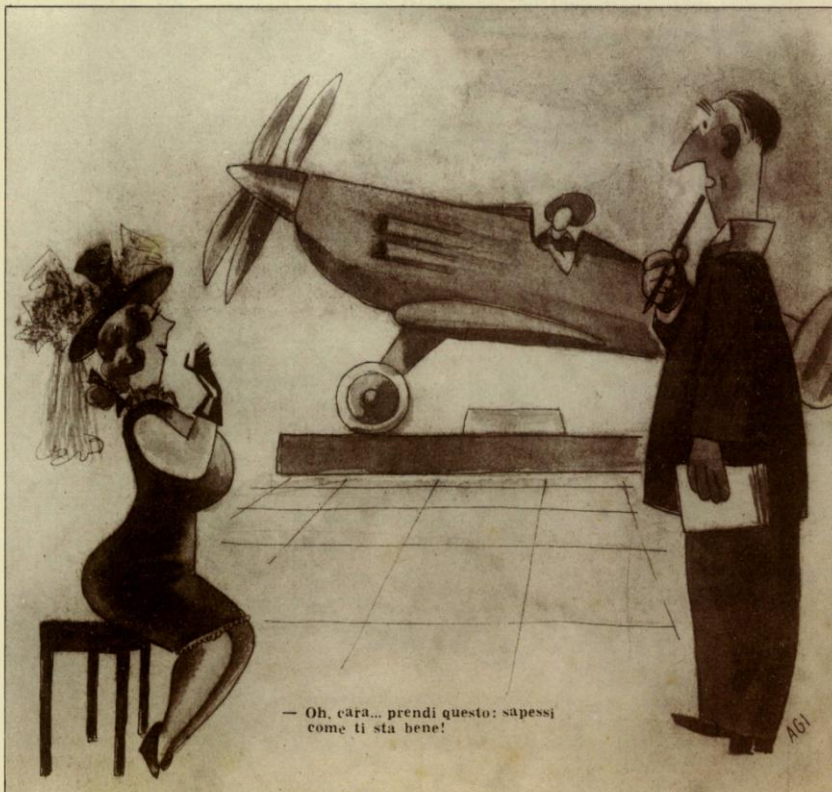
L'attuale sede del Governo di Ciung-Kai-Scek si chiama, se non lo sapete, Ciung-King. Ma questo non ha nessun valore per quello che vi voglio dire, se non in questo: che i cani di Ciung-King non debbono abbaiare, se vogliono salva la vita. Le autorità di questa... capitale temono, infatti, che i latrati dei cani possano facilitare l'individuazione della città oscurata in caso di incursione notturna degli aerei giapponesi. E perciò, a Ciung-King, è cominciata una vera ecatombe di cani: e, naturalmente, i primi ad essere uccisi sono stati quei cani che hanno la fama di abbaiare più spesso di tutti e più intensamente degli altri cani. Sono stati, evidentemente, uccisi sotto l'accusa di disfattismo: se non proprio per intelligenza col nemico... Qualcuno che non ha ancora perduta la testa nella Cina rossa, ha fatto umilmente osservare che è molto difficile che gli aviatori giapponesi, per quanto valorosissimi, possano udire i latrati dei cani ciungkingiani. Ma le autorità cinesi non sentono ragioni e la strage, diciamo così, degli innocenti, continua. Poveri cani cinesi, anche essi, del resto, non hanno che aspettare l'arrivo delle truppe giapponesi... Quel giorno, forse, avranno doppia ragione di ossi e un bel monumentino nella piazza principale di Ciung-King.

A Parigi un gruppo di ingegneri ha progettato di erigere una torre alta duemila metri. Il fusto centrale di questa torre poggierebbe sopra un enorme basamento di cemento; sarebbe, in altri termini, un cilindro cavo in acciaio simile ad una gigantesca ciminiera. A intervalli di trecento metri, piattaforme di alluminio si diramerebbero dal fusto, come enormi parasoli. Tutte queste piattaforme offrirebbero campi di atterraggio per gli aeroplani. Fin qui, come vedete, non c'è niente di male. Il male comincia dal fatto che questi apparecchi sarebbero, naturalmente, aeroplani militari. Sulle piattaforme più alte sarebbero, infatti, installate batterie anti-aeree capaci di abbattere gli aeroplani nemici che osassero sorvolare la « Ville Lumière » in tempo di guerra. Infine, non mancherebbe, alla estremità più elevata di questa torre, uno speciale congegno per la diffusione di un gas velenoso più leggero dell'aria: il quale sarebbe, a detta dei progettisti, un ottimo mezzo di offesa contro le squadriglie di apparecchi nemici, le quali verrebbero, in questa maniera, messe fuori combattimento senza colpo ferire. — Trentanove anni fa, il tedesco Eiffel, nel cuore di Parigi, innalzava, a guisa

di simbolo della civiltà e della tecnica, la sua ardita torre di ferro. Trentanove anni dopo, colleghi degenere, pensano di oscurare l'opera di Eiffel con una torre di destinazione guerriera. Com'è vero il fatto che ognuno immagina e sogna la guerra che si merita...

Eccovi il fatto nudo e crudo, così com'è accaduto. Un apparecchio tedesco civile parte dalla Germania e si avvia in Francia. Il viaggio è delizioso, il tempo è splendido: tutto va per il meglio, dicono a bordo. Nell'apparecchio regna quasi l'allegria: un senso largo di cameratismo. A bordo vi è gente di tutti i Paesi: tedeschi, giapponesi, italiani, ungheresi, inglesi ed in un angolino, sprofondato nella lettura di un libro, finanche un francese. L'apparecchio, un monopiano delle linee civili tedesche, fila che è una bellezza a vederlo. Se non che ad un dato momento, allorché l'aeroplano è già sul territorio francese, accade un fatto inimmaginabile. Intorno al grosso trimotore volteggiano, con aria minacciosa, una quindicina di « caccia » francesi. I « caccia » francesi fanno cenno di atterrare. A bordo la gente è stupefatta; nessuno si raccapezza più. I « caccia » francesi non accennano ad allontanarsi; ma anzi, quanto più tempo passa, più stringono il loro assedio aereo: i loro volteggiamenti si fanno sempre più stretti, più pericolosi. A bordo nessuno sa bene cosa fare. Ma ecco che il francese, che ora stato fino a quel momento nella sua poltrona sprofondato in una attenta lettura, ha una idea, secondo lui, originale. Cava dal portafoglio il suo passaporto francese e lo incomincia ad agitare dietro i vetri della cabina. Con quel suo gesto — come affermò dopo — voleva convincere i cacciatori francesi che, essendoci a bordo un cittadino della Repubblica, quell'apparecchio non poteva assolutamente essere trattato in quel modo; come si fosse trattato, cioè, di un volgare aeroplano-pirata. Come si può facilmente immaginare, lo sventolio del passaporto francese, dietro i vetri della cabina del grosso trimotore non fu nemmeno notato dai piloti dei « caccia » francesi, per cui l'apparecchio tedesco dovette subito atterrare. Solo dopo i piloti e i passeggeri, compreso il costernato e disilluso francese, seppero che erano stati trattati a quel modo per il semplice fatto che il grosso apparecchio tedesco aveva sorvolato, senza saperlo, una zona fortificata, interdetta dal Governo francese al traffico aereo civile.

L'IMBONITORE



— Oh, cara... prendi questo: sapessi come ti sta bene!

AGI

RITORNO DE LOS NOVIOS DE LA MUERTE

Sono sbarcati il 15 giugno a Genova 1700 uomini fra piloti e specialisti, che rappresentavano la forza presente in Spagna alla fine della guerra. Erano ad attenderli altri 4100 uomini, coloro a cui non fu concesso di assistere alla fine del conflitto e che rimpatriarono prima.

Sono tornati gli uomini del «Tercio alato», coloro che seppero fondere in un solo spirito le forze tradizionali e rivoluzionarie della Spagna e dell'Italia e seppero di questo spirito animare tutte le loro gesta.

Dice la tradizione della «Legion extranjera», del «Tercio» per antonomasia, della più tipica e caratteristica formazione Spagnola di battaglia, che inaietto non si torna mai. E l'Aviazione Legionaria non è mai tornata indietro. Fosse la missione un bombardamento da eseguire su minutissimi porti, guarniti da decine di batterie controaeree e da numerose squadriglie da caccia; fosse una crociera di protezione per adempiere la quale bisognava buttarsi a corpo morto contro forze nemiche superiori del triplo come numero e dotate di apparecchi più moderni; fosse un bombardamento da eseguirsi a qualunque costo, attraversando tempeste e bufera, per centrare le divisioni nemiche a cento metri dinanzi alle posizioni nazionali, l'Aviazione Legionaria non è mai tornata indietro.

Né ha indietreggiato quando l'obiettivo da mitragliare era a cento chilometri nell'interno e bisognava raderla terra per colpir quello e quello solo, né quando le trincee nemiche da spezzare erano sulle pendici di

uno scosceso monte che solo con acrobatica manovra si poteva evitare. E ancora, non ha indietreggiato quando occorreva sapere e vedere e per sapere e vedere bisognava andare bassi, andare in pochi, andare con lenti apparecchi da ricognizione. «Aviación del Tercio». Eccola. E' tutta presente sul suolo e nel cielo della Patria. Brilla nel sole d'Italia il distintivo d'oro e ai sangue dalle ali d'argento. Tradizione e Rivoluzione sono presenti con tutta la loro forza.

Dice la tradizione del «Tercio» che tutti i Legionari sono fidanzati della morte. E la canzone de «Los Novios de la Muerte» è stata la canzone dell'Aviazione Legionaria che duecento dei suoi migliori figli ha lasciato laggiù, pegno indimenticabile. Ognuno aveva accettato la morte partendo ed ognuno ha sentito il grido eroico e sprezzante risuonargli nel cuore, quando attorno all'apparecchio fiorivano a centinaia le biancoazzurre margherite delle granate controaeree, quando la precisa raffica dell'avversario spezzava gli strumenti sul cruscotto, quando nell'inferno della battaglia aerea gli apparecchi si sfioravano, si inseguivano manovrando fra il fumo denso e nero delle bombe lanciate e quello bianco e leggero delle artiglierie.

«Viva la Muerte», gloriosissimi gruppi della caccia legionaria, «Viva la Muerte», voi della Cucaracha, voi dell'Asso di Bastoni, voi della Gamba di Ferro che per duecentosettanta volte attaccaste il nemico sempre più numeroso, sempre meglio armato, voi che non contaste mai gli apparecchi fasciati di rosso se non quando cadevano incendiati al suo-

lo. Quanti furono dunque? Ora potete fermarvi per un attimo, fare i conti, sommare.

Sono novecento.

Non v'è scampo per il nemico quando attacca la Caccia Legionaria.

«Viva la Muerte», gruppi di Bombardieri invitti, voi che cinquemila volte portaste la vostra offesa sul nemico, dovunque la necessità lo richiedesse, senza soffermarvi mai a considerare gli ostacoli ed i pericoli. Gloria ai gruppi delle Cicogne, degli Sparvieri, dei Falchi, dei Pipistrelli. Undicimilacinquecento tonnellate di esplosivo lanciato sono il consuntivo imponente della vostra opera. Ma la vostra gloria è di sapere che neppure un chilo di quell'esplosivo fu lanciato contro inermi o contro indifese città. Esso fu lanciato solo a dilaniare e a distruggere dove più bieca si annidava la resistenza nemica e sui nodi che conoscevano i volti subdoli e spietati dei contrabbandieri di strage. Per questo, duecentoventi navi giacciono spezzate in fondo al mare.

«Viva la Muerte», ancora per voi, Squadriglie d'assalto, voi che avevate per simbolo le Frece ed il Drago baffuto. Centocinquanta volte la vostra opera fu richiesta, per sfondare là dove nessuno poteva sfondare, fra le gole dei monti, sulle strade incassate, per 150 volte foste chiamate a colpire là dove nessuno poteva colpire: la sottilissima striscia di una passerella, il filo impercettibile di un sentiero

montano. Tutt'attorno, gli amici. Solo lì, il nemico. Colpire il metro quadrato, mitragliare il centimetro. E voi colpiste e mitragliaste, «Frece», «Baffi». Senza sbagliare mai. E la vostra epopea fu alla fine della guerra in Catalogna, quando da soli distruggeste gli ultimi resti della flotta aerea nemica e quaranta apparecchi rimasero sui campi addossati ai Pirenei, incendiati e contorti, a ricordare il vostro passaggio.

Ed ancora «Viva la Muerte», gruppo delle Linci, fanti dell'aria. La vostra opera fu modesta, non ebbe la risonanza mondiale dei bombardamenti effettuati dai vostri fratelli maggiori, né quell'aureola di invincibilità e di indomita furia che corona l'opera della Caccia Legionaria. Volavate sempre, ogni giorno, ad ogni ora. Sempre presenti sulle linee. E sempre avete visto quello che dovevate vedere e sempre avete riportato a chi doveva sapere quello che avete visto. Non seppero arrestarvi la caccia nemica che innumeri volte vi attaccò, né seppero fermarvi l'artiglieria che pure di voi conosceva in anticipo la quota e la rotta. Duemila ricognizioni. Ottomila ore passate fra il cielo e la terra, nella furia del cielo e della terra sulle trincee devastate. Gloria a te, ricognizione.

Sfavillano al sole d'Italia, sui petti e nel cielo, gli alati distintivi del «Tercio» che seppero fondere lo spirito immortale di due popoli. Gli uomini dell'Aviazione Legionaria sono tutti presenti, i morti ed i vivi. Irraggia da essi la luce dell'indomito valore, la luce della potenza aerea italiana. Quarantadue medaglie d'oro, duemila di argento e di bronzo ne sono il tangibile segno, ma la ragione dell'orgoglio che brilla su tutti i volti è più profonda e più intima: è nella coscienza di un dovere serenamente accettato e condotto sino alla fine.

ENRICO MEILLE



PRIMO CONGRESSO
MONDIALE DELLA
STAMPA AERONAUTICA

DISCORSI SU GIOVANI

inamidato; ballando galoppi e valzer dalla sera alla mattina, non si può fare altrimenti; la mamma poi mentalmente rivede la

Ruzena Brit Novotná, giornalista aviatrice boema, collaboratrice o corrispondente della *Boemia* de «L'aquilone», poetessa e scrittrice celebrata fra i boemi e i tedeschi, ha letto davanti ai congressisti la seguente relazione sul tema «Il giornalismo aeronautico e i giovani»:

Sono ben pochi i ragazzi che non si facciano raccontare volentieri i ricordi di giovinezza dei loro genitori. Ascoltano così eventi lieti o tristi: per esempio, le busse che il babbo ancora scolaro si buscò dal nonno per aver colto le mele dalla siepe del vicino e per aver versato l'inchiostro nella tinozza del bucato della nonna. Questa e altre simili marachelle formarono la sostanza più o meno importante degli anni giovanili dei nostri genitori; essi vi tornano sempre col pensiero e le ripetono: e i fanciulli ascoltano le loro narrazioni come se fossero favole. In tal modo abbiamo saputo che il babbo, dopo aver finita la scuola senza eccessivo profitto, si occupò come apprendista, che da allora con grandi sforzi cercò sempre di migliorare la sua posizione e che un bel giorno sposò la mamma. La vita del babbo, fino al matrimonio, fu spesso segnata da dure lotte per la esistenza: i soli sprazzi di luce erano costituiti dagli interminabili balli (in una sola notte dovè cambiarsi quattro volte il colletto

sua giovinezza quando parla del suo abito da ballo e dei cavalieri che l'hanno ballato con lei. Il ballo era per così dire il maggior divertimento dei nostri genitori, e sia che trascorressero il carnevale in città, sia che lo facessero in campagna, formava l'argomento dei loro discorsi sino alla fine dell'estate, quando cominciavano a prepararsi per il successivo carnevale.

