

NUMERO 35 - 1° SETTEMBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



UN *BLACKBURN SKUA, NEMICO E ABBATTUTO DA UN NOSTRO *G. 50.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 35

1° settembre 1940-XVIII

Direzione e Redazione
Piazze del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazze del Popolo, 18

Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25. Semestrale L. 13

un numero centesimi 80

numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i controlli pubblicitari rivolgersi alla

Ditta del Comm. Luigi Mancini

Via Gesù N. 6 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie

L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguiti i versamenti sul conto

corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni editi

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50

Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

Abbonamento annuo L. 25

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDANZA

Abbonamento a 12 numeri L. 30

Un fascicolo L. 3

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire

AEROPORTI MIMETIZZATI

Caro Aquilone,

Nella grande tragedia della guerra, che l'uomo ha sempre vissuto sia come combattente con una clava in pugno o con una ascia di selce o di bronzo, sia con una spada e una lancia o con il fucile e con la bomba, e una lancia o con il fucile e con la bomba, si è costantemente cercato, per legge naturale di istinto e per mezzo ragionato di difesa, di offrire all'avversario il minor bersaglio possibile. E ciò si è ottenuto o con coperture atte a parare l'offesa (scudo, corazza, trincea, fortezza) o cercando di celarsi agli occhi del nemico per evitare meglio la sorpresa e riportare quindi il minor danno.

In questi ultimi tempi si è molto parlato di « mimetismo »: è una parola di moda e tutti sanno cosa voglia dire e quali siano gli accorgimenti per portarlo in atto. Il mimetismo nel campo militare non è cosa assolutamente nuova e, per tenerci vicini ai nostri tempi, nella grande guerra il grigio-verde delle nostre truppe fu la prima traduzione in vasta scala di questa teoria: confondersi agli occhi del nemico per quanto possibile con l'ambiente in cui si deve lottare (la natura ci offre numerosi esempi di mimetismo che è superfluo qui ricordare). Vennero poi i camici bianchi per gli alpini, le coperture di frache per i cannonieri, i mascheramenti delle strade ecc.

Lo sviluppo dell'aviazione, di questo occhio indiscreto che poteva scorgere al di là dei canocchiali e penetrare fin nel retroterra del nemico, vedere ponti e strade, ferrovie e depositi, ha reso necessario un più accurato occultamento di quelli che possono essere gli obiettivi militari di un esercito operante, al fine di cercare, per quanto possibile, di sottrarli al fuoco avversario e quindi alla distruzione. Abbiamo avuto così intere batterie coperte da gigantesche reti su cui foglie e rami davano, dall'alto, l'impressione di vegetazione; abbiamo avuto i teli mimetici per le tende, anche gli accampamenti potessero sfuggire all'osservazione aerea nemica confondendosi con il terreno, abbiamo avuto perfino le frache sugli elmetti e sulle spale dei soldati avanzanti, ed abbiamo visto gli autocarri e i depositi, le officine e gli aeroplani tinti a macchie verdi e gialle e sparire in modo che dall'alto fossero invisibili o meno facilmente individuabili.

Un obiettivo però di grande importanza è che perciò è da una parte attivamente ricercato e dall'altra gelosamente custodito è il campo di aviazione.

Per quanto mimetizzati i capannoni o addirittura scomparsi, essendo gli apparecchi nascosti fra gli alberi circostanti, un bel prato libero, spazioso, attirerà sempre lo sguardo dell'osservatore nemico che, prima o poi, lo riconoscerà come sede di una o più squadriglie e, se possibile, lo sottoporrà all'azione dei propri bombardieri.

Mi è venuta in mente in questi giorni una idea strana che mi piace esporre se « L'Aquilone » la riterrà degna di considerazione.

Ho pensato a degli « aeroporti ultramimetizzati » con case di campagna, covoni di fieno e alberi disposti qua e là per il campo ed in modo tale che dall'alto possano far «cludere assolutamente l'idea di un campo di atterraggio.

Immaginate una specie di giuoco da costruzione di ragazzi: vi sono delle casette di legno, leggere e composte solamente delle quattro pareti esterne e del tetto ma perfette in tutti i particolari, vi sono degli alberi in vasi, così come si vedono nei vivai, vi sono dei covoni di fieno, vero o finto non ha importanza, e tutta questa roba è montata su ruote e collegata ai bordi del campo, per mezzo di corde, che possono essere anche verdi per nascondersi con l'erba, le quali faranno capo ad un semplice sistema elettrico o a mano addirittura che permetterà, nascosto fra gli alberi, di spostare rapidamente da una parte o dall'altra del campo queste costruzioni (fig. 1 - schematica).

Quando, oltre a questo semplice sistema, si provvedesse a far percorrere il prato da uno o più finti sentieri di campagna, ritengo che dall'alto l'illusione di una fattoria sarebbe perfetta (fig. 2 - panoramica).

Gli apparecchi debbono partire? In meno di tre minuti casa, covoni e alberi scorrono sulle ruote e, addossati ai margini, lasciano libero il prato, per riprendere subito dopo e con la stessa celerità il loro posto. Gli aerei ritornano? La stessa rapidissima manovra permetterà loro di atterrare.

Non credo che le corde aderenti a terra possano costituire un ingombro alle ruote degli aerei; d'altra parte esse potrebbero scorrere entro solchi opportunamente scavati e ricoperti dall'erba.

Ho pensato anche ad un sistema simile, in caso le costruzioni sono « scomparse » o sprofondano quindi nel terreno lasciando la superficie libera: ma ciò richiederebbe un lavoro più lungo, da predisporre fin dal tempo di pace, un macchinario più complesso e maggiori probabilità di guasti che potrebbero provocare una interruzione nell'esecuzione della manovra.

L'aspetto ora a « L'Aquilone » la facoltà di accogliere questa mia idea, criticandola apertamente e dando ad essa il peso che merita o di cestinaria senz'altro.

A. G.

Lo scrivente, che è un valoroso combattente in A. O., dimostra un certo ingegno, ma poca competenza in materia. E, poiché questo non può essere un difetto, pubblichiamo la sua lettera, comunicandogli contemporaneamente le nostre idee al riguardo. Per ragioni assai ovvie, in tempo di guerra gli aeroporti debbono essere creati con la massima rapidità possibile in zone le più insospettabili (parchi, frutteti, ecc.). La costruzione di tanti complicati mezzi di occultamento porterebbe perciò ad una dannosa e noiosa perdita di tempo, senza contare che si correrebbe il rischio, dato il carattere momentaneo di un campo di guerra, situato in un punto solo perché lo dettano le circostanze del momento, ma che può essere mutato di luogo da un giorno all'altro, di dover tralasciare appena finiti i difficili lavori. Inoltre, crediamo che tutti gli accampamenti sarebbero di grave impedimento per le manovre sul campo. Ha pensato, lo scrivente, a quelle rapidissime partenze su aereo che non permettono dieci secondi di ritardo? E poi, crediamo molto opportuno informarlo che i campi di guerra, così come oggi son fatti, non presentano i difetti che forse lui pensa. In Spagna una nostra squadriglia fu cecata in volo di trasferimento non riuscì a trovare, pur possedendo tutti i dati informativi, il campo ove doveva atterrare, e dovette tornare alla base di partenza.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVIO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2



Vita sana e lieta al campo di volo di Balbo sorto a Pavullo

L'AQUILONE



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi numero precedente)

Oltre alle difficoltà materiali dell'esecuzione si era la impossibilità di collocare i fogli fabbricati clandestinamente e ciò bastò per distogliere i falsari dalle loro imprese criminose.

Ma l'attività illegale si rivotò principalmente a far passare per la seconda volta per la posta i valori che già avevano servito ad affrancare la corrispondenza; e quindi le amministrazioni responsabili concentrarono la loro attenzione e i loro studi sull'annullamento, e sulla timbratura dei francobolli postali.

Vari furono i sistemi di annullamento che vennero adottati nei diversi paesi ma tutti ebbero lo stesso scopo: quello cioè di impedire che un francobollo potesse venir adoperato più di una volta.

In Italia e negli Stati italiani, in Austria e in Prussia, si stampò con un apposito timbro, sul francobollo, il nome della città di partenza e la data del giorno in cui la spedizione avveniva. In Francia l'annullamento, che venne chiamato obliteration, fu effettuato per mezzo di un timbro a mano, a forma di losanga, le cui punte erano tanto sfiguravano il francobollo ma lo foravano simmetricamente. In Olanda la parola « franco » veniva stampata a lettere grandi sul francobollo; in Inghilterra si adoperò un timbo formato da tre cerchi; in Incazia da tre linee sovrapposte; e in Irlanda pure da un rombo, ma senza punte.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

STATI UNITI D'AMERICA

Altra serie degli scrittori e a quella in onore dei poeti ha fatto seguito, secondo il programma prestabilito, una serie di francobolli commemorativi dei più famosi scrittori americani. Anche essa è di notevole fattura artistica. I valori sono pure 5 e 6 e gli stessi tagli delle due serie precedenti. Ecco nell'ordine:

1 cent verde: Reca l'effigie di Horace Mann, nato a Franklin (Massachusetts) il 4 maggio 1796 e morto a Yellow Springs (Ohio) il 2 agosto 1859. Grande giurista, studioso Diritto all'Università Brown e partecipò per 14 anni alla legislazione dello Stato di Massachusetts; sotto la sua guida gli studi superiori ebbero grande sviluppo in numerosi Stati dell'Unione. Fu Presidente del Senato del Massachusetts.

2 cents, carminio: Reca il ritratto di Mark Hopkins, nato a Stockbridge (Mass.) il 4 febbraio 1802, morto a Williamstown il 17 giugno 1887. Preside del Collegio William nel 1824 e del Collegio Medico nel 1828, fu un famoso professore di filosofia morale e di retorica.

3 cents, violetto: E' ornato con il ritratto di Ch. Wm. Helliot nato a Boston il 20 marzo 1834, morto a Nathaniel-Harbor (Maine) il 22 agosto 1926. Chimico di grande valore fu per 50 anni Rettore dell'Università Howard; a lui si deve la riforma della istruzione pubblica.

5 cents, azzurro: Reca l'effigie di Frances E. Willard nata a Churchville (N.Y.) il 28 settembre 1839 e morta a New York il 18 febbraio 1898. Presidente dell'Unione delle Dame Cristiane per la Temperanza, dedicò tutta la sua esistenza alla lotta contro l'alcolismo. La sua influenza fu tale che la famosa legge sul proibizionismo fu votata in omaggio al suo principio.

10 cents, bruno: E' illustrato con la effigie di Booker T. Washington nato in una piantagione della Virginia e morto a Tuskegee (Alabama) il 14 novembre 1915. Negro di nascita dedicò la sua vita alla educazione della razza negra.

TURCHIA

La inaugurazione della ferrovia Ankara-Erzurum è stata ricordata con la emissione di una serie di francobolli commemorativi, le cui vignette riproducono opere di architettura e d'ingegneria della nuova strada ferrata.

Ecco le caratteristiche dei valori: 3 kurus, arancio; 6 k., marrone; 7 k. e mezzo, rosa rosso; 12 kurus e mezzo, blu. Dentellatura: 12.

ROMANIA

Altri valori di Posta ordinaria, con nuovo valore, forse in ragione delle mutate tariffe postali, sono stati emessi di recente. Recano tutti la effigie del sovrano Carlo II in diverse pose, e completano, quindi, la serie normale del 1935. Solita filigrana e dentellatura.

5 lei, rosso carminio; 8 lei, cianbro; 9 lei, 12 lei, 15 lei, blu; 15 lei, marrone; 24 lei, rosso carminio.

MAURITIUS

RAGAZZI ADDESSO FUGGIAMO

Un quotidiano brasiliano, e precisamente di Rio de Janeiro, il «Mioda», ha coniato una frase che noi senza indugio abbiamo posta come titolo a queste note. È una esatta interpretazione delle iniziali puntate che formano la sigla dell'aviazione inglese. Anche per noi, infatti, come per il quotidiano neutrale, R. A. F., non vuol dire «Royal Air Force», ma bensì: «Ragazzi Adesso Fuggiamo». Queste tre parole sono realmente di una esattezza e di una precisione sconcertanti. Senza ombra di esagerazione, se avessimo il piacere di conoscere il massimo inventore lo abbracceremmo con il massimo slancio.

Gli aviatori inglesi meritano questa etichetta; e noi ci auguriamo che essa faccia il giro di tutta Italia e diventi presto di dominio pubblico. Poiché gli aviatori del Regno Unito, i biandastri e cavallini e «aeroplantisti» al servizio di Sua Maestà Britannica, sono veramente pessima cosa. Non ci sono scuse che tengano: costoro sono mediocri volatori. Anche in questo caso è vero il detto che ogni Paese ha gli aviatori che si merita. La vecchia Inghilterra possiede piloti degni di essa. Piloti di terza qualità.

