

NUMERO 36 - 8 SETTEMBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 59



UN CONVOGLIO BRITANNICO BOMBARDATO DALLA NOSTRA AVIAZIONE NEL MEDITERRANEO ORIENTALE

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X

N. 36

8 settembre 1940-XVIII

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

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

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 13
un numero centesimi 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i controlli pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - MilanoPrezzo della inserzione pubblicitaria
L. 2 per ogni mm. di colonnaEseguiti 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
AERONAUTICAAbbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

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

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento
a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento
a 12 numeri 20 lire

PARACADUTIERE

I puristi e i grammatici rappresentano una brutta genia: è gente pignola, scocciante, assillante. E gente a cui non va mai bene niente in fatto di purezza di lingua. E' gente prontissima nel trovare errori, sbagli, deformazioni, imbarbarismi di ogni specie. Difensori accaniti della purezza della lingua, che non disdegnano, talvolta, di cadere nel ridicolo pur di affermare un principio o suggerire un dubbio.

In questi ultimi tempi (per via del grande ed efficace uso che se ne è fatto in guerra), si è accennata qua e là una piccola battaglietta sul termine «paracadutista». Se i paracadutisti combattono strenue battaglie sui territori nemici da conquistare o conquistati, i grammatici, a loro volta, accennano ad una piccola lotta, condotta a colpi di vocabolario, sul termine esatto per designarli. E' una buffa battaglietta, ma che non manca di sapore.

Le trincee del campo di battaglia sono queste: da un lato c'è il vecchio «paracadutista» e da un altro lato c'è il nuovo «paracadutiere». Dietro queste due posizioni fortificate, sono asserragliati i difensori del primo e del secondo termine. Codesti difensori si combattono accanitamente a colpi di pesanti vocabolari; le munizioni leggere sono costituite da leggeri quadernetti di appunti.

Ma vediamo bene la questione. Dunque c'è chi sostiene che non è esatto dire «paracadutista», ma che è giusto dire «paracadutiere», così come si dice bersagliere per indicare colui che non sbaglia il bersaglio; così come si dice lanciere per indicare colui che usa la lancia; così come si dice geniere per indicare colui che ha del genio o della genialità; così come si dice autiere per indicare colui che usa l'auto; così come si dice aviare per indicare colui che usa l'aeroplano (avio); così come si dice armiere per indicare colui che usa un'arma; così come si dice mitragliere per indicare colui che usa la mitraglia; così come si dice artiglieria; e così come si dice cavaliere per indicare colui che usa il cavallo. Così, dunque, che usa il paracadute si deve chiamare paracadutiere.

E' una conclusione che non fa una grin-

za: una conclusione di una logica veramente impeccabile. Forse è finanche una deduzione troppo perfetta; puzza di formalismo. Comunque, noi l'accettiamo; ma la accettiamo, come si dice, col beneficio dell'inventario. A sostegno di «paracadutiere» dobbiamo riconoscere però che vi sono molti puntelli validi. Il primo e più importante ci sembra quello della desinenza. Per i termini militari, infatti, la desinenza in «iere» pare sia la più appropriata. L'autista, allorché indossa la divisa militare, diviene di colpo autiere. Il soldato del genio, che potrebbe anche chiamarsi «genista», è invece «geniere» e così via. Il paracadutista militare potrebbe, in questo modo, diventare agevolmente «paracadutiere».

Il discorso, logicamente, terminerebbe a questo punto. Viceversa non cessa qui per il semplice fatto che, come in ogni argomento, anche in questo caso i dubbi sono gli ultimi a comparire ma sono anche gli ultimi ad essere dissipati. Il principale dubbio ci sembra quello della tradizione e dell'orecchio. Ormai siamo abituati a designare l'uomo che si lancia nel vuoto affidato ad una cupola di seta purissima come paracadutista e tale ci sembra la denominazione più appropriata. Inoltre, c'è il fatto che «paracadutiere» è, o sembra oggi, decisamente brutto. Senza dubbio meno bello di paracadutista.

Ma questo non è un argomento molto solido e valido. Anche noi stentiamo a convincerci, un giorno, che colui il quale pilotava un'automobile si potesse chiamare autista. Eppure oggi questa denominazione ci appare la più logica e necessaria. Il tempo e l'abitudine sono grandi maestri in proposito. Se, infatti, si decidesse di chiamare «paracadutiere» colui che oggi chiamiamo «paracadutista», dopo qualche tempo il primo termine ci apparirebbe senza dubbio di gran lunga superiore, più bello, più efficace e più giusto del termine che ora usiamo. Sarebbe, anche in questo caso, una pura questione di tempo.

Non intendiamo rinfoccolare la battaglia in corso sul termine «paracadutiere»; abbiamo solo voluto dire il nostro parere. Parere che si può sintetizzare in questa affermazione: che se un giorno le Autorità militari decidessero appellare «paracadutieri» le milizie dell'aria, questo nome sarebbe accettato agevolmente da tutti. Sa-

rebbe un termine fratello agli altri termini militari che finiscono in «iere»: autiere, geniere, ecc. Niente da dire: sarebbe, e risulterebbe agli occhi di tutti, una cosa perfettamente logica; anzi, più che logica, necessaria. Molti, anzi, si meraviglierebbero come mai tale termine abbia impiegato tanto tempo per essere messo in circolazione.

Ma sarà poi messo in circolazione: vedremo «paracadutiere» nei patri vocabolari? Staremo nell'attesa. Per conto nostro, ripetiamo, siamo e ci sentiamo, in proposito, perfettamente agnostici. Per noi il giorno in cui si decidesse per «paracadutiere» gettando alle ortiche il vecchio e consunto «paracadutista», sarebbe un giorno come tutti gli altri. Non ci strapperemo i capelli, non ci butteremo a terra dalla disperazione... E questo per il semplice fatto che non alberga nel nostro petto di giovani aviatori il demone del purismo.

Detto questo non ci resta che attendere e vedere. Vedere se «paracadutiere» avrà il suo bravo permesso di entrare a far parte della lingua italiana. Gravoso onore, lo riconosciamo: pesante responsabilità, poiché questo che designa gli intrepidi uomini che si lanciano nello spazio affidati ad una mezza sfera di seta, è un termine che sta molto vicino a bellissime parole italiane che suonano così: azzurro, spaziale, coraggio.

G. P.



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi numero precedente)

E' facile capire che, perché l'annullamento rispondesse in pieno allo scopo, era necessario che l'inchostro impiegato per la timbratura fosse di tale composizione da sfidare impunemente tutti i reagenti ai quali sarebbe indubbiamente ricorso i falsari per nettare i francobolli usati.

Si può dire che gli inchostri che vennero adottati furono di natura tale da conseguire un buon successo. Poco scuri, in modo da lasciar vedere l'annullamento, la loro principale caratteristica fu quella di non essere solubili nell'acqua, e perciò i francobolli potevano essere tenuti anche per lungo tempo a bagno senza che la timbratura ne avesse minimamente a soffrire.

Inoltre, l'annullamento, fatto con tale tipo di inchostro oleoso, sfuggiva completamente al francobollo, di guisa che era assolutamente impossibile adoperarlo una seconda volta.

Perfezionato in ogni sua parte e nell'uso protetto dalle leggi nazionali ed internazionali il francobollo iniziò così la sua avventurosa esistenza, che doveva dopo pochissimo tempo dare inizio ad una delle più ardenti passioni che si conoscano.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

RUSSIA

Nel settembre scorso, come si ricorderà, quando le truppe germaniche avevano già piegato e vinto le armate polacche, spinte alla guerra dagli artifici franco-britannici, gli eserciti russi entrarono in Polonia e ne occuparono la parte orientale e cioè la Russia Bianca e l'Ucraina, quasi senza colpo ferire. L'azione sovietica ebbe quasi il carattere di una guerra nazionalista e le popolazioni dei territori menzionati accolsero con sollievo la liberazione dal giogo polacco.

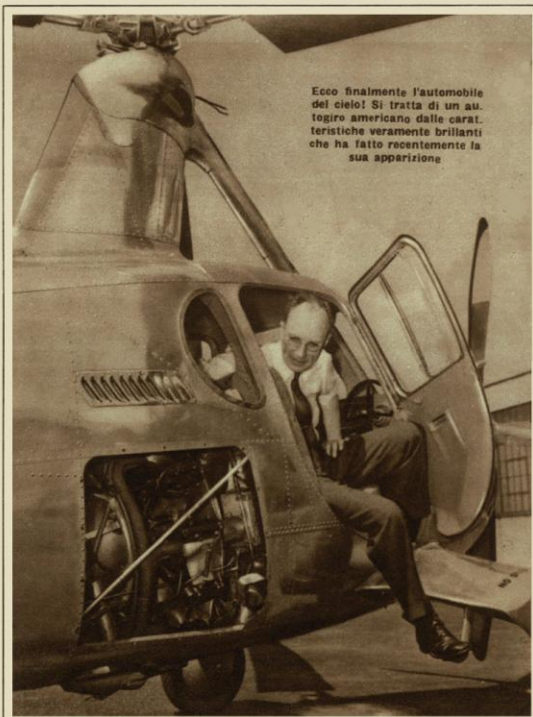
E appunto la data di questo avvenimento, notevole nella storia della Russia, di Stalin, che si è voluta ricordare emettendo una serie di cinque valori le cui vignette vogliono essere la documentazione del giubilo con cui gli ucraini e i russi bianchi hanno accettato i soldati liberatori. Ogni francobollo reca di fatti la scritta: «Liberazione del fratello popolo dell'Ucraina e della Bielorussia occidentale» e la data: 17-IX-1939. Carta senza filigrana. Dentellatura 12 e mezzo.

10 copechi, rosso; 30 cop., verde; 50 cop., grigio nero; 60 cop., blu scuro; 1 rublo, rosso.

FINLANDIA

Il 25 febbraio scorso fu emesso un francobollo gravato di sovrapprezzo destinato al fondo di difesa «Pro Patria». La vignetta raffigura un leone araldico che impugna la spada: 2 marchi più 2 marchi, blu grigio.

MAURITIUS



Ecco finalmente l'automobile del cielo! Si tratta di un autogiro americano dalle caratteristiche veramente brillanti che ha fatto recentemente la sua apparizione.

UCCIDIAMO LE VACCHE

Uccidere le vacche, riammazare i morti nei cimiteri: queste sono le ultime parole d'ordine in circolazione presso i reparti operanti della eroica R.A.F. Ma il destino burlesco che presiede a tutte le azioni guerresche britanniche combina talvolta bisticci di questo genere, che gli inglesi, amici degli ebrei, comandati essi stessi da ebrei, vanno a bombardare proprio i cimiteri ebraici della Germania. Ultimamente, come ha riportato la stampa tedesca, i «Tomies» dell'aria hanno lanciato bombe sul cimitero ebraico di Osterholz nella provincia di Hannover. Il cimitero, secondo la D.N.B., ha riportato devastazioni gravi. Hore Belisha, nel suo ufficio, avrà subito dolore al pensiero dei suoi correligionari uccisi, una seconda volta da bombe da lui stesso ordinate. E' stata una specie di fatale giustizia interna: come il cane che si morde la coda.

Il «Ministero delle Invenzioni», come ormai tutti in Inghilterra chiamano quello che dovrebbe essere il Dicastero della propaganda, ignora, però, questo ed altri fatti. Pagliai incendiati, mucche massacrare in aperta campagna, qualche pacifista contadino ucciso, diventano, per questo «Ministero delle Invenzioni», distinzioni di intere città tedesche. Il «Ministero delle Invenzioni» dà l'imbecillata e i giornali proseguono sulla via indicata. Due bombe di piccolo calibro cadute ad Amburgo, diventano, di colpo, Amburgo rasa al suolo e fumante sotto la cenere e le macerie. Grossi titoli e brevi articoli ambigui al massimo grado, danno in pasto al pubblico tali pauzane. E' veramente la dittatura della carta stampata messa al servizio della bugia e della falsità. Del resto, nel 1832, al tempo della prima riforma elettorale inglese, il Ministro «Tory» Peel predisse: «Questo Paese cadrà sotto il più basso e vile di tutti i dispotismi: il dispotismo dei demagoghi e dei giornali». Ottant'anni dopo, regnando Edoardo VII, la profezia, come si è visto, s'è avverata in pieno. C'è un solo fattore di cui Peel non poteva prevedere l'avvento e che noi possiamo constatare: che alla carta stampata si è aggiunto un altro elemento che può essere fonte di altissime bugie: la Radio. Radio Londra, infatti, per questa sua peculiarità, è passata decisamente alla storia.