Raramente qualcuno di noi ha udito che i nostri genitori, nella loro giovinezza, avessero ritenuto come una necessità la lettura dei giornali, — e questi d'altronde, in quell'epoca, erano poco numerosi. In quei tempi i pensieri erano rivolti più specialmente al lavoro dei campi, alle opere manuali ed agli affari. Non vi erano orari di lavoro: si era semplicemente occupati dal mattino alla sera e i ragazzi che studiavano dovevano aiutare gli adulti. I nostri nonni pertanto ritenevano la scuola come un lusso e una inutile zavorra: sicché il più delle volte non si andava alle lezioni e si restava a lavorare con i familiari.

Quando noi dai nostri genitori fummo mandati a scuola — essi avevano fatto la guerra mondiale, ne avevano visti gli orrori e subite le ripercussioni — allora venne su con noi una nuova generazione, che non aveva conosciuto l'aurea epoca di pace in cui erano cresciuti i nostri genitori. In generale noi fummo fin da piccoli dei ragazzi seri: dovemmo privarci di molte cose. E poiché la mamma doveva provvedere contemporaneamente al sostentamento della famiglia ed alle faccende domestiche, noi dovemmo far da noi stessi. I nostri giochi non furono abbastanza controllati, come si faceva nel passato: e così pure non si badava alle nostre letture, sicché

noi leggevamo quanto ci capitava fra le mani. Noi vedemmo i nostri genitori vestire la uniforme e partire per la guerra e i ragazzi non desideravano altro che diventare un giorno soldati. Le ragazze a scuola e a casa preparavano bende per i feriti e, quando noi fanciulli ci riunivamo sul prato o nel giardino per giocare alla guerra, le ragazze facevano le suore di carità. Questo era allora il quadro consueto in città ed in campagna.

I maschietti non si divertivano più ormai con gli orsacchiotti imbottiti o con la palla che era stata loro regalata: preferivano i soldatini di piombo, le automobili, i treni. Quando il babbo tornò a casa dalla guerra mondiale, noi ragazzi pendemmo dalle sue labbra: egli ci parlò di cavalli di frisia e di granate, di carri armati e di aeroplani, di trincee e di bombe. Come erano lontani i tempi idilliaci

...lo fa e lo rifà con perseveranza...



della gioventù paterna! Egli adesso ci stava dinanzi come un eroe, come un Dio!

I libri di favole che un dì ci erano stati donati giacevano ora, non letti, nell'armadio. Le bambole stavano trascurate nell'angolo dei giochi. Noi cominciammo a interessarci dei giornalini per bambini, dove oltre all'agnello pasquale e all'albero di Natale, erano raffigurati anche soldati col fucile, potenti automobili da campagna, carri armati e aeroplani — proprio come il babbo raccontava — e ci lasciavamo pieni di ammirazione per il soldato ferito che trae fuori l'amico dal pericolo della battaglia.

I nostri fratelli e le nostre sorelle fecero ben anche loro il carnevale, si divertirono con lo stesso slancio dei nostri genitori, con la differenza però che i balli non duravano tutto l'anno e che i tempi erano divenuti più seri: lì che significò e segnò un grande rivolgimento. Da allora si parla benanche di sport e di piaceri, ma ciò che adesso interessa di più sono le nuove invenzioni nel campo della tecnica: ogni nuovo tipo di automobile è ammirato, ogni nuovo primato di volo è appreso con gioia.

E i nostri ragazzi?

Essi si occupano fin da piccoli a fare modelli di aeroplano. Quello che per i nostri genitori era il «cervo volante», è per i nostri figli semplicemente la «macchina» che essi stessi costruiscono e perfezionano. Essi guardano con aria da esperti il volo dei loro prodotti e parlano con giuste espressioni tecniche di piani e di montaggi.

E nel fatto che i figli spesso volte fanno arrossire d'imbarazzo il padre ha la parte principale la stampa aeronautica. Grazie a quegli uomini che per primi hanno capito l'opportunità di dare ai giovani ciò che questi nella loro subcoscienza richiedevano, noi abbiamo ora nei nostri ragazzi dei piccoli individui logici e giudiziosi, che ridono dello zio campagnolo, quando questi vuole spiegare che l'aeroplano, che in quel momento li sorvola, è un grosso uccello il quale porta nella pancia degli uomini vivi.

La stampa aeronautica lavora sistematicamente e in profondità. Essa istruisce i nostri figli circa i tipi di aeroplani e sulle loro possibilità di manovra, espone con chiare illustrazioni le invenzioni dell'oggi e i piani del domani. Il giovanotto che a mezzogiorno torna a casa dalla scuola, prima che il cucchiaino della minestra, afferra la rivista aviatoria per i ragazzi e studia con seria espressione la costruzione del suo modello. Non resta contento del primo tentativo? Lo fa e lo rifà con perseveranza fino a quando non resti soddisfatto dell'opera sua. E se noi lo guardiamo, riportiamo l'impressione di avere dinanzi non un ragazzo che gioca, ma un uomo serio che lavora con intelligenza. Senza saperlo egli è già alla sua età un costruttore, mentre alla stessa età suo padre giocava ancora con i soldatini di piombo.

I nostri padri desideravano per il loro onomastico un cavallino di legno: i nostri bimbi

...la macchina che essi stessi costruiscono...



chiedono: invece biglietti per un giro in aeroplano sulla città. Mentre i nostri padri andando a scuola giocavano a palline o, distesi a terra, guardavano gli altri giocare, i nostri ragazzi osservano le macchine che passano in alto e dalla sagoma ne arguiscono le caratteristiche e dalla direzione del volo la destinazione.

Innumerevoli opuscoli riportano oggi i distintivi e i colori degli aeroplani di tutte le Nazioni. La maggior parte dei ragazzi di ogni Stato conosce ogni singolo apparecchio e non confonde un aeroplano tedesco con uno italiano, uno olandese con uno ungherese.

La stampa aeronautica ha raggiunto un così alto livello, che i ragazzi, i quali afferrano per così dire ogni dettaglio del volo, fanno stupire non solo il proprio padre, ma anche delle persone pratiche.

Un piccolo esempio. Ad un pilota civile il quale da molti anni percorre la rete dell'Europa Centrale fu richiesto una volta da un bimbo di nove anni quali segni e quali colori distinguono un aeroplano columbiano. In coscienza, miei signori piloti, quanti di voi lo sanno? Quello di cui vi parlo non lo sapeva (e ci sono molti che non lo sanno) e glielo insegnò con aria d'importanza il piccolo di nove anni.

Un altro simile episodio avvenne quando un aviatore civile, uscendo dalla carlinga, domandò ad un suo passeggero di sette anni: « Ebbene, piccolo, ti è piaciuto? » e questi rispose, proprio da persona pratica: « Grazie signor capitano, la cosa più interessante fu quando voi attraversavate le nubi e noi volammo per un certo tempo alla cieca ». Meravigliato, il pilota domandò da chi avesse appreso le espressioni tecniche usate: il piccolo rispose che la cosa era facilmente comprensibile, dato che insieme al fratello di dieci anni, era abbonato a due riviste aviatriche per bambini.

A ciascuno di noi sono certamente occorsi casi consimili, parlando con bambini di viaggi aerei. Noi da bambini eravamo tacciati di « saccenti » quando parlavamo di cose che solo ai grandi si addicono: oggi quell'aggettivo è sostituito con l'altro « intelligenti » e nessun adulto vedrà adesso in un ragazzo imbevuto di tecnica aviatoria un saccentello che vuol comparire già maturo. Al contrario, un padre giudizioso, anche se non si sia mai occupato di navigazione aerea, prenderà in mano qualche volta una rivista aviatoria per i bambini e la leggerà per poter parlare col figlio sul tema prediletto.

In tutte le esposizioni di aviazione si possono vedere modelli costruiti da ragazzi di ogni età. E avviene pure che bambini anche di sei anni visitino queste esposizioni con interesse. I giovani sono mossi da puro entusiasmo, da desiderio di sapere, da smania di apprendere: non hanno l'invidia della concorrenza, non hanno false ambizioni, e più ancora sono fuori del terreno degli affari. Essi sono degli idealisti. Per essi ogni apparecchio di nuovo modello rappresenta nella loro fantasia un passo innanzi; essi confrontano questo e quello, traggono le loro conclusioni, meditano sui numerosi articoli,

appendici e libri che la stampa aeronautica mette a loro disposizione.

Il tempo delle stagioni di ballo della passata generazione è ormai trascorso. Adesso è la musica del motore di aeroplano che dà il tono. Invece di un « carnet » di balli, il giovane moderno offre alla sua bella un biglietto d'ingresso alla conferenza di aviazione; invece di andare a sedere in una osteria piena di fumo, egli fa con la fidanzata una passeggiata fino all'aeroporto, dove entrambi si interessano degli apparecchi che partono e che arrivano e dei piloti che li manovrano.

La stampa aeronautica ha un importante merito nello sviluppo intellettuale della gioventù. Essa ha dietro di sé un duro cammino pieno di spine, perché non fu facile creare dal nulla un organismo di tale importanza, come appunto oggi è. Furono molte le circostanze favorevoli e quelle contrarie; ma alla fine prevalse la tenace marcia verso il progresso, verso una concreta consistenza della navigazione aerea, verso una sua positiva affermazione e un sempre più potente sviluppo.

L'editore, il redattore e infine gli scrittori non ebbero un piccolo lavoro da affrontare. Il primo corse il rischio dell'impresa; il secondo si trovò dinanzi ad una difficile scelta, perché da principio non erano molti i tecnici e gli scrittori che scrivessero articoli o romanzi. Ma alla fine vinse la buona e forte volontà di questo gruppo di pionieri e oggi siamo giunti a tal punto, che i giovani hanno a propria disposizione un materiale abbastanza vasto di letteratura aeronautica e tecnica. Si può affermare tranquillamente che mai un argomento fu accolto dalla gioventù con tanto grato animo e con tanto entusiasmo come quello dell'aviazione.

La stampa aeronautica occupa, si può dire, presso i nostri ragazzi, il posto che la buona fata aveva per i nostri genitori quando erano fanciulli. La differenza sta in ciò: ad essi la fata si rivelò più tardi un falso prodotto della fantasia, mentre la fiducia dei nostri ragazzi nella loro moderna letteratura ha basi sicure. I nostri genitori presto o tardi rimasero fortemente delusi quando si accorsero che erano stati circondati da fantasie inverosimili: i nostri ragazzi crescono invece senza il gravame di draghi, di diavoli o di lupi mannari. Essi, grazie a Dio, non credono più che il gendarme li andrà a prendere se avranno fatto cadere a terra un bicchiere, perché sanno benissimo che il gendarme è un bravo uomo che li protegge e li aiuta invece di portarli all'inferno.

Per i nostri ragazzi, giovani e fanciulle la stampa aeronautica ha fatto tutto ciò che le era possibile di fare. Essa è per loro un buon amico e non li spaventa con minacce di sciagure. Essa insegna a loro in che cosa consista la magia del perfezionamento, come poter eli-

minare gli inconvenienti e inoltre offre loro arte e bellezza.

Sarebbe interessante di fare il seguente esperimento: fornire tutte le grandi città di giornali e riviste d'aviazione di tutti gli Stati e fare una gara. Non dovrebbero giudicare commissioni di adulti sui giornali e riviste che meglio rispondano ai giovani, ma i giovani stessi dovrebbero decidere. Dovrebbe essere la nuova generazione, da nulla influenzata, a scegliere con quali criteri debba essere guidata. I giovani dovrebbero dare i loro voti agli Stati che, in base al materiale di aerostampa fornito, essi considerino i più indicati a creare con maggiore possibilità di successo una gioventù aviatoria.

Si avrebbe così non un'esposizione in una sola città e in un solo Stato: tutti gli Stati sarebbero contemporaneamente in gara e inoltre alla votazione non parteciperebbero solo i figli di famiglie ricche, ma anche i giovani dai mezzi limitati. A gara finita dovrebbero tutti i Paesi conformare le proprie direttive a quelle dei giornali o delle riviste prescelti.

Sarebbe indubbiamente un enorme lavoro

da affrontare, collegato anche a gravi sacrifici finanziari. Ma sarebbe come fare un prestito sicuro al tempo. Poiché è la gioventù che decide della sorte futura della generazione, e la gioventù vuole essere istruita e ammestrata non solamente dal proprio Stato, ma da tutti gli Stati del mondo.

Io espongo qui solamente un'idea che mi è venuta in seguito alle innumerevoli richieste di giovani della mia e di altre Nazioni. Essi ormai non sono più soddisfatti dalla raffigurazione di un apparecchio straniero accompagnata da un arido articolo; essi vogliono di più, vogliono viventi panorami di zone sconosciute, fotografie di stormi militari di ogni Paese in volo, biografie e interviste di noti aviatori non solo della propria Nazione ma anche di Nazioni straniere.

Ogni qualvolta mi accade di prendere in mano una pregevole opera di stampa aeronautica, sotto forma di una meravigliosa rivista con illustrazioni per così dire parlanti, tale da poter allestire ogni adulto anche se profano in materia, io m'immagino gli occhi avidi che farebbero scolare, studenti e giovani se potessero sfogliarla; mentre la maggior parte di essi non la vedrà mai, perché queste opere d'arte, in cui si trova tutto, per lo più restano per un certo tempo sui tavoli dei Ministeri, delle fabbriche di aeroplani, delle direzioni di società di navigazione aerea, ecc., e poi finiscono in archivio. Peccato! Quale immenso piacere trarrebbe la gioventù da tali fascicoli di riviste...

Nel caso che io con la mia idea di una esposizione di riviste aviatriche avessi proposto qualcosa di irragionevole, vi prego in anticipo di scusarmi. E', come ho detto, semplicemente un'idea, un desiderio: di offrire ai giovani tutto ciò che è possibile in fatto di stampa aeronautica.

E ora per concludere, ancora una parola. Possa essa servire al bene dell'umanità e avere sempre presente che il suo scopo è di formare degli uomini che siano veri uomini. Possa essere un simbolo di grandezza, di forza e potenza, di libertà e di amore, di rapido pensiero e fruttuosi commerci, di onorabilità e di amicizia.

Questo è anche l'ideale di coloro che già guidarono con salda mano l'aeroplano, è il simbolo dell'aviatore, di quell'aviatore al quale vecchi e giovani di ogni Paese guardano con ammirazione e rispetto: perché ogni Nazione ha il suo aviatore immortale.

E solo e unicamente la stampa aeronautica è in stretto contatto con questo aviatore e nello stesso tempo con i giovani: essa costituisce il saldo legame tra maestro e scolaro. Essa assolve il compito pieno di responsabilità, ma pur si grato, di effettuare un miracolo nel campo della navigazione aerea: trasformare l'allievo in maestro.

R. BRIL-NOVOTNA'



In tutte le esposizioni si possono vedere...