Si sa che va all'aviazione la parte più sana e più moralmente e fisicamente robusta di un Paese. Ma in Inghilterra, sotto le ferree necessità della guerra, sono andati all'aviazione anche i borghesucci che fino a ieri erano nei comodi e ben riscaldati uffici della City di Londra. Chi fino a qualche tempo fa è stato a poltrine coi piedi su di un tavolo e con un «wisky» accanto, non può, da un giorno all'altro, forgarsi un'anima di eroe. Costui, anche facendo il pilota, sarà sempre un mediocre impiegato, accidioso e pretenzioso. I piloti inglesi, più che al servizio del loro Paese sull'orlo della rovina totale, sono degli impiegati alla R.A.F. E si sa che gli impiegati sono sempre quelli che tentano ogni giorno di uscire dall'ufficio un quarto d'ora prima. I piloti inglesi, infatti, come i nostri, impiegati alla R.A.F., sganciano sempre le bombe due chilometri prima del necessario... Di tutto ciò, naturalmente, noi e gli amici tedeschi, non possiamo far altro che compiacerci.

Qualche tempo fa, un corrispondente di un giornale spagnolo da Londra, raccontava di avere una sera incontrato, in un locale notturno londinese, un pilota completamente ubriaco. Avendogli domandato perché si era ridotto in tali condizioni, il giornalista spagnolo si sentì rispondere dall'incozzante «Tommy» dell'aria che, dovendo partecipare l'indomani ad un bombardamento in territorio tedesco, egli considerava quella come l'ultima sera della sua vita. Il corrispondente spagnolo aggiungeva che questo non era il solo episodio del genere a cui gli era stato dato assistere, durante la sua permanenza nella capitale inglese in guerra. I piloti inglesi bevono per dimenticare; per nascondere a sé stessi che il giorno seguente debbono morire; per dimenticare la dipartita da questa valle di lacrime. Anche questo, aggiungiamo noi, è un modo come un altro per difendersi.

Un episodio analogo ce lo raccontava tempo fa — prima dell'inizio della guerra — un viaggiatore italiano che si era trovato ad assistere a questa scenetta: veder mettere a bordo dell'apparecchio della «Valigia delle Indie» i piloti completamente ubriachi. Il fatto di bere, e di bere molto, non è, dunque, la sola prerogativa dei piloti da guerra britannici. Si direbbe che il fatto di bere, e di bere in modo veramente smodato, è anzi la prerogativa delle democrazie. Tempo fa, in un quotidiano di Roma, apparve un interessante articolo sul problema dell'alcolismo in Francia. Tale articolo, veramente impressionante nelle crudeli statistiche e cifre, dimostrava come la Francia sia stata corrotta e sverlizzata alle sue radici (cioè nel carattere e nel fisico dei suoi uomini) dal vizio dell'alcole. Questo articolo dimostrava come dalla conquista dell'Algeria ad oggi (cioè dalla comparsa dell'asessuato sui mercati europei), la Francia non abbia fatto altro che intensificare e allargare la sua mania del bere. L'articolo concludeva che i risultati di tale infernale vizio si sono visti: la Francia è stata piegata ed è miseramente crollata come un castello di carta.

Lo stesso dicasi per la vecchia Inghilterra. Un Paese che beve non può produrre buoni piloti. I piloti sono gli organismi più delicati di un Paese: sono come fiori di serra. Ora se in una serra vi è atmosfera greve e vizziata, se questa metaforica serra è avvelenata continuamente, i fiori che essa produrrà saranno pessimi. Saranno fiori vizziati e alterati. E i piloti democratici sono infatti vizziati e alterati. Il Comando inglese pare sia anche esso di questa opinione: le imprese più rischiose, più difficili, le fa compiere, infatti, non da piloti inglesi, ma dai transfughi piloti delle ex Armate aeree polacche o addirittura cecoslovacche. Ciò non solo per un ben conosciuto egoismo, ma anche per l'obiettivo riconoscimento che codesti piloti sono infinitamente superiori ai propri.

I popoli che bevono, e che bevono ormai da secoli, lo dimostrano attraverso mille fenomeni, ma anche attraverso la loro produzione di piloti. Anzi direi, soprattutto attraverso i loro aviatori. Un popolo che beve non può produrre buoni aviatori. Produrrà buoni aviatori quel Paese sobrio e misurato anche nell'uso dell'alcole. Uno studioso tedesco, Paul Robert Skawran, in un magnifico piccolo libro intitolato: «Psychologie des Jagdfliegers-Beruehnte Flieger des Weltkrieges» ha analizzato a fondo, come sanno fare gli studiosi tedeschi, i nefandi effetti dell'alcole sul carattere e sul fisico dei piloti. Il Skawran sostiene che per l'aviatore è veleno non soltanto l'alcole, ma anche la nicotina. Per rendersi conto quale devastazione abbiano subito sul loro fisico i piloti inglesi, basta dare uno sguardo alle loro azioni di guerra. Dietro tali pessime prove, vi sono quintali di tabacco al miele e all'oppio, ed ettolitri di liquori di ogni specie e qualità.

Ma questo, naturalmente, non è che un lato e un aspetto della lamentevole questione. I piloti inglesi sono pessimi anche per

un cumulo di altre ragioni. Sono ragioni tecniche, sono ragioni teoriche, sono ragioni organizzative, sono ragioni di razza; infine, non ultime e non indifferenti vi sono le ragioni politiche. A tutto ciò, come si è detto, presiedono, a mo' di stemma e blasono, enormi bicchieri di «wisky» e di «gin»... L'alcole è il coronamento dell'edificio; è la cornice del quadro. Ora, quando un quadro ha lo sfondo che sappiamo e la cornice che si è detta, è giusto, sommarmente giusto, che porti come titolo la sigla che ha inventato il giornale brasiliano: R.A.F. (Ragazzi Adesso Fuggiamo). Non si tratta di gioco di parole e nemmeno di uno scherzo: è una verità profonda detta in forma allegia.

Abbiamo voluto approfondire la questione — nella misura di come si può approfondire un argomento attraverso brevi note — considerandola quasi esclusivamente dal punto di vista della insufficienza fisica dei piloti, concludendo che i piloti inglesi sono quello che appaiono e che tutti sanno per il fatto d'essere squassati dall'alcole e dalla nicotina. Ma non si è tacito il fatto, altrettanto importante, che essi sono minati da una pessima organizzazione e da una improvvisata teoria della guerra aerea. Tutto considerato, non bisogna meravigliarsi soverchiamente quando si sente dire che i piloti inglesi hanno bruciato un pagliano in aperta campagna a Dusseldorf e che hanno sganciato qualche bomba su di una città svizzera. Nemmeno il fatto che le cittadine svizzere sono parzialmente illuminate, può fare orientare i piloti inglesi sulla nazionalità di detti aggruppamenti urbani: essi scambiano le cittadine svizzere, pacifiche e addormentate, per obiettivi militari nemici. Insomma, su questo argomento, la questione, da qualunque lato la si prende e la si studia, porta costantemente ad una stessa conclusione: che i piloti abionici non esistono nel firmamento degli astri aviatori.

Qualche settimana fa, un settimanale illustrato che compare a Roma pubblicò in prima pagina una fotografia in cui si vedeva un gruppo di aviatori italiani che studiavano una grande carta di rotta, prima di iniziare un lungo volo di bombardamento contro obiettivi inglesi. In questa foto si vedeva chiaro di quale tempera e costituzione, anche fisica, son fatti gli aviatori di Mussolini. Si vedeva esattamente di quale pasta son formati. Erano ragazzoni alti, bruni, con capelli crespi, scuri e lucidi; magnifici esemplari della migliore stirpe mediterranea. Ragazzoni sani sul cui volto muscoli si leggevano a chiari tratti le doti di cuore e di animo. Veniva spontanea l'ammirazione; e non si poteva fare a meno dal pensare che con questa pasta di uomini e di aviatori si possono e si debbono vincere tutte le guerre. Sono costoro.

Infatti, i piloti che prendono in caccia i più veloci «Gloster Gladiator» «Hurricane» o «Spitfire». Sono questi gli aviatori che li mettono in fuga nei vari cieli del Mediterraneo nostro. Tutto ciò perché quegli «Hurricane» o «Spitfire» sono pilotati da quei tali aviatori di cui in queste note abbiamo elencato i difetti e le manchevolezze.

La conclusione naturale che sorge spontanea è la seguente: l'Inghilterra non è in grado di produrre buoni (o mediocri) piloti per difendere il suo suolo più che minacciato: l'Inghilterra meno che mai è in grado di portare, con l'esclusivo impiego dei suoi piloti, l'offesa in territorio nemico. Quelle piccole puntatine che ogni tanto azzarda qua e là, sono fatte da piloti polacchi e cecoslovacchi. Nell'attesa, l'Inghilterra attende i piloti dall'Australia e dal Canada. Ma noi, fin da adesso, possiamo valutare questi piloti (se riusciamo a mettere piede sulle sponde dell'Isola): mercenari, allettati dalle sterline, Mercenari che, arruolati nella R.A.F., avranno il solo programma: mettere da parte quante più sterline è possibile e portare a casa quella tal cosa che, con una bella espressione, da noi si chiama «pellaccia». Per attuare tale programma, è chiaro che i futuri piloti non faranno altro che andare sempre più ad ingrossare le file di coloro che attuano in pieno il programma vero della R.A.F.: fuggire. E fuggire alla svelta in virtù dei 300 chilometri all'ora che raggiungono i loro tanto celebrati apparecchi.

Fuggire, fuggire con la massima velocità possibile; mettere fra sé e il proprio avversario quanto più spazio è possibile: tale è il programma ormai chiaro. O fuggire o farsi ammazzare, questo è il dilemma. E per non farsi ammazzare essi fuggono. Duff Cooper ha detto (anzi ha fatto dire ai suoi servizi di propaganda): «I nostri piloti talvolta evitano la battaglia per affrontarla in migliori condizioni una seconda volta». Noi diciamo: i vostri piloti rimandano la loro fine: essi non fanno altro che procrastinarla. Nella R.A.F. chi non muore oggi morirà domani. Ecco tutto. E per non morire, i piloti vostri fuggono oggi e domani. E quando domani fuggiranno di nuovo, lo faranno per perire dopodomani.

Chi ha scritto, ripetiamo, che la R.A.F. vuol dire Ragazzi Adesso Fuggiamo, ha pronunciato una profonda verità storica: una verità che noi ci auguriamo faccia presto il giro dell'Italia e della Germania. Non è una buffonata o un paradosso; è una realtà espressa in forma scherzosa e allegria: quella tal forma, cioè, che può impiegare solo chi sta vincendo e chi vincerà definitivamente.

RICCARELLO



NUOVE ARMI

Tempo fa «L'Aquilone» pubblicò uno scritto che riguardava le armi nuove usate dai tedeschi in questa seconda guerra europea. Su tale argomento, il discorso non è ancora esaurito: anzi, secondo noi, passeranno degli anni prima che si possa fare luce completa sul famoso «Neuartige Angriffsmittel», cioè sul nuovo metodo di attacco, o di assalto, che i tedeschi annunciarono in un Comunicato di guerra ormai passato alla storia. Allo stato attuale si naviga ancora tra pure ipotesi o su vaghe indiscrezioni pubblicate dalla stessa stampa tedesca.

Si sa, per esempio, che la presa dei famosi forti di E. Email, presso Liegi, fu opera dei paracadutisti tedeschi, ma pochi sanno come si svolse questa splendida azione che resterà nella storia come uno dei più fulgidi episodi dell'ardimento umano. Ma, a fianco del coraggio e del sangue freddo dei soldati tedeschi che parteciparono alla celebre azione, vi è da ammirare lo studio e lo spirito di inventiva dell'Alto Comando tedesco. Ascoltate bene.

Per compiere questa celebre azione, il Comando tedesco fece fare, come è facile pensare, una serie completa di rilievi e fotografie dei minitissimi forti belgi. L'azione di ricognizione compì l'opera in modo mirabile, integrata dagli altri normali servizi d'informazione che, di solito, ogni Comando militare possiede. Quando il Comando tedesco fu in possesso di tutti i dati necessari, fece ricostruire in una foresta presso Berlino (e precisamente ad Halle) questi forti al naturale. Detta riproduzione, naturalmente, non era fatta

in cemento e metallo, ma bensì in cemento e legno. Però era perfetta: era la seconda edizione dei forti belgi. Anche il terreno era stato sistemato come nel modello, con le medesime colline, gli stessi boschetti, avvallamenti, ecc., esattamente uguali come nel modello naturale. Naturalmente, la cosa era avvolta nel più fitto mistero.

Una volta in possesso in casa propria dei forti belgi (odesta riproduzione fedelissima, infatti, equivaleva a possedere i forti in casa), il Comando tedesco incominciò a studiare in concreto, e al cospetto dell'ostacolo a grandezza naturale, il metodo tattico o bellico mediante il quale era più agevole tentarne l'espugnazione. Furono mesi di studio intenso, di analisi capillare. Alla fine dopo matura convinzione, l'Alto Comando stabilì in modo definitivo che il metodo più appropriato per attuare, con sicuro successo, la presa dei minuti forti nemici, era quello dei paracadutisti e forse degli alianti.

