

NUMERO 37 - 15 SETTEMBRE 1930 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



«UN HAMPDEN» INGLESE INCENDIATO DA UN CACCIA ITALIANO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 37

15 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 contratti 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 edito

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

«PICCHIATELLI»

Ogni giorno tutta l'Italia ascolta con ansia il «Bollettino» delle Forze Armate diramato dal Gran Quartiere Generale. E' un attimo, ma è un attimo di profonda gioia e soddisfazione. In quell'attimo c'è tutta l'anima dell'Italia che vibra all'unisono assieme alla bella voce maschia e chiara dell'anonimo dicente. Anche noi, a «L'Aquilone», per quell'attimo si sospende il lavoro per farci intorno all'apparecchio. Siamo tutti uniti, stretti, gomito a gomito: molte volte mi è venuto fatto di pensare che, come noi, c'è tutta l'Italia in quella posizione: materialmente e moralmente unita.

Pochi giorni fa, dunque, si ascoltava, come di consueto, il giornaliero «Bollettino». Ad un dato momento, nel modo più inaspettato, si è sentito echeggiare un nome caro a tutti gli aviatori: abbiamo sentito che i «picchiattelli» erano entrati in azione nel Mediterraneo centrale e orientale e che avevano attaccato, con sicuro successo, due convogli nemici che si erano avventurati in questo mare. Gli occhi di molti di noi hanno brillato di piacere. Era una notizia che attendevamo da tempo. Ora eccoli finalmente in ballo, i nostri cari e tanto attesi «picchiattelli»!

Ma noi, qui, più che parlare di essi nel vero senso della parola, ci limiteremo a trattare dell'origine, veramente singolare, del loro nome. Sicuri come siamo che in breve i bravi aviatori di questa nuova specialità da bombardamento raggiungeranno

la fama più universale, vogliamo prevenire la domanda che sorgerà spontanea a molti: cosa significa «picchiattello»?

E' necessario dire che questo nome fece la sua comparsa negli ambienti aeronautici, al tempo del primo urto serio avvenuto fra la giovane Italia e l'Impero inglese: al tempo delle infauste sanzioni. Per appoggiare la proteiva e provocatrice politica imperiale dell'Inghilterra, Eden (allora Ministro degli Esteri britannico) fece spostare la quasi totalità della «Home Fleet» nel Mediterraneo. Con questa minaccia, il giovane ministro Antonio intendeva paralizzare l'inizio della nostra azione in Etiopia. Era l'autunno del 1935: l'alba dell'Impero d'Italia.

Si parlò, dunque, in quel periodo, di apparecchi da bombardamento in picchiata capaci di affrontare con sicuro successo (come, del resto, è stato dimostrato in questi giorni) anche le più potenti e meglio agguerrite e difese unità della flotta di S. M. Britannica. Per un processo misterioso (come è misterioso il sorgere e l'affermarsi di ogni parola nuova) codesti specialisti del bombardamento furono chiamati «picchiattelli». E la parola «picchiattello» è restata e passerà indubbiamente alla storia.

Ma la questione, naturalmente, non termina qui. Per condurre una vera e propria analisi in proposito, è necessario domandarsi cosa vuol significare la parola in questione: è necessario domandarsi cosa

mai significhi «picchiattello». Qui il discorso si complica leggermente. Allo stato attuale, questa bizzarra locuzione è adoperata da tutta Italia, per designare un uomo che appare o è leggermente loco; un uomo che, nel senso buono della parola, appare come scemotto. Naturalmente, tale parola, applicata a degli aviatori, risulta nettamente positiva; poichè dire, nel senso lato della parola, ad un aviatore; e tu sei pazzo», vuol dire dargli il più alto complimento, considerandolo tanto intrepido e coraggioso da rasentare la pazzia. Se questo è il significato vero della parola (come noi crediamo), gli aviatori italiani dovrebbero poter fondare il più vasto e polso manicomio della terra. Poichè gli aviatori italiani sono indubbiamente i più intrepidi e coraggiosi volatori del mondo. La parola «picchiattello», dunque, applicata ad aviatori specializzati nel tiro in «picchiata», è il massimo elogio e riconoscimento che si potesse loro fare.

Naturalmente, come si è visto, tale parola trova il suo spunto nell'altra parola che designa la specialità del tiro: «picchiata». Coloro che fanno la «picchiata», — e la deduzione sorge spontanea, — sono «picchiattelli». Il ragionamento è rigoroso e non manca di sapore. Fra «picchiata» e «picchiattelli» il passo è più che breve.

Resta ancora da dire qualche cosa, però, sull'origine della parola. Fino a questo punto ci siamo limitati ad analizzare la sua più che aderente applicazione: adesso vedremo di orientarci sulla sua origine.

E' opinione diffusa che la parola «picchiattello» fece per la prima volta la comparsa nel nostro idioma, proveniente dal dialetto romanesco, attraverso il doppiato italiano del film americano intitolato «E' arrivata la felicità». In questo divertentissimo film venne usato l'epiteto «picchiattello» proprio nel senso che abbiamo veduto. Cioè di uomo leggermente folle; ma l'epiteto stesso aveva sapore scherzoso e niente affatto ingiurioso.

Questa, pare, sia l'origine della parola in questione; almeno tale è l'opinione degli storici. Resterebbe a indagare presso colui che curò il doppiato italiano del film citato, come e in che modo gli venne in mente di usare la parola che doveva fare in seguito tanta strada.

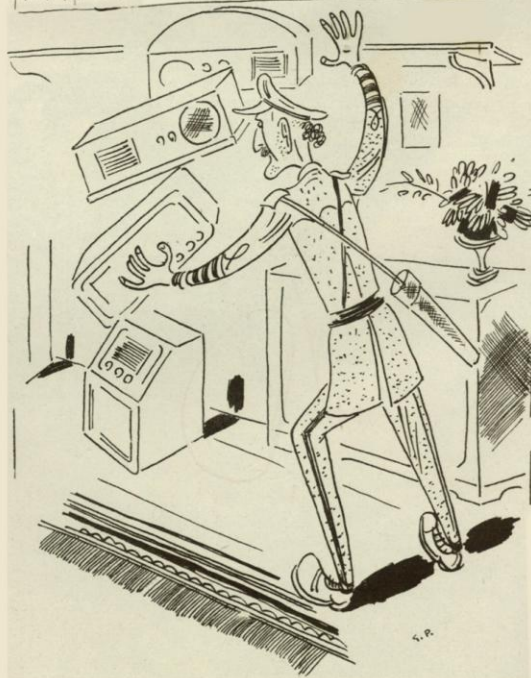
Comunque sia andata la cosa, resta il fatto che tale nuova parola incominciò a circolare in Italia da quel momento. Gli organi che maggiormente contribuirono alla sua diffusione, furono, naturalmente, i giornali umoristici della Penisola. E ve ne fu uno, molto noto e diffuso che comparve a Roma, che si incaricò di dare alla nuova parola «picchiattello» il massimo rilievo possibile. Evidentemente tale parola era bene accetta al gusto di qualche influente redattore. Propagandata in questo mondo intensivo, «picchiattello», entrò senz'altro a far parte dell'idioma italiano. E' una parola, bisogna riconoscerlo, bella, nuova, vivace, efficace, originale. E' una espressione, in altri termini, perfettamente intonata a quello che deve indicare e designare.

Questa, e non altra, è l'origine della parola «picchiattello». Origine, come si è visto, puramente occasionale e casuale; cioè la migliore origine possibile. Parola, cioè, nata spontaneamente come fenomeno di gusto popolare. E non parola nata negli aridi laboratori dei grammatici e dei puristi.

G. P.

COMUNICATI DELLA R. A. F.

APPARECCHI RADIO MARELLI



«Ieri 15 il capitano Smith, in un cruento scontro, fece precipitare, successivamente e in breve tempo, quattro apparecchi nemici».

AVVENTURE DEL CIELO

Unica pubblicazione italiana, in questo particolare campo letterario, che non si rivolge esclusivamente al pubblico giovanile, si avvale della collaborazione di autori valorosi e specializzati.

Ogni numero riccamente illustrato costa L. 2. Per l'Italia, Impero e Colonie, abbonamento semestrale L. 11, annuo L. 20; estero il doppio.

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1,50
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

IL CIELO INGLESE E' TEDESCCO

Il 3 settembre 1939, alle ore 11 del mattino, l'Ambasciatore inglese accreditato presso il Governo tedesco, Sir Neville Henderson, presentava al Ministero degli Esteri tedesco Von Ribbentrop un nota-ultimatum da parte del Governo del suo Paese con la quale Londra si illudeva rinforzare l'egemonia britannica sulle rovine e sulle tragedie dell'Europa. Un'ora dopo questo storico incontro, un altro Ministro democratico accreditato presso il Governo del Reich compiva un gesto analogo. L'Ambasciatore francese a Berlino, Coulondre, infatti, in conformità agli ordini impartiti da Londra al Governo di Parigi, varava anche lui, nella sua lussuosa automobile turchina, il portone del Palazzo della Cancelleria e rimetteva nelle mani di Von Ribbentrop un documento pressoché uguale a quello inglese.

Era scoppiata la guerra in Europa. Mentre le lussuose macchine degli Ambasciatori democratici varcavano il portone del Palazzo della Cancelleria germanico, le «Panzerdivisionen» tedesche avanzavano irresistibili nel cuore della Polonia. Qualche ora dopo — come mostravano i giornali di tutto il mondo — si poteva vedere l'Ambasciatore inglese Henderson, evidentemente munito degli indispensabili passaporti di rimpatrio, percorrere a lenti passi i marciapiedi della Stazione di Berlino. Portava per mano, legato al guinzaglio, uno splendido cane bassotto di purissima razza. L'affrettata partenza del collega Coulondre non ha lasciato, al contrario, alcun documento fotografico di sapore storico. Coulondre lasciò Berlino silenziosamente, quasi alla chetichella.

Qualche ora dopo — e siamo nel tardo pomeriggio del 3 settembre 1939 — Radio Paris interrompe improvvisamente l'emissione normale del suo programma di musica varia. O'è il Presidente del Consiglio francese al microfono. Ecco la voce di Edouard Daladier che annuncia al mondo essere stata la Francia trascinata in una guerra che non aveva mai voluta... E' un pomeriggio di domenica. Daladier parla con voce bassa e sottile; si direbbe che è una voce di già disillusa; una voce spenta, di futuro sconfitto. Negli ambienti politici, quest'uomo che nel tardo pomeriggio del 3 settembre parla al microfono di Radio-Paris, viene chiamato, non si sa se per ironia o per adulazione, il toro di Vauluse. Ma è un toro che so, miglia stranamente ad un pecora belante... E' il marito della figlia di un ricco banchiere, questo signor Daladier che parla con la voce rotta dall'emozione. I venti rotondi milioni della moglie, attraverso la cassa del Partito radicale, lo hanno portato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di Francia. Siamo davvero in piena atmosfera di «Mercanti di cannoni».

In questi giorni si compie un anno da quella data famosa. Nei dodici mesi di sanguinosa storia europea, cinque eserciti — come ha detto in questi giorni Hitler — sono stati battuti ed annullati. Henderson, dopo aver scritto un libro di ricordi sulla sua missione diplomatica presso il III Reich del Cancelliere Hitler, è definitivamente scomparso dalla scena europea. Coulondre è scomparso; Daladier se non è in prigione poco ci manca. E' tutto un mondo che si è inabissato, che si è allontanato nelle tenebre e nel dimenticatoio. Un anno di guerra perduta. Perduto per la Francia, perduta per la vecchia Albione. Lo riconoscono tutti anche in Inghilterra. Lo riconosceva finché l'altro ieri il decrepito «Times». Sentite cosa dice la voce rauca e cavernosa del vecchio foglio conservatore: «Abbiamo subito una serie di disastri strategici peggiori di quelli che la più pessimistica immaginazione avrebbe potuto prevedere un anno fa». Più che un onesto riconoscimento, questa del «Times» è un'amara e necessaria constatazione. Ma ecco Ra-

dio-Londra che rincara la dose: «La prima fase della guerra l'abbiamo perduta». E' una voce elettrica che confessa amaramente, attraverso gli spazi, i rovesci e il «deficit» del primo anno di guerra.