BENZINA AVIO

Ora che l'Albania è definitivamente diventata territorio di sovranità italiana, il problema del carburante nazionale per i nostri motori di aviazione può dirsi avviato alla sua soluzione integrale.

E' noto che il sottosuolo albanese si mostra abbastanza ricco di petrolio e che nella zona del Devoli (nell'ovest dell'Albania), da alcuni anni concessa allo sfruttamento di una società italiana (Azienda Italiana Petroli Albani - A. I. P. A.), sono sorti modernissimi impianti per l'estrazione del prezioso combustibile.

Un oleodotto lungo circa 80 chilometri porta il petrolio dal Devoli al mare (Baia di Valona), dove esistono grandi depositi, e da cui partono le navi cisterne che trasportano il greggio alle raffinerie italiane.

Vediamo di seguire il cammino di questo petrolio nelle sue varie fasi, e intanto accenniamo sommariamente ai procedimenti attraverso i quali si perviene alla produzione della benzina avio.

Il petrolio allo stato naturale è un liquido denso di colore generalmente nerastro e si trova nei giacimenti quasi sempre commisto con acqua, componenti asfalsiti e sedimenti argillosi.

Esso si estrae normalmente con pozzi trivellati, profondi talvolta oltre mille metri. Le caratteristiche incastellature, che costituiscono nelle zone petrolifere delle vere foreste di alti tralicci piramidali, servono appunto a sostenere e manovrare i macchinari e i materiali per la perforazione e il rivestimento dei pozzi.

Il petrolio talvolta sgorga spontaneamente dal pozzo in seguito alla pressione del gas contenuti nelle cavità interne della terra e sovrastanti la falda petrolifera, ma più spesso viene estratto con pompe.

Una volta estratto, il petrolio è raccolto in grandi vasche dove viene liberato dai sedimenti argillosi e dalle altre sostanze impure. Viene poi immesso negli oleodotti per il successivo trasporto alle raffinerie.

Gli oleodotti sono costituiti da lunghe tubazioni di acciaio del diametro da 5 a 30 cm. (l'oleodotto albanese è di

20 cm.). Il petrolio è spinto nella tubazione mediante pompe disposte in congruo numero lungo la linea. La portata dell'oleodotto albanese arriva fino a 1000 metri cubi al giorno.

Tra i molti oleodotti esistenti nel mondo ricordiamo, fra i più celebri, quelli costruiti dai franco-inglesi, che portano il petrolio dai campi di Mossul ai porti di Tripoli di Siria e di Haifa (Palestina) attraverso duemila chilometri di deserti e montagne, dall'Irak al Mediterraneo.

Vediamo ora succintamente quali lavorazioni subisce il petrolio greggio presso le raffinerie.

Bisogna premettere qualche nozione sommaria sulla costituzione chimica del petrolio. I costituenti essenziali sono il carbonio e l'idrogeno, associati tra loro per formare gli idrocarburi che sono numerosissimi e si distinguono per le varie proporzioni con cui sono combinati carbonio ed idrogeno.

Gli idrocarburi in cui l'idrogeno è in proporzione maggiore, rispetto al carbonio, sono in genere i costituenti delle frazioni più leggere (più volatili) del petrolio, cioè delle benzine.

Nelle raffinerie, con l'operazione denominata distillazione frazionata, si tende appunto a separare i vari idrocarburi componenti del petrolio, a seconda del loro grado di volatilità.

La distillazione frazionata avviene mediante il riscaldamento progressivo del petrolio, per cui gli idrocarburi più leggeri si trasformano per i primi allo stato di vapore. I vapori vengono poi raffreddati e condensati di nuovo in liquido.

La frazione più volatile, che prima di tutto si svolge durante la distillazione, costituisce la benzina avio (quella, cioè, destinata ai motori d'aviazione), la quale è dunque la frazione più leggera tra i componenti del petrolio. Successivamente si ha la benzina auto (destinata ai normali motori a scoppio di automobile).

Dopo la benzina si ha il petrolio lampante (quello che si usa nei lumi a petrolio e si impiega anche in alcuni motori agricoli).

Dopo il petrolio lampante si ha l'olio per Diesel (impiegato appunto nei motori a combustione interna tipo Diesel). Il residuo che rimane dopo la distil-

lazione del Diesel costituisce l'olio pesante, che può essere direttamente usato come combustibile (nelle caldaie a bordo delle navi), oppure può essere ancora sottoposto ad ulteriori distillazioni e trattamenti speciali per ricavarne gli olii lubrificanti, la paraffina, ed altri importanti sottoprodotti.

Per quanto riguarda particolarmente il trattamento del petrolio albanese è necessario accennare ad un'altra interessante operazione che si compie nelle raffinerie: l'idrogenazione.

Questa operazione è necessaria perché detto petrolio, data la sua composizione (elevato contenuto di zolfo), non si presta ad essere lavorato per semplice distillazione.

La frazione leggera di benzina che esso fornirebbe sarebbe soltanto del 10 per cento circa, mentre sottoponendolo al processo di idrogenazione, la resa in benzina diventa ben dell'80 per cento.

(Ricordiamo incidentalmente che un petrolio naturale contenente una altissima percentuale di benzina è quello emiliano. Purtroppo ne possediamo quantità irrisoria).

Tale processo consiste nell'incorporare — se così si può dire — intimamente l'idrogeno nel petrolio, mediante azioni combinate di alte pressioni e alte temperature, in presenza di speciali catalizzatori (si chiamano catalizzatori le sostanze che favoriscono determinate reazioni chimiche).

Come si è detto, con l'idrogenazione si riesce ad ottenere dai petroli greci albanesi un'altra resa in benzina, benzina che — particolare importantissimo — presenta anche un elevato potere antidetonante (alto numero di ottano), quale appunto si richiede per i motori d'aviazione.

Ed ecco dunque, finalmente, il carburante italiano per i velivoli italiani!

Per l'idrogenazione dei petroli greci in genere, e di quelli albanesi in specie, è stato costituito un apposito Ente (Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili - A. N. I. C.), il quale ha costituito due grandi modernissimi impianti, a Bari ed a Livorno, capaci ciascuno di produrre più di 100 mila tonnellate annue di carburanti, oltre agli olii lubrificanti ed agli altri sottoprodotti.

DIEL

CRONACA BREVE

SULLA BASE DEI DATI offerti dall'Istituto Nazionale Fascista per il commercio estero, si rileva che nei primi quattro mesi del 1939 l'Italia ha esportato aeroplani ed idrovolanti per un valore complessivo di 6 milioni 726 mila lire. Nei primi quattro mesi del 1939 sono state pure esportate dall'Italia parti di apparecchi per un valore di L. 34.634.000, contro L. 14.105.900 dei primi quattro mesi dello scorso anno.

PER TEMA di eventuali aggressioni... europee, gli Stati Uniti hanno deciso di rinforzare la loro protezione costiera. Diciotto nuove batterie di grosso calibro e di difesa antiaerea verranno create. In particolare, sei gruppi di cannoni antiaerei montati su automezzi stazioneranno in permanenza nella regione di Nuova York.

IN UNA CORRESPONDENZA da Amburgo il giornale «Münchener Neueste Nachrichten» scrive che il costruttore della Società Blon e Woss ha ricordato in una intervista che gli aeroplani «HA 139» e «HA 139-bis», Nordmeier, Nordwind e Nordstern, hanno ormai effettuato senza incidenti il servizio aereo postale sull'Atlantico Nord e Sud. Nel prossimo mese essi avranno sorvolato l'Oceano per la centesima volta. Si tratta ora di creare sopra l'Atlantico un forte numero di passeggeri. Con il nuovo apparecchio «B.V. 222» — ha continuato l'ingegnere — noi abbiamo un grosso aeroplano esattore da 40-50 tonnellate che potrà certamente percorrere in 20 ore di volo la rotta Lisbona-Nuova York, godendo di una autonomia di 7000 chilometri. L'aeroplano in questione sarà probabilmente pronto per la prima metà del prossimo anno.

SI E' CONCLUSO felicemente con l'atterraggio a Königsberg il 21 maggio, un grande volo in massa di cinquantadue apparecchi provenienti da tutte le regioni del Reich, iniziata a Danzica sotto gli auspici del N. S. Fliegerkorps; erano rappresentati i seguenti tipi di aeroplano: «Focke Wulf Stieglitz», «Klemm 35», «Bücker Jungmann», e «Siebel-Hummel».



I piccioni viaggiatori nella guerra aerea.

— Il Ministero dell'Aria inglese sta completando un registro nazionale dei piccioni viaggiatori per il loro impiego in caso di guerra. I piccioni verrebbero trasportati a bordo degli aeroplani e sarebbero impiegati per il recapito dei messaggi nel caso che l'apparecchio radio fosse danneggiato. Sin dalla guerra mondiale la R. A. F. (Royal Air Force) si è interessata, come del resto ogni altra Nazione, dell'impiego dei piccioni. A Calshot e in altre due località d'oltremare, la R. A. F. alleva ed istruisce i piccioni in enorme quantità.

Durante la crisi politica dello scorso settembre, il Ministero dell'Aria ricevette migliaia di offerte da parte della popolazione rurale. Le offerte furono allora rifiutate ma catalogate, ed ora si sta preparando il grande registro della disponibilità nazionale. I proprietari mantengono i piccioni a disposizione del Ministero, e si spera, in caso di guerra, di poter disporre di oltre 500.000 unità. Il ruolo dei piccioni — si afferma — potrà essere di grande importanza, giacché con un vento moderato di coda questi animali possono volare alla velocità di circa 70 chilometri l'ora per 300 miglia: in condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli, raggiungono anche i 100 chilometri l'ora.

Una famiglia volante alla caccia di autografi.

— La famiglia Hutchinson, di Nuova York, partita in aeroplano per un periplo di 80.000 chilometri intorno al mondo, sta percorrendo attualmente l'America centrale per raccogliere su un libro d'oro le firme di tutti i Capi di Stato. Se il Governo americano le accorderà l'autorizzazione, la famiglia volante, dopo aver percorso l'America del Sud, si imbarcherà per l'Europa per proseguire la sua raccolta di autografi.

La conquista dell'aria in un film italiano.

— La famosa scuola di matematica di Venezia quale appariva nell'anno 1490 è stata ricostruita nel teatro n. 3 di Cinecittà per alcune riprese del grande film «La conquista dell'aria». Attraverso enormi vetrate, le lampade ad arco illuminano la vasta aula di una luce quasi irreale e dall'alto della cattedra è apparsa la ieratica figura di Gian Battista Danti, il grande precursore della aviazione.

Nella «Conquista dell'aria», che sarà realizzata con cura meticolosa e con larghezza di mezzi, si rappresenterà l'epica lotta degli uomini per carpire alla natura il segreto del volo. Tutti i grandi uomini che dedicarono la loro vita ed il loro ingegno a questa conquista sono i personaggi eroici di questa grandiosa epopea svoltasi nei secoli con ininterrotta continuità: personaggi legati fra loro da un medesimo impulso e da una medesima fede. Gian Battista Danti, Fra Gerolamo d'Ascoli, Leonardo e Zotti, Fra Gerolamo d'Ascoli, Leonardo e Zotti, Fra Gerolamo d'Ascoli, Leonardo e Zotti, Wright, Blériot, Latham, Chavez, ecc. ecc.

Nella «Conquista dell'aria» verranno rivocati tutti i maggiori tentativi di volo compiuti dall'uomo fin dalle epoche più lontane e rapidamente sarà rappresentato di ogni precursore il dramma individuale e la battaglia. Al periodo dei primi tentativi, che si concluderà con la traversata della Manica nel 1909 e con quella delle Alpi nel 1910, seguirà il periodo della Guerra Mondiale, che si concluderà con il volo su Vienna. Quindi si avrà una visione sintetica dello sviluppo dell'aviazione fino ai nostri giorni attraverso le grandi imprese, i lunghi voli transoceanici e transcontinentali, le Crociere, i primati assoluti, tutte conquiste che vedono l'Italia sempre all'avanguardia, prima tra le prime. E non mancheranno di certo le visioni suggestive dell'apporto glorioso dell'ala italiana nelle guerre d'Etiopia e di Spagna.

Numerosi esterni sono già stati girati da Romolo Marcellini a Torino, Sezze Littoria (Scuola del volo a vela), all'Accademia Fascista della Farnesina, a Perugia, sulle Alpi, ecc. Gli interni vengono girati attualmente negli Stabilimenti di Cinecittà dove, oltre alla Scuola di matematica di Venezia, verrà ricostruito lo studio di Leonardo. Tutti i migliori attori del cinema e del teatro italiano vi prenderanno parte nella interpretazione delle grandi figure del passato.



nel mondo del volo silenzioso

MOTO ALIANTI

I partecipanti al Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica, e il numero pubblico affluito al Littorio durante la Gara Modelli Volanti per Giornalisti, hanno avuto campo di ammirare e di studiare i numerosi apparecchi, che concorrenti italiani e stranieri hanno portato in volo all'Avioraduno. Tutti i tipi adatti al turismo aereo erano più o meno rappresentati, dal vecchio biplano al monoplano a cabina con carrello retrattile; ma l'attenzione degli intenditori, ed anche dei profani, è stata particolarmente attratta da un elegante e un po' misconosciuto esemplare della fauna aviatoria: un motoallante.

Il monoplano del polacco Derengowski si può ben dire che abbia, con la sua presenza al Littorio, risollevato una vecchia e dibattuta questione, portando forse un contributo non piccolo in favore dei suoi fautori. Il pilota di questo elegante e leggero velivolo, giungendo dalla lontana Polonia, attraverso regioni di non facile sorvolo e in stagione tutt'altro che ideale dal punto di vista meteorologico, ha brillantemente dimostrato, ancora una volta, che con un motoallante razionalmente concepito non soltanto si può fare la svolazzata sul campo (che tuttavia ha la sua buona utilità e può economicamente procurare qualche bella soddisfazione), ma si possono intraprendere viaggi seri, con meta fissata e orario prestabilito. E' veramente il caso di augurarsi che il buon esempio non venga tanto facilmente dimenticato.

Tecnicamente, nulla di nuovo, o meglio, c'è di nuovo il fatto che non si è cercato di innovare. Quasi tutti gli apparecchi del genere, antichi e recenti, hanno rivelato un certo sforzo di materializzare un compromesso fra le esigenze del veleggiatore e quelle dell'aeroplano a motore. Se qualche motoallante c'è stato, con pretese di veleggiamento (ricordiamo l'inglese Carden-Paynes) si trattava di apparecchi spesso incapaci di decollare, che si servivano del motorino per la caccia alle ascendenze. Mediocri veleggiatori, in genere, e pessimi aeroplani. Molti altri, per amore della velocità o dell'installazione del motore, hanno creato tipi curiosi e spesso pesanti, in genere poco pratici, spesso anche poco economici.