Stabilito questo dato di fatto in modo definitivo, l'Alto Comando tedesco non si preoccupò di altro che di allenare uno speciale reparto di paracadutisti all'attuazione di questa superba impresa. Si scelsero prima gli uomini (che dovevano possedere realmente coraggio e doti eccezionali), e poi si incominciò il vero e proprio allenamento. Cento volte, mille volte, di giorno e di notte, con tutte le più svariate e più avverse condizioni atmosferiche, i paracadutisti tedeschi si calarono dal cielo dagli aeroplani speciali e tentarono di impossessarsi dei forti nemici fittiziamente difesi. Era come un episodio di

grandi manovre, dove, da specialisti, veniva valutato il grado di attacco e di difesa, e dove si riusciva a stabilire se, una data azione, fatta sul serio e con armi da fuoco autentiche, avrebbe avuto successo o no.

A ciascuno degli uomini del reparto scelto per l'azione, fu dato un numero ed un compito preciso. Il numero uno, per esempio, appena avesse atterrato, doveva occupare il tale angolo e minarlo in quella data maniera; il numero due doveva preoccuparsi di dominare con il suo fucile automatico quel dato passaggio obbligato; il numero tre, munito di adatti strumenti, aveva il compito di aprire una breccia in quel determinato punto. E così via. Per mesi e mesi, come si è accennato, gli stessi uomini, condotti dagli stessi aeroplani e dagli stessi piloti, si lanciarono sopra i medesimi punti del modello del forte, con le stesse armi e gli stessi compiti.

La loro azione, come è facile immaginare, divenne talmente sicura che i paracadutisti tedeschi l'avrebbero potuta compiere ad occhi bendati. Infatti, il giorno della vera azione, codesti intrpidi e intelligenti combattenti non fecero altro che ripetere, con la stessa sicurezza come se fossero ancora nella foresta di Halle, i gesti che ormai avevano imparato a memoria. Espugnare una delle più imponenti costruzioni difensive del mondo, ebbe per loro la stessa facilità di una esercitazione qualunque, compiuta nella calma campagna bellica.

Il mondo intero, alla notizia della espugnazione di questi forti da parte di un gruppo di uomini, restò stupefatto e trascosio. L'Alto Comando francese aveva sempre affermato che per prendere i forti di Ebel sarebbero occorsi mezzo milione di morti. Viceversa, l'Alto Comando tedesco dimostrò come si potessero prendere con trenta persone vive. Fu trionfo della intelligenza e del metodo, senza dubbio; ma trionfo, anche, del più puro e classico ardentismo; dell'ardimento eterno messo per il servizio di nuovi e più efficaci metodi di attacco.

Tale ingegnoso metodo sembra sia stato adottato anche per istruire le truppe tedesche destinate all'ultimo assalto della linea Maginot. Nei centri militari della Foresta Nera erano state costruite, infatti, sulla scorta dei rapporti dell'arma aerea e della pattuglia di esplorazioni, intere sezioni della formidabile linea fortificata. Centro di esse, giornalmente, si accanirono le fanterie e i genieri tedeschi. Lo Stato Maggiore poté perfettamente in tal modo studiare e scovare i punti di minore resistenza, a quelli contro cui si sarebbe dovuto portare l'attacco al momento opportuno. Furono, con questo metodo, scoperti e individuati perfettamente gli angoli morti dove i soldati tedeschi avrebbero potuto operare al sicuro; e fu anche stabilito il numero della forza strettamente indispensabile alla riuscita dell'azione. Il giorno in cui l'Alto Comando tedesco decise di impossessarsi della linea, non si fece altro che attuare una delle innumerevoli prove (ma, questa volta, con armi autentiche) e l'inespugnabilità della Maginot passò nel campo dei ricordi favolosi.

G. P.

DALLA RANA DI GALVANI AL VOLO MUSCOLARE

Il volume di Carlo Rossi viene ad occupare un buon posto fra le pubblicazioni scientifiche a carattere divulgativo. La cultura popolare e giovanile si avvantaggia immensamente di questi libri. La stampa periodica non basta. Occorrono all'uso le trattazioni snelle, succinte, compendiose, scritte in forma facile e chiara, senza pesantezze e rigorismi difficili. Servono allo scopo non moltissime pagine di agevole lettura, ma ci vogliono dei libri comodi e maneggevoli e solidi: fascicoli no, perché destinati a guidarci e quindi a morire presto. Libri, dunque, di lieve peso e sempre pronti all'appello o alla compulsazione se così vi piace.

Il libro di divulgazione scientifica è assai difficile. Esso richiede in chi lo scrive la dote dell'avvincente narratore e la dottrina dello scienziato. Arte e scienza. Due bellissime ed ardue cose, che quando stanno insieme hanno un immenso potere.

A leggere le brevi ed accurate trattazioni dei Rossi non si rimane delusi. Chi non sa è subito interessato ed apprende facilmente e chi ha dimenticato un po' rinfresca e riordina quanto ha imparato. I giovani specialmente, dopo aver letto, sentono un vivo desiderio di dover approfondire una data materia ed un dato argomento.

Il libro che stiamo sott'occhio è diviso in ventidue capitoli. Il primo, che è il più lungo, tratta della radio ed è come un do-

vero studio ed omaggio alle geniali applicazioni di Guglielmo Marconi. La maggiore conquista scientifica, all'alba del Novecento. Limpida gloria italiana. Seguono gli altri capitoli che si leggono con vario interesse — ma nessuno escluso — a seconda delle preferenze dei lettori. Per esempio: c'è anche un capitolo sul moto perpetuo.

Noi ci fermeremo un pochino su un argomento che ha attinenze con l'aviazione. I razi, L.A. ne parla diffusamente, dicendo che si tratta di un problema appassionante. Comincia col ricordare i più remoti sistemi di locomozione e l'uomo primitivo che utilizza il moto rotatorio per diminuire la propria fatica: premessa delle ruote, delle eliche e dei motori moderni. Dopprima ci è stata l'utilizzazione delle energie naturali: carri a trazione animale ed a braccia, barche e navi azionate dalla forza dei muscoli e dal vento. Dopo, con il trascorrere dei secoli, la navigazione sottomarina ed aerea che richiede la creazione dei motori leggeri e pesanti, trasformanti l'energia dei combustibili o quella della corrente elettrica in energia meccanica di moto rotatorio. Si arriva alla meravigliosa potenza della ruota e dell'elica. Non basta. L'uomo cerca ora il mezzo di propulsione autonomo, che non abbia bisogno di puntare contro la terra o sulla terra, per avanzare. Ecco lo studio del razzo, che i tecnici chiamano anche motore a reazione.

L'A., annuncia e commenta i principi meccanici e parlati delle diverse proposte al raggiungimento delle altissime velocità per i mezzi terrestri e marittimi, si dilunga nel prospettare le più rosee speranze per l'aventuristica conquista dell'aria. Egli dice così:

«Astruendo però da necessaria leggerezza dei motori (si è già scesi al 300 grammi per cv) è noto che, ad esempio, per raddoppiare la velocità d'un aeroplano in volo occorre un motore non due ma otto volte più potente, quindi ingombrante, mentre per diminuire la resistenza al moto bisognerebbe poter ridurre l'aeroplano alle sole ali, senza sporgenze dannose alla velocità; ma se anche l'aerodinamica ci consentirà con la soluzione del problema del volare più rapidi del suono, cioè a più di 1200 km orari non bisogna dimenticare che questi mezzi sono legati alle già condizioni ambientali. Ora, poiché le velocità grandissime, dell'ordine di parecchie migliaia di metri al secondo, non sono possibili che nel vuoto, la resistenza al moto è nulla, l'aeroplano che abbisogna dell'aria per sostenersi e dell'ossigeno per il suo motore, deve cedere il posto al razzo, cioè, come già dicemmo, ad un tipo di velivolo ridotto alle sole ali e munito posteriormente d'un motore a reazione, il quale velivolo, dopo essere salito per opera della spinta di quest'ultimo ad un'altezza conveniente (oltre i 120 km. di altezza la densità dell'atmosfera è praticamente nulla) può nella massima sicurezza continuare il suo volo per sola forza d'inerzia senza consumo di combustibile, alla velocità richiesta dalla forza centrifuga per bilanciare quella di gravità, cioè quindi a guisa di un satellite della Terra. Rientrando nell'atmosfera all'arrivo l'aria serve da freno. Questa possibilità di future comunicazioni su lunghe distanze vengono altamente studiate insieme a tutto il problema dei razi da numerosi gruppi di ricercatori esteri ed italiani».

L'A., conclude il paragrafo accennando alle possibilità belliche del razzo sotto forma di torpedini aeree superanti gittate di parecchie centinaia di chilometri ed allo studio dell'esplorazione dell'alta atmosfera. Segue in proposito una chiara ed accurata esposizione scientifica. Si aggiunge che il problema della navigazione interplanetaria col razzo non è teoricamente insolubile, perché non urta contro leggi fisiche come quello del moto perpetuo. L'A. crede che la pratica soluzione potrà essere il vanto delle future generazioni.

Il bel volume dei Rossi è così, con questi due esaurienti studi sulla radio e sul razzo, tutto un interessante complesso di accurate trattazioni, al lume dell'indagine storica e della moderna, attuale esperienza. La radiovisione, la radiostea, il galvanometro astatico, i giroscopi delle navi, i raggi mortali, il campo rotante di Galileo Ferraris, i primati di Leonardo ecc. formano il più svariato, campo scientifico in cui efficientemente e brillantemente si distingue lo scienziato e lo scrittore.

Ne manca, in fondo alle fitte e nitide 370 pagine, un rapido e succoso cenno sul volo umano muscolare. Il ricordo dell'uomo pipistrello è opportuno quanto mai. Una anticipazione. Si auspica un miglior risultato se si potrà ricorrere a non ancora conosciuti materiali costruttivi che siano più leggeri di quelli usati per gli apparecchi di volo a vela, tenendo sempre presente la potenza muscolare continuativa di un uomo normale e da calcolarsi prudentemente mai superiore ad un ottavo di cv.

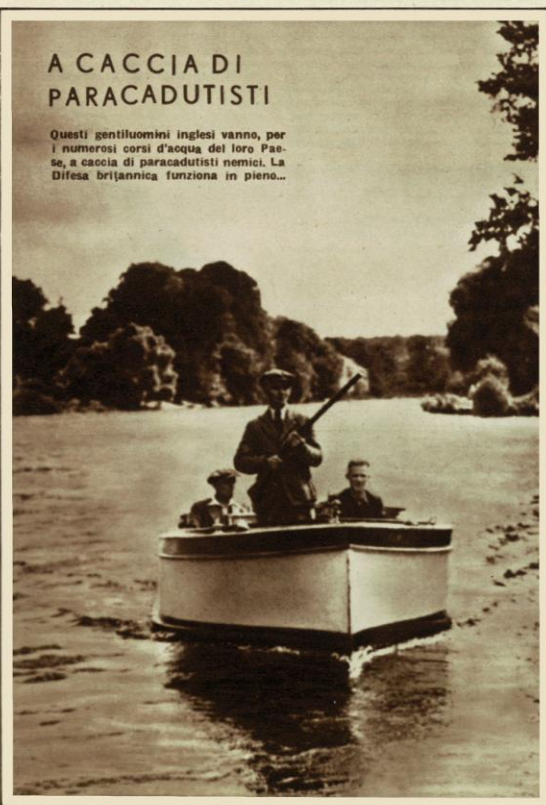
Il libro, infine, merita la nostra ammirazione per la veste tipografica e per le numerose illustrazioni che arricchiscono il testo. Una degna edizione hoepiana davvero.

la.

(1) Dott. Ing. CARLO ROSSI: Dalla rana di Galvani al volo muscolare - Co. 205 Illustrazioni - tavole - Pagg. 370 - U. Hoepli ed., Milano - L. 32.

A CACCIA DI PARACADUTISTI

Questi gentiluomini inglesi vanno, per i numerosi corsi d'acqua del loro Paese, a caccia di paracadutisti nemici. La Difesa britannica funziona in pieno...



INASPIMENTO DELLA GUERRA AEREA

Gli straordinari successi dell'arma aerea tedesca nelle sue azioni giornaliere contro l'Inghilterra, rendono grotteschi gli inni di vittoria degli inglesi, i quali cercano di mascherare la loro paura gridando forte e smarcando il frolo.

Ma il loro nervosismo appare chiaro mentre la loro incertezza sugli obiettivi che i tedeschi si preparano a battere e sul modo in cui tali obiettivi verranno raggiunti, provoca nel popolo britannico le più strane previsioni e le più assurde speranze. Gli inglesi intanto sono costretti a tenere in continuo stato d'allarme l'intero sistema di difesa aerea e particolarmente quello della difesa terrestre.

Giorno e notte le loro squadriglie da caccia e l'artiglieria antiaerea debbono stare sul chi vive per decollare o sparare ad ogni istante. Ciò scuote i nervi, sianca gli equipaggi, tanto più in quanto gli inglesi non hanno piloti sufficienti per permettersi il lusso di un avvicendamento. Questi piloti sono giorno e notte in servizio e vivono sotto l'incubo dell'offensiva tedesca di cui risentono la intensificata attività.