Questo, senza ombra di amplificazione polemica, è il vero bilancio del primo anno di guerra: l'autentico e realistico consuntivo. Un consuntivo, del resto, fatto come si è visto, da autentiche voci inglesi. Un anno di disastri senza precedenti, nel quale brillano di luce propria le varie ritirate di Dunkerque e di Berbera. In questo anno di guerra aerea la grande armata azzurra di Herman Goering ha abbattuto 7000 apparecchi nemici ed ha creato le premesse per vincere, territorialmente parlando, la guerra nel continente europeo. Per l'Armata del cielo italiana, questi primi tre mesi di guerra non sono stati altro che tre mesi di purissima gloria. Poiché le due armate aeree, sul terreno dell'intrepidezza, della tecnica e dell'organizzazione, sostanzialmente si equivalgono. Allo scadere di questo primo anno di guerra, l'armata del cielo germanica è la padrona del cielo inglese. Si deve dire, senza ombra della minima esagerazione, che il cielo inglese è tedesco.

Gli inglesi, viceversa, per il solo fatto di non sentirsi ancora i tedeschi in casa, per il solo fatto di non sapere le «Panzerdivisionen» in marcia sul loro territorio, si considerano mezzi vincitori di codesta seconda fase della guerra. Ma il discorso ultimo del Cancelliere germanico ha interrotto sul nascere i loro rosei sogni. «Noi verremo!» ha gridato il Condottiero germanico in una piazza di Berlino. E questo grido ha fatto il giro del mondo. E' evidente che con questa esclamazione, il Fuehrer ha inteso dire che lo sbarco nel suolo inglese avverrà a breve scadenza. Non saranno certo le nebbie di settembre o di ottobre a impedire o ad ostacolare lo sbarco delle truppe germaniche. Anzi siamo del parere perfettamente opposto. Noi crediamo che saranno proprio le nebbie autunnali a favorire incredibilmente tale colossale operazione bellica. Un giornale giapponese, lo «Yomiuri», pochi giorni fa formulava, infatti, questa nostra stessa ipotesi: essere le nebbie autunnali straordinariamente favorevoli ad uno sbarco tedesco sulle coste della Manica. A poco a poco sfumano tutti i generali sul

quale aveva contato la vecchia Albione. E' sfumato il generale Fame; è sfumato, come ha detto Hitler, il generale Rivoluzione; adesso sta per sfumare definitivamente anche il famoso e invincibile generale Nebbia. Questo generale, anzi — come abbiamo visto — da segni manifesti di intelligenza col nemico.

Pote bevitore come tutti gli inglesi, Winston Churchill si conforta tutte le sere delle sue fatiche e preoccupazioni di Primo Ministro della Gran Bretagna (senza l'Irlanda) dinanzi ad una bottiglia di ro-«Wisky», con la quale pare si attardi in prolungato soliloquio nello storico gabinetto di Downing Street, al numero dieci. Del resto, Churchill non fa altro che seguire una illustre tradizione degli uomini di governo britannici. Si sa, infatti, con precisione storica, che Salisbury, Lloyd George, Gladstone, Balfour erano sistematicamente ubriachi ogni sera dalle 18 in poi. Churchill, con sovrane preoccupazioni nel suo testone calvo, fa esattamente lo stesso. E' un rito, uno storico e tradizionale rito, che compie tutte le sere. Ma, evidentemente, da un po' di tempo in qua, anche il «Wisky» non basta più. Infatti, nell'ultima allocuzione che ha tenuta alla Camera — quella, per intenderci, interrotta nel bel mezzo da un allarme aereo — ha pronunciato parole depresse, incapaci di persuadere (come ha riconosciuto la stessa stampa inglese favorevole al Governo) o comunque di spronare l'energia del Paese. Churchill ha parlato con voce bassa e roca, dimostrandosi stanco, sopraffatto, a corto di forze vitali. Gli stessi giornali inglesi hanno dichiarato che il Churchill di quel giorno era l'ombra di se stesso. Lo spaccano disanimato aggiungiamo noi.

In quel discorso del 5 settembre alla Camera dei Comuni, Churchill, con voce fioca e indecisa, ha sintetizzato in questo modo il bombardamento dell'Inghilterra: 1075 morti, 2560 feriti, 800 case distrutte, 3 o 4 mila case danneggiate e 558 — che faccia testa! — apparecchi inglesi abbattuti. Come al solito, anche in questo caso e questa volta, il vecchio e depresso testone calvo ha cercato di imbrogliare il disgraziato popolo inglese. In realtà, cominciato il 5 agosto, il martellamento aereo germanico sull'Inghilterra, dopo tanti giorni di intensa offensiva, continua con lo stesso metodicità e con crescente violenza. E se i 558 apparecchi inglesi si debbono sicuramente triplicare, la medesima operazione aritmetica è necessaria fare per tutte le altre cifre fornite da Churchill.

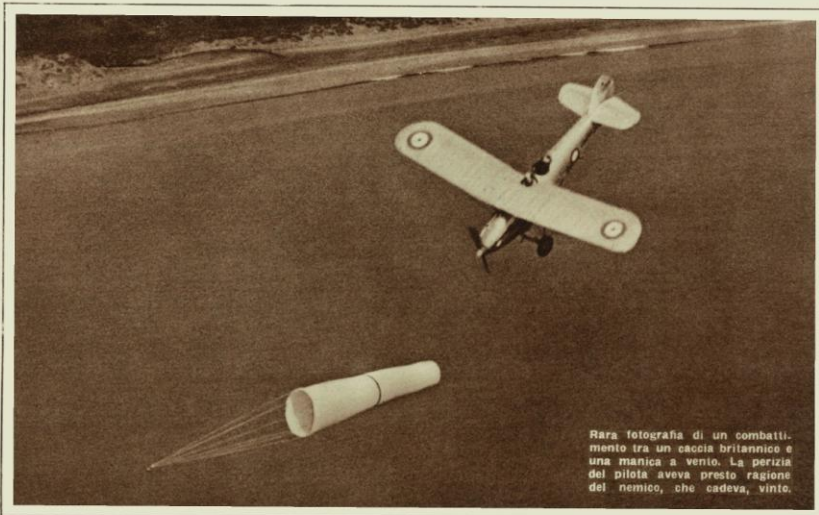
Ma gli inglesi, come si è visto in innumerevoli casi, trovano modo di consolarsi di tutto. Adesso hanno trovato anche modo di consolarsi dell'uragano che si è abbattuto dal 5 settembre in poi sulla loro isola sotto forma di bombe ad alto esplosivo. Ed ecco in che modo. In una dichiarazione radiofonica, di pochi giorni fa, il Maresciallo dell'Aria inglese, Philipp Joubert, pur non nascondendo le sue preoccupazioni, affermò che contro l'attività dei bombardieri germanici, l'azione difensiva

inglese (leggi sbarramenti delle batterie antiaeree, palloni frenati e contrattacchi dei caccia) non si era finora dimostrata molto efficace. Questo inoppugnabile fatto dimostrava, secondo il Maresciallo dell'Aria inglese, «le necessità di raccogliere maggiore esperienza in proposito». In altri termini, il vecchio Maresciallo Joubert affermava questo: «Io mi auguro che la guerra aerea che la Germania ha portata sul nostro territorio si prolunghi ancora di più, in modo da metterci in condizione di raccogliere tanta esperienza con la quale opporci validamente alle incursioni nemiche». Questo, non c'è dubbio, è il significato autentico che bisogna dare alle parole dello Joubert. L'esito di questa nuova progettata raccolta di esperienze aeree, è, del resto, lucidamente tratteggiato dalla «Deutsche Allgemeine Zeitung» in due righe: «Quando la R.A.F. avrà messo insieme i dati necessari per la difesa dell'isola, l'Inghilterra avrà perduto la guerra...».

Questa è, secondo noi, la pura verità. L'Inghilterra mancava e manca di ogni esperienza di guerra aerea. La guerra di Etiopia e la guerra di Spagna furono per l'Italia e anche per la Germania, preziosi banchi di prova sui quali vennero saggiati i metodi, uomini e macchine. L'Inghilterra, invece, lontana e ostile da questi teatri di guerra, non ha potuto accumulare quella esperienza che, invece, gli Stati Maggiori dell'Assé sollecitavano con grande spirito di iniziativa. Ed oggi essa si trova in questa curiosa e anacronistica situazione: di augurarsi, come si è visto, che la guerra aerea sul suo stesso territorio si prolunghi in modo tale da farle accumulare quella tale esperienza con la quale opporsi, in un secondo momento, all'azione dei bombardieri germanici. E' un concetto logico (anzi pseudo logico) tanto contorto che risulta finanche disagiavole metterlo in forma italiana sufficientemente chiara.

Ma se l'Inghilterra manca di esperienza teorica della guerra aerea, manca, ancor di più, di uomini capaci di poter raccogliere questa famosa esperienza. I fatti ammaestratori della guerra aerea, passano sul corpo della R.A.F. come l'olio sul marmo liscio: senza lasciare la minima traccia. Infatti, non si forma esperienza di guerra aerea con aviatori reclutati un po' dappertutto. Non si forma esperienza con aviatori pagati a cottimo (per essere precisi diremo la cifra esatta: 50 sterline per volo). Non si forma esperienza con aviatori ex cacciatori di animali di pelliccia o ex contrabbandieri di bevande spiritose fra il Canada e gli Stati Uniti. (Due aviatori inglesi fatti prigionieri recentemente in Germania, hanno candidamente confermato di fare, da borghesi, questi mestieri). Non si forma esperienza, infine, con Marescialli dell'Aria della forza di Philipp Joubert... E una armata dell'Aria senza esperienza e senza storia è costretta con la forza a vedere il proprio cielo sotto il controllo delle ali avversarie. Il cielo inglese, infatti, è e resterà tedesco.

RICCARDELLO



Rara fotografia di un combattimento tra un caccia britannico e una manica è venuta. La perizia del pilota aveva presto ragione del nemico, che cadeva, vinto.

I RAZZI

Nell'articolo precedente abbiamo dato uno sguardo d'insieme al problema dei razzi: uno sguardo, diremo, panoramico. Oggi ci promettiamo affrontare l'argomento con un ragionamento più concreto in modo da poterlo già incominciare a serrare da vicino.

Il primo pensatore, senza tema d'errore, che intuì scientificamente il problema della trazione a razzo, fu indubbiamente quel genio universale che risponde al nome di Isaac Newton (1642-1725). Intendiamoci, Newton non teorizzò il razzo così come noi oggi la concepiamo: Newton enunciò esattamente la legge sull'azione e reazione che è di fondamentale importanza per risolvere questa questione. Pare anzi che Newton abbia espresso in una sua celebre lezione il convincimento che se mai un giorno l'uomo fosse riuscito a volare, questo sarebbe avvenuto unicamente con apparecchi basati sul principio da lui enunciato dell'azione e reazione. Naturalmente questo non si è avverato; ma a Newton noi dobbiamo il fondamento strettamente scientifico: il principio, come si è detto, della azione e reazione sul quale si basa il moto del razzo.