Ma la Radio inglese non può nascondere tutto. Vi sono cose che si affermano con la forza dei fatti, con la massiccia evidenza delle cose realmente accadute. Il bombardamento degli obiettivi militari inglesi, per esempio, non è stato possibile celarlo in nessun modo. Duff Cooper si è dovuto sentire realmente imbarazzato al massimo grado nell'attitudine, a parole, gli effetti delle incursioni tedesche. Pubblicare un comunicato ufficiale in cui viene affermato che le bombe germaniche hanno appena scalfito il vecchio suolo inglese, mentre è ancora vivo nei timpani dei londinesi il rumore dei paurosi scoppi delle bombe tedesche, è impresa più che disperata. Impresa impossibile, diremmo. Infatti, Duff Cooper, per due giorni, non ha parlato: si è mantenuto muto come un pesce. Invano gli inglesi hanno atteso il comunicato che ammannisse loro la consueta razione di notizie false. Il «Ministero delle Invenzioni», dall'inizio dell'attacco tedesco, non ha saputo inventare altro che il suo silenzio. Un silenzio, evidentemente, carico di significato. Quando, due giorni dopo il primo grande attacco tedesco, Duff Cooper ha aperto di nuovo il becco, lo ha fatto per annunciare furiosi bombardamenti eseguiti dalla R.A.F. sul suolo tedesco. E tutti noi sappiamo cosa significano le incursioni notturne effettuate dai bombardieri di Sua Maestà britannica sul suolo del III Reich.

Molte cose simboliche sono accadute durante i recenti bombardamenti tedeschi nella zona industriale della capitale inglese: una fra le più significative di tutte ci sembra decisamente questa: una bomba tedesca è caduta per caso su di una banca inglese. Il giorno dopo, come diceva la stessa stampa inglese, si vide questa strana scenetta: il Ministro laburista dei Lavori Pubblici presiedere personalmente al recupero dei sacchetti d'oro e d'argento

seppelliti sotto i calcinacci. Fu come la calza dei risparmi della vecchia zia avida e cupida buca dal lungo spillone nazional-socialista. Uno spillone bene appuntito che partendo da Berlino raggiunge agevolmente Londra. La vecchia zia avara come le streghe della leggenda, passata la paura, si affrettò a recuperare le grosse monete d'oro e d'argento sparse al suolo. Ripetiamo: un simbolo: nulla più che un significativo simbolo. Ma un simbolo capace di illuminare, con il suo indubbio significato allegorico, molte cose e molti avvenimenti di questi ultimi tempi.

La tragedia dell'Inghilterra, della pinguine ed egoista Albione, è sintetizzata inoltre dalla tragedia locale di Portsmouth. Questo di Portsmouth è un altro simbolo che vale la pena di illuminare convenientemente poiché, nella situazione particolare della città, c'è tutta la situazione britannica. Eccoli. Portsmouth, piazzaforte navale abbandonata dalla flotta, base strategica inservibile; base tattica creata per combattere sul mare che è smantellata dal cielo: base logistica che è obbligata a vuotare i suoi depositi martellati dalla mitraglia e minacciati di incendio; bacino di carenaggio nel quale è vietato alle navi inglesi entrare e ripulirsi; cantiere di costruzione nel quale le navi della flotta sono distrutte sugli scali prima ancora di scendere in mare. La paralisi di Portsmouth indica la grave condizione di salute nella quale è ridotta l'Inghilterra. Portsmouth non è un episodio: Portsmouth, ripetiamo, è un simbolo.

Questi due che abbiamo fin qui citati, ci sembrano i più significativi simboli affiorati dalla situazione venutasi a creare in Inghilterra dopo l'inizio dell'offensiva aerea tedesca. Li abbiamo isolati e li abbiamo voluto presentare nella loro vera luce. La calza buca della vecchia zia avara e l'impotenza di Portsmouth sono realmente due episodi allegorici che illuminano a fondo la situazione inglese attuale. Si pensi ancora un po' a Portsmouth: situata sul Canale della Manica, di fronte a Cherbourg e alla baia della Senna, Portsmouth era una specie di enorme città della minaccia e altera, drizzata contro l'Europa ad affermarvi i due elementi supremi dell'egemonia britannica: l'invulnerabilità insulare dell'Inghilterra e la potenza della flotta inglese. Tutte e due queste cose sono ora un lontano ricordo e lo diverranno sempre più. L'Armata aerea di

Soemig ha frantumato queste due posizioni. Portsmouth, ripetiamo ancora una volta, è un simbolo: un vasto e profondo simbolo.

Le Armate aeree delle Potenze dell'Asse giorno per giorno stanno creando l'antefatto della futura e prossima impotenza inglese. Se nella realtà di Portsmouth c'è e si vede a chiare note tutta la situazione inglese, nella banca londinese, perforata per caso da una bomba germanica, si legge tutto il significato storico di questa guerra: di questa guerra che è lo scontro, come è stato molte volte detto, dei popoli giovani ma poveri contro quelli vecchi, decaduti e decadenti ma carichi d'oro. Per questo la bomba germanica che butta all'aria i sacchetti d'oro della banca londinese, assume al significato di simbolo. Un altissimo simbolo. E nessun «caccia» del mondo può fermare i bombardieri che portano nella carlinga, sotto forme di bombe, la giustizia internazionale. Infatti, la «caccia» inglese, pur essendo impiegata in grandi quantità, è assolutamente impotente a fermare le ondate dei bombardieri del Reich. Questo non solo perché gli aviatori tedeschi sono più abili e intrepidi, ma anche perché essi sono messaggeri di quell'imponderabile storico che, secondo l'espressione del Duce, si chiama la Nuova Europa.

Del resto, anche da un punto di vista strettamente materiale, l'aviazione del Regno Unito (senza l'Irlanda) si dimostra insufficiente a contenere lo slancio germanico. Il colossale duello aereo che si sta combattendo giorno per giorno sul cielo britannico, dimostra a chiare note che l'Inghilterra nel cielo ha la sorte segnata. E chi ha la sorte segnata nel cielo, ben presto soccombe anche sulla terra.

Questa legge ce l'hanno insegnata numerose esperienze; esperienze che si chiamano Polonia, Norvegia, Belgio, Olanda, Francia. Qualcuno ancora parla del potenziale industriale inglese; del suo potenziale aeronautico che le permetterebbe di farsi distruggere cento apparecchi al giorno. Questo è falso. Gli ambienti tecnici internazionali sanno, viceversa, con precisione che la produzione mensile germanica di aeroplani supera di alcune centinaia di unità la produzione britannica e le forniture americane. Per giudicare convenientemente queste famose forniture nord-americane, basta leggere l'ultima interpellanza che al Senato ha fatto il 25 di questo mese il senatore Burd. Codesto senatore ha domandato che si faccia una inchiesta per sapere come mai, dopo cento giorni, dei 50 mila aeroplani dei quali aveva parlato Roosevelt, se ne siano ordinati soltanto 343, i quali, nella migliore delle ipotesi, saranno pronti fra un anno. E' inutile aggiungere che questi fantastici 50 mila apparecchi erano destinati all'Armata aerea degli S. U. Ora, se per forniture dirette ad alimentare la propria difesa, l'America del Nord non riesce a costruire, dopo cento giorni di intenso lavoro, che appena 343 apparecchi, si domanda quanti aereo-

plani avrà costruito per soccorrere l'Inghilterra in pericolo... La risposta a questa innocente domanda contiene tutto intero il dramma senza via d'uscita nel quale si dibatte la vecchia Albione.

I circoli aeronautici internazionali sanno, inoltre, che la Germania possiede una piattaforma industriale capace, in caso di bisogno, di elevare di oltre mille unità al mese la produzione di apparecchi. I medesimi ambienti tecnici sanno che l'Inghilterra trova una certa notevole difficoltà nel formare i nuovi equipaggi aerei, specialmente nel creare artiglieri, osservatori e meccanici specializzati. Inoltre l'aviazione inglese, pur possedendo un discreto numero di piloti, manca di piloti provetti, cioè di piloti con duecento o trecento ore di volo, avendo, come tutti sappiamo, subito forti perdite nelle file dei suoi aviatori più sperimentati durante il primo periodo di guerra. Questi solo gli elementi di fatto che aiutano i tecnici internazionali a vedere, nel grande duello aereo che si sta svolgendo fra il giovane III Reich e la vecchia Inghilterra, dove si trova il punto di minore resistenza.

Ma questo, naturalmente, non è il parere degli attuali dirigenti inglesi, di quei «mercanti di cannoni», come li ha stigmatizzati nell'ultimo suo grande discorso il Cancelliere Hitler. Il principale «mercante di cannoni» Winston Churchill, ha, infatti, nella sua ultima allocuzione tenuta alla Camera dei Comuni, affermato perfettamente il contrario. Riproduciamo qui il punto più saliente di tale discorso secondo il resoconto ufficiale: «Per quanto riguarda la nuova produzione (aeronautica) in corso, la Gran Bretagna ha già sorpassato di gran lunga la Germania, mentre l'affluenza dei prodotti americani non è che incominciata. Il numero degli apparecchi da bombardamento e da combattimento non è mai stato così grande. Più il nemico prolungherà la lotta e tanto più presto raggiungeremo la parità, e quindi la superiorità nell'aria, da cui dipende in gran misura l'esito della guerra» (1).

Dopo ciò che abbiamo detto e dimostrato, leggere queste righe del Primo Ministro britannico muove il disgusto. Non ci resta che ricordare ciò che diceva il Ministro «Tory» Peel nel 1832 e che abbiamo già citato all'inizio di queste note. Infatti demagoghi più sfacciati di Churchill sarebbe difficile immaginare. La cosa si spiega in un sol modo: che Winston Churchill non è un ministro «tory» ma bensì un ministro «whigs». Evidentemente Churchill vuol attuare per suo conto l'insegnamento dell'italiano Napoleone: «Bisogna riservarsi il diritto di ridere domani delle proprie idee di oggi». E domani Churchill sicuramente riderà delle sue idee di oggi; ma sarà uno strano riso, un riso convulso e tragico che rassomiglierà ad un cupo e disperato pianto.

RICCARDELLO

(1) «Relazioni Internazionali» n. 35, pagina 1320.



Cimitero tedesco bombardato dalla R.A.F.

I RAZZI

Questo settimanale, di tanto in tanto, ha pubblicato articoli riguardanti il problema dei razzi. In genere si è trattato di articoli occasionali, frammentari, che non abbracciavano sufficientemente tutti gli aspetti del complesso problema. Oggi noi ci promettiamo, in una serie di articoli, di illuminare agevolmente per i nostri lettori tutta la questione. Questo dei razzi, infatti, è realmente un problema appassionante: è veramente una questione che tiene desta l'attenzione di innumerevoli tecnici, in tutto il mondo. E noi sappiamo per esperienza che sono interessati a tale questione anche molti nostri lettori. Siamo sicuri, perciò, di fare loro cosa grata analizzando con la massima precisione possibile, i termini dell'argomento.

Raramente un problema ha potuto suscitare in mente profana rappresentazioni così errate come questa del razzo, o motore a reazione come lo chiamano i tecnici. Per dissipare tanta confusione in circolazione presso gli orecchianti e i diletanti, bisognerebbe riempire volumi spessi come vocabolari. Noi, nelle misure delle nostre forze e delle nostre cognizioni, cercheremo mettere un po' d'ordine logico sulle sparse e talvolta contraddittorie cognizioni che, a proposito della propulsione a razzi, sono in giro.

Bisogna, per forza, cominciare da considerazioni di carattere generale. L'uomo, non essendo riuscito a prolungare la sua vita, cerca affannosamente di aumentare il suo raggio d'azione, di potenziare al massimo la sua povera umanità. Nel breve tempo che madre Natura gli ha messo a disposizione (la vita dell'uomo, infatti, è una rapidissima parabola), l'uomo tenta di accaparrarsi il maggior numero possibile di azioni e sensazioni. Per attuare questo suo profondo desiderio, l'uomo tenta spostarsi con la massima velocità possibile sulla crosta della terra. Questo, forse, è il significato profondo degli sforzi che incessantemente compiono la scienza e la tecnica per aumentare la velocità dei trasporti. Senonché, ciascuno degli attuali sistemi di locomozione ha dei limiti più che altro dipendenti dalle condizioni di ambiente. L'automobile, che è indubbiamente il mezzo terrestre più veloce, ha il suo inesorabile nemico nella forza centrifuga delle ruote. Probabilmente, per questo fenomeno fisico forse insuperabile, i tecnici futuri si orienteranno sulla slitta a binario con cuscinetti d'aria funzionanti da lubrificanti fra pattini e rotaie. Ma questa, naturalmente, non è che una ipotesi.

Sul mare, i cinquecento all'ora, sono ancora un sogno da raggiungere; un sogno a cui dare realtà. Solo per l'atmosfera. — L'unica che si può considerare libera da questi ostacoli, — le previsioni sono più rosee. Per diminuire la resistenza all'avanzamento, bisognerebbe ridurre l'aeroplano alle sole ali, senza sporgenze dannose alla velocità. Ma se anche, un giorno, la scienza aerodinamica riuscirà a far volare un apparecchio alla velocità del suono (1200 km. orari), non bisogna mai dimenticare che esso sarà sempre legato alle già accennate condizioni d'ambiente. Per raggiungere velocità fantastiche, bisognerebbe poter far volare l'aeroplano nel vuoto, ove la resistenza al moto è completamente nulla.