Le forti perdite che i reparti da caccia britannici hanno patito in questi ultimi tempi, hanno messo fuori combattimento numerose squadriglie. L'effetto morale della superiorità tedesca nell'aria abbassa il rendimento dei piloti superstiti.

Si sono avuti dei casi in cui le squadriglie da caccia inglesi sono state distrutte al suolo nel momento stesso del decollo. Inoltre il desiderio di poter difendere tutto lo spazio aereo del territorio inglese, ha provocato una rarefazione della difesa britannica che si è venuta ad indebolire nei singoli settori.

L'arma aerea tedesca ha ormai iniziato i suoi attacchi in grande stile sull'Inghilterra, ma essi non comprendono ancora il completo impiego della intera aviazione germanica. Tali attacchi potrebbero quasi chiamarsi combattimenti di avamposti, come nella guerra terrestre.

Questi combattimenti possono avere diversi scopi: soprattutto l'assaggio del fronte aereo nemico, per provare l'entità e la forza della reazione inglese, così come la posizione dell'artiglieria antiaerea; in secondo luogo essi mirano a declinare l'attenzione avversaria, la quale, inferiore numericamente, dovrebbe impegnarsi fino all'estremo per difendere il proprio spazio aereo, con una difficoltà maggiore di quella che incontrano i piloti tedeschi nell'attaccare. Questi combattimenti mirano perciò anzitutto alla sistematica distruzione dell'arma aerea nemica.

Dal punto di vista militare sarà interessante seguire l'ulteriore sviluppo di questi combattimenti. La Germania farà seguire l'invasore agli attacchi aerei? I trasporti di truppa sull'isola britannica non saranno difficili quando l'arma aerea tedesca avrà sferrato appieno la sua azione. Ci sarebbe tuttavia un'altra soluzione alla quale brevemente accenneremo: così come nella guerra mondiale, anche nei primi mesi della guerra attuale era riuscito alle Potenze occidentali di creare attraverso la Manica una specie di corridoio che potesse assicurare la navigazione mercantile tra le due coste da ogni attacco dei tedeschi con una percentuale pari quasi al 100 per cento di sicurezza. Probabilmente questo corridoio era formato da spessi campi di mine a diverse profondità e da reti di metallo contro i sommergibili. Ora noi pensiamo che potrebbe riuscire alla Germania di creare un simile passaggio, impiegando i cannoni a lunga portata, la cui posizione in gran numero sulle coste della Manica è stata ammessa dagli stessi tedeschi. Se alle forze armate tedesche riuscisse perciò di creare un simile corridoio e di poterlo assicurare efficacemente con la collaborazione di tutte e tre le armi contro gli attacchi inglesi, allora l'ulteriore sviluppo dell'attacco non offrirebbe più grandi difficoltà.

Nella stampa britannica si è letto recentemente che la difesa aerea si è dimostrata insufficiente in parecchi punti, e si crede che gli inglesi saranno costretti ad abbandonare alcune delle loro più importanti basi aeree per dare più elasticità al loro sistema di difesa fortemente centralizzato.

Ciò significa che le squadriglie inglesi sono oggi costrette ad abbandonare la loro organizzazione raggruppata, per difendersi sui maggiori distanze. Questo procedimento ebbe già i più catastrofici effetti durante la battaglia di Francia per l'aviazione francese e quella inglese colà stazionante.

Da queste constatazioni si può concludere che l'intera riserva della caccia britannica è stata già impiegata, e che essa non è neanche sufficiente a proteggere tutti i più importanti obiettivi militari.

G. DELLA NOCE

ANCORA SUGLI STUKAS

Le gesta compiute dalle squadriglie degli Stukas germanici nei cieli di Spagna, Polonia, Paesi Bassi, Francia e attualmente sulle Coste britanniche, hanno reso mondialmente celebre il velivolo germanico per il tiro in picchiata.

Il noto « Junkers JU-87 » per il bombardamento in picchiata è derivato da altri monopiani costruiti e collaudati negli anni dello stadio iniziale dello sviluppo dell'aeronautica tedesca, subito dopo l'avvento del nazional-socialismo; il terrore vibrante dei mari è il risultato di una lunga serie di studi particolari dell'aviazione germanica e gli odierni combattimenti aero-navali sul Mare del Nord costituiscono, al pari delle altre imprese belliche compiute nei cieli europei, la prima pagina storica della nuova specialità dell'arma aerea. Nell'iniziale l'opera di ricostruzione dell'arma aerea germanica il generale Udet, capo dell'Ufficio tecnico del Ministero dell'Aria germanico, affidò il compito alle diverse fabbriche e costruttori tedeschi di realizzare ed approntare un prototipo di apparecchio per eseguire il bombardamento in picchiata. Esaminati i primi progetti ed i primi modelli l'attenzione del Ministero dell'Aria germanico si fermò sul velivolo monopiano a carrello fisso ideato dall'ing. Hermann Pohlmann (ahi se gli inglesi potessero averlo fra le mani.) direttore del reparto di costruzione della ditta Junkers di Dessau. Il principio fondamentale su cui si basava il Ministero dell'Aria germanico era la realizzazione di un apparec-

chio che recasse un carico di 400 kg. di bombe e fosse in grado di attaccare col volo in picchiata determinati obiettivi militari. Per far risaltare le difficoltà nella realizzazione di quanto desiderava l'Ufficio Tecnico dell'Aria germanico, basti pensare che allora un piccolo monopiano da bombardamento leggero non poteva recare in volo più di 200 kg. di bombe; inoltre bisognava superare le difficoltà pratiche per giungere ad un velivolo che con velocità fantastica piombasse in picchiata sull'obiettivo (difficoltà principalmente aerodinamiche) e che portasse a termine l'azione con le modalità indicate dal Ministero dell'Aria germanico. Inoltre uno dei « desiderata » dell'Ufficio tecnico ministeriale germanico era la realizzazione del velivolo con caratteristiche tali che al termine della veloce picchiata potesse, nel più breve tempo e spazio possibile, ritornare in linea normale di volo. La ditta Junkers, tenendo conto di tutti questi fatti costruttivi, da numerose esperienze in laboratorio ed in volo, addivenne alla realizzazione sulle ali del noto monopiano di alette costituenti un ottimo freno per la picchiata in modo che il complesso velivolo-bomba-pilota non superasse una certa velocità limite di picchiata. Superata anche la difficoltà della costruzione delle predette alette, freno, le altre difficoltà — costituite dalla visibilità per il pilota ed il mirastiere, l'installazione delle mitragliatrici a bordo, la disposizione delle mitragliatrici a bordo, la disposizione della ferrea volontà dei costruttori; dopo numerose notti passate nelle sale di disegno della Junkers, l'ing. Pohlmann poteva iniziare la costruzione del prototipo del monopiano da bombardamento in picchiata. Nelle prime prove il velivolo dimostrava alte caratteristiche di volo e ottime doti come apparecchio da combattimento; i difetti non corretti nella progettazione furono subito eliminati in officina. Per prima cosa fu cambiato il primitivo motore e gli fu applicato un « Jumo-211 » che gli aumentava la velocità orizzontale e che, in seguito, venne a sua volta sostituito con un più potente « Junkers »; fu migliorata la visibilità per l'equipaggio, specie per il pilota-mirastiere, per il quale fu creata una finestrella sul fondo del posto di pilotaggio per puntare meglio la bomba-torpedine durante la picchiata; inoltre fu creato e migliorato il dispositivo di puntamento al quale deve la micidiale precisione di tiro degli Stukas. In altri collaudi in volo si notò che le alette-freno non rispondevano pienamente allo scopo prefissato dall'ing. Pohlmann e furono successivamente modificate e notevolmente, in seguito, migliorate in modo tale che il velivolo poteva compiere in piena sicurezza ogni più violenta picchiata. Anche il gen. Udet ebbe occasione personalmente di provare la nuova macchina alata dell'aviazione della nuova Germania, che riprodotta in migliaia di esemplari ebbe successivamente la prova del fuoco nella guerra di Spagna, dando il preludio agli attuali trionfi della « Luftwaffe » germanica.

G. A.

CRONACA BREVE

IL « NORTHROP N-3 PB » DA RICOGNIZIONE E DA BOMBARDAMENTO. — L'Idro, volante a galleggianti « Northrop N-3 PB » triposto da ricognizione offensiva, monomotore « Wright Cyclone » da 1000 cavalli, è armato di un cannone automatico fisso, di due mitragliatrici mobili per la difesa della parte posteriore, una sul dorso della fusoliera e l'altra sotto la fusoliera. Con 14,5 metri di apertura alare, 10,4 di lunghezza, 2,97 di altezza e un peso totale in volo di 4750 chilogrammi il « Northrop N-3 PB » può trasportare 510 kg. di bombe, con una velocità massima di 475 km. ora e una velocità di atterraggio di 116 km. ora.

UNA NUOVA AVIOLINEA STATI UNITI-NUOVA ZELANDA-AUSTRALIA. — Sembra accertato che il Governo di Washington abbia dato la sua approvazione all'istituzione di un nuovo servizio aereo regolare tra gli Stati Uniti e l'Australia. Questa nuova aviolinea, che verrebbe esercitata dalla « Pan American Airways », seguirebbe la seguente rotta: San Francisco, Los Angeles, Honolulu, Canton Island, Numea, nella Nuova Caledonia, Nuova Zelanda, Australia.

INALATORI PER PARACADUTISTI. — La Società americana per i progressi scientifici annuncia la creazione di un nuovo inalatore di ossigeno tascabile. Questo apparecchio, creato dalla « Mayo Clinic » di Rochester, è destinato agli aviatori militari che devono eseguire lanci con paracadute da alte quote, esso fa parte del normale equipaggiamento di un aeroplano, e nel momento del lancio, si distacca automaticamente dall'inalatore di bordo e fornisce al paracadutista una quantità di ossigeno sufficiente per dieci o quindici minuti, prelevata da un serbatoio tascabile.

IL RIPRISTINO DEI SERVIZI AEREI CIVILI CON LA NORVEGIA. — Malgrado l'attuale stato eccezionale derivante dall'attività bellica e principalmente dalle operazioni aeree contro la Gran Bretagna che potranno richiedere l'impiego di tutti gli aeroplani da trasporto a disposizione dell'Arma aerea tedesca, la « Luftwaffe » prosegue la sua opera di paziente riorganizzazione della propria rete aerea con i Paesi neutrali o pacificati dalle armi germaniche. Il 29 luglio u. s. è stato ripreso il servizio aereo giornaliero Berlino-Copenaghen-Oslo: l'aeroplano parte alle ore 8 di mattina da Berlino e dopo uno scalo di 30 minuti a Copenaghen, atterra a Oslo alle ore 5,40 del pomeriggio. Dopo 2 ore e 10' di sosta a Oslo l'aeroplano riparte per Berlino. Con questa nuova aviolinea la « Luftwaffe » esercita attualmente le seguenti aviolinee giornaliere con la Scandinavia: due con la Danimarca, una con la Norvegia ed una con la Svezia. Su tutte queste aviolinee il servizio comprende il trasporto di merce, posta e passeggeri.



SULL'INGHILTERRA

Bombardieri tedeschi del tipo « Heinkel 111 » verso gli obiettivi da colpire.

**NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO**

**STUDIO DI UN
VELEGGIATORE**

APPLICAZIONE DEI CARICHI

ricare alcune altre, generando concentrazioni di sforzi ben più gravose di quelle effettive. In sostanza è proprio questa re-
alizzazione del carico che dà più da fare. Recentissimamente, e per merito di uno studioso italiano (Riparbelli) si è addirittura proposto di trascinare in acqua il ve-
livo in prova, ad una velocità (relativa-

La direzione de L'aquilone declina ogni responsabilità circa gli incidenti che potranno accadere a quei lettori che, essendo particolarmente sensibili all'ilarità, vorranno dedicarsi alla lettura del romanzo umoristico «La ciabatta di Tilsen» di prossima pubblicazione, in luoghi pubblici o vie di intenso traffico. Si consiglia anzi a detti lettori la lettura di questo romanzo, che potrebbe inoltre causare ad essi gravi perturbazioni di indole psico-fisiologica.

mente modesta, data la densità del mezzo) per cui si verificano sulle superfici in esame le stesse pressioni e depressioni che si avrebbero in aria a velocità elevata. Come si vede, dunque, il problema è ancora in esame.

Nel caso pratico, però, tutte le Ditte e i

costruttori provano per ora le strutture con pesi. Se prendiamo in esame la prova più importante, quella che si riferisce al caso prima esaminato (assetto di portanza massima) per cui abbiamo anche definito i vari coefficienti, vediamo subito che si verificano in volo principalmente forze aerodinamiche tendenti ad inflettere le ali verso l'alto. Se noi perciò montiamo a terra le nostre ali rovesciate e le carichiamo di pesi, possiamo sperare di riprodurre abbastanza fedelmente le condizioni di volo.