Se escludiamo dalla nostra esposizione tutte le utopie che sono state dette in proposito, come quella, per esempio, di Cyrano di Bergerac il quale, nel 1650, descriveva in una delle sue immaginose imprese ben otto sistemi per volare nella Luna, uno dei quali era costituito precisamente da una grande gabbia armata tutt'intorno da parecchie file circolari di razzi che venivano incendiati uno dopo l'altro, — troviamo che il secondo scienziato dopo Newton che abbia parlato concretamente del principio dell'azione e reazione, è Storm van Gravesande che, nel 1724, in una celebre opera, parlò di un veicolo muoventesi per reazione di un getto di vapore uscente da una caldaia sferica. Newton e Storm van Gravesande sono i due primi scienziati che abbiano parlato con rigore scientifico del problema della trazione realizzata in seguito al rinculo delle masse cosiddette inerti.

Vediamo ora che cosa s'intende per trazione realizzata mediante il rinculo delle masse inerti. Erroneamente si potrebbe pensare, — come molti ancora fanno, — che tale trazione avviene per reazione di una qualsiasi materia espulsa velocemente da

uno strumento che sfrutta la resistenza dell'aria come punto d'appoggio. E' una visione errata. Dico, anzi, ancora di più: è una visione tanto sbagliata che chi non se ne libera subito, rischia di non comprendere mai il problema centrale dei razzi. Questo lo diciamo acciò che i nostri giovani e talvolta inesperti lettori, possano subito imboccare la buona via e non attardarsi su posizioni, fondamentalmente sbagliate.

Facciamo un esempio: il rinculo del fucile. Tale rinculo non è dovuto alla resistenza che l'aria oppone al proiettile, come superficialmente si potrebbe credere. Il rinculo del fucile avviene, invece, perché si determina una reazione con la quale la massa inerte (cioè pigra a muoversi) di quest'ultimo si oppone all'azione espellente del fucile. In altri termini, è la massa inerte del proiettile quella che permette ai gas prodotti dall'esplosione di farne un appoggio per spingere indietro l'arma. Ora, anche se si trattasse di masse piccolissime (lo abbiamo già accennato nel precedente articolo), come quelle delle molecole di vapore d'acqua (Storm van Gravesande), o di gas combustibili, il fenomeno è il medesimo. Stabilito questo punto importantissimo, si capisce subito come espellendo a grande velocità dei gas, un razzo possa muoversi per reazione anche nello spazio privo d'aria. In altri termini, la teoria del razzo, così come è oggi universalmente intesa, ci dimostra possibile l'esistenza di un apparecchio capace di muoversi indipendentemente dalle condizioni esterne. (Quelle tali condizioni esterne di cui si è già parlato nel precedente articolo).

Stabiliti questi punti fermi di carattere esclusivamente teorico, non ci resta, ora, che considerare i principali ostacoli che si oppongono alla realizzazione pratica del razzo. Ostacoli che non sono, — e lo avvertiamo fin da questo momento, — pochi né semplici.

Noi siamo piantati sulla terra da una sola legge: la legge della gravità. D'altra parte, nessun fisico onesto potrebbe oggi dirci di che cosa si tratta: la legge della gravitazione universale è ancora un profondo mistero. Basti dire che intorno a tale fondamentale legge di fisica si avviliscono la bellezza di più di settanta interpretazioni. Noi sappiamo, però, con preci-



Il romano Ercole Arseni, una delle più belle promesse dell'aeromodelismo italiano

sione quale è la velocità con la quale un corpo proveniente dall'infinito arriverebbe sulla terra. Questo ipotetico corpo, attratto dalla massa della Terra, toccherebbe il suolo alla velocità di 11 chilometri e 200 metri al secondo. Ora, volendo sottrarre un qualsiasi corpo dalla sua prigionia terrestre e rimandarlo a spaziare per l'infinito, si dovrebbe poter imprimere a questo corpo una velocità iniziale di partenza esattamente di 11 chilometri e 200 metri al secondo: cioè la velocità della gravità terrestre. Se noi potessimo, per esempio, imprimere ad un sasso lanciato in aria una tale velocità ascensionale, questo sasso non tornerebbe più sulla terra.

Ed ecco come attualmente si pensa di poter costruire un razzo. Senza bisogno di appoggio o spinta estranea, abbiamo veduto che un apparecchio dotato di un motore a reazione è capace di acquistare forte velocità, e per questo fatto anche di sottrarsi alla azione del campo gravitazionale terrestre. Teoricamente si pensa che un razzo, dopo aver raggiunto gradualmente a partire da terra la cosiddetta velocità di liberazione, potrebbe spegnere il suo motore a reazione in modo da continuare la corsa in virtù dell'impulso ricevuto, però con una velocità progressivamente decrescente a causa dell'attrazione terrestre. Tale razzo, benché divenuto un proiettile qualsiasi, lo si potrebbe far girare come si vuole facendo ruotare nel suo interno in senso opportuno un pesante volano, in modo che per reazione l'apparecchio girerebbe in senso inverso.

Alla partenza dalla Terra, l'atmosfera non sarebbe di grande ostacolo perché essa verrebbe attraversata dall'apparecchio a velocità relativamente bassa; al ritorno, come si è detto nell'articolo precedente, essa funzionerebbe da freno. Tutto ciò, bene inteso, in teoria. In pratica, però, una certa probabilità di attuare tali progetti che fino ad ora sono ai più appariti puri sogni, vi è. Bisogna pensare, infatti, che dai 300 grammi di peso per CV dei motori di aviazione attuali più leggeri, si scende, secondo il prof. Obberth (uno dei più acuti studiosi del problema), a solo un grammo di peso per CV col motori a reazione, o razzi come dir si voglia. Anche la durata del funzionamento di tale ipotetico razzo, non sarebbe di grave inciampo, essendo essa relativamente breve (meno di 10 minuti) in rapporto all'enorme carico di combustibile necessario. Infatti, sia esso carico che l'attrazione terrestre, diminuiscono progressivamente a mano a mano che il razzo si allontana dalla terra.

Giunti a questo punto, sarebbe utile domandarsi l'utilità immediata dell'impiego dei razzi. Nei prossimi articoli studieremo le possibilità che allo stato attuale possiede l'uomo di abitare simili razzi. Oggi ci limitiamo ad analizzare quale potrebbe essere l'utilità di razzi non abitati dall'uomo.

Per quanto enorme possa essere l'interesse di voli interplanetari per l'astronomia (questi voli, infatti, sollevano immu-

Alla Mareglia: il decollo, dall'opportuna pedana, di un modello della categoria B



inevoluti problemi di meccanica classica e relativistica, di astrofisica, di fisiologia, ecc.) è più prudente, per il momento, limitare il nostro esame a quel che potranno servire i razzi esploratori, muniti di soli apparecchi registratori per l'alta atmosfera, il cui lancio è domani (e forse anche oggi) effettuabile.

Secondo molte opinioni, la scienza fisica sarebbe un campo esplorato fino ai suoi estremi limiti, cioè minacciata d'immatura vecchiaia. Un po' d'aria libera, sotto forma di richiamo di nuovi problemi, non le potrebbe assolutamente far male. Questi problemi che ci toccano da vicino, sono precisamente quelli che abbiamo accennati. Per esempio, eccone uno: il problema della nostra atmosfera. Noi non conosciamo di essa neppure la zona che si estende a 12 chilometri d'altezza, detta troposfera. In questa zona hanno luogo i fenomeni detti del tempo (che, però, sono influenzati talora dalla sovrastante atmosfera), per cui la tempestiva conoscenza delle condizioni di quest'ultima per mezzo di razzi per, metterebbe, forse, di prevedere a distanza molti uragani che hanno la loro origine lassù; e ciò, naturalmente, con grande beneficio dell'umanità.

Fra le tante buone e utili notizie che i razzi ci potrebbero portare dalla stratosfera (zona libera da ghiaccioli, temporali, nebbie, ostacoli d'ogni sorta, sede di futuri voli con motori a reazione, ecc.) ve ne sarebbe una di interesse notevolissimo: quella sulla costituzione dell'ormai tanto noto strato di Heavieside, o meglio dei diversi strati ionizzati e quindi conduttori dell'elettricità, situati a varie altezze e che rispecchiano precisamente come uno specchio i radiorisultati. Per esempio, dallo studio di radiorisultati ricevuti parecchi secondi dopo la emissione del segnale, sembra che una zona riflettente possa trovarsi negli spazi molto al di là della nostra atmosfera. Questa ipotesi fa sorgere spontaneamente una seconda: che i segnali attraversando lo strato di Heavieside, si dovrebbero arrestare, perché tale strato, per essere conduttore, non dovrebbe lasciar passare le radioonde.

Quale migliore metodo, dunque, per verificare queste ipotesi, di quello di un razzo radiotrasmettente e radioregistrante lanciato nello spazio a centinaia di chilometri di altezza? E non potrebbe, questo nostro ipotetico razzo, portarci, con le sue registrazioni radioelettriche, le confidenze del Sole o dell'altre stelle: quelle tali confidenze nei intercettate, come sembra, dalla capsula sonizzata che lo circonda?

Ripetiamo, questo non è che un aspetto della utilità dei razzi. Nei prossimi articoli studieremo il problema dal punto di vista fisiologico; cioè, dal punto di vista dell'uomo destinato ad abitarlo e lanciato, con esso, nei misteriosi e affascinanti strati siderali.

continua

G. PIACENTI

CONCORSO NAZIONALE ANNO V XIII

Considerato in linea generale, come una tipica manifestazione della gioventù italiana, il VI Concorso Aeromodellistico Nazionale assume questo anno un valore speciale. Questa gioiosa e intelligente rassegna delle forze vive dell'aviazione minima italiana, si svolge, infatti, per la prima volta, in tempo di guerra. I giovani di tutte le province d'Italia s'adunano a Roma, per misurare i loro progressi e le loro capacità, mentre l'Italia è in guerra contro quelle forze che tentano sbarbarla la via del suo fulgido destino. Tutto ciò non è senza significato. Questo dimostra che la Nazione italiana, pur essendo impegnata a fondo in una guerra che sicuramente le girerà il cammino ad un migliore domani, non è stata affatto turbata in quello che sono le sue manifestazioni pacifiche. I giovani aeromodellisti d'Italia, riuniti a Roma in una gara di significato nazionale, lo dimostrano limpidamente.

Il VI Concorso Aeromodellistico Nazionale quest'anno, anzi, è risultato e si è dimostrato superiore alle manifestazioni passate. Più partecipanti, più pubblico, migliori risultati: ecco, in sintesi, tracciato il significato della Rassegna aeromodellistica nazionale che in questi giorni si è svolta al Campo della Marcigliana. Ciò sta a dimostrare anche che l'aeromodellismo italiano, sotto la guida della R. U. N. A., è in netto progresso. Quell'incessante procedere, cioè, che non gli può mancare quando ha per cultori appassionati e attivi i giovani della generazione del Littorio.

I futuri aviatori di domani, gli ingegneri aeronautici che un giorno daranno alla Patria il frutto delle loro esperienze e del loro studio di oggi, adunati in una gara dove la sana emulazione risulta stimolo di progresso, hanno dato, in questi due intensi giorni di gare al Campo della Marcigliana, uno spettacolo di forza e di sereno lavoro. Nei due giorni di gare, sotto il sereno cielo dell'Urbe, questi giovani appassionati e intelligenti hanno fornito



Il veleggiatore del vicentino Taberna

uno splendido spettacolo. Abbiamo veduto il risultato di un anno di piccole fatiche e di grandi gioie. E noi vogliamo occorrenza in un unico sentimento di riconoscenza i vinti e i vincitori; i fortunati e gli sfortunati. Tutti, senza nessuna distinzione, meritano la nostra riconoscenza e il nostro elogio. La centuria di aeromodellisti di tutta Italia che è venuta a pargiare a Roma, rappresenta, nel campo dei giovani, un pugno di pionieri e di antesignani. Sono essi che accendono e mantengono viva nelle più lontane province della Penisola, presso i loro coe-

taneti, la fiamma della passione per l'aviazione. E noi tutti sappiamo quanto valore abbia sul piano della Nazione tale passione e tale fiamma. Noi diciamo solamente che da questa fiamma e da questa passione (talvolta sono nati i più audaci e intrepidi aviatori di oggi). L'aeromodellismo, per molti aviatori di Italia, è stato come il bozzolo per la farfalla. Ma da questo bozzolo italiano sono venute fuori spesso farfalle che somigliano stranamente a delle aquile.

