

NUMERO 27 - 7 LUGLIO 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



IL BIPOSTO \*CAPRONI 134, DA RICOGNIZIONE

**L'AQUILONE**
*Settimanale per i giovani*

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 27

7 luglio 1940-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

 Direzione Amministrazione e Uffici di  
Pubblicità in Roma Piazza del Popolo 18  
Telef.: 681-597 - 67-576  
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: L. 2 per ogni nm. di colonna

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

**EDITORIALE AERONAUTICA**

ROMA

*Pubblicazioni associate*
**LE VIE DELL'ARIA**

 Abbonamento annuo L. 12,50  
Estero il doppio

**L'ALA D'ITALIA**

 Un numero costa lire 2,50 - Abbona-  
mento annuo lire 45. Estero il doppio

**RIVISTA DIDIRITTO  
AERONAUTICO**

 Un fascicolo costa dieci lire. Abbona-  
mento annuo L. 35. Estero il doppio

**RIVISTA DI METEOROLOGIA  
AERONAUTICA**

 Un fascicolo costa otto lire. Abbona-  
mento annuo L. 24. Estero il doppio.

**RIVISTA DI MEDICINA  
AERONAUTICA**

 Abbonamento annuo L. 25  
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

**ATTI DI GUIDONIA**

 Abbonamento a 12 numeri L. 30  
Un fascicolo L. 3.

**AVIAZIONE PER TUTTI**

 Costa una lira. Abbonamento a 12 nu-  
meri 10 lire.

**AVVENTURE DEL CIELO**

 Costa due lire. Abbonamento a 12 nu-  
meri 20 lire.

# RITORNO NELLA NOTTE

Perché Roma riacquistasse il valore delle sue architetture nella purezza del silenzio, e gli uomini imparassero ad amare la notte, doveva giungere l'opacità ovattata e sensibile dell'oscuramento, le lampade azzurre. Si va incontro non più al timore della notte, ora, dopo che il lento ed esangue stanchissimo tramonto del sole ha concluso le sue vicende, — ma ci si avvicina di nuovo alla notte quale preparatrice, propiziatrice del giorno (e mi chiedo come non si torni ad usare la misurazione del tempo come gli antichi, i quali proprio dal tramonto cominciavano a contare le ore della giornata).

Spento il sole, stancatesi le rondini di tessere mirabolanti esercizi molto difficili fra palazzi e giardini, timide appaiono e come e dolcemente sospese nel vuoto le lampadine azzurre, le lente e svagate che disinconano la lunghezza rettilinea o curva delle strade, che svuotano le piazze e colmano piccoli luoghi aperti. Tutto gioca di architettura e di prospettiva, sonariti e quinte riacquistano l'importanza che nel sole, nel giorno perdono, o il credito che nessuno ha più il tempo di accordare e di conferire.

Le strade sono più lunghe, gli alberi si pendono ad ascoltare il vuoto intenso che il oscuro e il rafforza nel loro tentativo estremo di pace.

In queste sere di luna, ma meglio ora che di luna nel cielo naviga solo un larvato ricordo pronto a sparire, e anzi tardo a raggiungerci e pronto a consumarsi, alcune strade e certi palazzi sono diventati nuovi, hanno subito diretti mutamenti di ordine morale, hanno assunto la fisionomia speciale che pare più consona con la psicologia del tempo: un nuovo valore si lo hanno le terrazze di Trinità di Monti, o le scalinate che menano da Via Veneto alle strade sovrastanti, o le rampe che conducono dal Tunnel ai quartieri di Palazzo Reale, o la fuga di scale e ripiani dell'Ara Coeli o la china graduata del Campidoglio. Scioltezza di movimenti hanno preso e mantengono anche i grossi fabbricati del Flaminio.

nio, e non più, nella notte, precipitano la loro massa a invadere il chiaro delle strade ma si appoggiano, invece, alla quiete conclusiva esilissima voce dell'azzurro perduto, e nel poco di quei cerchi di luce che non è luce vera si nascondono, si annidano.

Gli accenti dei ponti precipitano la loro accidiosa felicità sulla tristezza muta del Tevere, i natanti galleggiano vuoti e colmi insieme — terribilmente inutili e brutti.

Riconsegnati al tempo notturno i problemi della sua esistenza, Roma torna al silenzio delle sue statue inerti, risente il vuoto delle sue strade la solitudine di coppie tardive, gente svagata che torna alle case buie. Ma la città è tutta vuota, chiusa ermeticamente chiusa, fuggita dal proprio seno, e tutta partecipa ad una riunione di ombre e di sogni leggeri.

La capitale è nel piccolo buio sorella grande dei villaggi oscurati, i suoi viali, le solite chiese, le fontane non sono più impor-

**LEGGETE E DIFFONDETE**

## AVVENTURE DEL CIELO

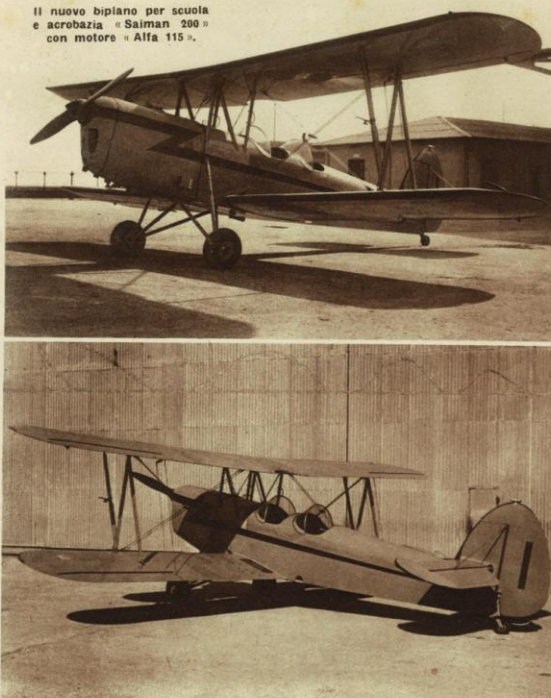
 un romanzo completo, racconti av-  
venturosi, varietà, giochi enigm-  
istici, cronache e rubriche varie

**COSTA SOLO 2 LIRE**

tanti delle carreggiabili che uniscono villaggio a villaggio, o delle fontanelle lungo il «corso» paesano, o delle chiesette che scaglionano il miracolo antico nelle campagne nostre. Così vasta e silenziosa doveva essere la notte del tempo papale, allora che la vigilia eresia dove ora s'apra i suoi piani Piazza dell'Esedra, o scioglie il suo titore Via dell'Impero.

Nel silenzio ariostissimo tanto dolce delle notti, si può pensare che il cielo ci venga restituito nudo, perché possa finalmente essere oggetto dell'assalto meraviglioso delle cose e dei loro volumi.

**RENATO GIANI**

 Il nuovo biplano per scuola  
e acrobazia «Saiman 200»  
con motore «Alfa 115».

**L'AQUILONE**


SVIZZERA

La Festa Nazionale della Confederazione, per il 1940, viene celebrata, fra l'altro con la emissione di 4 francobolli commemorativi, dotati di sovrapprezzo, il cui importo andrà a beneficio della Colletta per il Dono Nazionale e per la Croce Rossa. Il primo di essi è dedicato a Winklerried e ricorda la battaglia di Sempach nel 1386, il secondo raffigura il monumento della battaglia di Giornico, svoltasi nel 1478, e il terzo reca la riproduzione del monumento della battaglia di Calven (1499). Il quarto valore, destinato alla affrancatura per l'Estero, è illustrato con il ricordo marmoreo che sorge a Chaux-de-fonds in onore dei soldati del «Les Baugiers». I francobolli della casa Couvroux di Chaux-de-fonds, su carta patinata con fili di seta colorati rosa e blu, il primo e il terzo recano scritte in tedesco, il secondo in italiano e il quarto in francese. Dentellatura: 11 e mezzo. Ecco i valori: 5 più 5 centesimi, verde grigio e rosso; 10 più 5 arancione, grigio e rosso; 20 più 5 bruno-rosso, grigio e rosso; 30 più 5 c. azzurro, grigio e rosso.

DOMINICANA

Per il servizio postale, cioè di Stato, sono stati emessi tre francobolli, di unico getto, che illustra il Faro di Colon. Dentellatura 11 e mezzo.

1 centavo, verde scuro; 2 c., rosso scuro; 3 c., violetto scuro.

LUSSEMBURGO

Si ricorderà che una esposizione filatelica avrebbe dovuto aver luogo nell'estate a Mon-dorf-les-bains, e che, in seguito agli avvenimenti internazionali essa fu rinviata a data da destinarsi. Nell'occasione era stato preparato un francobollo da 2 franchi, che però non fu emesso. Il Granducato ha ora deciso di metterlo in vendita, aggiungendovi una sovrastampa con la doppia croce e il sovrapprezzo di 50 cent., che andrà a favore delle opere di beneficenza.

2 franchi + 0,50, grigio-nero.

PORTOGALLO

In omaggio alla «Legione Portoghese» è recentemente apparsa una serie di francobolli del seguente valore: 0,50; 0,10; 0,15; 0,25; 0,40; 0,88; 1 escudo e 75 c.; vignetta di tipo unico stampata nei seguenti colori: giallo, violetto, azzurro chiaro, marrone, verde oliva, verde giallo, rosso, blu. Riproduciamo una valore comunicataci dalla ditta Carlo Lazotti Via Araceli 45, Roma.

CURACAO

E' apparso un nuovo valore del tipo in corso di Posta aerea. 30 cent. giallo arancio.

FRANCIA

A beneficio dei combattenti dell'Esercito Metropolitano e di quello Coloniale sono apparsi recentemente due nuovi valori di formato grande rettangolare, stampati con il sistema dell'incisione a taglio dolce e che hanno le seguenti caratteristiche: 40+60 centesimi, bruno, e 1 franco + cent., verde-azzurro. Sono dentellati 13 e recano rispettivamente le effigie di un soldato di fanteria e di un legionario d'Africa. La riproduzione che diamo è dovuta alla cortesia dei nostri collaboratori Fratelli Oliva di Genova.

SUDAN ANGLO-EGIZIANO

Un valore complementare alla serie in corso, del solito tipo grande del 1898 con il meharista, filigrana GS multipla e dentellatura 14, è apparso recentemente: 3 piastre azzurro e rosso-bruno.

SIRIA

A complemento della serie pittorica in corso è stato emesso un valore da 5 piastre, lilla-rosa, che riproduce la vignetta del 25 piastre emesso nel 1926 con la veduta di Palmire. Den. 11,1/2.

SENZA FRANCOBOLLO

G. Paoli - Verona. — I francobolli della serie così detta «Impero» non sono più in vendita dalla fine del settembre scorso e non saranno più validi all'affrancatura con la fine del corrente anno.

Alga Marina - La Maddalena. — Il primo francobollo inglese nella italianissima isola di Malta fu emesso nel 1886 e reca la effigie della Regina Vittoria che, come è noto, fu incoronata Imperatrice delle Indie per iniziativa del finissimo diplomatico Disraeli.

Topolino - Verona. — I francobolli di Prussia furono soppressi il 1. gennaio 1868 e le Poste di quello Stato vennero riunite a quelle della Confederazione degli Stati tedeschi del Nord.

MAURITIUS

# ITALO BALBO

## FIGLIO DELLA GUERRA

E' scomparso nel rogo glorioso della battaglia.

La Guerra ha reclamato il suo Figlio, se lo è ripreso, per sempre la Guerra che, non cura cruenta di seconda madre, lo aveva «fatto» attraverso perigliose prove, lo aveva forgiato con caratteri personalissimi, dischiudendogli nel varco luminoso della Vittoria e della Rivoluzione, il limpido orizzonte di un futuro avvenire pieno di duri cimenti e di gigantesche realizzazioni.

