

NUMERO 39 - 29 SETTEMBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN NOSTRO CACCIA INTERCETTORE *F. G. 50. IN VOLO AD ALTA QUOTA

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 39

29 settembre 1940-XVIII

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

**UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO**

dependente 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

Annale L. 25. Semestrale L. 13

un numero centesimi 80

numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie

L. 2 per ogni min. di colonna

Eseguite i versamenti sul conto

corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni editi

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50

Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

**RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO**

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

**RIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICA**

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

**RIVISTA DI MEDICINA
AERONAUTICA**

Abbonamento annuo L. 25

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI 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

SOLDATI CON "L'AQUILONE,"

La quinta compagnia è quella cui appartengo; la compongono ragazzi in gamba, uomini fatti, tutti richiamati che a casa hanno spesso mogli e figli e gravi affari; gente insomma che non da oggi è a tu per tu con problemi e vita quotidiana.

Il nostro tempo trascorre in una esercitazione continua e metodica dello spirito e del corpo. Viviamo in luoghi ampi, aperti e collinosi, vagamente belli; a colloquio giornaliero con gli aspetti dolci e solenni della natura, spesso partecipando delle feste che proprie della stagione, la natura ci elargisce. Qui abbiamo cocconi, ura e male rubiconde in grande abbondanza, osterie dove passare il tempo giocando alle bocce, e campi sportivi dove esercitarsi in agonistici «percorsi di guerra».

In più, come un grande, straordinario regalo, abbiamo un cielo enorme, vastissimo, costellato di sera da tante stelle che preparano assai degnamente il giorno. E durante il giorno questo cielo, che è il nostro cielo cotidiano, e che nella sua purezza ci riconduce ai miti delle ali; nel giorno il cielo è spesso solcato da aeroplani. Passano come se fossero fatti di voce, impastati di una colma essenza evocatrice; passano e per lunghe nuvole e movimenti leggiadri del cielo, pare che sostino un poco ammirando tanta docile bellezza; quindi spariscono oltre l'orizzonte, un'alta collina, un monte, una cima elegante.

Molte volte nel giorno passano gli aeroplani, ora isolati, ora in formazione. Si annunciano, giungono e volano; sosta di evocati fantasmi della nostra fantasia, sempre tutta tesa agli echi dei bollettini di guerra, e pronta a carpire il senso miracoloso delle ali nella grande avventura di guerra.

In questo clima di fervore e di attesa, giorni fa è comparso «L'Aquilone».

Ne distribuiremo una copia per plotone; fu calcolato una mezzoretta di lettura per squadra.

«C'è un giornale da ragazzi — disse il furriere — bisogna darlo alla truppa».

E il «giornale da ragazzi» arrivò in camera.

Non fu accolto bene; no, non venne accolto come merita. Nessuno, si può dire, o ben pochi, avevano sentito parlare de

«Uno dei tanti giornali... fu detto. E le copie restarono lì, sulle coperte, mentre la compagnia si radunava nel rancio».

C'era da aspettarsi che nel silenzio dell'ombra, in camera, il giornale cominciasse a vivere per suo conto; si alzasse cioè e prendesse a volare, esercitandosi contro le finestre, verso un tentativo di libertà (oltre le finestre è la vallata aperta, un largo pallido fiume abbandonato dalle acque e vivo di sabbie lucide).

No, non avvennero più cose del genere da qualche anno. «L'Aquilone» aspettò i soldati; e i soldati sbatacchiando gavette e tazzini ritrovarono il giornale dove l'avevano lasciato.

Il peso del meriggio invitava alla quiete; e, distesi, che fare di meglio che leggere? I soldati non sanno, non hanno in che cosa leggere. «L'Aquilone» intervenne quasi con voce propria, attraverso le figure. C'era una storia di scimmie da vedere; mica male; e poi — oh, ma che è? — «questo non è mica da ragazzi...»; poi: «Chi ha «L'Aquilone» — Dov'è il giornale? — furono esclamazioni e domande che si seguirono, una dopo l'altra. Troppa, troppa poche si palesarono le copie distribuite, non bastavano. «Dov'è?», «Chi l'ha?». «Il giornale non bastava, fu diviso a fogli e passò così di mano in mano; tutti poterono leggere qualcosa. Fra le mani dei soldati il giornale era come un invito al cielo, all'avventurosa vita del cielo».

«Vedi — dice un soldato guardando le fotografie — queste sono parte integrante dei bollettini del Quartier Generale».

«Già — osservava un altro — ce ne vorrebbero ogni giorno».

Due o tre giorni sono passati. Così, in attesa che ne arrivassero altre copie. Poi, lentamente, i prati prossimi all'accantonamento si sono coperti di pagine del giornale e «L'Aquilone» ora aspetta il suo filo che da terra lo riconduca ai suoi regni di nuvola. Nelle camerette, invece, ritagli del settimanale testimoniano di bombardamenti aerei contro unità navali nemiche. A guardare le pareti, il cuore si rasserenava.

«Abbiamo così, anche se incompleto, «L'Aquilone» sempre davanti agli occhi».

Ora, mentre si continua questa attività giornaliera delle membra allenate, si pensa con nostalgia — di già — a quando l'apparizione del giornale fra i soldati sarà soltanto lontano ricordo; come sono ricordato lontano le gesta degli Eroi scomparsi e la voce degli aeroplani dopo il loro passaggio.

RENATO GIANI



Un giovane hitleriano lancia il suo veleggiatore

L'AQUILONE



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Poi, incite più alla rassegnazione che alla disperazione, s'era detta fra sé e sé:

«Da domani incomincia una vita nuova. Ebbene, distruggiamo i segni del passato! I segni del passato in un amore infuocato, non sono, di solito, che alcuni pacchi di lettere religiosamente conservati e legati con nastri di colore diverso; le stinte sogliono essere a seconda delle stagioni...».

La danzatrice aveva nel suo spogliatoio un cassetto in cui, benché la primavera fosse inoltrata, crepitava ancora un bel fuoco. Distatti i nodi che rendevano più leggiadri i nastri delle lettere, un dì tanto preziose, incominciò a prenderle e, soppesando, a gettarle ad una ad una sui carboni, soffermandosi a ritirare le nobili volubili fiamme che ne scaturivano.

(continua)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ

GERMANIA

Con la vittoriosa conclusione della battaglia delle Fiandre il territorio già tedesco di Eupen e Malmédy che dal trattato di Versailles era stato assegnato al Belgio, è tornato a far parte del Reich. Un decreto di Hitler lo ha nuovamente incorporato nella madrepatria.

L'esultanza per questo avvenimento è stata



la dimostrata in Germania, fra l'altro, con la emissione di due francobolli, le cui vignette riproducono vedute delle due città. In entrambi è la scritta: «Eupen e Malmédy sono tedesche». I due valori sono gravati di sovrapprezzo che è destinato al fondo di beneficenza istituito dal Fuehrer.

6 pfg. più 4 pfg., verde; 12 pfg. più 8 pfg., rosso mattoni.

Il 30 di giugno si è svolto ad Amburgo il famoso Premio dei tre anni, classica corsa ippica germanica. In tale occasione è stato emesso, come lo scorso anno, un francobollo di beneficenza con savratassa. Il valore da 25 pfennig + 1 marco, azzurro scuro raffigura un cavallo in piena corsa montato da un ufficiale.

Per la manifestazione ippica detta del «Nastro Bruno» è stato emesso un francobollo, il cui sovrapprezzo è destinato in parte alle opere di cultura del Fuehrer e in parte alle spese di organizzazione della manifestazione stessa. La vignetta riproduce una biga a tre cavalli.

42 pfennig + 108 pfg., bruno.

GIAPPONE

Nuovi valori sono venuti di recente ad arricchire la serie di francobolli di posta ordinaria. I soggetti sono diversi e illustrano varie pittoresche località dell'Impero.

3 sen., verde giallo
5 sen., blu
7 s., verde
12 s., grigio blu
20 s., cilestrare.

GRECIA

In occasione dell'annuale dell'Intesa balcanica (che peraltro sembra esser tramontata, offuscata dagli avvenimenti apportatori di pace nel sud-est europeo) gli Stati aderenti al Patto hanno emesso due francobolli commemorativi. La vignetta è la stessa per tutti gli Stati e varia solamente per i dettagli del disegno e per la disposizione degli stemmi delle quattro nazioni, che sono messi in modo da dare la precedenza a quello dello Stato cui appartengono i francobolli. Quelli della Grecia hanno le seguenti caratteristiche:

6 dracme, cilestrare
6 dracme, ardesia.

SENZA FRANCOBOLLO

Fernando Tozzi, Acquaviva di Isernia. — Un'ottima guida per i giovani collezionisti di francobolli è costituita dal volumetto Filatelia di Cesare Emiliani di cui è apparsa recentemente la seconda edizione per i tipi di L. Cappelli - Editore - Bologna. Puoi chiederlo direttamente all'autore indirizzando a Gaisnello (Modena), Costa L. 6,50.

Emilio Verdecchia, Perzignano. — Il francobollo più grande emesso nel mondo appartiene agli Stati Uniti d'America. Si tratta di valori destinati all'affrancatura dei giornali che gli editori inviano alle proprie rivendite. Misuravano ben 5 per 10 centimetri!

MAURITIUS

LA TENAGLIA

L'Impero inglese è stretto realmente in una immensa tenaglia. Non è un'immagine arbitraria: un lato della tenaglia morde Londra e l'altro morde l'Africa. Da un lato i tedeschi e da un altro lato gli italiani: è l'Asse in funzione. Quest'Asse che, annunciato dal Duce nell'ottobre del 1936 in una piazza di Milano in piena insurrezione spagnola, non ha fatto altro che potenziarsi sempre di più. Le povere previsioni democratiche che annunciavano ogni tanto le più fantastiche «imbrunite» dell'Asse, si sono palesate come le più folli speranze. L'Asse, dopo aver prodotto il Patto d'Acciaio, ha forgiato l'attuale tenaglia. Come una autentica officina, il Patto d'Acciaio ha prodotto la sua superba tenaglia che attualmente stringe in una morsa di ferro l'Impero inglese.

A Londra sappiamo, per averlo anche noi molte volte «deserito», cosa sta avvenendo. Oggi parleremo della cittadella di Londra, cioè dell'Africa e del Canale di Suez che sono sotto i diretti colpi di noi Italiani.

In Africa si gioca una posta non meno importante di quella che si sta giocando nel cielo di Londra. E se sopra Londra il destino dell'Inghilterra è già per buona parte segnato, lo stesso si può dire dell'Africa e del cielo africano. In Africa troviamo due tappe importanti: Sollum e Sidi-el-Barrani. Anche la perdita di Sollum fu definita, a suo tempo, dagli ufficiosi britannici come «una località senza alcuna importanza strategica». Lo stesso dicasi per Sidi Barrani. Non è lontano il giorno, commenta ironicamente il «Berliner Boersen Zeitung», — in cui i comunicati ufficiali inglesi annunceranno una nuova vittoriosa ritirata strategica risultante dall'abbandono di «un'isola senza alcuna importanza strategica». Questa isola, o queste isole, si potrebbero anche chiamare molto semplicemente Inghilterra!

In Africa noi italiani abbiamo fatto sentire il peso della nostra presenza attiva. Formidabili truppe, grande comando, eroica aviazione: questi sono i vertici rappresentati dal triangolo della nostra azione. In Africa, è bene dirlo per nostra suprema edificazione, non abbiamo un nemico sprovvisorio: non abbiamo un nemico avvilito. Ma in Africa, — soprattutto questo bisogna sottolineare, — noi siamo più provvisti di esso e siamo decisamente ad andare avanti. Infatti, secondo notizie che corrono sulla stampa estera, e che debbono giudicarsi attinte a fonte competente, il Comando inglese, evidentemente non soddisfatto del potenziale bellico all'attivo della

piazzaforte egiziana, ha inviato in Egitto rinforzi calcolati in circa dodici divisioni fatte affluire dal Sud Africa, dall'Australia, dall'India e persino, — e pare impossibile data la preferenza inglese di far la guerra con soldati non britannici, — dall'Inghilterra. Secondo cifre più particolarizzate, il generale Wavell potrebbe al momento, contare tra britannici, indiani, neozelandesi, rhodesiani, australiani, polacchi, ebrei, apolidi, su un complesso di almeno 230 mila uomini equipaggiati di tutto punto. Per ciò che concerne l'armamento, si calcola, — sempre secondo le notizie che fanno in questi giorni il giro della stampa internazionale, — che in Egitto gli inglesi abbiano concentrato circa cinquemila aeroplani, un migliaio di autoblaste, unità corazzate e motorizzate, artiglierie d'ogni calibro, oltre ad alcune decine di migliaia di mitragliatrici e di armi automatiche.