Il tentativo del polacco Derengowski è invece di una semplicità lineare. Siamo di fronte ad un buon veleggiatore moderno, con le sue ali ben rastremate, attaccate alla fusoliera con i soliti perni metallici di facile smontaggio, con il loro bordo d'attacco coperto in compensato secondo uno schema costruito ormai classico, con diruttori, alettoni differenziali, ecc., ecc. La fusoliera, in compensato verniciato e ben lucidato, è di forma slanciata e affilata. Il pilota siede davanti al longherone alare

(l'ala è attraversante) in una cabina comoda e bene attrezzata. Visibilità perfetta, come in tutti i buoni alianti, attraverso una capottina apribile in celluloido, con pochissime armature. Razionale avviamento della coda, timoni slalsati e abbondanti, finitura normale. Un veleggiatore di buone caratteristiche, non troppo costoso, pratico. Sul davanti, un motorino Sorolet a due cilindri opposti e un'elichetta di legno di un metro e sessanta di diametro. L'aerodinamica non ha troppo sofferto, il naso è ancora bene avviato, il motore è in grado di far evolvere bene l'apparecchio al suolo e di tirarlo dalla Polonia all'Italia alla modesta ma pratica velocità di 100 chilometri all'ora.

Unico guaio, il carrello. Ma è un guaio piccolo, perché si tratta di un carrello bene studiato e razionalmente applicato.

Due gambe di forza a pianta triangolare si impennano separatamente sotto la fusoliera in corrispondenza di due robuste ordinate, con le cerniere secondo due assi paralleli al senso del moto. Da ogni parte, una gamba inclinata, che punta sulla fusoliera sotto la radice alare, porta l'ammortizzatore. Due minuscole e paffute rotelline completano il tutto. Il pattino è stato naturalmente abolito, soltanto in coda c'è la solita gruella molleggiata. Come si vede, poche complicazioni e molta praticità.

Dare un giudizio su questo piccolo apparecchio non è facile. Dobbiamo invece augurarci che la folta massa di piloti italiani di apparecchi a motore, e la promettente schiera di piloti italiani di aliante abbiano presto a disposizione un ragionevole numero di apparecchi di questa classe. Essi potranno servire per diporto, per allenamento, per studio, per ricerche meteorologiche, per interessanti prove tecniche nel campo costruttivo. Prima, insomma, di condannare all'oblio una categoria di velivoli certo interessante, sarebbe

non inutile trattarla una volta a fondo e rendersi conto delle sue reali possibilità.

G. F.

L'ala silenziosa in...

GERMANIA. — L'anno scorso sembrò una cosa sensazionale il volo con il quale il pilota tedesco Ziller portò il primato mondiale di altezza per aliante a circa 7000



L'«Alca» motoveleggiatore italiano

metri; ebbene, secondo notizie che ci pervengono da fonti non ufficiali, ma degne ugualmente di molta fiducia, il volo di Ziller sarebbe stato superato, e largamente, da quello effettuato nei giorni scorsi da Gloeckner, valente pilota dell'Istituto per le ricerche sul volo a vela di Darmstadt. Questi avrebbe raggiunto la quota di 9200 metri, durante una lunga ascensione effettuata il 18 maggio nel cielo di Darmstadt. Si attende la conferma di questo prodigioso volo da parte della F.A.I., la quale, se la notizia è esatta, dovrebbe omologare il

primato. E' vero che c'è la possibilità che, nel caso di omologazione, la cifra di 9200 metri venga ridotta (i 7000 metri di Ziller vennero portati a 6838) comunque, anche ammettendo una larga mutilazione, che ci auguriamo non avvenga, la quota rimarrebbe sempre di un'importanza rilevantissima. Gloeckner ha dimostrato in maniera evidente le possibilità racchiuse in un aliante di grande finezza: che si avveri, in un prossimo futuro, la profezia lanciata nei giorni scorsi dallo scienziato italiano F. Eredia, il quale si disse sicuro che ben presto il volo a vela sarebbe stato impiegato per voli commerciali a grandi altezze?

— La cifra di 18.000 lanci, eseguiti in soli undici giorni, dimostra in maniera eloquente la grande attività vololibellistica del campo tedesco di Darmstadt. I 18.000 lan-

ci sono stati effettuati nel corso di un raduno di vololibellisti organizzato dal N.S.F.K. Tali cifre parlano chiaramente a favore di una organizzazione che risulta perfettissima e grandiosa, tale, forse, come solo pochi potevano supporre. Esse, inoltre, mettono in luce il gran numero appassionati di volo a vela che si contano oggi in Germania.

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

Il motoveleggiatore di cui si parla in questo articolo



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuazione dal numero precedente)

MONTAGGIO E PRIME PROVE

Dopo aver costruito le ali, la fusoliera, gli impennaggi, gli organi di contatto col suolo e, salvo che non si tratti di veleggiatori, l'elica e il motore, l'aeromodelista deve procedere al montaggio di tutte queste parti.

Ci occuperemo, prima di tutto, del

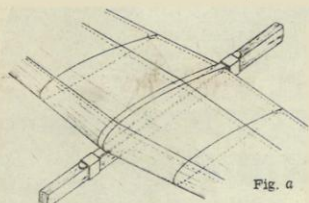


Fig. a

montaggio delle ali costruite in un solo pezzo. In un modello semplice, con fusoliera composta da un regolo a sezione rettangolare, il montaggio dell'ala può essere eseguito con l'applicazione di un listello che attaccheremo ai diaframmi dell'unione delle due mezze ali, o alla centina centrale (o alle cinte centrali



Fig. b

se l'ala ha due cinte centrali). Questo listello dovrà sporgere dall'ala tanto anteriormente che posteriormente, per poter essere fissato, mediante legature o fascette metalliche, al regolo-fusoliera (figura a).

Anche per montare ali su fusoliera a tubo può essere seguito questo sistema, per quanto ve ne siano altri ugualmente pratici e semplici. Uno consiste,

per esempio, nel porre due piccoli cuscinetti di sughero sotto il centro dell'ala, in corrispondenza dei longeroni. Alla centina (o alle cinte) sempre nei medesimi punti in corrispondenza dei longeroni, applicheremo due legature di spago sottile e robusto con le quali fissaremo l'elastico che serve a tenere stretto il tubo-fusoliera all'ala (vedi fig. b). Il sistema migliore, però, è quello di applicare ai diaframmi che tengono unite le due mezze ali, due supporti in lamiera di alluminio (fig. c), con un incavo a collare che abbracci circa metà del tubo. L'applicazione di questi supporti ai diaframmi dell'ala si fa con l'ausilio di piccoli bulloncini. L'ala si fissa al tubo con un filo d'elastico che abbraccia il tubo ed il collare dei supporti (fig. d). Un altro sistema

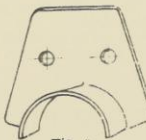


Fig. c

consiste nell'applicazione di gancetti metallici ai diaframmi: un filo d'elastico, che passa intorno al tubo avvolto ai ganci, serve al fissaggio dell'ala. Questi sistemi descritti possono essere seguiti anche per fissare ali su modelli a fusoliera, quando l'ala possa appoggiare e combaciare esattamente su questa. Ma in tal caso si può fare uso di un filo d'elastico che potrà stringere la fusoliera incrociandosi sopra l'ala sulla sua parte centrale (v. fig. e). Un altro sistema ancora è questo: passare il filo di elastico intorno a quattro piccoli perni che avremo avuto cura di fissare precedentemente sulla fusoliera.

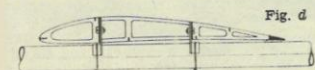


Fig. d

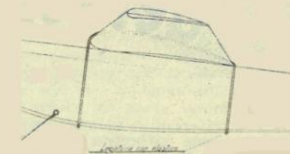


Fig. e



Si veda il procedimento sulla figura b.

Naturalmente, i metodi e i sistemi di cui ci siamo occupati non sono i migliori per attaccare le ali alla fusoliera. L'aeromodelista, ad ogni modo, potrà scegliere fra questi che abbiamo descritti e quelli che illustreremo qui appresso. Per comodità di costruzione, e perché

si possano smontare con facilità, si costruiscono ali in più parti.



Fig. 1



(Continua)

UNA GARA A TREVISO

La giornata era splendida: il sole faceva bollire il cervello ed il cielo era terso come un cristallo. Giunsi all'aeroporto «Giannino Ancillotto» poco dopo le tre. Quasi tutti gli aeromodelisti erano arrivati e se ne stavano nell'ombra accogliente di un capannone, con la loro candida prole accovacciata ai piedi. Attorno ad essi faceva ressa una folla gaia e ciarlieria, composta in prevalenza di ragazzi, che osservava con avida curiosità gli eleganti e ben rifiniti modelli. In attesa che s'iniziasse la gara, tutti chiacchieravano; e i loro discorsi erano inforati di precisi termini tecnici, che ognuno sfoggiava con divertente sicurezza.

Finalmente furono portati in mezzo al campo il tavolo, le sedie e l'ombrellone per la giuria. Come ad un segnale, la folla convenuta sciamò correndo e gridando verso il luogo della gara. Si vedevano ondeggiare alti sopra le teste i modelli, come se un volo di bianchi gabbiani transvolasse leggero sull'aeroporto. Ma il sole, alto nel cielo, scottava davvero e la necessità d'un copricapo s'imponesse. Poco dopo, infatti, si potevano veder girare alleggermente per il campo ragazzi con in testa strani cappelli: fatti con carta di giornale o con fazzoletti annodati agli angoli (io adottai questa seconda foglia più comoda e, perché no?, più elegante). Si potevano scorgere altresì, sudati e sbuffanti, vari ragazzi-attaccapanni: piegati sotto il peso di una, due e anche tre giacche, che gli amici, con il più bel sorriso, avevano dato loro da reggere. Non mancavano i fotografi con la macchina a tracolla; né i cronometristi, terribili calcolatori del minuto e del secondo.

La gara s'iniziò con lanci di modelli con motore ad elastico. Aprì le danze... Cominciato con un apparecchio, che appena lanciato decollò rapidamente e cominciò a salire; ma ad un tratto, per un colpo di vento o perché s'era spezzato qualche filo della matassa, precipitò scivolando d'ala: fortunatamente nessun guasto. In un lancio ulteriore il medesimo modello si piazzava primo nella sua categoria con 31" e 9.10; secondo riusciva Granziol, totalizzando un tempo di 12" e 8.10.

Si passò quindi alla seconda e più appassionante parte della gara: al lancio con cavo di modelli veleggiatori. E' da notare che il vento incostante e le turbolenze minime non hanno permesso agli apparecchi volti di durata; tuttavia i veleggiatori hanno dimostrato eccellenti doti di stabilità e robustezza, specie nel volo contro-vento, e buona capacità di arrampicatori.

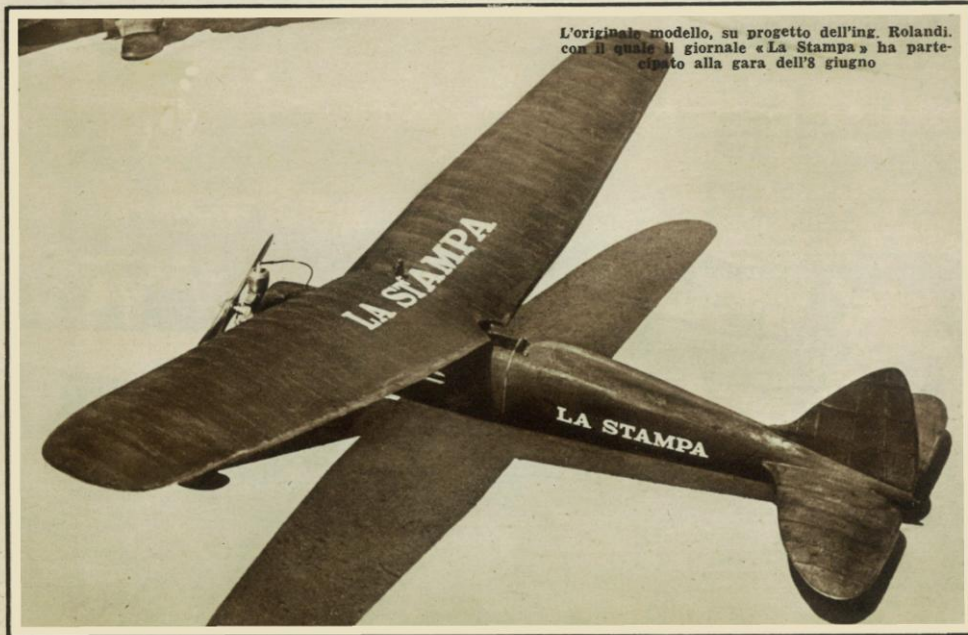
Il primo lancio fu effettuato da Vian Romeo (alias Avionimo, soltanto Meo per gli amici), il cui apparecchio, salendo velocemente, si portò in breve ad una rispettabile quota: donde prese a veleggiare elegantemente, rimanendo in aria per 55" circa. Poi fu la volta di Di Feo che si presentò con un bel modello bianco-azzurro dall'ala a «V» e dalle perfette linee aerodinamiche ed estetiche. Tirato da Battaglia, s'innalzò in un attimo, nivo nell'azzurrità soleggiata del cielo. Ma improvvisamente cominciò ad oscillare, facendolo credere di voler da un momento all'altro precipitare, fluendo i suoi giorni in mezzo all'erba profumata. Però il coro dei «Molla! Molla! Lascialo andare!» che si levò potente ed accorato dalla folla, fece dare a Battaglia un vigoroso strappo, al cavo liberando il modello, che cominciò a veleggiare. Fu questo il miglior volo della giornata: il tempo, 1'53" e 8.10, valse a Di Feo la vittoria nella categoria C modelli veleggiatori.

Il terzo lancio fu quello del «P. 78» di Buratto. Appena in quota, esso cominciò a ballare minacciosamente ed il suo volo si sarebbe certamente concluso in modo tragico, se Buratto, appena lo vide fare pericolosissime acrobazie, non lo avesse sganciato. In un altro lancio questo modello totalizzò un tempo di 76" e 5.10. Altri lanci fecero: Lucca col suo «I. Lulu», De Pieri il costruttore di quel famoso «C. R. 32» che ha fatto epoca, il cui «G. 8» appena sganciato, s'imbarcò malevolmente e finì a terra con un'ala e gli impennaggi spezzati e l'ogiva staccata, e Fuser, il veleggiatore del quale ebbe la malaugurata idea di atterrare sulla testa di un ragazzo, fracassandosi un'ala.

Lasciai il campo verso il tramonto, mentre i grilli, tra il fieno odoroso e falcato da poco, mi salutavano melanconicamente col loro cri-cri che pareva incrinare l'aria.

Con De Pieri ed altri amici ci fermammo ad una gaia osteria di campagna, e seduti al fresco festeggiammo con lieti simposi (a base di vin bianco e d'aranciato) la fine immatura del «G. 8». Gli aeromodelisti passavano a frotte in bicicletta, cantando e ridendo, con i resti dei loro apparecchi sotto braccio; e con in tasca (quasi tutti) un premiato: od un violetto sulla città, o diverse lirette da riscuotere presso la R.U.N.A. Guardavo i loro occhi: brillavano per la felicità, che cantava forte nei giovani cuori.

ANDREA CASON



L'originale modello, su progetto dell'ing. Rolandi, con il quale il giornale «La Stampa» ha partecipato alla gara dell'8 giugno

I MODELLI BEN RIUSCITI IL VELEGGIATORE "R 6,"

L'aeromodello «R 6» è un veleggiatore di elevate caratteristiche, la cui costruzione non è consigliabile ai principianti. Come si vede dall'esame dei disegni, si è cercato nella sua progettazione di realizzare una costruzione e un montaggio semplice, cercando di ottenere un modello dalle linee armoniche senza perdere in efficienza e stabilità. Questo modello soddisfa le condizioni della F.A.I. e può essere presentato a gare o a tentativi di primato.

