

NUMERO 40 - 6 OTTOBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



L'ALA ITALIANA DOMINA IL MEDITERRANEO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno X N. 40
6 ottobre 1940-XVIII
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente del

Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 371 del 25.6.1940-XVIII
Amministrazione
Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI
Annuale L. 25. Semestrale L. 13
un numero contadini 60
numeri arretrati il doppio

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

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni edito
LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12.50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA 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

L'AVIAZIONE LEGIONARIA IN SPAGNA

Quando Ettore Muti entrò nello studio barcellonense del caporone rosso Negrin, fuggito alla testa dei suoi non appena si fece preciso il pericolo di un ingresso delle nostre truppe nella capitale della Catalogna, trovò sul tavolo del generale fuggitivo un libro stampato in italiano: era «L'Aviazione Legionaria in Spagna», del nostro Guido Mattioli, scelto da Negrin tra diverso materiale straniero sottoposto al suo esame come la più lampante dimostrazione della partecipazione italiana al conflitto. Per il capo rosso, anzi, quel libro era un'aperta confessione; alla scelta avrebbe dovuto conseguire l'invio del libro incriminato alla nefasta Lega delle Nazioni, come principale capo d'accusa contro l'Italia: un abbondante e stupefacente saggio letterario avrebbe dovuto accompagnare il volume, costituendo la regolare denuncia.

Ma il piano si dimostrò inutile. L'Italia non nascondeva quanto stava dando in quel momento alla Causa Spagnola. Stava dando il meglio di sé stessa, le sue migliori forze, le sue più potenti energie. Il volontarismo lasciata partito dall'Italia per andare a difendere sul suolo iberoico il retaggio della civiltà romana non costituiva per il Paese un dannoso segreto, un pesante fardello da occultare per evitarne la scoperta: era per esso un vanto; l'Italia prendeva parte alla vicenda spagnola in piena luce. Sul campo di Franco la bandiera di Savoia garriava al vento accanto a quella parata dal Marocco spagnolo e giunta sul Pirenei dopo avere sventolato su ogni villaggio, su ogni paese, su ogni città della Spagna liberata.

Quindici anni prima gli italiani avevano conosciuto il pericolo dell'invasione rossa e si erano levati con le armi in pugno per combattere l'insidioso nemico che tentava di trapiantare tra le rovine dei fori imperiali la barbarie mongolica. Ora era la volta della Spagna. La sorella latina era sotto la minaccia della bandiera rossa. Il tragico drappo già sventolava, anzi, su Madrid e innumerabili altre città vivevano sotto il giogo comunista. Gli italiani di buona memoria avevano tolto dal chiodo l'elmetto del '22 ed erano nuovamente partiti, serrati in infrangibili file, alla difesa della civiltà e della giustizia. La più sana, la più balda e voluttuosa gioventù italiana era balzata in armi per correre ad arginare la torbida marea salente. Poteva l'Italia nascondere questo?

Il libro di Mattioli ebbe, prima e dopo la sua avventura rossa, una meritata fortuna. Erano pagine scritte con la fede e la sensibilità di un combattente; esse sintetizzavano, senza retorica e pur senza il laconismo dei freddi calcoli tolti dai registri di amministrazione, l'epica vita dell'aviazione legionaria in Spagna: una vita che sembra leggenda, popolata da nuove divinità di una nuova mitologia.

Terminata la guerra, ricalcata che fu l'onda rossa oltre il baluardo dei Pirenei, Mattioli ha voluto riprendere la penna e ultimare, ampliandola con le nuove esperienze, la sua meravigliosa epopea di gloria fascista. È nata da questo lavoro una seconda opera che ci ha meravigliati e stupiti. Questa nuova edizione di «L'Aviazione legionaria in Spagna» è la più grandiosa rassegna di fasti aviatorii che ci sia mai stato dato di leggere. Forse perché la guerra in Spagna è stato il pri-

mo vero cimento della nuova Arma, nata durante la contesa mondiale e perciò allora non ancora compiutamente sperimentata.

L'apporto che l'aviazione può dare in un conflitto fu dimostrato dalle imprese dei nostri splendidi aviatori corsi ad arruolarsi nella file del Tercio.

A Nador, campo africano del Marocco Spagnolo, ebe i natali la gloriosissima Aviazione Legionaria. Nove trimotori «Savoia 81» costituirono il primo nucleo dell'invincibile forza che seppe scardinare le difese rosse e spianare la via alle legioni fasciste. Poi le file dei piloti del «Terzio» s'ingrossarono, arrivarono altri apparecchi: viene costituito il Comando dell'Aviazione Legionaria, con a capo un Generale di Brigata, Nascono dei gruppi, si creano gli stormi, germogliano squadriglie e pattuglie sui campi della Spagna Nazionale. Malaga, Bilbao, Brunete, Ebro... le tappe meravigliose della guerra combattuta nel cielo di Spagna dalle nostre squadriglie segnate dalla croce di S. Andrea, ritmano la epopea di gloria marcando il tempo con la vittoria dei vincitori e il sacrificio dei caduti immortali. Dovunque vola un'ala fascista si avventano dieci, venti nemici... novecento velivoli rossi abbattuti contro neppure novanta perduti sono il rapporto che testimonia inconfutabilmente il valore e l'insuperabile perizia dei meravigliosi piloti italiani accorsi in terra di Spagna.

Duelli, mitragliamenti, bombardamenti, scontri aerei, crociere estenuanti, lotte impari ed imprese epiche si succedono nell'interessantissima opera del Mattioli con la precisione del più pignolo cronista e lo stile entusiasmante del più ardito scrittore. Tutto è fuso in un continuo avvicendarsi di dati e di fatti scanditi con cronometria infallibilità. I nomi dei più noti eroi sono i protagonisti della più appassionante storia di guerra aerea. Ritroviamo sui campi arii flagellati dal vento i nostri amici, i più cari colleghi, i più conosciuti compagni. Personalità politiche e militari vivono a contatto con l'umile motorista e gettano avanti la loro vita come l'umile calciatore senza nome che combatte come essi per un'idea. Di ora in ora, di giorno in giorno la vicenda si sgrana ininterrotta presentandoci nel quadro luminoso del paesaggio spagnolo la più fedele immagine di questa epica guerra combattuta dalla nostra Aviazione.

I «Falchi», gli «Sportivi», le «Cleopatre», chi non sente risvegliarsi in sé ricordi e figure leggendarie al solo ripensare questi nomi? La «Cuchiaracha», l'«Asso di bastoni», la «Gamba di ferro...», simboli che sono realtà, leggende che sono storia.

Ringraziamo Guido Mattioli di averci fatto rivivere quei giorni fastidiosi della liberazione della Spagna, di averci riportato di fronte a quelle care figure di eroi, di averci fatto partecipare ad un avvenimento che è immortalato a caratteri d'oro nella Storia della Civiltà.

Il suo libro (1) è un'opera indimenticabile che all'indiscutibile valore storico assomma un raro pregio letterario ed un felice intuito narrativo. È il libro del primo deciso - colosso della nostra nuova Aviazione. Sentiamo in essa nitido il fragore delle mille battaglie che diedero alla Rivoluzione la Spagna liberata; il rombo incontrastato delle nostre squadriglie del Littorio, il canto vittorioso delle ali legionarie marcianti compatte sino alla vittoria.

Abc.
(1) GUIDO MATTIOLI: «L'Aviazione Legionaria in Spagna» - L'Aviazione, Roma.



L'AQUILONE



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Ad un tratto, però, la sua attenzione fu attratta dalla testina della Regina Vittoria che spiccava, finemente, incisa, su di un francobollo da 1 penny nero. Era bello il ritratto della sovrana e a guardarla si provava una certa soddisfazione... E poi pareva alla piccola attrice che potesse servire a qualcosa invece di farlo Anire nel fuoco del suo perduto amore.

Il cervello femminile è di una prodigiosa e rapida inventività specialmente quando si tratta di metterla a servizio dell'estetica... L'attrice difatti si arma di forbici e, ad uno ad uno, ritaglia tutti i francobolli neri o azzurri dai picchi di lettere; poi prende una tela e ve li dispone cucendo gli uni ai margini degli altri, in modo da formare un grazioso mosaico nero-turchino.

(continua).

RASSEGNA DELLE NOVITÀ
ARGENTINA
Il 450. anniversario della scoperta dell'America verrà commemorato nel 1942 con la emissione di una speciale serie di francobolli, le cui vignette ricorderanno i momenti più salienti della «grande avventura» di Cristoforo Colombo.

PARAGUAY
La pace del Chaco ha continuato ad ispirare la fantasia commemorativa delle autorità postali del luogo. Dopo la grande serie dei vespilli sono stati emessi altri otto francobolli egualmente dotati della leggenda: «Paz del Chaco, 1938-21-VII-1939» e «Home» e al bustello «Pace del Chaco, 1939, 21 luglio 1939 - Omaggio al popolo».

Ecco l'elenco degli 8 valori e la descrizione delle vignette che li illustrano:
- 50 centavos, arancio (soldato paraguayano)
- 1 peso, lilla («fanciulla alla fonte»)
- 3 pesos, verde-giallo (fruttista di una fattoria con allevamento di bovini)
- 5 p., bruno-rosso (contadino che ara la terra - simbolo dell'agricoltura)
- 10 p., lilla-rosa (visione pittoresca del Rio Paraguay considerato come via della prosperità passata e futura)
- 20 p., azzurro (esaltazione della elavista «corretta» dei pionieri che iniziò la marcia della civiltà nel Paese)
- 50 p., carminio (spettacolo della natura prodiga, sorgere di pace e di benessere)
- 100 p., nero (veduta del fiume «El Piratara», simbolo della forza e della bellezza della razza Guaraní)



BOEMIA E MORAVIA
Due francobolli sono stati emessi per la Croce Rossa. La vignetta di tipo unico per i due valori, raffigura una infermiera che cura un soldato ferito ad un braccio.
- 60 halery più 40 halery, nero-azzurro, 1.20 h. più 80 h., rosso vino.
Ad ogni francobollo è attaccata un'altra vignetta commemorativa che reca in tedesco e in boemo la seguente scritta stampata al disopra e al disotto dello stemma del Reich: «Pro Croce Rossa Tedesca, 1940» (vedi figura).

COSTA RICA
La costruzione dell'aeroporto di La Sabana, ha dato l'occasione di emettere una speciale serie di posta aerea. Il soggetto, identico per tutti i valori, riproduce il prospetto dell'ingresso al campo di aviazione. In basso vi è la scritta «Aeropuerto Internacional La Sabana, 1940 - Construido administracion Leon Cortes».
- 5 c., verde giallo; 10 c., rosa; 25 c., azzurro chiaro; 35 c., bruno; 60 c., arancio; 85 c., violetto; 2 colon e 35 c., verde.

SENZA FRANCOBOLLO
Rodolfo Bovi, S. Benedetto del Tronto. - No, amico mio, non basta di piazzare i francobolli in un album e di rinchiudere questo in una cassaforte al sicuro dei ladri e dell'incendio per poter dire di aver preso tutte le precauzioni per conservare peristantemente la propria collezione.