Questo è il nostro nemico in Africa: un nemico che noi abbiamo piegato, piegiamo giorno per giorno, e piegheremo in avvenire. Se il nostro nemico è forte ed è deciso, noi siamo più forti e maggiormente decisi. L'artefice supremo di questa indiscussa superiorità, — a fianco dei nostri magnifici soldati e del nostro abile Comando, — indubbiamente è la nostra aviazione. I cinquemila apparecchi del nostro avversario rappresentano poco per noi. Noi non siamo inferiori né in numero né in qualità agli inglesi in Africa! Noi siamo anzi ad esso superiori per cuore e per coraggio; tutte cose che sono, come si sa, di difficile importazione; vale a dire che nessun aviatore australiano potrà portare con sé attraversando gli Oceani.

E sempre bene dire qualche cosa intorno a questi famosi aviatori canadesi o australiani. In una nota precedente abbiamo citato il caso di quell'aviatore canadese fatto prigioniero a Scarpanto che aveva scritto su un suo taccuino intimo come ultima annotazione: «sono perduto». Oggi aggiungiamo che assieme a questo osservatore grafomane furono fatti prigionieri altri sette aviatori di cui nessuno sembrava scontento della sorte loro capitata. Fra gli otto prigionieri, vi erano alcuni giovanissimi dai loro occhi sembrava piuttosto trasparire un desiderio di tranquillità anziché l'anelito alla battaglia. Al momento della loro cattura, tutti lasciarono capire direttamente o indirettamente di essere rimasti ammirati, anzi stuprati, dell'ultimo bombardamento subito presso Malta alcuni giorni avanti, quando erano entrati in azione, i nostri specialisti dello



Un «Do 215» lascia cadere il suo carico di bombe su un obiettivo inglese.

attacco a tutto o in picchiata ai nostri «picchiattelli», in altri termini! Nel complesso delle loro parole, si capiva chiaramente che i britannici — sia quelli dell'Inghilterra che quelli del Dominio, — non sono affatto informati del vero andamento della guerra.

Infatti essi non conoscono nulla dello sviluppo autentico della guerra; di questa guerra voluta da dirigenti folli e senza scrupoli. Per capire bene chi essi sono, basta rileggere uno degli ultimi discorsi del Ministro delle «Invenzioni» (come è noto, gli stessi inglesi hanno battezzato il Ministero delle Informazioni Ministeriali delle «Invenzioni»). Duff Cooper ha detto che l'Inghilterra non è disposta a negoziare la pace prima della vittoria, ed ha esortato la popolazione a rimanere calma e ferma al suo posto anche sotto le bombe tedesche. Esortazione piuttosto strana in bocca ad un uomo che già da parecchio tempo ha messo il proprio figlio al sicuro nel Canada. Infine, nella stessa tornata, Winston Churchill ha rincarato la dose; ha consigliato a quegli inglesi troppo ottimisti, che escludevano la invasione germanica dopo il 15 settembre, a non fidarsi troppo nelle nebbie e nella tempesta. Il Generale Inverno, come si vede, comincia a fare cilecca anche lui.

Molte speranze inglesi sono poggiare sulla «Flotta di casa» e sulla R.A.F. Ma la R.A.F. è ben differente da come la sognano gli inglesi che non se ne intendono

o che vengono turpinati da Duff Cooper. La R.A.F. — questa è la verità, — non può fare niente e vale poco. Il Comando aeronautico inglese ha infatti dovuto elevare da 28 a 31 anni il limite di età dei piloti di prima schiera. Pare, infatti, come noi stessi più volte abbiamo detto, che il pilota inglese si rivela in pratica facilmente soggetto alla cosiddetta «malattia del pilota», la quale si manifesta in schiacciamenti nervosi, in accessi di asma e in indebolimenti visivi. Per rimediare al rapido logoramento del suo prezioso (prezioso perché... raro) materiale umano, l'Inghilterra arruola più che possibile nella «Royal Air Force» piloti polacchi, francesi, belgi, cecchi, australiani, canadesi, sud africani, norvegesi.

Ma siccome anche questi arruolamenti si rivelano insufficienti, il Comando aereo inglese cerca ora di arruolare piloti nordamericani volontari a 50 sterline la settimana, più una forte indennità di volo e di bombardamento e una polizza di assicurazione. Ognuno di questi piloti viene a costare all'Inghilterra, — secondo oculati calcoli molto seri, — più di 50.000 lire al mese. Alla lunga la R.A.F., oltre a diventare una vera e propria forza mercenaria nella quale l'elemento inglese sarà in minoranza, ridurrà anche la «Banca d'Inghilterra» al lastrico... Questa situazione ci viene, del resto, chiarita dallo stesso Ministro dell'Aria britannico, il quale, parlando alla radio, ha dichiarato ultimamente che l'aviazione ha bisogno di nuovo personale, e soprattutto di piloti, di radiotelegrafisti e di osservatori ed ha invitato i giovani fra i 18 e i 20 anni ad arruolarsi nell'aeronautica. Sono comunque accettati, come abbiamo detto, arruolamenti fino all'età di 30 anni. Questa è la R. A. F. allo stato attuale.

Gli inglesi, però, sono gli ultimi a saperlo. I giornali sono un continuo inno alla «magnifica arma», i Ministri in carica dicono il falso, resterebbe solo la radio straniera da ascoltare, ma questo è proibito.

Leggete cosa è stato affisso per le vie di Londra in questi giorni a mezzo di enormi cartelli: «Che devo fare se, ascoltando le emissioni radio, sento per caso la trasmissione di notizie nemiche? Io dico a me stesso: ora il nemico vorrebbe che ascoltassi; devo sottopormi alla sua volontà? Mi ricordo che tali notizie sono un'arma destinata ad abbattermi. A questo scopo i nemici scappano il loro tempo. Io chiudo l'apparecchio oppure cerco un'altra stazione». Ecco tutto: il gioco è fatto; l'inglese nostro contemporaneo non deve conoscere la verità. Particolare curioso: gli annunci in questione sono stati pagati dai fabbricanti di birra inglesi. Gli industriali del luppolo non desiderano far sapere le cose come vanno su questa scomvolta faccia della terra. Non desiderano, soprattutto, farlo conoscere ai loro clienti. Da noi si dice: «Chi beve birra campa cent'anni». Evidentemente, i mercanti del biondo fusto desiderano ardentemente che i loro clienti invece di campare cento anni, muoiano non domani, ma oggi.

Intanto la tenaglia italo-tedesca si chiude, inesorabilmente. RICCARDELLO

Uno dei famosi «pescicani» che terrorizzano il cielo dell'Isola britannica.



4 IRAZZI

(continuazione v. numero precedente)

Nella puntata precedente, per spiegare con una immagine evidente il problema dell'attrazione terrestre, abbiamo parlato di un sasso gettato in aria. Si è detto: se noi a questo sasso riusciamo a dare una velocità iniziale di 11 chilometri e 200 metri al secondo, questo sasso non ritornerebbe più sulla Terra. Sostituendo alla ipotetica spinta del nostro braccio, la spinta esercitata dalla carica di un cannone noi incapperemo nel medesimo problema, e cioè che se questa spinta non imprimerà al proiettile una velocità iniziale di 11 chilometri e 200 metri al secondo, questo proiettile ricadrà sempre sulla Terra. Quanto alla misteriosa attrazione terrestre. Continuando, tuttavia, il gioco delle nostre ipotesi, noi giungiamo ad immaginare questo: che aumentando continuamente la velocità di lancio, l'impulso comunicato al proiettile diverrà ad un certo momento così grande che la Terra non riuscirà più a trattenerlo, per cui il proiettile, — come si è già detto negli articoli precedenti, — diverrà un vero e proprio corpo astrale destinato a non tornare più sulla Terra. Ma, attenzione, questo caso si verificherebbe unicamente quando noi potessimo imprimere al proiettile una velocità iniziale di almeno 11,2 chilometri al secondo, non tenendo conto della resistenza dell'aria.

Per i matematici non è che un gioco di terminare questa che abbiamo chiamato «velocità di liberazione della Terra». Ma, fra il determinarlo astrattamente e materialmente è il realizzarlo praticamente, vi è veramente un abisso. Si dice, dove arriva l'esperienza arriva il calcolo. Anche l'inverso dovrebbe essere lo stesso: dove giunge il calcolo dovrebbe poter arrivare anche l'esperienza, vale a dire la realizzazione pratica. Ma in realtà non è così. In questo caso dove si giunge con il calcolo, non si è potuto ancora giungere con la realizzazione pratica. Gli 11,2 chilometri al secondo rappresentano veramente una velocità quasi inconcepibile. Si pensi in poi: in meno di un minuto da Milano a Roma; in circa sei minuti da Roma a Nuova York; oppure in un'ora il giro di tutta la Terra lungo l'equatore. Ma, malgrado ciò, noi abitanti della Terra, ci possiamo considerare dei veri e propri privi-

legiati. Se ci trovassimo infatti sul Sole, avremmo bisogno, per poterci staccare dalla sua massa, di una velocità sessanta volte più grande di quella che ci necessita per vincere l'attrazione terrestre; avremmo bisogno, infatti, di 672.000 metri al secondo. Se, viceversa, fossimo Seleniti, avremmo bisogno di una velocità cinque volte inferiore, vale a dire di 2240 metri al secondo. Se, infine, fossimo abitanti di uno dei minuscoli satelliti di Marte, oppure se abitassimo il pianettino Eros, non potremmo neppure giocare con una palla, poiché un calcio troppo vigoroso, ma nemmeno eccezionale, manderebbe la palla allo infinito. Se dunque la nostra Terra fosse tanto piccola, chissà da quanto tempo le nostre astronavi solcherebbero il cielo in cerca di altri pianeti da visitare. La Luna sarebbe, questo è fuori dubbio, la nostra meta preferita. Non è una affascinante prospettiva, giovani lettori?

Eccoci, dunque, davanti al problema di realizzare la fantastica velocità di 11,2 chilometri al secondo. I primi ad essere scartati sono, com'è logico, gli aeroplani. I nostri lettori sanno infatti che questi ultimi hanno bisogno dell'aria per sostenersi e dell'ossigeno per il funzionamento dei loro motori. Essi, per questo fatto, sarebbero i meno adatti per volare non solo nel vuoto assoluto degli spazi intersiderali, ma addirittura sarebbero impossibilitati di volare nelle altre regioni dell'atmosfera dove l'aria è estremamente rarefatta. Del resto, con l'aeroplano, siamo, allo stato attuale, ben lontano dalla velocità che ci necessita per vincere l'attrazione terrestre; infatti, la massima velocità finora raggiunta da un aeroplano è all'incirca solo la centesima parte di quella che ci abbisogna. Da scartare dunque l'aeroplano. Per ottenere una velocità maggiore bisognerebbe ricorrere ad un cannone; ma, disgraziatamente, l'idea del cannone appartiene, per parecchie cause che abbiamo già in parte visto, al regno dei sogni. Ma, intorno all'idea del cannone, è necessario dire molte altre cose di importanza più che capitale.

Infanzi tutto è necessario dire che la velocità di 11,2 chilometri al secondo necessaria per abbandonare la Terra, non è che una pura astrazione teorica, poiché la determinazione di questa velocità non tiene conto dell'atmosfera e della sua re-

sistenza. Per vincere, dunque, quest'altra resistenza, bisognerebbe ricorrere ad una velocità ancora superiore. Ma allora, appena il proiettile abbandonasse la bocca del cannone per penetrare nell'aria questa gli opporrebbe una resistenza pressoché uguale a quella di una corazza d'acciaio, col chiaro risultato che il proiettile si schiaccerebbe come una bolla di sapone o si incendierebbe come una meteora. Il cannone, dunque, al pari dell'aeroplano, ma per altre ragioni, deve essere scartato nel nostro sogno di abbandonare la Terra. Resta il razzo.

Se immaginiamo un grande razzo montato da uomini, la differenza col proiettile precedente consiste in questo: che la sua velocità cresce molto lentamente, in modo da salvaguardare la vita degli astronauti dalla partenza e di poter oltrepassare l'atmosfera a velocità ancora tanto ridotta da evitare l'accennato schiacciamento e riscaldamento dovuti all'aria. Quali enormi difficoltà rappresenti oggi, — a parte la spesa materiale, — la costruzione di un razzo interplanetario è facile intuire. Ma, oltre ai problemi tecnici, vi sono quelli fisiologici da superare per attuare la navigazione negli spazi interplanetari. Per pura curiosità accenneremo al fatto che la parete dell'astronave, esposta come sarebbe ai raggi solari, diventerebbe quasi rovente perché non protetta da alcuna atmosfera; mentre l'altra parete, cioè quella in ombra, avrebbe una temperatura di almeno 200 gradi sotto zero per l'enorme perdita di calore dovuta dall'irradiazione del calore stesso nella spazio privo d'aria. A questo grave inconveniente, deve essere aggiunto tutto ciò che, nei riguardi delle difficoltà esclusivamente fisiologiche, abbiamo avuto agio di accennare negli articoli precedenti.