Egli crebbe nella Guerra; e in essa non solamente tracciò il collaudo di quelle sue doti eccezionali ed innate che lo dovevano in seguito far emergere, ma dalla Guerra trasse anche un modo rettilineo e pronto di affrontare le situazioni e di risolverle senza esitazione, un'abitudine alle soluzioni tempestivamente prese ma oculatamente ponderate, e soprattutto, una assoluta sicurezza nelle proprie possibilità, una immensa fiducia, di fronte al pericolo e alle avversità, nel proprio coraggio e nell'eccezionale dell'idea da servire.

Esuberante nella sua giovanile baldanza, fu un infaticabile realizzatore senza tregua, senza incertezze: tutte doti queste che lo trascorsero in età giovanissima alla ribalta luminosa della vita. Nel giovinetto interventista, che terminerà la guerra con il grado di capitano degli alpini e con tre nastri azzurri, nell'animatore e nel comandante delle squadre d'azione della Padania, nel Segretario del Fascio ferrarese come nel Quindici della Rivoluzione, ed anche nell'uomo di governo — che porta la sua grande capacità organizzativa così negli alti incarichi di pace come in quelli della preparazione militare della Nazione — nel Troncatore di continenti e di oceani sono sempre e ancora l'ansia della battaglia, l'istinto del combattimento, l'appassionata continuità nel lavoro, i fatti imponderabili che garantiscono l'affermazione e il successo.

Dalla Guerra egli trasse quella concezione precisa del dovere e della responsabilità che mai lo abbandonò nella dura disciplina che egli impose a sé stesso e ai propri collaboratori, i più intimi dei quali erano stretti a Lui da vincoli che il Destino non ha voluto sciogliere neppure nell'attimo fatale. Con Lui sono caduti parenti e amici fraterni; tra essi il suo, il nostro Nello Quilici, del grande cuore e della grande mente, e il suo e nostro Lino, sorridente dolce amico.

Ma in tutte le sue opere, in tutte le sue imprese di pace e di guerra, alla dura disciplina Egli seppe sempre unire un vero umanità e virile della vita e una nobiltà particolare delle sue concezioni; così nelle crociere sui continenti ed oceani egli volle vedere la più valida affermazione della potenza alfa d'Italia, e concepì le ambasciate alate alle sue Americhe come la più efficace opera per risvegliare i cuori dei connazionali e per riavvicinarli alla più grande Madre Patria.

Così rifiutò la grandezza, la nobiltà del suo animo profondamente umano e generoso quando, a coronamento della più grande transmigrazione di popoli — la colonizzazione della Quarta Sponda da Lui voluta ed attuata —, il Maresciallo Balbo schiudeva alla famiglia colonica attona e commossa al termine del lungo viaggio, la porta della nuova casa e offriva il fuoco con atto simbolico.

\*\*\*

Sai gli insubili dell'etere, che mai lo tradirono nelle sue epiche transvolate, e corsa la feroce novella ad avvolgere di angosciosa commovente tutto il mondo, attraverso oceani e continenti che avevano già conosciuto la sua fama ormai leggendaria. E sono rimaste incredole — tanto Egli sembrava signore del suo destino — le genti di ogni razza e di ogni paese che sotto tutte le latitudini lo avevano ammirato giungere dall'alto, con impeccabile sicurezza del falco; i pescatori delle pallide coste del Labrador che lo avevano visto spuntare dalla foschia di un'alba incerta alla testa degli ambasciatori di Mussolini; i milioni e milioni di Italiani e di Americani che lo avevano acclamato nelle vie inondate di fiori, tutte le genti della Li-

bia, di questa terra che egli aveva idealmente ravvicinata con il mezzo aereo.

Tutto il mondo si è commosso per la scomparsa di Italo Balbo, di questo traenatore di uomini attraverso i cieli, il cui nome è imperitabilmente legato alla storia dell'aviazione mondiale e alla rinascita dell'aeronautica fascista.

Ma non meno grande ed imponente era la silenziosa opera di preparazione che da sei anni fervidamente esplicava nel Governo della Libia.

Suonata la diana della riscossa, Egli ha voluto, come sempre, condurre avanti i suoi arditi dell'aria, e in mezzo ad essi si è immolato. Eroe leggendario, rapito dal fuoco.

Ma il rogo che, avvolgendolo nella tragica fiamma, lo ha innalzato al supremo cielo dei Grandi, sarà la fucola che le aquile azzurre porteranno in alto a segnare il cammino per i combattenti d'Italia impegnati contro la tracotanza britannica, fino alla Vittoria.

## UNA VITA INIMITABILE

Italo Balbo era nato il 6 giugno 1896 a Quaratesana, un piccolo paese della Bassa ferrarese. Suo padre fu un esemplare insegnante: da semplice maestro elementare si seppe guadagnare con tenacia ed ingegno umanistico il grado di direttore didattico. Suo fratello maggiore, seguendo l'insegnamento del padre, s'era dato anch'egli alla professione delle lettere. Fu infatti questo fratello maggiore, buon italiano e poeta, che avviò il giovane Italo verso quegli ideali di rinascita civile degli italiani che dovevano poi restare l'insegna perenne della sua vita.

Il giovinetto Italo lo troviamo nel 1910, — vale a dire alla giovanissima età di quattordici anni — assiduo frequentatore di quel Caffè Milano che fu famoso nella storia dell'interventismo ferrarese. Questo Caffè celebre di provincia, rappresenta, ad un dipresso, ciò che ha significato, per il patriottismo nazionale, la famosa Terra Salletta del Caffè Arago di Roma. Tale Caffè Milano, passato oramai nella storia delle lotte politiche italiane, era allora teatro di quotidiane accese discussioni. Il giovane Balbo vi partecipava con il suo già acuto e sveglio ingegno. Lì Italo vi conobbe Ricciotti Garibaldi, Michele Bianchi, Antonio Giusquiamo; lì vi maturò il proposito fermissimo della prima azione di guerra: una fuga in camicia rossa per l'Albania a combattere contro il dominio turco per l'indipendenza schiettata. In questo primo slancio generoso, vi è già tutto Balbo, il futuro Balbo che confonderà sempre più, col passare degli anni, la sua persona con gli interessi e le aspirazioni dell'Italia. L'audace impresa fallì: Balbo ritornò alla casa paterna. Il padre, savoiardo e monarchico, non sapeva opporsi a questi impulsi generosamente giovanili ma già virili del suo ardente figliuolo: si direbbe che in cuor suo li approvava, fiero e orgoglioso dell'ingegno tanto vivo e fattivo del suo giovane figliuolo. A scuola, intanto, il giovinetto Balbo già aveva conquistato fra gli studenti suoi coetanei, quel prestigio di capo che poi lo doveva ininterrottamente accompagnare per tutta la sua vita. Egli ne approfittò per propagare fra i suoi giovani amici la fiamma dell'irredentismo. I giovanetti italiani di oggi che corrono da tutte le parti d'Italia ad arruolarsi volontari nell'esercito italiano (innumerevoli prove di questa giovanile vitalità italiana se ne hanno tutti i giorni) traggono il loro esempio da queste lontane prove del giovinetto Balbo. Mussolini ha detto che tutta la vita di Balbo sarà esempio per le giovani generazioni del Littorio: esempio, infatti, è, e stato e sarà.

Fallita l'impresa volontaristica e guerriera, il giovane Italo, appena quindicenne, si cimentò nella sua prima impresa giornalistica. Affiancò all'azione, il pensiero, lo studio dei problemi italiani. Ecolò infatti a fianco e con l'aiuto di Felice Albani, di Minuti e di Giusquiamo fondare la «Vocé Mazziniana». Ecco i suoi primi articoli di battaglia, il suo primo orientamento poli-



Una rarissima inedita fotografia di Italo Balbo a otto anni



Il chiaro aperto sorriso di Italo Balbo pilota



L'ultima fotografia del Maresciallo dell'Aria con i suoi tre adorati figlioli

tico ispirato al puro mazzinanesimo. Ma la politica, e unicamente la politica, non basta allo spirito multiforme di Balbo. A fianco alla politica vera e propria egli cura le discipline umanistiche: la letteratura, l'arte, la poesia. Poco dopo infatti fonda un altro giornale «Vere Nuovo»; giornale, questa volta, puramente letterario e a tendenze dannunziane. Egli però lascia a Giuseppe Ravagnani il compito di occuparsi delle questioni strettamente letterarie: il giovane Italo vuole occuparsi quasi esclusivamente della diffusione della lingua italiana nelle terre irredente. Anche strettamente legati alle questioni letterarie la politica e il senso della lotta non l'abbandonano.

Il padre però veglia sulla vita del giovinetto Italo. La vita del suo figliolo, fatta di lotta e di rischi, è già bersagliata dall'immane persecuzione poliziesca. La polizia della socialdemocrazia italiana non permetteva allora di amare il proprio Paese: l'Italia si poteva e si doveva amare unicamente con lo spirito del cosiddetto piede di casa: senza eccessi e forse senza nemmeno un vero fiammeggiante amore. Il padre, il buon padre di Italo, per distoglierlo da queste battaglie a cui il suo giovane figlio si abbandonava con tutto l'ardore dei suoi diciassette anni, pensò di mandarlo a scuola nella vicina Repubblica di San Marino. Ma anche lì Balbo non trovò pace. La sua attività era tale da mettere infatti finanche lo scompiglio nella quiete del Monte Titano. Polemiche, sfide, baruffe, gli tirarono addosso mezza Repubblica. Tutto ciò si concluse con il suo forzato ritorno a Ferrara.

Ritornò al suo paese d'origine che tanto amava, dopo tale breve parente di esilio, nel clima infuocato dell'irredentismo e dell'intervento. Siamo alla vigilia della guerra europea: sono le «radiose giornate di Maggio». Ecco per il giovane Balbo mesi di attività instancabile: a piedi, in bicicletta, gira mezza provincia di città in città, di paese in paese, di borgata in borgata dove lo aspettano compagni, fratelli, amici. Il giovane Balbo tiene discorsi, distribuisce manifesti, scrive articoli sui giornali interventisti, collabora per la prima volta al «Popolo d'Italia». Attirato dalla profonda e concreta attività nazionale del futuro Capo della nuova Italia, il giovane Balbo si trasferisce a Milano dove ardeva, più che altrove, per merito di Mussolini e Corridoni, la fiamma dell'interventismo italiano.

Appena giunto a Milano, Balbo, da uomo concreto e fattivo che era, costituisce, con un gruppo di giovani camerati, una specie di guardia del corpo attorno a Battisti maltrattato dai neutralisti. Infine, venuta la guerra, Balbo si arruola fra i primissimi volontari. Mussolini ha scritto il suo famoso articolo: «Audacia», la guerra è dichiarata contro l'Impero Austro-Ungarico: è la nuova Italia che si è messa irresistibilmente in marcia. Il giovane Balbo, assieme ad un ristretto gruppo di privilegiati e di antesignani, marcia, idealmente, in testa.