Supponiamo perciò di costruire un supporto rigido, una robusta incastellatura fissa a terra, a cui si possa appendere tutta l'ala, montata, del nostro alante, rovesciata e fissata con i suoi normali attacchi aia-fusoliera. I pesi saranno costituiti da sacchetti di sabbia, o da pani di piombo, o da appositi sacchetti trapiantati contenenti piombo in pallini, e in ogni modo accuratamente pesati. Noi possiamo mettere tali pesi direttamente sull'ala, ma per non guastare le centine e il rivestimento (appunto perché il carico è più concentrato localmente di quanto farebbe l'aria in volo) sarà meglio interporre stecche di legno, stuoie od altro. Il carico totale da caricare è dato evidentemente dal peso dell'ala in pieno carico, meno il peso dell'ala in

vuoto, moltiplicato per il coefficiente per cui si fa la prova, ad esempio il coefficiente di elasticità. La distribuzione di tale peso secondo l'apertura alare è anche ben nota, corrispondendo a quei diagrammi di ripartizione del carico secondo la apertura, che abbiamo ampiamente illustrato al principio del corso. Resta invece da determinare la distribuzione del carico secondo la corda alare, cioè il modo con cui il carico compete ad ogni striscia alare (ad esempio, fra due centine successive) va disposto lungo tale striscia, dal bordo di attacco al bordo di uscita. Qui è chiaro che bisognerebbe conoscere quale sarà la effettiva distribuzione delle pressioni aerodinamiche attorno al profilo alare adottato, in quel certo assetto di volo per cui immaginiamo che si verifichi la condizione di carico in esame. Ciò è evidentemente ben difficile da determinare caso per caso. Anche qui però ci soccorrono le Norme, semplificando le cose con una ipotesi attendibile in ogni caso. Si suppone che la distribuzione effettiva di un carico non sia in ogni caso molto dissimile da un andamento triangolare (cioè molto elevata sul bordo di attacco e nulla al bordo d'uscita) e in disegni allegati si

fissa senz'altro l'andamento da assumere in ogni caso. In questo modo noi possiamo calcolare con ottima approssimazione il peso da col-

locare su ogni zona dell'ala e ce lo prepariamo a terra accanto all'ala stessa sospesa alla sua incastellatura.

Il carico totale va però poggato sull'ala per gradi, non tutto in una volta. A tale scopo lo divideremo in successivi incrementi, cioè prepareremo per ogni striscia da caricare un mucchietto di sacchetti o di pesi corrispondente al carico che graverà su tale striscia a coefficiente uno, e successivamente tanti mucchietti quanti sono i coefficienti per cui intendiamo caricare. Data la grande apertura alare, ci vorranno diverse persone per effettuare la manovra con esattezza. Ogni operatore si troverà di fronte alla sua striscia e, ad un comando dato, contemporaneamente agli altri caricherà sul suo tratto l'incremento preparato, e così per i successivi.

(Continua)



Anche a Roma si sono svolte, domenica 18 agosto, le eliminatorie provinciali per il Concorso nazionale. Erano presenti i concorrenti di tutte e quattro le sezioni della R.I.N.A. romana e cioè le scuole di via Ruggero Bonghi, di Monte Sacro, di Frascati e di Guidonia.

La mortalità dei modelli ad elastico è stata fortissima ed i pochi superstiti non hanno saputo combinare niente di buono. Arseni, primo classificato per la squadra di Roma, si arrese a malapena a segnare l'1'27"2/5; la gara inesse è stata emozionante nella categoria veleggiatori.

Lello Ricchi di Guidonia si portava in testa fin dal primo momento con il tempo di 7'15" seguito da Contarini. Ma poco prima della chiusura della gara, Marcello di Roma si portava nettamente in testa con un volo a scomparsa di vista di 20'47"1/5. Il modello infatti dopo aver sprizzato per circa 18 minuti a circa 200 metri di quota si era decantato e, accampando, aveva perduto quota fino a scomparire, in picchiata, dietro una collina. Tutti i presenti avrebbero giurato che il modello si sarebbe fraccassato al suolo. Senonché un'accorta ricerca sul luogo del presunto atterraggio dimostrò i negativi. Soltanto nel pomeriggio successivo il modello poteva essere recuperato a circa 8 chilometri dal punto di lancio. Molto probabilmente il modello, a pochi metri da terra, deve essersi rimeso in linea di volo e, trovata qualche altra termica, deve aver riguadagnato quota allontanandosi.

Un simile scherzo dimostra che il modello possiede una sensibilità rara e ci congratuliamo con Martorello per la bella prova. Nella categoria a motore meccanico non si sono verificate sorprese, i concorrenti del resto erano soltanto tre: Calza Aldo, Tosaroni e Tronchi. In seguito al ritiro di Tronchi gli altri due si sono divisi i primi posti e verranno entrambi in « Nazionale »; il primo per Guidonia ed il secondo per Roma.

Da qualche tempo a Vicenza succedono grandi cose. Sabato 4 agosto nel pomeriggio un modello volante ad elastico da gara, progettato e costruito dall'istruttore vicentino di aeromodellismo, Taberna Silvio, mentre eseguiva un lancio di prova all'aeroporto « T. Dal Molin », venne preso da una corrente ascendente la quale, dopo ben 15 minuti primi di volo, faceva perdere il modello dalla vista dei presenti. Con questo volo il suo costruttore batteva il primato internazionale per modelli ad elastico lanciato a mano (determinato dal francese Gabriel Robert) di ben 7' e 24", primato che non può essere omologato per la mancanza del cronometrista ufficiale. Il giorno dopo, domenica, alla solita adunata degli aeromodellisti al campo, durante i soliti lanci, il modello veleggiatore dell'allievo Pedrina Domenico sfruttava le sue brillanti doti ascensionali e dopo 32 minuti di volo veniva perso di vista.

Nello stesso pomeriggio si sono ottenuti altri tempi notevolissimi fra cui 10 minuti primi del modello ad elastico di Sergio Borgo. Non contenti di questi ottimi risultati, gli aeromodellisti vicentini, sempre capitani dal Taberna (il più coccolato fra gli aeromodellisti « cocciuti »), si presentarono domenica 11 agosto decisi di fare ancora qualche cosa. Infatti durante lo svolgimento di una gara eliminatoria fra i tre migliori classificati nelle precedenti gare, il modello veleggiatore « Vicenza » dell'allievo De Rossi Gaetano, effettuava il bellissimo volo di 58' e 30" scendendo poi alla vista del cronometrista. Taberna ed il proprietario che hanno sempre seguito il modello (scavalcando così, siepi e attraversando a nudo il fiume) poterono assistere all'atterraggio, avvenuto perfettamente in un campo a qualche chilometro dalla città, e constatato l'ora dell'atterraggio, il tempo di volo del veleggiatore si poté stabilire di ben 1 ora e 6 minuti primi, tempo superiore a quello stabilito da Morandi nel 1938.

Anche gli altri due concorrenti, Zausa ed Angione si avvicinarono ai 20 minuti. Ciò dimostra che Taberna ha saputo insegnare l'aerodinamica e le costruzioni aeromodellistiche, espresse al corso per istruttori a Roma, ai suoi allievi e che essi hanno tratto profitto dalle sue lezioni, in maniera che fin d'ora sono ben preparati per la partecipazione al Concorso Nazionale.



ALLA WASSERKUPPE :

un allievo sul suo libratore, pronto per il lancio.

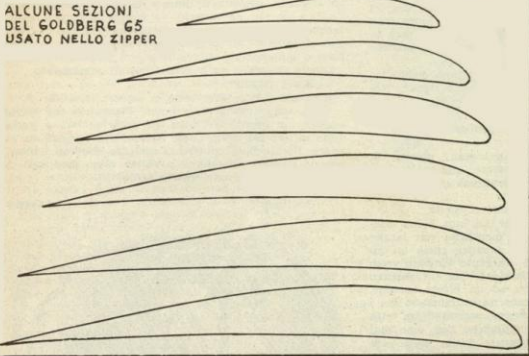
LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

ORIENTAMENTI

(Continuazione vedi numero precedente)

Usando il Dennykite Airstream da 1/4 di C. V. (9,8 cmc.) il rapporto peso-potenza diviene 800:1/4, cioè 3200 grammi per cavallo. Poiché lo sforzo di trazione fornito dal Dennykite è di oltre 1300 grammi era

ALCUNE SEZIONI DEL GOLDBERG 65 USATO NELLO ZIPPER



ovvio che un simile modello avrebbe potuto salire anche se rilasciato in posizione verticale.

In quel periodo il carico alare minimo prescritto era di 10 once per piede quadro (circa 30 grammi per decimetro quadro). Per un peso di 800 grammi (28 once) ciò significava un massimo di superficie di 2,8 piedi quadri (26 dm.2 circa). Per essere nei limiti di sicurezza, Goldberg adottò una superficie di 2,7 piedi quadri. In tal modo il peso del modello risultava di una oncia (28 gr.) superiore al minimo. Per ragioni di robustezza venne stabilito un allungamento di 6; ciò portava l'apertura alare attorno ai 4 piedi (129 cm.).

Le altre parti del modello furono disegnate sulla base del proporzionamento normale: lunghezza fuori tutto uguale ai

due terzi dell'apertura; piano di coda portante uguale ad un terzo della superficie alare e timone di direzione uguale al 6 per cento della stessa superficie. Il profilo alare era del tipo così detto «da uccello» usato negli ultimi dieci anni da molti dei migliori aeromodellisti. (Ad uso di coloro che vogliono provare un simile profilo diamo nell'unità figura il profilo

adottato in varie dimensioni. Purtroppo non siamo in possesso delle tabelle).

Nonostante tutto, la grande questione rimaneva sempre il controllo di una così notevole reazione del motore su una così piccola apertura, e come avere una sufficiente riserva di stabilità in modo che piccole variazioni non dessero in volo forti cambiamenti.

Tutto questo venne risolto semplicemente rialzando l'ala di circa 15 cm. al disopra del centro della fusoliera ed usando un diedro rilevante. Questo può essere in contrasto con certe teorie riguardanti la posizione del centro di spinta laterale, ma ogni modello costruito secondo questo principio ha dimostrato di essere maneggevole e di facile centraggio e di saper incassare la coppia di reazione con successo.

Di tutto questo si parlerà in seguito.

Attorno alla necessità di rendere accessibili i vari organi del motore e dell'accensione non esistono discussioni. Molti concorsi sono stati vinti o perduti dalla maggiore o minore abilità di trovare e riparare un filo rotto, o di rimpiazzare una batteria in un attimo. Per queste considerazioni il motore venne montato su di una prima ordinata parafiamma rimovibile istantaneamente e dietro di essa, su di una lunga stecca, vennero fissate le batterie, la bobina, il condensatore e perfino l'autoscato.

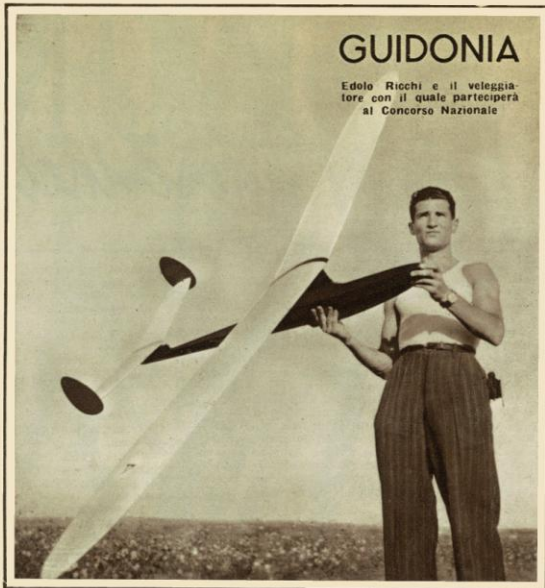
Per ottenere una piccola resistenza ed un piccolo peso venne adottato un carrello a tutto sbalzo con ruote a lente in legno, che venne montato sulla prima ordinata, tutto di un pezzo con il castello motore per aumentare la robustezza e concentrare tutto il peso in quella parte della fusoliera che assorbe la maggioranza degli urti.

La struttura della fusoliera venne disegnata in accordo con un principio ben noto ma raramente applicato.

Gli sforzi nell'urto si concentrano sempre di più verso il naso della fusoliera poiché l'azione del peso cumulativo degli impenaggi e di ogni porzione della fusoliera si concentra tutta verso il punto di impatto col terreno.

In tutta la costruzione perciò l'idea fondamentale è quella di rendere la fusoliera progressivamente più robusta dalla coda al naso.

Finalmente come attacco alare venne adottato un sistema già usato più volte dallo stesso Goldberg (e ben noto anche in Italia); l'ala venne, cioè, fissata con un anello elastico tenuto da due perni orizzontali fissati sul montante portaela. In tal modo ad ogni urto robusto l'ala spinge in avanti l'elastico sganciandolo dai perni salvando sé stessa e la fusoliera da maggiori danni. I piani di coda vennero fissati con lo stesso principio con appoggio ante-



GUIDONIA

Edolo Ricchi e il veleggiatore con il quale parteciperà al Concorso Nazionale

riore a piano inclinato in modo da facilitarne lo scivolamento senza rotture.