Per scendere ancora maggiormente al concreto, diremo che domani (fra cinquanta o cento anni), allorché si realizzerà il razzo interplanetario, molti problemi si saranno dovuti risolvere completamente. Fin da questo momento possiamo stabilire da dove dovrebbe e potrebbe partire questo razzo. Questo razzo, secondo le nostre cognizioni attuali, dovrebbe partire dall'alto di una montagna vicino all'equatore. Il razzo dovrebbe partire con la direzione verso oriente per comunicare all'astronave la velocità di rotazione della Terra, la quale, come si sa perfettamente, ruota da occidente a oriente con una velocità che all'equatore è di circa mezzo chilometro al secondo. Della velocità del viaggio, i nostri astronauti ipotetici non si accorgerebbero; essi non ne avrebbero la percezione allo stesso modo come noi non ci accorgiamo di venir trascinati dalla Terra a circa 30 chilometri al secondo intorno al Sole. Questi nostri ipotetici astronauti, vedrebbero verosimilmente solo allontanarsi la Terra. La loro impressione sarebbe quella di star fermi nello spazio vuoto. Con le dovute precauzioni, secondo il parere di molti, essi potrebbero anche uscire dall'astronave e galleggiare nello spazio senza pericolo di staccarsi dal razzo.

Siamo quindi oramai al centro della no-

stra pur rapida e sommaria esposizione. Continueremo ancora ad intrattenere i nostri giovani lettori su questo grande problema con argomenti che esauriranno ancora di più il nostro tema che ci appassiona e che domani sicuramente per i nostri nipoti sarà una luminosa realtà.

(continua)

G. RICENTI

LINEE CIVILI E PAESI IN GUERRA

Non è da trascurarsi, in clima di guerra, l'intensità del traffico aereo civile. Anzi essa va messa in giusto rilievo, perché è significativa assai. L'incremento e la regolarità delle linee dimostrano che la vita civile non ha subito sconquassi, che si sta sul punto di vincere e d'imporre la pace. In Italia le cose procedono per bene. L'Ala Littoria compie regolarmente le sue tappe da Roma per l'Africa Orientale, le Avvolinee Italiane da Milano per Budapest e Tripoli e Tirana, ecc. Ottimo servizio, che si effettua con generosità e soddisfazione.

È più che utile, quindi, segnalare quanto avviene sulle linee tedesche che prosperano a meraviglia. Il bollettino della *Junkers Flugzeug und Motoren Werke U. G.* viene in nostro aiuto, dandoci degli interessanti dati. All'indomani della fine della campagna in Polonia la «Deutsche Lufthansa» riprendeva in pieno l'esercizio delle sue linee nell'interior della Germania e creava altre linee per collegare la Madrepatria con i vari Paesi europei. Una nuova rete ha incominciato la sua attività, l'asse nord-sud di questa correzione lungo la zona Bergen-Atene ed è lungo 3.101 chilometri, toccando sette Stati. In direzione est-ovest, su un percorso lungo 2.496 chilometri, sono toccati altri quattro Stati. In tal modo, gli attrezzatissimi e confortevoli aeroplani della «Deutsche Lufthansa» solcano attualmente il cielo di sedici Paesi ed allineano nei giorni feriali ben ventiquattro città straniere.

Da notarsi, inoltre, che il tratto aereo Berlino-Stoccolma è coperto dalla linea di servizio «Scandinavia» — senza scalo — così come avveniva prima.

La linea che passa per Danzica-Koenigsberg-Bjelsk-Minsk da modo di giungere a Mosca in un sol giorno, senza pernottare a Koenigsberg. La «Scandinavia» è la sola linea attiva anche di domenica. Altra linea parte da Koenigsberg, passando per Riga, e raggiunge Reval con coincidenza, sia in arrivo che in partenza, a Berlino.

Le due linee «Baleani» partono da Berlino passando per Vienna e toccano Budapest. Una di esse si biforca e batte la via Beograd-Sofia-Salonicco giungendo ad Atene. L'altra raggiunge Bucarest. Si può adesso, come prima, andare da Berlino ad Atene in un sol giorno. Lo stesso tempo basta per il viaggio di ritorno. Il tratto aereo Berlino-Romana è anch'esso compiuto in un giorno. Una nuova linea fa capo a Presburgo con Vienna punto di partenza. Essa viene ora a soddisfare pienamente molti desiderata e richieste, poiché costituisce il collegamento aereo della Slovacchia con Monaco e con Berlino.

Le ore di volo della linea Roma-Berlino con scalo a Monaco ed a Venezia sono sempre quelle. Da notarsi però che i viaggiatori provenienti da Roma giunti a Berlino trovano la coincidenza per la Svezia. D'altro canto è da ricordare che questa frequentatissima linea alpina giungente in Italia concede ai viaggiatori provenienti dalla Germania il grande vantaggio della coincidenza per la Spagna ed il Portogallo. Si sta intanto progettando una linea per la Svizzera con Monaco punto di partenza.

È sottinteso che gli apparecchi in tutti i detti percorsi sono attrezzati convenientemente per trasportare merci bagagli e posta. La «Deutsche Lufthansa» è veramente all'altezza della situazione. Mette in servizio sulle linee internazionali macchine modernissime, come il trimotore «Ju 52» ed i quadrimotori «Ju 90» e «FW 200», che hanno doti eccellenti, tanto vero che le Compagnie esercenti in collaborazione con la grande Compagnia tedesca si avvalgono dei più che efficienti trimotori «Junkers». Persino le «British Overseas Airways» non trascurano di tenere in servizio i provati «Ju 22».

Mer.



Razzi sperimentali ideati in Germania. Sono muniti di ali retrattili per rendere possibile in pianità.

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

L'AEROPLANO NELLA GUERRA COLONIALE



Un « Blériot » sul fronte libico, nel 1911

Il 29 settembre 1911, in seguito al rifiuto opposto dalla Turchia alla nostra richiesta di sgombrare la Libia, l'Italia dichiarava guerra alla Nazione turca, iniziando immediatamente le ostilità. Il 5 ottobre, dopo un breve bombardamento effettuato da alcune nostre navi da guerra, un corpo di spedizione poneva piede sul suolo africano in prossimità di Tripoli, che occupava subito dopo. Veniva così realizzato il sogno dei nazionalisti italiani, i quali, con la voce di Oliva, Corradini e Federzoni, da tempo avevano reclamato l'impresa, invocandola come un'impellente necessità alla quale si doveva, pena un rischio futuro, dare presto forma concreta.

L'esperienza che l'Italia aveva allora di guerre coloniali era assai misera e discutibile. I Romani ci avevano lasciato il ricordo e gli scritti relativi ad imprese veramente grandiose effettuate su quello stesso territorio sul quale ora l'Italia si apprestava a portare la sua bandiera, ma quei ricordi potevano soltanto essere un nobile incitamento di fronte alle necessità, specialmente logistiche, che una simile campagna imponeva. La guerra in Abissinia non aveva dato un notevole contributo al carico di nozioni con il quale lo Stato Maggiore italiano affrontava la nuova guerra.

Questa si presentava, perciò, come un veramente arduo interrogativo. Un difficile problema si rivelò, appena si fu messo piede sul suolo libico, la scarsissima conoscenza che ancora si aveva di quel terreno e le poche o addirittura nulle informazioni che si potevano ottenere sulle mosse del nemico. Questi era ben armato e numeroso. Profondo conoscitore del suolo sul quale si trovava a dover combattere, poteva dunque divenire un nemico difficile.

In quegli anni l'aviazione muoveva i suoi primi passi. L'aeroplano era uscito dalle umili rimesse dentro le quali le mani callose di qualche ardentissimo meccanico gli aveva donato la vita, era passato, sopra a vie e piazze piene di gente acclamante, ai ministeri, si era sottoposto a vari esami, era giunto dinanzi all'occhio critico dei diversi Stati Maggiori. La novità del mezzo e le varie soluzioni che si potevano nascondere in quei pochi metri di tela e nel graticcio traliccio che allora costituivano la macchina volante avevano spinto i critici militari a consigliare al Governo l'acquisto all'estero di qualche velivolo di diverso tipo, affinché ne venisse provata l'efficienza e, inoltre, su di essi coloro che aspiravano a divenire i futuri soldati dell'aria si esercitassero sino ad acquistare l'abilità neces-

saria. La guerra in Libia offriva la possibilità di sperimentare il nuovo mezzo sul banco di prova della realtà pratica e positiva che solo una siffatta campagna poteva costituire. Fu quindi deciso di creare un nucleo che portasse in Africa alcuni aeroplani e li impiegasse come meglio veniva creduto si dovesse fare. Degli scarni Blériot e qualche pallone presero la via per la Libia poco prima delle navi di Capri e si stabilirono sulla cocente sabbia del Sahara, dove i nostri soldati avevano improvvisato dei capannoni: il primo aeroporto nel mondo. I palloni, mezzo più noto e familiare, e gli aeroplani, macchine nuove e un po' problematiche, vennero subito usati come mezzo di ricognizione e dimostrarono, in questo primo impiego che fu loro richiesto, di potersi rendere estremamente utili in una guerra del genere di quella che si stava combattendo; in specie per la facilità, mediante essi, di potersi informare delle mosse del nemico e della sua entità e di potere, nello stesso tempo, meglio conoscere il terreno delle operazioni e compiere quindi osservazioni assai importanti sia per i fini tattici che strategici.

Ma ad uomini di larghe vedute come senza dubbio furono quei primi soldati dell'aria l'aeroplano dovette mostrare di poter dar luogo ad impieghi molto più vasti e più strettamente aderenti alle azioni militari, che non quelle brevi ricognizioni sugli accampamenti nemici. Ad uno di quegli arditi, il pioniere Gavotti, sorse in mente di effettuare da bordo del suo Blériot un vero e proprio bombardamento. Egli partì quindi una mattina recando con sé un leggero carico di granate a mano che, giunto sul nemico, prese a gettare di sotto, facendo uso di volta in volta dei denti per liberare le bombe della loro sicura. L'effetto di questo bombardamento aereo, il primo che le storie militari abbiano registrato, fu impressionante sugli indigeni e, per riflesso, sui nostri comandi. Di colpo si erano scoperte nel velivolo nuove insospettite possibilità: l'esperienza bellica si arricchiva di nozioni importantissime e, con questo, l'aviazione faceva un enorme salto sulla via del progresso. Quel primo impiego altrettanto militare dell'aeroplano con tanto successo tentato da Gavotti sulla sponda libica mostrò ai pochi industriali che allora già consideravano favorevolmente la speculazione delle costruzioni aeronautiche un orizzonte assai più ampio e luminoso di quello da essi sognato.

Dopo gli anni della grande guerra il pro-

blema dell'impiego dell'aeroplano sui territori coloniali venne ripreso con attenzione e risolto sotto tutta una gamma di forme. Nel periodo 1914-1918 l'aviazione aveva fatto passi da gigante: ormai ogni Paese, meno la Germania, minorata dal Trattato di Versailles, possedeva un'aviazione militare e delle colonie. Con l'aeroplano era assai più facile controllare e dominare quei territori che non con truppe terrestri, inoltre più dispendioso, e di limitato movimento. Ma l'uso stesso che allora in quei terreni si richiedeva del velivolo e alcune errate conoscenze tecniche finirono con il consigliare ai competenti di impiegare nelle colonie apparecchi di basso costo e di facile manovrabilità. Vennero quindi scelti vecchi tipi di aeroplani; questo portava, inoltre, ad una notevole economia di materiali e di manutenzione, essendo i velivoli moderni più complicati e quindi maggiormente delicati. Si videro così, su tutti i territori coloniali all'ombra delle diverse bandiere, sorgere delle aviazioni raccogliatrici dotate di mezzi di fortuna con i quali i rispettivi Governi credevano di poter raggiungere ugualmente per intero gli scopi che si potevano assegnare, su simili terreni, all'aeroplano: scarsi compiti di sorveglianza e di collegamento che, naturalmente, anche un vecchio Ro 1 o un Hawker dalla linea da museo potevano soddisfare.