I principali dati sono:

Apertura alare, mm. 2000; allungamento, m. 15; superficie alare, dm.² 27; peso, g. 650; carico alare, g./dm.² 24; lunghezza della fusoliera, mm. 840;

profili dell'ala: Naca 0021 —; Götting 535 — Naca 0015; Profilo del timone Saint-Cyr 58.

Data la tendenza moderna a costruire veleggiatori di alto carico alare, non c'impressioneremo del 24 g./dm.² ottenuti non aggiungendo zavorra, ma irrobustendo la costruzione in modo da ridurre al minimo le probabilità di rottura. L'attacco delle ali con baionetta verticale si è dimostrato perfetto, salvando sempre il modello nel caso di urti contro ostacoli.

L'ALA

L'ala è composta di 28 centine, il cui profilo e lo spessore del compensato si ricaveranno dalle tavole costruttive. I longeroni sono due, uno posteriore composto da due listelli 1x3 che nel tratto rettangolare dell'ala è portato a due listelli 4x3 per irrobustire il fissaggio delle baionette. Il longerone anteriore è composto da due listelli 5x3 con anima d'impiallacciatura da mm. 0,5 messa in modo da formare, fra centina e centina, un longerone a C. La parte anteriore dell'ala fino a questo longerone è ricoperta con impiallacciatura, venendo a formare una specie di cassone molto resistente alla flessione e alla torsione. Il bordo d'entrata è in tondino di mm. 3, il bordo d'uscita in listello triangolare 3x12.

L'ala porta le baionette per fissaggio di questa alla fusoliera.

TIMONE ORIZZONTALE

La costruzione di questo timone deve essere molto leggera. Esso è composto da un trave e da centine; per assicurare la perfezione al rivestimento la parte anteriore porta due listelli 1x3. Viene fissato alla fusoliera con cordoncini d'elastico; per renderlo idoneo a sopportare questo sforzo, la parte centrale è ricoperta con impiallacciatura.

FUSOLIERA E TIMONE VERTICALE

La fusoliera, la cui forma è studiata per ridurre al minimo la resistenza all'avanzamento, è costruita con diaframmi e tondini di mm. 2 e 3; nell'interno della fusoliera è posto un listello 5x3 che facilita l'operazione di montaggio. Inamovibile dalla fusoliera è il timone verticale, la cui costruzione è simile al timone di quota.

La parte anteriore della fusoliera porta un pattino con relativi intagli per i lanci con cavo; è inoltre completamente rivestita con impiallacciatura 0,5; il muso è in sughero forato e scavato a modo di scatola per potere contenere il piombo necessario al centraggio. Per ricoprire alla perfezione il raccordo dell'ala con la fusoliera sono usati blocchetti di sughero incollati fra i diaframmi e i listelli e poi sagomati.

I materiali adottati sono: la carta pergamina verniciata a spirito per la ricopertura, il compensato di betulla per i diaframmi e per le centine, il pioppo per i listelli, l'impiallacciatura di noce per le parti irrobustite. Il fissaggio dell'ala a baionetta si è dimostrato semplice, perfetto e molto elastico all'atterraggio del modello.

Le tavole in scala 1/10 e 1/1 contengono tutti i particolari costruttivi e non è difficile, in base a queste, costruire il modello. Per le prove di centraggio è preferibile lanciare il modello in corsa; quando si sente che si è raggiunta la velocità minima per il sostentamento, si troverà per tentativi il migliore assetto di volo (circa -4°) agendo sul piano orizzontale; si curerà, dato lo



Ricordate Baldo Bandini? L'india-volante milanese torna alla ribalta dell'aeromodellismo niente meno che con un corto-metraggio del quale egli è addirittura il regista. Ecco una ripresa del film, nel laboratorio della R. U.N.A. torinese.

svergolamento dell'ala, che il modello non viri eccessivamente, compensando le differenze costruttive con dei piccoli aletoni.

EZZELINO ROSSI



Muscariello, Torino. — Ho ricevuto la tua cartolina e ti immagino ancora sotto pressione. Spero veramente che le previsioni per il vicino avvenire si avverino e che mi arrivi tra poco numerosi disegni, tutti con la coda in avanti e brillantemente orientati verso forti ascendenze. Sulla questione della realizzazione parleremo più a lungo in seguito.

Olivi, Senigallia. — Da lungo tempo le tue verdeggianti cartoline non si fanno più vedere da queste parti. Attendiamo ansiosamente tue informazioni e, magari, dettagliate notizie di una ripresa di aeromodellismo marchigiano.

Alicione Blù, Torino. — Il problema degli incollaggi è uno dei più gravi nel problema delle costruzioni aeronautiche in legno, e proprio in questo periodo è oggetto di nuovi studi presso tutte le nazioni aeronauticamente più progredite. Si può dire che un aeroplano in legno non è più robusto della colla con cui viene fatto. La cascina è tuttora il prodotto base: negli incollaggi aeronautici, ma presenta alcuni inconvenienti, ad esempio la poca resistenza agli agenti atmosferici e a certe muffe che la fanno sconsigliare in tutti i casi in cui il suo impiego può essere evitato. Nei compensati da aviazione si usano ora colle a base di fibrina e, più recentemente, resine sintetiche che però vanno in genere usate a caldo e quindi sono adatte quasi esclusivamente alla fabbricazione dei compensati. Il compensato, come certo saprai, è costituito da più strati di tranciato, in genere di betulla e, dove è possibile, di pioppo, che è materiale autarchico, con le fibre incrociate, riuniti da strati di colla che viene applicata con macchine apposite. Il pacco di tranciati viene pressato con presse idrauliche, e, fra foglio e foglio, si interpongono lastre metalliche riscaldate a vapore o elettricamente. Con impianti moderni, si riesce ora a passare, in tre o quattro ore, dal tronco d'albero al compensato finito, mentre per gli incollaggi normali con colla a freddo alla cascina è sempre opportuno mantenere il pezzo sotto pressione per dodici o ventiquattrore prima di metterlo in opera.

Scardicchio Vincenzo - Bari — Il «Balsital» può naturalmente essere impiegato anche nella costruzione di veleggiatori, e in genere in tutte le costruzioni aeronautiche, in luogo del balsa, per riempimenti, raccordi leggeri, ecc. ecc. Per tagliarlo in strati sottili come tu vorresti è consigliabile una sega finissima, se si tratta di blocchetti piccoli il rasoio è ottimo. In ge-

nerie tutti i legnami teneri di questo tipo si lavorano bene con lame affilate. Lo spessore minimo che si può raggiungere dipende appunto dall'attrezzatura, ritengo che si possano fare anche strati di uno o due millimetri. Per l'incollaggio è consigliabile un collante colludico, ma anche la cascina va bene.

Per le costruzioni aeromodellistiche è bene usare lastre di rasoio per le tavole di centine, ordinate e listelli. Gli spessori da usare sono circa gli stessi che con balsa, perché la resistenza è maggiore con un peso leggermente inferiore. Dai due al quattro millimetri, secondo le dimensioni e senza alleggerimenti debbono bastare. Naturalmente per grandi veleggiatori a motore a scoppio è consigliabile il sistema composto, come ha fatto materialmente Ciampolini col bulso nei suoi modelli da gara.

Sulle dimensioni che sono disponibili non ho attualmente molti dati, ma credo che presto lo si potrà avere in ogni dimensione. Spero che sarai contento di tutte queste notizie. Fammi sapere qualcosa dei tuoi lavori.

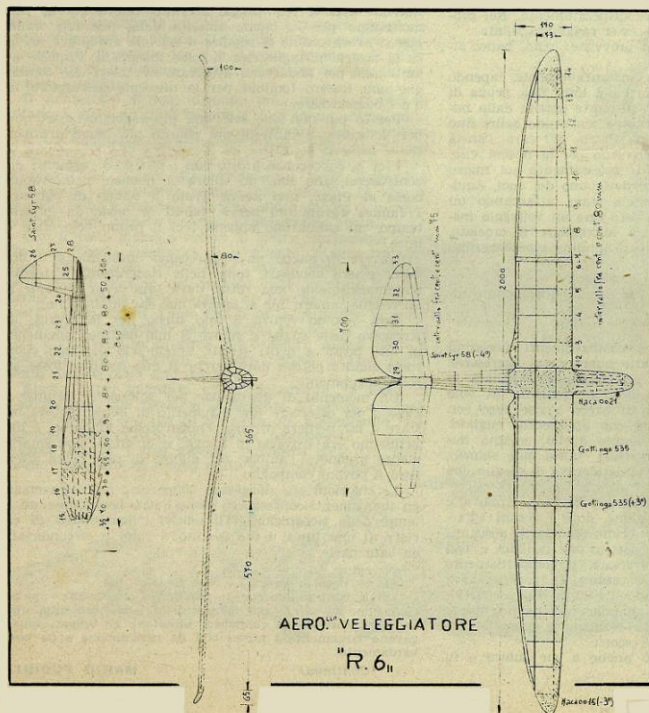
INGEGNERE AERONAUTICO

L'Amministrazione non tiene conto delle richieste del cambio di indirizzo, se non sono accompagnate dall'importo di una lira. Servirsi del mezzo più spedito ed economico, versando la lira al conto corrente postale n. 1-24718 ed incollando la vecchia fascetta — corredata col nuovo indirizzo in maniera visibile — sulla parte del modulo riservata alle comunicazioni del mittente.

AEROMODELLISTI

acquistate le
TAVOLE COSTRUTTIVE

Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchiato «Kirby Kite» - L. 10
Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchiato «Bellanca Polyart» - L. 10
Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchiato «Nardi 36» - L. 10
Modello AP IV, veleggiatore - L. 10
Modello AP V, a elastico, riprod. «Koo-Ilouen F. K. 55» - L. 10
Modello AP VII, a elastico, riprod. «Fokker G. I» - L. 12
Modello AP IX, veleggiatore, riprod. «Rheinland» - L. 12
Modello AP X, veleggiatore, riprod. «Minimod» - L. 12
Modello AP XI, a elastico, riprod. «Kienn K. L. 35» - L. 12
Modello AP XII, a elastico, tandem «Schek» - L. 12
Modello AP XIII, veleggiatore da gara «Anno XVI» - L. 12
Modello AP XIV, riproduce il motore americano «Beechcraft» - L. 12
Tavola AP XV, profili alari vari - L. 12
Modello AP XVI, veleggiatore - L. 12
Eseguiti i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Penso allora di far di meglio ad inseguire gli altri due per soccorrere Scaroni e mi tuffo giù cercando ansiosamente la zuffa. Non li vedo più; non vedo più neppure l'altro; son rimasto solo e inutile, meschino quanto mai. Non mi resta che tornare.

Al campo trovo già Scaroni che racconta la sua avventura. Se l'è cavata con qualche capriola; del resto gli avversari non sono stati molto accaniti e hanno tirato poco e male; forse si disturbavano a vicenda. Ridiamo di questo debutto; poco brillanti noi, ma anche quegli altri, veramente... Che fossero dei pivelli anche loro?

La nostra aviazione riprendeva tutta la sua forza: nei bombardamenti ostinati, nelle ricognizioni incessanti, nella caccia spietata.

Cadde allora Lanza! Cadde come doveva cadere. Era partito con un «Caproni»: Clerici e De Lorenzi piloti, mitragliere Pisanello: uno di quei voli per i quali egli riusciva ad ottenere un posto. Dopo che furono lanciate le bombe a bassa quota, la fucileria colpì i motori costringendo l'apparecchio a scendere, proprio vicino a Pozzuolo.

Lanza, durante la discesa dolorosa, spara con la mitragliatrice sulle truppe che accorrono per carpire la preda. Fermo l'apparecchio in terra, egli ed i compagni raccolgono le pattuglie nemiche con altre raffiche; finiti i caricatori si difendono con le pistole. I tre compagni cadono. Ai cenni di resa, Lanza, sopravvissuto, risponde sparando ancora, si difende con la pistola d'ordinanza, lotta con attrezzi di bordo, coi pugnali, coi denti, finché viene ucciso coi calci dei moschetti.

Soltanto così poteva morire Ignazio Lanza di Trabia! Questa sua fine fu conosciuta molti mesi dopo, da racconti di prigionieri; per molto tempo la scomparsa sua e dei suoi compagni rimase nel mistero della guerra, al di là delle trincee.

Fu fortuna per noi potere sperare a lungo che essi fossero vivi, che i loro occhi ardenti seguissero il volo delle ali tricolori, là nel nostro cielo, nel cielo che era nostro anche se, sotto, le campagne intristivano abbandonate, se i focolari ospitavano a forza i nemici, se dai nostri campi partivano in volo le ali crociate.

Anche da Arcade bisognò sgombrare. Il Piave era stato designato alla resistenza immane; e il nostro campo, troppo vicino al fiume, sarebbe stato distrutto dall'artiglieria leggera.

Così in una giornata di pioggia un triste stormo si levò e si posò a Istrana, campo di cacciatori: due gruppi di squadriglie.

Cominciammo qui ad avere la sensazione precisa della nostra resistenza. Il campo fu organizzato rapidamente per una lunga permanenza. Tanto meglio se si dovesse sgombrare anche di là per tornare avanti: indietro non era più possibile, indietro nessuno mai più sarebbe andato!

La nostra sistemazione, specialmente nei primi giorni, fu delle più rudimentali. Per dormire, brande da truppa, una sull'altra come sulle navi, mensa in una stamberga senza porte né finestre né sedie. E nonostante tutto, quando la sera andavamo a dormire, tornava il buonumore. Riviveva la camerata.

Le condizioni del nostro vestiario e della nostra biancheria erano pessime. Tutti avevano perduto il proprio bagaglio; era un lusso avere un asciugamano ed una sapone; invece della pezza di tela grezza e del sapone alla soda che serviva a lavare gli apparecchi. Per mancanza d'indumenti da volo, le divise erano imbevute d'olio dei motori e venivano alla meglio sgrassate ogni tanto con la benzina.

Poi arrivò a poco per volta il necessario: non il proprio bagaglio. Quello bisognò rifarselo daccapo. Pensavo al mio casco e al mio maglione da volo, che forse erano capitati in mano a un aviatore tedesco.

Da lepre a cacciatore

Avevo finalmente un apparecchio tutto per me. E quale apparecchio! L'«Hanriot» (1) meraviglioso, inebriante: terribile in combattimento per la sua esuberanza di manovra anche alle alte quote.

Perché mi considerassi una volta per sempre allenato a tutto e disponibile per qualunque cosa, avevo sciorinato, nel primo volo di prova sul campo, tutte le bravure che sapevo e quelle che non sapevo ancora, scendendo mezzo ubriaco per le giravolte in cui mi ero ingolfato. Ricordavo la mia modestia di novizio alla «25», ma non ne ero capace, certo anche perché ora mi sentivo ben più addestrato. Il fatto è che mi rodeva di impazienza.

Ma la mia prima vittoria non veniva... Eppure volavo molto e gli aviatori nemici non si lasciavano troppo desiderare! L'attività in cielo era spasmodica. Gli Austro-Tedeschi, che sentivano sfuggirsi una preda maggiore, lanciavano i loro apparecchi in continue ricognizioni. Spia-



...risponde sparando ancora...

vano, spiavano per capire dove si fossero fermati quei cannoni che ora fulminavano le loro truppe al di là del Piave, dove si stessero scavando trincee, dove fosse il punto debole sul quale premere disperatamente. Nel programma nemico Treviso doveva esser raggiunta subito.