La ruota e l'elica hanno compiuto veri e propri prodigi: i 593 chilometri orari dell'automobile di Coop e i 746 dello «Heinkel» 112 speciale del tedesco Dietrich stanno ad attestarlo luminosamente. Eppure, sia le grosse ruote di Coop che l'elica dell'apparecchio del tedesco, hanno bisogno, al pari della pagaja dell'uomo preistorico, d'un mezzo resistente sul quale possano esercitare una spinta. Queste sono quelle che noi abbiamo chiamate condizioni d'ambiente. Le ruote di Coop

la resistenza per la spinta la trovano al suolo che toccano; l'elica del tedesco si «aggrappa» all'aria. Ora, finché l'uomo ha bisogno di questi punti di appoggio per poter realizzare il moto, le alte regioni della nostra atmosfera e lo spazio al di là di esse ci rimarranno irraggiungibili. Esse ci saranno precluse fino a che noi non saremo riusciti a perfezionare l'unico mezzo a nostra disposizione che non abbia bisogno di un punto d'appoggio per avanzare. Questo mezzo si chiama razzo.

A nessuno verrebbe in mente di far avanzare una barca puntando i piedi verso il sedile di fronte; ma se la barca, per avventura, si spacca improvvisamente in due, le nostre gambe, stendendosi, imprimono un moto a quella metà di barca che si stacca da noi, e ciò avviene, come è subito chiaro, per reazione della massa inerte. Con lo stesso principio si muove il razzo. Infatti esso, respingendo ogni volta da sé una parte della sua massa, si riduce di poco a mano a mano che procede; ma questo poco può, alla fine, acquistare una velocità assai elevata. Tutto ciò considerando astrattamente il problema; in pratica si è visto che non è affatto conveniente respingere masse notevoli a piccole velocità. Un'altra importante legge della meccanica ci insegna, infatti, che si ottiene lo stesso risultato (impulso) usando masse piccolissime respinte a velocità grandissima. Le masse più piccole a nostra disposizione sono, fino ad oggi, le molecole dei gas prodotti, per esempio, da una carica di polvere da sparo.

Se vogliamo considerare un razzo tipico, vedremo che esso è, infatti, formato da una parte anteriore (che chiameremo utile), destinata, per esempio, a contenere gli strumenti di misura per l'esplorazione dell'alta atmosfera; di una parte centrale carica di esplosivo (oppure di miscele combustibili più potenti, come idrogeno ed ossigeno liquidi, ecc.), e di una parte posteriore costituita da una camera di combustione. Chiude il tutto, una specie di imbuto divergente da cui i gas combusti

sfuggono alla velocità di migliaia di metri al secondo. Pure usufruendo di questa fortissima velocità, la massa dei gas non è piccola; per questo fatto, la quantità di combustibile da portare seco è più che notevole. Naturalmente tale inconveniente lo si può ridurre dividendo il razzo in tanti parziali settori, successivamente staccantisi una volta consumati, in modo che la energia necessaria a spingere il razzo residuo diventi minore.

Ammettiamo che un razzo possa spingersi oltre i 1200 km. d'altezza (a questa altezza la densità dell'atmosfera è praticamente nulla), questo razzo potrebbe, nella massima sicurezza, continuare il suo volo per la sola forza d'inerzia senza praticamente consumare combustibile, alla velocità richiesta dalla forza centrifuga per bilanciare quella di gravità; cioè né più e né meno come un vero e proprio satellite della Terra. Rientrando nella atmosfera all'arrivo, l'aria, com'è facile immaginare, servirebbe magnificamente da freno.

Attualmente queste possibilità di lanciare razzi nello spazio siderale sono studiate attentamente in molti Paesi; in Germania, negli Stati Uniti e fino a poco tempo fa anche in Francia. Non mancano in Italia acuti e attrezzati investigatori di tali possibilità.

Non abbiamo fatto altro, in queste brevi note, che accennare superficialmente ai dati basilari del problema; quasi l'antefatto della vera questione. Successivamente, in prossimi articoli, ci promettiamo di approfondirla, mettendo in luce i suoi aspetti meno noti e anche più complicati. Non ci resta, dunque, per il momento, che rinviare il nostro lettore agli articoli che seguiranno questa breve e sintetica introduzione.

G. PIACENTI

CRONACA BREVE

ACQUISTO DELLE BERMUDE E DELLA NUOVA SCOZIA. — Il movimento americano tendente ad acquistare contro contanti, o meglio ancora, in qualità di pagamento dei debiti di guerra rimasti insoddisfatti, le colonie britanniche francesi ed olandesi situate nella regione del Canale di Panama, è già noto da tempo e rappresenta un altro esempio della larghezza di vedute con cui si concepisce negli Stati Uniti la famosa dottrina di Monroe. Ma ecco che ora si parla di una nuova iniziativa di ben maggiore importanza e di conseguenze ancora più gravi: il Comitato navale della Camera dei Rappresentanti avrebbe proposto di comprare o di affittare le Bermude britanniche e la costa della Nuova Scozia per stabilirvi basi aeree e navali della Marina americana. Questa iniziativa non potrebbe evidentemente lasciare indifferenti i Paesi responsabili europei.

GL'INCIDENTI DI VOLO NEL SERVIZIO AEREO CIVILE DEL 1939. — Il C.A.A. ame-

ricano pubblica i dati relativi agli incidenti di volo durante l'esercizio delle linee aeree degli Stati Uniti nel 1939. Con un totale di 82.571.523 miglia percorse e 1.717.090 passeggeri paganti (69.668.227 miglia e 1.176.856 passeggeri paganti nel 1938) si sono dovuti registrare 33 incidenti nel traffico aereo interno e 6 in quello estero. A causa di questi incidenti sono morti 2 piloti, 2 aiutanti piloti, 3 membri degli equipaggi e 19 passeggeri, con un totale di 26 persone. I predetti incidenti di volo sono così ripartiti: 17 all'atterraggio, 9 durante la risalita, 2 al decollo, 3 in atterraggi di fortuna e gli altri in circostanze varie.

GLI INGLESI SI PREPARANO ALLA GUERRA CON I GAS? — La stampa germanica pubblica che la radio inglese annunciò il 16 luglio che le fabbriche tedesche lavorano 21 ore al giorno per fabbricare gas tossici, insinuando ironicamente che la Germania probabilmente si prepara ad accusare l'Inghilterra dell'uso di tali gas. I giornali tedeschi commentano che questa notizia vorrebbe impressionare il mondo e, mentre smentiscono energicamente l'ignobile menzogna, si chiedono se non sia proprio la Gran Bretagna che, spinta dalla disperazione, si prepari all'uso degli aggressivi chimici. Le «Münchener Neueste Nachrichten» scrivono: «Fino ad ora la Germania ha condotto la guerra strettamente nei limiti del diritto internazionale, adesso tuttavia sembra che gli inglesi si vogliano preparare a violare nuovamente gli impegni internazionali. Noi ammoniamo severamente la Gran Bretagna».

IL BIARMO AEREO. — La Repubblica Argentina è in procinto di iniziare un vero e proprio programma di riarmo aereo e di mettere le basi di un'industria aeronautica nazionale. La spesa complessiva iniziale sarebbe di circa 150 milioni di pesos, ossia il setup dell'ultimo credito straordinario stanziato nel 1935 (22 milioni di pesos). E' chiaro che all'inizio la giovane aviazione argentina dovrebbe rivolgersi all'estero con acquisti in massa, e questo problema non è facilmente risolvibile oggi che l'industria aeronautica americana è già completamente saturata dal fabbisogno nazionale e dalle ordinazioni britanniche, e le industrie dei Paesi europei sono assorbite dai bisogni bellici. Di conseguenza parecchi ambienti argentini hanno suggerito di aspettare la fine della guerra europea per passare ordinazioni definitive, in modo da poterle collocare in base alle esperienze belliche. E' stata inoltre approvata la costituzione di una milizia aerea, secondo l'iniziativa presa dal Direttore generale dell'aviazione civile.

**Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali**
Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando 1,50
alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 — BOLOGNA



Resti di un apparecchio da bombardamento inglese abbattuto dalla D.I.C.A.T. di Milano durante una incursione aerea

FANTASIA E AVIAZIONE

Tutti i campi nei quali l'indagine dell'uomo non è ancora potuta penetrare al punto di metterne in luce l'intima organizzazione, hanno sempre eccitato la fantasia dei maggiori scrittori specializzati in avventure, che in quei regni nebulosi e caotici di piancoli e comodi misteri trovano facilmente l'atmosfera adatta alla creazione di soggetti ideali, per la loro imprecisione ma, contemporaneamente, per il loro aspetto avanguardistico, ad attirare l'attenzione dei più. È raro trovare chi, nato nei primi del secolo, non sia stato nella sua adolescenza appassionato lettore dei romanzi di Giulio Verne, Bousenard, Emilio Salgari. Quei romanzi furono scritti allo scendere del magico secolo XIX, quello che aveva visto nascere la locomotiva, il telegrafo, l'automobile, il dirigibile, la luce elettrica, la rotativa, il grammofo, il cinema; il secolo delle invenzioni che con l'avvento della meccanica trionfante in tutti i campi suggerì all'uomo che ormai ogni sogno poteva venire realizzato per merito della sua scienza. L'aeronautica nasceva: c'era nella intuizione degli uomini di genio la sensazione lucida di questa sbalorditiva possibilità. I più fantasiosi scrittori affrontarono con entusiasmo il tema avveniristico che la scienza regalava alla loro penna e prefiggessero in poco tempo un grandissimo numero di opere specialmente notevoli per la maniera con la quale erano stati risolti i problemi tecnici relativi alle diversissime macchine ideate dalle menti. Potenzialmente, quegli scrittori furono degli inventori (Freud chiamò la loro maniera un'«estroflessione della fantasia»); naturale perciò che i prodotti del loro ingegno interessassero anche dal lato scientifico doti e studiosi fin dei nostri tempi. Un esame obiettivo condotto con criteri puramente scientifici delle macchine aeree descritte in quel periodo riesce a dimostrare come Verne, Salgari ecc. costruissero le loro macchine con scarsissima competenza della materia affrontata (ma così poco si sapeva allora dei problemi concernenti la navigazione aerea!), ma arrivassero, nonostante questi miseri mezzi, a un punto al quale la scienza giunse solo molto più tardi. Ancora una volta, la fantasia aveva avuto la meglio sulla fredda teoria. Essa fu anzi preziosa collaboratrice di questa, poiché seppe preparare l'opinione pubblica creando in anticipo l'atmosfera adatta ad accogliere i prodotti che la giovane scienza aeronautica riuscì poco appresso a donare all'umanità. La letteratura di questi romanzieri poté preparare le masse a quella coscienza eroica necessaria per sentirsi degni del nuovo trionfo della meccanica: l'aeroplano.

Poco dopo il 1870 il Verne, che già si era tuffato nel regno misterioso delle macchine con la creazione di quello sbalorditivo «Nautilus» al comando del capitano Nemo, ideò per le sue «Cinque settimane in pallone» un aerostato composto di due involucri gonfiati ad aria calda e nell'interno dei quali il gas veniva mantenuto alla temperatura voluta mediante un meccanismo (ingenuo, veramente) la cui semplicità ricorda il classico problema del moto perpetuo. Questo pallone aveva un'autonomia di ben 2000 chilometri e possedeva la notevolissima facoltà di potersi dirigere. Dovette interessare il Verne, in quel periodo in cui pareva che il più leggero dovesse presto assurgere a importanza capitale tra i mezzi di locomozione, il problema della sua dirigibilità, poiché la maniera con la quale egli si credette di averlo risolto in questa sua opera ci fa pensare che il grande scrittore abbia per la circostanza consultato i più recenti studi di meteorologia. Il Verne pensò di sfruttare l'esistenza a quote varie di correnti aeree aventi diverse direzioni. Il pallone da lui ideato, a seconda di come gli aeronauti gettavano zavorra o appesantivano l'aerostato, saliva o scendeva sfruttando così di volta in volta correnti diverse. In tal modo, esso poteva venire governato con una certa approssimazione. Se all'analisi dello scienziato questo mezzo non dimostra, per molte varie ragioni, una vantaggiosa efficienza, bisogna pur dire ad onore del Verne che

pochi anni dopo, nel 1897, Salomone Andree compì la sua famosa spedizione al Polo Nord usando un pallone che si poteva, relativamente, dirigere, sfruttando tale sistema.

Sempre nel regno del più leggero, abbiamo un mirabile saggio per merito della straordinaria genialità di E. Allan Poe nel suo famoso viaggio alla Luna, compiuto con un pallone (!) da tre coraggiosi aeronauti. La parte che riguarda il volo, descritta con estrema meticolosità al punto da sembrare la narrazione di un fatto autentico, eccettuata l'esagerata facoltà ascensionale dell'aerostato, faroltà peraltro volutamente esagerata per i fini stessi del racconto, non contiene rilevanti errori. Poe si attardò a descrivere con cura estrema la visione aerea della terra, e qui commise il suo errore capitale. Trascurando i noti fenomeni di prospettiva aerea, egli scrisse che il suolo, veduto da grande altezza, sembrava agli audaci volatori concavo anziché convesso! Il Poe si basava su questa semplice considerazione: l'orizzonte rimane (sino a che il pallone non abbia raggiunto una quota enorme) alla altezza dell'occhio, mentre sotto la navicella il terreno giaceva ad una distanza di molti chilometri. Geometricamente, per ciò, il disco rappresentato dal suolo presenta una concavità avente il suo fuoco al punto occupato dall'osservatore! Come ripetiamo, Poe dimenticò, facendo tale osservazione, i fenomeni relativi alla prospettiva, in base ai quali noi abbiamo i giusti valori delle distanze.