Ci voleva la seconda guerra italiana in Abissinia perché agli occhi dei teorici e dei tecnici la realtà potesse apparire chiara e luminosa. La guerra per la conquista dell'Impero fu iniziata con quel materiale che già da tempo era in uso nelle nostre colonie e che veniva ormai definito come facente parte della cosiddetta « aviazione coloniale ». Poiché, infatti, si era venuta creando la strana opinione che, dati clima e terreni diversi dai nostri, l'aviazione dovesse nelle colonie assumere speciali aspetti. Come il soldato, traversando il Mediterraneo per recarsi in Africa, mutava il colore e la forma della sua divisa, così occorreva che anche l'aeroplano assumesse nuovi aspetti, dettati da speciali circostanze. Queste dovevano essere la frequenza dei terreni sabbiosi, la presenza dei ghibli, la difficoltà di curare la manutenzione dei velivoli, la temperatura bizzarra e, secondo molti, a volte addirittura proibitiva.

Adottato in breve, per la guerra in Abissinia, il concetto della guerra veloce a tipo europeo, ci si vide costretti ad aumentare rapidamente il numero dei velivoli destinati alla campagna ricorrendo, perciò, ai

più moderni tipi che le ditte stavano ormai costruendo per l'aviazione metropolitana.

Accanto ai Ca 123 e 101, ai Ro 1 e al C.R. 20 si allinearono presto i veloci e potenti S. 81, allora i più moderni bombardieri di cui si disponesse, e gli agili Ro 37, anch'essi da poco comparati sugli aeropoli nazionali. Veniva così affrontato un'esperienza in cui risultati apparivano subito di indubbia importanza: d'importanza, anzi decisiva. Gli S. 81, i Ro 37 e gli altri velivoli che presero sui campi abissini il posto dei più anziani sfatarono presto la leggenda circa la così detta « aviazione coloniale ». I nuovi trimotori e monomotori dettero prova di sapersi adattare ottimamente ai compiti che quel genere di guerra poteva comportare. Del resto, era anche la guerra che cambiava aspetto, che veniva incontro alla nuova aviazione. Il combattimento, sui terreni arsi del vecchio impero di Tofari, si era presto trasformato sino a raggiungere le caratteristiche di un conflitto tra due eserciti occidentali. Armi e soldati venivano impiegati secondo i criteri della guerra europea; anche gli etiopici usavano moderne mitragliatrici e strategia dettata da teorici di colore pallido. I nuovi aeroplani si ambientarono quindi benissimo, anche se quei campi erano sprovvisti di comodi impianti e di capaci rimesse costruite secondo i più aggiornati schemi.

Uscita dall'esperienza di quella guerra la nostra aviazione di colonia si trovò così la più moderna di qualsiasi altra. Gli S. 81 avevano dato e continuavano a dare ottime prove di resistenza e di adattamento, gli altri velivoli venivano con uguale successo adoperati dai nostri piloti. Procedendo così di pari passo con l'aviazione che chiameremo occidentale, quella nostra coloniale si sviluppò sino a possedere, all'inizio del conflitto oggi in atto, aspetti morali e materiali tali da poter brillantemente affrontare qualsiasi esigenza. I nostri piloti disponevano di un'esperienza e di una preparazione teorica tali da poter reggere vittoriosamente al confronto con qualsiasi armata del cielo di paesi anche all'avanguardia. I fatti non hanno tardato a dare la concreta prova di questa verità. La srombazzatissima « R. A. F. », giunta in Africa con stormi raccolti frettolosamente e piloti privi dell'istruzione adeguata e comunque necessaria per una guerra su di un suolo che essi poco conoscevano, ha dovuto di battaglia in battaglia ripiegare di fronte all'intelligente aggressività dei nostri valorosi aviatori. Inutilmente essa ha tentato di colmare lo svantaggio gettando nella mischia le più moderne macchine che oggi le ditte britanniche sono in grado di offrire: i dati, scheletrici ma eloquentissime cifre che domani formeranno le basi sicure per il nuovo capitolo della storia dell'aviazione aperto da questa guerra, dimostrano ancora una volta che di fronte ai nostri apparecchi ed ai nostri uomini non vi è per la « R.A.F. » che una sola soluzione: la fuga.

Abc.

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2,00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B - ROMA

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello 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

PROPOSTE ALLA R.U.N.A.

Effettuata la chiusura di ogni Concorso Nazionale, noi ci ritiriamo nel breve cerchio luminoso che rischiara l'arruffato tavolo di redazione e cerchiamo di trarre, da quanto abbiamo visto, delle logiche considerazioni conclusive. Ogni autunno porta con sé tale faticosa ricerca; sono ormai passate dietro le nostre spalle ben sei di simili gare nazionali, le considerazioni e le proposte che ci sono venute alla mente dopo simili esperienze si sono accumulate, ma, ahimè, con assai scarso risultato. In verità noi si sperava, ma forse eravamo e siamo tuttora dei vanitosi, che prendendo lo spunto dalle nostre righe si cercasse di studiare il problema da quei punti di vista da noi lumeggiati seguendo la direzione che la nostra penna indicava: bisogna riconoscere che i dirigenti della R.U.N.A. Centrale hanno saputo castigare tale nostro peccato: abbiamo infatti avuto la magra consolazione di vedere accolta una ben misera frazione di quelle proposte che noi ci eravamo affannati a tracciare. Ma siamo stancabili e cocciuti e ora, chiuso questo VI Concorso Nazionale di Modelli Volanti, torniamo ancora all'assalto, con un discreto carico di nuove proposte e la fermissima volontà di non retrocedere di fronte alla quasi certezza di buttare delle parole in un pozzo.

anzitutto crediamo doveroso parlare, ancora una volta, della divisa. Si è parlato di far partecipare i concorrenti di questa importante e conclusiva manifestazione aeromodellistica in un'unica uniforme sin dai primi Concorsi. La gioventù italiana è ormai tutta, grazie al Regime, inquadrata in organizzazioni che ne disciplinano il movimento e lo sviluppo dando ad essa un carattere perfettamente unitario assolutamente in armonia con il clima del Littorio: perché, ripetiamo per l'ennesima volta, non far intervenire questi giovani, sempre più di una centuria nella loro divisa che, oltre ad essere più gradevole all'occhio che certi abiti poltroni e consunti dalle fatiche compiute sul campo, conferirebbe certamente alla manifestazione un significato più perfettamente corrispondente ad essa? Durante la cerimonia della premiazione, quella folla vestita in cento modi diversi, tra la quale si notavano solo sporadici tentativi individuali di — scusate il termine — uniformizzazione — dava

un assai notevole senso di fastidio che non può essere sfuggito a chi vi era presente. Che altro aspetto avrebbe invece avuto se ogni giovane si fosse trovato nella sua divisa di avanguardista, giovane fascista o giufista! Senza contare che occorrerebbe anche considerare un importante fattore di carattere psicologico. L'uomo, e tanto più se giovane, sente potentemente l'influenza dell'uniforme. Guardate una folla di richiamati: sino a che se trova negli abiti borghesi si caratterizzano per il disordine e anche, un po', per una certa indisciplinata; aspettate che quegli uomini siano in divisa e resterete ammirati per l'ordine e il militarismo del quale si troveranno, automaticamente, investiti. E' un fatto, questo, vecchio e controllato che non avrebbe neppure bisogno di esempi. Chi, del resto, non è stato gradevolmente colpito dall'aspetto marziale e dalla disciplina con i quali si muove un piccolo drappello di balli? Quei ragazzi, a casa loro o nei parchi, sono senza dubbio dei diavoli, ma sotto l'uniforme fascista sono fenomeni. E' il processo inverso della folla di partecipanti a questo genere di Concorsi. Poco prima sillavano impeccabilmente nei ranghi dei G.G. F.P. o del G.U.F.; sulla Marcigliana diventano improvvisamente dei ragazzi disordinati e indisciplinati. L'argomento ci pare esaurito, per conto nostro: alla R.U.N.A. la facoltà di riprenderlo in esame.

Terminando il suo breve discorso di apertura alla cerimonia della premiazione, il gen. Gevi ha fatto agli aeromodellisti la promessa di far loro trovare, il prossimo anno, il campo della Marcigliana rasato a zero: ecco una buona idea, che smorza sulle nostre labbra, al suo nascere, la proposta numero due. Senza dubbio, gli sterpi cespugliosi della Marcigliana non hanno contribuito a fare dei due lievi giorni settembrini, per i cento e più concorrenti, un ben felice ricordo.

Ultima questione che desideriamo torcere in evidenza è quella dell'attrezzatura del campo sul quale si deve effettuare una gara così importante. Alla Marcigliana abbiamo trovato una piccola aviorimessa gratuita di aliati, automezzi ed altro materiale senza dubbio necessario al normale svolgimento dei corsi di volo a vela che su quel campo hanno luogo. In conseguenza, al suo arrivo, la moltitudine di aereo-

modellisti e di aeromodelli è stata vista disordinatamente sciamare sulla breve pista in cemento e sul tratto di campo adiacente, dando poi luogo ad una confusione, oltretutto poco decorosa, affatto pratica per lo sviluppo della competizione. Per esempio: si doveva cercare un concorrente, il quale, supponiamo, non si era ancora presentato al peso. Il concorrente si chiamava tal dei tali, era di Napoli. Come fare? L'unica soluzione era attraversare il campo, sotto il sole cocente chiamando a gran voce il tal dei tali o la città di provenienza. Ma gli aeromodellisti erano, abbiamo detto, sparsi per il campo, molti, addiritura lontanissimi, assistevano a qualche lancio. Allora bisognava mettersi a cercare, tra le casse, il modello accusato di latitanza. Almeno quello! Ma come sapere dove stava? Tante casse e tanti modelli: centinaia. Ecco ora la proposta che facciamo: si creino degli «stands», uno per ogni città e si costringa il concorrente, recetto beninteso il momento in cui esso si deve presentare davanti ai commissari, a non allontanarsi da esso. Non aiutiamo a costruzioni complicate e dispendiose: basterebbe un paletto con un bel cartello recante in chiare lettere il nome della città alla quale appartiene la squadra concorrente, che indicasse il posto preciso assegnato ad essa dalla commissione. A questo particolare organizzativo potrebbe pensarsi la sede concorrente, e, invece del solo paletto, si potrebbe forse arrivare ad un vero e proprio recinto.

Pe ora basta. Arrivederci l'anno venturo.

CRI



R. Bolla, Aigle (Svizzera). — Il modello con motore ad aria compressa che ti interessa è stato costruito da Costante Cricchiutti, via Leone Forti 22, Trieste. Non so dirti invece dove tu possa trovare dei disegni di motori ad aria compressa.

Perché non ti dedichi invece al motore a scoppio? E' molto più comodo, più interessante e posso garantirti, più soddisfacente. Dal punto di vista finanziario per la ditta, senza non esiste o quasi, in quanto il motore ad aria richiede tutto un equipaggiamento piuttosto costoso.

Luciano Nocera, Firenze. — Per tutto quello che ti interessa ti conviene rivolgerti direttamente ad un aeromodellista fiorentino. Ti dà a questo scopo due indirizzi di due celebri costruttori fiorentini.

Uno è Giorgio Bonai, via P. Villari 21, e l'altro è Renzo Pavanello, via Borgo Pinti 86.

GIAR

L'AQUILONE

GARA A ROMA

Art. 1. — La sede Prov. della Roma di Roma organizza presso il campo della Torracca per il giorno 27 ottobre p. v. una gara per Modelli Volanti.

Art. 2. — Possono partecipare alla gara gli aeromodellisti di Roma e del Lazio in regola con il pagamento della tessera per l'anno corrente, e che siano in possesso del regolare attestato di aeromodellista.

Art. 3. — L'aeromodellista che intende partecipare alla gara dovrà farne domanda in carta libera alla Roma A. Guidoni di Roma, sette giorni prima della gara, dichiarando implicitamente di essere a conoscenza di tutte le norme imposte dal presente regolamento.

Art. 4. — La gara comprende 3 categorie:

a) modelli volanti a fusoliera veleggiatori;

b) modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica;

c) modelli volanti a fusoliera con motore meccanico.

I modelli presentati possono essere di qualunque tipo e debbono rispondere ai requisiti richiesti dal Codice Sportivo F. A. I. del regolamento sul primati della classe modelli volanti, ed esclusivamente da terra per mezzo dell'elica per le categorie B e C.

Art. 5. — Ogni concorrente può partecipare con un modello per ogni categoria.