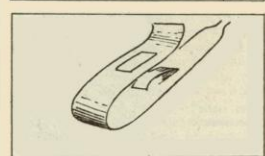
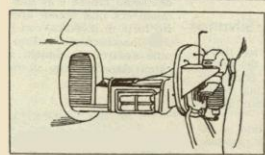
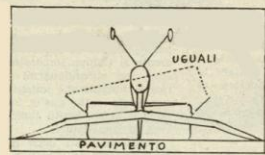
Queste sono pressappoco le idee che guidarono il progetto di quel modello che in seguito doveva divenire notissimo in tutta l'America e fuori con il nome di Zipper. Parecchie centinaia di voli vennero eseguiti con numerosi modelli di prova e

Il sistema migliore trovato fu quello di rovesciare il modello sul pavimento in modo da farlo poggiare sulle estremità alari e sul timone di direzione, di controllare quindi la distanza delle estremità dei timoni dal pavimento, portando continue variazioni all'attacco di questi fino a farli risultare perfettamente paralleli al terreno.

Anderson e Goldberg finirono i loro modelli giusti in tempo per le Nazionali Americane del 1938.

(Continua)

UTI



naturalmente si trovarono numerose cose da provare.

La più grande sorgente di guai furono i fili elettrici che si rompevano di continuo nei punti di saldatura. Vennero perciò adottati ovunque possibile dei giunti Fahnestock a molla (vedi figura).

Con simili giunti se il filo mostra segni di rottura vicino alla molla si può togliere l'isolamento e rinfilarlo con facilità nel serrafilo.

Un'altra preoccupazione era il controllo continuo degli eventuali piccoli spostamenti delle superfici che causavano facilmente continue variazioni di centraggio.

La soluzione venne trovata ponendo delle «chiavi» sia sotto l'ala, che sotto i timoni che le forzassero in una certa posizione senza però pregiudicare il distacco delle parti in seguito ad urto. Un altro importante punto fu la sicurezza dell'allineamento dell'ala e dei timoni per prevenire insospettiti e indesiderabili assetti di virata.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Augusto Vitale, Catanzaro. — E' un po' difficile insegnarti, per corrispondenza, a mettere il cartoncino sul bordo di entrata.

Prima di tutto bisogna che il cartoncino sia di buona qualità, flessibile e che non si spezzi nei curvati.

Se l'ala è ben fatta, cioè se il bordo di entrata è perfettamente rettilineo, puoi coprire tutto d'un pezzo incollando il cartoncino prima sul longherone inferiore tenendolo in posizione con delle mollette da bucato; poi quando la colla è asciutta lo puoi curvare ed incollare sul longherone superiore. La colla migliore per quest'uso è il collante cellulosico ed il tacchi.

Luciano Ghedardi, Viterbo. — Per imporre che i piani di coda ruotino, devi fare il tappo ad incastro poligonale, non rotondo, costruendolo con precisione in modo che non scivoli nell'alloggio. Non c'è altro da fare.

Su queste stesse colonne ho già spiegato infinite volte come si costruisca una matassa a treccia e non posso quindi ripeterlo per l'ennesima volta.

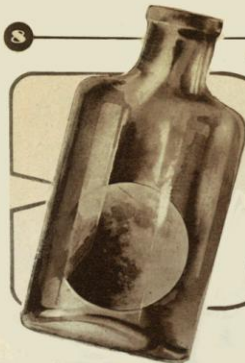
Il «Costruttore» è ormai in tipografia ed uscirà fra non molto. Finalmente. In esso potrai trovare tutto quello che desideri, e cioè potrai sapere cos'è l'allungamento, come si costruisce la matassa a treccia e persino i disegni di un motorino a scoppio e di uno ad aria compressa.

Trovo strano che tu non riesca a trovare collaboratori a Pisa che pure fornisce ottimi elementi all'aeromodellismo nazionale. Perché non vai a trovare Pier Luigi Gnesi? sibia in piazza San Giuseppe 3, ed è un ottimo aeromodellista e potrà aiutarti moltissimo.

Artenio Della Putta, Sesto S. Giovanni. — Negli aeroplani si considera superficie portante la proiezione dell'ala su di un piano orizzontale, ma nei modelli generalmente si considera la superficie effettiva dell'ala come tu immagini.

Per determinare il numero di giri che si possono dare ad una matassa, esistono egiziani grafici o tabelle che non posso dubbiare per te per ragioni di spazio. Tali tabelle le potrai trovare sia nel quarto volume della Biblioteca dell'aeromodellista, edito dalla R.U.N.A., sia nel «Vademecum dell'aeromodellista» edito da Movo e nel «Costruttore di Aeromodelli», edito da L'Aquilone ed ora in ristampa.

GIAR



LUNA

naese incomodo

L'AQUILONE

(Continuazione del numero precedente)

Eppoi? Anche... ammesso che potessimo ricadere sul nostro globo, come riusciremo a rallentare la caduta del razzo?

Max Boeing propone di lanciare un astuccio contenente la nostra storia, verso la Terra. Forse qualcuno, qualche anima generosa, dopo aver letto quello che ci è accaduto, potrebbe recarsi all'antica officina del mio collega tedesco, ritrovare parte delle file dell'R. 47 e dell'R. 79 e rimandarcelo in un piccolo razzo... chissà! Tentare è utile. Approvo l'idea di Max. Abbiamo a bordo alcuni piccoli razzi di alluminio. Per lanciare uno di questi cilindri metallici leggerissimi, basta una piccola quantità di esplosivo. Proviamo!

7 ottobre

Tra poco il resoconto in latino del nostro arduo viaggio, scritto in tre parti da ciascuno di noi, sarà «spedito» col canocchino verso la Terra. Ho scelto la lingua latina perché tutti gli scienziati del mondo la conoscono e io non posso ora prevedere in quale parte del globo il nostro obice di alluminio andrà a cadere... Max, James ed io lavoriamo in silenzio.

Ma non siamo più noi. Sui nostri visi è segnata una ansiosità che avevamo ignorato anche all'inizio del gran viaggio. Guardo dalle finestre il desolato spettacolo del mondo lunare. Mi par di vedere un fumo levarsi da un lontano cratere. Forse ho sbagliato. Non è rumore, frastuono, quello che mi picchia nel cervello, adesso: è il Silenzio, l'impietabile Silenzio di questa Terra maledetta...

P. S. del signor Nicola Piccardi

«Chiunque trovi questo manoscritto è pregato di recarsi da mia sorella Romilde Piccardi, che vive a Recanati, in Italia. È una saggia e solida donna. Forse a lei non sembrerà troppo grave il compito di senalare la nostra liberazione. Io cercherò ancora di lanciare, di quando in quando, messaggi verso la Terra...».

Se Romilde potesse, almeno, riceverne qualcuno... e rispondere!

Chi sa!...

(Qui scrive il traduttore del manoscritto).

I messaggi di Marcello e di Silvano

...Arrivati, una triste sera di autunno, alla casa dell'astronomo, un po' fuori del paese, sui margini dei campi che luccavano scoloriti e umidi colti di nebbia. Bussai timidamente all'uscio: mi venne ad aprire una donna di mezza età, grande e legnosa, con due festoni di capelli grigi ai lati del viso arcigno.

— Il signor professore non c'è... — disse subito — È all'estero. Voi siete un suo amico?... Se volete passare...

— Vorrei scambiare soltanto qualche parola con la signora Romilde...

— La signora non abita qui... Non si trova più a Recanati...

— E i suoi figlioli?

— La donna crollò la testa energicamente.

— No. Sono andati lontano.

— Molto lontano?

— Chi sa? Credo che sieno andati in Abruzzo. Su, nelle montagne. Ma passate, signore... gradirete qualche cosa...

— Vi prego... ditemi di quei ragazzi...

Ci fu un lungo silenzio, durante il quale gli occhi larghi e grigi della donna si fissarono spesso nei miei in una strana espressione di diffidenza e di mistero.

— Voi, certo — mormorai da ultimo, appoggiandomi allo stipite della porta, per far capire che non me ne sarei andato via tanto presto... — voi non ignorerete quel che è successo... Il viaggio del professore...

— La bocca della mia interlocutrice si spalancò, si richiuse, si contorse.

— Ah! Sapete anche voi?

— Sicuro che so.

— Povero padrone! Era un uomo tanto buono, tanto serio, tanto bravo!... Ma, purtroppo, aveva perso il cervello a guardare il cielo tutte le notti a traverso quel suo maledetto canocchiale! Io glielo ripeteva sempre: «Signor padrone, pensate ad altro: ci son tante belle cose da fare nel mondo; c'è proprio bisogno di rovinarsi la vista con quelle brutte macchine puntate contro le stelle!» Lui, rideva, poveretto, e mi pregava di lasciarlo in pace. Chi avrebbe pensato che un giorno... Ci credete voi?

— A che cosa?

— Che il professore sia... andato... lassù? — la voce della fedele Cecchina si era fatta fioca. A lei pare impossibile. Nulla è impossibile oggi — sentenzia: ed aggiunge — forse egli era certo del ritorno. Non avrebbe lasciato i suoi nipoti, se avesse avuto la certezza di ab-

bandonarli per sempre... Da un lato la passione per la scienza, dall'altro l'amore per quei figlioli, per la sorella...

— Oh! La signora Romilde voi non la conoscete. Quella è una donna che non si spaventa mai di nulla. Era lei che metteva coraggio ai suoi figlioli. Quando apparivano tristi, e la interrogavano con gli occhi, lei aggrottava le ciglia e diceva: «Vostro zio sta benissimo. Tutto procede regolarmente. Tra poco avremo sue notizie».

— Troncai ad un tratto questi discorsi con una domanda: — Insomma, sapete o no dove si trovino la signora Romilde e i suoi ragazzi?

— Veramente, mi raccomandò di non dirlo a nessuno... — Io non sono nessuno; sono un cronista.

— La donna finse di capire.

— Ah!... allora... sicuro... è un'altra cosa... dunque, la signora Romilde è al Campo Imperatore; una casetta nel Vado di Siella... Però, io la corrispondenza gliela mando ad Aquila.

È la sera dopo, mi trovavo al Vado di Siella.

Era una notte abbagliante di luce. La luna piena disegnava i rilievi e i contorni della montagna con larghe pennellate fosforescenti, facendoli apparire come un gigantesco ammassarsi di scogliere d'argento lanciate verso l'altissimo azzurro. Salivo faticosamente per un sentiero scavato nel sasso, appoggiandomi ad un grosso bastone, mentre la mia ombra nera e tozza mi ballonzolava tra i piedi in modo ridicolo. Dove bisogna arrivare? In vetta al Gran Sasso? Le mie virtù alpinistiche non sono mai state eccezionali; e, disgraziatamente quella volta non mi ero neanche provveduto di scarpe chiodate, di corde, di ferri acconci per una scalata. Avevo preso quel duro cammino per puro spirito di avventura, convinto che, in qualche modo, sarei arrivato all'«Osservatorio» della signora Romilde.

Ma probabilmente, se la casetta-rifugio dove quella cara creatura si era condannata a vivere fosse stata più lontana di un chilometro, avrei finito per rinunciare alla passeggiata e al piacevole incontro, e sarei tornato vilmente al Campo Imperatore. Per fortuna, quando proprio stavo per abbandonarmi allo scoraggiamento, vidi apparire le lunghissime antenne di una stazione radio, e, accovacciata sotto quelle antenne, una capanna di legno larga e bassa. Sentii lunghe risate infantili e la voce severa di una donna.

Pochi momenti dopo mi trovavo innanzi alla sorella dell'uomo lunare e ai suoi nipoti, Marcello e Silvano. Romilde era una donna ancor giovane, bruna, alta, piuttosto forte di membra, con il viso regolare, ma un po' duro; una maschera di marmo illuminata da due larghe pupille azzurre. Ai fianchi della donna stavano i due ragazzi, che fissavano in me la loro curiosità ansiosa. Si



somigliavano in modo strano: avevano la stessa grazia, la stessa espressione intelligente, la stessa vivacità di occhi e di sorriso. La presentazione con quei tre interessanti personaggi fu facile e rapida. Entrammo subito in argomento.

Marcello mi domandò, frettoloso:

— Ci porti notizie dello zio?

— No... e frattanto passai la mia mano carezzevole su quella testa ricciuta — non sono andato nella Luna, io... — Dunque non l'hai veduto, lo zio — osservò con una sfumatura di rimprovero Silvano.

— No... non l'ho veduto, disgraziatamente. Ma credevo che voi foste stati più fortunati di me.

— È tanto che si lavora intorno a questa macchina — e Marcello indicò l'apparecchio radio — qualche volta si crede di essere riusciti a stabilire una comunicazione con lassù... e invece...

Silvano interruppe:

— Intanto noi lavoriamo anche al modello di aeroplano stratosferico...