Il più pesante venne affrontato con la sua solita audacia letteraria dal Verne con la creazione dell'«Albatros», un gigantesco velivolo spinto da due propulsori e munito di trentasette eliche orizzontali. Cosa direbbe oggi il grande romanziero se potesse assistere al voli dei nostri elicotteri? Nel 1960, sempre dalla sua prodigiosa mente, prese il volo un ancora più interessante aeroplano avente ali metalliche ripiegabili per poter assumere una forma più fusiforme e discendere quindi sotto l'acqua, trasformato rapidamente in sottomarino! Lo strano apparecchio possedeva inoltre quattro ruote che gli permettevano persino di correre velocemente sul suolo.

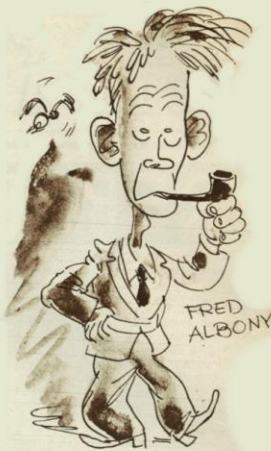
Ancora una breve pausa ed ecco apparire, nella «Missione Barsac», degli aeroplani con ali di sei metri ed eliche di due braccia mosse dalla spinta offerta dall'espansione dell'aria liquida: siamo nel campo delle possibilità; anzi, in quello dei più recenti studi sulle nuove energie motorie! E ricordiamo che il Verne scrisse queste sue opere quando Wright, starnazzando con il suo primo velivolo, faceva appena supporre un futuro impiego del più pesante come mezzo di locomozione... Sempre nella sua «Missione Barsac», lo scrittore ci presenta inoltre degli strani piccoli velivoli elicotteri manovrati per radio, agenti come veri automi: il volo radiocomandato, quaranta anni prima che esperienze in questo senso venissero appena tentate!

Anche il nostro Salgari si occupò di macchine aeree, nel suo «Le meraviglie del Duemila», ma commise un grave errore nella valutazione del cammino che sino a quella data avrà percorso il progresso aeronautico. Mentre il Verne nelle sue opere profetizzò e anzi precorse il progresso, il Salgari pensò che nel Duemila il sovrano incontrastato delle vie del cielo sarà ancora il più leggero, e ideò un veloce dirigibile munito di due involucri, capace di forti autonomie e carico. Ugual errore commise Jack London nel suo «Tallone di ferro» facendo bombardare Nuova York da una flotta aerea di palloni di carta (!): questo verso la fine dell'attuale secolo. Nella soluzione di questo problema di valutazione il Verne si dimostrò inoltre piuttosto astuto, poiché raggiunse indirettamente un secondo scopo: quello di creare delle opere che potessero, per il loro invariato sapore avveniristico, interessare anche dopo molti anni, mentre il dirigibile del Salgari e i palloni di London sembrano ormai soltanto ridicole idee.

Abc

S. MARTINO,

Monaco, Andorra... no: lo Stato più piccolo del mondo è, mi dispiace darvi una delusione, Gaby. Non lo sapevate? E allora un po' di storia vi farà bene. Nel 1939 Gaby, una strana piccola isola vagante per l'Atlantico e della quale non possiamo perciò dare le coordinate precise, ebbe per Presidente il giovane ex-giornalista Fred Albony, inglese di nascita, che iniziò un saggio governo sotto il quale la popolazione dell'isola, costituita da lui stesso, Presidente e popolo, avrebbe certo in breve migliorato le proprie condi-



zioni economiche; senonché un notaio francese, certo Jean Pol, capitato a Gaby nel corso di avvenimenti eccezionali, seppe nello spazio di pochissimo tempo sommuovere a tal punto la popolazione dell'isola da indurlo, dopo solo poche ore dall'inizio del nuovo governo, a rovesciare il Presidente e a nominare lui stesso Imperatore. Ma, subito dopo, quella stessa popolazione, contrariata dai sistemi dell'uomo da essa stessa chiamata a dirigere le sorti, si ribellò di nuovo. Nel corso di una storica giornata (la giornata del fagiolo ripieno) si verificò una scissione e, da allora, l'isola Gaby venne governata metà da Fred Albony, metà da Jean Pol. Questa nuova forma di governo ebbe la durata di quattro giorni, dopo di che l'intervento di un'abile veterinaria salvò le sorti del pericolante Stato, facendo su di esso tornare la più completa normalità. Ma Fred sposò la veterinaria e Pol... beh, ma che posso star qui a raccontarvi tutta la faccenda, io? Se vi interessa, leggete il romanzo di cui cominceremo la pubblicazione nel prossimo numero, e tanti saluti. Siete dei bei tipi, voi.



Un «Heinkel 111» inquadrato da bordo di un bombardiere tedesco

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PREPARATEVI

Nel giorno in cui esce questo numero i migliori aeromodelisti italiani, adunati sul campo della Marcigliana, stanno combattendo accanitamente cercando di tirar fuori dai loro modelli quella ultima frazione di secondo che dovrà dare ad uno di loro il primato dell'annata.

Come ogni anno, tutti gli altri aeromodelisti italiani, quelli rimasti a casa e che non possono assistere alla competizione, vivono una settimana di attesa. Aspettano che queste colonne stampate portino loro il verbo, i risultati della gara, le conclusioni tecniche.

Ed intanto fanno previsioni, pensano che, dato quello che si è fatto nell'annata, si dovranno avere questi e questi risultati; che date le ultime esperienze, dovrà vincere il modello che avrà queste e queste caratteristiche. E aspettano che i risultati portino loro la conferma o dicano la parola nuova.

E per i poveri diavoli rimasti a casa, che passano sulle spine la settimana che va dall'otto al quindici settembre, che siamo saliti stamattina al piano di sopra, dove si trovano gli uffici della R.U.N.A. centrale, a raccogliere dati, indiscrezioni, chiacchiere di corridoio ed altre cose. Materiale insomma, su cui i poveri diavoli in questione possono almanaccare per una settimana.

Alla R.U.N.A. ci hanno guardato storto, ci hanno detto che loro indiscrezioni non ne vogliono fare e che voleranno il sacco tutto in una volta soltanto a gara effettuata; ma dopo la prima furia si sono rabboniti ed hanno finito col raccontarci qualcosa.

Eraavamo saliti con l'intenzione di domandare per prima cosa se la preparazione del Concorso aveva causato dei giorni di lavoro intenso, ma una volta saliti destemmo dal proposito per paura di atti di violenza da parte degli impiegati incaricati del lavoro. L'aspetto dell'ufficio nel quale siamo entrati, infatti, offriva uno spettacolo che rispondeva da solo a tutte le nostre domande in proposito: un mare di carte, di fogli, di schede, di fotografie e di tante altre cose. Per terra, in ginocchio in un piccolissimo spazio libero, un impiegato coprieva frettolosamente delle strane cifre, su di uno schedario ancora più strano. Nasceva da un cumulo di registri, da alcuni apparecchi telefonici e da un cestino per la carta, una dattilografia scriveva velocemente quanto gli veniva dettato, proba-

bilmente una lettera, da un signore appollaiato su uno sgabello altissimo, da tavolo da disegno: un signore che ci avrebbe imposto rispetto ed ossequio se avesse misurato una quarantina di centimetri di più di altezza.

Tacitati così dall'evidenza dei fatti, la prima domanda, esponemmo la seconda.

La risposta fu immediata e negativa. No, la guerra non aveva affatto intralciato la gara, tutto si sarebbe svolto come in tempi normali. Solo si era verificato qualche sbandamento fra gli aeromodelisti che aveva provocato dei ritardi, pochi del resto, nelle iscrizioni. Ecco perché non potevano ancora darci l'elenco completo degli iscritti.

Per il resto tutto si sarebbe svolto come al solito, come gli scorsi anni. Soltanto i concorrenti, invece di essere alloggiati, come al solito, alla Casa dello Studente, ora requisita per scopi militari, sarebbero stati alloggiati all'Albergo Nuova Italia, che già ospita il quartier generale della Gara qualche anno fa.

La partecipazione prevista è di una ottantina di concorrenti in 3 categorie, presentati da circa 35 scuole. Ad essi vanno aggiunti circa venticinque assistenti di squadra.

Ma agli aeromodelisti rimasti a casa poco interessa la quantità; essi vorrebbero conoscere la qualità. Vorrebbero sapere come sono fatti i modelli concorrenti, quali caratteristiche hanno, quali risultati hanno dato.

E' proprio qui, purtroppo, che non possiamo dar loro molte notizie. Come si sa, il regolamento di quest'anno non obbliga il concorrente, come negli anni passati, ad inviare alla Sede centrale i disegni del modello presentato e quindi poco abbiamo potuto sapere circa le caratteristiche dei modelli.

Siamo convinti però che quest'anno vedremo cose molto interessanti, e ne sono garantiti sia i nomi dei concorrenti, molti dei quali sono ormai celebri nell'aeromodelismo nazionale, sia i risultati delle eliminatorie.

Intanto, a proposito delle eliminatorie, sorge una questione interessante. Molti avranno letto nelle «Cronache» la storia di alcune delle più interessanti di queste competizioni preselettive, e si saranno meravigliati dei tempi raggiunti. Specialmente nella categoria veleggiatori i voli di gara superiori ai 20 minuti so-

no stati frequentissimi. Naturalmente, in seguito a ciò, si è fatta strada in tutti la convinzione che questo anno in «Nazionale» vedremo tempi strabilianti e accanissime lotte per il primo posto.

Noi abbiamo, però, qualche dubbio.

Non è la prima volta infatti che le eliminatorie abbiano dato speranze eccezionali, il che le Nazionali non hanno poi soddisfatto. Non siamo mai riusciti a sapere perché quello stesso apparecchio, che sul campo di casa propria ha segnato tempo ragguardevolissimi, una volta arrivato a Roma non sia capace di combinare più niente di buono. Neanche se soffre il viaggio come il vino. Negli uomini molto spesso un cambiamento d'aria può provocare una diarrea, ma che noi si sappia i modelli volanti non sono forniti di stomaco ed intestini.

Qualcuno potrà obiettare che ciò è dovuto alla cattiva conoscenza del campo di gara. Non crediamo, che pochi sono i campi che soffrono di termiche fisse e facilmente individuabili; il loro ritrovamento da parte del modello è per il 99 per cento dei casi dovuto alla sorte.

Altri potranno dire che la colpa può essere del campo di gara che non offre possibilità di veleggiamenti. Ebbene a questi ultimi rispondiamo con un sorriso.

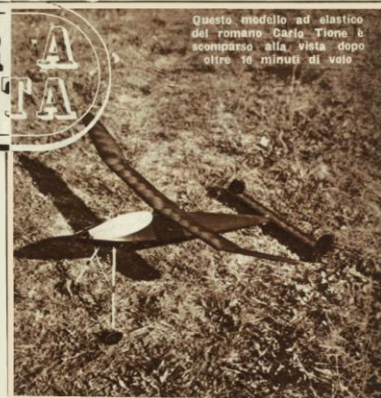
Chinque sia stato alle Nazionali dell'anno scorso su quale collina di termiche sia l'aeroporto della Marcigliana, e noi di Roma possiamo, più degli altri, garantirlo. Si dice che alla Marcigliana volino anche i sassi.

Altri ancora invece ci obietteranno che sarebbe meglio rimandare queste discussioni a dopo la Gara, quando cioè i risultati avranno detto la loro parola. E noi questa volta chiniamo la testa quasi certi però di dover riprendere la penna sull'argomento.

Il signore della terza fila, a questo punto si alzerà per domandarci: «E l'elastico, signori miei, i modelli ad elastico dove li lasciate?».

Dobbiamo rispondere che dell'elastico poco sappiamo; dopo l'entrata trionfale della cosiddetta «formula americana» alle Nazionali dell'anno scorso, si è avuto un momento di incertezza.

Tenacemente attaccati alla loro divisa: «Tutto per guadagnare un giro», gli aeromodelisti italiani non hanno saputo in-



Questo modello ad elastico del romano Carlo Tione è scomparso alla vista dopo oltre 10 minuti di volo.

giocare la pillola della novità in un colpo solo. Hanno cominciato con il bere sopra un sorso d'acqua, poi l'hanno masticata, ed hanno quindi cercato di digerirla. Risultato: non sappiamo fino a che punto la metaforica pillola sia stata trasformata e quindi non sappiamo quale orientamento abbia preso la massa degli elasticisti.

Saremo quindi a vedere.

Una nota interessante è che negli stessi giorni delle Nazionali si svolgerà la terza competizione «motoristica» nazionale.

Anche qui i lumi sono pochi, come i concorrenti, (poco più di una dozzina) ma siamo certi che anche in questo campo manchi un orientamento sicuro. La questione è piuttosto complicata e quindi preferiamo aspettare per parlarne dopo il Concorso.

Insomma, concludendo, eccezioni fatte per i veleggiatori, le incognite sono molte, quindi a quei poveri diavoli di cui ci siamo occupati in partenza, non resta altro da fare, che pazientare fino alla prossima settimana.