Art. 6. — Il tempo di volo viene cronometrato dall'istante nel quale l'apparecchio si stacca dal sistema di lancio per la categoria a), o dall'istante nel quale l'apparecchio è abbandonato a se stesso per la categoria b), fino al momento del ritorno al suolo, dall'urto contro ostacolo, dalla scomparsa alla vista dei commissari sportivi addetti al controllo e del cronometrista.

Art. 7. — Il tempo di volo per i modelli con motore meccanico viene effettuato in base al rapporto fra la durata del volo a motore e la durata del volo planato. A tale scopo la durata di volo viene cronometrata in due tempi:

1. tempo, dal momento in cui il modello viene abbandonato a se stesso ed inizia il rullaggio, fino al momento dell'arresto del motore.

2. tempo, dall'arresto del motore fino al ritorno al suolo del modello (urto contro ostacolo, o scomparsa alla vista dei commissari e del cronometrista).

Le durate di motore inferiori o superiori rispettivamente a 9 o 61 secondi determinano l'invalidità della prova ed il concorrente è ammesso a ritentare la prova non più di due volte.

Art. 8. — I modelli con motore meccanico debbono essere provati, a cura del concorrente, di un ausiliario interruttore della corrente d'accensione il quale, applicato al circuito elettrico, permetterà il funzionamento del motore per un minimo di 10 secondi e per un massimo di 60 secondi a scelta del concorrente.

Art. 9. — Sono consentiti tre lanci per ogni modello, al fine della classifica sarà tenuto conto della media dei tempi segnati nei tre lanci.

Al lanci nulli verrà assegnato il tempo zero.

Art. 10. — Sarà dichiarato vincitore quel concorrente il cui modello avrà ottenuto la media migliore.

Art. 11. — Per i modelli con motore meccanico il tempo di volo minimo per entrare in classifica è di 30 secondi di volo planato.

Art. 12. — Le decisioni della giuria sono inappellabili.

Art. 13. — La commissione potrà consentire ai concorrenti, caso per caso, riparazioni di modelli eventualmente danneggiati, purché effettuabili in tempo relativamente breve.

Art. 14. — Per dar modo di mettere per quanto possibile su piede di parità i concorrenti agli effetti delle condizioni atmosferiche non viene stabilito un ordine di partenza; il concorrente però dovrà avvertire la commissione di essere pronto al lancio almeno 5 minuti prima e comunque in modo tale da non intralciare l'andamento della gara.

Art. 15. — Gli eventuali reclami debbono essere presentati non oltre un'ora dalla fine della gara, venendo il versamento di lire 5 (cinque) rimborsabili qualora il reclamo risulti fondato.

Art. 16. — I concorrenti che compiono atti di indisciplinazione o danneggiano altri, saranno squalificati.

Art. 17. — Per quant'altro non è contemplato nel presente regolamento, fa testo esclusivo il codice F.A.I. in vigore nell'anno.

Art. 18. — La commissione che presiede la gara sarà composta dal Presidente della Roma (o rappresentante) e A. Guidoni, da due commissari sportivi, del Delegato all'Aeromodellismo e da un cronometrista ufficiale.

L'appuntamento è davanti alla Casa del Passeggero in piazza dei Cinquecento per le ore 7 del 27 ottobre.



Edolo Riechi, di Guidonia, con un originale veleggiatore che ha dato buone prove

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

ANCORA SUL C.S.L.

Continuazione dal numero precedente.

Abbiamo fatto, nello scorso numero, alcune considerazioni sulla posizione verticale del C.S.L. rispetto al baricentro, con l'idea di approfondire la cosa parlando della posizione del centro di spinta sulla orizzontale baricentrica e cioè sulla linea orizzontale parallela alla linea di volo, passante per il baricentro.

Avevamo detto che la cosa migliore a questo proposito è di vedere come si comportano, in diverse condizioni di volo, dei modelli con diverse posizioni di C.S.L.

Rivolgiamo dunque la nostra attenzione ad una qualsiasi modello che si trovi ad una certa quota in libero volo in aria calma o con vento teso ed esaminiamo i fenomeni da esso presentati quando venga introdotta una qualsiasi causa perturbatrice, sia questa una raffica di vento che lo spinga su di un lato, sia la coppia di torsione provocata dall'elica che tenda a farlo ruotare in senso inverso al suo moto.

In ogni caso l'equilibrio delle forze agenti sul modello e specialmente della forza aerodinamica risultante del sistema portanza-resistenza) verrà turbato.

E' cosa nota che la forza aerodinamica generata dall'ala e perpendicolare al piano dell'ala stessa, nel caso quindi del modello inclinato, come appunto abbiamo supposto, la forza aerodinamica sarà anch'essa inclinata da un lato e non sarà più sullo stesso piano della forza di gravità che rimane invece sempre verticale. Componente geometricamente le due forze (fig. 1) si vede subito che esse generano una risultante laterale che provoca una specie di scivolata di tutto il modello.

Sappiamo poi che la forza aerodinamica e la gravità composte in un piano verticale longitudinale generano una componente orizzontale nel senso del moto secondo la quale il velivolo si muove.

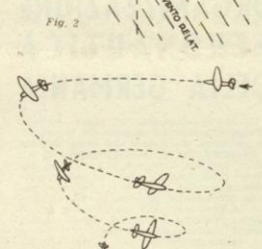
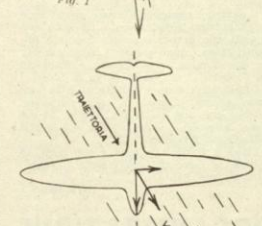
Se ora proviamo a comporre questa ultima risultante con quella laterale precedentemente trovata scopriremo un'ultima componente (fig. 2) che ci dice che il modello in virata non vola più con il suo asse longitudinale secondo la traiettoria ma vola sghembo, di tre quarti, spostato rispetto ad essa. Il risultato è che volando in questo modo il modello non viene più investito frontalmente dall'aria, ma riceve un vento relativo laterale. Le semiali quindi, data la loro posizione inclinata ed a causa del di-die, non incontrano più l'aria alla stessa incidenza, ma l'ala più bassa la incontrerà ad una incidenza superiore di quella più alta. Si creerà perciò, per l'ala più bassa, un aumento di portanza e quindi un momento raddrizzante che rimetterà il modello in linea di volo a quota un po' più bassa di quella di partenza e leggermente spostato rispetto alla precedente traiettoria, ma parallelo ad essa. Si dice in questo caso che esso ha compiuto una scivolata d'ala.

Come abbiamo visto le cose sono andate liscie poiché non avevamo stabilito di attribuire, in partenza, al modello qualche difetto, ma siamo implicitamente partiti dal presupposto di un modello perfetto con il C.S.L. perfettamente a posto e senza difetti costruttivi, che possa cioè, seguire una rotta perfettamente rettilinea.

Poniamo ora il caso che il modello abbia un difetto e scegliamo il più diffuso: il timone di direzione troppo grande e quindi una posizione di C.S.L. troppo arretrata rispetto al baricentro.

Ne consegue che quando il modello entra in scivolata, il vento relativo trasver-

sale agente sulle superfici laterali, mentre nel caso ideale produceva una forza che, passando per il baricentro, non provocava spostamenti dell'apparecchio, ma anzi si contrapponeva alla scivolata aiutandolo ad



uscire, questa volta, agendo su di un centro di spinta lontano dal baricentro ed arretrato rispetto ad esso, produrrà una forza che tenderà a far ruotare verso il basso il muso del modello.

Nel caso che la causa perturbatrice sia stata una raffica di vento il modello risulterà, al cessare di essa, in linea di volo ad una quota più bassa ancora del caso precedente, sempre spostato di fianco alla traiettoria precedente, ed inizierà una traiettoria non più parallela alla prima ma ad essa trasversale. Poiché poi sparita la causa perturbatrice, esso verrà a trovarsi con il vento di fianco, il timone ne raddrizzerà ancora gli effetti e raddrizzerà il modello con un'altra perdita di quota.

Nel caso, invece, che la causa perturbatrice permanga, come nel caso della reazione generata dall'elica, il modello inizierà una spirale discendente che tenderà a stringersi sempre più fino a finire con una picchiata a tutto motore (fig. 3) e con l'urto contro il suolo della semiala più bassa quando la quota non sia sufficiente a permettere al modello di raggiungere l'assetto di picchiata.

Vediamo ora il caso del modello con timone di direzione piccolo avante, cioè il centro di spinta laterale avanti al baricentro.

Come nel caso precedente il vento relativo prodotto dalla scivolata genererà una forza non passante per il baricentro, ma questa volta, anteriore ad esso.

Si produrrà quindi una relazione verso l'alto del muso del modello.

Nel caso che la causa perturbatrice sia stata una raffica di vento il modello con C.S.L. avanzato si troverà facilitato ad uscire dalla scivolata.

Chi sia pilota oltre che aeromodellista saprà infatti che una delle manovre per uscire dalla scivolata d'ala è appunto quella di dare spiede in senso contrario alla scivolata, cioè di fare virare in senso opposto ad essa l'apparecchio, picchiando contemporaneamente per aumentare la velocità.

Da questa ultima necessarissima manovra che invece non è possibile far effettuare automaticamente al modello, si comprende facilmente come il vantaggio vantato sia inesistente quando il C.S.L. sia spostato troppo in avanti al baricentro.

In questo caso ed in quello che la forza perturbatrice permanga, quando si tratti per esempio della reazione dell'elica, il modello finirà col trovarsi in una virata capovolta e finirà con l'eseguire una magnifica «candela» scivolando di coda con immaginabili risultati quando la quota sia bassa.

Per quanto riguarda la posizione verticale del C.S.L. si comprende facilmente che mentre un C.S.L. alto sul baricentro, producendo un effetto raddrizzante, aiuterà il modello ad uscire dalla scivolata (fig. 4-a) un C.S.L. basso rispetto al centro di gravità aiuterà il modello a scivolare aumentando l'entità della scivolata (fig. 4-b).

Abbiamo finora visto i difetti da evitare, dobbiamo ora vedere dove sia il giusto e quale esso sia. Rimandiamo per questo al prossimo numero insieme a molte altre

considerazioni ed all'esame delle attuali tendenze dei teorici in questo campo.

UTI

Il primo articolo di questa serie è stato pubblicato nel numero scorso che potrete richiedere alla nostra amministrazione inviando L. 120.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Giuseppe Incurvato, Palermo. — Ho letto attentamente il pezzo che mi hai mandato e che, del resto, io già avevo letto nella lingua originale. Non metto in dubbio che esso sia interessante, ma per me, per te e per qualche altro, non certo per la massa che non ne capirebbe nulla e neanche lo leggerebbe. Dato il poco spazio che abbiamo ora a disposizione per i modelli volanti, comprenderei bene che quel poco che si pubblica deve poter interessare tutti indistintamente i costruttori.

Oltre questo articolo che hai mandato è bello dal punto di vista teorico, ma i risultati pratici che esso offre sono ben lontani dalla realtà.

Io prima di te avevo fatto qualche calcolo di controllo e mai, dico mai, i risultati sono stati corrispondenti alla realtà. I risultati teorici sono sempre stati superiori a quelli pratici.

Probabilmente tu non hai mai visto volare il modello che hai preso ad esempio altrimenti ti sarei accorto che mai e poi mai quel modello sarà in grado di arrivare, in 30 secondi, alla quota di 72 metri, pronosticata da calcolo, come ti sarei accorto che esso è assolutamente incapace, con 30 secondi di motore, a superare il minuto e mezzo di planata mentre il calcolo pronostica la bellezza di 2' e 32".

Perché tu non mi dica poi che la differenza fra teoria e pratica è dovuta ad errori ed incapacità del costruttore, ti dirò che di quel modello ho visto volare proprio il prototipo che, logicamente, avrebbe dovuto essere in grado di «rendere» al massimo.

Mi spiace quindi di doverti dire di no per questa volta, ma spero che non te la prenderai.

Fabio Rodegher, Milano. — Sei stato accontentato immediatamente. Come avrai visto, uno dei nostri collaboratori ha iniziato nello scorso numero una serie di articoli sul C.S.L. che ho ragione di credere che si soddisferà completamente. Non hai quindi altro da fare che seguirlo e avere un po' di pazienza.

Raffaello Pezzoli, Roma. — Se abiti a Roma perché non vieni a trovarmi personalmente in redazione? Mi ci puoi trovare tutti i giorni dalle 11 fino alle 14 e l'indirizzo lo conosco. Potro esserti più utile e consigliarti meglio che non per iscritto. Come veleggiatore il consiglio I.R. 3, pubblicato qualche tempo fa da L'Aquilone.