Vi è un grande nemico di cui pochissimi si accorgono e dal quale bisogna assolutamente difendersi! È l'umidità che bisogna combattere efficacemente ponendo nell'interno dello scrigno dove sono riposti i francobolli una provetta di vetro in cui sarà stato messo un po' di cloruro di calcio, che assorbirà completamente l'umidità.

MAURITIUS

FIASCO

Più che « un fiasco » queste nostre note avremmo potuto benissimo intitolarle « l'ultimo di una serie di fiaschi ». Vogliamo parlare del fiasco inglese di Dakar: l'Africa Occidentale Francese, il Senegal, non hanno portato fortuna alla Flotta di Sua Maestà Britannica. Ma, per la verità, questa famosa Flotta da un tempo in qua non ha avuto mai fortuna. Il suo principale nemico, l'aspro nemico che ha fatto definitivamente tramontare la buona stella del discendente di Nelson, è l'Arma del cielo. Anche davanti a Dakar l'aviazione — e anche l'aviazione francese, — ha fatto fallire il maligno tentativo d'Albione.

Logicamente, queste baruffe tra scomparsi non ci dovrebbero gran che interessare; infatti, non ci interessano. A noi qui preme stabilire una morale universale che è valida per tutti. La morale è questa: l'aviazione, anche quando essa non è efficace all'ultimo grado, — come era quella francese nell'Africa Occidentale, — può mandare in fumo ogni qualità di attacco navale e far fallire ogni tentativo di sbarco. Naturalmente, quando questo tentativo di sbarco si effettua secondo l'antiquata tecnica inglese, vale a dire mediante un attacco navale con navi di linea. Lo sbarco, invece, che effettuerà l'Asse sulle Isole britanniche, si svolgerà, sicuramente, con un'altra tecnica, che per adesso non ci è dato conoscere).

Vediamo, innanzi tutto, l'antefatto; cioè il movente politico che determinò l'attacco inglese al possedimento francese. Molti hanno dato la seguente interpretazione (per esempio il critico militare del « P. M. »): che il tentativo britannico di impossessarsi della base francese, abbia avuto, fra l'altro, per oggetto di creare un diversivo all'azione di Graziani; diversivo che, com'è si sa, è definitivamente fallito. Questa è una interpretazione, che noi riportiamo per creare completo il quadro della nostra esposizione. Vediamo adesso le altre ipotesi espresse in diversi settori in occasione dell'aggressione inglese.

Una seconda spiegazione è quest'altra, ed è stata data da un illustre giornalista italiano, — che Dakar era previsto

come uno dei porti di sbarco del futuro corpo di spedizione nord-americano in Europa. Anche questa interpretazione, naturalmente, deve essere valutata come una ipotesi; sia pure una ipotesi che trova la sua giustificazione in molti atti dell'attuale Governo britannico della politica rooseveltiana. Del resto, questo episodio si iscrive in tutto lo sviluppo di una politica che non mancheremo a suo tempo di analizzare e valutare. A noi adesso qui preme mettere in luce, come abbiamo accennato, alle ragioni per le quali la spedizione e il previsto sbarco inglese a Dakar non sono riusciti.

Innanzitutto non è riuscito, — e questo sia detto a mo' di sintesi, — per la conosciuta ed esperimentata insipienza della classe dirigente inglese attuale, la quale classe dirigente rispecchia direttamente nell'Ammiragliato la sua povertà mentale. In secondo luogo, l'atto piratesco immaginato dal « vecchio maligno » e dal famigerato fuoruscito francese generale De Gaulle, non è riuscito perché l'aviazione lo ha sventato in pieno. L'aviazione, sia pure l'arma aerea della sconfitta e piegata Francia, è riuscita a difendere un boccone importantissimo dell'Impero francese che i due Armistizi hanno lasciato in piedi per le sistemazioni future. E' altro allora, in senso astratto e generale, che si viene ad aggiungere alla già carica di gloria corona aeronautica. L'arma aerea, insomma, riceve da questo episodio nuova luce. E' una luce che va a questo potente mezzo bellico in generale, senza tener conto se è stata, per una volta tanto, usata dalla due volte sconfitta ex-Repubblica francese.

Cominciamo la nostra breve esposizione con ordine. L'Inghilterra aveva tentato, con la complicità del traditore De Gaulle, assistito da un nipote del Maresciallo Poch, occupare la città di Dakar per farne una base militare al servizio di Albione. Ma i francesi avevano, sul campo di aviazione di Uakam, a circa dieci miglia di distanza dalla città, concentrata ancora la maggioranza delle loro forze aeree che sono al comando del famoso asso francese Pelletier d'Oisy. I bombardieri francesi, — come riportò la stessa Agenzia ufficiosa britannica attraverso le notizie diramate da Vichy, — lanciarono sulle navi da guerra britanniche qualche cosa come 100 tonnellate di bombe, entrando una co-



L'osservatore di un bombardiere tedesco al suo posto di combattimento.

razzata di 29.150 tonnellate e un incrociatore da battaglia di 10.000 tonnellate. Queste notizie diramate dal Governo di Vichy, non furono mai, — e questo è molto importante, — confermate né smentite dall'Ammiragliato britannico.

Fu precisamente l'intervento dei bombardieri francesi che fece completamente fallire l'aggressione inglese. Gli in-

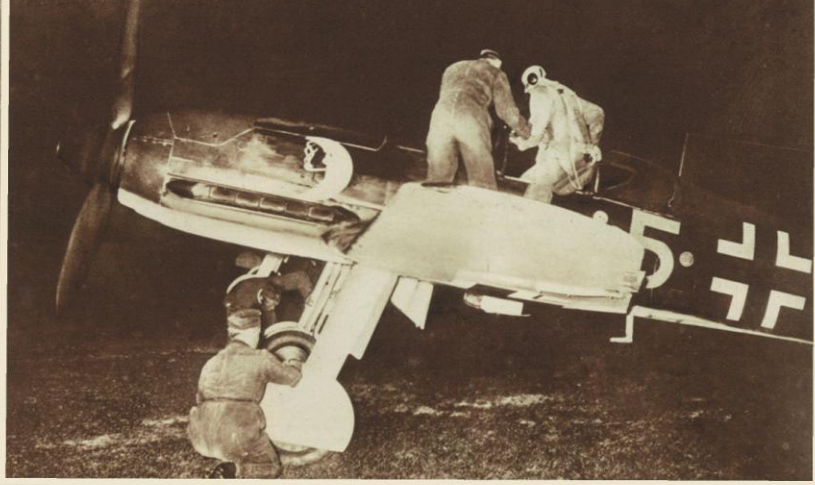
glesi spararono e spararono anche molto, ma, con questo, non poterono trasformare una sconfitta, che si delineava sicura in una vittoria. Nel primo bombardamento della città vi furono 65 morti e 225 feriti fra la popolazione civile e 125 morti e 138 feriti fra militari e marinai di quella base. Il secondo bombardamento inglese, di cui non si conoscono le cifre, pare avrebbe causato un numero ancora maggiore di vittime fra la popolazione civile e fra i militari.

Malgrado tale inutile macello, la cosa si risolse in un bel fiasco: un fiasco colossale (uno di quei fiaschi, sia detto per ridere, che portano in giro e si ammirano in occasione delle sagre dell'Inna...). I principali artefici di tale fiasco sono stati i bombardieri francesi. Questo fatto è più importante ancora del bombardamento di Gibilterra eseguito il giorno dopo da duecento apparecchi francesi. Tale bombardamento, infatti, non fu che una semplice rappresaglia, — sia pure efficace, dal punto di vista bellico, — mentre i bombardieri di Dakar dimostrarono ancora una volta che la « Flotta di casa » è ben povera cosa se essa ha di fronte l'arma del cielo. E in questo caso si trattava di una aliquota aerea di bombardieri coloniali (senza aggiungere che essi erano il prodotto dei vari Pierre Cot)... Figuriamoci cosa mai sarebbe accaduto se questa tanto orgogliosa e vuota « Flotta di casa » avesse avuto di fronte le Armate dell'Aria di Mussolini e di Goering...

Ripetiamo, l'episodio di Dakar non ci interessa e ne abbiamo parlato unicamente per la morale generale che se ne può trarre e che abbiamo già desunto. L'arma aerea è invincibile; all'arma del cielo spettano e spetteranno le più luminose vittorie. Essa è un'arma giovane per i popoli giovani. Nell'episodio di Dakar, anche se per avventura essa è stata al servizio di un Paese due volte sconfitto, l'arma del cielo ha dimostrato la sua colossale potenza.

RICCARDELLO

Un caccia notturno « He 113 » parte a rintuzzare l'offensiva nemica.



LE TRUPPE DELL'ARIA



Scuola di paracadutisti, in Germania.

Se per poco si consideri la guerra di movimento che si è combattuta in questi mesi e si combatte tuttora, tenendo presente gli applicati concetti generali che la caratterizzano e la contraddistinguono, cioè la rapidità e la sorpresa, ci si può fare la giusta idea dello strapotente e decisivo apporto dell'aeroplano. Nessuno ormai più l'ignora. Le cronache di guer-

ra stanno lì a raccontarlo. L'arma aerea è a fianco e al disopra delle altre armi, alleate e dominatrici. A guerra ultimata e conclusa, che libri e trattati e storie si scriveranno sulle evoluzioni della macchina volante fattore di successi militari. Ed intanto si può dire con precisione matematica che il velivolo è stato usato come strumento di guerra da soli trenta

anni. Dagli italiani, prima degli altri. Nel 1911-12: guerra contro la Turchia. Iniziativa nostra, quando si trattava di vincere le tremende difficoltà degli spazi desertici. L'Italia fu imitata e seguita dagli altri Paesi. Si succedettero le varie fasi, le molteplici esperienze, si applicarono via via i progressi e le invenzioni e si raggiunsero i grandi risultati.

Siamo ora alle truppe dell'aria, ai paracadutisti, a questi arditissimi e privilegiati soldati che ci riempiono di meraviglia. Incidentalmente ci torna alla mente un ricordo della guerra mondiale del '14-15, che vale a mettere in rilievo il fatto delle anticipazioni italiane sull'uso del paracadute. Due ufficiali degli Alpini: tenenti Alessandro Tandura e Pier Arrigo Barnaba, Due Medaglie d'Oro. Diceva la motivazione: «... da un aeroplano in volo si facevano calare con un paracadute, al di là delle linee nemiche, nel loro Veneto invaso, dove fino alla conclusione dell'armistizio riuscirono ad organizzare un servizio d'informazioni prezioso». Altre Medaglie d'Oro furono il tenente Giacomo Camillo De Carlo, lanciere, i fratelli Nicolò e Giuseppe De Caroli, bersaglieri che, in aeroplano, di notte riuscirono ad atterrare oltre il Piave e fra le linee nemiche, sfidando la morte e concretando un'efficiente raccolta di informazioni. Primi esempi individuali di arditissimo aereo.

Recentemente l'Esercito italiano ha fatto ottime prove con l'impiego dei paracadutisti in massa. In manovra, nella Libia, si adoperarono fucilieri paracadutisti di colore in prima ondata seguiti da truppe di atterraggio per sorvolare rapidamente come senza strade ed occupare posizioni strategiche.