GIAR

Dalle provincie ci giungono continuamente notizie sulle varie eliminatorie. Man mano che si avvicinano le «Nazionali» il loro numero aumenta; al punto da impedire la pubblicazione di tutte le cronache, come sempre abbiamo fatto, per mancanza di spazio.

Genova presenterà in Nazionale due scuole: quella di Genova-centro e quella di Genova-Sampierdarena. Le due squadre saranno composte rispettivamente da Pelegi Giulio (143", elastico) e Burrone Rinaldo (veleggiatori, 351") per Genova-centro e da De Micheli Lino (elastico, 213") e Ferrari Mario (veleggiatori, 422").

Anche Firenze presenta due scuole: Firenze-centro e Firenze-Prato.

Per Firenze-centro verranno a Roma: Benvenuto Benvenuto (veleggiatore, 949"4/10) e Renato Vangi (elastico, 130"1/5).

Per Firenze-Prato verrà soltanto Giancarlo Bini con un veleggiatore.

Da Vicenza seguitano ad arrivare le solite notizie-mitraglio.

L'eliminazione finale fra Zausa-Angione e De Rossi per la quale era in gioco la partecipazione alla finale romana ha dato questi risultati: 1. De Rossi, 5630" (scomparso di vista); 2. Zausa, 15" (scomparso di vista); 3. Angione, 330".

Oltre questo, negli stessi giorni, Taberna raggiungeva i 14" con un modello ad elastico mentre Chiloni e Pedrini perdevano in solo i loro veleggiatori dopo, rispettivamente, 21" e 34".

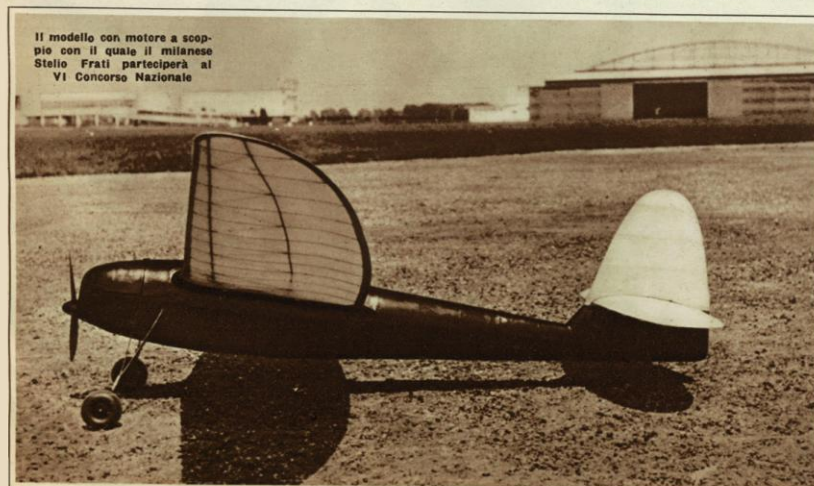
Tempo fa, scherzando, parliamo di termiche in scatola, ma, a quanto sembra, a Vicenza le hanno inventate sul serio.

Udine verrà in Nazionale con ben 4 scuole ed esattamente: una di Udine-centro con Giulio Dorio (veleggiatori, 728") e Carlo Carpielli (elastico, 119"); una di Genova con Delle Case Alcardo (veleggiatori, 140"); una di Maniago con Stefano Bonamigo (veleggiatori, 105") e Busadin Edoardo (elastico, 111"); una di Pordenone con Pietro Santuzzi (veleggiatori, 709") e Giovanni Donadon (elastico, 123").

Reggio Emilia riporterà in gara il campione dell'anno scorso, categoria veleggiatori, Rinaldo Aroldi e Rino Fontanesi con un modello ad elastico (tempo 144").

L'elenco non è finito e siamo certi che in questi giorni si allungherà ancora.

In base ai risultati delle eliminatorie ed ai nomi dei partecipanti si può però essere certi che il VI Concorso Nazionale supererà in risultati tutti i suoi predecessori.



Il modello con motore a scoppia con il quale il milanese Stello Frati parteciperà al VI Concorso Nazionale

ORIENTAMENTI

Continuazione del numero precedente.

Senouche Anderson, Andy, come tutti lo chiamano, non era affatto convinto delle possibilità del modello che egli affermava troppo azzardato; sicché quando il motore, durante il primo decollo, piantò in asso il modello a mezz'aria provocando alcuni danni egli se ne tornò al suo vecchio e provato modello. Ma la cattiva fortuna non volle abbandonarlo e il modello rimase danneggiato in una discussione avuta con un albergo. Oltre a ciò il caldo intenso della giornata gli rovinò la bobina togliendogli definitivamente di gara.

L'apparecchio di Goldberg non andò meglio. Esso venne finito esattamente alle 3 pomeridiane ed il concorso si chiudeva alle 5.30.

Due o tre nervose planate di prova sembrarono perfette ed al primo volo, con il motore al minimo, il modello sembrò salire bene. Il nostro Karl corse perciò verso il cronometrista, mise in moto il motore, lo lanciò al massimo e lasciò il modello; questo corse veloce sulla pista di cemento, si alzò a fatica, partì come una freccia a pochi centimetri di quota salendo felicissimamente e si piantò come un proiettile nel finestrino di una automobile a circa 60 metri di distanza dal punto di decollo.

Quando Goldberg riprovò il modello con tranquillità qualche giorno dopo, si accorse che il piano di coda era troppo portante per una posizione così alta del centro di gravità, cambiò quindi il calettamento e notò che oltre a migliorare la planata la salita saltava alla spettacolosa cifra di 2000 piedi al minuto equivalenti alla bellezza di 600 metri.

Qualche settimana dopo si combatteva uno dei più bei concorsi degli Stati Uniti, quello detto degli «Stati-centro-occidentali», bello come competizione e come premi, i quali ultimi divengono tanto più belli quanto più sono contesi. Goldberg non poteva mancare.

Nel frattempo Goldberg aveva prestato i disegni del suo Zipper ad un suo caro amico, eccellente costruttore di modelli ad elastico, Dick Obariski, che desiderava costruirlo e che era alla sua prima costruzione a motore a scoppio.

Obariski finì e provò il modello la mattina stessa del concorso come si vede il vizio di finire il modello il giorno della gara non è solamente italiano: e dopo tre o quattro riusciti voli di prova camminò sicuro verso il primo posto con due magnifici voli ufficiali.

Il modello di Goldberg fece sei bei voli nella mattinata aggirandosi sui 3 minuti con 20 secondi di motore.

Giusto allora cominciarono i guai all'autoscatto, e il nostro Karl dovette perdere altri due concorsi prima di accorgersi che questo doveva essere montato insieme al resto dell'accensione.

Nel pomeriggio del concorso, infatti, il motore rattava a causa dei cattivi contatti delle spazzole d'attacco dell'interruttore a tempo.

Per colmo di disgrazia, lavorando attorno all'interruttore, Goldberg spostò accidentalmente le batterie variando il cen-

GERMANIA

Il lancio di un «tutt'ala» ad una gara sulla Wasserkuppe. Si noti l'uso di strumenti per la precisa determinazione della quota e della distanza raggiunte dal modello.



traggio, sicché, quando finalmente riuscì a far decollare il modello questo partì inflando una gran volta dietro l'altra. Dopo la terza o la quarta i longheroni alari cedettero e questo fu tutto per quel giorno.

Nella settimana successiva l'ala venne rappazzata con un nuovo tipo di giunzione al centro dei longheroni che si dimostrò ottimo e la domenica, al concorso della Valle del Mississippi, con un vento di 10-12 metri al secondo, il motore a mezzo regime ed una durata di sedici secondi, Goldberg si guadagnò il primo posto.

Tutta la compagnia era ormai sulla strada delle vittorie.

La settimana successiva Andy portò via un altro primo premio e sette giorni dopo Goldberg conquistava un secondo posto nonostante che l'interruttore a tempo si fosse energicamente rifiutato di girare per più di 20 secondi. Primo si classificò invece un aeromodellista di Chicago che aveva potuto usufruire di tutti i 30 secondi permessi.

Ancora una settimana dopo Goldberg conquistava un nuovo secondo posto con un volo a scomparsa di vista di 8 minuti; lo Zipper volò per altri 19 minuti prima di toccare terra.

E questo fu l'ultimo secondo posto conquistato dallo Zipper.

Dopo di allora Andy ed un altro amico nel giro di pochi mesi parteciparono ad 11 concorsi e lo Zipper riuscì primo nove volte e secondo le altre due.

Oltre tutto poi l'enorme numero di richieste di copie dei disegni dell'apparec-

chio dimostrò che l'apparecchio aveva qualche cosa di speciale. In seguito a tali risultati le stesse idee seguite nel progetto dello Zipper vennero adottate per la progettazione di un altro modello per motori di piccola cilindrata. Tale modello venne chiamato Mercury e per esso furono adottati diversi motori di cilindrata variabile da 2 a 5 centimetri cubi.

Il Mercury originale aveva 1 metro di apertura ed un notevole carico alare di oltre 45 gr. per dm. quadro; nonostante ciò già in una delle prime prove il modello riuscì a raggiungere una quota tale da totalizzare 2 minuti e 50 secondi con soli 3 secondi di motore.

Il Mercury originale venne poi ricostruito, migliorato ed alleggerito e divenne altrettanto celebre che lo Zipper e, nonostante le dimensioni inferiori, i risultati non avevano niente da invidiare a quelli del fratello maggiore.

Ed ora, forse, può essere utile esporre alcune delle ragioni che indussero ad adottare una posizione così rialzata dell'ala.

Prima di tutto l'osservazione dei propri modelli e di quelli altrui generò in Goldberg (e crediamo non soltanto in lui) la convinzione che più l'ala è alta sul baricentro e più grande è la stabilità in volo (forse per un effetto pendolare). Inoltre egli osservò che il centro di superficie laterale, quando sia piazzato alto sul centro di gravità — più è in alto meglio è —, contribuisce alla stabilità laterale.

Costruendo piccoli modelli surpotenti Goldberg riuscì a dimostrare con successo che la comune teoria di piazzare il C.S.L. vicino al centro di gravità può essere fonte di discussioni poiché gli apparecchi così disegnati sono estremamente sensibili e difficili di centraggio. Insomma il modello tipo Zipper con C.S.L. molto alto è sensibilmente più maneggevole.

Il guaio, nella teoria del C.S.L. accuratamente collocato, sta nel fatto che modelli così progettati assumono delle posizioni di virata ben lontane dall'essere le migliori.

Ad un attento osservatore infatti non può sfuggire che, specialmente sotto la azione del motore, in virata molto stretta, questa assume l'aspetto di una vera e propria continua scivolata che impedisce al modello di acquistare quota e sembra anzi che questi tenti di sostenersi sul fianco della fusoliera nell'estremo tentativo di rialzare il muso. In questo caso, dunque, è ovvio che una sovrabbondanza di superficie al di sopra del baricentro tende a raddrizzare il modello, come mostrano le figure. Vi sono molte altre strade per ottenere della stabilità. Una delle più comuni è quella di usare un paio di ruote del tipo di gomma, ad aria, che pesano da 90 a 200 grammi che, se poste abbastanza in basso possono avere un netto effetto stabilizzante a causa dell'abbassamento del centro di gravità. Senouche non molto più efficienti delle semplici ruote a disco, in legno, che hanno meno resistenza aerodinamica e pesano molto meno.

Il rialzare l'ala sulla fusoliera gioca dun-

que un brutto scherzo alle comuni teorie. Certamente sarebbe più comodo e sicuramente più semplice appiacciare l'ala direttamente sul dorso della fusoliera. Ma il guadagno in stabilità ripaga ampiamente il lavoro extra nella costruzione della fusoliera.

E' certo che il modello tipo Zipper ha aperto la strada alla discussione di molte false nozioni di stabilità, ha dato un sicuro indirizzo al disegno strutturale e finalmente si può dire che i suoi risultati e la sua efficienza costituiscono un sogno per molti aeromodelisti.

UTI



Enrico Gagliardi, Firenze. — Ti assicuro che la vista della tua cartolina mi ha procurato un serio attacco di cuore. Mai viste tante domande in un pezzo di cartoncino così piccolo. Di là verità: le hai messe da parte durante tutto l'anno per spedirle tutte in una volta. Che bella sorpresa e che pensiero gentile da parte tua.

Beh! vedrò di accontentarti.

Prima di tutto ti rampongo aspramente per l'uso degli alettoni. Ho già detto altre volte che essi sono assolutamente inutili nei modelli e che molte volte, come appunto è capitato a te, sono fonte di seri guai. La svergolatura che lamenti dovrebbe però sparire con una accurata ricopertura. Rimane inteso che, dopo bagnata la carta di ricopertura, l'ala deve rimanere ad asciugare sotto peso.

Dal punto di vista della stabilità laterale

rende di più l'ala a doppio diedro, il tipo ideale è il diedro ellittico che però è troppo difficile a realizzare. Si cerca, generalmente, di avvicinarsi all'ellisse ideale costruendo ali con diedri multipli. Il tipo di ala migliore, in questo caso, è quella in quattro pezzi e cioè con un diedro centrale e un altro alla metà di ogni semiala.

E' assolutamente da scartare invece l'ala cosiddetta a gabbiano od a M.

Per verniciare la carta è ottima anche la

vernice a spirito che tu chiami cinese.