GIAR

Istantanea durante i lanci dal pendio, al VI Concorso Nazionale



BOMBARDAMENTI NOTTURNI

Di notte il mondo, sommerso sotto la pioggia lunare, osservato dalla carlinga di un aeroplano, sembra uno strano universo in negativo, risultato forse di una misteriosa aberrazione ottica da ammorzarsi tra i tanti fenomeni tropicali. Naturalmente, per il pilota che è ormai un vecchio lupo dei voli notturni, la cosa non assume rilievo; per chi invece è la prima volta che tenta capovolgere il ciclo della propria quotidianità, esiste, e dorme il giorno per alzarsi la notte e la notte andare per il cielo nemico a schivare trappole e lanciare sui campi e gli attendamenti del nemico l'offesa mortale delle bombe da 250 trasportate nel ventre turgido dell'«S. 79», il fatto appare meraviglioso.

C'è in ogni aeroporto, su questo polveroso deserto marmarico, una specie di betola posta al limitare dello spiazzo, all'opposto quasi delle altre sistemazioni che la notte si accende di velate luci azzurre-gioie. Comincia con il tramonto la sua vita. È la mensa degli aviatori notturni, aperta tutta la notte. Quando le stelle e i pianeti sfumano nel cielo sbiancato dal svuotarsi dell'astro diurno il cuoco smette il grembiule e gli avieri servitori, tra un brivido e uno sbadiglio, serrano gli sportelli: si chiude.

Gli aviatori che la notte devono volare dormono di giorno nella piccola tenda, o nella branda della caserma se là c'è la caserma, e al tramonto si alzano per recarsi in questo spazio a soddisfare il proprio appetito di gente sana attesa da lungo lavoro. Come i minatori, questi uomini il sole non lo vedono per giorni interi, avendo capovolto il ritmo della vita. La luna pare ad essi proprio bella e luminosa, come un vero sole. Quando poi la bianca Siebene nasconde il capo luminoso per il suo periodo di vacanze, allora il ritmo si interrompe bruscamente: senza la luna, il volo notturno non si fa.

La partenza è avvenuta subito dopo il tramonto del sole, mentre un rapido crepuscolo viola trasvolava nel cielo imbrigliato di stelle precedendo le tenebre dense che la notte avrebbe di lì a poco recato. Pesanti giacconi e caschi imbottiti di pelo: la notte è fredda, e stavolta occorre, inoltre, andare sul cuquemala.

Il mare è una piatta tavola nera senza riflessi e colori dalla quale la terra bianca lattiginosa, si stacca con un taglio reciso per lunghi tratti retti come una vigorosa raschiata menata con arte. Sulla terra non c'è niente che attiri la nostra attenzione: una landa desolata che per decine e decine di miglia si estende senza che uno sporadico tentativo vegetale ne rompa la triste monotonia deserta.

Si fa il solito largo giro sul mare, per entrare sul suolo nemico al momento opportuno. L'interno del trimotore è oscuro. Solo i numeri verdi degli strumenti accesi sul largo cruscotto pieno di piccole cose fitte brillano e formano, in quell'universo ai minimi termini che racchiude la vita di sei persone, strane costellazioni di sapore matematico. Il pilota piglia lo sguardo ansioso in quel nero denso che lo circonda, interroga la terra e il mare, cercando tra di essi i punti di riferimento segnati sulla carta. L'oscurità attutisce e annulla quasi gli effetti della prospettiva. Sembra di rasentare una grande carta planimetrica spalmata di calce bianca.

A cinquecento metri, si è già sul territorio avversario. Fa freddo, c'è un'aria sottilissima che scende pel naso giù nei polmoni come un liquido ghiacciato. L'obiettivo è già, miracolosamente, individuato dal pilota. In quel buio, in quell'assenza completa di segni e di forme egli ha sentito il nemico come un gatto sente il topo, anche nel fondo scuro di una cantina. L'intuito dei naviganti consumati lo guida, avvertendolo. Il motorista, avvisato in precedenza del piano d'attacco, si avvicina ai posti di guida con misurata lentezza e d'un tratto la sua mano appare nella luce degli strumenti, come staccata, una cosa a sé: un arto animato di una miracolosa vitalità. Quelle dita palleggiano le lucide



manette che regolano il fluire della linfa ai tre motori e subito il rombo si acquieta, smorzandosi in un brontolare sommessissimo interrotto ogni tanto da un frettoso colpo di tosse. L'apparecchio scivola discendendo verso l'aeroporto a volo planato. Ci sarà sopra a poco più di mille metri, di sorpresa, giuntovi in gran silenzio come un felino che sa stare alla posta. La lancetta del manometro detta cifre sempre minori: 4500... 4000. L'aria s'intiepidisce un po', si sente, nelle orecchie, il mutarsi della pressione atmosferica: 3000... 2500. La terra ingrandisce e, lontano, il campo nemico sorge dal bianco lunare e viene incontro ingrandendo e arricchendo sempre più di particolari. Ecco là i capannoni in lamiera ondulata, dei tetti di frasche che forse riparano i fusti del carburante, poche casette di calce, qualche autocarro posto irregolarmente al riposo. I velivoli che dormono sotto la luna sembrano tante crocette d'ombra. Forse sono «Gloster». L'albergo non è stato dato, tutto appare immerso in una gran calma. A bordo si trattiene quasi il respiro, per non destarli. Li desteranno le bombe, che appuntano i miri e aguzzi verso l'apertura spalancata sotto di esse, dalla quale entra un fuoco riverbero verdastro. Ad una piccola pressione sopra i tasti della macchina di sgancio i fusi scivolano via con un leggero schiocco, scomparendo subito alla vista. Ma il tiro è senz'altro preciso, da così bassa quota. Quando il velivolo già vira oltre il campo per il secondo passaggio, appaiono dalla finestra di sinistra i primi scoppi. Vampe rosse si accendono improvvisamente, aloni splendidi si dilatano nel cielo subito corruscato da grandi fumate. Immediatamente la luce bianca di tre riflettori sprizza verso l'alto quasi perpendicolarmente. Sembrano gigantesche braccia che brancichino in quel vuoto impalpabile. Il trimotore ripassa sul campo, ed è subito afferrato da quei tentacoli incandescenti che lo artigliano e lo vissezonano con taglianti agli luminosi che penetrano da aperture insospettite, illuminando a giorno l'angusta cabina. Il pilota è abbagliato, l'osservatore stringe le palpebre, anch'egli accecato da quella fontana di luce. Poi, di colpo, tornano le tenebre. Un'altra serie parte, scivola verso il campo già bersagliato. L'artiglieria anti-aerea tuona invano, frugando nel cielo con mille globi rossi di fiamma. Talvolta scoppiano presso l'apparecchio e si ode

uno squillare metallico, come di un ferro battuto. Il campo è sossopra. Fiamme gigantesche lo illuminano sinistramente. Si sono sviluppati due grandi incendi; due falò immensi entro i quali ardono i baraccamenti. Le due fiamme si avvicinano e finiscono col fondersi in un unico gorro di fuoco.

Gli aviatori sono già distanti e la luce sopra ancora illumina il cielo notturno: una stella sia caduta, là sul Gebel desertico, e arda al suolo e si smorza lentamente, friggendo. L'aria è fredda. La luna è allo zenit, illumina le facce dei piloti come il raggio dello Spirito Santo.

ROMANUS

ORGANIZZAZIONE AERONAUTICA DELLA GERMANIA

Ci sembra opportuno un rapido accenno all'organizzazione dei comandi dell'aeronautica germanica che è come una vasta, delicata e robusta trama di precisi congegni di cui non si può non ammirare il buon funzionamento e l'occlusa direzione. Le rassegne periodiche militari italiane (1), se ne occupano distesamente, ponendo in rilievo il giusto rapporto che corre tra le cause e gli effetti. Preparazione che sa vedere da lontano e calcolare al millesimo.

Il *Luftfahrtministerium*; questo è il nome tedesco del Ministero dell'Aviazione, è la maggiore autorità amministrativa ed il Comando supremo dell'aviazione. E Goering sta alla testa di tutta l'immensa impalcatura. L'ex bombardatore della guerra '14-'18, colui che viene dalla gavetta — cosa che torna ad altissimo onore —, è il Ministro e il supremo Comandante. Alle dipendenze di lui sono il Generale Milch, Sottosegretario di Stato e Ispettore dell'Arma Aeronautica, il Generale Jeschonnek, Capo di Stato Maggiore, il Generale Bodenschatz, Capo del Consiglio Ministeriale, il Generale Ruedel, Presidente del Comitato Aeronautico e Comandante dell'Artiglieria contraerea.

Sempre alle dipendenze del Ministro sono l'Accademia di guerra aerea e la Direzione di alta strategia. Dipendono poi dal Sottosegretario di Stato e Ispettore dell'Arma il Generale Stumpf, Capo della difesa aerea, il Generale Udet, Capo delle costruzioni, il Ge-

nerale Kuhn, Capo del Servizio scuole, il Generale Martini, Capo del Servizio informazioni, il Generale von Witzendorf, Capo della Direzione Centrale Aeronautica.

Il Capo delle costruzioni soprintende alla Direzione tecnica e agli stabilimenti di prova. Il Capo della difesa aerea soprintende alla Direzione dei servizi — traffico aereo, revisione, meteorologia, sicurezza aerea —, ai servizi amministrativi ed al personale civile e militare.

Gli Uffici legislativo, addetti aeronautici, organizzativo, stampa e Biblioteca centrale costituiscono l'organo centrale del Ministero. Il Servizio scuole e reparti è formato dagli Uffici addestramento, regolamenti, aerofotografico e dai seguenti quattordici Ispettorati aeronautici:

- 1) Comandi personale a terra;
- 2) Id. bombardamento e ricognizione;
- 3) Id. caccia e bombardamento;
- 4) Id. artiglieria contraerea;
- 5) Id. difesa aerea ed equipaggiamento;
- 6) Id. trasporti meccanici;
- 7) Id. informazioni aeronautiche;
- 8) Id. aviazione marittima;
- 9) Scuole di pilotaggio;
- 10) Comandi Servizi Istruzione, addestramento e scuola guerra aerea;
- 11) Id. truppe autotrasportate e paracadutisti;
- 12) Id. navigazione aerea;
- 13) Id. protezione aerea civile;
- 14) Id. servizi sanitari.

Infine bisogna notare la suddivisione territoriale del Reich in comandi di Armata aerea e Comandi aeronautici.

Tale è la principale nervatura della presente organizzazione dell'Aeronautica germanica. I dati che abbiamo meritorio esame e studio. Bisogna approfondirli con un po' di attenzione. Riflettete su, come si fa sulle statistiche. Si tratta di un sistema ben ideato ed assai meglio collaudato dalla guerra. E' certo che i tedeschi ci sono arrivati dopo molta tenerezza di volontà e parecchi laboriose esperienze.

Ora, andando al particolare e tralasciando la descrizione dei più recenti apparecchi da battaglia che i nostri lettori già conoscono, farmo qualche cenno sulla produzione. Questa può dividersi in tre stadi: 1) attività di ricerca, progettazione, costruzione e collaudo dei prototipi; 2) sviluppo dei tipi esenti e costruzione in serie; 3) fabbricazione equipaggiamento e parti accessorie.

La prima parte è espletata da Dittie notissime e ormai celebri: Junkers, Heinkel, Dornier, Messerschmitt, Focke-Wulf, Arado.

La seconda parte è espletata dai reparti produttivi delle stesse fabbriche e da altre indipendenti.

La terza da grandi e piccole officine, con migliaia di operai o con venti o trenta. La produzione è coordinata e rapida. Per esempio, a Dessau, negli stabilimenti Junkers, il montaggio di un apparecchio si compie in sei ore. In tre centri di montaggio della medesima Dittie si giunge ad una produzione giornaliera di 30 apparecchi. Né il materiale ha mai fatto difetto e spesso le nuove leghe hanno sostituito vantaggiosamente le antiche. Ed in proposito si potrebbero citare le affermazioni venute dai giornali inglesi. Ci limitiamo a ricordare il «Times» che il 12 febbraio u. s., quando si vociferava sulla crisi delle materie prime che avrebbe sofferto la Germania, scrisse: «E' stolto ritenere che le difficoltà incontrate dai nazisti nel dover risolvere il problema dell'approvvigionamento delle materie prime possano arrestare o far fallire i loro sforzi».

Infatti.