I due giorni passati in fraterno cameratismo con gli aeromodellisti italiani sul Campo della Marcigliana, ci hanno convinto ancora di più (se ciò fosse possibile) della profonda e intelligente funzione che l'aeromodellismo compie presso i giovani d'Italia. Questa è una funzione essenziale per l'aeronautica, una funzione che accende e potenzia l'amore per la tecnica aeronautica. Da tutti questi fattori, promossi e potenziati dalla disciplina della costruzione minima, sorgeranno, come sono già sorti, gli aviatori di domani.

Anche in quest'anno di guerra il Concorso Aeromodellistico Nazionale ha assolto in pieno il suo alto compito. Diamo appuntamento, intanto, a tutti gli aeromodellisti italiani per il VII Concorso. Nei nostri cuori c'è una sola speranza: che esso sia il Concorso della pace e della gloria.



Tra una gara e l'altra, sul campo della Marcigliana.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta AEROMODELLI E ACCESSORI Via Riva Reno 118 - Bologna

8-9 SETTEMBRE

Tirando le somme di questo VI Congresso Nazionale di Modelli volanti, possiamo, da quasi tutti i punti di vista esistenti, considerarci pienamente soddisfatti. Si attendevano delle sorprese, e le sorprese non sono mancate. Ci si aspettava un primatuccio, ed è venuto fuori un primatone. Ma la sorpresa più... sorprendente è che le novità non sono state quelle che i più si attendevano, e che il primato è venuto fuori da una parte inaspettata. Noi ci attendevamo delle sorprese per due ragioni principali. Prima: la partecipazione a questo Concorso di giovani reclute dalle doti poco note; seconda: il rimarchevole progresso senza dubbio compiuto nelle tre categorie distinte: veleggiatori, a elastico, a motore a scoppio.

Cominciamo, prima di esaminare la gara sotto un punto di vista generale, col considerare questi due paragrafi e trarne i relativi significati. Dal primo, la partecipazione di nuove firme alla competizione conclusiva dell'anno aeromodellistico, vien fuori anzitutto una gradevole considerazione: finalmente le scuole cominciano a funzionare come si voleva, rinsanguinando l'anemico aeromodellismo nazionale con una linfa sana e giovane, quindi scevra di tradizionali preconcetti che, come vedremo tra poco, costituiscono una pericolosa tara da combattere con tutte le forze disponibili. Di questi visi nuovi se ne son visti parecchi, nei due giorni di gara. Ce ne erano nelle file dei veleggiatori, degli elasticisti e dei motoristi. Tutta gen-

miseramente. Invece il modello, pur essendo così basso (e non c'era un filo di vento) si è rimesso subito in linea di volo, poi ha iniziato un volettto dritto dritto verso Est. Ha fatto un centinaio di metri sempre alla stessa quota, poi ha virato dirigendosi a Nord, ha salito uno o due gradini con autentica disinvoltura, è tornato sui suoi passi facendo quota. E' passato, poco dopo, sullo stesso punto di partenza con una trentina di metri di più. Si è messo a spirale, lento, poi se ne è andato verso Nord tranquillo come se un'invisibile guida lo pilotasse saggiamente da una termica all'altra. Giunto sulle colline che corrono per tutto un lato del campo, ha fatto ancora della quota ed è rimasto a fare su e giù per un bel pezzo, sino a che il cronometro ha segnato 22 minuti e rotti. Ma a toccare terra ci ha pensato più volte: sembrava proprio che non volesse. Fortuna? Del tutto fortunata? Ho sentito dire che quando c'è la termica vanno su pure i lavolini. Cose che si dicono, e che si sentono dire. Vorrei vedere. La termica è sempre sulla bocca di tutti, per spiegare i voli lunghi che fanno gli altri; con il nome di Jella nera si giustificano invece i dieci secondi fatti dal proprio modello.

Avevamo promesso qualche parola sul peso costituito dai tradizionalisti anziani e cocciuti. Zavorra, questa, che bisognerebbe davvero gettare in mare. Vi sono, nel nostro aeromodellismo, dei tipi che

pare debbano incurriti tra le centine e i longheroni. Questi curiosi personaggi, queste macchiette simpatiche per la chiacchierata allegria ma barbosì e petulantini sul campo, hanno tutti i difetti che porta con sé la vecchiaia. Essi hanno dei principi fissi, delle manie dalle quali non si allontanano neppure sotto la minaccia del tubo di piombo. Si presentano ogni anno con lo stesso modello, stesse intenzioni, stesse parole; se ne vanno poi, dopo l'immane fallito, con l'immane arrabbiatura, con l'immane arrabbiatura l'anno venturo. Dalla l'anzianità di questi

tipi buffi, tutta una schiera di schiavetti si agita intorno ai loro pantaloni a portar valigette, bottiglie, stracci; tutta energia spreca e sacrificata. Nasce così una specie di scuola arzigogolata alle scuole dei dotti duecenteschi. Così quei giovanissimi che pendono dalle labbra del loro capo suggono parole di dieci anni fa, ripetute per dieci anni sino a prendere l'aspetto di consunti dogmi biblici. Leggi che formano cerchi chiusi dai quali non si può uscire. Questi anziani dalla fantasia resa pigra e spenta da una speciale forma di artrite aeromodellistica costituiscono, evidentemente, un dannoso peso. Noi apprezziamo al massimo quelli che per dieci anni seguono un'idea, una teoria sviluppandola secondo un piano logico di evoluzione, ma non possiamo assolutamente concepire come si possa, con lo esempio di un'aviazione che aumenta di statura ad ogni minuto che passa, fossilizzarsi intorno alle idee sorte nel proprio cervello in lontane epoche che formano ormai il medioevo del nostro aeromodellismo. Così, abbiamo rivisto Tosaroni con il solito trucco. Tosaroni, basta con il trucco! Travagli ha avuto il coraggio di scalcare la barriera passando dall'attività pratica a quella teoretica; logico sviluppo.

Quando vedremo Tosaroni fare altrettanto? E, naturalmente, non è solo a Tosaroni che alludiamo. Facciamo invece un bell'applauso a quelle scuole che ragionano, che vivono e che, vivendo, si sviluppano arricchendosi sempre di nuove energie. Una stretta di mano a Genova, a Mi-

lano, a Parma, a Roma (sì, anche a Roma, perbacco!) a Venezia, a Bari e a tutte le attive sedi che hanno dimostrato di pos-



UN NUOVO PRIMATO

Il triestino De Grossi con il modello perduto di vista dopo 15' di volo. Questo modello, rinvenuto poi dal proprietario, durante una prova successiva precipitava rompendosi sul muso.

Categoria Motori a scoppio - Classifica individuale: 1. Prati Stelio, Milano, 1'30"4/6; 2. Barbiol Guglielmo, Firenze, 1'13" e 2/5; 3. Garofali Jaures, Bologna, 1'02"5.

Classifica delle Sedi periferiche - (Categoria A Veleggiatori): 1. Genova, punti 4; 2. Parma, punti 5; 3. Venezia, punti 6.5.

Classifica delle Sedi periferiche - (Categoria B a Matassa Elastica): 1. Reggio Emilia, punti 3; 2. Cremona, punti 4; 3. Torino, punti 6.

Classifica Assoluta delle Sedi (Coppa Bonmartini): 1. Genova, punti 16; 2. Venezia, punti 16.5; 3. Parma, punti 19.

CLASSIFICHE

Categoria Veleggiatori in planura - Classifica individuale: 1. Martorello Alessandro, Roma, 22'9"4/5; 2. Predolin Mario, Trieste Montefiore 15'3"; 3. De Rossi Gaetano, Vicenza, 12'22"2/5.

Categoria Veleggiatori in pendio - Classifica individuale: 1. Scardicchio Vincenzo, Bari, 3'20"; 2. Benetti Franco, Venezia Mestre, 3'20"; 3. Zanrosso Domenico, Vicenza Schio, 3'18".

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

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

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili.

Catalogo illustrato inviando L. 2



Il modello di Arseni, che ha segnato oltre 6'.

te appassionatissima da curare bene e tirar su con la massima attenzione.

Il primato segnato dal bianco modello del triestino De Grossi è abbastanza significativo, in quanto dimostra, dopo il volo milanese del modello di Pavesi, che si può stare in aria per parecchio tempo anche senza «Wakefield» e senza metodi rivoluzionari. L'apparecchio del nuovo primato è infatti un semplicissimo modello dalla fusoliera rettangolare disegnata secondo i più ortodossi concetti italiani inaffiat, però, da un buon bicchiere di spirito nuovo. L'elica è monopala, e costituisce l'elemento più avanguardistico della costruzione. I soliti bronloni sbrasteranno, come sempre, che si tratta di fortuna, dell'immane indecorosa fortuna. Ma sentite un po', signori miei, voi volete proprio che un modello se ne stia su venti minuti con la matassa? Pensate che l'apparecchio di Korda abbia fatto tre quarti d'ora con l'elastico, e che Pavesi non abbia avuto dalla sua la dea Termica? Bisogna, pensiamo noi, che il modello sappia entrare nelle grazie di questa superba divinità dell'Olimpo aeromodellistico, e sia ben accetto alla sua Corte. Chi ha visto il primo lancio di Martorello può capire meglio di ogni altro. Il bel veleggiatore del romano Martorello è stato sganciato, non abbiamo visto come mai, ad una quota addirittura precaria. Saranno stati sì e no venticinque metri e, siccome l'apparecchio aveva detto addio al cavetto con una scivolata d'ala, si pensava di vederlo venir giù sino a terra e rompersi le ossa,



L'Ecc. il Gen. Aymone Cat consegna il premio ad uno dei vincitori.

MOTORI A SCOPPIO

Tempo è passato dal giorno in cui Valerio Ciampolini presentò in Nazionale il primo modello a motore a scoppio e per la prima volta scassò. Tempo è passato, altri motori sono entrati o nati in Italia, ma le scassature sono rimaste le stesse.

Perdonabile la scassatura d'allora, quando il modello di Ciampolini era ancora solo in Italia, un pioniere, molto meno perdonabile quella d'oggi dopo tante gare riservate o quasi al motore a scoppio. Il progresso c'è stato ed innegabile, ma purtroppo è stato un progresso di pochi che hanno saputo evolversi ed indirizzarsi su nuove strade.

E purtroppo questi pochi non sono ancora riusciti a convincere gli altri della bontà delle proprie idee.

Giuridicamente, la gara a motore a scoppio si è iniziata domenica mattina, ma praticamente essa si è svolta quasi tutta nella mattinata di lunedì; domenica mattina infatti i concorrenti erano quasi tutti occupati nelle altre categorie o avevano da lavorare attorno ai motori ed ai modelli. Barthel, per esempio, che in questo periodo è richiamato, ha finito di coprire sul campo il proprio modello aiutato dai compagni di squadra.

I lanci eseguiti domenica mattina furono pochissimi e tutti ad opera di Tosaroni, Calza e Marini. Ma nessuno dei tre riuscì a combinare qualcosa di buono.