Ma vi sono ancora dei pesi materiali che tarpano le ali al suo volo: per la sua giovane età e per non aver ancora fatto il servizio militare, Balbo si vede costretto, a languire nelle caserme territoriali di Comacchio. Non sono questi, tuttavia, pesi tali che possono arrestare il cammino e la ascesa dell'ardente Italo. Egli, impaziente, fugge e riesce a raggiungere il fronte. Ma non può ancora combattere, purtroppo. Dal fronte infatti viene inviato alla Scuola di Modena. E, finalmente, nel marzo 1916, sottotenente degli alpini, Balbo può raggiungere la prima linea sugli altipiani. Qui si conclude il primo periodo della giovane vita di Italo. La guerra, la tanto desiderata e sognata guerra, è la conclusione logica di tutta la sua attività giovanile: è il raggiungimento della sua meta e delle sue pure aspirazioni che si possono sintetizzare in una parola che resterà la divisa della sua vita: combattere.

Ma Balbo non è ancora pago. Animato com'è dalla volontà stimolante del rischio e dell'azione personale, la guerra di trincea non poteva appagare il suo spirito. Egli chiede di servire nell'aviazione e si reca alla Malpensa per prendere il brevetto di pilota. Egli, anche in questo campo è uno dei primi: a comprendere quale immenso valore ha ed avrà maggiormente in seguito l'aviazione nella guerra moderna. Alla Malpensa, però, lo sorprende la luttuosa notizia di Caporetto: incapace di resistere all'inazione, Balbo ritorna presso gli antichi compagni del XIII Alpini sul Tagliamento. Promosso per merito di guerra, ottiene il comando del Reparto Arditi del battaglione «Pieve di Cadore» e con gli arditi Balbo combatte fino al giorno della Vittoria. Alla fine della guerra, Italo Balbo ha sul suo giovane petto tre medaglie d'argento al valor militare.

Viene l'armistizio e la pace. Vengono gli anni bui per l'Italia. Per combattere i sabotori della vittoria a Udine, Balbo fonda il suo terzo giornale: «L'Alpino». Su

queste colonne attacca violentemente Nitti e la sua politica di capitolazione di fronte alle forze del nascente bolscevismo italiano. Nel nome dell'esercito vincitore di una dura guerra, Balbo si richiama strenuamente al nostro antico popolo in armi, alla Nazione guerriera e rivoluzionaria, all'immortale spirito del Piave e di Vittorio Veneto. In questo nuovo periodo di battaglie, alternando le azioni politiche alle azioni di piazza, Balbo si laurea in scienze sociali. Agli studi classici che aveva compiuti a Ferrara e a Milano, Balbo unisce gli studi necessari alla nuova lotta. Sono lontani gli anni di studi sotto la guida del padre, oppure di suo fratello col quale aveva passato intere nottate a leggere nell'originale i poeti latini e greci, a tradurre Omero e Euripide. In questa nuova fase della vita di Balbo si legge la volontà feroce di agguerrirsi sempre meglio per meglio camminare sulla via che a forza di volontà indomita e fede era andato aprendo giorno per giorno dinanzi al suo spirito inquieto. Questa via, ch'egli doveva percorrere fino in fondo e tanto nobilmente, si chiamava politica attiva.

Ed eccolo, finalmente, nelle prime file del Fascismo italiano, rigeneratore della vita nazionale. Ferrara cade nelle sue mani quasi senza colpo ferire, e da roccaforte dei partiti sovversivi e del riformismo socialista diventa uno dei maggiori baluardi della Rivoluzione delle Camicie Nere. Il suo ardore, il suo fascino, la sua cordialità lo rendono popolare, amato e temuto in tutta l'Emilia, e nel Veneto, nelle Marche, in Toscana dove corre con i suoi fedeli uomini a ristabilire l'ordine e a fare proseliti. In pochi mesi, dal dicembre del '20 all'aprile del '21, assicura al Fascismo la popolazione operaia e rurale del Ferrarese riunendolo in un vero e proprio organismo sindacale. Memorabili rimangono, sempre in questo medesimo periodo, le sue marce nelle campagne del Ferrarese e quelle più audaci, — vere e proprie occupazioni a mano armata, — sulle prossime città di Bologna, Parma, Rovigo, Ravenna e Venezia. Nella premessa al suo libro «Diario 1922» Italo Balbo del resto scriveva: «Nel progressivo e rapido incedere del destino, che mi portava dalla mia città di provincia a capeggiare forze rivoluzionarie delle province vicine e da queste al comando di reparti nazionali, io mi occupai, con maggiore passione, delle formazioni militari del movimento fascista. La mia vocazione era, e restava, quella del soldato. Intuitivamente veniva fatto a me di anteporre ad ogni questione politica quella della efficienza

offensiva e difensiva delle squadre d'azione: e a Mussolini e ai grandi capi del movimento, di vedere in me un combattente abituato al dominio degli uomini, per temperamento istintivo e, per esperienza singolare di guerra, risolutissimo». Con questa impostazione tipicamente militare, Balbo fece del Fascismo ferrarese una Guardia Nazionale messa al servizio del più genuini e permanenti interessi dell'Italia.

«Modesto ma disperato strumento d'azione del Fascismo», come amava asserire di sé parlando di quel tempo, fiancheggiava con devota e infaticabile dedizione la grande ora creatrice di Mussolini. Finché viene la notte storica del 16 ottobre 1922 in cui nella vecchia casa del Fascio milanese in via San Marco a Milano, al consiglio segreto delle massime gerarchie fasciste, Mussolini propone di lasciar «fissare a Balbo la data che ad ogni modo non dovrà oltrepassare il novembre dello stesso anno», cioè del 1922. Balbo sceglie ottobre 1922. E il compimento vittorioso che riconquistò Roma all'Italia e l'Italia al suo immenso destino.

Subito dopo la Marcia su Roma, troviamo Balbo, nato per la battaglia e alla battaglia votato fino alla morte. Comandante Generale della Milizia e poi Sottosegretario all'Economia Nazionale. Balbo non conosce soste né riposi. In questo periodo fonda, infatti, il «Corriere Padano» che lo ed è rimasto un organo di combattimento, una delle più pure espressioni del giornalismo fascista. Ma il suo vero posto di combattimento e di lotta lo trovò nel '26 con la nomina a Sottosegretario per l'Aeronautica. Balbo si accinge al nuovo compito con l'energia e la tenacia che gli sono familiari. In pochi mesi prende il brevetto di pilota, — quel brevetto che gli era sfuggito per poco in quel lontano 1916, — e comincia la grande impresa di ricostruzione, primo fra tutti con l'esempio. Sono, queste, pagine di gloria ancora vive e scolpite nel cuore di ogni italiano. L'ala italiana, sotto il suo comando, conquistò i più ambiti primati su ogni cielo e oceano.

Nominato nel 1928 Generale di Squadra Aerea e nell'anno successivo Ministro dell'Aeronautica, fu lui a fondare la scuola di Alta Velocità di Desenzano che portò l'ala d'Italia alla conquista dei primati mondiali di velocità e la scuola di navigazione di Orbello che portò alle memorabili e gloriose crociere atlantiche. Prima però di attuare queste imprese leggendarie, Balbo guidò personalmente i voli in massa di 61 aeroplani da ricognizione nel Mediterraneo occidentale, di 24 aeroplani da caccia terrestri nell'Europa settentrionale, di 36 idrovolanti da bombardamento nel Mar Nero. Furono queste le prime brillanti affermazioni della sua nuova concezione: l'impiego in massa dell'aviazione: cioè il proposito di far attuare collettivamente ciò che fino allora era riservato ai singoli. Concezione nuova dell'aeronautica che ha avuto la sua piena conferma nella guerra aerea di questa seconda conflazione europea.

La prima grande Crociera atlantica ebbe luogo nel gennaio del '31 da Bolama a Natal con dodici idrovolanti, partendo da Orbello e spingendosi fino a Rio de Janeiro. La seconda si svolse due anni dopo, — nel luglio del '33, — ed ebbe proporzioni assai più vaste: 24 apparecchi e 116 transvolatori partirono da Orbello e attraversarono l'Islanda e il Canada raggiungendo Chicago e Nuova York. Al ritorno da questo volo, — volo che entusiasma le folle di ogni continente e fece gridare al miracolo, — l'Italia trionfò onoranza trionfale a Italo Balbo. L'arrivo degli apparecchi avvenne sul Tevere al cospetto di una moltitudine inneggiante. A Roma, la centuria eroica sfilò sotto l'Arco di Costantino. In quella occasione, Balbo fu nominato Maresciallo dell'Aria.

Nel gennaio del 1934, il Maresciallo Balbo fu nominato Governatore Generale della Libia. Il giovane Impero Italiano, — secondo la frase del Fuhrer, — molto dovrà a Balbo da questo momento in poi. Si direbbe che in Balbo si incarnò, a tanti secoli di distanza, lo spirito di quel Lucio Balbo che fu Proconsole romano. Balbo, Governatore della Libia dimostra qualità di colonizzatore e di organizzatore che stupiscono gli stessi specialisti. Nei sei anni del suo Governo, la Libia subisce un incremento sociale, politico, agricolo ed economico difficilmente valutabile in note affrettate come queste. Basterà dire che Balbo, nella sua grandiosa opera di colonizzazione, trasportò «in appena due anni», su la Quarta Sponda più di trentamila coloni in numerosi villaggi creati in zone che fino a pochi anni or sono erano luoghi squallidi e infedeli.

Tutta la vita di Balbo, la vita dell'Italia, è segnata da grandiose imprese e da più che grandiosi e perenni affermazioni.

# AUTARCHIA E EQUIVALE PRIMATO

La mobilitazione di tutte le nostre risorse ha condotto ormai a buon punto l'attrezzatura industriale per lo sfruttamento delle nostre materie prime e per la ricerca della sostituzione di quelle mancanti.

Ma molti si domanderanno: il progresso scientifico che per il suo cammino ha bisogno di servirsi di materie nuove, dei più perfetti ritrovati, non rimane ostacolato dalle limitazioni autarchiche? Per quanto riguarda l'aeronautica, scienza nuova e delle più esatte, che deve sfruttare l'infinitesimo di peso e di resistenza per ottenere macchine dalle caratteristiche superiori, l'autarchia è stata salutare.

Bisogna infatti considerare che per la

fatti, si è ora iniziata la produzione su vasta scala industriale di legno ricomposto utilizzando fogli sottilissimi di una stessa qualità incollandoli con resine speciali l'uno sull'altro fino a realizzare forti spessori, pressandoli e trattandoli a caldo per stabilizzare chimicamente la resina collante. Queste resine sintetiche del tipo bachelite, riscaldate sotto pressione subiscono verso i 140 gradi di temperatura una trasformazione chimica che conferisce una tenacità ed una durezza monolitica al complesso legnoso. Si è creato così un materiale del tutto nuovo con caratteristiche molto superiori a quelle dello spruce, resistente agli acidi, imputrescibile all'umidità,

e quello che più conta, realizzabile con piante diffusissime tra noi e finora non impiegate perché o non economiche o perché non omogenee o perché deficienti di caratteristiche meccaniche.

Il problema più arduo si è imposto per la produzione autarchica degli acciai speciali per aviazione che debbono essere ad alta resistenza e saldabili. Questo tipo di acciaio deve presentare caratteristiche indelebili di alta resistenza, insensibilità alle reazioni dovute al raffreddamento conseguente alle saldature, che debbono essere fatte ad alta temperatura. La più grande difficoltà di approvvigionamento della materia prima occorrente dipendeva

dal fatto che noi abbiamo pochi minerali ferrosi e che l'approvvigionamento del ferro avviene con acquisto di rottami che presentano molte impurità. Furono studiate moltissime leghe ed il fervore di ricerca ci rese padroni in questo campo di una esperienza che ha permesso la fabbricazione di un acciaio molto superiore a quelli di produzione straniera. Riassumendo, i nostri sforzi per l'autarchia ci hanno portato ad avere un materiale, il legno composto, che ha guadagnato sullo spruce il 13 per cento per quanto riguarda il rapporto tra il peso e la resistenza e una lega di acciaio che ha guadagnato il 66 per cento, tenendo presente lo stesso rapporto, sull'acciaio finora fornitoci dall'estero.