«Là troverete ogni sorta di provviste: vino, pane, alloggi... poi Venezia!»

Si volava tutti senza tregua, instancabilmente, sapendo che i nostri cuori erano più forti dei loro. Essi, prima di levarsi a volo, sentivano auguri di morte partire dalla nostra gente rimasta di là. Noi invece sentivamo salire fino alla nostra ala il palpito di una Patria più cara, l'ansia di migliaia di anime che trepidavano per la nostra vita.

Fu in questi primi giorni di assetamento sul nuovo campo che il nostro Gruppo perdette uno dei suoi, Aquilino, mentre con altri due caccia stava attaccando un biposto. I compagni lo avevano visto fare un volteggio inesplicabile e, pur continuando a mitragliare il crociato, che poi era sfuggito, avevano visto Aquilino piombare fino a terra come un bolide.

Era stato raccolto col petto crivellato. Così era caduto un altro che aveva appartenuto alla «25».

Dovevamo spesso sostenere combattimenti fierissimi contro grosse pattuglie avversarie quanto mai aggressive.

Elementi tedeschi avevano largamente rinsanguata la aviazione austriaca. Un certo diverso contegno in volo infatti ci annunciava talvolta di avere a che fare con piloti più ostinati e soprattutto con apparecchi migliori.

Ma il morale nostro era sempre quello: quanto migliori e più numerosi gli avversari, tanto più slancio, rischio tanto più gradito. Non si desiderava di meglio che trovare, trovare croci nere.

La nostra aviazione era stata per fortuna rinnovata, specialmente quella da ricognizione, dove i vecchi «Farman», «Voisin» e «Caudron» erano scomparsi, sostituiti da apparecchi a fusoliera, di costruzione italiana e tali da stare alla pari con gli avversari: il bombardamento continuava infaticabile coi «Caproni»; la caccia aveva gli ottimi «Hanriot», gli «Spad», i «Super-Nieuport» (2).

Non era più possibile però mandare sul nemico apparecchi isolati senza esporli alla certezza di essere abbattuti. Si facevano perciò molte scorte.

Questo duro compito toccò anche a me subito e fu frequentissimo.

Io, che conoscevo le pene e i rischi degli equipaggi da ricognizione e da bombardamento, sentivo una enorme responsabilità gravarmi addosso quando la vita di questi camerati era affidata a me.

Difficilissimo era il compito perché se l'avversario, come sempre, invece di attaccare il grosso apparecchio, si gettava addosso al cacciatore, questi era in un bivio, poiché se manovrava per contrattaccare, abbandonava il suo protetto e se restava con lui, era più facilmente vittima. In ogni modo, addio protezione!

L'essenziale era che la ricognizione o il bombardamento fossero compiuti. Il sacrificio del cacciatore di scorta era preveduto e tenuto in un conto secondario; la tranquillità che godeva l'equipaggio scortato valeva già da sola moltissimo per la buona riuscita della missione, tanto che si aveva ordine di seguire il velivolo affidatoci, anche se la nostra mitragliatrice si fosse inceppata. Proibito allontanarsi per andare ad attaccare avversari che comunque non fossero temibili per la missione dell'esploratore o del bombardiere.

Per lo più non uno solo, ma più cacciatori partivano per la scorta, e tanti di più quanto più lungo o importante fosse il volo.

Feci la conoscenza presto con i progressi raggiunti dai controaerei, che fino ad allora il nemico, nella rapida corsa al Piave, non aveva avuto il tempo di piazzare. I famosi «granatoni neri», venuti di moda da qualche tempo, mi salutarono appena feci il primo volo oltre le linee.

L'aver in pugno un apparecchio agilissimo e il non dover essere obbligati, come nelle ricognizioni, a seguire matematicamente una rotta, dava una certa illusione di un rischio minore, ma si sapeva che era un'illusione.

Così quando veniva il mio turno per la scorta, mi stringevo nelle spalle e subito il mio destino, rimanendo al mio posto a denti stretti, spremendo dal mio cuore tutto quanto poteva dare perché il mio compito fosse assolto degnamente.

Un momento di distrazione per voltarsi a scrutare il cielo o per osservare uno strumento di bordo, poteva bastare a far perdere di vista l'apparecchio affidatoci e difficilissimo era trovarlo di nuovo; e un'ansia, uno smarrimento prendeva l'anima, nel dubbio di non poter difendere il povero compagno.

Le emozioni che dovevamo sopportare nell'attraversare gli sbarramenti controaerei, erano quelle ben conosciute ai tempi delle ricognizioni. Tu sentivi l'impossibilità di variare di una linea il tuo destino: i colpi ti circondavano da ogni parte.

(1) E' proprio Hanriot e non Henriot.
(2) E' bene sapere che, in cambio di questi prototipi per l'aviazione da caccia, che la nostra industria, pur migliorandoli, era costretta a richiedere all'estero, gli Alleati impiegavano largamente i nostri tipi da ricognizione e da bombardamento.

(Continua)

MARIO FUCINI

L'IMPERATORE PAZZO

ROMANZO D'AVVENTURA



(Continuazione dal numero precedente)

Nicola si pose a camminare nei pressi del velivolo, scrutando le anfrattuosità della montagna, velata dai leggeri vapori fluttuanti.

Ora che la sua mente si era completamente liberata dal torpore del sonno, ritornavano in lui, insieme alla lucidità della veglia, tutta l'ansia e l'angoscia della sera avanti. Mario e Leone erano lì, tra quelle montagne. Si lasciò cadere sulle pietre, e si prese il volto tra le mani, imprecaando. Quanto tempo poteva essere trascorso dalla discesa del velivolo di Leone sino a quel momento? Da quanto tempo i suoi ragazzi si aggiravano in quel gigantesco labirinto di rocce? Fu distolto da tali pensieri da un improvviso scoppio, secco, violento, vicinissimo. Balzò in piedi allarmato e stupito, e un grido di gioia uscì dal suo petto. Ancora un'esplosione, una terza... una serie rapida di colpi, di sbuffi, un ansimare violento; e poi finalmente un rombo forte, pieno, unito, si elevò sul terrazzo pietroso.

Nicola si lanciò correndo verso il velivolo, intorno al quale Pablo si scalmava in salti entusiastici. L'elica rotava rapida, disegnando un disco iridato sul quale la luce del sole batteva lanciando sprazzi rutilanti. Il suono del motore era perfetto, omogeneo. Che senso di benessere, di giocondità aveva quella voce amica alzata di colpo contro il silenzio gelido della montagna.

Nicola sentiva un nodo serrargli la gola: gettò le braccia al collo di Pablo, piangendo e ridendo. Poi, gesticolando, disse qualcosa, ma il frastuono nascose le sue parole, ed egli ne provò piacere. Una ebbrezza prepotente lo aveva invaso. Sentiva un bisogno improvviso di agitarsi, di muoversi, di agire. Pablo rideva fanciullescamente, gettando la testa indietro, divertito dal soffio potente che lo investiva in pieno. Era la salvezza, quel rombo, quel rotare: la salvezza, per loro e per i ragazzi. Levatisi in volo, sarebbero stati certamente scorti dai due dispersi. Avrebbero sorvolato a volo radente gli alberi, chiamando Mario e Leone con il grido possente del motore. Ed essi avrebbero certamente risposto, mostrandosi o facendo qualcosa che attirasse l'attenzione su di loro.

Versando il prezioso carburante nel serbatoio, Pablo benediceva il pensiero avuto di portare con sé quei bidoni di benzina. E il liquido che scendeva gorgogliando nei visceri dell'apparecchio assumeva ai suoi occhi uno straordinario potere di vita.

Nicola, toltasi la pesante giacca di pelle, si era messo alacremente al lavoro per sgombrare il terreno dai sassi più voluminosi. Creò così una specie di pista, che scendeva verso il limite est dell'altipiano.

Pablo si era ora collocato al posto di pilotaggio, e manovrava le manette regolando l'immissione del gas. Poi tolse i freni, e, disceso, si diede a spingere la macchina per l'estremità dell'ala, sino a volgerla verso la zona sgombrata da Nicola. Il vecchio tornò correndo, ansimando per la fatica, ma con il volto luminoso di gioia. Balzò dentro la cabina, presso il giovane che già si preparava a partire.

Il rombo del motore divenne più aspro, aumentò di intensità, il ritmo degli scoppi si fuse in un suono unito acutissimo, simile ad un urlo disperato. La macchina si mosse oscillando, sobbalzò sul terreno accidentato... poi la fusoliera si drizzò, assumendo la posizione di volo. L'apparecchio rullava ora rapidamente verso l'estremità del campo, acquistando sempre più velocità. Si staccò, ricadde, saltò nuovamente in aria, sfiorò ancora il terreno, e poi si librò, leggero e sicuro, guadagnando quota.

Con il volto pressato contro la lastra trasparente della finestra, Nicola osservava il paesaggio passare rapidissimo sotto i suoi occhi. Gole, boschi, roccie, fuggivano sotto le ali candide del velivolo come aspirate da una forza misteriosa. Veli leggeri di foschia inghiottivano a tratti l'apparecchio. Pablo tirò a sé leggermente la «clicca», e il monopiano salì ancora, sin che si trovò ad una quota relativa di circa cento metri. Allora prese a spirare, con il motore a basso regime, a giri larghi, lento e grave come un rapace.

Anche Pablo guardava giù ansiosamente, in cerca di qualche cosa che rivelasse la presenza di Mario e Leone.

Li avrebbero trovati? Si rivolgeva ora nuovamente l'angoscioso interrogativo che l'aveva ossessionato il giorno avanti. Ma sì, i due giovani sarebbero stati tra pochi minuti con loro, di nuovo uniti. Lo sentiva dentro di sé.

con una sicurezza fatale. Non aveva nessun motivo per pensare questo, ma l'istintiva felicità che provava gli dava la sensazione del fatto già compiuto. E non stupì, perciò, quando Nicola, con il volto rosso dall'eccitazione, lo afferrò per una spalla per mostrargli un gruppo lontano di macchioline brune, tre piccole figurine umane che si disegnavano contro il biancore di un pianoro assolato; soltanto si chiese con curiosità chi poteva essere il terzo individuo che si trovava insieme ai due giovani.

Quel pianoro si estendeva ai piedi di una montagna per una lunghezza di un buon chilometro. Pablo considerò attentamente le possibilità di atterraggio che offriva, quindi ridusse il motore, planando.

Prima ancora che il velivolo fosse completamente fermo, Nicola balzò a terra, correndo incontro ai due giovani ed al loro compagno.

Pochi secondi dopo Mario e Leone erano tra le braccia del vecchio allevatore.

— Zio Nicola, sapessi... — voleva raccontare Mario.

— Ma cosa vi è accaduto, infine? — chiese Pablo, il quale nel frattempo era giunto ed aveva già salutato i due scampati con un affettuoso abbraccio.

— Se lo raccontassimo, non vi credereste, signore... — rispose Merani.

— E voi... chi siete? — domandò Nicola, che solo allora parve accorgersi della presenza del vecchio professore.

Leone presentò il compagno con poche parole, riservandosi di fare più tardi un racconto dettagliato delle loro avventure.

— Ora sbrighiamoci ad allontanarci — aggiunse. — Se non mi sbaglio, siamo in Columbia. Abbiamo oltrepassato il confine brasiliano, e rischiamo di venire impallinati da una pattuglia confinaria.

— Il che, dopo tante lotte vinte, sarebbe proprio stupido... — disse Mario.

— Ma siete feriti? — si informò Nicola. — Dove siete stati? Abbiamo rinvenuto il vostro apparecchio fraccassato, e...

— Uno stupido scherzo del motore, immagino... — intervenne Pablo.

— No, amico: ti racconterò poi. Ma eccoci arrivati alla tua bella macchina. Ci s'entra in cinque?

— Dietro dovrete stare in tre. Anche noi abbiamo dovuto fare un atterraggio di fortuna. Per...

— Ma ormai la muraglia magnetica non esiste più — esclamò Mario. — Dopo lo scoppio che abbiamo udito, tutto deve essere crollato, nelle officine...

— Le officine? Ma per il diavolo... — gridò Pablo.

— Ti ho detto che racconteremo tutto a casa — disse ridendo Leone, divertito dello stupore dell'amico. — Partiamo, ora. Non vedo l'ora di trovarmi di nuovo in aria, dopo aver passato tanto tempo sottoterra...

Pablo guardò Leone sorridendo incredulo, e stava nuovamente per chiedergli spiegazioni sulla loro misteriosa avventura, quando Nicola, per primo, saltò a bordo dell'apparecchio, invitando gli altri a seguirlo. Il vecchio allevatore piangeva ancora di commozione, e non si staccava di guardare i suoi due baldi giovanotti, dai quali gli sembrava di essere stato per tanto tempo lontano. Mario voleva parlargli di strane grotte, di indigeni armati di armi misteriose...

Pochi minuti dopo l'agile monopiano sorvolava il terrazzo roccioso dal quale aveva poco prima decollato, e puntava quindi in direzione sud-est, prendendo quota.

D'un tratto l'attenzione di Leone, il quale da qualche minuto seguiva distrattamente con lo sguardo l'ombra del velivolo in corso sull'infinita distesa verde della immensa boscaglia inesplorata, fu attirata dallo strano spettacolo offerto da una folla di indigeni che sembrava scaturire dalla base di un'alta roccia che si elevava sopra la foresta come un'aspra scogliera. Mostrò a Mario quanto aveva visto, e il giovane non poté trattenere un grido di meraviglia:

— Il popolo di Crania!

— Sì, — aggiunse Merani — Il popolo di Crania. L'assurdo Stato sotterraneo ha cessato di esistere. Liberati ormai dalla tirannica volontà dell'imperatore pazzo, gli ultimi Incas tornano verso la luce del sole, alla vita del mondo...

La foresta fuggiva sotto le ali del velivolo; presto quanto aveva attirati gli sguardi dei due giovani e del loro compagno di avventura divenne una vaga visione a pena percettibile sullo sfondo cupo dell'oceano di vegetazione. Poi tutto disparve, inghiottito dalla distanza.

MARIO GUERRI

— FINE —



Leone presentò il compagno...

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA CUCCHIGNA

IL PRIMO "CICCHETTO"

Ho sempre pensato che il primo «cicchetto» abbia una grande importanza nella carriera militare d'un giovane. Già, perché il primo vero cicchetto in grande stile mette a dura prova la sensibilità, l'orgoglio, la pazienza dell'aspirante ufficiale. Niente sembra più ingiusto, più smentito del primo rimprovero: chi lo riceve, obbligato a obbedire tacendo, ne prova spesso una grande amarezza. Così pensavo. E sentite cosa mi raccontò una sera un valoroso ed anziano maggiore pilota della nostra gloriosa Armata Aerea.

«Il tenente Guido Fiorani era il più giovane e audace dei piloti del Campo. Alto, intelligente, buono, aveva moltissimi amici. Ma anche lui non era privo di difetti: anzi ne aveva due piuttosto gravi. L'uno, quello di credersi indispensabile al Campo; l'altro quello di non risparmiarsi in pericolose acrobazie, che eseguiva così, quando gliene saltava il desiderio. Presuntuoso, quindi, e temerario.