Difetto uguale per tutti e tre: il cattivo funzionamento dell'autoscatto. Tosaroni e Calza arrivarono persino a perderlo in volo.

Nel pomeriggio il vento non permise di lanciare e verso sera soltanto Messina, di Napoli, eseguì un lancio senza notevoli risultati.

La mattina successiva invece tutti i concorrenti si trovarono raccolti attorno all'ombrello della giuria e i lanci si seguirono ai lanci fino a mezzogiorno.

Fra i primi a lanciare è Calza che compie l'ultima prova rimastagli. Il modello parte regolatissimo, salendo magnificamente, ma anche questa volta l'autoscatto si rifiuta di funzionare bene e toglie contatto soltanto dopo 38 secondi di motore.

Il modello compie un volo di più di 2 minuti e mezzo, ma il lancio, naturalmente, viene annullato.

Calza ha però dimostrato lo stesso di cosa sia capace il suo modello, pur rimanendo indietro nella classifica.

Un bel lancio è poi quello di Garofali di Bologna, «Sorino» come lo chiamano gli amici, che pur con il motore al minimo, il modello è ancora ai primi voli, perché è stato costruito in cinque giorni prima della gara) riesce a compiere un volo di 1'0" e 2/5. Garofali si ripromette di fare di più al secondo lancio che il modello promette bene; è infatti uno dei progetti più organici che abbiamo visto sul campo benché la semplicità delle forme non lo rivelino a prima vista; senonché al secondo lancio le pile sono scariche e non è possibile sostituirle. Due volte «Sorino» ritenta la prova, ma per tutte e due il motore gli pianta a mezz'aria. Piccolo prodigio il motore di Sorino, che ha meravigliato tutti per la sua facile messa in moto e la sua regolarità, e più di tutto ha meravigliato perché il proprietario l'ha costruito da sé tutto intero, candela compresa su disegno proprio. E' quindi il primo motore completamente italiano che abbia volato alle Nazionali. Dopo Sorino lancia Tosaroni. E' riuscito finalmente a mettere a posto l'autoscatto ed anche il motore va meglio del giorno prima; va anzi troppo bene, che al momento del lancio il modello parte in spirale strettissima senza riuscire a salire, anzi, man mano che la velocità aumenta il modello picchia sempre più col muso verso terra.

E' chiarissima l'azione del timone di direzione troppo grande che, divenuto portante, tende a far ruotare in basso il muso dell'apparecchio, ma Tosaroni non l'ha capita e sbraita attribuendo la scassatura

a chissà quale jella. Sempre così; quando tutto va bene, bravo il costruttore; quando va male, accidenti alla scagnoia.

Mai una volta che ci sia capitato di sentire riconoscere da un costruttore il proprio errore.

Speravamo che il modello, il solito vecchio triciclo, si fosse scassato definitivamente, invece niente. Tosaroni ci annunzia trionfante che lo rimetterà in piedi.

Ma quando ci chiediamo noi, Tosaroni riuscirà a capire che il suo vecchio triciclo è sorpassato per una gara a trenta secondi e che è ora di fare qualcosa di nuovo?

Si seguono intanto uno dietro l'altro i lanci dei modelli dei genovesi Pelegi e Tarantini.

I motori sono uguali, due Baby Cyclone serie F ed i modelli sono anch'essi sullo stesso stile. Gli errori quindi sono uguali su tutti e due: i modelli sono troppo grandi per i 6 cmc. del Baby ed il carico per cavallo è troppo elevato. La salita è quindi scarsa e la planata breve.

A questo bisogna aggiungere lo stesso errore di Tosaroni che del resto hanno commesso anche Marini e Messina: il timone di direzione troppo grande.

I risultati sono anche per loro piuttosto scarsi.

Si presenta ora al lancio Piati di Milano, con un modellone di quasi un metro quadro di superficie. Il primo lancio è nullo, ma al secondo il modello, pur essendo salito poco, entra nella stessa tematica diffusa che il giorno prima aveva aiutato Mattorelli a vincere nella categoria veleggiatori e riesce a planare per 1'39"4/5.

E' ora la volta di Barthel di Firenze, il vecchio Barthel che tutti i costruttori italiani ormai ben conoscono. Ha finito il modello sul campo e lo ha centrato in fretta durante la gara. Il primo lancio è bellissimo, ma il modello sale poco. Il motore non dà il massimo che è vecchio, ma nonostante tutto la planata è di 1' e 13". E' assicura a Barthel il secondo posto. Al secondo lancio il motore va meglio, ma l'aumentata potenza fa scoprire un lievisimo difetto di centraggio. La posizione della linea di trazione non è corretta ed il modello scampana leggermente: ad ogni modo il tempo è di 1' e 4". L'affrettato centraggio non ha permesso a Barthel di ottenere dal suo modello tutto il possibile, ma secondo noi, la sua idea, che è del resto la stessa seguita da «Sorino» Garofali e da Aldo Calza è quella che ha trionfato. Non è un'idea nuova in materia, che gli americani la seguono già da

tempo. E' l'idea di lasciare al massimo il modello per poter avere poi un centinaio di metri di aria sotto di esso disponibili per la planata.

La strada per raggiungere lo scopo è una sola: diminuire il carico per cavallo di potenza. E i mezzi sono due: costruire un modello piccolissimo, Barthel e Calza hanno usato il primo Garofali il secondo. Anche noi siamo per il secondo, poiché il modello grande e leggero è necessariamente fragile mentre il modello piccolo è logicamente più resistente. Il carico per cavallo migliore è certamente il più basso raggiungibile, ma pensiamo che per necessità di resistenza strutturale esso si aggiri intorno ai tre o quattro chili per cavallo di potenza.

In gara invece si sono visti dei modelli che superavano i diciotto chili per cavallo mentre la massa si aggirava verso gli otto o nove.

Se si tolgono poi i tre modelli già citati e cioè quelli di Barthel, Calza e Garofali gli altri presentavano quasi tutti degli errori di progetto imperdonabili in aeromodellismo che dovrebbero essere abissimali in materia. Per esempio, quasi nessun modello aveva il centro di spinta laterale collocato al punto giusto e molte scassature sono state provocate, come abbiamo più sopra detto, dal timone di direzione troppo grande.

I motori hanno quasi tutti dimostrato ottime doti e sufficiente preparazione dei proprietari da questo lato e se se ne tolgono due o tre nessuno degli altri ha fatto eccessivamente impazzire i proprietari per la messa in moto o per altri capricci.

Due particolari dell'elegante modello presentato dal fiorentino Barthel.



Il bolognese «Sorino» Garofali, oltre al modello con il quale ha concorso alla gara, ha progettato e costruito il perfetto motore a scoppio, ammirato da quanti lo hanno veduto.



In complesso, come abbiamo detto, il progresso c'è stato indiscutibilmente. Soltanto sarebbe necessario che tanti vecchi aeromodellisti abbandonassero i tradizionalismi e le paure e la smettessero di presentarsi con certi modelloni pesantissimi, difficili a centrarsi e dalle scarse possibilità. Quando tutta questa gente avrà cambiato idea, permettendo così di cambiarla anche ai nuovi aeromodellisti che pendono per forza di cose dalle loro labbra, il movimento a scoppio nazionale potrà sicuramente avviarsi a testa alta verso il posto che gli spetta nell'aeromodellismo mondiale.

UTI

AEROPORTO X

Prima era una fanghiglia densa e vischiosa che copriva di una liscia tavola bigia tutta l'immensa pianura; poi il sole vi batté sopra tutto un giorno con i suoi raggi cocenti, e poi ancora l'indomani tornò a battere, e ancora il giorno appresso. La fanghiglia si coprì d'una crosta arida e dura come una buccia rinsecchita: sotto di essa prese ad asciugare lentamente, impolligliando nella terra giabra. Il sole non smise mai di arroventare la superficie piatta dall'alba al tramonto di ogni giorno: era l'estate. La crosta dura si crepò corrugandosi come una pelle decrepita. Ogni frammento a sua volta si ruppe, ogni briciola rimasta si polverizzò. Sotto, ormai non vi era più che terra asciutta. Rimase così un soffice strato di polvere gialla finissima come cipria che il minimo soffio sollevava in nubi vaporesche. Queste nuvole ricadevano lentissimamente sul suolo; stagnavano nell'aria limpida empiendola di riflessi smorti, come l'acqua putrida di uno stagno tra i declivi fangosi che la rinserrano. E il sole continuò implacabile ogni giorno.

Gli uomini vi si adattarono perché seppero forzare tutte le doti del loro malleabile carattere entro le crepe del clima ostile ed insulante, presto convenirono che quel campo infinito di polvere gialla era proprio il loro mondo; quelle tende le case; i velivoli pesanti e così goffi davanti alla semplicità di quella natura lineare, i loro compagni per tutta la vita.

Erano venuti insieme su quella pianura, a piantarvi le tende e la bandiera tricolore. Da allora, più volte durante la quotidiana parabola del sole, il ruggito dei motori possenti aveva scosso il silenzio del deserto e il rotore pazzesco delle eliche aveva sollevato dietro le code crociate di bianco lunge sciarpe altissime di polvere soffocante.

Tutta la loro vita era ormai quella; il ricordo dei giorni passati sotto altri abiti, in altri luoghi, con altri compagni sembravano appartenere ad una vita antecedente della quale fosse rimasta nel loro spirito solo una fragile traccia sepolta dalle vive impressioni del concreto presente. Il deserto, i compagni di volo, gli aeroplani. Un entusiasmo facile, una gioia fresca e giovanile li univa e li faceva amare. La guerra stessa sembrava estranea a quella vita. Era uno sfondo comune che non si faceva notare forse proprio per la sua estensione. Come non si nota l'aria nella quale si vive, il cielo che è sempre sopra il nostro capo.

I pesanti trimotori partivano rovesciando sulle tende vortici di sabbia gialla; scompaivano verso oriente. La loro voce potente durava pochi minuti; veniva subito assorbita dal silenzio, dal chiarore abbagliante, dalla sabbia che si stendeva infinita da un orizzonte all'altro.

Quella mattina gli uomini che restavano a terra erano tutti fuori delle tende, nel sole abbagliante che inondava il campo di luce dorata. Si sentiva palpitare un motorino d'avviamento. Le uniformi gialle come la polvere si raccoglievano intorno alle fusoliere scure mimetizzate. Qualcuno stava a torso nudo. Tutti erano scuri di pelle, bruciati, arsi. Portavano occhiali da sole e avevano il capo coperto da caschi coloniali di sughero. Un motore prese a starnutire, poi s'inqietò e alzò la voce sonora e battagliera. Subito dopo il rombo divenne pieno e sicuro e si alzò e scese, si alzò ancora e divenne un urlo altissimo. Il motorista, nella penombra della cabina, lo guidava muovendo appena le manette lucide.

Gli aviatori erano infagottati in inverosimili scafandri di pelliccia che li coprivano dal capo ai piedi. I volti rossi e lucidi levigati da tutto quel sole contrastavano con lo strano abbigliamento, ma la cosa pareva naturale, perché nessuno sol-

levò obiezioni, e Vedrete — disse qualcuno, già pronto, con il paracadute dietro le spalle — è la quinta volta che andiamo su Caifa, ma per gli inglesi sarà ugualmente una sorpresa.