Ma un'altra esperienza importantissima è venuta a misurare queste nostre produzioni autarchiche.

È noto come i materiali in aeronautica vengano sottoposti a continue prove di usura. Le altissime velocità sviluppate dai velivoli, i regimi di vibrazione che vengono generati da queste, le grandi potenze motorie installate e i relativi fenomeni di risonanza connessi hanno creato una situazione particolarmente favorevole all'impiego di questi materiali autarchici. Il rapporto peso-resistenza finora tenuto presente è stato perciò modificato nel rapporto peso-resistenza alla fatica, perché tale rapporto è quello più razionale da considerare. Infatti le sollecitazioni alle quali è sottoposta una macchina volante modificano le strutture e le possibilità di resistenza del materiale impiegato.

Dalle prove rigorose di laboratorio effettuate sia in Italia che all'estero è risultato che il materiale che ha il coefficiente peso-resistenza alla fatica più alto è il legno omogeneo ottenuto coi procedimenti che abbiamo detto. A questo segue l'acciaio lega italiana e, ultimo, il duraluminio.

Questo risultato va ascritto unicamente alla politica autarchica voluta dal Regime e con tanta fede tradotta in atto dalla genialità dei nostri tecnici. I velivoli italiani che hanno conquistato molti primati mondiali hanno dimostrato praticamente che i materiali autarchici e la fede e l'abilità dei piloti italiani permettono di sempre sperare in un maggior successo.

ALDO MARIOTTI



costruzione delle macchine aeree italiane in periodo pre-autarchico si utilizzavano tre materiali tipici fondamentali: il duraluminio, l'acciaio e il legno, per i quali eravamo costretti ad approvvigionarci quasi esclusivamente all'estero.

Posto il problema della sostituzione, il più facile a risolvere fu quello del duraluminio. Possedevamo industrie capaci di fornire pregiate qualità di questo metallo. Bisognava però dare un forte incremento a tale produzione utilizzando le grandi ricchezze minerarie necessarie a ricavare l'alluminio puro, base della lega del duraluminio. Solo una piccola quantità di un minerale che concorre ci proviene dall'estero, il rame, ma la sua bassa percentuale di lega, il 4 per cento, non può preoccupare. Oggi tutto il duraluminio occorrente per le nostre costruzioni aeronautiche viene prodotto in Italia.

Il problema della sostituzione del legno si è presentato di più difficile soluzione. Lo spruce da noi non esiste e l'unica sostituzione possibile è quella dell'abete rosso, legno usato finora soltanto per la fabbricazione di strumenti armonici. Le nostre foreste alpine dell'Alto Adige ne possono fornire una buona quantità. Questo legno non è però esente da nodi, come lo spruce americano, ma con opportuni sistemi di segazione se ne può ricavare del materiale ottimo. Così le parti più lunghe e prive di nodi vengono utilizzate per la aeronautica lasciando all'industria degli strumenti armonici le rimanenti che possono essere impiegate senza danno.

Ma una nuova era per l'utilizzazione del legno in aeronautica è stata aperta con la fabbricazione dei legni ricomposti. Per togliere al legno intermittenze di caratteristiche, sensibilità all'umidità, distorsione per invecchiamento, limitata resistenza agli sforzi di taglio e per eliminare il forte scarto imposto dall'esistenza di piccoli di-



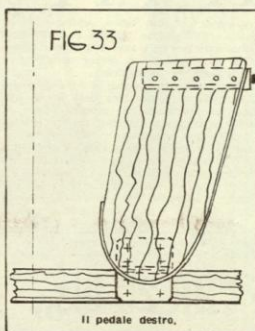
L'apparecchio riprodotto deriva direttamente dal « BR. 20 » che i nostri lettori già conoscono. Le modifiche apportate consistono in una maggiore carenatura della parte anteriore della fusoliera e in una più studiata distribuzione di aperture nella stessa, con l'evidente vantaggio di una più completa visibilità; nel posto del mitragliere anteriore, progettato più razionalmente che nel precedente tipo; in una lieve differenza di dimensioni. Inoltre, da questo tipo già modificato, la « Fiat » ha derivato ancora un tipo diverso: il « BR. 20 bis », che, essendo anche munito di motori più potenti, i nuovissimi « A. 82 », può raggiungere un massimo di velocità sensibilmente superiore a quello che può toccare il « BR. 20 M » ottenendo i 475 all'ora. Anche la capacità di carico, in questo ultimo tipo, è stata aumentata.

STUDIO DI UN  
VELEGGIATORE

IL MONDO  
DEL VELO  
SILENZIOSO

# I COMANDI

con bulloncini passanti le solite chiglie, che vincolano il pilota al seggiolino. Un perfezionamento molto utile al semplice sedile descritto, e veramente da con-



sigliare, è costituito da due strisce curve di compensato che prolungano il fondo del sedile in avanti e sostengono le gambe del pilota fino alle ginocchia. Le strisce devono essere due, per non intralciare i comandi al centro, e verranno fissate al fondo del-

la fusoliera e alle pareti seguendo il più possibile la sagoma naturale delle gambe stesse. Per metterle in posto è bene sistemare prima i pedali, che potranno convenientemente trovarsi a 90-95 centimetri dallo schienale. Qui disporremo una robusta traversa di legno duro fra le ordinate 2 e 3 di fusoliera e a questa, con comuni cerniere in ferro che è anche facile farsi da sé con pezzi di lamiera, ma è semplice ed economico comporre già fatte) si attaccano dal di sotto i pedali. Il pedale stesso è una tavoletta sagomata a forma di siola (con un conveniente margine) spessa 1 cm. e munita di reggitacco e appoggio laterale in fuori. La tavoletta (fig. 33) può essere in compensato a più strati o in legno duro, ma è consigliabile, per la leggerezza e la solidità, ricavarla da un pannello di 6-8 mm. di abete e strati esterni di compensato di faggio da 1-2 mm. bene incollati. A questi pedali, convenientemente divaricati, si attaccano le cerniere con bulloncini, e altri bulloncini passanti fissano le cerniere stesse alla traversa. Il reggitacco e l'appoggio laterale si fanno con una striscia di lamiera sottile (anche di ottone) avvitata lateralmente.

(continua)

## Un corso di volo a vela per 100 Giovani Fascisti preavieri

Il Comando Generale della G.I.L. d'intesa col Ministero dell'Aeronautica organizza per il mese di luglio nell'aeroporto di Pavullo nel Frignano (Modena) il primo corso normale di volo a vela per 100 Giovani Fascisti pre-avieri e Avanguardisti avieri. Il corso è completamente gratuito; gli organizzati che intendessero parteciparvi potranno rivolgersi ai Comandi Federali della G.I.L.



Gastone Chini, La Spezia. — Non credo che la posizione delle bombe in fusoliera indicata in quella rivista sia, come il è scritto, destinata a proteggere di dietro il pilota. Se un effetto protettivo c'è, sarà un vantaggio e fortunato caso. Quell'aeroplano tedesco porta molto probabilmente le bombe in posizione quasi verticale perché, essendo previsto il munizionamento con bombe corte, di calibro modesto e numerose, in quel modo ce ne entrano di più. L'importanza di disporre la singola bomba verticale od orizzontale è stata ormai discussa a sazietà. Tutti sanno, e è del resto intuitivo, che la bomba sospesa orizzontalmente in fusoliera, o sotto di questa, o sotto le ali, parte correttamente in direzione tangenziale alla traiettoria sensibilmente parabolica che dovrà descrivere, e quindi scarti ed errori risultano ridotti. Tutti sanno anche, però, che moltissimi aeroplani di tutte le Nazioni portano le bombe sospese in posizione verticale, talvolta con le alette in giù, talaltra con le alette in su e la punta in basso. Ragioni di installazione possono dunque prevalere sulle esigenze strettamente balistiche. In pratica le bombe così lanciate in posizione verticale (come si è visto anche in alcuni film Luce) fanno alcune capriole prima di prendere la direzione giusta, ma evidentemente è possibile in qualche modo tenere conto di questa circostanza.

Gino Fanti, Roma. — Intanto non vedo i disegni del tuo veleggiatore, non potrò mai, anche in base alle più accurate descrizioni, dare un mio giudizio. È impossibile che tu ti voglia accingere a una simile impresa senza aver già fatto dei disegni: la quindi uno sforzo, inviandoli alla redazione.

L'ING. AERONAUTICO

## CAMPO A PAVULLO



Esiste in Italia, e ormai risaputo da molti, un Collegio del quale molti giovani vorrebbero essere allievi. Un Collegio dove non ci si immonisce, dove non ci si logora sui libri, ma si alterna l'attività necessaria di studio con quella più affascinante del volo.

Panificato agli Istituti medi superiori, il Collegio Aeronautico della Gioventù del Littorio, che ha la sua splendida modernissima sede a Forlì, prepara i giovani che vogliono dedicare la loro vita alla carriera aviatoria prendendo parte ai concorsi dell'Accademia Aeronautica di Caserta.

Fin dal primo anno i giovani, che debbono superare una severa visita di ammissione, ricevono il battesimo del volo, e con visite frequentissime ad aeroporti militari prendono contatto con l'ambiente aviatorio. Quest'anno, inoltre, per la prima volta, hanno avuto l'ambito premio di partecipare ad un campeggio di quindici giorni a Pavullo nel Frignano. Pavullo, risveglia dolci echi nel cuore dei giovani: è lì che si sono fatte le penne moltissimi volovelisti, e in quella palestra si sono rivelati dei temperamenti di volatori di tempra eccezionale.

A Pavullo i giovani hanno potuto frequentare un normale corso di volo senza motore effettuando lanci di libratori a mezzo verricello. La vita è perciò trascorsa serena e gioiosa durante mezzo mese alternando le brevi conferenze teoriche sull'aerodinamica, sulle costruzioni e sull'aerologia, con la vita all'aria aperta e con l'utilissimo svago di un corso per costruzioni aeromodellistiche.

Infatti, per la prima volta l'aeromodellismo ha fatto il suo ingresso ufficiale in un Collegio. I giovani di Forlì sono i soli studenti che hanno la possibilità di addestrarsi, come materia didattica, alle costruzioni aeromodellistiche. Il corso tenuto a Pavullo ha dato brillanti risultati. Numerosi sono stati gli aeromodelli di aliante che sono stati costruiti e quindi lanciati dalle colline che circondano Pavullo.

La palestra non poteva avere sede migliore. Dalla teoria alla realtà, immediatamente. I giovani che provavano le delicate manovre a bordo del libratore sentendone gli effetti durante le brevi evoluzioni, avevano la possibilità di avere tutta un'esperienza preziosissima per la messa a punto dei loro fragili aeromodelli e questi ultimi, riproducendo fedelmente in scala aeromodelli di veleggianti, integravano le conoscenze e la praticità delle istruzioni di volo.

Quindici giorni a Pavullo: non saranno certamente dimenticati tanto presto dai giovani di Forlì!

Per la costruzione dei comandi del «Pojana» possiamo scegliere fra vari più o meno complessi sistemi, tutti però derivanti dal solito schema fondamentale. Abbiamo già accennato al principio alla convenienza di adottare una pedaliere non a leva, ma a pedali indipendenti. I pedali, infatti, si realizzano facilmente con tavolette di legno duro sagomate, e possono venire montati alquanto ravvicinati in modo da utilizzare bene il ristretto spazio in fusoliera a prua. Per di più, si ottiene con essi un movimento di va e vieni in un piano verticale, molto più comodo del moto in un piano orizzontale dato dalla leva. Dal punto di vista costruttivo la coppia di pedali fornisce un numero maggiore di appoggi invece del perno unico centrale della leva orizzontale, e ciò può essere vantaggioso in una struttura leggera poco adatta a ricevere carichi concentrati.