Mi condusse per mano ad un angolo della capanna, dove riposava su apposti sostegni un bel velivolo, snello ed elegante, perfetto di linee e di particolari meccanici.

— Lo proveremo domani — spiegò il ragazzo — dovrebbe andare molto in alto. Nella riproduzione in grande, poi, si intende, si potranno conseguire quote fortissime, dieci o quindicimila metri.

Quella fiducia e quell'entusiasmo mi commossero

— Bravi figlioli!

A questo punto intervenne la signora Romilde.

— Sì, sono intelligenti e buoni. Figuratevi che sperano sempre, un giorno o l'altro, di poter andare a portare aiuto al loro zio, nella Luna. Amaro Nicco... come un vero padre. Niente può scuotere la certezza che essi hanno di poterlo rivedere, un giorno o l'altro. Sono miei figli. Anch'io penso che questo incubo finirà.

(Continua.)

YAMBO

AVVENTURA SUL DESERTO

L'occhio, da troppo tempo perduto nei bagliori accecanti del cielo terribissimo come solo può essere il cielo di questo arso serir marmarico, stenta a fissarsi su quella lontana immagine.

Quando le pupille stanche si concentrano su un solo punto di quella gran pagina azzurra, intorno ad esso subito si precipitano convergenti tante macchioline scure. Una ridda di puntini danza davanti agli occhi. Il fenomeno si chiama, in fisica, « mosche del cacciatore ». E ben lo conoscono anche questi cacciatori dell'aria, usi a lunghe snervanti veglie con lo sguardo sempre puntato in mille luoghi dell'immenso cielo, alla caccia continua di un quasi sempre introvabile nemico.

Ma, questa volta, lo sguardo non si inganna. Là, davanti al vortice delle loro eliche, una formazione nemica avanza velocemente come volesse aggirarli per porsi quindi nella più favorevole posizione. Ora il sole si trova alle spalle dei nostri piloti. Si deve attaccare subito.

Ad un cenno del comandante la formazione si rinserra stringendo ali e fusoliere in un solo compatissimo nucleo. I motori alzano di più la loro voce, che si fa rabbiosa e prepotente.

Nell'interno delle anguste carlinghe, i piloti procedono intanto alla rituale toletta che precede ogni scontro con il nemico. Essi controllano il collimatore, tolgono le sicure alle armi già pronte, ne esaminano, attraverso le opportune spie, il munizionamento. Una strana calma li pervade: la calma di chi sa di vincere.

La formazione di « CR.42 » si precipita, muri in basso, sul nemico. Ecco i puntini neri dilatarsi improvvisamente, assumere nel volgere di brevissimi istanti forme e dimensioni precise: quelle degli ormai rinomati « Gloster Gladiator ». Ogni pilota ha già il suo avversario nel collimatore. Le dita serrate sulla leva fanno scattare le mitragliatrici. Il « calderone » ha inizio. Il suono metallico, di cui non si riesce mai a percepire con esattezza l'inizio e la fine, è già nel suo massimo sviluppo. Raffiche brevi e micidiali attraversano l'aria rigando di scie bianche. Le macchine si puntano, si lanciano contro a velocità pazzesche, sembrano evitarsi per un miracolo, poi salgono e scendono, ancora a cercarsi. I motori danno urla tremende alle quali fanno seguito improvvisi silenzi. L'atmosfera è tutta percorsa da lunghi brividi che le fusoliere lasciano dietro di sé.

Il tenente M. è riuscito ad attaccarsi dietro la coda di un « Gloster » e gli lancia addosso raffiche lunghe che imbottiscono di piombo la fusoliera avversaria. Ma non cade?

L'italiano è così assorto, ora, a collimare l'altro, che non si avvede di un'ombra nemica che gli precipita sopra. L'intuizione solo all'ultimo, quando un battere furioso sul dorso del suo apparecchio l'avverte di essere stato centrato. Richiama, dà tutti gas e impreca sordamente, mentre cerca con gli occhi in alto l'avversario. Sono più caccia inglesi che lo cercano, mitragliandolo. Inizia una mezza gran volta, fa quindi per rovesciarsi. Mentre sta per dare piede un colpo duro alla gamba sinistra lo fa trasalire, annehmendogli improvvisamente le facoltà mentali. Meccanicamente abbassa la « cloche » e si lascia sprofondare. Ora ha freddo, e un'idea sola martella la sua mente: « sono stato colpito ». Non è inquieto, arrabbiato, umiliato, deluso. Una grande passività, e quella sola sensazione, lucidissima: « sono stato colpito ». Si avvicina alla terra. Il suolo giallo del serir sale ondeggiando, e assume tratti sempre più precisi. Quanto? Cinquecento, trecento metri. Del combattimento e dei combattenti, più nessuna traccia. Che dolore, alla gamba spezzata! Uno sfintimento pauroso lo assale; teme di svenire prima di toccare terra, e di perdere, così insieme a sé stesso, la macchina preziosa. Ma no: il terreno è ormai vicino; l'ombra delle ali corre, velocissima, sotto le ali, sta per congiungersi ad esse. Il tenente M., stringendo i denti e soffocando l'atroce dolore, guida con i pedali il velivolo in atterraggio.

Meno male: non è svenuto. Ma i compagni, dove sono? Bisogna richiamare. La « cloche » al petto: la caccia è a terra, rulla un po', adagio. Il pilota toglie il contatto al motore, e tutto ammutolisce intorno a lui e si immobilizza, come se per miracolo un attimo si fosse fermato e stagne.

L'assai, a diemila metri, una giostra di puntini scuri si muove nell'aria, rotea e intreccia mille strani disegni. Come è strano, poter ammirare dal basso, in pace, a sangue freddo, la battaglia che il pilota non può, combattendola, percepire, ma solo intuire, più guidato dalla febbre della lotta che dai propri sensi! Un altro, e un terzo « Gloster » abbandonano il « calderone » e vengono giù, fumando. Uno di essi, nella rapidissima caduta verticale, perde le ali e sembra solo una torcia attraversante il cielo. Poi scoppia, come una meteora. Il tenente M. è affascinato.

D'improvviso la giostra si rarefa, si dissolve. E' la fine del combattimento. Quella fine che i cacciatori non riescono mai a vedere. Ad un tratto essi non trovano più obiettivi per le loro armi. Il cielo è sgombro: solo puntini neri, come al principio. Il combattimento ha avuto termine.

Ora il tenente M. pensa a sé stesso. Guarda la gamba. E' spezzata, ridotta in malumore. Deve uscire di lì, da quel pozzo ancora rovente nel quale non si può muovere. Si punta con le mani sui bordi della carlinga e lentamente, con uno sforzo gigantesco, si tira su, man mano, sino all'orlo del varco breve e rotondo. La gamba ferita pesa, duole terribilmente. Teme ancora una volta di svenire: deve aver perduto molto sangue. La gamba sana cerca sul fianco del velivolo, con la punta della scarpa, l'appiglio per scendere. Trovato, bisogna calarsi giù, piano piano, senza scuotere l'arto martoriato. C'è da saltare: pochi centimetri, ma sono un penoso problema. Infine il pilota cade sfinito lungo sulla sabbia calda, a braccia aperte. Gli sembra di dover morire. Quanto tempo passa? Il caldo è enorme, il sole batte sul suo corpo arroventandolo. Certo ha la febbre. Sente un vago malessere prenderlo a tratti, più lo spassino lancinante all'osso fratturato. Ora è seduto. Occorre lasciare la gamba. Rompe la tuta leggera e, fatta scattare l'apertura del paracadute, afferra e tira via la calotta di seta bianca, e se ne fa delle bende con le quali fascia l'arto. Poi getta via il casco, si apre la cassetta



pesante e si butta disteso all'ombra dell'ala, semi-oscuro.

Si rideda che è sera. Che ore saranno? E i compagni, staranno cercandolo? Lo troveranno? Difficile, rispondere a tutti questi interrogativi. Il tenente M. non teme, non può temere: la sua sola sensazione è quella di una completa passività, alla quale egli si abbandona quasi voluttuosamente.

Non si può dormire lì, sotto l'ala. Le notti, sul serir, sono fredde e umide. Occorre rifare a rovescio la strada già percorsa. Dopo un certo tempo — il sole sta sparando all'orizzonte incendiando il cielo con il suo ultimo guizzo rutilante — egli si trova di nuovo nella stretta carlinga, dove cerca di aggomitolarsi per riscaldarsi un po'.

Le ombre della notte precipitano su di lui, lo fasciano. Il serir è scomparso: solo un feltro nero lo circonda.

All'alba il tenente M. si sente più riposato. Le energie tornano al corpo malato e ferito. La sete gli brucia la gola ed egli, scorrendo le ali bagnate dalla rugiada, si issa sulla carlinga e poi si cala giù, come il giorno avanti, e si trascina ancora sotto l'ala. Nella curva di raccordo tra la semi-ala e la fusoliera si raccoglie e scorre poi via un rigagnolo fresco. Il pilota lo cerca con le labbra arse, beve aspirando con voluttà. La gamba quasi non gli duole più, ma la sente stecchita, dura, come non appartenesse più a lui. Forse bisognerà tagliarla.

Un problema inquietante lo assale: come passare il tempo? Ha sentito come fare l'inventario degli oggetti personali, in simili circostanze distrae, offrendo, nello stesso tempo, delle sorprese. Un fazzoletto, un mozzicone di lapis, delle sigarette e

una scatola di cerini, un taccuino. Sì, il taccuino può essere utile! Ecco: egli ci scriverà queste sue ultime impressioni. Afferra i fogli giallici e la matita, si appoggia al suolo soffice.

« Cara mamma... ». Le pagine vengono in breve coperte da una scrittura fine e un po' tremolante. Quelle parole vanno oltre il Mediterraneo sonante che batte alla riva di Tobruk, travolano più di mille chilometri e cercano, tra tante casette fiorite, una piccola dimora dove una donna e una fanciulla trascorrono lunghe giornate di attesa.

Ora il sole è già alto, piomba giù con i suoi raggi di piombo liquido a battere sul corpo mutilato. Dio, che asurra!

Certo, egli morirà. Si stenderà lì, accanto al suo aeroplano, sotto l'ala, e morirà, tranquillamente, pensando di aver dato tutto sé stesso alla grande Madre. Come comprende, ora, il valore che ha l'aeroplano per il suo pilota! Egli sente la prossimità della sua macchina come la vigile presenza di un essere caro che attenda di dividerlo con lui, sino all'ultimo estremo, la sua sorte. Che pace, nel suo cuore. Gli pare che la vita fluisca via da quella ferita come un liquido fine che zampilli inostaccolabile dall'invisibile crepa di un orcio. Si alleggerisce, il suo corpo; avverte strani sintomi di levitazione. Il sole è senza dubbio aumentato di volume e si è arrestato sul suo capo, per incendiarlo. Egli morirà sotto quel gran sole africano, presso la macchina fedele con la quale ha diviso sino all'ultimo la sua vita di soldato. Le palpebre stanche si abbassano e una nebbia fredda scende nel suo cervello. E' la fine?

Quanto tempo rimase così, assopito in una tragica agonia?

Lo trovarono, verso sera, i salvatori di una colonna in perlustrazione. Dormiva con la testa sulle braccia, come un bambino. Svegliandosi chiese una sigaretta, poi domandò notizie del suo scacà.

ROMANUS

POSTA *area*

Pietro Guccione, Capodistria. — Come vedi, ci sono e sono vivo. La carta verde, è più che evidente, ti ha portato fortuna; si è fatta avanti da sé, col suo colore sfacciatato. Sapevo bene che a Capodistria non si dorme; ora tu me lo confermi e questo mi rende contento. Nei riguardi della scuola non c'entro e non posso far nulla; vi dovette mettere in contatto direttamente con la R.U.N.A. centrale (Piazza del Popolo, 18). Proprio sopra le nostre teste, vi sono uomini e uffici che si occupano amorevolmente di queste faccende. Anzi, puoi fare una cosa (ma ti raccomando, non dirlo a nessuno) scrivi direttamente al Conte Mario Celani, presso la R.U.N.A. all'indirizzo che ti ho detto, e vedrai che qualche cosa ricaverai. Il minimo che puoi ricevere, è una gentilissima lettera dal sopracitato signore il quale è notoriamente molto cortese e compito. Egli ti spiegherà, se non certo, le ragioni per le quali a Capodistria non c'è ancora una scuola della R. U. N. A. Questo è un argomento esaurito. Passiamo ad altro. Tocchiamo il tasto che non suona troppo bene e che va sotto la rubrica: «Materiale di propaganda». Anche qui, caro Colibri, non posso far niente, per il momento. Ne ripareremo dopo settembre. Lavora e scrivimi tutte le volte che vuoi.