Ci fu qualche stretta di mano, un saluto urlato che si perse travolto via dall'urlo delle eliche. Ormai tutti i motori gridavano all'unisono e il campo era tutto un fremito, un palpitar intensivo. La polvere gialla volava verso occidente come portata dai ghibli. Più lontano, con la mano sugli occhi a parare il sole, stavano a gruppi gli uomini di manovra, gli specialisti. Le porticine furono chiuse dall'interno, accuratamente. Una testa bruna e lucida apparve in alto, sulla sommità della fusoliera, accanto alla proboscide nera di una mitragliatrice. Il rombo aumentò ancora; le eliche accelerarono i loro battiti e i velivoli pesantissimi si muovono strisciando nella polvere e lasciando dietro vortici gialli. Puntano verso oriente, corrono con le code sollevate, tese dietro come per il gran vento delle eliche, poi balzano in aria, improvvisamente divenuti leggerissimi.

Sul campo è rimasto un gran silenzio, un vuoto strano, indefinibile, che gli uomini rimasti a terra sentono come una sensazione fisica. Ognuno guarda il proprio orologio, fa un rapido calcolo mentale, e mormora una cifra: l'ora del ritorno. Si inizia l'attesa, la lunga svernante attesa sotto la breve tettoia del comando, con gli occhi sempre fissi sul quadrante dell'orologio. Il tempo non passa mai.

Semidraiati nell'ombra che dà un'illusione di freschezza, i piloti cominciano a parlare. I ricordi affiorano ai loro animi, traboccano in lunghi racconti precisi di particolari minuti. Occorre parlare, parlare molto perché il tempo trascorra più veloce.

Un ufficiale narra la sua avventura, legata alla recente azione contro la flotta nemica nell'Egeo. Al partire della formazione, uno dei tre motori del suo apparecchio prese a tossire facendo fumo, poi si fermò improvvisamente. L'apparecchio era ancora sul campo, non aveva decollato. Il pilota lo guidò indietro, verso gli specialisti che correvano già pronti all'indagine scrupolosa. Il guasto si rivelò da niente: mezz'ora di riparazione. Dopo mezz'ora, esatta, il motore fu a punto e diede una tranquilla voce rassicurante. Ma gli altri erano ormai troppo lontani: il comandante ordinò di sospendere la partenza. Il giovane sottotenente ardeva del desiderio della battaglia. Aveva atteso quel giorno con la pazienza che insegna il deserto, segnando mentalmente le ore via via che passavano: ora non poteva restare a terra, mentre gli amici combattevano. Finalmente il permesso di partire giunse. Il trimotore corse di nuovo, questa volta solo, attraverso il campo senza limiti e si precipitò nel cielo, anelante di volo.

Il rischio era grande. Poteva venire attaccato isolatamente dagli «Hurricanes» della portaerei già segnalata, preso di mira dalle batterie delle navi. Con i motori al massimo, il trimotore si era lanciato all'inseguimento dei compagni, nel gran cielo turchino. Dopo qualche tempo apparve sul lontano fondo verde cupo del mare un riccio bianco di spuma, poi un altro, un altro ancora. Quelle erano navi che fuggivano, accostate su accostate, ai lanci dei bombardieri. Ecco infatti, tra di esse, gli zampilli altissimi degli scoppi. Si distinguono bene la portaerei, la nave da battaglia, gli incrociatori, le unità più leggere che fanno corona alla squadra. Il giovane pilota arriva sulla formazione navale quando già i loro compagni, esaurito il campo, si sono allontanati per tornare alla base. E' solo contro migliaia di uomini, centinaia di bocche da fuoco, decine di caccia avversari. Vira per prendere il nemico con il sole proprio, poi piomba giù



a tutta velocità. Ha già scelto il suo obiettivo: un gruppetto di scafi lucenti che si sta ora riordinando un po', dopo l'attacco dei suoi compagni, ignaro del nuovo pericolo.

Le salve vanno giù, sprofondano nel cielo verso il Mediterraneo lontano migliaia di metri. Il pilota scorge nettamente un ribollire di schiuma intorno alle coperte, e, su di un cacciatorpediniere, il balenare di due scoppi vermigli. Non c'è male. Ora le batterie aprono il fuoco, le mitragliere binate e trinate lo prendono di mira bersagliandolo di colpi affrettati. I caccia della portaerei non decollano, però, comprendendo l'infutilità. Infatti il trimotore vuotato il ventre sul nemico, è già per la via del ritorno, dietro ai compagni.

Che ore sono? Cosa fanno i «palestinesi»? Dovevano già esser tornati, a quest'ora. Si parla della sorpresa che gli amici vantavano di aver preparata per gli inglesi. Cosa può essere? Nessuno ne sa nulla e vengono esposte, una dopo l'altra, le più varie congetture. Uno strano nervosismo s'impadronisce in breve degli uomini. Qualcuno si allontana, scompare nel bagliore giallo della sabbia assolata per scrutare il cielo. Nulla. Eppure le notizie volate dalle radio di bordo erano più che rassicuranti. «Eseguita missione, rientriamo». Ora l'attesa sembra intollerabile. Non si riesce più a parlare con disinvoltura. Gli uomini fanno gesti nervosi, domande che restano senza risposta. Poi tutti, uno a uno, scivolano dall'ombra tiepida nel sole abbagliante, a guardare la gran pagina turchina del cielo.

Ecco finalmente un lievissimo, sottile rombo venire da un lontano punto sperduto nel bagliore della luce solare. Sono loro! Tornano. Poi la formazione si precisa, con tante crocette nere moventesi rapidamente, che ingrandiscono e prendono la forma attesa dei trimotori. Ora sembra naturale, che essi tornino così, a quell'ora, da quella via. Nessuno ricorda più il nervosismo della lunga esasperante attesa. I discorsi sotto la tettoia di frasche arse sono dimenticati. La memoria ricorda solo la partenza degli amici, e ricollega la visione con quest'arrivo dei compagni sul campo. Come se fossero partiti poco prima, per un breve giro. Sono invece andati sulla Palestina.

Gli apparecchi toccano terra lontano, quasi sulla linea cruda che stacca il cielo dal giallo del deserto. Si vedono le nuvole di polvere alzate dalle ruote che affondano e rimbalzano. I trimotori si avvicinano correndo, traballando leggermente. Tutti si pressano ora alle porticine, che vengono strappate con furia. Appaiono i volti sorridenti dei piloti. Le prime parole scambiate si perdono nell'indistinto vociare dei compagni.

Poi, sotto la tettoia di frasche, i discorsi si riordinano. Il progetto era di attaccare Caifa non da occidente, ma dall'oriente. Per giungere sul nemico da questa via inaspettata, bisognava allungare molto il viaggio, compiere una specie di arco di cerchio. La formazione curò per primo di fare quota. Giunse sul territorio palestinese a semita di metri di altezza. Il tempo era splendido, la visibilità perfetta. Giunti ad est di Caifa furono spenti i motori e i velivoli scivolarono silenziosamente verso gli obiettivi che era stato fissato di colpire. Gli aerofoni del nemico in vedetta non avvertirono il silente appressarsi del pericolo e i trimotori arrivarono così inaspettati. Le batterie contraeree non poterono neppure approntare il tiro, che le bombe italiane piovvero giù sulla grande raffineria in costruzione, sui depositi, sulle costruzioni di Caifa. Si rinnovò sulla città inglese l'inferno che già per quattro volte si era abbattuto ad opera degli stessi piloti. In pochi minuti tutto scomparve sotto una densa cortina di pesante fumo entro la quale serpeggiavano i bagliori degli incendi. I trimotori presero la via del ritorno che neppure la caccia aveva potuto reagire.

Vengono stesi i rapporti, segnati i tempi. Poi una calma, la calma solita, scende a stagnare sugli uomini e le cose. I velivoli sono ancora sul campo, nella stessa posizione che avevano prima di partire. Gli aviatori riposano nei brevi tratti di ombra ricavati da effimere costruzioni. Un gran silenzio, rotto solo di tanto in tanto dallo squillare tagliente di un ferro manovrato dai montatori, avvolge quelle ore di pace. Poi l'aria si fa più cupa, il cielo si tinge di viola ad occidente, di verde intenso ad oriente. Appaiono le prime stelle, piccole piccole, come umili margherite in un gran prato.

ROMANUS



I UNA SEDUTA PLENARIA

— Hallo, Bob.
— Hallo, Jack.

Questo importante scambio di opinioni si svolgeva, alle due del tre maggio dell'anno del Signore 1938, davanti al portone dello stabile segnato con il numero 14 della Nelson Street, la grande arteria che taglia Londra da Piccadilly Circus in linea retta verso Nord-Est. Lo stabile in parola era una vecchissima costruzione di tre secoli e mezzo, notevole per il cattivo gusto delle rimodernature, e anche per una grande scritta luminosa che, a intervalli di notte si accendeva sul suo tetto avvisando la capitale che era più vantaggioso acquistare un biglietto per Nuova York della «Air Atlantic» che mettere i soldi alla banca. Tale speculazione, però, non appariva in modo troppo chiaro agli occhi dei riflessivi abitanti della capitale, e i grossi velivoli contrassegnati dalla caravella racchiusa in un cerchio di stelle, distintivo della «A.A.», erano costretti a decollare «pieni di vizio», come era abituato a dire John Tilson, Presidente della «A.A.». La cosa, se causava disturbi di fegato agli azionisti della «A.A.», appariva sotto un aspetto gradevole ai piloti della linea, facilitati dal minor carico nella manovra di decollo.

Queste considerazioni non scuotevano però, a quell'ora tarda, il sistema nervoso di Jack Wilson, monumentale portiere dello stabile dove aveva sede la «Air Atlantic». Jack Wilson era in quel momento occupato a fissare un punto lontano del cielo stellato, con l'aria di un poeta che cerchi affannosamente la rima per l'ultimo verso del suo maggiore poema. Un attento osservatore che si fosse voluto avvicinare al molto decorativo dipendente della «A.A.», si sarebbe però accorto come egli fosse in realtà intento a sciogliere in bocca un cannetto di zucchero filato.

Bob Crasley, di professione poliziotto notturno, non era un attento osservatore, e fu quindi soggiogato dallo sguardo astratto dell'amico Wilson, del quale aveva grandissima stima. Tossicchiò, per darsi un contegno, e diede poi un solennissimo calcio ad una scatola di cerini vuota in testa davanti ai suoi larghissimi piedi. Il rumore sembrò richiamare alla realtà delle cose Jack Wilson, il quale, come accorgendosi solo allora dell'amico Bob, lo salutò di nuovo, calorosamente.

— Hallo, Bob.
Il poliziotto stralunò gli occhi.
— Hallo, Jack.
— Hallo, hallò, Bob.
— Hallo, hallò, hallò...

Chissà sino a quale ora l'interessante dialogo si sarebbe protratto, se un oggetto di un certo peso e volume, qualificato poi nel suo diligente rapporto dal solerte soldato della legge come un «asciugacarte di legno di noce, con artistico manico raffigurante un'aquila in atto di spiccare il volo», non fosse venuto a cadere ai piedi del poliziotto, con gran rumore, creando di colpo un argomento di indiscutibile importanza.

— Per le trippie del buon diavolo, Jack, — aveva gridato il poliziotto facendo un balzo indietro e tentando invano di sfoderare la pistola d'ordinanza, — si fa a tiro a segno contro le teste degli agenti, dal vostro palazzo?

Jack Wilson era rimasto disorientato, e non seppe, il per il, cosa dire. Alzò lo sguardo penetrante lungo la facciata del vecchio e tetto palazzo, e fu così che poté evitare di ricevere in testa un pesante elenco telefonico rilegato in pelle,

— Olttraggio alla forza pubblica e trasgressione all'articolo 111 sui rumori notturni! — gridò il poliziotto, contento per essere finalmente riuscito a sfoderare la grossa pistola. — Jack, in nome della legge, vi ordino di farvi strada sino al piano in questo momento abitato!

— Bob, mi sembra che esageriate! — fece con voce rauca Jack, al quale per l'emozione era andato giù in gola il cannetto di zucchero.