Per quanto riguarda la manovra dello equilibratore e degli alettoni, il sistema usuale a barra di comando è certamente il migliore. Le limitazioni laterali di spazio non sono infatti tali da costringerci all'adozione di un volantino per evitare il movimento di fianco della barra (manovra degli alettoni) specialmente se questa è corta. Per di più, data la completa generalizzazione di questo sistema, esso resta senz'altro più intuitivo e utile a chi lo ha praticato nei semplici libratori da scuola. Il rudimentale comando dell'altimetro libratore, quello stesso del ben noto «Zeppelin», è del resto sufficiente al nostro caso. Abbiamo tuttavia già accennato all'opportunità di montare per gli alettoni un dispositivo di comando differenziale, tale cioè che quando uno degli alettoni si abbassa, l'altro si alza di un angolo maggiore dell'altro. In questo modo si evita che l'eccessiva resistenza aerodinamica dell'alettone abbassato generi dei momenti di imbardata non compensati attorno all'asse verticale, e di senso contrario a quello che sarebbe utile in virata. Per ottenere tale risultato (comando differenziale degli alettoni) dovremo ricorrere a qualche aggiunta al semplice comando a cavo dello «Zeppelin».

Prima di definire esattamente forma e dimensioni dei comandi dobbiamo però precisare la disposizione generale del posto di pilotaggio. Il pilota siede appoggiato con la schiena all'ordinata principale di fusoliera, quella a cui è attaccato il longherone principale alare, ma il sedile deve essere sufficientemente distanziato da essa per consentire l'impiego del paracadute dorsale di normale dotazione. L'esatta forma del sedile stesso dipende molto dal gusto individuale del pilota. Il «Pojana» non è un veleggiatore di serie costruito per un pilota medio qualunque, e il costruttore-pilota che lo realizza per proprio uso tenterà sperimentalmente, durante le ultime fasi della costruzione, di precisare in quale esatta posizione egli si sente più comodo e ben sostenuto.

In generale, però, un sedile lungo circa 40-45 cm. e largo altrettanto è sufficiente e non deve essere molto più lungo al centro per non disturbare la manovra della barra. La tavoletta che costituisce il sedile (compensato) sarà convenientemente inclinata dall'avanti all'indietro di alcuni gradi, e va fissata dentro il posto di pilotaggio ad una tale altezza, da consentire al pilota, seduto su un ragionevole cuscino e un po' sdraiato all'indietro, di vedere bene davanti e anche dietro, guardando al di sopra dell'ala, senza per questo urtare la testa nella capottina trasparente che lo ricopre. Come si ricorderà dal progetto del pattino, abbiamo previsto sotto al sedile due longheroncini, «travetti longitudinali» ai cui il sedile può essere fissato. Invece di uno schienale in compensato, all'altezza delle spalle del pilota, può anche essere fissata una striscia robusta e larga di tela, mentre all'ordinata di fusoliera vengono attaccate

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

Continuazione dal numero precedente

### APPLICAZIONI

Completato lo studio generale del progetto e della costruzione degli aeromodelli in genere ed esaminati in particolare i tipi fondamentali ed insoliti di aeromodello, possiamo ora passare ad alcune pratiche applicazioni, cioè al progetto e al disegno di alcuni aeromodelli tipici. Sceglieremo per questo nuovo studio tre aeromodelli base, e cioè un veleggiatore di grandi dimensioni e di caratteristica tecnica italiana, un aeromodello ad elastico di medie dimensioni e di formula internazionale, ed infine un aeromodello con motore a scoppio, anch'esso espressione della tecnica specializzata italiana.

Prima però di entrare nel vivo dell'argomento, sarà bene far precedere alcune considerazioni che si applicano a tutti e tre gli aeromodelli in studio e che si riferiscono alle modalità generali di disegno.

Il disegno aeromodellistico è sostanzialmente simile a quello aeronautico ed ha con esso infatti tanti punti in comune, da poter essere considerato come la logica preparazione ad esso.

Come in aviazione, in aeromodellismo, si disegna praticamente sempre al volo, allo scopo di rendersi esattamente conto in fase di progetto di tutte le eventuali difficoltà, che nel dimensionamento diretto appaiono più evidenti e facilmente solubili. A differenza di quanto si fa in altre manifestazioni del disegno meccanico, il tracciamento ad inchiostro è quasi del tutto abolito. Nel caso in cui si desideri riprodurre, per mezzo della claustratura o dell'ellografia (riproduzioni bianche su fondo azzurro, o riproduzioni in nero o marrone su fondo bianco) un gran numero di copie da un certo originale, sarà sufficiente quai si sempre un buon lucido eseguito a matita. Per questo scopo si deve scegliere una carta sottile, molto trasparente, non granulosa, e non untuosa, ma piuttosto bianca, per facilitare l'aderenza della grafite. Il lapis da usare varia secondo la carta e la mano del disegnatore, ma si preferiranno in genere le gradazioni medie e medio-dure. Un lapis troppo tenero ha il doppio inconveniente di non imprimere un segno nitido (e di consumarsi rapidamente) e di venire facilmente cancellato nel maneggio del disegno, sia da parte del disegnatore stesso, sia durante la tiratura delle copie. Un lapis duro è ottimo, perché lascia un segno nitido e nello stesso tempo comprime fortemente la carta sotto di sé, il che contribuisce moltissimo all'opacità del segno. Esso ha però il grave inconveniente di bucare la carta con facilità.

I segni cancellati, le piegature, le guastature, in quanto modificano la struttura superficiale della carta lucida, risultano sulla copia. Per tale ragione il lucido a matita va considerato come una «bella copia» in cui non deve comparire altro che il disegno definitivo. Esso sarà pertanto preceduto da una «brutta copia», che sarà del resto il solo disegno da fare quando non si desidera la riproduzione in più esemplari, ma si voglia soltanto preparare il progetto per un solo aeromodello.

Per questo disegno preliminare è consigliabile, in aeromodellismo, fare uso della comune carta da parati bianca (carta foderata) che costa in sostanza meno di ogni altra e per la sua confezione in rotoli si presta molto bene alla preparazione di fogli lunghi e stretti, come appunto sono le forme di ali e di fusoliera che a noi inter-

essa tracciarne i rotoli di carta da parati sono alti circa 50 cm. e tutti i nostri aeromodelli, disegnati su fogli ricavati da tali rotoli, potranno essere conservati bene ordinati in un comune cassetto. L'unificazione delle dimensioni risulta molto utile e dopo un po' di pratica non si troverà difficile il contenere qualunque disegno dentro tali limiti di spazio.

Sulla carta da parati si disegna con matita  $F$  o  $HB$ , o anche con matite ordinarie da disegno  $N. 2$ . Non è quasi mai necessario cancellare. Questa operazione, che specialmente su carta scadente in genere spiacevoli conseguenze, va evitata il più possibile. Si deve prima pensare e poi disegnare, e si troverà facile evitare del tutto gli errori. Il cancellare quel soprappiù di tratto che in genere sopravanza agli incroci, non è di nessuna utilità nelle brutte copie. Nel lucido basterà, non lucidarlo. Tutti i segni non necessari si eviteranno (ad esempio) lo spessore delle centine, nella pianta alare, può essere sostituito dall'asse delle centine stesse, e così in genere per i longheroni. Si tenga presente che molto spesso una certa dimensione interessa soltanto in una delle proiezioni possibili del pezzo. Ad esempio, se abbiamo adottato per longheroni dei listelli quadrati di taglio, nella pianta alare basterà segnare una linea che ne rappresenti l'asse, o anche uno degli spigoli, mentre il quadrato in sezione va esattamente tracciato nei disegni delle centine, che vanno appunto traforate per ricevere i longheroni stessi.

Nel disegnare la fusoliera di fianco, sarà spesso inutile tracciare tutti i listelli. Questi si vedranno molto bene, invece, in sezione, nel disegno delle ordinate di fusoliera.

Uno dei problemi più complessi è dato dall'allineamento dei listelli nelle fusoliere ad andamento curvilineo, perché è necessario che le ordinate portino gli intagli al punto giusto e, naturalmente, nessuna proiezione ci fornisce il listello singolo nel suo piano. Nelle viste di lato o in pianta, questi listelli appaiono come curve avviate, che si possono tracciare con un flessibile, cioè con una bacchetta elastica di legno, in pratica un listello robusto e regolare, tenuto fermo sul disegno con pesi. Il miglior sistema è però quello di costruire le ordinate in base ad un disegno della fusoliera di lato, che dà le relative altezze, e ad una legge ben definita che le generi con una semplice costruzione. Vedremo subito un caso di applicazione di questa regola.

(Continui)



Oggi cominciamo con una notizia quasi sensazionale. Molti conosceranno Arsenti. Ercolino come lo chiamano qui a Roma. È un ragazzo che da qualche tempo si sta affermando nel campo dei modelli ad elastico e che promette molto bene: tanto bene che Arsenti si sente preoccupato e si sta dando da fare per mantenere la sua posizione di relativa supremazia.

Arsenti, dunque, ci ha comunicato, e lo ha anche messo per iscritto, di essere fermamente intenzionato a mettere tutti i primati mondiali per modelli ad elastico esistenti. Noi ci congratuliamo con lui per la buona intenzione e gli facciamo i migliori auguri di riuscita.

Chissà da che cosa deriva questa sua stucchezza di primato? Che abbia trovato il sistema di ottenere le termiche artificiali? Se fosse vero gli vorremmo chiedere il favore di organizzarle a produzione industriale.

Fabbrica Romana di Termiche in scatola (F.R.T.S.) sarebbe un bel nome per una organizzazione del genere.

È ormai un fatto accertato che durante lo svolgimento di gare aeromodellistiche, è oggi di moda la pioggia con abbondante contorno di lampi, tuoni e fulmini. Non vale consultare il bollettino meteorologico prima della gara, tanto la pioggia deve venire. Immane! Foriero di pioggia Turan, che per la vigilia del 9 giugno, è stato il vento, un ventaccio cane che con la sua furia distruttrice ha ridotto ai minimi termini tutti i modelli, trasformando il campo in cimitero.

Ma procediamo con ordine. La gara avrebbe



Nella pagina precedente abbiamo visto gli amici di Pavullo dedicarsi al volo a vela. Questa fotografia, eseguita all'istesso campeggio, dimostra come i bravi allievi non ignorino l'aeromodellismo.

dovuto svolgersi il 19 maggio, ma per ragioni organizzative è stata rimandata al 9 giugno.

Cosa assai confortevole, fra i numerosi concorrenti si sono viste molte facce nuove. Inoltre questo che a Vicenza i ranghi degli aeromodellisti si rafforzano e consolidano sempre più. Belli ed interessanti i modelli, quasi tutti di nuovo progetto e costruzione, fra i quali due ottimi Wakefield di Peruffo. Poi, che il tempo non prometteva nulla di buono e già il vento soffiava con forza, hanno avuto subito inizio i lanci dei modelli veleggiatori. Corsini, non avendo potuto partecipare alla gara per questioni professionali, fungeva da direttore di gara, cronista e fotografo.

Il forte vento costrinse a limitare a soli m. 25 la lunghezza del cavo di lancio per evitare probabili sossature anzitempo.