Il generale Sani, che assistette alle grandi manovre in Libia nel giugno 1937, così scriveva sull'impiego delle truppe aereoportate: « Ad un dato momento dello svolgimento delle operazioni fra i due Corpi d'Armata venuti a contatto nella zona di Bir el Ghem, l'Armata rossa per sfruttare il successo del XX Corpo decise di inviare per via aerea una Divisione a tergo del XXI Corpo azzurro fortemente impegnato. Dirò poche parole sulla esecuzione quale a noi apparve nitidamente dall'osservatorio... Si profilano all'orizzonte, provenienti da occidente, numerosi gruppi di aeroplani che alla quota di 600-700 metri lasciano successivamente cadere 300 paracadutisti libici, armati di fucili e mitragliatrici leggere, che in meno di un quarto d'ora riescono ad approntare a difesa il campo ove dovranno giungere e sbarcare le truppe della Divisione rossa trasportate per aria. Senza un minuto di ritardo compaiono all'orizzonte gli «S 81» che in 45' possono mettere a terra circa 3.000 combattenti con le loro armi ed 8 pezzi d'artiglieria. Non era trascorsa un'ora dal primo avvistamento degli apparecchi trasportanti i paracadutisti, che la Divisione rossa, rappresentata dai 3.000 combattenti, era in grado di far sentire la sua azione a tergo

del XXI Corpo azzurro... Agli studiosi tranne utili deduzioni... ».

Codesta, la manovra. Poi, i fatti della guerra vera. Nessuno, certo, ha dimenticato la spedizione compiuta per via aerea nel 1939 di un intero reggimento di Granatieri nell'Albania. Spedizione diligentemente ed oculatamente organizzata e riuscita appieno, con quanto maggior prestigio del nome d'Italia presso quelle popolazioni e facile immaginare.

Fatto il cenno alla priorità italiana in questo campo bisogna pur dire delle esercitazioni avvenute in Russia nel 1933, che riscosero una giustificata approvazione dei competenti. Alle manovre di Kiev si vide in azione reparti di fanteria dell'aria, cioè di «truppe paracadutiste». In seguito la Repubblica sovietica formava alcune brigate di fanteria dell'aria aggregandole all'Armata aerea pesante.

In Francia, durante le manovre estive del 1932, furono adoperate piccole sezioni di fanti dell'aria. E nel 1936 fu istituita ad Avignone una scuola di paracadutisti. I francesi, allora, volevano stabilire che ogni zona aerea potesse disporre di una compagnia di fucilieri paracadutisti.

E la Germania? La Germania — non c'è chi l'ignori — ha dimostrato con clamorose azioni guerresche di aver fatto tesoro di tutte le precedenti esperienze e colaudi aggiungendo assai del proprio.

Interessantissimo, dunque, sapere come funziona la scuola dei paracadutisti tedeschi che si trova a Stendal. La rivista *Luftwehr* ci dice che i giovani vi imparano a conoscere il paracadute in tutte le parti, come il fante conosce il suo fucile e come il cannoniere il suo cannone. Si impara dapprima il modo di piegare il paracadute. Principio essenziale è questo: ogni ufficiale, sottufficiale, soldato deve personalmente ripiegare il proprio paracadute. L'istruttore sorveglia attentamente questa preliminare operazione. Come si dispongono i singoli spicchi, le funi di sospensione, come si passa all'imbollo. La maniera di lanciarsi non è facoltativa, ma è regolata da apposite norme. Il lancio è effettuato a comando. La rivista aggiunge: « Gli allievi da principio si lanciano da una finta cabina d'aeroplano fissata a breve altezza da terra, cadendo in una vasca piena di segatura di legno; senz'alcun pericolo. Indi si passa ai lanci individuali dall'apparecchio. Dopo questi si passa al lancio in serie, per cui la rapida successione ha molta importanza per l'impiego di un reparto in formazione chiusa. Durante la caduta l'allievo può udire il comando dell'istruttore che col megafono dà le istruzioni per il comportamento nell'aria e nell'atterraggio. ».

I reparti paracadutisti tedeschi sono formati da soli volontari che abbiano la richiesta idoneità fisica e psicologica. Tutti i paracadutisti dell'Armata aerea provengono dalla scuola di Stendal. Buona scuola e migliori allievi.

La *Nazione Militare*, dalla quale stralciamo questi dati, così riassume i criteri di impiego della specialità dei paracadutisti:

- attacco dall'alto di reparti degli eserciti avversari;
- apertura e chiusura di passaggi, strettoie, ecc. come pure combattimenti per l'occupazione di terreno di particolare importanza;
- accerchiamento di riserve nemiche;
- attacchi contro elementi dell'organizzazione terrestre dell'aviazione nemica;
- in una guerra in campo aperto specialmente contro un nemico demoralizzato che si ritira, truppe paracadutiste potrebbero trovare utile impiego per catturare, per esempio, una certa località fortificata e bloccarne la via di ritirata, oppure per occuparne un ponte e difenderlo o farlo saltare. Analogamente, in terreno di montagna, potrebbero delle truppe cadere nelle vicinanze di un valico, occuparlo ed impedire e chiudere con ciò la ritirata al nemico;
- invasioni autonome come attacchi contro obiettivi fissi di importanza militare nell'estesa profondità della zona di guerra nemica fino a raggiungere i centri vitali lontani; tali azioni assumono particolare importanza nelle guerre coloniali;
- rifornimenti dall'alto di viveri, munizioni, materiale sanitario, ecc.

Queste, le possibilità dell'oggi. Verranno poi quelle del domani. Il tempo porta con sé un carico che non si esaurisce mai.

MERCURIO

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVÒ

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

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

Catalogo illustrato inviando L. 2



L'operazione del ripiegamento del paracadute.

I RAZZI

(Continuazione del num. precedente)

Oggi parleremo del presente e dell'avvenire dei razzi; che è poi un avvenire valutato sempre secondo le nostre possibilità e cognizioni del momento. Uno dei maggiori centri ed una delle maggiori conquiste dei cultori del razzo è, indubbiamente, il cosiddetto «Razzostrono» di Berlino. Un tempo questo luogo veniva considerato come la futura stazione di partenza dei razzi che andranno ad esplorare l'alta atmosfera o addirittura gli spazi intersiderali. Ma questo famoso «Razzostrono» si riduceva, in realtà, ad un modesto campo cintato e a qualche baracca ove si si limitava a misurare a tavolino la forza ascensionale del razzo in vista delle applicazioni future. Tutto il lavoro consisteva in questo: che alcuni operatori e studiosi vestiti completamente d'amianto (questa prudenza non deve meravigliare se si pensa alla tragica fine dell'aviatore Valer che deve essere considerato la prima vittima delle ricerche sui razzi) s'incaricavano di riempire con benzina ed ossigeno liquido i razzi sperimentali, accendere elettricamente la miscela combustibile e rilevare i diagrammi della spinta ottenuta. Questa era, in realtà, tutta l'attività del «Razzostrono» berlinese. Nessun automobile mosso da questi motori è andato mai in America a trasportare posta, né è andato mai ad esplorare le alte regioni della nostra atmosfera. Ad edificazione, però, di questi eroici ricercatori di Berlino, diremo che la costruzione di simili razzi è molto costosa, mentre questi tecnici del «Razzostrono» si debbono contentare di usare materiali ottenuti gratuitamente e con mano d'opera volontaria per evidente mancanza di fondi.

In America, come in ogni cosa, si è più fortunati. Il professore Goddard, — da noi già citato nel corso di questi articoli, — lavora intorno alle sue torpedine aeree con vasti mezzi poiché pare sia largamente sovvenzionato dalla Fondazione Guggenheim. Il compito, però, che s'impone il professore americano è più limitato e molto più modesto: l'intenzione di Goddard, infatti, è quella di registrare la pressione dell'aria alle grandi altitudini e di prendere fotografie. Il razzo usato dal detto professore è munito di paracadute in modo che, quando ha esaurito il suo combustibile e inizia la caduta, questo paracadute ne attenua la discesa fino a farlo poggiare al suolo con tutti gli apparecchi e congegni intatti. Pare che questo studioso americano usi indifferentemente combustibili solidi e combustibili liquidi. Goddard è anche il progettista del razzo a scagioni, il quale abbandona una parte di sé appena il combustibile contenuto in questa parte è esaurito: un'altra termino, una specie di treno da cui si staccano gli ultimi vagoni a mano a mano che si vuotano; mentre i primi, — e questa è molto importante —, acquistano sempre una più elevata velocità.

L'applicazione dei razzi ai comuni mezzi di locomozione è di data molto più recente. In Germania, dal 1927 in poi furono fatte molte prove sia su modelli, sia su aeroplani o automobili normali. Ed è noto che attualmente le ricerche continuano nel più assoluto silenzio presso innumerevoli Società industriali. I risultati ottenuti, però, se da un lato hanno dimostrato la notevole capacità propulsiva dei razzi, dall'altro lato non hanno condotto veramente a qualche cosa di pratico. Come pura curiosità citeremo il razzo applicato all'automobile Valter-Heylandt il quale non era più grande di una comune bottiglia di birra; ebbene questo razzo fu capace di comunicare alla vettura una velocità massima di 85 chilometri all'ora. Del resto, l'esistenza

del razzo è molto recente: quindi, anche i minimi risultati che si possono oggi raggiungere sono sempre cose molto importanti; verso il 1865 l'ingegnere peruviano P. E. Paulet costruiva razzi funzionanti a perossido d'azoto e benzina, misurandone con un diametro la forza ascensionale. Secondo queste esperienze dell'ingegnere peruviano, — che citiamo unicamente per dimostrare la recente data di tali studi —, un razzo di 2 chili e mezzo era capace di lavorare per un'ora in ragione di 300 esplosioni al minuto, esercitando una trazione di ben 90 chilogrammi.

La legge della reazione sulla quale si basa la trazione a razzo si basa sul noto principio e sulla nota legge fisica che ogni azione ha una sua reazione. Il motore a reazione, in sostanza, (che solo comunemente viene chiamato razzo) non è che un fratello maggiore del comune razzo pirotecnico. Come tutti sanno, infatti, da quest'ultimo sfugge posteriormente un getto infuocato che dà l'erronea sensazione d'appoggiarsi sull'aria per sospingere il razzo verso l'alto. Noi non ci stancheremo mai di ripeterlo: il razzo viaggia per virtù propria e non ha bisogno di nessuna sustentazione e di nessun punto d'appoggio per poter procedere. Esso è indipendente da ogni condizione esterna, tanto da potersi muovere anche negli spazi intersiderali. Piuttosto il problema è un altro: la spesa. E' stato calcolato che, allo stato attuale, la costruzione di un razzo comporterebbe una spesa non indifferente, pari almeno a quella di un transatlantico.

Non mancano, naturalmente, gli scettici. Anche qui, in questa appassionante e veramente avveniristico problema si annida-



Un «Me 109» tedesco in volo sulla costa meridionale dell'Inghilterra.

l'ironia e coloro che vedono nero tutto e negano ogni cosa; ogni cosa, soprattutto, che venga a smuovere i loro tradizionali pensieri.