Era del resto disciplinatissimo e avrebbe potuto diventare un ottimo ufficiale ed un eccellente pilota una volta guarito da questi due vizietti.

Una sera, passando inosservato dietro un gruppo di giovani ufficiali che sedevano a crocchio, udii Fiorani che diceva: «Sarebbe troppo noiosa la nostra vita di piloti se, quando non ci sono guai, dovessimo vivere attenti e strettamente ai regolamenti. Come voi, per esempio, quando fate le vostre ore di volo individuale: perché non vi svizzerete un po'? Perché non rompete la monotonia d'un lungo volo con qualche piroetta... fuori d'ordinanza?».

«Eh, va' là, Fiorani! — gridò qualcuno — non fare tanto il gradasso: un giorno o l'altro o tu ti spacherai il testone senza risultato o ti buscherai una ramanzina di quelle che cambiano completamente le idee di un uomo...».

«Buoni! — tuonò il tenente, lasciandosi

cadere di colpo da un cassone sul cui s'era appollaiato. — Lo rinciamo, il menagramo?».

«Vai!».

«Dai!».

E successe tra i giovani una allegra gazzarra.

«Io — continuò sorridendo il maggiore — ne sapevo abbastanza. E decisi di modificare al più presto ed energicamente le idee del mio subalterno».

Il giorno dopo poteti constatare che, nel compiere due ore di volo individuale, il tenente Fiorani non aveva esagerato dicendo che «rompeva un po' la monotonia del volo». Ogni sorta di acrobazie, dalle più audaci alle più bizzarre, si disegnavano nel cielo. Si vedeva che egli aveva il polso sicuro e il cuore saldo.

Lo feci chiamare appena ebbe atterrato. Mi comparì davanti l'effigie più beata e tranquilla che si possa immaginare. Il volo effettuato gli aveva acceso una luce viva di gioia negli occhi.

«Tenente Fiorani — cominciai — volete dirmi se tutte le vostre ore di volo individuale si sono svolte come quella di oggi?».

L'ufficiale non s'aspettava certo questa domanda e in cuor suo dovè mandare un «accidenti» all'amico che gli era abituato e con una punta leggera di baldanza, rispose:

«Sì, signor maggiore!».

«Ah, benone, tenente: iniziate la vostra carriera, dando ottime prove di consapevolezza e di disciplina! Bene davvero! Voi fignete d'ignorare i regolamenti permettendovi di snocciolare una serie di acrobazie per vostro solo uso e consumo. Ma sapete che ciò è proibito?... proibitissimo? Sapete che a voi la Patria ha affidato un apparecchio che costa migliaia e migliaia di lire, ore e ore di indefesso lavoro e che voi avete il dovere di non arrischiare in inutili virtuosismi, che hanno lo scopo di fare il bellimbusto con i compagni?... Roba da tribunale di guerra!».

Leggevo sul viso del mio subalterno l'effetto delle mie parole. Inchiodato sull'attenti, leggermente pallido, Fiorani aveva un'espressione così dura e insieme ansiosa sul volto maschile, che sembrava improvvisamente invecchiato.

«Di aviatori come voi ce ne sono moltissimi — proseguì aspro — e l'Aeronautica italiana non risentirà certo la vostra mancanza».

Ebbi compassione del baleno triste che passò negli occhi di Fiorani; e pensai anche che al Campo non c'era pilota che potesse superarlo. Forse m'ero lasciato trasportare da un risentimento troppo forte: del resto i miei «ragazzi» sapevano che rimproveravano, ma quando lo facevo era per erimettere a nuovo l'uomo».

«Per ora — dissi — siete sospeso da qualsiasi attività al Campo; e vi terrete agli arresti». Lo congedai con un gesto e Fiorani uscì corrucciato.

Frattanto tra gli amici del tenente andava trapelando qualcosa, per l'improvvisa chiamata di Fiorani al Comando e per l'espressione non troppo ridente del giovane quando ne era uscito. Il «menagramo» che aveva arrischiato il linguaggio esigeva a gran voce una bottiglia di quello buono; e tutti volevano vedere d'uomo rimesso a nuovo».

Solo verso sera il tenente Macchia andò a trovare Fiorani e mi disse più tardi che il ragazzo gli aveva parlato di «tutti i suoi sogni infranti», della durezza della carriera militare, e dell'inesorabilità del superiorità.

Dodici giorni dopo lo faceva chiamare di nuovo.

Quando entrò, lo guardai a lungo: la spavalderia che spirava dal suo sguardo aveva ceduto il posto ad una austera franchezza. I giorni degli arresti lo avevano maturato senza invecchiare.

«Da oggi — gli dissi — riprenderete il vostro posto al Campo. E che la vostra condotta sia tale da modificare poco a poco, se non da cancellare — il che è quasi impossibile — la cattiva opinione che i vostri superiori hanno di voi».

Lo vidi sussultare leggermente e mi parve che il suo volto si schiarisse.

Il giorno seguente scorrevo sul mio tavolino la domanda che il tenente Guido Fiorani inoltrava per arruolarsi nell'Aviazione Legionaria in Spagna.

A Macchia aveva detto:

«Fu un «cicchetto» tremendo. Non me lo dimenticherò mai; anche perché, in fondo, mi ha indicato una strada. Passato il «primo» istante d'ingenuo risentimento, io mi sono sentito più uomo. Davvero, Macchia: ma non dirlo, ve! a quel menagramo di Reotti. Sarebbe capace di domandarmi un'altra bottiglia...».

«Oggi il tenente Fiorani è alla sua seconda mediagila».

ANNA MARIA ROTA



L'instestazione di questa Rubrica mi suggerisce che se tutti i collezionisti sanno od intuiscono che cosa è la dentellatura, non tutti sanno che cosa è la filigrana, mentre è uno dei primi e vivissimi desideri del neofita quello di imparare a vederla.

Ed in questo il collezionista assomiglia molto all'escursionista principiante: intendo quello che dopo aver speso una mezza fortuna in appositi vestiti, scarpe e scarponi, sacchi, impermeabili, maglie e maglioni, va in gita sul tram della circonvallazione o sull'automobile d'un amico. Ugualmente il filatelista principiante compra bacinelle, benzina, pinze ed altro e poi lavora una giornata per scoprire la filigrana in un francobollo... che magari ne è senza! La filigrana si vede quasi sempre ad occhio nudo, col solo ausilio di un po' di pratica; consiste in un assottigliamento della carta, che forma un elementare disegno o qualche lettera alfabetica; nei biglietti di banca si hanno dei disegni bellissimi ottenuti in tal modo, quei disegni appunto che si vedono guardando un biglietto in trasparenza. Nel francobollo, dato il formato piccolo, il disegno si limita a qualche fiorellino, corona, stella, ed è meno profondo e sfumato del disegno filigranato su un biglietto di banca, ma è ugualmente visibile in trasparenza nella quasi totalità dei casi. Quando proprio non lo si vede, si mette il francobollo su una qualsiasi superficie liscia e scura (bacinella fotografica ed apposite bacinelle filateliche), con la parte non stampata in su, vi si versano sopra due o tre gocce di benzina e la filigrana si vedrà subito perché essendo, come detto, la parte più sottile della carta, assorbe la ben-

zina con maggior rapidità della parte restante.

Ma prima di cercare la filigrana, occorre sapere se quel dato francobollo ce l'ha, poi occorre sapere se esistono altri francobolli di uguale disegno e colore e filigrana diversa (altrimenti è inutile cercare la filigrana se ne esiste un solo tipo), cose queste che si apprendono da un buon catalogo, il catalogo sì che è uno strumento indispensabile! Dovrebbe rappresentare la prima spesa del collezionista, prima ancora dell'Album e dei francobolli. Ma tanti invece preferiscono fare le escursioni sul tram della circonvallazione!

«La settimana non è stata ricca di nuove emissioni: meno male! — pensa il collezionista — faccio a meno di comperarne».

E' apparso in Germania un francobollo da 6-19 pf., color bruno, riproducente il Fuhrer in atto di parlare. Quando il Presidente Roosevelt, che è collezionista, vedrà questo francobollo, sarà ben lieto di aver limitata la raccolta agli Stati Uniti e potersi dispensare dal metterlo in collezione.



I francobolli nuovi sono falsi: Ecco una affermazione che i collezionisti principianti fanno continuamente e che è proprio sbagliata. I francobolli nuovi sono nuovi, e quando il tabacchino ve li vende ve li dà nuovi e non usati (per fortuna!).

I cataloghi quotano il prezzo tanto dell'esemplare nuovo (colonna interna) che dell'usato (colonna esterna); il commercio tratta tanto i nuovi che gli usati e se è vero che qualche volta gli usati costano più dei nuovi, è altrettanto vero che in certi altri casi i nuovi valgono più degli usati. E' la rarità che crea il prezzo con la sua legge della domanda e dell'offerta, non il fatto che l'esemplare sia nuovo od usato.

E' una leggenda che bisogna sfatare, perché da troppo tempo vien tramandata contro l'ignoranza del più elementare buon senso.

Una volta il collezionista preferiva il francobollo usato ed alcuni dei primi negozianti erano ben forniti di un armamentario di tappi coi quale muniva di un annullo falso il francobollo nuovo, pur di poterlo consegnare usato al cliente che lo voleva. Per questo ancora oggi si trovano tanti francobolli autentici scaturiti da un falso annullo che li deprezza quasi completamente. Con un annullo falso è pure assai pregevole nascondere le manchevolezze di stampa che non mancano mai al francobollo falso; non vi è dunque nessuna ragione di far credito al timbro e non al francobollo.

Il collezionista di oggi raccoglie francobolli nuovi od usati, oppure nuovi ed usati, a seconda delle proprie personali preferenze; se vuole esemplari puliti e non scaturiti, sia pure leggermente, dall'uso, prende esemplari nuovi; se vuole la documentazione di un servizio postale effettuato, prende esemplari usati; se gli preme avere quel dato francobollo, lo prende indifferentemente come gli capita, oppure secondo il maggiore o minor costo, a seconda che ha più o meno denaro da spendere. Se volete seguire il mio consiglio, voi, ragazzi, prendete i francobolli nuovi od usati, come ve li regalano.

I FRANCOBOLLI CHE PRESTO SARANNO INTROVABILI - ESEMPLARI DI ATTUALITÀ E DI GRANDE AVVENIRE

ALBANIA

- 1926 - Due rari non emessi (effigie di re Zog) - val. cat. 41,50 - L. 8 -
- 1927 - Francobolli ad effigie re Zog, sovrastampati corona alloro ed iniziali A. Z. Altri valori da 1, 2, 3 e 5 fr. oro, cat. 33,75 - L. 12,50
- 1928 - Commemorativi incoronazione re Zog, 26-50 q. 1, 2, 3, 5 fr. oro la serie di 6 valori, cat. 70,50 - L. 17,50
- 1927 - Posta aerea, con sovrastampa «Rep. Shqipëria», 4 valori, 25-50 q. 1, 2 fr. oro - L. 6 -

Assortimento d'occasione di dieci esemplari delle dette emissioni, alto valore catalogo L. 9.

ETIOPIA

- 1919 - Rara e bellissima serie completa di 15 francobolli gran formato a vedute di paesaggi e di fauna, catalogo 184 - L. 30 -
- Tutte le serie sopra elencate Albania, Etiopia (escluso assortimento) anziché L. 74,50 - L. 70.
- Catalogo italiano Oliva 1939 (francobolli L. 20).
- Rivista filatelica d'Italia (abbonamento anno) L. 12,50.
- FRATELLI OLIVA - XX Settembre 139 - GENOVA



L'interessante fotografia della installazione della mitragliatrice anteriore nel bimotore tedesco «Do 17»

POSTA *aerea*

Attilio Malgherini, Oderzo. — Non costruire più apparecchi di legno non volanti. Dedica la tua fatica alla costruzione di aeromodelli e sarai felice.

Airone Legnanesi, ho passato i tuoi giusti, come li chiami tu, desideri: spero e credo che sarai esaudito.

G. B. Dondero, Genova. — Segui i corsi verso i quali ti senti più attratto. Ogni titolo al disopra delle scuole medie inferiori è buono per entrare in aeronautica. Per diventare ufficiale è necessario essere in possesso di una licenza di scuola superiore. Circa le tue osservazioni sul contenuto de *L'aquilone*, voglio farti rilevare che dando maggior ospitalità ad articoli tecnici farei diventare il giornale un freddo manuale per una ristrettissima cerchia di lettori. Così com'è, invece, *L'aquilone* interessa non soltanto gli aeromodellisti, ma anche tutti quei lettori che sono in grandissimo numero, che, pur non costruendo modelli volanti, si occupano e si interessano di aviazione. Del resto, escluse due pagine dedicate ai romanzi o alle novelle, tutto il resto è tecnico, o divulgazione tecnica. Esamina bene il giornale e scoprirai che ho ragione io. Ad ogni modo, è bene che tu sappia che il nostro bravo lavoro è frutto di un'esperienza oramai settennale. Ti pare che seguiremmo questa via se avessimo riscontrato che è una via sbagliata? Per i fanatici della tecnica ci sono i manuali di pura tecnica, da quelli elementari a quelli tanto difficili che perfino gli stessi autori, se dovessero rileggerli, non li capirebbero. A proposito di manuali, ti informo che fra breve tempo sarà pronta la terza edizione, completamente riveduta e ampliata, del «Costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili. Ti avverto anche che ai primi di luglio sarà messo in vendita il primo fascicolo di *Aviazione per tutti*. Troverai pane per i tuoi denti. Si tratta di un'iniziativa che ha già ottenuto un formidabile successo augurale. Ti basti sapere che sono già pervenute all'amministrazione prenotazioni per oltre 15.000 copie di «Stratosfera», oltre a 1200 abbonamenti per 12 fascicoli successivi. Queste si chiamano attestazioni di fiducia; non ti pare, amico genovese? Dillo, ai tuoi amici incontentabili.

Vittorio Cigolani, Torino. — Premio buona nota dei suggerimenti contenuti nella tua prima lettera. Alla seconda lettera risponderà l'ing. Aeronautico.

Scugnizzo barese, luogotenente. — Mandami pure qualche nuovo racconto. Ti prego di scrivere direttamente all'amministratore avvertendolo che non ricevi il giornale da un mese. Scrivigli una semplice cartolina a mio nome. Io sono molto molto occupato. Una tiratina al nasino. Spero che tu capisca i doveri che comporta il titolo, anzi il grado, appiccicato al tuo nome.

Allodola del meriggio. — Veramente gentile da parte tua mandarmi i saluti «dal chiosco fiorentino dell'Editoriale Aeronautica». Come sono andati gli ultimi giorni di scuola? Nessuna bocciatura, spero. Scrivimi in proposito.

Guido Gianni, Forlì. — D'accordo per la collaborazione. Incomincia con notizie di informazione del collegio. L'idea del numero sull'Istituto di Forlì è buona, ma la valorizzazione mi sembra per lo meno prematura. Ci penseremo il prossimo anno, o successivamente. Intanto cerca di allargare la cerchia degli abbonati. Mi pare che questa sia un'altra idea... interessante. Non ti pare?