Per i timoni, sia orizzontali che verticali,

quando sia possibile, è molto meglio usare

il bordo d'uscita a sezione triangolare che non il solito tondino.

La carta «pluma» è ottima per le rico-

perture: è però difficile trovarla in questo

periodo poiché essa era un materiale di im-

portazione.

Credo che il famoso annuario di Travagli

sia andato in fumo a causa della situazione

internazionale. So che è, già da qualche me-

se, completamente finito, ma penso che, purtroppo, difficilmente verrà stampato.

Circa i dati delle tavole costruttive che mi

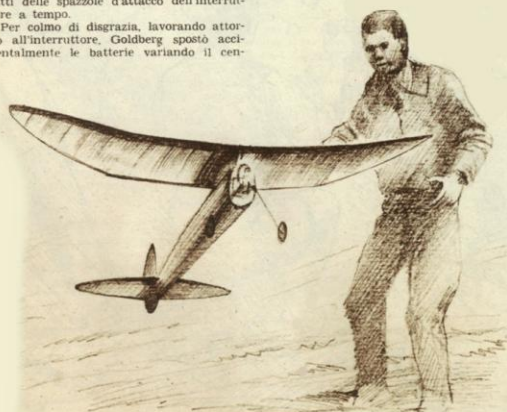
chiedi non posso dirti nulla giacché non li

ricordo a memoria ed in questo momento

non ho assolutamente il tempo di fare del-

le ricerche. Perché non vedi di trovarli da

te sfogliando i vecchi numeri del giornale?





(Continuazione del numero precedente)

Romilde indicò un grande apparecchio radio, in un angolo della stanza. Era pallida, stanca, aveva gli occhi cerchiati per le lunghe veglie. Le sue parole non rivelavano alcuna incertezza.

— Bisogna bene che anche lui trovi il modo di comunicare con noi. E' questione di tempo, io non ho impazienza. Aspetto.

Vollì conoscere la struttura interna di questa assoluta fiducia, che somigliava tanto a una follia tranquilla.

— Siete proprio certa che vostro fratello sia arrivato nella Luna? Non vi è mai venuto il dubbio che un grave incidente potesse aver interrotto il suo viaggio nello spazio? Uno sbaglio di calcolo... per esempio...

Romilde si strinse nelle spalle.

— Ho riveduto io stessa i disegni e i calcoli di preparazione dell'impresa: non vi ho riscontrato il minimo errore. Quel lavoro mirabile su cui dovevano modellarsi l'astronave e i profili della corsa di 400 mila chilometri poteva dirsi come perfetto. Ogni ostacolo era esaminato e ridotto a quantità trascurabile o pure superato con genialissimi ripieghi. Tutte le incognite erano state prevedute. I viaggiatori avrebbero potuto vivere nell'astronave sei mesi, se fosse stato loro impossibile di scendere sul suolo della Luna, a causa della mancanza d'aria. Il razzo doveva essere ampiamente fornito di combustibile anche per il ritorno. No... no... vi assicuro... un giorno o l'altro, « ritorneranno ». Da più di cinque mesi sono là nelle solitudini lunari, e pensano a noi. Nicolino, certo, sta lavorando per mettersi in comunicazione con la Terra. Questa è la realtà, signore, e non si può pensare ad altro. Certo, se fosse possibile disporre una spedizione di soccorso, credo che quella « lassù », l'accoglierebbero con gioia. Ma il problema del combustibile è ancora un problema insoluto, eccetto che per il prof. Max, il quale avrebbe dovuto forse lasciare presso un istituto scientifico la sua formula... Però, questo non modifica in nulla quello che deve succedere. I tre viaggiatori ritorneranno. Sani e salvi. E per affrettare l'ora desiderata di questo ritorno, io mi sono spinta fin quassù, a duemila metri, e vivo con i miei figliuoli, in questa capanna, accanto al mio apparecchio, cui sono riuscita a dare una inaspettata potenza di penetrazione negli spazi.

Mentre mi offriva un bicchierino di liquore, la sua mano candida e sottile non tremava.

— Non siete davvero una donna comune — osservai dopo un certo tempo, tanto per riallacciare la conversazione.

— Sono nata a Rosburgo, che è un paese di gente semplice e tenace. Non mi è mai accaduto, nemmeno quando ero bambina, di dover rinunciare a un mio proposito, arduo o no, per l'insorgere di pericoli imprevisi o di difficoltà gravi. Io penso che mio fratello potrà essere trattenuto su la Luna un po' più del tempo previsto.

Certo, ci sono le incognite. In un viaggio tanto lungo. Ma proprio per questo, il giorno dopo la partenza di Nicolino, pensai di procurarmi un apparecchio che mi permettesse di comunicare con lui. Disgraziatamente, l'apparecchio non era ancora stato costruito. Mi recai da tutti gli specialisti in macchine radio; molti mi presero per grulla, altri si divertirono a illudermi e a spillarmi denari. A poco a poco però io avevo acquistato una certa conoscenza della materia...

Sapevo ormai che riuscendo a produrre radio-onde di venti centimetri o meno sarebbe stato possibile lanciarle negli spazi interstellari, superando senza difficoltà i due strati ionizzati della alta atmosfera terrestre. Allora mi misi all'opera insieme con un intelligente meccanico e la fortuna seguì le nostre pazienti ricerche, tanto che dopo venti giorni di lavoro il nuovo apparecchio a onde cortissime « per comunicare con l'infinito » fu pronto. Bisognava metterlo nelle migliori condizioni di operare: ossia, portarlo molto in alto, in un'atmosfera tranquilla e rarefatta, che facilitasse il raffreddamento delle valvole e la trasmissione delle onde. Così fu fatto.

Guardai quella donna con affettuosa simpatia.

— Deve esser costato molto, un simile impianto! — dicendo queste parole inutili, accennai vagamente all'e-

sterno, dove le cime delle antenne si incoronavano di scintille.

— Sì, mi è costato molto... Gran parte delle mie modestie sostanze... Ma era necessario. Nicolino è tutto quello che mi rimane della vecchia mia famiglia. Avrete facilmente intuito quale affetto gli portino i miei figli. I quali — avevo dimenticato di dirvelo — sono stati sempre i miei compagni fedeli, e i miei intelligenti e devoti collaboratori.

Questi ragazzi mi hanno aiutato a rimontare la radio: poi si sono dati alla costruzione del modello che avete visto. Insomma, ecco, in questa nostra vita di tristezza e di attesa, ci conforta un grande amore. Io penso che se Nicolino potesse « sentirsi », lassù, riprenderebbe la sua fiducia, e vedrebbe più limpidamente la possibilità di riprendere il viaggio di ritorno. Con questa speranza, da tante sere, io e i miei figli lanciamo i nostri messaggi nell'etere: poche parole: « ci senti? Siamo i tuoi nipoti e tua sorella. Marcello, Silvano, Romilde! Proprio: con questa speranza. Finora non ha risposto nulla. Ma risponderà! »

Cercai di dire qualche cosa di spigliato, di consolante: non ero molto in vena, quella sera:

— Forse... vostro fratello non ha ancora potuto trovare... su la Luna... quel che è riuscito di trovare a voi, qui... Un apparecchio a onde cortissime... non è un apparecchio comune...

Romilde mi interruppe, pacata.

Su l'astronave, i viaggiatori avevano portato una specialissima radio per comunicazioni intersiderali. Forse questa radio si è guastata... ma potranno ripararla. Sì, certo. E io aspetto.

D'improvviso, l'apparecchio radio-ricevente crepitò. Subito la signora rispose, toccando alcuni tasti dell'apparecchio trasmettitore.

Poi ci fu un silenzio. Ci guardammo negli occhi, ansiosamente. C'era, in quella piccola stanza sospesa su l'universo come un odor di prodigio. Tac... tac... trà... trà... la macchina riprese a crepitare.

— E' lui — sussurrò Romilde. — E' Nicolino! Venite bambini! Venite... E' lo zio!

Marcello e Silvano, pallidi, ansanti, accorsero e curvarono le loro testoline arruffate su l'apparecchio per ascoltare.

Una voce acuta, saltellante, riempì il silenzio della capanna: una voce che somigliava al rumore di un ingranaggio urtato con qualche piastra metallica. Poi ci sembrò di afferrare certi suoni articolati, come:

— Lu... lu... na... io... pre... sì... rip...

— Più forte, Nicolino! — trasmise Romilde terribilmente serena — Io son qui... Siamo qui! tutti e tre!

— Im... pos... sì... bl... le... — sillabò la macchina, con un ultimo sforzo.

E ancora, dilagò il silenzio.

Romilde si passò le mani su le tempie, in un gesto di malinconia.

— Non può tornare — per ora... poveretto!

Un'altra pausa: poi, con un divino accento di incolabile certezza:

— Eppure, io rivedremo, un giorno o l'altro!

Marcello e Silvano si strinsero alla madre per consolarla. E Marcello disse:

— Tra poco, quando saremo grandi, impareremo a volare!

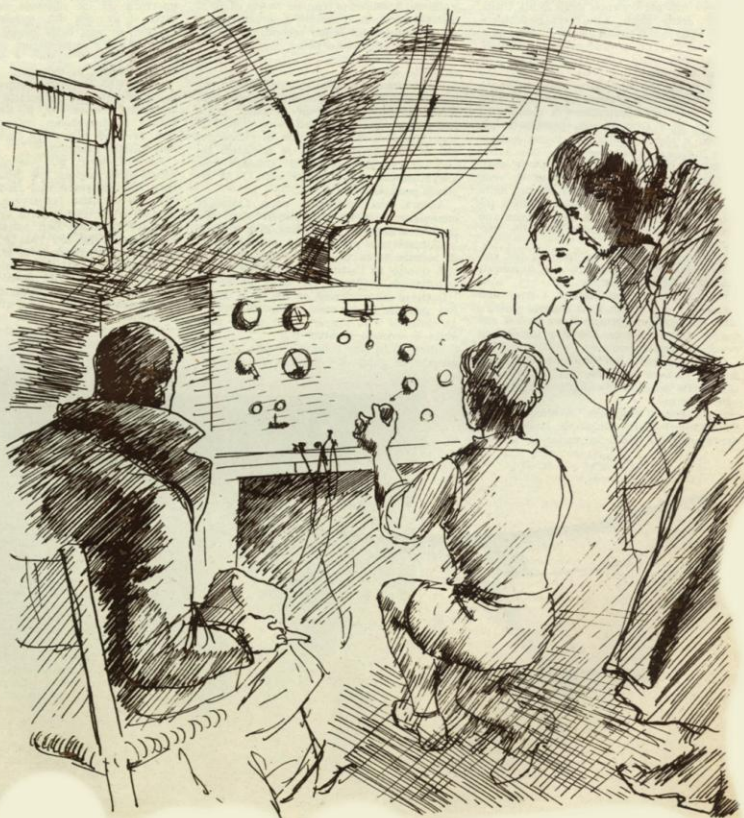
— E andremo a cercare lo zio! — aggiunse Silvano.

— Nella Luna? — questa mia domanda scettica e inopportuna fece rialzare la testa a Marcello, che mi guardò severamente.

— Proprio, signore. Tra qualche anno, ci andremo tutti, nella Luna!

YAMBO

FINE



ALLARME A GIBILTERRA

Ora Gibilterra non brilla più, nel velato nero della notte, come la prima volta. L'estrema fiducia che i nemici riponevano sulla inviolabilità di questa loro lontana terra — ultimo tentacolo della piovra britannica già dominante nel Mediterraneo — fece sì che la munita base appendicolare, che dall'Europa iberica si sporge sino a strozzare l'uscita ovest del nostro mare precludendone quasi il cammino, apparisse agli audaci aviatori italiani, che ardivano, partiti da Roma, tentare con velivoli terrestri, un viaggio di oltre tremila chilometri sul mare per portare la loro offesa, tutta risplendente di luci gioiose, sfavillanti dei suoi abbaglianti boulevard, delle infinite passeggiate, dei preziosi lungomare. L'incursione sorprese i cauti britannici che si ritenevano troppo al sicuro per organizzare una difesa passiva; ma la notte appresso, quando la luce del giorno si spense nel cielo della breve penisola, su Gibilterra deserta di luci l'oscurità della notte si distese uguale e ininterrotta. E così ogni notte.