A costoro noi ricorderemo questo piccolo ma eloquente episodio: verso il 1850 il filosofo francese Augusto Comte giudicava vano e perfettamente ozioso il tentativo di riconoscere la composizione chimica degli astri. Oggi, con l'analisi spettrale, l'astrofisica ritrova nell'atmosfera del sole e delle altre stelle la presenza degli stessi elementi che costituiscono la terra. Ma diremo ancora di più: poche settimane dopo che il celebre matematico e astronomo S. Newcomb dimostrava come fosse fisicamente impossibile volare con l'aeroplano, i fratelli Wright gli davano la solenne smentita con i loro, sia pure pochi, primi metri di volo. E gli esempi potrebbero continuare.

Attenzione, dunque, amabili criticoni dei razzi. Andate cauti con le vostre critiche e con il vostro scetticismo. Per intanto noi continuiamo questa nostra povera esposizione e nei prossimi articoli ci occuperemo come un razzo potrà sfuggire all'attrazione terrestre.

G. PIACENTI

(Continua)

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

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

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA



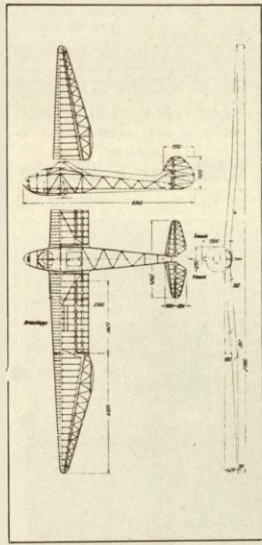
Una bella schiera di idrovolanti da bombardamento «Cant Z.506», in un nostro idroscalo di guerra.

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

IL QUADRIPOSTO EW 2

Il multiposto è ormai trionfalmente entrato nella pratica volovistica quotidiana e vi ha infuso radici profonde. Tanto profonde da essere riuscito a trovare persino un impiego bellico (si ricorderanno in proposito i trasporti di truppe, a mezzo di alianti multiposto, effettuati nell'offensiva delle Fiandre), ma l'attribuzione principale di questi velivoli in tempo di pace rimane sempre quella della ricerca scientifica.

Il successo ottenuto nel 1937, alle gare della Rhoen dall'EW 1 e l'assegnazione ad esso del 1. premio, incitarono il suo costruttore Ernst Weber ed i suoi collaboratori a dedicare i pochi momenti liberi, la-



sciati loro dal gravoso servizio presso la ditta Heinkel, al perfezionamento dell'apparecchio ed alla costruzione di un derivato.

Allo scopo di renderlo atto a lavori di ricerca scientifica, nel nuovo apparecchio, l'equipaggio venne portato a quattro uomini con relativa attrezzatura strumentale.

I posti sono affiancati a due a due e riuniti di schiena; la visibilità e la luce ai due posteriori è assicurata da due finestroni sul soffitto della fusoliera.

Il carico totale preventivo è di kg. 320, cioè di kg. 80 per persona, mentre il peso a vuoto è di kg. 360.

L'ala è a sbalzo ad emme molto aperta ed è molto ben raccordata alla fusoliera. È naturalmente munita di diruttori centrali ma la particolarità più interessante è presentata dal profilo a curvatura variabile.

Circa al 60 ed all'80 per cento della profondità alare, infatti il profilo è spezzato ed incernierato in modo da formare come

due alette di curvatura in tandem che si estendono, in lunghezza, a tutta la parte centrale dell'ala.

In tal modo la portanza dell'ala può venir comandata dal pilota che può così ottenere, a piacere, la massima finezza o la massima portanza chiudendo ed aprendo le alette.

In atterraggio inoltre l'aletta posteriore serve da ipersostentatore e da freno.

Gli alantoni inoltre possono essere sincronizzati con le alette ed in tal modo la variazione di curvatura del profilo si estende a tutta l'ala.

La fusoliera è formata da un traliccio di tubi di acciaio e duraluminio, è ben avviata aerodinamicamente ed è sufficientemente ampia per permettere, alle quattro persone d'equipaggio, l'uso del paracadute tanto da indossare che da sedile. I due posti anteriori sono equipaggiati con doppio comando ed il loro accesso è dai disopra.

I due posteriori hanno invece accesso laterale dalle due parti.

Il cruscotto e l'equipaggiamento strumentale sono come su di un apparecchio a motore.

Il parabrezza permette un'ottima visibilità senza un'eccessiva resistenza all'avanzamento.

Il carrello d'atterraggio è del solito tipo monoruota retrattile ed è manovrato dal posto di pilotaggio, sia per l'uscita che per il rientro. Per atterraggi su terreno difficile la fusoliera è anteriormente munita di un pattino in lamiera di dural di 2,5 mm. Tutti gli sforzi dell'ala e del carrello sono assorbiti dall'ordinata principale.

Le ali, in legno, hanno un longherone unico a cassone, largo alla radice 120 mm. e alto 360. Il bordo d'attacco è in compensato e fa corpo con il longherone formando il solito insieme antitorzionale.

I timoni sono anch'essi in legno a tutto sbalzo ed il piano mobile dell'equilibratore è compensato aerodinamicamente.

L'apertura è di m. 21,58, la lunghezza di m. 8,56, l'altezza di m. 1,50, la superficie alare di mq. 34,6 mentre il carico alare è di kg. 15,6 per metro quadro.

In base alle caratteristiche esaminate tutto lascia prevedere che le qualità di volo di questo nuovo veleggiatore saranno ottime.

VISITA AD UN CAMPO

Da un nostro Aeroporto della Marmarica

In questo lembo di deserto marmarico, il sorgere e tramontare del sole non ha effetti policromi o varietà fisiche: il disco si leva e non sai distinguere se dal mare o dalla sabbia. L'occhio è sgomento. Non una pianta, non una palma, nulla che, all'infuori degli astri, ti offra un punto di riferimento: solo sabbia rossastra e roccia. Baraccamenti, autocarri assumono il colore della terra.

Avieri e ufficiali, si affaccendano intorno agli apparecchi, smontano e rimontano armi; altri provano motori, caricano e scaricano fusti. Dall'officina, il martello sull'incudine, lo stridere di seghe, pialle, il pulsare di compressori, un'infinità di suoni e rumori meccanici si fa udire: è la voce della guerra e della civiltà.

Mi avvicino ai gruppi di uomini curvi sul lavoro; li osservo: sono tutti degli ottimi specialisti, i quali sanno bene maneggiare la lima e il tornio, l'ascia e la pialla, la macchina fotografica e le basi chimiche, con una perizia ed abilità da fare invidia.

È gioventù gaia, fervida, entusiasta, incurante dei disagi che questa avara terra offre. Si vuole che ciò dipenda dalla loro giovinezza spensierata; in parte può essere vero, sebbene vi sieno fra essi militari di trenta o trentacinque anni, con moglie e figlioli; invece, è una qualità proprio del carattere, della mentalità, dello spirito vivace dei nostri aviatori la cui audacia scandalizza l'uomo cauto e compassato, im-



Partenza di un alante, alla Wasserkuppe.

poetico ad accelerare il passo. Il loro modo di fare è quello di provati atleti che, sotto gli sguardi severi ed affettuosi di un pubblico attento, eseguono giochi e virtuosismi difficili, pericolosi, suscitando la gioia e l'ammirazione in chi li osserva. Sono giovani di razza, vigorosi ed animosi che altro non anelano che volare e compiere missioni pericolose. Per essi il pericolo non esiste, esiste solo la passione del volo e quando non possono soddisfarla, li vedi mortificati, quasi non riconosci più in loro quei giovani allegri e burleschi il cui ottimismo affascina anche i più restii. Una sola cosa essi odiano: le « scartoffie ». Per chi non lo sapesse, queste sono le pratiche d'ufficio le quali hanno pure la loro importanza e vanno evase! Ma andate a far capire a questi bei tipi che anche quel lavoro è necessario! L'aria aperta, il moto vogliono; la vita, sedentaria li uccide.

Intanto, in fondo al campo, una formazione di S. 79, scortata da caccia, si leva in volo. Un rombo fragoroso riempie il cielo; una nube di polvere si alza dal campo. Dopo un breve volo radente, le macchine prendono quota. Per un attimo il lavoro all'aperto si interrompe, fino a che, inghiottiti dall'aria cristallina, aqulle ed aquilotti scompaiono alla vista. Un senso di malinconia invade gli uomini rimasti a guardare; ma è un momento: il lavoro riprende con lo stesso ritmo, con la stessa lena.

Ormai il sole dardeggia, il deserto rugGINE, per la violenta luce che lo allaga, sembra un'immensa distesa bianca. Dai volti abbronzati degli uomini, il sudore gronda abbondante: non per questo il lavoro si ammorza, langue. Qui non si conosce tregua, tranne che nei brevi momenti dei pasti e nelle necessarie ore del riposo. Senonché, a volte, le incursioni aeree costringono a cercare riparo.

Il picchiare del martello è sostituito allora dai possenti colpi delle artiglierie che dilanano l'aria e fanno riecheggiare il cielo e la terra di tremuoti tellurici che aggricciano le carni: brividi cupi si stendono per le vie del cielo e della terra. Di notte, l'artificio diventa ancora più interessante; la volta celeste vibra e rimbomba come un immenso tamburo per i colpi di maglio che la percuotono; fiaccolle e traccianti, sventagliate nella direzione presumibile dell'aereo, formano una fitta cortina di fuoco. Sono fiaccolle rosse, verdi, bianche,

a base di fosforo, le quali possono raggiungere la quota di quattromila metri e più, la cui luminosità fa sbiadire le stelle che stanno indifferenti a guardare.

Anche in questi allarmi o bombardamenti, i nostri aviatori conservano il loro sangue freddo. Ormai essi sanno che i bombardieri inglesi, ispirandosi forse ai parlamentari del loro paese, di molte chiacchiere e pochi fatti, falliscono sistematicamente gli obiettivi e che i loro carichi di bombe esplosive ed incendiarie, quant'anche trovassero il tempo di sganciarli, non fanno gravi danni. Per questo non temono più le incursioni aeree nemiche che essi, con felice trovata, hanno battezzato: « bombardamenti a metodo cieco ». Un modo come un altro per stare allegri. Però, d'una cosa siamo sicuri: fino a che gli inglesi perseguono un modo siffatto di guerra, noi siamo certi che la guerra la vinceranno... loro!

S. Ten, MICHELE PETRARULO

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Completati 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 a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - Bologna

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

ANCORA SUL C.S.L.

Dai precedenti articoli è scaturita una prima lapalissiana conclusione: il «C.S.L.» non deve trovarsi avanti al baricentro e nemmeno dietro di esso.

Come deduzione spontanea vien fatto di pensare che, non potendo stare né avanti né indietro, il «C.S.L.» debba essere coincidente col baricentro.

E qui, come abbiamo detto, che le opinioni discordano ed ora vedremo perché. Premettiamo una piccola considerazione. Per un modello in libero volo il vento non esiste. Se vento c'è, sembrerà che il modello vada più lento o più veloce, a seconda che lo abbia di fronte od in coda, poiché le velocità del vento e del modello si sommano algebricamente. E' però soltanto una nostra impressione, poiché la velocità dell'aria rispetto al modello è sempre la stessa e se l'aria si sposta esso si sposta con essa. E' abbastanza chiaro in proposito l'esempio della mosca nel vagone. Una mosca che vola a 20 km. l'ora dentro un vagone che si sposta a 100 km. orari, sembrerà volare a 120 al contadino che (supponendo che possa farlo) la veda volare dentro il vagone che passa, ma, rispetto al viaggiatore a cui dà fastidio nell'interno dello scompartimento, essa sembrerà volare soltanto alla velocità di 20 km. orari.