— In me vedete in questo momento un rappresentante dell'ordine! — gridò il poliziotto brandendo minacciosamente l'arma e cercando di varcare la soglia del portone occupata dal vasto corpo del portiere.

— Bob, vi supplico, ritornate in voi! — tuonò il monumentale Jack Wilson, tentando di calmare il milite della legge. — Al piano terzo si sta in questo momento svolgendo un'importantissima seduta plenaria degli azionisti della «A.A.», e la vostra presenza sarebbe quanto mai inopportuna!

— Seduta plenaria d'Egitto! — urlò lo scalmanatissimo poliziotto, perdendo di colpo i tre quarti della propria tradizionale dignità. — Io sono stato fatto segno a olttraggio in pubblico...

— Ma che pubblico state inventando, se non c'è un cane in tutto il quartiere? Jack, mi meraviglio di voi!

— Oserete opporvi alla forza pubblica? Violenza ad un rappresentante dell'ordine, Jack, badate bene...

— Io vi dico che, per passare da questa porta, dovrete calpestare il mio cadavere!

Come il lettore può chiaramente vedere, l'alterco stava assumendo proporzioni allarmanti, quando, ad una finestra del terzo piano (una di quelle grandi finestre illuminate che erano l'unica sorgente di luce in tutto il quartiere, immerso a quell'ora in una cupa oscurità accentuata da una leggera nebbia) apparve di colpo una figura umana, dalla quale piovve una voce adirata che, dopo tre o quattro colorite imprecazioni, urlò in maniera chiaramente intelligenza per un taglio di due miglia.

— Che il diavolo vi porti, voi due! La volete finire, di schiamazzare in quel modo, o volete che chiami un poliziotto, per farvi passare la sbornia in guardina?...

La figura umana di cui si trattava apparve nientemeno che a John Tilson, infelice Presidente della Società «Air Atlantic».

— Questo quartiere, — disse egli rivolgendosi poi verso l'interno — è semplicemente immondo. Quando avremo accomodato la storia del servizio, bisognerà cercare una nuova sede, fuori dall'autonomia dei gozovigliatori di Piccadilly Circus, che la varicella se li mangi.

Da piccolo, John Tilson aveva avuto la varicella, e ne aveva serbato un così pauroso ricordo, che usava augurarla a ogni suo peggior nemico.

Un brontolio di consenso uscì dal petto di quindici signori raccolti nell'ampia sala, la cui mobiliazione la rivelava d'un colpo solo per il luogo delle riunioni della Società.

John Tilson ritornò al posto presidenziale, e vi si assise lentamente, asciugandosi il sudore che gli bagnava il volto. Era un bell'uomo, John Tilson, malgrado fosse di età più che matura, e lo sarebbe rimasto certamente per un paio di anni ancora, sino a che, cioè, la leggera pinguetudine che già si denunciava attraverso vari sintomi rivelatori, non fosse apparsa in tutta la sua prepotente evidenza. John Tilson aveva il volto sempre accuratamente sbarbato, e il cranio passato al rasoio in maniera tale da risultare liscio e lustrato come una billa; i maligni dicevano che Mc Perry, il suo cameriere, lucidasse la testa del Presidente tutte le mattine, con vernice di Pontechiasso.

La faccenda del servizio, non c'è bisogno di risolverla, perché è già risolta da sé — fece una voce irata levandosi dall'ultima fila di sedie. — La vostra storia non mi persuade, Tilson! — Non ricominciate, Hamilton, con le vostre scioche ostinazioni! — gridò Tilson

scattando in piedi con lodevole prontezza. — Non intendo affatto che si ripeta la disgustosa scena alla quale abbiamo assistito poc'anzi.

— Voi siete il Presidente, ma io ho in tasca la metà delle azioni, non lo dimenticate! Se a voi piace buttare i soldi...

Ma che buttare! Si tratta di una speculazione sicura che...

— Sicura come sarebbe quella di gettare sterline in una fogna, Tilson...

Approvo, in linea di massima, quanto pensa l'amico Hamilton! — affermo un individuo di opulenta grossezza, restando comodamente assiso.

— Il vostro cervello non ha mai funzionato, Smith, e tanto meno si deciderà a farlo per la prima volta alle due di notte!

— Due e un quarto — precisò Neville Brandy, uno spilungone dalla faccia da cavallo, che aveva stampato in ogni tratto del corpo i segni della razza inglese.

Tilson ricadde pesantemente a sedere, sospirando.

— Posso chiedere — domandò in quel momento un emicliatolo dal viso di burro — di cosa si sta parlando? Temo di essermi distratto un momento!

— Non vi eravate distratto, Spruce: stavate dormendo. Avete dormito per tutto questo tempo, nella maniera più insultante!

— Come, come... — balbettò timidamente il rubicondo Spruce.

Mac Fire, — disse gentilmente Tilson al suo vicino di sinistra, evidentemente un segretario — riassumete, in sintesi, il problema, ve ne prego.

II

TARREFUGLIO O FATTERUGLIO?

Mac Fire era un giovane dabbene: il tradizionale tipo di giovane dabbene, conservatosi nei secoli. Di media statura, magro, dal volto pallido e serio munito di occhi sorprendentemente privi del minimo barlume di vita, il segretario dell'infelice Presidente della «A.A.» appariva agli occhi del più cieco degli individui come il campione assoluto degli abulici. Ma era «un giovane dabbene», e Tilson diceva di lui:

— E' duro e insensibile come una lastra di porfido, ma gli posso affidare per quarantotto ore i capitali della Società, senza nessun timore.

Quando Mac Fire si alzò preparandosi a ripetere per sommi capi quanto era stato detto in quella storica seduta sino a quel momento, un brontolio di disapprovazione si alzò dalla folla degli azionisti. Molte teste si piegarono indietro, sugli schienali delle sedie imbottite, con eloquente gesto, e ben presto da più punti giunse, sommerso ma distinto, un rissare discreto e tranquillo.

— Il nostro signor Presidente — comin-

ciò Mc Fire — ha qui convocati questa sera i soci azionisti della...

— Taglia, testa di buie! — intimò colico Tilson.

— Si tratta di questo — disse Mc Fire cambiando tono — I nostri informatori ci hanno comunicato che la «Nord Atlantic Limited American Company» si prepara ad istituire in nostra concorrenza una linea aerea New York-Londra servendosi di un tipo di velivolo dalle caratteristiche tuttora segrete, ma del quale sappiamo:

1) che la sua velocità di crociera si aggirerà sulle 250 miglia orarie;

2) che il numero dei passeggeri trasportati potrà superare il centinaio;

3) che sarà spinto da sei motori da due mila cavalli l'uno, di nuovo tipo, anch'essi geloso segreto della Società rivale.

Il nostro Presidente pensa che con tale innovazione nel suo servizio aereo, la Società concorrente si verra a trovare in posizione di buon vantaggio rispetto alla nostra Società, con evidente danno nostro e del nostro servizio.

Egli, il nostro Presidente — continuò il solerte segretario dopo aver vuotato un bicchier d'acqua — pensa che la nostra Società si trovi nell'impossibilità di aprire in conseguenza, creando una linea di maggiore efficienza, per la ragione che non possiamo procurare velivoli più veloci di quelli che faranno il servizio per la «N.A.L.A.C.», e avrebbe perciò idento quanto segue:

Premetto anzitutto una giusta osservazione del nostro Presidente: i velivoli della Società rivale voleranno a 250 miglia orarie partendo a pieno carico; con il carico di benzina, cioè, che dovrà servire ad essi per tutto il tragitto. Se noi facessimo volare apparecchi di quasi uguale potenza con metà carico, si potrebbe, è evidente, ottenere una velocità superiore.

Ed ecco quindi il progetto del nostro Presidente: costruire nel mezzo dell'Oceano un'isola galleggiante base per i nostri idrovolanti, i quali partiranno con metà carico di carburante rispetto a quelli della Società rivale, e che, una volta giunti all'isola, troveranno altri velivoli che imbarcheranno i passeggeri dei primi per poi spiccare il volo per Nuova York. Si perderà un solo quarto d'ora per il rapido trasbordo, anche mezz'ora, mettiamo, ma si guadagneranno buone ore su tutto il percorso, il quale così verrà realizzato in un tempo minore di quello impiegato dagli apparecchi della «N.A.L.A.C.». Si avverte che le spese per la costruzione dell'isola assumeranno, all'iniziale, a due milioni di sterline, e si domanda ai signori azionisti se «nulla osta» per iniziare subito i lavori.

— Avete finalmente capito, Spruce, l'ardimento della malora? — gridò Tilson.

M. GUERRI

(continua)



COSCIENZA AERONAUTICA

Il recentissimo libro del Generale Crocco, oltre ad avere un effettivo ed alto pregio per se stesso, ne ha un altro implicito, che è quello di indicare agli scrittori e trattatisti aeronautici una via da battere per ottenere una maggiore penetrazione nelle masse dei lettori; il che significherebbe né più né meno la popolarità della scienza del volo. Un miraggio, che dovrà concentrare le forze e la volontà.

In Italia v'è un ben rilevante numero — ed in continuo aumento — di giovanissimi, gli appassionati e promettenti aeromodellisti, che ne sanno abbastanza, ma ci sono molte, troppe persone che ne sanno poco o niente del tutto. Il nostro «Aquilone» ha, in proposito, al suo attivo una doverosa campagna. Parecchie volte si è occupato dello scottante problema. E l'Editore Aeronautica, indicando nel giugno dell'anno scorso il Congresso mondiale della Stampa Aeronautica, mise in rilievo la questione. I resoconti delle tornate lo dimostrano chiaramente.

Oggi è tempo di guerra e l'aviazione è più che mai attiva e domina ogni orizzonte. I quotidiani in fitte colonne ne raccontano le gesta e tutti leggono. Tutti. Non si può eccettuare nessuno. Vi è, senza dubbio, la popolarità delle cronache e delle narrazioni delle battaglie aeree; ma non c'è, parallelamente, la popolarità della conoscenza della tecnica, degli specifici meccanismi e progressi raggiunti, di tutto quanto — per dirlo in poche parole — può servire a formare la coscienza aeronautica. La partecipazione cioè dell'intelligenza di tutti i cittadini all'attività, alla premienza, ad ed eccellenza del velivolo per l'avvenire del Paese, in pace ed in guerra. Poiché, considerando la metà e gli obiettivi, di altissimo interesse generale, non può assolutamente bastare la partecipazione dell'animato del popolo: è necessario che questo partecipi con un moto intellettuale. Occorre anima e intelligenza, unite, per formare la coscienza d'un dato problema — specialmente quando si tratta d'un problema imponente ed immenso: quello della navigazione nell'aria — alla quale è strettamente legata la vita nazionale.

Il volume del Generale Crocco è diviso in una prefazione ed in dodici capitoli precisi e limpidi, mirabilmente concatenati fra loro. Scienza del volo, sì, ma trattata con forma chiara e con una dizione netta e propria che la mettono alla portata anche del lettore che non sia tecnico. Non sono dubbi e perplessità di sorta. Non c'è giro di frasi o parola difficile a capirsi. L'A. è padrone della materia e della lingua. Egli spiega e discute, polemizza pure, ma si fa sempre intendere con la massima facilità.

La prefazione. Titolo suggestivo: *I prigionieri della realtà*. Un pezzo di prosa così bello ed incisivo che non si può agevolmente riassumere. L'A. fa un accenno ai principi scientifici in genere portati nei concretamente umani e parlando di quelli aviatori afferma che non bisogna fermarsi sulle conquiste ottenute, poiché si rischia di diventare prigionieri della realtà. Necessario quindi risalire ai detti principi, ma astruendo dalle loro concretezze attuali — in modo da disporre degli elementi necessari «per intravedere il campo delle possibilità umane secondo la giusta linea del divenire».