MERCURIO

(1) Vedi *La Nazione Militare*, luglio-agosto 1940-XVIII.

la ciabatta di TILSON



Continuazione dal numero precedente)
LE RIDICOLE INVENZIONI DELLA
BANDA DI TILSON

Londra, 3 maggio, notte.
«Avete mai pensato che una ciabatta possa galleggiare? Tilson pensa di sì, e butta nell'impresa tutti i soldi della «A.A.». Ma chi è Tilson, e cosa è la storia della ciabatta? Un momento, signori, Tilson, uomo di pura marca britannica, nato con il bernoccolo degli affari sbalati, è il Presidente della «A.A.». Per agire in concorrenza con la «NAL.A.C.», egli avrebbe ideato uno strano arnese galleggiante che dovrebbe servire di base ai suoi ridicoli macchinari volanti. Tale arnese, chiamato da Tilson con il nome pomposo di «isola galleggiante», è stato battezzato dai suoi azionisti «la ciabatta di Tilson», in segno di scherno. E perché di scherno? Attenzione, signori, attenzione. Dovete sapere che...»

Seguiva, nello stesso tono colorito e vivace, una specie di descrizione della storica seduta svolta nello stabile al numero 14 della Nelson Street nella notte del 3 maggio. Più giù, il fantasista cronista scriveva:

«Ma sarà proprio uno scemo nato questo Tilson? Attenzione, attenzione. Facendo bene i conti, ci sembra che ciò che i suoi azionisti chiamano la sua «ciabatta» possa dopo tutto costituire per il nostro vecchio ed amato Franklin una bella nuvola negli occhi. Cosa farà il vecchio? Attenzione, attenzione! Si lascerà egli innocchiare da quel pirata di Tilson? Continuate a leggere il «World», e saprete ben presto la verità».

«...»
— Hallò, Bill, sei tu? — urlava Edgard al telefono — stammi a sentire, vesiccia di strutto. Ricordi quei cento dollari che mi devi? Non piangere, marmocchio, che non ho nessunissima intenzione di venirteli a chiedere. Ma c'è un affare che potrebbe toglierti dall'imbarazzo. Hai mai sentito parlare di Tilson, il Presidente della «A.A.»? In gamba, quell'uomo. Stammi a sentire, Bill. Quel tipo avrebbe inventato...»

«...»
— Hallò, Mac; parla Bill. Come va tua moglie, vecchia pelle? Un maschietto? Bene, ragazzo mio, mi congratulo; fa i miei saluti alla signora. Ascolta, Mac. Mi avevi chiesto un nome sicuro per il New Derby, vero, ragazzo mio? Mica stupida, la trovata. Ascolta, Mac. C'è un ottimo puledro, un certo... no, il nome te lo dirò dopo... insomma, su di lui potresti puntare sino all'ultima camicia. Ecco di che si tratta. Hai mai sentito parlare di un tale chiamato Tilson, John Tilson, di Londra? No? Stammi a sentire...»

«...»
— Hallò, Martel? Parla l'avvocato Martel di «Martel and Cont», cinquantesima strada? Qui è al microfono Mac, il vecchio Mac. Avvocato, ricordate quella faccenda delle testimonianze false? Non dite parolacce, e fimitela di balbettare. Non si tratta di ricatti, ma c'è un affare, che mi potrebbe tappare la bocca. Leggete i giornali, avvocato? C'è quel tipo buffo di Tilson...»

«...»
— Hallò, Clara, sei tu, stella? No, non ti arrabbiare. Indovina un po' chi parla? È Bert, Bert Martel. Non ricordi più il processo dei diamanti falsi? Ma non è questo che volevo, biondina. È con te quella vecchia scorza di Joe, Joe Bitume, avanzo di galera? Non fare l'Indiana, e mandamelo al telefono. Affari urgentissimi, cara mia. Joe, sei tu? Proprio il vecchio Joe detto Bitume? Tesoro, ti ricordi ancora di questo povero scemo che tre mesi o sono

ti fece assolvere dal tribunale di Buffalo, mediante venti testi a cento dollari l'uno che giurarono di averti visto, all'ora in cui venne svaligiata la «Canadian Bank», in chiesa a pregare? Non sghignazzare, Joe. Non si tratta di un affare pericoloso, questa volta: le tue pistole possono far la ruggine nel cassetto, Joe. Ascolta: tra un colpo e l'altro alle banche di New York, hai mai pensato a leggere un giornale?...

IV PIANI DI GUERRA

La singolare immagine di Gabriella Tilson si mosse dentro la cornice scura dell'elegantissimo specchio di gran prezzo che ornava la camera da letto della moglie del Presidente della «A.A.», e assunse, con il languido agitarsi di una baionetta, una serie di atteggiamenti di notevole significato.

— Essere o non essere? — chiedeva l'alta e magra figura femminile alla lucida lastra che la rifletteva. Dopo una lunga pausa durante la quale il silenzio sembrava avesse acquistato una straordinaria concretezza, la stessa voce continuò, più stanca di prima:

— È questo il problema! Segui un nuovo silenzio, durante il quale l'individuo di sesso femminile che da ben trent'anni divideva le sorti di John Tilson, continuò a fissare lo spettacolo conservando un'immobilità statuarica.

Quali strani pensieri si agitavano nella mente di quella donna?

Gabriella Tilson poteva avere cinquant'anni suonati. Era una donna di alta statura, di corporatura magra ma robusta, munita di una testa dai lineamenti decisi, quasi maschilini, certo molto espressivi.

«Io, diceva essa, sono un'artista. Mia madre voleva che facessi il teatro, ma poi John è entrato nella mia vita, ed ha spazzato ogni cosa: una bufera su di un prato di fiori...»

Lo specchio esitava a commentare il monologo amletico di Gabriella Tilson, ed essa fissava ancora, cruciata, i propri lineamenti riflessi sulla lastra di cristallo, quando il profondo silenzio che dominava la scena venne infranto di colpo dal rumore che produceva la porta aprendosi violentemente. Sulla soglia della camera da letto era apparsa una figura umana coperta interamente da uno strato di sudiciume nero, che ad ogni gesto del nuovo venuto si espandeva d'intorno formando tante nuvolette di leggerissimo pulviscolo.

— Ah! — urlò Gabriella Tilson serrandosi nella vestaglia vermiglia che la copriva — chi siete voi... via di qui... cosa

fate qua dentro? Cosa volete fare in nome del Cielo?...

— È, pressa poco, quanto volevo appunto domandarvi, signora! — esclamò quello strano individuo.

— Cosa volete dire? — urlò, agitatissima, la moglie del Presidente della «A.A.» correndo a ripararsi dietro lo specchio — non siete il carbonaio? Andatevene o...

— Calma, signora, — disse tranquillamente il nuovo venuto, facendo un passo nell'interno della camera — spiegatemi prima dove sono, per favore...

A questa singolare richiesta Gabriella Tilson alzò le magre braccia al soffitto, lanciando un urlo accuratamente modulato. Un urlo da teatro, per il quale essa stessa, nonostante il momento, si dovette compiacere.

— Ma come, — gridò poi concitatamente, saltando per la camera come un cavallo da ostacoli sul campo d'allenamento — entrate nella camera di una signora senza chiedere permesso, ed esigete perfino degli schiarimenti?

A questo punto Gabriella avrebbe voluto lanciare un nuovo urlo, ma la voce le mancò ed essa scivolò a terra, con un gemito. L'uomo misterioso si avanzò, evidentemente imbarazzato per la stranezza della situazione, e cercò di rendersi utile alla donna agitandole sul viso un panno trovato il presso.

— Fermatevi! — gridò Gabriella Tilson ritrovando di colpo la voce — non vedete che con le vostre manacce sudice rovinare la mia toeletta nuova? Oh, Mary, feci poi alla giovane cameriera accorsa spaventatissima agli urli della padrona, oh, Mary, salvami da quest'uomo...

La ragazza guardò con aria impacciata lo strano individuo che le sorrideva, e mormorò, con un filo di voce:

— E voi, cosa volete? andatevene... ve ne volete andare? Come ossie...

— Mi sembrate tanti matti — disse in tono gentile lo sconosciuto — io mi trovo qua dentro, legato come un salame, imbavagliato come un bandito, in una cantina più sudicia della carboniera di un procecco cinese, e poi, finalmente, mi dite con aria tranquilla cosa ci sto a fare...

In quel punto il dialogo fu interrotto da una voce irata proveniente dal vicino corridoio:

— Possibile che in questa casa non si debba chiudere occhio? Uno lavora tutta la notte come... come... poi torna a casa alle tre, stanco morto, e nemmeno può

dormire perché stanno strillando come se fossero in un serraglio!...

John Tilson, l'illustre e vilipeso Presidente della «A.A.», era apparso nel vano della porta, ricoperto di una svolazzante vestaglia giapponese.

— Tilson! — esclamò sorpreso il giovane immerso nella polvere di carbone e nelle ragnatele — ma allora questa è la vostra casa... voi...

— Ecco! — urlò Gabriella Tilson balzando in piedi con l'indice teso verso suo marito — ecco chi mi uccide!... Lui deve dormire, lui, mentre i ladri girano per la casa come niente fosse... Oh, Mary, andiamo via di qui, fuggiamo da questa casa...

— I ladri? — chiese, sorpreso, il Presidente della «A.A.», girando attorno lo sguardo. Infine, scorrendo lo sconosciuto che aveva con la sua presenza provocato quella confusione, esclamò:

— Ma voi, signore, chi siete, e cosa fate in camera di mia moglie?

Il giovane alzò le braccia al soffitto, in un gesto di disperazione.

— Ma non mi riconoscete, Tilson? Io suppongo anzi che proprio voi...

Il volto del Presidente della «A.A.» si rischiariò di colpo:

— Albony, Fred Albony! — gridò con voce soffocata dalle risa; quindi lasciandosi cadere su di un basso sgabello, diede liberamente sfogo allailarità che lo aveva improvvisamente assalito.

— Ma tu dunque conosci quest'uomo? — domandò con voce rauca Gabriella Tilson al marito — tu lo conosci, eh — quindi, con il volto congestionato dall'ira, urlò con voce talmente alta da incrinare lo specchio:

— Ma bene, sì, la mia camera è un circolo notturno! Tutti qui, lesti, a fare il vostro comodo!...

Le grida, e in particolar modo le ultime parole proferite, ebbero l'effetto di far accorrere nella camera tutto lo stuolo della servitù, capeggiato dall'imponente figura di Mac Perry, il maggiordomo.

Domande ed esclamazioni si incrociarono nell'aria, con il risultato di far venire un attacco di nervi alla signora. La giovane Mary, aiutata da una cameriera, si affrettò a portar fuori la padrona, singhiozzante e gesticolante.

Intanto Tilson e Fred Albony, seduti tranquillamente sulla ricca coperta del vasto letto di Gabriella Tilson, discutevano cordialmente.

(continua)

M. GUERRI



CINEMA E ALI

realizzati al cinema mezzogiorno più ricchi per una profeta propagandista, e molto adatto a far vibrare, se pure superficialmente, le masse popolari — interessante — si può dire che quasi ogni Nazione civile abbia affidato alla cinematografia un aspetto della propria attività, perché attraverso lo schermo esse appaiono precise nei caratteri che meglio le definiscono e illustrano.

Una delle attività umane verso la quale la propaganda è stata molto efficace, ottima nei risultati, è l'attività aeronautica. Tralasciando quanto abbiano fatto gli italiani fin dal 1914 — sia attraverso documentari, sia attraverso cine-drammi attuali, il contributo dell'aviazione al cinema è stato eminente, come quello del cinema alla propaganda aerea.

Tanto per citare: nel 1921 King Vidar diresse «The sky pilot» (il pilota del cielo); e se questa pellicola la si può ritenere la prima del genere, solo dopo il 1928, cinema e aviazione mostrano intendersi. Di quei giorni è «Alti» di W. A. Wellman, del 1928 «Le sette aquile» di G. Fitzmaurice, del 1930 «Gli angeli dell'inferno» diretto da L. Milestone, «La squadriglia dell'aurora» diretto da H. Hawks, e «Dirigibile» di F. Capra.

Di Frank Capra è anche «I diavoli volanti», girato nel 1931, anno nel quale fu pure girato e prodotto «I demoni dell'aria» diretto da G. Hill. Questa pellicola, se si può dire, una data nella produzione, fu detto un capolavoro di tecnica e di abilità aviatoria.

Se dal 1931-32 l'America non ha più cessato di produrre pellicole di carattere aviatorio (anzi ha intensificato questa speciale produzione, avvalendosi dell'opera letteraria di noti scrittori come, nella fattispecie, W. Faulkner e Kessel), le altre Nazioni non sono rimaste indietro.

Nel 1935 in Russia — sulle basi di un piano di propaganda aviatoria — vennero prodotte cinque pellicole dedicate alle masse popolari, e due di esse, «Aerograd» e «Gli aviatori», spesso sono state citate a modelli del genere.