Radames, luogotenente. — Per premiare e onorare i miei più fidi collaboratori e solerti propagandisti del giornale e dell'idea

aviatoria ho deciso, da oggi, di far seguire la parola *luogotenente* ai nomi dei miei corrispondenti che rivestono questo grado. Ti prego ancora una volta di ridurre la lunghezza del tuo articolo. Non dimenticare

di acquistare il primo fascicolo di *Aviazione per tutti* e di diffondere questa nostra collana di divulgazione. Conto sulla tua opera.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

NEREO PACENTI — Mi sembra che tu corra un po' troppo, volendo costruire niente meno che il «G.F.6». Infatti, dalla tua lettera viene fuori una palese dimostrazione della tua nerissima ignoranza in fatto di aeromodellismo. Dovresti cominciare dall'A, B, C, che non è certo costituito dal bimotore che avresti scelto. La domanda che mi fai circa i dati di volo degli aeromodelli è elastica e stranissima. Naturalmente, i dati di volo dipendono dal modo con il quale è costruito l'apparecchio, e il tipo al quale questo appartiene. In ogni modo, puoi pensare ad una media di un minuto primo. Un modello ben fatto, di progetto moderno e razionale, tiene però l'aria per molto, molto di più.

RAFFAEL ALBERTI — *Arma di Taggia* — Normalmente, i corsi allievi sergenti piloti durano 11 mesi, al termine dei quali l'allievo ottiene la nomina a sergente. I migliori sottufficiali possono proseguire nella carriera mediante rafferma da 4 a 6 anni. Finora l'abilitazione magistrale non è stato ritenuto titolo valido per entrare nell'Accademia Aeronautica.

FULVIO ARRI — *Asti* — Bisogna avere 17 anni compiuti per prendere parte ai corsi di

volo a vela della G.I.L., come potrai informarti anche presso codesto Comando federale.

GIORGIO BONSI — *Firenze* — Tu pure comprenderai come il tuo articolo sulla preseratura non sia pubblicabile. Sarebbe per la meno buffo che noi entrassimo in polemiche di un genere molto discutibile! Saluti aerei.

ODINO FASOLO — *Padova* — Io non sono il «caro Sig. Crivello». Se fossi signore avrei l'automobile, un servo cinese e un sigaro avanza per traverso nella bocca. Non ho niente di tutto questo, te lo giuro. Non mi chiamare quindi signore, che svestiresti nel mio animo recondite e assidue nostalgie. Perché a me, devi sapere, piacciono i servi cinesi. Mi piacciono specialmente quelli dei film americani, che dicono sempre, con molta umiltà, «Si signore, no signore». Quei servi indossano sempre irreprensibili abiti neri di gran prezzo, e nei momenti più brutti della vita del loro padrone, sono di grandissima utilità. Conoscono alla perfezione il «jst-jutsi», sanno sparare la rivoltella e cuocere due uova al prosciutto con un'abilità strabiliante. Un servo cinese è stata sempre la mia passione. Ma ora devo

innettare in marcia indietro, come dissi quell'automobilista che era schizzato via dal ciglio di un burrone, e tornare alla tua carissima lettera. Tu mi scrivi che non riesci a comprendere come un ragazzo entusiasta dell'aviazione come se tu solo adesso sia venuto a conoscere un giornale magnifico come è *L'aquilone*. Sai, non lo capisco neppure io. Tra cose io non sono mai riuscito a comprendere il teorema di Talete (e per questa ragione mi venne regalata una splendida bocciatura, in un lontano anno della mia lontana gioventù), la formula di fabbricazione del sapone e come mai tanta gente ignori l'esistenza del nostro giornale. Si tratta veramente, per quest'ultimo fatto, di un mistero avvincente e pauroso, che forse mai gli scienziati potranno svelarci. Nell'attesa, proseguirò nella lettura della tua missiva. Ad un certo punto m'informi che ti trovi in possesso di un certo numero di brevetti di volo senza motore, e che desideresti fare dei voli di allenamento. Sono costretto a risponderti, e il cuore mi piange nel dover far questo, che io non so proprio nulla di tutto ciò. La R.U.N.A., mio caro amico, ha in mano la questione che tanto ti interessa, poiché tutto ciò che è relativo al volo a vela è di competenza della R.U.N.A. Rivolgiti quindi alla sede più vicina alla casa che gode il privilegio di ospitarti, e sarai esaurientemente informato. Ti invio i miei migliori auguri e saluti.

CAMILLO PIZZIGONI — Soltanto in questo momento, per una di quelle strane leggi fisiche tanto care alla fantasia di Giulio Verne, ricevo la tua lettera con i negativi allegati. Apprendo così del guasto capitato alla tua mano destra. Tu mi parli, o meglio, mi scrivi, o meglio, mi fai scrivere da tuo fratello minore, che l'arto è «sfiorato». Ora io voglio credere che, nel compilare la lettera, ti sia lasciato un po' trasportare dal piacere della descrizione, esagerando nei particolari. Sarebbe veramente un brutto fatto, mio caro Pizzigoni, che realmente il palmo della tua mano destra fosse forato. Dico così perché mi dispiacerebbe di saperti vittima di un tale infortunio. Però, a pensarci bene, avere un buco in una mano può in certi casi riuscire vantaggioso. Talora, infatti, ci si copre il viso con una mano per far finta di non vedere, per far credere ad altri, insomma, che noi non li vediamo. Con un buco, un piccolo, rotondo forellino nel mezzo della mano, l'artificio riesce in pieno. Io ricordo, per esempio, di avere avuto un professore di latino, un grasso e rubicondo prete, che mentre si faceva il compito in classe fingeva di addormentarsi con il volto tra le mani, per poi sorprendere più facilmente il traffico clandestino di messaggi tra banco e banco. Quel bel tipo guardava tra le dita, e l'incauto studente, quando mancava lo aspettava, veniva punito del reato commesso con una «librata» in testa. Quel professore, se avesse avuto un palmo buco, avrebbe avuto molto facilitato il suo compito didattico. In ogni modo, dato che tu non hai (almeno lo suppongo) nessuna intenzione di fare l'insegnante di latino, farai bene a cercar di guarire presto, e bene. Abbiti intanto i miei migliori auguri.

RAPA VOLANTE — *Cagliari* — Lo so, questi tempi sono tristi, per voi studenti. La mattina quando prendo il tram per venire in redazione, incontro una enormità di studenti e di studentesse che vanno agli esami. Io compiangio quei poveretti, ricordando quando lo stesso mi trovavo nei loro panni. Sul loro volto è scolpito l'angoscioso interrogativo per il quale non hanno dormito la notte. Non hanno dormito anche perché sino a tarda ora sono rimasti al tavolo a ripassare la filosofia, la storia e il resto. Vanno a scuola stringendo sotto il braccio un vocabolario. Solo il vocabolario, si porta, quando si va a dare gli esami. Tutto il resto lo passa la scuola. Questa scuola, presa come da un'improvvisa comprensione del momento, diviene maternamente generosa, e dispensa carta, pennini, gomme, con una larghezza che ripaga di tante e tante cose che erano rimaste sullo stomaco dello studente. Quando venne spaccata la testa a Giove (chi fu, Saturno?) ne venne fuori, narra la leggenda, Minerva, con lo scudo, la lancia e tutto il resto. Se si potesse applicare la stessa operazione metaforica a uno studente sotto gli esami, ne vedremmo scappar fuori un torrente di ordinate, ascisse, incognite, l'editto di Rotari, il teorema di Pitagora e quello di Talete, la rivoluzione francese, il 1848, i Faraoni e gli Attili, la Magna Grecia, il Codice di Giustiniano e la battaglia di Salamina. Il tutto mescolato con sapiente arte culinaria. Poveri studenti! Il giorno dopo gli esami, la loro testa, come per reazione alla pressione sopportata per tante faticose ore, si libera di colpo di tutto quell'aruffio di nozioni male assimilate, e torna daccapo vuota, pronta solo ad aprirsi sui problemi della villeggiatura. Tutti, per tutta la vita, ricorderanno gli esami subiti. Ed io auguro a tutti coloro tra i nipoti di zio Falcone che si apprestano a dare gli esami, che il ricordo che in seguito ne serberanno sia quello di un brutto e difficile momento valorosamente superato.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

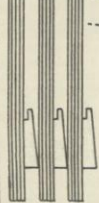
GASTONE MARTINI — Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



AERONAVTICA PREDAPPIO



Soc. anonima

SEDE e STABILIMENTO - PREDAPPIO

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

AEROPLANI CAPRONI

**CANTIERE
AERONAUTICO
DI TRENTO**

CAMPO VOLO
DI GARDOLO

COSTRUZIONI
AERONAUTICHE
MILITARI E CIVILI

TELEFONO 24-24 - TRENTO

OFFICINE MONCENISIO

GIA' AN. BAUCHIERO
TORINO

Piazza Carlo Felice, 1

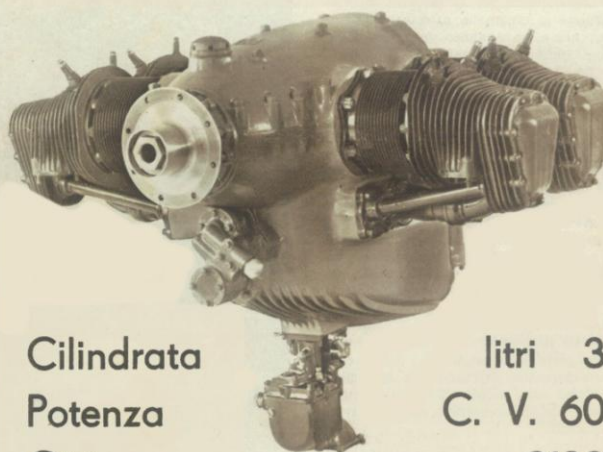
Trasformazione e ripara-
zione di aeromobili - Co-
struzione di parti di ricam-
bio per detti - Materiale
bellico per aviazione

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

BREDA

MOTORE C.N.A. D 4

A 4 CILINDRI A COPPIE CONTRAPPOSTE



Cilindrata

litri 3

Potenza

C. V. 60

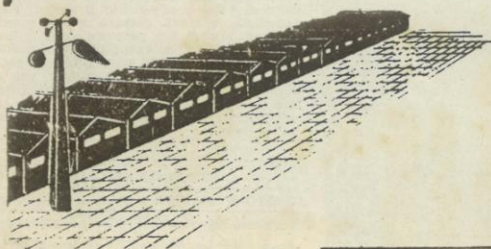
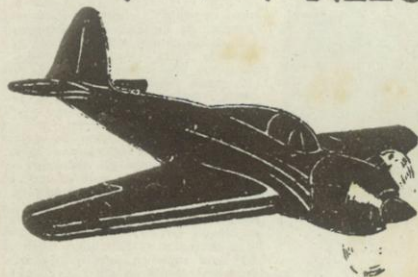
Giri

2100

Serbatoio olio ricavato nel ba-
samento

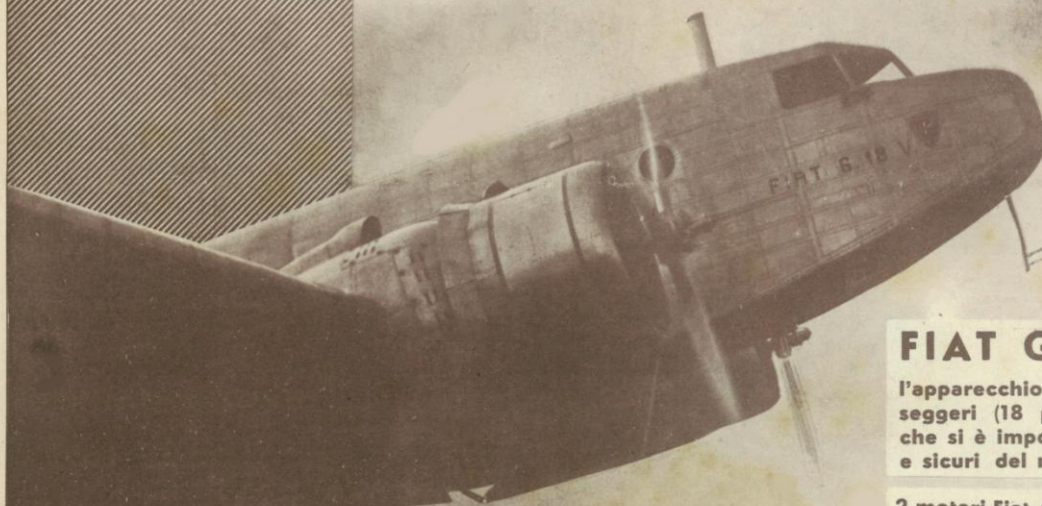
Doppia accensione

CAPRONI VIZZOLA S.A.



AEROPLANI FIAT

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI



FIAT G18 V

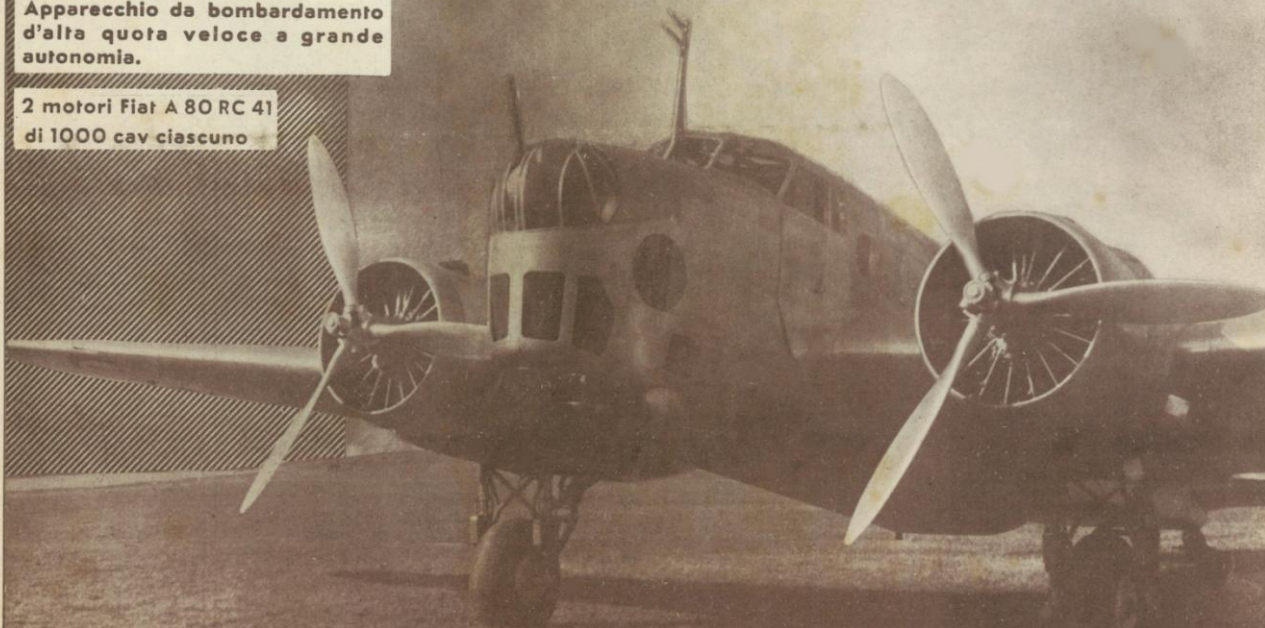
l'apparecchio per trasporto passeggeri (18 persone e bagagli), che si è imposto tra i più veloci e sicuri del mondo.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno

FIAT BR 20

Apparecchio da bombardamento d'alta quota veloce a grande autonomia.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno



S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - Corso Francia 366 - TORINO