Vana misura per la perizia e il coraggio dei nostri piloti. Essi avevano ormai segnato nell'arco scuro del cielo notturno una via sicura, che seppero ancora ripetere senza sbagliare, sino alla meta. E Gibilterra conobbe ancora l'angoscia del bombardamento notturno, della misteriosa violazione da parte di imprecisati nemici che invano gli occhi abbaglianti di centinaia di riflettori cercarono nello spazio nero della notte. Gibilterra, città mondana ricca di divertimenti, fatta per il piacere e il godimento, tavola imbandita per le fauci insaziabili dei mangiatori di continenti, divenne sotto la sferza del bombardamento aereo una trincea. L'ululato tremendo delle sirene che la prima notte d'incursione tagliarono con il loro grido ammonitore il silenzio notturno per avvertire della minaccia la popolazione, segnò l'inizio dell'esodo. Il giorno dopo ricchi e poveri, inglesi, spagnoli, portoghesi, marocchini, algerini, francesi, levantini, flutirono come una fiumana straripante per la via che unisce come un filo robusto di cotone bianco la rocca alla terra di Spagna. Gli inglesi cacciavano via i loro ospiti di ieri, coloro con i quali avevano sino a poche ore prima diviso i piaceri della tranquilla residenza. Occorreva trasformare le sale da pranzo in baracamenti, i viali in trincee. Al posto delle orchestre negre le batterie antiaeree. Migliaia di persone di ogni nazione e di nessuna parlirono lasciando casa ed interessi, spinti da un ordine e da una minaccia. Bisogna sgombrare la rocca. I lumi vennero accesi da tetti cappucci neri che ne imprigionarono la luce. I traffici scesero. Stato di guerra per tutta la penisola. Occorrono speciali visti per circolare. Certe vie non si attraversano se non berdati. Segreto militare. Bisogna salvare la rocca. Cominciarono i processi. I sospetti vennero appoggiati al lenzuolo bianco di un muro assolato e ammazzati da brevi scariche di fucileria. Proibito guardare il porto. Proibito accorgersi dei danni subiti. Proibito parlare. S. M. Britannica ordina il silenzio. Gli italiani avevano portato la guerra.

Da allora, più volte, di notte e di giorno, essi tornarono.

La parabola luminosa del giorno si chiude ad occidente con un trionfo di luci vermiglie. Il mare e il cielo si fondono in un terribile incendio che arde sul livello verde del Mediterraneo, sparando vividi sprazzi abbaglianti in lotta con la penombra incombente. Quando l'ultimo brano della calotta rossa si inabissa e scompare dietro l'orizzonte, ad est, dove il cielo è una verde e si ammantava di cupe sfumature viola, si accende il sottile raggio di una timida stella. Poi altri occhi perfo-

rano la cupola del cielo. Il mistero della notte ha inizio.

Da quanto tempo i trimotori d'oculi di bianco sono in volo?

Il sole batteva dallo zenit le sue lame di piombo fuso sul campo arso, quando, con un urlo furibondo, le fusoliere pesantissime si staccarono dalla terra d'Italia. Poi il Mediterraneo. Un deserto verde scerziato e percorso da sottili venature, che il gioco dei riflessi salenti dal fondo fa apparire a tratti come ricco damasco antico. Qualche isola spunta nell'immensità liquida del mare. Chi ci vive? Sembrano briciole precipitate da una gigantesca mensa. Il rombo forte e sicuro dei motori non viene quasi più udito. E' un'armonia che accompagna ormai la vita degli aviatori. Essi ne sentono solo la mancanza, sanno parlare e intendersi in quell'urlo sordo dei pistoni impazienti. Con un gesto tracciano la sintesi di un discorso, con uno sguardo si fanno domande e possono rispondersi. Non si sono ancora mossi dai loro seggiolini. Da quanto tempo? E' il giorno declina. Il motorista vigila gli strumenti, il livello della benzina, il funzionamento dei carburatori. Non avverte stanchezza, è questa la sua vita. Solo nell'odore elettizzante dell'olio caldo e della benzina bruciata, egli acquista una personalità. La fusoliera è lunga e buia come una galleria sepolta. Egli la percorre sicuro: ormai ne conosce gli angoli segreti, le minime rientranze. Quella è la sua casa. Quieto, il radiotelegrafista china il capo impacchettato dalla cuffia dinanzi al misterioso groviglio di fili e di manopole.

Per lui, il viaggio non si è mai iniziato. Egli deve ancora staccarsi da terra. E' a Roma, in Italia e parla ancora con gli amici, come ogni giorno. La voce lontana traccia un invisibile ponte che unisce il velivolo al lontanissimo campo e sul quale le parole volano, impercettibili, incrociandosi. Parole morte che racchiudono importanti misteri. Cifrario.

Da quanto tempo? Ora il cielo è tutto una luce verde diffusa che va scomparendo. Le stelle già si dominano. Sono apparse quasi di colpo a manciate. La Via Lattea scivola dallo zenit sino all'orizzonte come un torrente luminoso. La terra è ormai un disco di piombo che va scomparendo nel buio invadente.

La formazione attraverso la notte percorrendo l'invisibile via tracciatavi dagli angeli sensibili degli strumenti. Attraverso essi i piloti, dotati di mazze facoltose, possono vedere nel fetro nero che li circonda le pietre millari di quel viaggio favoloso. Sanno di non poter sbagliare. All'estremità di quella via dritta che stanno percorrendo si trova Gibilterra.

Quando vi arriveranno? Le lunghe ore di attesa davanti al piccolo mondo di luci dell'ampio cruscotto non li spaventano.

Gibilterra è vicina. Essi ne sentono la presenza, nel buio denso della notte in cui ogni punto è immerso e si fonde con l'altro a formare un unico strato di un solo colore, con una sensazione plastica per mezzo della quale possono quasi valutare a perfezione dimensioni e misure.

Sulla rocca gli apparecchi d'ascolto sono tesi verso la cupola nera della notte a frugare il silenzio con mille tentacoli invisibili. D'improvviso giunge attraverso essi il rombo dei nostri velivoli. Un brivido serpeggia attraverso le macchine e gli uomini, da questi va per altre macchine e si dirama e cresce d'intensità, diviene un frantoio forte ossessionante e magico, pervade in breve tutta la penisola, esplode in un solo gigantesco urlo di terrore. Le sirene gridano nella notte cupa la loro paura. L'oscurità si anima riempendosi di misteriose risonanze, di voci repressi, di strani bagliori brevi blastici. Gibilterra è sve-

glia, va alle armi. Chi non va alle armi, si cala nei ricoveri scavati nella roccia, dove già si affolla una marea spaurita gesticolante. La sirena urla ancora, a intermittenza e la sua voce supera ogni altra che si elevi dalla penisola. Poi violente sciabolate di luce bianca colpiscono il cielo e lo squartano frugandolo rabbiosamente in ogni senso. Dall'alto scende tranquillo un rombo appena sensibile. Le artiglierie tuonano con furia convulsa. Nel cielo si innendiano costellazioni vermiglie di scoppi. Dalle navi ancorate nella rada partono sciarpie luminose tessute con i tiri traccianti delle mitragliatrici di bordo. Una tempesta di fuoco sconvolge l'aria e vi si precipita e dà la scalata al cielo in cerca del nemico. In pochi secondi del silenzio dominante su Gibilterra non resta traccia. Ora tutto in terra mare e cielo è un inferno di colpi di tuoni di urli e di scoppi.

In alto, a picco sulla base nemica, gli equipaggi sono già pronti. Gli osservatori conoscono gli obiettivi, ne sanno valutare le caratteristiche, possono sceglierli e mirano con tranquillità. I piloti guidano imperturbabili, dietro le osservazioni del puntatore che gli parla dalla gondola di tiro nella quale è già disceso. La fusoliera scura scivola tra i raggi verdi dei riflettori che non potranno fermare il loro cammino. Gli obiettivi sono a tiro. Basta abbassare una leva, e dalla gola buia aperta nel ventre dei plurimotori scaturisce la morte e si precipita su Gibilterra. Le batterie sparano senza tregua, fanno spreco di proiettili. Tutto il cielo è percorso dallo zampillare incandescente dei colpi, ma non uno di quei globi rossi si accende solo presso un nostro velivolo. Ogni apparecchio ha lasciato sugli obiettivi la sua prima serie. Ora la formazione vita per tornare.

Le prime bombe raggiungono la rocca. Bagliori accesi si sprigionano dalle rocce scavate che sembrano eruttare nubi pesanti e volute di frammenti. Qualche batteria, dispersa dalla buiata di fuoco, tace. Si accendono i primi incendi. In breve, tutta la sommità della rocca arde e fuma come il cono di un vulcano ridestatosi da un silenzio di millenni. Alcuni depositi di munizioni vengono raggiunti dalle fiamme e saltano in aria con orrendo strepito, inondando la città di luce vermiglia. Volute di fuoco si contorrono tra dense fumate che annebbiano il cielo. E ancora nuove bombe, e ancora nuovi incendi. Su Gibilterra è un uragano di fuoco.

Poi all'improvviso come è cominciata, la tempesta cessa. Le batterie tuonano an-

cora stancamente, con la coscienza della vanità del tentativo. La scia luminosa di qualche proiettile zampilla ancora nell'aria nera della notte, poi anche l'artiglieria tace. Ma l'oscurità non può tornare: tutta la rocca arde. Fiamme ruggenti la distruggono stringendola nelle loro spire mortali. Folle di piccoli uomini brillano e annaspino in quel gran riverbero rosso cercando di frenare l'impeto travolgente. Ogni tanto un boato cupo sale dalla montagna squartata e un bagliore più vivo esplode nel cielo.

Gli italiani sono partiti. Hanno vuotato sulla città nemica il loro carico di morte e sono ormai scomparsi nel mistero della notte. Gli inglesi lo sanno: ritorneranno.

Per Gibilterra è la morte. Gibilterra è finita. Ha cessato di esistere quando l'urlo rauco del primo allarme è scaturito dal silenzio della notte estiva come una condanna.

C'è a Gibilterra una leggenda intorno a una tribù di scimmie importate da molti anni, da lontane terre dell'Impero, per lo svago dei residenti. Queste scimmie formano quasi lo stemma della rocca, ne costituiscono in ogni modo la caratteristica più ricca di colore. A Gibilterra, le scimmie sono un'istituzione. La leggenda dice che quando le scimmie se ne andranno, Gibilterra cadrà. E le scimmie, come le migliaia di profughi di ogni nazione, se ne sono andate dopo il primo allarme.

ROMANUS



ITALIANITA'

Poche settimane fa un giornale straniero, il Ceské Slovo di Praga, scriveva che alla data del 10 giugno 1940, Mussolini trasformò il concetto storico astratto e spirituale del citta romanum in quello dell'italianità e da operante, nel più lato significato della parola, sotto tutti gli aspetti, l'Italia è entrata in guerra per difendere e diffondere l'italianità nel mondo, fra i marosi degli interessi contrastanti e dei molteplici antagonismi.

Dobbiamo essere grati al giornale boemo di tale riconoscimento e di tale interpretazione del pensiero e della volontà di Mussolini. Si tratta di considerazioni giuste ed obiettive che ci fanno pensare alla stretta, intima e profonda relazione che ha la potenza della aviazione nel presente e nel futuro delle battaglie combattute per l'italianità nel campo ideale e sentimentale nel campo del coraggio personale e del sacrificio, in pace ed in guerra.

La Patria è assai più vasta di quella che hanno potuto segnare le frontiere geografiche e storiche. Essa sconfinava ben oltre le catene dei monti e l'avvicinarsi dei mari. L'italianità dove sono gli italiani, dovunque essi s'isotano e prosperano, amano e soffrono. E' uno dei grandissimi meriti del Fascismo quello di aver allargato su tutte le latitudini i confini ideali dell'Italia, di aver accennato e stretto alla Madre patria i signori lontani nello spazio. Quando si dice spazio, si pensa con subito immensità all'aeroplano che lo signoreggia.

Come si fa a dire in poche parole tutto l'apporto dell'aviazione alla salvaguardia ed al prestigio dell'italianità nel mondo? Ogni condensata frase ed ogni superlativo ci sembrano inadeguati e povero tentativo. L'aeroplano è prono e messaggero d'amor di patria, in tempo di pace. Così, certo, sentiva e pensava Italo Balbo quando attraversava le memorabili eroiche. Non già il solitario volo d'un temerario al di sopra degli oceani, ammirabile sì, ma presto dimenticato. Ma voli di massa. Perfettamente organizzati. In assetto di guerra. Dimostrazione della raggiunta eccellenza tecnica, del comando sicuro, dell'ardire e perizia non di un solo aviatore, ma di centinaia di disciplinati piloti affiancati nelle poderose squadriglie. Dimostrazione di saper vivere pericolosamente e di aver perciò diritto alla vita, di saper tutto osare, per portare la gran voce ed il grande effetto della Madre patria agli italiani emigrati. Vibrante, sonoro messaggio d'amore, ma anche preannunzio di sufficiente forza per un futuro di guerra. Comunità di sentimenti e di spiriti per ogni evenienza, per ogni conflitto. Questo voleva il condottiero ferrarese. E' mai meno sul tappeto di viaggio egli segnava le tappe: Bulgaria, Turchia, il Mar Nero, l'America del Sud, l'America del Nord. Felici i reduci che possono vantarsi del soprannome di atlantico. Titolo nobilitante, insignito quanto mai, non ereditato, ma guadagnato con i propri meriti e la propria fatica di soldato e di velite.

Non vi sembra che gli atlantici possano giustamente e meritatamente chiamarsi con il bel nome romano? I veliti. C'è una perfetta onomatopea. Il suono della parola corrisponde in modo mirabile alla cosa, al fatto. Avanguardie che si librano nei cieli del vecchio e del nuovo mondo, in un'imponente sintesi di giovinezza e d'audacia, per affermare e concludere l'italianità, per il momento che passa e per il domani che verrà.