Dal romanzo di Kessel, «L'équipage», nel 1931 i francesi trassero la omonima pellicola, rifatta più tardi in America e giunta da noi col titolo di «Adorazione». Questa pellicola è stata diretta nelle due versioni da Anatole Litvak.

Dell'Inghilterra ricorda solo una pellicola, una felicissima produzione diretta da Kilmans, che tutt'oggi ritroviamo spezzata si può dire, sulle labbra di gente che fischietta. Alludo a «Vorrei volare» con Frombin. Dei tedeschi è recente «Pour le mérite» regista Karl Ritter, tradotto in italiano come «La squadriglia degli eroi»; e «A.D. III 88». Degli slovacchi invece si ricorda un eccellente documentario «Detecci ali», produzione dedicata alla propaganda, illustrante l'attività giovanile praeaeronautica.

Il discorso può apparire lungo ma in verità il piano dei rapporti fra cinema e aviazione corre variamente, né ci sembra possibile illustrarlo senza ricorrere a citazioni, a nomi, a titoli.

Sulla base di esperienze raccolte in tutto il mondo, sorta nella Repubblica Argentina una industria cinematografica, subito dopo i primi buoni esperimenti di produzione si è voluto tentare il cielo. Nel 1939 dopo mesi di lavorazione e di cure uscite dagli stabilimenti della Sono Film il primo film d'aviazione dell'America Latina.

Era già chiaro, a quel tempo, che i documentari sull'aviazione civile o militare tropo frequentemente si rassomigliano, e con facilità stancano il pubblico, e che il film d'aviazione «pura» non può bastare a sé stesso se alla documentazione non unisce elementi che dalla tecnica e dal particolare risalgono alla vicenda umana. «Alas de mi Patria», in circa 2000 metri di celluloido rispettava e rispecchiava quanto di meglio si poteva, si può pretendere da un documentario, da una pellicola omogenea.

Speriamo di poterci tornare sopra, subito dopo le «prime».

R. G.

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1.50
allo ditto

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

POSTA aerea

Guido Biscuro, Treviso. — Dunque ascoltate bene, caro Guido. A Roma, in questa fine di settembre, vi è un bel sole tiepido che splende in un cielo chiaro. Le mattinate sono ariose, fresche, ventilate. V'è un senso, di gioia e di vita; si direbbe che tutta l'Italia, in questa felicità di Roma, vive questi magnifici giorni di gloria. Noi si era, l'altro ieri, al consueto lavoro: attenti e curvi sulle carte. Il tuo grosso pacco è stato depresso sul nostro tavolo, all'improvviso, quasi senza che ce ne accorgessimo. Aperto da mani alacri e curiose, esso ha rivelato il suo inaspettato ma non paventato contenuto: un argenteo «Macchi 200» in legno. Ti ringrazio, Guido. Il tuo non è un dono: il tuo è un messaggio: lo leggo, in questo rozzo (è vero che è un po' mal finito?) apparecchietto di legno argentato, un messaggio d'amore a tutti gli aviatori d'Italia che su questi medesimi aeroplani difendono l'Italia. Tu hai pensato ad essi, in questi giorni. Hai pensato ai nostri «Macchi» e a coloro che li pilotano. Tu hai pensato a questi nostri fratelli che ci difendono e, in tutta umiltà e pazienza, ne hai voluto fabbricare uno con le tue stesse giovani mani. Anche se il tuo apparecchio d'argento è imperfetto, esso, per me, ai miei occhi, è perfetto perché perfetto è il sentimento che te lo ha fatto costruire. Il tuo «Macchi», ora, è al mio fianco, poco discosto dal mio tavolo di lavoro. E resterà qui a ricordarmi di te. Grazie, Guido.

Aquila senza penne, Rovereto. — Ti devo ripetere che purtroppo numeri di propaganda non te li possiamo fornire: ciò naturalmente dispiace anche a noi, ma non possiamo farci niente. Ho cercato inutilmente di corrompere l'amministratore, è stata un'impresa faticosa e assolutamente vana. L'amministratore, sublime esempio di incorruttibilità, mi ha risposto piccino. Quindi, copie nulla, almeno per ora. In quanto al racconto di guerra lo ho dato a Romanus ed egli ti ringrazia.

Un'altra cosa. Il Lettich, di cui ti ho dato l'indirizzo tempo addietro, non è un tedesco, ma un italiano che è stato a lungo in Germania, che ha conosciuto diversi aeromodellisti tedeschi, e che scrive benissimo il tedesco. Saluti carissimi.

Carmino Pelosi, Napoli. — Le tue foto sono in buone mani: esse, se degne, saranno pubblicate. Come vedi, non è trascorso un secolo perché stiliassi la mia risposta.

«Pucchiatello». Milano. — Non ti arrabbiare, caro pucchiatello. Pucchiatello si scrive con una sola L. Ecco zio Falcone tutto per te. C'è, però, una sola cosa che m'impedisce di rispondere come volevo: il tuo motorino americano «G. H. A.» non apparirà su «L'Aquilone» per il semplice fatto che non interesserebbe nessuno, o interesserebbe molto poco... E questo, credimi, mi dispiace moltissimo. Scrivimi ancora e magari mandami la fotografia di tutto il modello. Se ben riuscita e chiara il Direttore te la potrebbe anche pubblicare. Saluti cari.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aerotorpedine, Lecco. — Anche tu mi chiami Egregio Sig., mentre io non sono né egregio né signore. E qui potrei ripetere la faccenda della domestica che mi chiama signorino, ma siccome io se non sono signore sono però onesto, trascuro di approfittare di questa occasione per passare senz'altro, inirabile esempio di sprezzo del pericolo e di sublime dedizione al dovere, all'esame della tua lettera. Grazie anzitutto per averla dattiloscritta. Da un po' di tempo a questa parte, lo devo confessare, constato in voi un commovente interessamento per i miei organi della vista. Lottanta per cento delle lettere che mi giungono, infatti, sono scritte a macchina, ed io posso così risparmiare, ogni mese, circa cinquecento lire di oculista. Tu dunque, caro Aerotorpedine, dici che sei incantato da «L'Aquilone» e del suo continuo miglioramento (dove sta quello che diceva che il giornale è in decadenza? Venga, venga...) e ringrazi sperticamente l'Amministrazione per averti inviato un bel libro. La Amministrazione, caro mio, è un'assai strana faccenda. Beh, non ne parliamo neppure. Tu vuoi sapere se l'O.S.A. 135 è migliore del «Saiman 202». Amico mio, io ho un'opinione in proposito, ma non te la posso mica dire. Se no, l'altra ditta, quella da me scartata, mi manda a quel paese, capisci? Eppoi, il mio parere non è mica infallibile. Soci della I.U.N.A. si può diventare con la semplice iscrizione a questo importante ente. Per finire: la prossima volta non mi dare del no...: io voglio essere amico di tutti voi, e agli amici, di solito, si dà del tu.

Ido Vicari, Bologna. — Ogni tredici minuti, munito di telescopio e di razzo «Verg», mi appostavo all'angolo tra il quarantaduesimo parallelo e il portone di casa mia a scrutare l'orizzonte ansando nell'attesa di ricevere una tua lettera. Ormai i familiari erano giunti ad imitare alla perfezione la calligrafia della tua Olivetti e pensavano di

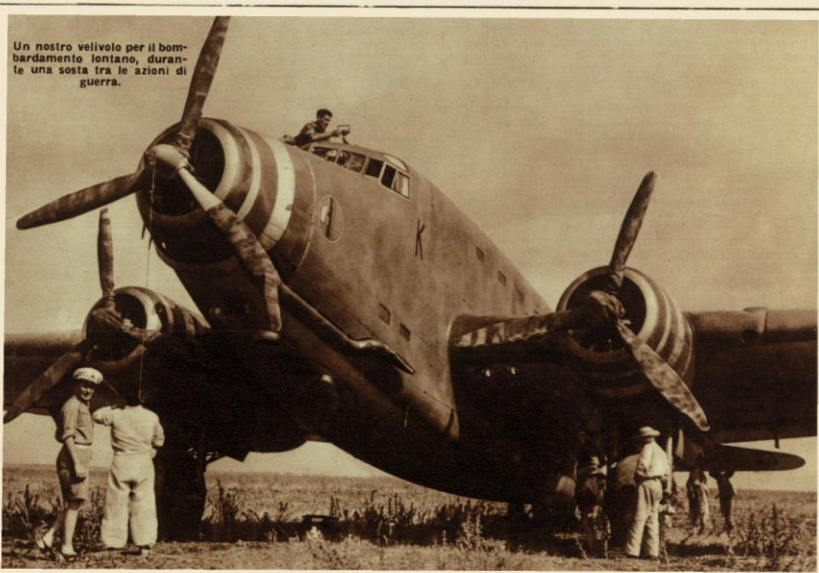
armi recapitare tue lettere apocriefe, quando la lunga missiva in data 17-9 giungeva a dare al mio cuore esultante la pace invocata. Beh, in confidenza, Idò, nulla di tutto questo è solo vicino alla realtà. In verità, dunque, io la sera me ne andavo al cinema in compagnia e bevevo birra gelata e gassosa: di giorno cantavo stornelli sorbendo sugo di pomodoro Cirio e tiravo noccioli di pesca sul capo dei commentatori. L'aveva inventato per farti piacere, perché tu pensassi che io attendessi davvero con ansia la tua lettera. Che vuoi, amico mio, quando si è giovani si è un po' crudeli e anche distratti, volubili. Io ti avevo dimenticato, come ho dimenticato dove ho ficcato un articolo arrivato dal Ministero dell'Aeronautica, stamani, e che avrei dovuto metter su istantaneamente. Chissà dove diavolo è andato a finire. Non piangere però, che mi dispiacerebbe. Ti voglio dire, in confidenza, che non ho letto la tua firma: sono rimasto piacevolmente sorpreso. Toh, mi son detto, l'amico Vicari si ricorda di me! E ora veniamo a noi due, come disse una volta il sottoscritto a Guverri, essendoci stato tra i due uno scambio di violenti parole. Tu hai scritto un racconto, Beh, non è niente, caro mio, vedrai che poi ti passa. C'è chi fa di peggio. Hai letto di quel quindicenne di Sarzana che ha ucciso cinque persone una appresso all'altra? (pare che il poveretto non riuscisse a spiegarlo bene...). Vedi, tu mi puoi mandare benissimo il tuo manoscritto, ma io non ti posso promettere assolutamente nulla. Neppure di non ritenermi su (io sono facile al riso). Come avevi previsto, non soddisfo la tua domanda circa il pucchiatello. Delle eliche a corteccia non so nulla, ma mi hanno detto che con la corteccia dell'eucalipto si traggono un ottimo liquore. Il che è meglio delle eliche. Ti saluto al grido persiano di 13...!!

Stella filante. — Che poetico soprannome! Sei forse un sognatore? Caro «Stella filante», alla tua domanda non posso rispondere che con un diniego. Ma lo faccio gentilmente, scuotendo con grazia il capo, in maniera che a te non dispiaccia troppo. (Lo vedi come sono?)

Beltario Arata, Modena. — Al Concorso ormai ci siamo, è meglio quindi che ti lasci leggere le relazioni, anziché confonderti le idee con una risposta che, per forze maggiori, non potrebbe essere né chiara né completa. In quanto alle zanzare, se non ti piace il metodo da me esposto due settimane fa, prova con quest'altro. Si fa una piccola casetta in legno, con finestre, porta, ecc., alta circa dieci centimetri. Sulla porta, bene visibile, un cartello: casa delle zanzare. Nell'interno, sul pavimento, subito dopo la soglia, del pepe e della polvere di marmo. La zanzara, attratta dalla scritta, entra, sente il pepe e non può fare a meno di starnutire. Questo fa cadere, essa batte la testa sulla polvere di marmo e muore. Il metodo non è mio. Eos appartiene ad un commendatario di Vienna, il quale te lo presta gentilmente.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalo VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



Un nostro velivolo per il bombardamento lontano, durante una sosta tra le azioni di guerra.

COSTRUZIONI
AERONAUTICHE

BREDA

Apparecchio caccia intercettore FIAT G 50

FIAT

RE 2000

REGGIANE
REGGIO EMILIA

DXII 1500 HP

PIAGGIO

E' in vendita
**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Publicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

COSTA
SOLTANTO **1** LIRA

ALFA-ROMEO
MILANO

*... bella forza !!!
hanno motori
Alfa*

A-8-40

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN BOMBARDAMENTO NOTTURNO DELLE RAFFINERIE DI CAIFA