Dopo questo forte capitolo introduttivo, che si conclude col pronostico del completo dominio dell'aria col successivo dominio dello Spazio, si svolge la succosa serie degli altri capitoli, che è bene studiare consecutivamente in specie da quei lettori che non conoscono la materia. Si comincia con l'illustrare la terza dimensione — cioè il percorso dell'aria ottenuto con le macchine volanti. Le altre due dimensioni — com'è noto — sono quelle percorse dalle navi e dalle ferrovie. L'A. dice che se la cifra riguardante la conquista della terza dimensione sembra esigua rispetto alle cifre delle prime due dimensioni, dato che il percorso di queste viene misurato a decine di

migliaia di chilometri e che il percorso della prima non arriva ad una ventina di chilometri, è ovvio che la conquista delle vie aeree ha assoluta preminenza estendendosi su tutta la superficie terrea. Verità elementare. Ma l'A. dopo averla enunciata si diffonde a prospettarne le ragioni geometriche e dinamiche, con le relative applicazioni guerresche. E quando parla dei tiri, associa le caratteristiche della terza a quelle della quarta dimensione che è data dal tempo, entità imponderabile che riportata nei fenomeni terrestri «determina gli avvenimenti di cui è interessata la vita esteriore ed interiore dell'uomo, e forma la trama della storia militare».

L'A. lusingando come il fattore tempo si esplica nell'attività delle macchine volanti, riassume le sue osservazioni nell'affermazione che l'aviazione militare è «un'arma a quattro dimensioni». E addentella il terzo capitolo: *la meccanica del volo*, aggettivando questa «una scienza nuovissima», che nettamente si distingue dall'aerodinamica. Scienze concorrenti che si completano. Se ne fa una definizione senza astruserie, sciolta e cristallina quanto mai. L'A. dice che la detta meccanica è destinata a studiare tutte le mobilità del velivolo e a indicare le soluzioni razionali dei problemi di massimo e di minimo che sono la base del dominio dello spazio e del tempo. Come si presentano tali soluzioni ai piloti? Si li sponde giustamente come abbiamo avuto luogo i collaudi della stabilità di volo dei nuovi tipi, corroborando le considerazioni con il ricordo di alcuni significativi episodi. Proseguendo, dopo l'accento alle equazioni simboliche del volo, si passa alle varie risultanze ed all'intervento della matematica, con le sue conclusioni numeriche.

Abbiamo deliberatamente voluto porre in rilievo come il Generale Crocco tratta i temi dei capitoli del libro. Egli comincia col delineare chiaramente le basi scientifiche, in modo che anche il profano possa fare un'istruttiva lettura, e fa seguire un rigoroso ragionamento, ma sempre limpido ed avvincente.

Giunti però a questo punto del libro — al quarto capitolo, *la velocità* — dobbiamo astenerci anche dal pallido riassunto e limitarci a scrivere soltanto delle rapide righe, poiché se volessimo realmente riassumere usciremmo dai confini assegnati di una semplice segnalazione.

Enunziamo quindi gli argomenti trattati.

La velocità. Figura di primo piano dell'aviazione. Rapporto costante tra spazio e tempo.

La stabilità. Variazione volontaria di detto rapporto. Come si può ottenere la costanza stessa della velocità.

La sopportazione fisiologica. Esame quantitativo di quella facoltà umana che si sviluppa nel volo manovrato.

La manovra del caccia aereo. Criteri, previsioni e ricordo di manovre e di battaglie.

La manovra del bombardiere. Si inizia il capitolo col dire che il bombardamento manovrato non ha precedenti nella guerra del 1914-18. Appare oggi.

La meccanizzazione del pilota. Si dimostra come non vi sia contrasto fra il meccanismo e l'arte del pilota.

L'artiglieria contraerea. Analisi tecnica e conseguenziale degli odierni avvenimenti bellici.

L'offesa antinavale. Quali probabilità di colpire ha l'aeroplano dalla quota limite di 3.000 metri.

Si conclude con la *Vita delle armi*. Quale è la vita di un'arma? I militari debbono calcolare non già la vita fisica, ma la vita bellica, cioè la vita in cui si riesce a battere l'avversario. Le armi si evolvono e più delle altre l'aviazione.

Qui occorre fermarci con un po' di sforzo. Il libro è assai interessante e la nostra passione aviatoria ci spingerebbe a parlarne ancora. Ripetiamo ciò che abbiamo detto. La letteratura scientifica, si arricchisce di un libro che è un esempio ed un più che notevole apporto a quanto si fa e si dovrà fare per formare una coscienza aeronautica in Italia.

Gen. G. Arturo Crocco, Accademico d'Italia: *I segreti dell'Arma Aerea* - Ed. Cremonese, Roma, 1940-XVIII - Lire 12.

Nel prossimo numero pubblicheremo nuovi articoli e documentazioni fotografiche del VI Congresso Nazionale di Modelli Volanti svoltosi al campo della Marcigliana l'8 e l'9 del corrente mese.

POSTA aerea

Pissimbone Enrico, Genova. — Caro Enrico, con disegni come quelli che mi sotto, poni credo che non possiamo fare perfettamente nulla. Per dirti la verità non mi piacciono. Tu devi essere molto giovane: i disegni, infatti, sono un poco infantili. Rimandiamo dunque la cosa a quando tu riuscirai a fare qualche cosa di molto migliore. Non te ne avere a male, ma io ho il dovere di dirti la verità.

Domenico Tognazzi, Roma. — Per te, Domenico, debbo ripetere le stesse cose dette a Pissimbone. Anche i tuoi disegni non sono all'altezza della situazione: sono infantili. Credo che anche tu sarai, al pari di Pissimbone, molto giovane. Rimandiamo ogni cosa al momento in cui voi sarete più maturi.

Mio Mao Asiatore. — Il fatto che tu, assieme ad altri due aquilotti, sei andato di notte, munito di un pentolino di colore nero, a scrivere sui principali gabinetti della città: Winston Churchill, mi ha fatto molto ridere. Naturalmente, con le iniziali (W. C.) avete inteso... avete inteso dire quello che tutti avranno capito benissimo. Bravi: è stata una felice idea. Il mio parere che chiedi a proposito di questa nobile e igienica azione, è questo: avete fatto benissimo.

Renzo Roccos, Pisa. — Per il cambio d'indirizzo, non devi fare altro che comunicarlo alla nostra Amministrazione, unendo la tua lettera con una scomica brezza. Le tue parole «il faccio le mie lodi per come è redatto l'Aquilone in questi tempi anormali e per i bei disegni e le belle fotografie che vi spedite» mi sono andate dritte al cuore. Te ne ringrazio.

Baldini Livio, Grosseto. — Ecco le informazioni che mi chiedi. L'apparecchio pubblicato nel n. 31 del 4 agosto è un «Curtiss SBC4»; quello apparso nel n. 21 del 26 maggio è un «Farman 224»; quello pubblicato nel n. 19 del 12 maggio è un «Grunman Skyvix»; quello apparso nel n. 17 del 29 aprile è un «Curtiss 1944».

Come vedi, la risposta non ha tardato e tu sei stato accontentato nel modo più completo possibile. Sei contento ora? Zio Falcone è molto più preciso di quanto si dice.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Carlo Romano, Milano. — Sì, certo, il tuo problema è assai grave. Oserei dire gravoso. Come, infatti, si può essere romani essendo nati a Milano? E come si può esser milanesi essendo romani? Forse, amico mio, la scienza porterà un giorno lontano alle tue meningi affaticate il soffio vivificante della soluzione finalmente trovata. Intanto, ecco le risposte alle tue domande. Il cigno canta prima di morire perché, per ragioni di co-

ratte fisiologiche, gli sarebbe impossibile farlo dopo. Nessuno ti può impedire di fare un biplano, e di presentarti con esso al prossimo Concorso. Infatti, non sono mai state emanate leggi in proposito. Fai dunque pure il tuo biplano, fai anche un triplano, se credi, o un quadriplano. Che ne penseresti di cinque piani con ascensore e termobagno? Fallo, Romano milanese o milanese romano che dir si voglia, e fammene poi sapere i risultati. Io segno i graduali.

Carlo Romano, Milano. — Mi capita tra le mani, dopo aver letto la tua alla quale rispondo qui sopra, la cartolina che mi hai spedita il 2-8. La mia risposta è: pic. Ti piace?

Aquila Bianca, Vicenza. — Parolotto! Aldo Zamboni, Napoli. — La tua domanda mi stupisce. (Egli mi chiede cosa è io ariete). L'ariete, caro amico partenopeo o napoletano, o anche napolitano, è parecchie cose. E', anzitutto, il maschio della capra, ma questo lo sanno soltanto i naturalisti e i compilatori delle enciclopedie. E', in secondo luogo, una costellazione assai importante. Su una rivista scientifica che ho sul tavolo c'è disegnato un caprone con delle stelle in fronte e, sotto, la scritta *Ariete*. In terzo luogo, l'ariete è anche una arma che adoperavano gli antichi romani per aprire le porte: oggi si usa la chiave. La differenza tra l'ariete e la chiave è che con la chiave si può fischiarare a teatro, con l'ariete, invece, no. Riusce scomodo e potrebbe provocare litigi con le maschere addette all'ordine. Inoltre, l'ariete è un comendatore che abita nel mio palazzo, e che si chiama, di nome, Filippo. Comm. Filippo Ariete.

Costante, Rimini. — In data 8-9, «Le vie dell'aria» pubblica.

Il deputato inglese Williams si è lamentato recentemente alla Camera dei Comuni che nel suo distretto elettorale di Croydon le sirene d'allarme suonano ben 15 minuti dopo la esplosione delle prime bombe, perciò praticamente soltanto dopo la fine dell'attacco. Il Ministro degli Interni Anderson dovette confessare che il sistema di allarme aveva fallito e tentò di scusare gli ufficiali responsabili con la dichiarazione che anche essi non sono infallibili.

Pertanto i lettori tempestano i giornali inglesi con lettere nelle quali si denuncia che i ricoveri pubblici sono normalmente chiusi e che al momento del bisogno gli impiegati in possesso delle chiavi sono introvabili. In parecchi casi è accaduto che il pubblico si accalcava in lunghe file davanti ai ricoveri, esponendosi a gravissimi pericoli.

E' interessante anche constatare che il «Daily Telegraph» riconosce in un suo articolo che la speranza inglese di decimare i piloti tedeschi è completamente infondata». Il giornale osserva melanconicamente che la Germania, all'inizio della guerra, oltre ad un numero sufficiente di piloti militari, disponeva anche di un grande numero di piloti civili, con una buona conoscenza dei paesi stranieri, senza contare tutti i piloti addestrati in tempo successivo.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotociclo VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 541.541



La gattina della Marcigliana e amica degli aeromodellisti e degli aeromodelli.

E' in vendita

**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Pubblicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

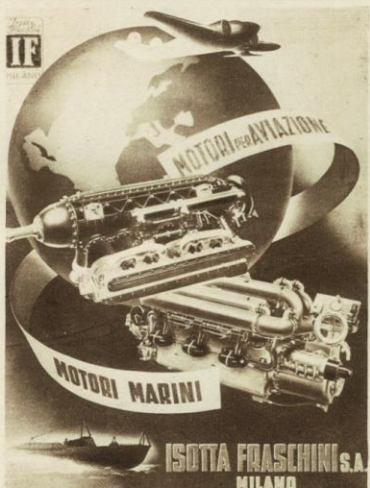
nel Suo numero

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



EPILOGO DI UN DUELLO TRA UN NOSTRO «C. R. 42» E UN «WESTLAND LYSANDER» BRITANNICO