Questo però finché il vento (o il vagone) viaggino a velocità costante. Quando il vento divenga pulsante (e lo è sempre) succedono i guai; ed i guai diventano ancora maggiori quando il vento non varia soltanto di intensità, ma anche di direzione; cosa che si verifica continuamente. Esaminate, dopo questa premessa, un modello in volo con il vento di fronte e che riceva ad un tratto una raffica di vento laterale.

Se il «C.S.L.» è anteriore al baricentro, il modello eseguirà un magnifico dietro-front, si metterà con il vento in coda e comincerà a galoppare in quella direzione e nessuna forza al mondo lo farà più ritornare col vento di fronte. (Si parla sempre, naturalmente, di modelli perfettamente centrati che non abbiano virate croniche dovute a difetti costruttivi).

Se il «C.S.L.» è posteriore al baricentro, il modello si sposterà dall'angolo sufficiente a farlo mettere di fronte alla raffica.

ca, salvo a ritornare nella posizione primitiva quando la raffica cessa. Se la raffica è forte ed il «C.S.L.» è molto indietro (e quindi il modello possiede una forte inerzia) potrà anche virare del tutto e mettersi col vento in coda, ma alla raffica successiva esso tornerà con il vento di fronte. Questo scodinzolare del modello è tutt'altro che utile poiché gli impedisce di virare frequentemente e di utilizzarlo così delle eventuali termiche.

Se il «C.S.L.» è coincidente con il baricentro (per ora si parla sempre di posizione orizzontale rispetto al baricentro) nessuna raffica potrà far variare direzione al modello. Infatti, poiché la forza provocata sulle superfici laterali della raffica passa per il baricentro, esso si sposterà di fianco, parallelamente alla propria direzione senza cambiaria.

Non solo, ma nel caso, che abbiamo consigliato, del «C.S.L.» sopraelevato rispetto al baricentro, il modello si inclinerà di lato, compirà una leggera scivolata d'ala e si ritroverà sempre nella stessa direzione; mentre se il centro di spinta si trova avanti od indietro al centro di gravità, completerà la scivolata con una virata in cabrata od in picchiata, i cui effetti abbiamo visto nel numero scorso.

Nel caso poi, sommanente desiderabile, che il modello entri in termica esso sarà in grado di proiettare nell'interno della corrente molto meglio di quanto non faccia un modello con centro di spinta arretrato (sempre di poco), che ha una inerzia longitudinale maggiore.

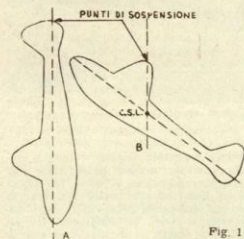


Fig. 1

Gli oppositori dicono però questo: un modello con il «C.S.L.» coincidente con il «C.G.» può volare anche con il vento di fianco senza mutare direzione, ma dovrà ad ogni raffica scarrocciare (cioè spostarsi di fianco perdendo naturalmente in finezza e quindi quota). Senonché questo effetto è istantaneo e, secondo noi non basta a condannare l'idea.

Concludendo, il centro di spinta laterale non dovrà mai trovarsi avanti al baricentro.

ma, al massimo dietro di esso, ad una distanza non superiore al cinque per cento del braccio di leva posteriore e cioè della distanza che passa fra la verticale del baricentro e la verticale passante per il centro del timone di direzione. Ma naturalmente stabilire se debba coincidere con il baricentro o meno lasciamo che ci pensino i lettori. Si tratta però ora di applicare alla pratica tutte le considerazioni teoriche fatte finora. Si tratta cioè di poter stabilire sulla carta, e quindi di poterla calcolare, la posizione del centro di spinta e del baricentro; quella del baricentro nessuna formula al mondo potrà stabilirla con sicurezza, tanto vero che non è possibile farla nemmeno con gli apparecchi «veri». A questo però può supplire la pratica e con un po' di occhio si può arrivare a sbagliarla di pochi millimetri (quattro o cinque al massimo), ma naturalmente occorre essere dei bravi aeromodellisti.

Alla posizione del «C.S.L.» si può arrivare invece con buona approssimazione adoperando formule gigantesche, poiché essa non dipende soltanto dalla forma in pianta delle superfici, ma anche dalla loro forma spaziale e cioè dalla curvatura del corpo.

Quando però non si usino fusoliere a sezioni strane ci si può arrivare abbastanza bene e con approssimazione sufficiente con il sistema della sagoma di cartone: sistema già illustrato su queste colonne (vedi: «Il centro di spinta laterale» a pag. 8 del n. 12 del 1939 de *L'Aquilone*).

Da un pezzo di cartone molto rigido ed omogeneo ritagliate la vista di fianco dell'apparecchio così come è stata considerata nel primo articolo di questa serie. Trovate poi il centro di gravità della sagoma o per tentativi per mezzo di uno spillo oppure sospendendola per un filo, successivamente, per due punti diversi. Tracciando sulla sagoma i prolungamenti del filo nelle due sospensioni questi si incontreranno nel centro di gravità della sagoma che è anche il centro di superficie o di spinta (fig. 1).

Quando il «C.S.L.» è così rintracciato, non si trovi nel punto desiderato si potrà con variazioni adatte della sagoma, e quindi della forma del modello, riportarlo al punto voluto.

La trattazione della questione è quindi esaurita. Purtroppo non è stato possibile approfondire come avremmo voluto, per mancanza di spazio; sono però state adombrate tutte le principali questioni e tutti coloro che abbiano compreso l'importanza della cosa potranno, potendo, e volendo, ragionarci sopra ed approfondirle per proprio conto.

UTI

I due articoli precedenti di questa serie sono stati pubblicati nei numeri 38 e 39 che possono venire richiesti alla nostra Amministrazione dietro invito di L. 120 ciascuno.



Il modello di Barthel sul campo della Marcigliana.

GARE BOLOGNESI A COL DEL FRATE

«A Col del Frate hanno avuto luogo, domenica 22 settembre, le gare per i veleggiatori da pendio costruiti dagli aeromodellisti bolognesi».

Questa potrebbe essere sinteticamente la notizia di cronaca sufficiente ad annunziare in lodevole forma di attività pre-aeronautica della Gioventù Italiana del Littorio; ma, francamente gli aeromodellisti della X Legio meritano di essere citati in modo meno stereotipato ed il Col del Frate, per le benemerite acquistate — ha ormai diritto di essere presentato ufficialmente, tanto più che pochi, forse anche fra gli stessi petroliani, ne conoscono l'accogliente ubicazione.

Specialmente ora che la limitazione della circolazione motorizzata ha ristretto il perimetro delle escursioni domenicali, raggiungere il campo-base degli aeromodellisti presenta per i bolognesi il duplice vantaggio di assistere a delle prove interessantissime di veleggiamento e di fare una piacevole e salubre passeggiata.

Subito dopo la scantonata di Bastignano — sulla via per Firenze — oltre il sottopassaggio della direttissima, vi è una fornace di laterizi sulla sinistra di essa, si apre la agreste straducola che, fiancheggiata per buon tratto da nespoli stracarichi di rugliosi frutti, conduce — fra campi or brulli ed ora coltivati — al costone disgiuntivo sotto Villa Mori, laddove sorgono le tende

officina e la bandiera tricolore dei nostri aeromodellisti.

Questa passeggiata può compiersi agevolmente in bicicletta, oppure pian piano a piedi per la pulitissima Toscana, dopo aver lasciato, al ponte sul Savena, il tram di San Rufino.

Così han fatto per l'appunto i partecipanti a queste gare attembrate partendo domenica alla sei del mattino — mentre la luna andava lentamente impallidendo fra i conigli cittadini — dalla sede sociale di via Riva Reno.

Amplamente equipaggiati di attrezzi e di viveri portavano cautamente chi le frangelli all'ali, chi le fusoliere degli ammirabili capolavori volanti nei quali erano riposte le speranze più appassionate di cotesti pazienti ed intelligenti costruttori.

Guidati dal Direttore della Scuola di Aeromodellismo, Paolo Nobili, una trentina di giovani partecipanti alle gare, dopo aver fatto l'alza bandiera, hanno sollecitamente montato all'usciere, piani di coda, si che in breve un intero stormo di veleggiatori stazionava, con i colori sgargianti delle aglissime strutture, sul fondo bruno del rapato spazio che occhieggia nel sole sulla vallata del Savena al di sopra di Planoro.

Alle 6.30 si sono arresi i primi lanci susseguiti poi ininterrottamente sin verso mezzogiorno.

Con lievi silenziose evoluzioni, le fragili ali hanno elegantemente veleggiato sui pendii di Col del Frate, nella sensitiva ricerca di un filo di corrente che le portasse a librare in alto, sempre più in alto, quasi inaffossate trasalata la volontà di ascesa, di conquista del cielo, che profondamente vibra nell'animo dei giovani, i quali mentre lanciano i loro polimeri velivoli sognano, certo, un'azzurra divisa ed un'acqua d'oro.

Nel lancio da pendio l'aeromodello può rivelare al massimo le proprie qualità di veleggiatore.

Qui è un volo puro al cento per cento. Niente eliche, niente nastasse elastiche. Anche per il profumo è cosa enormemente emozionante vedere questi snelli, leggerissimi aeroplani — che spesso raggiungono i due ed anche i tre metri di apertura d'ali — sfuggire dalla cauta mano dell'ingegnoso costruttore, quasi col virido palpito di un'agile colomba che si lasci lievemente scivolare sul fluido spirare delle correnti.

Il gioco delle correnti ascendenti di Col del Frate è quanto mai propizio per veleggiamento e già in altre prove si è dato il caso di aeromodelli che, discesi dapprima lungo la conca del Savena, hanno poi virato spiraleggiato girozolato di qua e di là, come in un'ansiosa intelligente ricerca di correnti ascensionali favorevoli e, finalmente risospinti in quota, hanno accennato ad ardite puntate verso il lontano Monte della Guardia, valicando costoni e calanchi restando lungo e problematico il loro ricupero.

Questi voli sono veramente suggestivi, elettrizzanti, mettono il tipo pure nell'occasionale spettatore e spiegano la meticolosa cura con cui il cronometrista deve spesso rettificare, orologio alla mano, i «tempi» più o meno reali annunciati dai competitori.

Anche nella prima domenica delle gare i risultati sono apparso subito assai lusinghieri.

Tutti gli aeromodelli hanno superato il minimo di un minuto di durata in volo e non pochi si sono accostati, nei vari lanci effettuati, ai tre minuti primi che alcuni hanno superato.

Bella prova ha fatto l'apparecchio di Carretto il cui tempo migliore è stato di 4'33". Ma la palma della giornata ha tuttavia vinto l'«I-ZANA» di Zanetti che nella mattinata ha cronometrato ben 6'29", dimostrandosi diligentemente costruito e felicemente centrato.