Per culpa di sfortuna abbondavano le correnti. I discendenti, cosicché si sono dovute abbandonare le speranze (ed eran molte) di segnare tempi spettacolari e ci si è dovuti accontentare di un misero 22" ottenuto dal modello I-LENA di Zausa. Si son visti modelli rimanere perfettamente immobili nell'aria per parecchi secondi, altri invece scattare veloci nello spazio con mosse da fulmine. Il «Rondine» di Angione, detentore del primato recente di durata (23") e di distanza (12 km.), al 4° dovuto contatore di soli 44" di volo, dopodiché andava ad atterrare sul tetto di un'avvismessa. Sul più bello della gara, quando si stava per iniziare il secondo lancio, una violenta raffica di vento fece un'eccezione di tutti i modelli e terra ca in volo, spezzando ali e timoni. Inoltre cominciarono a cadere le prime gocce ed allora la decisione della giuria di sospendere la gara, segnò il fuggi-fuggi generale. Concorrenti e pubblico si sono tutti rifugiati in una sala della palazzina della R.U.N.A. dove apprendevano dalla giuria che la classifica era stata annullata e che la gara si sarebbe ripetuta la domenica seguente.

Il 16 giugno i concorrenti si sono ripresentati un po' meno numerosi e la competizione degli aeromodellisti più quotati, quali Zausa, Vangelista, Chiloet e Corsini, anche oggi facente le funzioni di direttore di gara. Il tempo sempre avversa fu in parte smitato i risultati della gara, che si è svolta alle ore 16 all'Aeroporto «Tommaso Dal Molin». Infatti il vento che andava aumentando in seguito all'avvicinarsi del temporale ha

impedito ai modelli di acquisir quota e ai librai di regolarla.

In entrambe le categorie, modelli veleggiatori e ad elastico, si sono avute delle belle esibizioni. Per quanto concerne i piccoli apparecchi ad elastico la lotta si è data tra me battente sembrava dovesse risultare tra l'I-ARTU della coppia Marselli-Zenere e l'I-BOSE di Borgo. Terzo incomodo era invece l'E 7. 1° di Pedrina.

Il primo lancio di Borgo era il decisivo. Il cronometro segnava la durata del volo in 15"2/10. Questo tempo l'I-BOSE non riusciva più ad ottenerlo in quanto gli altri due lanci erano di 32" e 50" rispettivamente. Invece il piccolo ed elegante apparecchio della coppia Marselli-Zenere otteneva nei due lanci i seguenti tempi 40" e 44"2/10. Il terzo lancio non poteva essere effettuato a causa dell'avvenuta rottura della matassa. Questo incidente capitava poco dopo anche al Wakefield di Peruffo che veniva a perdere così ogni possibilità di piazzarsi in testa alla classifica. Pedrina dal canto suo otteneva dopo un poco conveniente, 17", un 26" e infine un netto 43".

Pertanto la classifica risultava alla fine la seguente:

1. Sergio Borgo con 15"2/10; 2. Marselli-Zenere con 44"2/10; 3. Domenico Pedrina 43"; 4. Peruffo con 31" 5. Bulgarelli con 30".

Subito dopo era la volta dei veleggiatori. Il vecchio «Rondine» di Angione (il Moro) dava subito l'impressione di essere il più adatto alla prova ed infatti il tempo di volo era di 1'47". Sergio Borgo non contento di essere risultato primo nella categoria «clausura» tentava il doppio. L'I-SEBO otteneva nel primo lancio soltanto 1'2"5/10. Ma nel lancio successivo Borgo preannunciava la 1'29" e nel terzo peggiorava ancora segnando un tempo abbastanza ottimo 1'40". Anno, ne invece nel secondo lancio otteneva solo 1'29" e nel terzo peggiorava ancora segnando 1'21". Ma il terzo lancio dell'I-SEBO era impossibile. Nel secondo atterro il veleggiatore si era sfasciato.

Invece un buon terzo posto si guadagnava col suo «IDOME» Pedrina che dopo aver segnato nei primi due lanci 46" e 31"3/10 nel terzo otteneva un buon tempo 1'32"5/10. Così alla fine la classifica vedeva:

1. Angione con 1'47"; 2. Sergio Borgo con 1'40"; 3. Domenico Pedrina con 1'32"5/10.

AQUILA BIANCA

# Salvati dagli Aeroplani

Le macchine motorizzate ammassate dall'Inghilterra al confine tra l'Egitto e la Cirolonia hanno dato, sin dall'inizio, alla guerra su questo tratto della sponda settentrionale dell'Africa uno speciale carattere che si ricollega all'esperimento compiuto dai tedeschi poco tempo fa sul fronte polacco e poi su quello francese, costituito dall'uso fatto degli aeroplani come mezzo di trasporto.

Fin dai primi scontri avvenuti al confine libico con l'Egitto, infatti, il Comando Italiano credette opportuno combattere le folte colonne di carri armati nemici per mezzo delle ben armate e addestrate squadriglie italiane d'assalto, e tale tentativo ha dato fino ad oggi risultati talmente brillanti, da far considerare l'esperimento come ormai concluso a perfetto vantaggio del mezzo aereo.

Come è facile supporre, questa strana guerra combattuta tra i mezzi modernissimi della terra e del cielo ha già tutta una fioritura di episodi singolari ed emozionanti, che, oltre a rivelare il valore e l'abilità dei nostri combattenti, mettono bene in luce l'apporto dell'aviazione in quella specialissima guerra che è la guerra coloniale.

Il racconto fatto da due carristi, al ritorno da una loro avventurosa ricognizione in territorio avversario, ne costituisce senza dubbio uno dei più interessanti ed emozionanti.

Il sole, affacciato quasi di colpo sulla linea cruda dell'orizzonte, sembra esplodere innaffiando improvvisamente il cielo di una vampa abbagliante dai riflessi cuori ad oriente, morenti all'opposto in tinte strane che vanno da un colore sporco ed impressionante di vinaccia ad una sfumatura tra il viola antico e il verde lucente di un fuoco fatuo. Sotto questa cupola che ora arde e si agita tra vampe polverose contro il cui splendore lotta ancora il fremito delicato di milioni di stelle e di pianeti anche la distesa infinita del deserto si è incendiata e manda vividi bagliori di fuoco. Le dune proiettano lontano, sotto la luce radente del disco solare ancora bassissimo, un'ombra cupa entro cui si addensano misteri color viola. Dove queste ombre allungano le braccia a ragliungersi, e si fondono quasi formando una via buia dentro la quale sembra che la notte sotti timorosa di affrontare il bagliore infuocato che oltre s'accende, due macchine ferrigne, entro cui quattro cuori battono accanto a due possenti motori che ora strepitano per l'arrancare faticoso sulla sabbia che cede e strana sotto il morsa rabbioso dei cingoli dentati, strisciano lasciandosi dietro lunghe orme di rettili mostruosi. Sono due piccoli carri armati veloci partiti dai forti della nostra avanguardia cirenaica ad esplorare il territorio che li divide dall'Egitto, sino ai reticolati che gli inglesi hanno tessuto intorno alle loro ridotte di confine.

Presto il sole è già alto, i suoi raggi esplodono la cavità accorciando le ombre che sembrano rintanarsi sotto le dune, le colline, gli sbalzi, i sassi. Poi è tutto un bagliore accecante. Il mondo si divide ora in due campi, uno celeste che è il cielo, l'altro giallo che è il deserto. Sembrano ambedue dipinti con cura minuziosa, tanto il colore è unito, piatto, monotono, esasperante. I due piccoli carri, strisciando faticosamente sull'infinito oceano di polvere, sono l'unica nota che varia l'aspetto del deserto. Dentro di essi già si bolle, le lamiere leggere di acciaio si riscaldano facilmente, e il motore, alle spalle degli uomini, rovescia soffiato ardenti che si precipitano entro la breve scovata, riempiendo ogni minimo vano di grucchiare intenso.

Con le mani ferme sulle leve, i due piloti fissano immutabili l'uguale distesa gialla del deserto seguendo, con un senso ignoto ad altri, una via segnata dall'ordine preciso

di partenza. Bisogna recarsi ad Amisut, attraversando la carovaniere di Ender Bey. Occorre, per far questo, seguire la pista tracciata dai nostri mehari nel 1926. Sono passati quattordici anni. Quattordici anni fa i piedi callosi di una colonna di rumicanti tracciarono sulla sabbia mobile del deserto, un sentiero, e bisogna ritrovarlo. Un segreto intuito, che è un senso, guida i carristi sul mare infuocato che i denti dei quattro cingoli battono stridendo. E i carri continuano la loro marcia. Ormai non sono più che due atomi in un universo giallo fatto di polvere rovente. Tanto che Esem, il posto di partenza, è da tempo scomparso sotto l'orizzonte: le due macchine sono il centro di un immenso disco di sabbia infuocata coperto dalla cupola abbagliante di un cielo atrocemente terso. E così, per ore e ore, i due bruchi d'acciaio strisciano sul terreno arso del deserto pestandolo con i loro cingoli dove lo pestarono tanti anni prima i piedi di centinaia di mehari.

Quando il sole è al compimento della sua parabola quotidiana, i due carri armati, giungono in vista del fortino metà del loro viaggio. Ecco, più lontano, l'intricata ragnatela dei reticolati tessuti dagli inglesi a difesa della loro egemonia. Un breve giro nei pressi di quelle opere; uno sguardo in casa del nemico. Ma d'improvviso — da dove sono sbucate? — i carristi si vedono circondati da una quindicina, forse più, di autobombardieri inglesi.

I cannoncini nemici, puntati sull'obiettivo così vicino, aprono un rosario di fuoco che piove sugli italiani percuotendo le lamiere leggere dei carri, sfondandole, massacrando i motori, strappando i cingoli. Intorno ai due mezzi la sabbia è spazzata da colpi furiosi che la sollevano in ventagli, in colonne, in spruzzi. I carristi si difendono da leoni. Le quattro mitragliatrici sparano senza tregua un caricatore dopo l'altro. Ma che possono contro tanti nemici! Una coppia di mitragliatrici tace. Gli inglesi sbucano con le pistole in pugno dalli

loro fortezze semoventi, si gettano sulla preda. Il carro che ora è muto contiene un morto ed un moribondo; quest'ultimo, un giovane sottotente massacrato da pallottole esplosive, e, con rapido sistema umanitario, finito a rivoltellate dai *gentlemen* delle autobombardiere. Ora il carro è un sepolcro d'acciaio chiuso su due cadaveri crivellati. Anche l'altro è vinto. Da esso vengono estratti i corpi sanguinanti dei due soldati. Uno dei due, il pilota, ha in corpo tre proiettili. Anche l'altro è conciato male. Come per i due già finiti, i soldati inglesi procedono ad una minuziosa requisizione di orologi, monete, penne stilografiche, ecc. Poi i feriti vengono fatti discendere: si indicano loro i reticolati: là sarà la loro prigionia.