Ed il domani dei baldi crocieristi è venuto ed ha trovato pronti gli spiriti e le macchine. Oggi è la guerra. Ed è stato bene prevederla. Ma intanto dal generale si va al particolare. Dalla pacifica azione nel nome d'Italia dei lunghi viaggi per i cieli del mondo, si combatte per l'italianità delle terre del bacino mediterraneo e del Mediterraneo stesso e per gli sviluppi e la salvaguardia dell'Impero. Le conquiste si svolgono per tappe. Queste dapprima sono di ordine spirituale. Poi fatalmente si irrompe la forza della materia. La lotta con gli artigiani e con il rozzo, nella quale si vince quando non si teme la morte. Grande esempio quello di Balbo. Vita di eroe moderno, senza soluzione di continuità. Logica serrata che meraviglia ed affascina. Il combattente, dopo la lotta ideale, a tu per tu con l'ostacolo materiale, lo ha in dispetto e vi si spezza sublimandosi. Siamo ora, come dicevamo, alle tappe particolari. Si punta sugli obiettivi vicini ed immediati. L'italianità della Corsica, di Tanis, di Nizza, della Savoia. Di Malta, tutta l'italianità indicata e commentata da tutti i nostri giornali e riviste. Gli spazi assegnati dalla natura e dalla storia. La cortezza della via di Suez per il nostro Impero.

Che buoni combattenti, ricognitori, bombardieri e cacciatori, per l'italianità. Che bella Madonna, la Madonna di Loreto.

POSTA Aerea

Egidio Teodino, Genova. — La tua lettera, in sostanza, contiene solo questa domanda: posso acquistare presso la R.U.N.A. i libretti della «Biblioteca dell'aeromodellista»? Si capisce che tu puoi fare. Scrivi alla R.U.N.A. centrale (Piazza del Popolo, 18 - Roma) e domanda cosa devi fare per impossessarti dei detti libretti dell'ing. Bacchelli. Chiedi quanto costano, in che forma puoi rimettere i soldini, ecc. Chiedi, insomma, tutto quello che hai chiesto a me... Come vedi, la tua prima lettera indirizzata a Zio Falcone ha avuto una fulminea risposta. Questo ti incoraggerà per il futuro. Salve.

Car, Camogli. — Siccome «l'Aquilone» è un settimanale e non una rivista mensile, esso ti perrà regolarmente ogni settimana. Il N. 31 del '39, per ricevere il quale tu hai già inviato il danaro, ti sarà certamente già stato spedito. Le tessere sono esaurite.

Franco Revel, Brunate (Milano). — Eccoli subito servito: in questo medesimo numero, a pag. 4, troverai la fotografia dell'apparecchio che ti interessa. Adesso, al fine dell'edificante riso che certamente sorgerà sulle labbra dei miei lettori, permettimi, caro Revel, di riportare l'inizio della tua cartolina. Ascoltate bene, cari amici. Il buon Revel mi scrive: «Caro Zio Falcone, potresti mettere per favore sul «l'Aquilone» la fotografia del velivolo «Whitley» abbattuto dalla D.I.C.A.T. di Milano?». Io lo servo subito. Come avrete notato, in pag. 4 di questo numero del giornale, si ammira una chiara fotografia dell'apparecchio inglese abbattuto dai bravi «contraeristi» di Milano: un mucchio di lamiere contorte, una specie di cumulo di cenere, molla gente che, intorno, ridendo a crepapelle saluta romanamente. Ecco, caro Revel, il «Whitley» che desideravi vedere. Una edizione più bella di questa che ti offriamo non si poteva immaginare per l'orgoglioso plurimotore inglese da bombardamento.

Mazzon Giovanni, Verona. — Il «Costruttore di aeromodelli» di Martini e Neri non lo potrei trovare per il semplice fatto che questo prezioso volume è esaurito. Consolati, però, pensando che di questo libro se ne sta preparando attualmente una seconda edizione. Per iniziarti alla «scienza occulta» dell'aeromodellismo (così come tu la chiami), secondo me non devi fare altro che metterti in contatto con la R.U.N.A. del tuo comune. Lì troverai aiuti, consigli e un bravo delegato che certamente ti metterà sulla buona via per diventare un proietto costruttore di piccoli aeroplani... Auguri.

Luigi Pagnoli, Firenze. — Per scriverti alla R.U.N.A. secondo me, dovresti fare in questo modo: andare alla sede della R.U.N.A. di Firenze e domandare cosa devi fare per ottenere l'iscrizione. Chiederlo a me, credimi, otre, è impresa vana. Scherzo. Recati alla R.U.N.A. di Firenze e saprai cosa si deve fare per partecipare ad un corso di modelli volanti. Fai quello che ti ho detto. Ti saluto.

Ignazio Terlizzi, Pola. — Sappi che lo zio non dimentica mai i suoi nipoti, anche quando non risponde con velocità da primato alle letterine dei suoi nipoti. Io ti saluto cordialmente, e termino qui poiché, nella tua ultima, non chiedevi nulla. Salute.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Marcello S. Bologna. — Perché tanto mistero intorno al tuo pregiato cognome? E vero, molti si firmano in questa posta con uno pseudonimo, ma devi sapere che accanto ad esso pongono l'esatto nominativo con il preciso indirizzo. Che si sappia, dico io, a che nipote si risponde! E' finito il tempo, mio caro, delle dame velate di grigio che solo al termine di cinque lustri si sollevano dal viso, la misteriosa veletta e dei signori avvolti in baracani e con la testa del fittro abbassata sugli occhi. Ora tutto è luce e chiarezza! Onde, al grido consueto di «viva la birra» e a quello suppletore di «viva l'estratto di pomodoro» pas.

so a rispondere alle tue domande. Sì, è vero che la «Domenica del Corriere» ha pubblicato che lo «Stuka» in picchiata raggiunge velocità astronomiche, ma è anche vero che la «Domenica del Corriere» pubblica molte f. Ecco, questa è una di quelle. Gli «Stukas», caro mio, e così anche i «picchiati», hanno proprio il pregio di poter picchiare quasi verticalmente raggiungendo velocità relativamente basse. E' il pregio, in questa specialità, aumenta più la velocità della picchiata è bassa. Sembra un paradosso, ma non lo è. E' neppure un paradosso, e neanche un par. E' proprio la verità dei fatti. Mi spiego, come disse quel tovigliolo, ecc. La precisione del tiro di un «picchiato» è in proporzione diretta alla rapidità della discesa. Questo è evidente: più a picco con l'apparecchio e meglio il pilota potrà puntare. Ma dopo la picchiata c'è la ripresa, e qui son dolori. Dolori anche in senso non lato, ma materiale, poiché tu, edotto in fisica, in fisiologia e veterinaria, saprai certamente tutto intorno alle accelerazioni! avrai sicuramente sentito parlare di cifre come 5,6 g. Ebbene, una picchiata a 85 gradi può facilmente portare, se troppo veloce, a un'accelerazione di 6,7, anche 8 e 9 nell'attimo della ripresa. E le budellucce, caro il mio Marcello S., dove se ne vanno? Ignori la visione nera? E cosa dire della sincope? Morale: occorre venir giù, si quasi perpendicolarmente, ma a non troppa velocità. Anche perché le accelerazioni che risente il pilota le risente anche il velivolo. Il problema è stato risolto munendo «Stukas» e «picchiati» di poderosi freni, in aerodinamica sulle ali che, aperti durante la picchiata, ne rallentano la velocità im-

pendendo all'apparecchio di superare i 500. 540 km/h. Così è, mio caro nonché incoerente amico. Passiamo ora, con la nostra proverbiale velocità, alle altre domande. Quanti anni ho? Il doppio della metà, esatto. (Ah! l'infame scherzo di parole!). Se ho i baffi? No, ma, se continuassi a farmi domande di questo genere, mi verrà la barba... Terza ed ultima domanda. Cosa significa xymbrith? Questa espressione in lingua oh oh, mio amico Marcello, significa in italiano: xymbrith.

Carlo Giovanni, Venezia. — Noi dobbiamo essere parenti: infatti sono giovane anch'io. (Ah, ah, ah...). Tu mi chiedi che differenza c'è tra la R.U.N.A. e l'Editoriale Aeromodellismo. Una ventina di gradini, credo. Ma io prendo sempre l'ascensore.

CRIVELLO

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOYO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 79666
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppia e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

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

APPUNTAMENTI A LONDRA

LA CITTA' DI LONDRA, IN SEQUITO AGLI ATTACCHI TEDESCHI, E' PASSATA DALL'OSCURAMENTO PARZIALE A QUELLO TOTALE.



— Allora, come al solito, domani sera alle otto non ci vedremo in piazza Trafalgar...

E' in vendita

**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Pubblicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

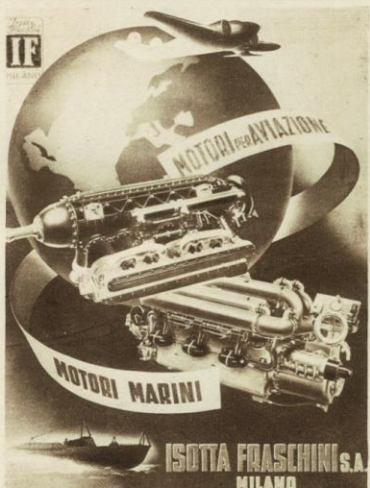
nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

**COSTA
SOLTANTO 1 LIRA**

AEROPLANI CAPRONI



**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



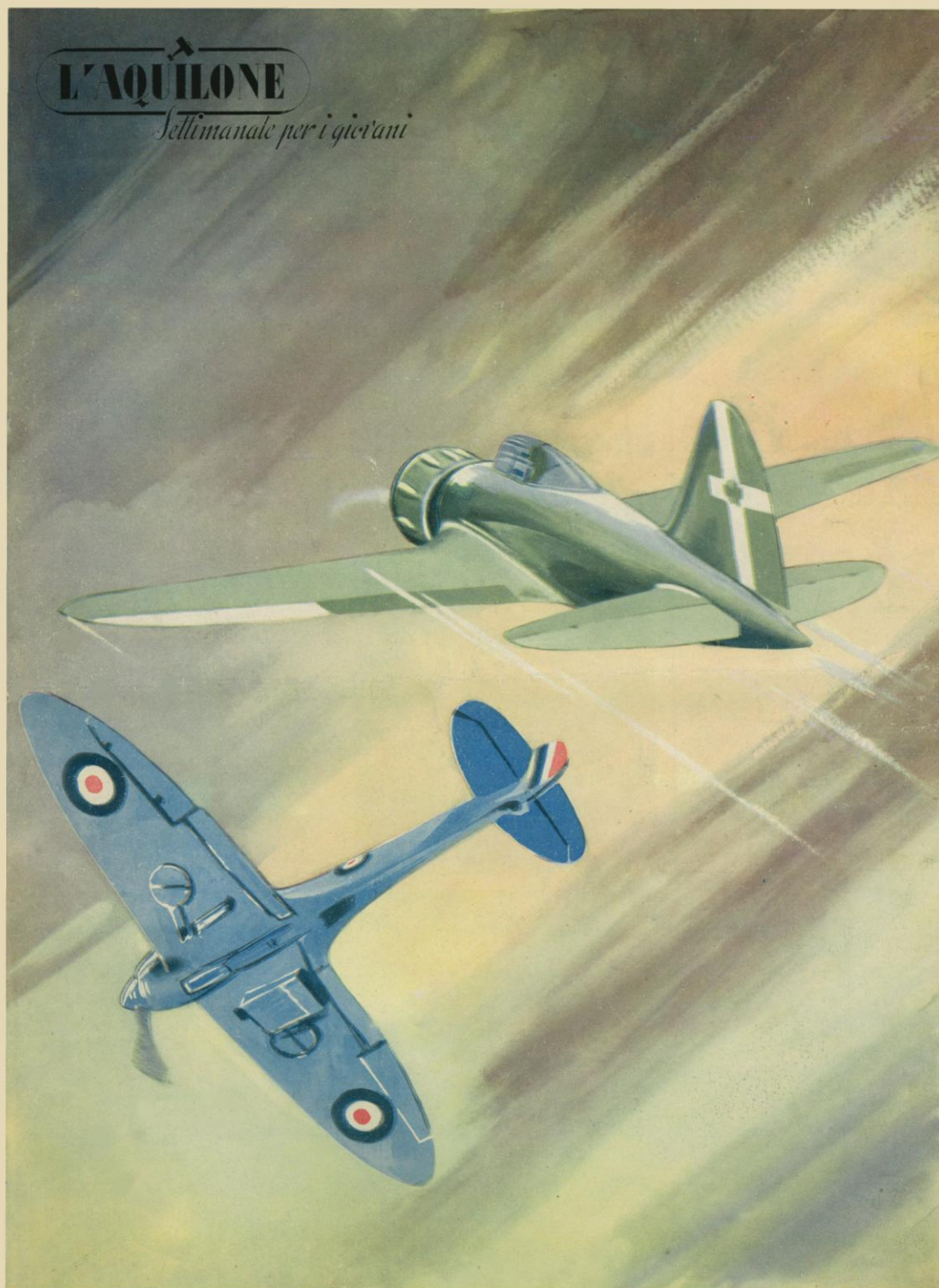
**AERONAUTICA
PREDAPPIO - S. A.**



SEDE E STABILIMENTO:
PREDAPPIO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



DUELLO TRA UN NOSTRO *MACCHI C. 200, E UNO *SPUTAFUOCO, NEMICO