Nel pomeriggio altri lanci tentati da Zanetti e da altri concorrenti che ancora non avevano «scassato» non hanno avuto efficacia a causa del vento forte alzatosi sul Colle; si che verso le ore 16 gli aeromodelli sono stati definitivamente ammontati e ripartiti nell'Officina sociale, dove dovranno subire le necessarie riparazioni onde ritornare efficienti per la domenica prossima.

Poco prima di ridiscendere verso la città con la gala comitiva — che ci aveva gentilmente invitati all'interessante manifestazione volovellistica — abbiamo sentito uno sveglio ragazzino dire ad un compagno, mentre rimpiacchettava l'aeromodello scassatosi in un atterraggio duro: — «Bè, sai, sono contento: tre minuti di volo ho fatto!»

Basta giovinezza! Quindici giorni e più di paziente costruire — fatto in aggiunta al lavoro quotidiano rinunciando ad ogni altra vagabonda distrazione — per poi vedersi scassare il proprio capolavoro dopo un fugacissimo trascorrere di tre minuti di volo. Ed ora un'altra settimana di pazienti riparazioni; poi, forse, un'altra scassatura, che così è fatto l'aeromodellismo: scassature, riparazioni; riparazioni, scassature.

Ma egli era contento ugualmente e del volo del suo aeromodello quasi quasi ne parlava come se avesse volato lui personalmente.

Per altre quattro domeniche consecutive — tempo naturalmente permettendolo — si ripeteranno le prove di lancio dei veleggiatori ed è facile prevedere che il numero degli spettatori e delle leggiadre spettatrici — non meno tifose degli uomini — andrà man mano aumentando, tanto più che le scampagnate han sempre avuto il gran potere per i petroliani tradizionalisti di far scappare fuori dalla sporta un sollecitante polistrutto arrosto e qualche bottiglia di quello «buono».

La classifica è pubblicata a pag. 10.

LODOVICO ZAMBONI

IL PIANO SUPERIORE

Forse mai come in questa guerra marmarata che si combatte sull'ariente *serir* marmarico l'aeroplano è stato il compagno di armi del soldato. Può capire il suo viso, il 13 settembre, durante l'attacco dei nostri al costone dell'Halfaia, gli stormi ronzanti dei nostri caccia e le lunghe teorie degli assaltatori proteggere dall'alto il lavoro degli uomini che combattevano a terra, preparare loro la strada spezzando le posizioni nemiche, devastando i nidi di mitragliatrici e infrangendo la continuità delle fortificazioni, tormentando e snidando gli inglesi sino a far perdere loro la bussola e incalzarli ancora durante la fuga e decimarli con mitragliamenti a volo radente.

Quando le nostre truppe vittoriose hanno fatto il loro ingresso a Sidi Barrani evacuata, per i soldati italiani si è delineata la possibilità di una riposante sosta. Ma gli stormi infaticabili continuano a passare sul loro capo, diretti verso le colonne nemiche in corsa su tutte le piste che conducono verso Marsa Matrui. Allora essi hanno detto: «Adesso si può star tranquilli qualche ora: la guerra è salita al piano superiore».

Il disco del sole si è da poco levato sul filo lontano dell'orizzonte, ma sul deserto marmarico è già tutto un incendio accendente di luci che giostrano e rimbalzano. Che tortura dover continuamente frugare in quel balenio incessante, alla scoperta di una pietra, di un letto, di un tronco che detti il nome della località cercata! Le ombre a croce degli assaltatori travolano rapidissime la distesa di pietrisco interrotta solo da radi ciuffi di graminacee. Da quanto tempo non piove, su questo *serir*? Ad est è ancora sospeso nel cielo, poco sopra l'orizzonte, l'ultimo velo del ghiaccio che ieri ha colpito i nostri campi con le turbasciate taglienti della sabbia infuocata lanciata a cento chilometri l'ora. I granelli diventano spilli incopati. Non basta la tela robusta della sahariana per proteggere l'epidermide da quella tortura, ma l'imbattibile resistenza dei nostri meravigliosi soldati è più che sufficiente.

Sembra una lieve sfocatura viola che appanni l'orizzonte. Domani non ci sarà più, la sabbia sarà discesa, come un velo bruciante.

I piloti maneggiano continuamente il comando dei gas, con l'occhio vigile a tratti puntato sui contagiri, sul termometro dell'olio e della benzina, sull'indicatore della temperatura dei cilindri. Cinquanta gradi di calore. Fa presto, questo clima, un motore che gira tutto il santo giorno, a stottarsi. I piloti sentono le necessità del loro apparecchio con una meravigliosa sensibilità che va oltre la sensazione fisica dei loro nervi. L'uomo racchiuso nei pozzi di pilotaggio irto di misteriosi congegni forma con esso un insieme di cui la nostra mente non può trovare l'esatta definizione scientifica. È un complesso palpitante di vita metafisica, di sensazioni astratte che vanno al di là di ogni concezione formulata con parole e dati in possesso del vocabolario comune a tutti gli uomini e che perciò il pedone, sia esso soldato o no, non potrà mai approfondire. Salito a bordo del suo velivolo, la cornice materiale che riveste l'essere spirituale del pilota si dilata improvvisamente come acqua messa in un recipiente; acquista subito una forma diversa, distendendosi lungo tutta la superficie della macchina nella quale è penetrata. Le sue fibre sensitive raggiungono i punti più periferici del velivolo e in un attimo egli vive in ogni punto del delicato congegno ed è in grado di ascoltare ogni manifestazione della sua meravigliosa vita. Così egli avverte l'estrema concretezza del fluido che lo circonda, lo sostiene nel volo rapido; sente perfettamente, sotto le ali distese quasi ad afferrare questa sostanza impalpabile che fugge via, subito ricondotta dal vorticare rabbioso dell'elica, il tormento degli improvvisi vuoti d'aria nei quali macchina e uomo precipitano, di colpo divenuti inerti, per poi subito risollevarsi ed avventarsi ancora.

Oggi il *serir* è pieno di queste sacche insidiose che rendono il volo un'essasperante fatica. Le ali oscillano di continuo, il regime dei motori passa dal massimo ai *ralenti*, in un discontinuo vociferare che per il pilota è un'amichevole confidenza di due necessità come solo fratelli d'armi si possono permettere.

La mancanza di varietà, di punti di riferimento, fa sì che questo *serir* scorra sotto le ali sempre uguale, in una monotona successione di luce dorata che sembra debba annullare il valore del tempo e dello spazio. Infatti, per le pupille stanche dei piloti partiti in perlustrazione, la terra è ferma sotto di loro, gli aeroplani sono anch'essi fermi nel cielo, il tempo stesso è in stasi, arrestato da un incredibile miracolo.

Quanto tempo passa ancora?

Il battere delle ali del velivolo di punta dà d'improvviso il via alle nuove sensazioni. Da quel preciso istante il tempo ha ripreso a ritmare i minuti, come un infallibile metronomo che regoli lazione di una precisa orchestra. E la musica comincia.

Il nemico è stato appena avvistato, che già i nostri assaltatori si dispongono all'assalto. La rapida toletta del combattimento è compiuta in una frazione di secondo. Le mani stringono la leva e la abbassano decisamente, mentre la manetta viene tratta con un gesto secco al quale corrisponde un urlo tremendo del motore. Le macchine d'acciaio lucente si trasformano in mostri di una nuova incredibile mitologia lanciati nella mischia furbonda che non concede tregue. È una lotta mortale; ognuno dei due combattenti lo sa.

Un piccolo batuffolo di polvere ha dato l'allarme. È una frazione della Divisione nemica in fuga, con automezzi, autoblindo e carri armati. I «Breda 65» si sono lanciati sui nemici con una vertiginosa picchiata che li fa precipitare in tuffo sino a dieci metri dal suolo. Il nemico si sbanda, si dilata cercando di offrire meno bersaglio all'improvvisa minaccia, giunta dal cielo, ma è già troppo tardi. A cinquecento all'ora le macchine urtanti sono sulla colonna disordinata che il terrore adesso immobilizza e confonde. Sotto il ventre di ogni velivolo si sono aperti gli sportelli delle *gelatiere* che contengono i grappoli degli spezzoni. La morte piove e grandina sui *tomnies* nel rapido passaggio. Mentre l'aria è tutta un fremito di ali e di eliche, la breve traiettoria delle armi micidiali porta nel nemico lo scompiglio e la distruzione. Vampe abbaglianti si accendono dovunque. Un autocarro salta in aria, si rovescia sul fianco, subito divorato dallo incendio. Gli spezzoni scoppiano dovunque, con un crepitare assordante. Qualcuno spara, ma i «Breda» sono già lontani. Ma ritornano. Un altro passaggio. Le autoblindo fuggono a raggiera sobbalzando sulla sabbia.



«Nemico in fuga inseguendolo inesorabilmente su tutte le vie».

Nel suo storico comunicato, il Maresciallo Graziani ha detto: «Si può calcolare che il nemico abbia perduto più della metà dei suoi mezzi corazzati».

ROMANUS

AVVENTURA '800

Una folla immensa, ansiosa, stava alle 5 pomeridiane del 31 agosto 1974 su una piazza di Calais, come sempre accade quando uno svago popolare, o un curioso avvenimento, raduna in un luogo qualunque molti spettatori. Perché? La spiegazione era data da un pallone che si gonfiava rapidamente.

Chi è il sguace del Montgolfier che si abbandona alle vie aeree?

Non è uno solo, sono due, ed uno di essi anzi appartiene al gentil sesso.

La folla ansiosa, smaniosa impaziente di salutare i coniugi Duroni, ma questi, sebbene tutto sia pronto, non accennano a salire.

Passa un quarto d'ora, mezz'ora, ed essi ancora non salgono.

L'impazienza della folla comincia a manifestarsi con segni non dubbi.

Immaginate voi quale sia lo stato d'animo del Duroni, un uomo sui 30 anni, mentre osserva che il vento continua a soffiare in direzione del mare? Il partire equivale quasi a un suicidio; all'orologio scoccano le sei. Alcuni si sono allontanati, stanchi di più oltre aspettare, ma sono pochi, e la folla rimasta, non potendo abbandonarsi all'entusiasmo, come desiderava e sperava, grida, urla, strepita.

Passa un'altra mezz'ora e il vento soffia sempre verso la stessa direzione.

«È bravo» e gli applausi e gli auguri che la folla non può cacciare di gola per salutare i coraggiosi viaggiatori, si mutano in voci di beffe e d'insulti all'indirizzo del Duroni, e lo si taccia di viltà e di ciarlataneria. Alle sette Duroni non regge più agli insulti e si risolve di partire solo, ma la moglie, una bellissima donna sui 25 anni, vuol dividere assolutamente i pericoli del viaggio col marito.

Si tagliano le corde, ecco che il pallone parte con la rapidità di una freccia, e la folla imbronciata ritrova il suo buon umore. Nessuno forse pensa alla sorte cui vanno incontro quei due infelici.

E il pallone va, corre ed è spinto sul mare del Nord.

Ecco la notte... la terra è sparita agli sguardi degli aerei viaggiatori. Il freddo condensa il gas e abbassa sempre più il pallone verso le onde; giù zavorra e il pallone rimonta, ma il mare è sempre pronto ad ingoiarlo. Finalmente ritorna il giorno; verso le cinque i Duroni scorgono alcune barche pescherecce, alle otto sono portati verso le coste della Norvegia e pensano di scendere.