Ma una lotta così bella, tanto eroismo, non potevano finire così. Avvenne d'improvviso qualcosa che avvertì l'animo dei due italiani come la macchina della Giustizia Divina fosse in moto. Un rumore nuovo, diverso dal ronzare soffocato dei motori e dallo strisciare sulla sabbia, si aggiunse a questi: il rombo di molti aeroplani che piombavano dal cielo già livido sul nemico esplose in un urlo metallico, stridente, che stritolò di colpo ogni sensazione annichilendo amici e nemici; inchiodandoli, paralizzandoli, al suolo. Una prima salva di bombe parti colpendo il gruppo di automezzi in pieno. La sabbia si alzò fitta a nascondere lo scempio che l'esplosione facevano delle autobombardiere. L'aria divenne tutta in fragore assordante, un rimbombare continuo. Erano colpi picchiati con furia sul bronzo di una gigantesca campana: tutto l'universo ne pareva percosso e ferito. I due italiani, ebbri di gioia, distesi a terra per non venire sollevati dalle raffiche spaventose degli scoppi, ridevano, urlavano, gridavano, con gli occhi abbacinati dallo splendore paonazzo delle vampe. La calma e il silenzio tornarono di colpo, e il sipario di sabbia, calando lentamente, mostrò quanto terrificante fosse stata l'efficacia dell'intervento improvviso. Morti e feriti giacevano sul terreno sconvolto. Una autobombardiera, presa in pieno, non era più

che uno chassis contorto e abbrustolito ancora fumante, altre stavano su un fianco, squartate, con le corazzate contorte e slabbrate, i motori a nudo, le torrette armate divelte. Gli inglesi tornarono dai loro rifugi improvvisati, osservarono, imprecarono e maledirono. Occorre riorganizzare la colonna mutilata: far ritorno al più presto alla base di partenza. Un ufficiale, dimostrando di possedere un'incredibile dose di ingenuità apertamente sconfinante nell'idiocrazia, traccia con il suo bastoncino, intorno ai due italiani, un cerchio: «non muovetevi di lì» e se ne va, a dar ordini con voce che ancora trema. I due si scambiano uno sguardo, e poi, d'intesa, strisciano allontanandosi, inosservati, dal gruppo delle autobombardiere nemiche. Nessuno li ha visti evadere dalla prigione disegnata sulla sabbia dalla canna dell'ufficiale inglese. Questi, quando saprà della fuga, rimarrà sbigottito della disubbidienza di cui è capace un italiano. I due raggiungono una collina nei pressi, si attendono tra radi capisaldi, lasciandosi nella sabbia un rifugio. Una debbole traccia di sangue segna la loro strada; ma gli inglesi non la vedranno. Dopo qualche ricerca, messi in moto i motori delle macchine ancora efficienti, fileranno via, e gli italiani, con il respiro mozzo, se li vedranno passare davanti, a pochi metri. Da quel momento, l'avventura dei due scampati prosegue secondo un piano che è quello di tutte le avventure. Marcia estenuante sino alla carcassa di un carro armato intravista lontano. Riposo e attesa svernante. Febbre, sete, ansia. Finalmente, dopo molte lunghe ore di angosciose speranze legate a un caso prodigioso, ecco un carro armato italiano apparire nei pressi, balanzandosi sulle dune.

Il sole, tagliato dalla linea infiammata dell'orizzonte, getta sprazzi roventi per il cielo già percorso dal brivido luminoso di miriadi di stelle. A notte inoltrata i due feriti racconteranno ai loro amici l'emozionante avventura trascorsa, nella quale la nostra aviazione aveva avuto un ruolo di così vitale importanza.

ROMANUS





(Continua... del numero precedente)

Nonostante il malumore che mi ha preso dopo il formidabile scossoni dell'arrivo (certi fatti fisici influiscono sul morale) non ho voluto contraddire il mio bravo compagno e sono andato a prendere una bottiglia dall'armadietto praticato nello spessore della parete. Abbiamo bevuto. Credo anche, che a un certo momento, uno di noi abbia gridato:

Viva la Luna!

Di là a poco, tutti e tre in coro, ripetevamo, a squarciagola: — Viva la Luna! Viva il nostro satellite!...

Più tardi, Max, armato di chiave inglese, è andato a cedere i bulloni che tengono serrata la lastra di protezione del gran cristallo. Lavoro lungo e faticoso, ma che alla fine, quando la lastra è caduta lungo il fianco del razzo, è stato compensato da una vista indimenticabile.

Per la prima volta, gli uomini hanno contemplato la selvaggia superficie della Luna! Qui è apparso chiaro come la rapida visione degli astri, nel breve campo di un telescopio, sia ben lontana e diversa dalla realtà. Gli astronomi, per esempio, assicurano di conoscere perfettamente i particolari della crosta lunare. Parlano di paesaggi orridi, macchiati di nero e di bianco, di crepacci, di circhi, di trincee sassose, di monti aguzzi, di abissi spaventevoli; una specie di anticamera dell'Ades. Non essendovi atmosfera sulla Luna, i contorni appaiono sempre crudi e taglienti: dove il Sole arriva a colpire, è un bagliore incomprensibile; dove è l'ombra tutto sparisce in un uniforme color inchiostro di China. A questi asprissimi contrasti di luce e di tenebre, si aggiunge la mancanza dei colori. La vegetazione non mette mai una nota di varietà e di gaiezza nei panorami lunari. La Luna è ridotta, alle condizioni di un'enorme massa minerale, che i giorni torridi e le notti interminabili fanno passare da una temperatura di trecento gradi a quella di duecentocinquanta sotto zero.

Gli astrofisici sono così convinti, ormai, della inabitabilità della Luna, che rinunciano anche a formulare ipotesi su questo inutile tema. Adesso però io posso scrivere, con sicurezza, che anche gli osservatori hanno sbagliato nelle loro frettolose osservazioni. La Luna ha, è vero, l'apparenza di un mondo abbandonato e sterile (almeno a giudicare dal breve paesaggio che ci appare a traverso il cristallo della finestra), ma i contorni delle rupi non sono troppo taglienti, i monti lontani non appaiono tanto vicini, qualche leggera colorazione è perfettamente visibile qua e là, tra i bastioni di roccia e la pianura. Insomma, qui è come se l'aria facesse davvero il suo compito di attenuare, sfumare, allontanare i rilievi troppo bruschi, conservando la prospettiva del paesaggio. Il cielo è di un color viola molto scuro, e nonostante sfiorì il sole meridiano, possiamo, a occhio nudo, veder luccicare qualche stella. Sono contento di queste osservazioni preliminari.

— Gioco il mio canocchiale contro una sigaretta, che qui, sulla Luna, c'è l'aria!

Questa mia affermazione fa sorridere Max Boering di compiacenza.

— Certo! L'aria ci deve essere... Che figura farebbero certi astronomi, se fossero qui con noi!

— Mettiamoci gli scafandri e usciamo!

Il professor Piccardi guarda con il binocolo i monti che orlano la fine dell'orizzonte.

— Presto, amici... Andiamo fuori!

— Perché tanta fretta? — domanda Max, strizzandomi l'occhio. — Noi qui stiamo bene... ad uscire c'è sempre tempo...

— E se la Luna scoppiasse ad un tratto? Non arriveremmo più a farci nemmeno un'idea precisa...

— Tu alludi alle previsioni catastrofiche di quell'astronomo francese... il professor Jeans... La Luna si troverebbe in un momento critico... dovrebbe spezzarsi: dapprima in due, poi in quattro e, successivamente, in otto pezzi, per sminuizzarsi, poi, a grado a grado, in una quantità innumerevole di particelle. In questo caso, secondo un'ipotesi generalmente ammessa, la Terra un giorno godrebbe di un chiarore lunare perpetuo e si troverebbe rinchiusa in un anello costituito dal pulviscolo del suo povero satellite frantumato...

— Sì, questi son bei discorsi... ma stia' tranquillo... avremo tutto il tempo di visitare la Luna... e la Luna non scoppierà... non bisogna credere troppo alle previsioni di certi scienziati con la fantasia lugubre...

— Oh, caro Nicola... — e Max intanto si arrampica verso il soffitto, dov'è il magazzino delle vesti e degli arnesi — io non tengo affatto che questo mondo scoperto oggi da noi, si polverizzi... In ogni modo, avremo sempre un buon migliaio di secoli davanti a noi di piena tranquillità... Io prendo lo scafandro: e vi invito ad imitarmi! L'amico Piccardi mi guarda, accennandomi la desolata campagna seletica.

— Pensare — mormora, con una piccola smorfia di

tristezza — che la Luna è una parte del nostro mondo!...

Ma che differenza!

— Infatti... nei tempi dei tempi, il nostro pianeta era costituito di materia fusa, che compiva la propria rotazione ad una velocità quattro volte superiore a quella attuale. Per effetto di questa velocità, una parte di materie incandescenti si staccò dal nostro pianeta e andò a formare un nuovo piccolo astro, che fu la Luna... E in origine, la Luna era assai prossima alla Terra, tanto prossima da compiere la propria rivoluzione quasi a contatto con il nostro globo. Poi, poco alla volta, il satellite si allontanò fino a raggiungere l'attuale distanza di circa quattrocentomila chilometri...

— Ma perché è così diversa dalla Terra? Una figlia che non somiglia, almeno in certi segni approssimativi, alla madre, rappresenta un fenomeno triste.

— Aspettiamo a trinciare giudizi!... Mettiamoci gli scafandri e usciamo; dopo aver visitato questo strano piccolo globo, dopo aver visitato il cratere di Platone e di Eratostene, dopo aver veduto lo splendido Tycho, dopo aver esaminato le caratteristiche dei monti anulari, e quelle degli abissi che rendono le pianure, allora, allora... sì, potremo dire la nostra!... E i nostri giudizi non saranno ipotesi: saranno i risultati indiscutibili della nostra diretta osservazione!

### Qui riprende a scrivere il prof. Nicola Piccardi

Gli avvenimenti si susseguono e ci riempiono di un commosso stupore. L'ottimo James mi ha rimesso il manoscritto che dovrà costituire la prova più viva e convincente del nostro viaggio con queste parole:

— *My dear...* sono troppo ansioso e troppo inquieto... non posso seguirvi... E poi, ho finito l'inchiostro della stilo... Tocca a voi!



E io ho promesso a me stesso di riassumere le prime impressioni dell'arrivo sulla Luna non appena ritorneremo a bordo. Mi batte furioso il cuore. Potessi almeno inviare un saluto a chi so io!

(Romide, nella nostra casa di Recanati, ora certamente, sarà aspettando qualche cosa dall'alto. Non è una donna da scoraggiarsi, lei.)

### Primi passi sulla Luna

Aperta la finestra, fatta calare la scaletta, siamo discesi alla superficie lunare. Mentre sto scrivendo questi appunti, provo ancora la commozione profonda che mi ha colto nel momento in cui, sceso l'ultimo piolo della scaletta, il mio piede ha toccato il suolo della nuova terra conquistata dal genio degli uomini. Ormai, vestiti dei nostri scafandri, non potevamo più corrispondere tra noi.

Davanti a me, James Hebert il più alto, avanzava a passi giganteschi, mentre Max seguiva strani volteggi sulla sabbia bianca e luccicante che ricopre il piano. Improvvisamente ho veduto James balzare in alto, a cinque o sei metri e ridiscendere lentamente a terra. Max ha voluto fare lo stesso esercizio; e vi è riuscito benissimo, nonostante che egli sia piuttosto grave e lento di membratura. Dentro il casco ho riso allegramente: perché io, con un lieve slancio, sono balzato al fianco di Max, e con un altro salto, ho superato James. Debo chiarire che io peso soltanto 60 chilogrammi, e data la mia considerevole forza fisica, posso compiere esercizi ginnastici che anche un uomo molto più giovane di me non saprebbe imitare. Ora, sulla Luna, il mio peso, pur calcolando lo scafandro, è ridotto a una dozzina di chilogrammi soltanto, mentre la mia forza muscolare è rimasta uguale. Nessuna meraviglia, perciò, che io riesca a far salti di sette metri. La mia marcia, rapida e leggera, può arrivare a una media di trentacinque chilometri l'ora, velocità rispettabile, sulla Terra, anche per certe piccole auto da turismo. Piacevole davvero è viaggiare su questo suolo, a volte ondulato, a volte piano come il letto di un lago. Il paesaggio intorno a noi è monotono: una cerchia di monti e di cime aguzzate, nude e splendide al sole; qua è là larghissime ombre di un azzurro profondo, quasi nero. In queste solitudini non deve mai soffiare alito di vento, né scrosciare un uragano. Tutto è limpido, fermo, come in una immagine stampata.