Marcello Pandolfi, Roma. — Eccoli accontentato, caro romanaccio. Sei romano e non ti sei mai trovato a passare in Piazza del Popolo? Ebbene qui, in questa bellissima Piazza romana, al numero 18, vi è la R. U. N. A. «Aquilone» arretrati non te ne posso inviare poiché la nostra Amministrazione li fa passare precisamente il doppio del loro prezzo normale. Tu i vorresti gratis e questo non può essere. Altri libri, oltre il «Costruttore di aeromodelli», buoni a iniziarti nella scienza della costruzione degli aeromodelli non vi sono. Posso fare una sola cosa: darti l'indirizzo di qualche aeromodellista romano che può essere utile nei tuoi primi passi. Eccolo. Uberto Travagli, via Lutetia, 5, Roma (Via Lutetia è una traversa di Viale Liegi). Questo Travagli, che tu forse non conosci perché sei novellino, è un autentico asso, o, come amate dire voi, un vero «cannone». Rivolgiti a lui ed avrai tutte le indicazioni e tutti gli schiarimenti che desideri. Buon lavoro.

«Aquila senza penna», Rovereto. — Sono anch'io addolorato della grave perdita che ti ha colpito: fatti coraggio e continua, con rinnovata forza, la tua vita. L'unico modo, infatti, di onorare la memoria dei propri genitori perduti, è l'onore lavoro. Il fatto che tu sia bibliotecario del R. Ginnasio di Rovereto e che tu scriva e parli francese e tedesco, mi dice che sei un giovane studioso; di ciò mi compiacio molto vivamente. L'invio dei numeri arretrati de «L'Aquilone» è cosa, per il momento, impossibile. Anche a te ripeto ciò che ho detto all'aeromodellista Pandolfi più sopra. E' un argomento, questo, che affronteremo in pieno fra qualche mese. L'indirizzo dell'aeromodellista tedesco eccolo: Furo Lettich, via Paa di Bruno 28, Roma. Scrivigli e assieme a lui potrete stabilire una corrispondenza di carattere tecnico con qualche altro aeromodellista tedesco che si trovi in Germania. Ai Lettich puoi scrivere in tedesco in modo che ciò ti possa servire anche da allenamento.

Furin Mario, Bolzano. — Crivello non sogna, ma lavora e suda come tutti noi. In ogni modo il tuo caso è passato agli uffici competenti e spero che il giornale non ritardi più. Comunque, anche se qualche volta ti accade di attendere qualche giorno in più l'arrivo de «L'Aquilone», non ti allarmare: queste sono cose che accadono a tutti i giornali. Informami pure del raduno bolzanese. I numeri de «L'Aquilone» che ti mancano non te li posso inviare, per il semplice fatto che l'Amministrazione vuole che siano pagati anticipatamente.

G. Furban, Milano. — Hai sbagliato indirizzo: ti devi rivolgere direttamente ad «Avventure del cielo». Questa rivista possiede una rubrica speciale, redatta da spe-

cialisti di grande pratica, dove viene dato risposta a tutte le domande di carattere tecnico che i lettori formulano. La rubrica, infatti, si intitola «Quello che volete sapere». Come vedi, una vera fortuna... Lì tu puoi domandare tutto quello che ti salta in mente; sempre, s'intende, se sono interrogativi che riguardano l'aeronautica. Il tuo cruscotto, per conseguenza, avrà una sistemazione ideale; tu potrai scrivere sotto ogni ordigno delle cose precisissime. Certo, la tua lettera mi dà pensiero: sei un abbonato dell'altro ieri e oggi mi inondi di domande. Si vede che l'avevi in serbo questa valanga... La tessera de «L'Aquilone» la riceverai al più presto.

Enzo Macceri, Foligno. — I volumi che ti necessitano sono, uno solo: il «Costruttore di aeromodelli». Autori sono Martini e Nobili. Oggi, però, questo volume è completamente esaurito e invano lo cercheresti nelle librerie. Se ne sta facendo in questi giorni una seconda edizione; ma

prima che essa vedrà la luce, passeranno, credo, ancora dei mesi. In questo frattempo potresti fare, secondo me, una sola cosa: metterti in contatto con qualche provetto aeromodellista di Foligno, in modo da ricevere da lui i primi rudimenti sulla scienza della costruzione aeromodellistica. Per attuare simile programma non ti resta da fare che una cosa: rivolgerti alla R.U.N.A. di Foligno e frequentare il corso di aeromodellismo. Frequentando queste lezioni, avrai modo di conoscere una infinità di tuoi coetanei con i quali entrerà in amicizia e fraternità. Essi saranno prodighi di consigli e suggerimenti; tu, vedrai, ti sentirai come in un mondo nuovo pieno di belle cose e soprattutto pieno di fraternità e cordialità.

Antonio Centi, Roma. — Ho ricevuto il grosso pacco: lo aprirò e ti saprò dire qualche cosa al più presto. Saluti.

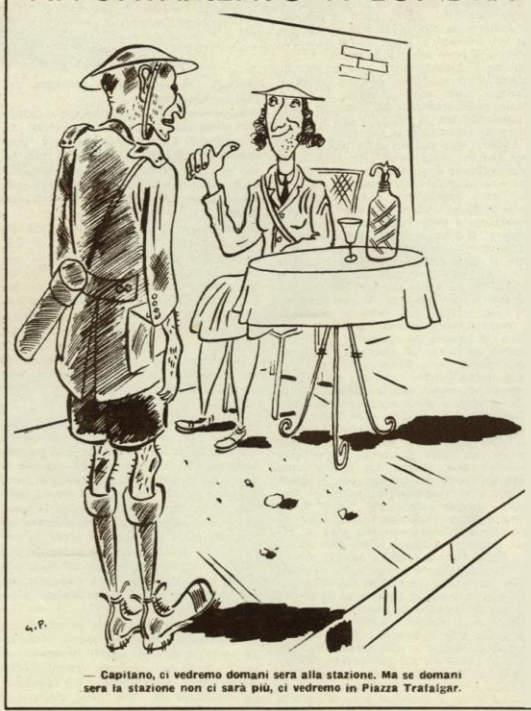
ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Il Pignolo, Roma. — La tua lettera mi ha fatto l'impressione di certe notizie che ogni tanto gli astronomi lanciano a noi, poveri ignoranti di astri e pianeti: un raggio partito dalla tale centomila anni luce fa... la cometa tale, che solo ogni tremila duecento anni attraversa la nostra orbita... Vedi, caro Pignolo, la tua bella lettera è esattamente, per noi, un raggio luminoso partito da una lontana stella centomila anni di luce fa; una cometa che ci incontra dopo tremila duecento anni di assenza... Un momento: dovevo dire e per me, non

per noi, poiché tale singolare effetto si deve principalmente al fatto che, mentre lo conosciamo «L'Aquilone» da tre soli anni, tu gli sei dietro da più di sette! Io m'inchino, caro amico, dinanzi a questa lettera che, appetita a noi dopo un tuo silenzio di quasi due lustri, mi porta improvvisamente un soffio di un'altra aria: dell'aria di sette anni fa, quando il nostro giornale era, a paragone di come è adesso, come uno di quegli strani zerbiniotti fine secolo che vediamo ogni tanto in sbiadite dagherrotipie di famiglia: con un colletto duro alto un palmo,

APPUNTAMENTO A LONDRA



— Capitano, ci vedremo domani sera alla stazione. Ma se domani sera la stazione non ci sarà più, ci vedremo in Piazza Trafalgar.

un riciclo imcomatato sulla fronte, una giacca a otto bottoni e una lunga, finissima canna tra le mani. Confesso, mi sento un po' piccolo, nonostante il mio metro e ottanta, davanti a questa tua anzianità di fedele lettore. Premesse queste mie emozioni, comprenderai con quanto interesse abbia esaminato la lunga lista delle tue diverse opinioni circa i mutamenti che hanno trasformato e che dovrebbero ancora trasformare il nostro giornale. Dunque siamo perfettamente d'accordo per le copertine. Grazie. Grazie anche a nome dei bravi pittori che per noi si sottopongono a periodiche sgozzate artistiche. Tu dici di mettere la pubblicità nella pag. 2, e di lasciare per il testo la pag. 11. Cosa otterresti con questo? Si tratterebbe di cambiare di posto alla pubblicità per portarla in un punto dove sarebbe di indubbio sgradevole effetto, perché contrapposta sempre, dato il carattere dell'articolo a pag. 3 in ogni fascicolo, a un materiale specialmente serio, abissogante di una veste e di una vicinanza particolarmente curate dal lato dell'estetica e del contenuto morale. Per questo, perciò, non siamo d'accordo. Sino alla pagina 8, dici tu, va tutto senz'altro bene. Ancora grazie. Alla pagina 8, vorresti «Luna, paese incomodo». C'è, amico, e non capisco come non te ne sia potuto accorgere. C'è e, ti dirò, per poco, poiché questo romanzo che volge alla fine verrà sostituito con un interessantissimo romanzo umoristico nel quale si troveranno impastati con ottima arte il giallo, l'avventuroso, il faceto, il serio, il politico. Ma andiamo oltre. Il racconto settimanale di «Romanus» lo metteresti a pag. 12, con illustrazioni a colori. Impossibile, mio caro, poiché le copertine, ossia le pagg. 1 e 12, vengono stampate tutte insieme una volta per quattro numeri. Ostacolo tecnico, che tu ignoravi certamente. A pag. 9 e a pag. 10 articoli e disegni sulla guerra. A pag. 9 c'è già: il pezzo di «Romanus»; a pag. 10 abbiamo la «Posta Aerea» che abbiamo visto come e perché non si possa trasportare a pag. 11. Finilo l'esame del giornale, passiamo oltre. Sui apparecchi italiani per il tiro in picchiata non ti posso dire nulla. Circa gli «Stukas», sappi che non sono così denominati solo gli «Ju 87», ma anche tutti gli altri velivoli tedeschi per il tiro in picchiata, come, per esempio, l'«Henschel 123» (e non Henschel!) e il «Junkers 88», il motore. Sempre a proposito degli «Stukas», ti dirò che ho notato anch'io, purtroppo, quante balle raccontino i nostri più strambazzati giornali, «Domenica del Corriere» in testa. Come avrai notato, allo scopo di precisare tutte queste cose mal conosciute dai più noi abbiamo sinora pubblicato un rilevante numero di articoli sugli «Stukas» e altri ne pubblicheremo, tutti ricavati da dati sicuri e scritti da competenti. Il tuo disegno non può venir pubblicato, per molte ragioni, prima delle quali quella tecnica. Ricambio i tuoi saluti. Piumi avere una tua nuova, non tra sette anni!

CRIVELLO

LA CIABATTA DI TILSON

Un Presidente mezzo matto, una donna matto del tutto, un abulico tipo di segretario, un giornalista ex-detective e, in ultimo, una simpatica ragazza laureata in veterinaria, da una parte; un Presidente matto del tutto, una donna mezza matto, un irroso tipo di gangster e tutta la banda del Nemico Pubblico Numero 1 della Florida dall'altra, combattono dall'America all'Europa la più sbalorditiva battaglia a colpi di astuzie formidabili, di audaci gesti criminali e di cospicui blocchi di azioni. Vi piacciono i gatti? La troate della biondissima Joan vi estierà e vi farà pensare che, a questo mondo, anche le isole galleggianti hanno una ragione di esistere. Come nei vecchi film comici di Mac Sennet, alla fine il buono trionfa e il cattivo finisce ammanettato. E, naturalmente, in ultimo si avvista il solito matrimonio. Przhlymstralmqh, il celebre filosofo indiano, quando ebbe finito di leggere «La ciabatta di Tilson», il nuovo trasognante romanzo umoristico che presto «L'Aquilone» comincerà a pubblicare a puntate, si mise un telefono in testa, e visibilmente turbato, uscì a passeggiare siondando. Terrificanti effetti delle singolari avventure che possono capitare ai piani di una mirabolante invenzione! Ricordate: «La ciabatta di Tilson»!

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Kotoscalca VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

E' in vendita

**PER CHE'
L'AEROPLANO
V O L A**

Pubblicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

**COSTA
SOLTANTO 1 LIRA**

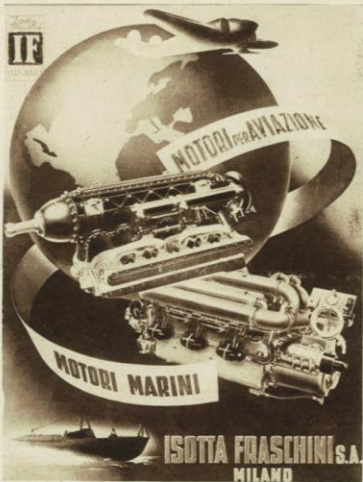


**COSTRUZIONI
MECCANICHE
AERONAUTICHE S. A.**

CAPITALE INT. VERSATO L. 2.400.000

costruzioni di
aeroplani ed
idrovolanti
civili e militari
in legno e in metallo

SEDE SOCIALE E STABILIMENTO
MARINA DI PISA



**AERONAUTICA
PREDAPPIO - S. A.**



SEDE E STABILIMENTO:
PREDAPPIO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN "SUNDERLAND, INGLESE PRECIPITA COLPITO A MORTE DA UN "C. R. 42, ITALIANO