Un battello da pesca, il «Grand Charge», va in loro aiuto, e dopo un'ora e mezza, con molti sforzi e con molti pericoli, salva marito e moglie. Il pallone s'alza di nuovo e va per suo conto.

A Calais temendo che i Duroni fossero morti, la folla, tardi, si pentiva di averli spinti al viaggio pericolosissimo. Quando la notizia del loro salvamento giunse a Calais, fu una gioia viva, generale, si pavesarono le case, si raccolsero in poche ore 3000 franchi.

I coraggiosi coniugi tornarono dopo alcuni giorni a Calais: le autorità municipali andarono loro incontro con una banda musicale.

CASA



ROMANZO
UMORISTICO

la ciabatta di TILSON

(Continuazione dal numero precedente)

— Mio bravo ragazzo, — diceva Tilson al giornalista — il fatto è che voi siete mio prigioniero.

— Vostro prigioniero?

— Sì, Fred: statemi a sentire. Ricordate la seduta di stanotte? Cosa riserva insieme, amico mio. Con la vostra telefonata avete messo la faccenda in pericolo, perché io desideravo fare le cose di nascosto alla stampa.

— Mio Dio, buon Tilson — esclamò Fred Albony — ma io ho già inviato un articolo di trentasei cartelle al giornale.

— Tilson balzò in piedi spaventato e sturto nello stesso tempo.

— Inviato?... e come, se vi avevo lezato in cantina?

— Vedete, caro Presidente, noi siamo gente che se la cave in ogni situazione — spiegò Fred sorridendo modestamente — sono liberato delle corde strofinando i nodi contro uno spicchio, quindi, per prima cosa ho scritto l'articolo.

— Va bene, ma come diavolo avete fatto?

— Un momento. C'è una gattaiola, in cantina, verso il soffitto, grande quanto una mezza. Ho fatto un rotolo del manoscritto, ci ho messo l'indirizzo e ho unito al tutto un biglietto di banca. Un cittadino onorato può passare a due passi dai resti di un vecchio senza accorgersi di nulla, ma non potrà ignorare una tra pur modesta carta moneta nascosta in un angolo buio di una strada. Temo proprio — concluse il giornalista con accento convinto — che il mio giornale a quest'ora abbia già comunicato a tutto il mondo i particolari della vostra invenzione.

John Tilson fissava un punto nel vuoto, con uno sguardo da naufrago.

— Beh — finalmente disse — si tratterà di considerare le cose sotto un nuovo punto di vista.

Il giornalista assenti, con un gesto del capo.

— Ma perché, infine — chiese poi al Presidente della «A. A.» — mi avete catturato?

— Per due scopi, — spiegò Tilson — il primo dei quali è fallito: si trattava di impedire che la stampa sapesse. Il secondo scopo è collegato al primo, e voleva essere, in un certo modo, una punizione per la vostra fenomenale indiscrezione. In una parola, voi rimarrete al mio servizio. Mi avete guastato il lavoro una volta: avrete adesso modo di ripagarvi largamente, adoperando il vostro indiscutibile ingegno per la mia causa.

Fred Albony sorrise. La prospettiva lo divertiva: egli amava ogni tanto cambiare vita, e un nuovo mutamento, dopo tanti anni passati dietro un tavolo di redazione, non gli sarebbe sembrato cosa sgradevole.

Dite, caro Tilson — chiese — cosa dovrei fare?

— Avrete uno stipendio mensile di sessanta sterline, e non dovrete fare altro che andarcene in America a seguire le mosse di quella mummia di Franklin, per tenermi informato: nonché, quando vi sarà possibile, intralciare il suo lavoro.

A queste parole Fred Albony saltò in piedi, con il volto raggiante.

— Urrà, Presidente! — gridò sbalordendo Tilson — per l'ombelico di Giove, ma sapete voi dunque su chi avete messo le mani?

John Tilson, allarmato, rivolse al giovane una muta interrogazione.

— Cosa volete dire, Fred? io spero che...

— Vecchio volponc — urlò giosamente il giornalista atterrando il Presidente della «A. A.» con una cordiale manata sulla

spalla destra — in dica Fortuna ha guidato la vostra mano! Ma non sapete dunque chi si nasconde sotto il nome di Fred, Fred Albony? Non l'indovinate? Io sono niente meno che l'E 42!

— Cosa... balbettò Tilson — cosa significa questo? aspettate... cosa è dunque l'E 42? Ho sentito parlare di qualcosa di simile... Non è una fiera internazionale, un'esposizione o qualcosa...

— Ma che esposizione, vecchio mio! La «E. 42»! Spremetevi le meningi, caro Presidente! Io sono l'agente segreto «E. 42», il più sagace investigatore privato che abbia mai lavorato negli Stati Uniti dopo Petrosinot... L'E 42, caro Presidente, il braccio destro di Paek e Fach, ventesima avenue, New York...

— Perdinci — esclamò in tono ammirato John Tilson — e perché mai vi mettete a fare il giornalista?

— Nonadimeno... sussurrò Fred gonfiando il petto e guardando lontano — la legge misterica che spinge gli zingari sulle vie del mondo.

— Ebbene — concluse raramente Tilson — «E. 42», eccovi qui, al mio servizio!

— Certo... fece Fred con aria un po' impacciata — mio caro Presidente, potrei avere il mensile di settanta sterline anticipato, almeno per questo mese? Sapete, bisogna organizzarsi.

— Settanta sterline? Avevo proprio detto settanta? — chiese, dubbioso, Tilson.

— Beh, settanta od ottanta, per me fa lo stesso, affermò coraggiosamente Fred.

— E sia! brontolò Tilson alzandosi — un'ultima parola: cosa facevate nella camera di mia moglie? Scusate, ma... dopo tutto, io...

— Caro Tilson, ero capitato qui dentro durante la mia evasione, cercavo una via d'uscita... dopo aver provato con la mina...

Il Presidente della «A. A.» strabuzzò gli occhi, trasalendo.

— Una mina?

— Sì, egregio Tilson — spiegò Fred — dopo aver provato a sfondare la porta della cantina, i solletti di tornare alla li-

beria abbattendo un muro. Avevo infatti trovato, frugando in cartocci e pacchi accumulati sotto strati di polvere e di ragnatele, una certa quantità di zolli chiusa in una lattina, di carbone già ce n'è a tonnellate... il salnitro mi fu facile toglierto alle pareti ricoperte di muffa. Capito? Polvere nera... Secondo me, doveva essere abbastanza potente da far saltare in aria mezzo fabbricato, ma la miccia, probabilmente, si dovette spegnere, perché attesi invano l'esplosione. Mi dedicai allora alla porta con tutte le mie forze e finalmente...

— Hanno finito i signori uomini di farsi le confidenze? — chiese, acida, Gabriel, la Tilson apparendo sulla porta.

— Pace, Gabby, mia cara! — fece, carezzevole, il Presidente della «A. A.» dedicando alla consorte un tenero sorriso — tu certamente non supponi quali cose siano maturate in questa camera tra me e questo giovane, che adesso ti posso presentare come il mio miglior collaboratore: Fred Albony!

— La donna indirizzò uno sguardo glaciale all'ex-giornalista, quindi chiese:

— E posso osare di chiedervi cosa è stato deciso?

Tilson prese un'aria di mistero:

— Cosa serie, Gabby: cose da uomini: piani di guerra!

— Di guerra? — fece eco la donna portando le mani in alto, con effetto drammatico.

In quel momento, dalle fondamenta del palazzo, un rombo terrificante salì a darle una risposta. I muri fremarono violentemente, mentre da ogni parte giungeva uno strepito di vetri infranti.

— La mina! — gridò Fred Albony scanzando la donna e precipitando oltre la porta, a riva, e scappando a mani.

Tilson fece per correrli dietro, ma si dovette arrestare, per ricevere tra le braccia il corpo inanimato di sua moglie.

V.

ALBONY DIMISSIONARIO

Nella redazione del «Megaphone» il lavoro ferreva al massimo. Venticinque individui di ogni tipo ed età piegavano le fronti sudate ai venticinque tavoli sepolti di carta, allineati secondo un sistema rigorosamente geometrico nello spazio compresso fra le massicce mura della maggiore sala redazionale appartenente al famoso organo londinese. Si udiva distintamente lo strisciare delle venticinque penne, e il tossicchiare nervoso ed esasperante di John Campbell, il capo-redattore. Questi era un uomo sui quaranta, luno e magro, il cui viso equivo era in gran parte nascosto dietro il riparo fornito da un paio di lenti di notevole dia-

metro che non abbandonavano mai, in nessuna circostanza del giorno, il naso del loro proprietario. Per questo motivo, certe fattezze del viso di John Campbell erano un mistero per tutti i redattori, i quali, d'altra parte, non avevano molto tempo, durante il giorno, da poter occupare pensando a tale cosa, tenendo lo sguardo di acciaio del loro superiore più della folgore. Guai, a chi non lavorava secondo l'orario e le norme fissate dal capo-redattore! Ogni minima azione che costituisse una violazione alle leggi era punita secondo le pene fissate in uno speciale editto firmato da John Campbell, il quale aveva deciso che si dovesse pagare in moneta sonante. Tale fatto gli aveva valso il soprannome di Rotari, poiché così si chiamò un simpatico monarca che ebbe fra le mani l'Italia per un certo periodo del Medio Evo, e che passò alla celebrità per un suo editto con il quale sanzionava con pene pecuniarie ogni mal fatto.

Questo «Rotari» del «Megaphone» era per tutti i redattori una formidabile scocciatura, e le chiese della metropoli inglese si arricchivano di continue di «voti» in argento ed oro fatti perché i cuochi delle trattorie frequentate dall'uomo in questione prendessero l'abitudine di preparare manicaretti a base di stricnina e cloruro di potassio. Ma nonostante tali invocazioni la salute di John Campbell era sempre stata di una tradizionale robustezza, e tale promessa di rimanere ancora per molti anni.

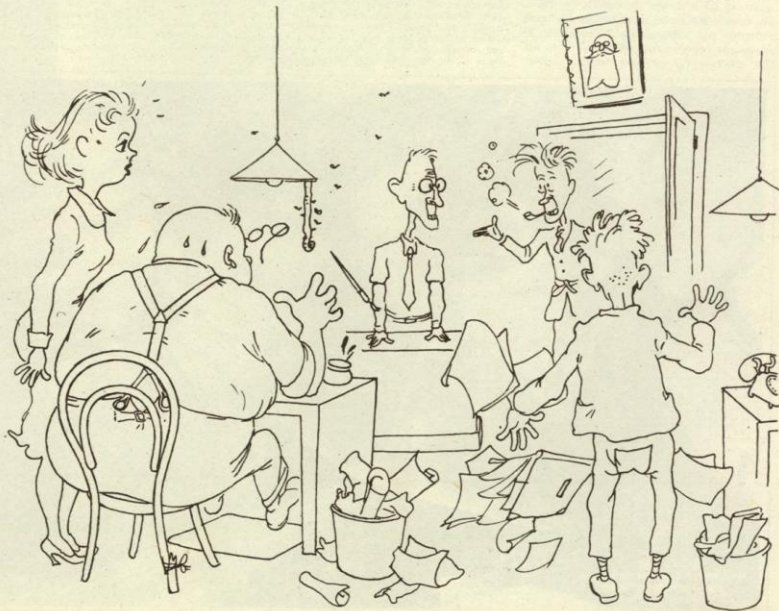
Dopo aver accennato così in succinto ai sentimenti nutriti dai componenti la redazione riguardo il loro capo, sarà più facile comprendere con quanta gioia venne accolta, la mattina del 6 maggio 1939 (ore 11 e mezza) l'improvvisa apparizione, sulla soglia che dava alla sala d'aspetto, del collega Albony, il quale entrò con mosse straripanti di spavalderia, gridando con voce rimbombante:

— Ehi, John Campbell, pezzo di canguro in conserva, come va la vita?