Non riesco, dentro il mio elmo, a percepire nemmeno lo scricchiolio dei sassolini sotto i miei passi. Forse questo lieve rumore non si produce nell'atmosfera rarefattissima dove ci muoviamo; qui probabilmente, è l'eterno silenzio. Abbiamo dato uno sguardo ai nostri strumenti: il barometro segna appena cinquanta millimetri di pressione: meno di quello che i nostri aeronauti possono registrare a 10.000 metri di altezza. Tuttavia, questa pressione è già riprova che, contrariamente a quello che affermano certi studiosi di astrofisica, sulla Luna l'atmosfera esiste. Non posso ancora dire di quali gas sia costituita: immagino che l'ossigeno non debba mancare e che ci sia, immediatamente al contatto col suolo anche il carbonio. Ma, infine, l'aria lunare è ormai una realtà indiscutibile, e un giorno, spero, i dotti del mio mondo ricorderanno degnamente l'umile sottoscritto, che si è sempre battuto con ostinazione per la teoria di un'atmosfera sul nostro satellite.

Un'altra cosa, in questa prima passeggiata, nella terra incognita, debbo ricordare: la impressionante ristrettezza dell'orizzonte. Il fenomeno si spiega con facilità, solo che si pensi che la Luna è tanto più piccola della Terra; ma, insomma, quando un uomo esce a camminare per una campagna selenitica, e si vede a ridosso l'estremo limite che unisce il cielo con la curva dell'orizzonte, non può non sussultare per la meraviglia. Gli sembra quasi di trovarsi nel centro di un gran teatro di marionette.

(Continua.)

YAMBO

# POSTA Aerea

Borsaro Giordano, Terni. — Calmati, amico caro: ecco la brava risposta che metterà l'animo tuo in pace. Non devi avercela con me: devi sapere una cosa sola e molto seria: tu non sei l'unico a scrivermi; al contrario, tu non sei che uno dei tanti, dei molti altri che hanno la benevolenza di rivolgermi a me per mettermi al corrente dei loro fatti particolari. Naturalmente, come comprendi bene, non mi dolgo affatto di tutto ciò; ma, in conseguenza di questo, accade o può accadere che una lettera di un mio nipote può giungere anche qualche settimana prima di entrare nelle liste delle risposte. A tutto ciò, aggiungi lo spazio che delle volte non è eccessivo. Metti assieme tutte queste brave cose e vedrai che la colpa mia è relativa, molto relativa, quasi inesistente. Il problema, piuttosto, è un altro: tu mi scrivi una lettera per dirmi che pretendi una risposta, ma in questa medesima lettera non fai nessuna domanda. Ora, tu sai bene che per avere una risposta è necessario formulare almeno una domanda. Senza domande non vi sono risposte. La unica risposta che ti posso dare, caro amico mio, è questa: domandami di farmi una domanda. Non è un bisticcio: è una idea logica. Ti dico: fammi una domanda e ti risponderò con una risposta... Sei contento adesso?

Bertoloso Enrico, Cornigliano (Genova). — L'allungamento alare è il rapporto (o quoziente) fra l'apertura alare e la corda media, quando questa sia facilmente determinabile. Nel caso poi la corda media non sia determinabile facilmente, l'allungamento alare è dato dal rapporto fra il

quadrato dell'apertura alare e la superficie alare. Per rispondere alla tua prima domanda ti dico che bisognerebbe conoscere la forma geometrica della sezione di fusoliera in questione. Nei riguardi del film sull'aeromodellismo, ti dirò che per adesso non se ne parla: magari a guerra terminata ne faremo uno bello, lungo e a colori... Ricambio i saluti ai tuoi familiari e nei riguardi del tuo piccolo gatto bigio, non potendolo salutare, mi limito ad inviargli una carezza stampata, in corpo 7. Saluti.

Antigio Soldessa e Aldo Fredieno, Milano. — Innanzi tutto vi voglio dire una cosa molto semplice: la firma non è altro che il proprio nome e cognome scritto con la propria calligrafia. Io mi arrabbio maledettamente allorché mi capita di leggere una lettera scritta con una determinata calligrafia e trovare alla fine uno scorgio illeggibile che dovrebbe essere la firma di tale lettera. E' proprio il caso della vostra missiva. Infatti, dopo attento studio, sono riuscito non dico a decifrare i vostri nomi e cognomi, ma appena appena a non scrivere X, Y, Milano, come, in realtà, avreste meritato. E termino qui, altrimenti dovrei aggiungere — come sono tentato di fare — di dirvi francamente che la vostra lettera non mi piace perché troppo influenzata dai vari giornali umoristici che compaiono in Italia. Vedo troppo Bertinismo e Marcaurellismo. Non mi piace. Riservate come sapete fare: spontaneamente.

Giorgio Nagliati, Pavia. — Molti aeromodellisti hanno avuto la tua stessa idea,



cioè di profittare della Giornata nazionale della Tecnica per allestire una Mostra di modelli volanti. Le foto che mi mandi non credo di poterle pubblicare: potrei anche aggiungere che non sono molto belle. Auguri per gli esami e scrivimi pure tutte le volte che vuoi. Certo che anche io sono profondamente convinto che a Pavia non si scherza. Avanti dunque e continuate con

questo stesso ritmo. Io sono qui appunto per registrare i successi dei miei giovani nipoti; i successi e, qualche volta, anche gli insuccessi...

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Luciano Pasculli, Roma. — La fatica da te fatta per non ledere i miei ormai ottici (questo amabile aeronipote ha sacrificato una buona ora della sua operosa giornata per scrivere tutta una lunga lettera in accurato carattere stampatello) meriterebbe il solito monumento in bronzo, ma, dato il momento, ti posso tutt'al più rilasciare un buono cartaceo valevole per i territori d'Italia, d'Albania e dell'impero. Ma abbandoniamo queste faccende di carattere monetario, come disse quel famoso ladro al Giudice istruttore che lo accusava di aver asportato da una cassaforte una somma di diversi milioni, e veniamo ad una cosa che, fra le tante trattate da te nella tua mirabolante lettera, più mi ha colpito. Altrimenti (e l'importanza della cosa è bene dimostrata dal fatto che io adopero, per presentarla, la parola *altrimenti*) altrimenti, dicevo, al fatto che tu, per venire a trovar noi, che saremmo stati felicissimi di vederti dopo averti per tanto tempo letto, sei andato a finire in Via Libro e Moschetto, banda pressoché deserta che non ha nulla a che vedere con Piazza del Popolo, luogo ove l'Editoriale Aeronautica, come è chiaramente detto nella pagina 2 di ogni numero del giornale che tu affermi di leggere (ah, bimbarello, come tutte le marachelle vengono scoperte!) ha elevato domicilio. Tu, dunque, sei andato in Via Libro e Moschetto, e lì hai gironzolato, invano, alla ricerca di una targa che ti indicasse la nostra tana. Ringrazia la sorte, caro mio, se non ti hanno arrestato per atteggiamento sospetto, dato i numerosi enti militari esistenti da quelle parti. Ma come ti è saltato in mente? Beh, lasciamo andare, non vorrei collaborare al tuo suicidio. Tu, in un secondo capitolo della tua interessante lettera, confessi di non essere aeromodellista, perché, dici, l'inverno arduo, e l'estate vai in villeggiatura. Questa proprio non la capisco. Tu mi dirlai che in albergo non ci si può mettere a fare i modelli volanti, per non rischiare di vedersi « caricato » da tutto il personale. Comunque, caro il mio Luciano, a me non importa proprio nulla che tu non sia aeromodellista. Io stesso, come tu forse già saprai, non lo sono. Ammire e apprezzo gli aeromodellisti, ma comprendo pure, credimi, coloro che amano l'aviazione senza sentire il bisogno di dedicare la loro vita alla causa « eterna e longhervone ». Sul motorino ad aria compressa non so dirti nulla, ma ritengo che ormai simili aggeggi non si trovino più in commercio, dopo il glorioso avvento dei motori a scoppio. Onde, al grido di « viva il motore a scoppio » e a quello rinnovato, edito nel 1940 con commenti e aggiornamenti di « viva la birra », chiudo questa mia lunga lettera, che, per rispondere come si deve alla tua, anch'io, come vedi, ho scritto in caratteri di stampa.

GRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO  
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

## GLI OBIETTIVI DEGLI INGLESIS



I nostri lettori ricorderanno la precedente documentazione fotografica pubblicata nella pagina 3 del numero scorso dall'« Aquilone ». In essa si vedeva chiaramente il modo e lo stile con cui combattono i piloti italiani: un imponente risultato guerresco, un terribile schianto, ma « obiettivo militare ». La fotografia che pubblichiamo oggi, invece, rivela la cecità e la vigliaccheria dei bombardieri avversari. Ecco il dirupo e le macerie dell'Asilo della Scuola cattolica « Maria Ausiliatrice » a Milano colpito da parecchie bombe aeree nemiche. La leggera fabbrica appare come spaccata, vicino al terreno sconvolto. E' stato davvero un miracolo che le cinque monache educatrici potessero sfuggire alla morte. Tali metodi di guerra aerea che non risparmiano gli inermi e gli indifesi si ritorcono pienamente contro chi li segue e li applica. Quale è il vantaggio che si può ricavare dal danno delle popolazioni civili? Nessuno. Il massacro non serve che ad imbestialire la guerra, a renderla disumana e feroce, ad accrescere il numero dei nemici. I piloti bombardatori, dopo una rigorosissima istruzione e preparazione, debbono saper individuare e colpire il bersaglio. Debbono aver presente che sbagliando si ammazzano le donne e i bambini. I nostri aviatori hanno, in proposito, dimostrato una sensibilità, un'accortezza, una precisione nel tiro che non brillano affatto dalla parte avversaria. I voli degli apparecchi nemici sulle città aperte italiane svelano o l'incapacità, l'improvvisazione e l'ignoranza, oppure la totale assenza di scrupolo e di ben usato coraggio degli aviatori inglesi.



*E' in vendita*

**PERCHE'  
L'AEROPLANO  
V O L A**

*Pubblicato da*

**AVIAZIONE  
PER TUTTI**

*nel Suo numero*

**7**

**ACQUISTATELO!**

**COSTA  
SOLTANTO 1 LIRA**





«SE SPARIAMO - DICE ASSENNATAMENTE IL PROF. TORTI - C'E' IL CASO CHE ATTIRIAMO L'ATTENZIONE DEGLI INDIGENI, E ALLORA SIAMO FRITTI».

«VERO - AMMETTE LO STAPPA - PERÒ BÈ SOGNA PURE FARE QUALCHECOSA. SE FOSSE FERITO?»

«OH, FANNO I RAGAZZI SPAVENTATI. VIA, NON PERDIAMOCI D'ANIMO - RIPRENDE L'INGEGNERE - TIRIAMO FUORI LE ARMI E CERCHIAMO DI SOSTENERCI A DIFESA NELL'EVENTUALITÀ DI UNA SORPRESA DA PARTE ABBISSINA. SCAVIAMO UNA TRINCEA DIETRO A QUELLA GOBBA SASSOSA. VIA, AL LAVORO. PIÙ TARDI IO E GIANNI PARTIREMO PER LA PRIMA ESPLORAZIONE».

(39 - IL SEGUITO AL PROSSIMO NUM.)