I venticinque redattori, a quella voce, scattarono simultaneamente in piedi, con ammirevole effetto coreografico. Il silenzio che seguì fu terribilmente penoso: all'irrefrenabile impeto di felicità aveva fatto seguito il cupo interrogativo delle conseguenze che avrebbe avuto il magnifico gesto del loro camerata.

(Continua)

M. GUERRI



POSTA aerea

Giulio Santo. — Ecco cosa dice «Le forze armate». Da un interessante articolo del generale d'aviazione Zander sui terribili effetti dell'arma aerea e sottomarina germanica contro la marina inglese riportiamo alcuni fra i brani più notevoli: «Fino all'8 luglio le forze armate tedesche hanno affondato 4 milioni e 300 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico o utilizzato dal nemico, un milione delle quali per opera dell'arma aerea». «A questa cifra bisogna aggiungere ancora un minimo di 300 navi danneggiate dall'arma aerea così gravemente, che per parecchi mesi esse non potranno più prendere il mare. Possiamo perciò calcolare su di un minimo di 5 milioni di tonnellate di naviglio inglese fuori combattimento die milioni delle quali per opera dell'arma aerea».

«Questo all'8 luglio: da allora le cifre sono enormemente salite e i comunicati annunciano quasi giornalmente la distruzione di decine di migliaia di tonnellate da parte dell'arma sommergibile ed aerea germanica».

Ricordando che in due giorni, il 24 e il 25 luglio, l'arma aerea ha distrutto 17 piroscafi per un totale di 60 mila tonnellate, e probabilmente altri sei piroscafi per circa 20 mila tonnellate, il generale Zander conclude: «L'arma aerea agisce perciò con sempre maggiore efficacia a lato delle forze navali contro la potenza navale inglese. Essa controlla lo spazio aereo e navale intorno all'intera isola britannica, e può perciò sbarcare nella misura che desidera le vie di navigazione che portano alla Gran Bretagna le sue vitali importazioni belliche. Accanto al blocco navale adesso l'Inghilterra è bloccata anche nell'aria, e l'efficacia di questa azione aerea si fa di giorno in giorno più sensibile. Da Trondheim e Brest l'aviazione tedesca circonda l'Inghilterra: gli aeroplani tedeschi possono controllare costantemente le vie di navigazione britanniche e i primi effetti di questa situazione non si sono fatti attendere».

C. Tiepolo. — Ogni volta che tu mi scrivi, io ho il dovere di rispondere. Tanto più questa volta che mi domandi che cosa s'intende per apparecchio Pterodattilo. Io so questo: che i «pterodattili» detti anche «pterosauri», furono animali anti-

chissimi, considerati dagli scienziati dei «rettili volanti». La forma dello scheletro di questi strani animali ha suggerito di darli il nome di «pterodattilo» a degli apparecchi privi di freccia con il vertice in avanti. Sul vertice vi è la carlinga del pilota, nell'angolo (dietro quindi alla carlinga) trovato il motore, cui è applicata un'elica propulsiva, un'elica, cioè, che spinge invece di tirare come negli apparecchi piccoli «monoposto» o «biposto» ancora in sperimento. Di più non so dirti, ma credo basti per soddisfare la tua curiosità.

Giovanne Italiano, Pavia. — Il tuo grande entusiasmo può, intanto, donare il suo contributo simpatico ed efficacemente utile alla propaganda aviatoria. Non è escluso che tu possa un giorno realizzare anche i tuoi sogni ed io te l'auguro, ma non è indispensabile. L'aviazione non ha bisogno soltanto di piloti. Le occorrono anche dei passeggeri e soprattutto una vasta atmosfera di consenso che crei l'ambiente adatto ai suoi sviluppi. In questo ha donna che

LA PENNA AL SEGRETARIO

Cicognola, Milano. — Confesso che, terminata di leggere la tua lettera-romanzo, mi son dovuto chiedere angosciosamente: cosa avessi letto al principio di essa. Vedi, io sono il tipo che può sorbire un quintero di scrittura fitta zettando tutto al proprio posto dentro le relative caselle cerebrali. Perché, se proprio un difetto fisiologico ti impedisce di essere più breve, non scrivi a puntate? Io ti ringrazio dei tuoi saggi nelle lingue di Virgilio e di Omero: l'unica cosa che ricordo. Uguale gesto compio circa certi disegni che mi pare di aver visti tracciati in più punti. Cicognola, cosa mi hai scritto in quella lunga lettera? Credo che tu sia nato per fare il conferenziere e forse anche la carriera di imbottitore da circo equestre si adatterebbe alle tue spalle. Ti prego, in ogni modo, di scrivermi ancora, ma non più di quindici righe: e stasera, per castigo, copia cinquante volte la seguente frase: «È severamente proibito calpestare le aiuole e scrivere lunghe lettere a Crivello».

Un buffissimo tipo fumano ha scritto una cartolina indirizzandola, vagamente, all'Ufficio Editoriale Aeronautico. Dato il conte, aiuto, credo proprio che il suddetto lettore abbia voluto scrivere a noi de «L'Aquilone». Ma, santo Cielo, gli ci voleva molto a compiere il titolo del nostro giornale? Non sa



Una schiera di aeromodellisti della giovane scuola di Frascati

la sua madre ha il suo importante compito da assolvere, specialmente nella famiglia. Tuttavia, ti rinnovo l'augurio di poter emulare le gesta delle arditissime aviatrici che hanno scritto nella storia dell'aviazione mondiale pagine di vero eroismo.

ZIO FALCONE



Una caricatura di Crivello

che l'ente al quale si è rivolto stampa una quantità di riviste? E perché, il buffissimo tipo, ha mandato detta cartolina a via San Michele 22? Che c'entra? Ma non ha gli occhi, costui, per leggere, in seconda pagina, l'indirizzo della redazione, ripetuto in ogni numero nella forma più evidente e convincente? La cartolina ci è giunta dopo una maratona compiuta attraverso vari uffici della capitale. Ci spieghi, per favore, questo tipo che si firma Santelli senza unire l'indirizzo di casa sua, il perché di tutti questi interrogativi. E veniamo, infine, all'argomento che lo interessa. Egli vuol sapere se un altmetro è applicabile a qualsiasi motore. Che c'entra il motore, Santelli? I barometri, si può applicare a un ombrello, ad un palloncino colorato, al taschino della giacca della domenica, al lume della stanza da pranzo, alla treccia di Berenice, al naso del comm. Peretti. Antonio Settanni, Urbino. — Non hai nulla di che scusarti: io sono qui per raccogliere nelle capaci orecchie tutti i vostri dubbi, le vostre confidenze e gli spericati elogi di cui siete così generosi distributori, e impugnatà la macchina da scrivere, rispondervi con la massima velocità che la natura ha dato all'uomo. Alla tua prima

nonne che si tratti di un parlo delle fantasie. Degli altri velivoli non posso dirti nulla. Circa quanto si legge, purtroppo, nel fascicolo «Guerra nei cieli» di Storia di ieri e di oggi, hai pienamente ragione. Si tratta, in quel caso, di strafalconi della più misera fattura, assolutamente imperdonabili considerando il carattere semiufficiale della pubblicazione. E all'errore da te lamentato se ne devono aggiungere altri, appartenenti alla tavola centrale contenente i diversi tipi di apparecchi in guerra. Chi ha compilato quella rivista, non capisce nulla di aviazione, o, almeno, ne è al corrente quanto un pastore tibetano.

Piero Taccetti, S. Miniato. — Tu ti ostini a darmi del voi, ma io non retrocedo per questo dalla mia posizione. Continuo, pertanto, a prepararti di capire che tra noi due non c'è nessun ostacolo diplomatico che obblighi l'uso dell'etichetta protocolle. A quest'ora avrai già letto la mia precedente risposta, quindi non sto a dilungarmi. Grazie delle fotografie. Per la propaganda, perché non ti metti d'accordo con Petrilli? Clasio.

LA GARA BOLOGNESE

Nella prima giornata di gara per i velogiatori da pendio gli aeromodellisti si sono così piazzati:

CLASSIFICA

1. I-ZANA, di Zanetti Cesare, con 6'29", punti 389
2. I-NORA, di Vancini Carlo, con 4'47", punti 287
3. I-ARIS, di Carretto Adolfo, con 4'33", punti 272
4. I-GIAR, di Galletti Gilberto, con 3'17", punti 197
5. I-ZORZ, di Lotti Franco, con 3', punti 180
6. I-CARO, di Prioni Gilberto, 2'15", punti 135
7. I-BOBI, di Simoni Pietro con 2'8", punti 128
8. I-BALD, di Scaravelli Giorgio, con 1'54", punti 114
9. I-GOBO, di Corapi Giorgio, con 1'36", punti 96
10. I-PUPO, di Gamberini Pietro, con 1'31", punti 91

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNINO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 590.680



Gioventù hitleriana alle prese con l'aeromodellismo

COSTRUZIONI
AERONAUTICHE



BREDA

Apparecchio caccia intercettore FIAT G 50



FIAT

REGGIANE



REGGIO EMILIA



DXII 1500 HP

PIAGGIO

E' in vendita

**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Publicato da

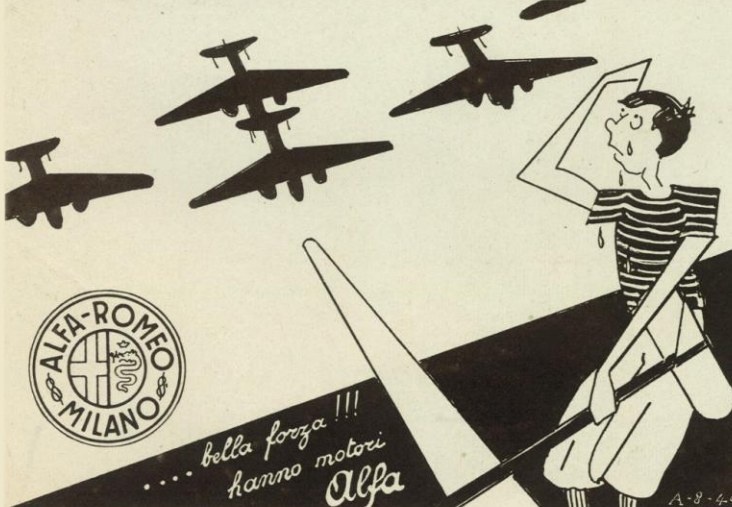
**AVIAZIONE
PER TUTTI**

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

LA FERROVIA ALESSANDRIA-MARSA MATRUH COLPITA DAI NOSTRI BOMBARDIERI