

NUMERO 42 - 20 OTTOBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



UN BIMOTORE INGLESE DA BOMBARDAMENTO PRECIPITA INCENDIATO DA UN NOSTRO CACCIA.

**L'AQUILONE**  
*Settimanale per i giovani*

Direttore: GASTONE MARTINI  
 Anno X N. 41  
 13 ottobre 1940-XVIII  
 Direzione e Redazione  
 Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'  
**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 centesimi 60  
 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 mm. 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 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 DIDIRITTO AERONAUTICO**  
 Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 25. 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



All'aeroporto aspettavamo tutti impazienti; s'era lasciata Cagliari alle 7 a bordo di un torpedone, e presto avevamo avuto alle spalle la città. I miei compagni di corriera parlavano di cinema e di una certa attrice « tanto carina », e dicevano che nel pomeriggio — subito dopo pranzo, a Roma — sarebbero andati al Barberini. Parlavano tutti, meno un generale d'aeronautica che non prevedeva parte alla conversazione. Parevano tutti amici, anzi c'era aria di committiva di amici in gita aerea verso il continente. A un momento si fu in vista di uno specchio d'acqua, e dopo poco eravamo giunti. « Quando si parte? Quando ci imbarchiamo? » domandavano i passeggeri; e intanto affollavano la caffetteria dell'aeroporto.

— Appena pronto. — qualcuno ha risposto.

— Si parte fra un quarto d'ora.

C'erano due novizi; non avevano « mai » volato; e nei loro riguardi gli altri erano ricchi di consigli, di informazioni, sapienza aeronautica.

« Purché non si incontrino piovoschi »



fece uno, e dalla finestra fece atto di scrutare il cielo freddo.

— Piovoschi? Che cosa sono?

— Ah... Non lo so con giustezza. E' una parola che ogni tanto trovo sul giornale.

— Sono certi così che incontrano gli aeroplani, su in cielo, — disse un terzo.

— Devono essere una specie di bacilli, i bacilli aeronautici. Fanno vomitare... Sì, sì, l'ho letto su una rivista di medicina. Sono i microbi del mal d'aeroplano. — Poi rassicurò i compagni che lo ascoltavano attenti: — Ma da noi in Italia non c'è pericolo. E' una malattia quasi sconosciuta. — Si dette aria saputa e importante, si scosse la falda della giacca e riprese a parlare: — In America è frequente incontrare veri banchi di piovoschi. Credo che siano contagiosi, si attaccano.

— Io — disse il primo — lo credevo che fossero angioi, o qualcosa del genere.

— Sì, anch'io, una volta. Ma, sai, volando ci si fa una esperienza tutta speciale, una specialissima esperienza tecnica.

Il generale aereo, seduto in poltrona ascoltava, ficcando la testa nel giornale. Dovevano esserci notizie moltissimo interessanti.

Venne il fattorino ad avvertirci che tutto era pronto; si partiva. Fuori, sulla banchina di scalo, il vento freddo ci si buttò addosso irato. Lo specchio dell'idroscalo tremava vaghissimo, increspato e sonoro. I facchini stavano ultimando il carico dei bagagli. Il motoscafo ansinava; vi entrammo e fummo sotto bordo del trimotore. I giovanotti continuavano il loro discorso. « Ma una fotografia vera, una bella fotografia di angioi fra le nuvole, quando potremo averla? »

— Già — faceva un altro — già, pensarci bene se ne sente la necessità. Che avventura! che avventura d'oro riuscire a fotografare un angioi.

Fra i passeggeri era una signora accompagnata da un cucciolo di bambina, graziosissima. « Speriamo che non le faccia male », aveva detto, e si era messa e sedere cercando di stare comoda.

Si partì; l'equipaggio mise fra noi e sua attività una portella scorrevole e fummo soli, nei due scompartimenti, fuori di ogni spettacolo di vita aeronautica vera e propria. Si volava, o, meglio, s'era in volo.

Su in alto faceva freddo; le coperte batstavano sì e no; aiutavano un poco i pastriani i guanti e la speranza di incontrare il sole. C'era vento, e l'apparecchio doveva lottare danzando e scivolando gaio, forse, ma non troppo, per mantenersi in equilibrio; vibrava fittamente nella oscurità con qualcosa di umano e dolificante. Uno dei giovanotti, il più « esperto » chiese aiuto a certi sacchetti che trovò nelle immediate adiacenze. « Sarà un attacco di piovoschi. — sentenziò il secondo « pivelvo » — ne ha l'apparenza ».

Le conversazioni divennero fiache e rade. Il quadrante dell'orologio ci fissava, richiamava la nostra attenzione; il tempo non scorreva più. Mi addormentai sognando il mestiere di aeroplano come lo si immaginava in Albania, tempo fa.

Verso le nove o le dieci della mattinata, un rumore alto ci annunciava il postale aereo diretto a Corza. Dagli uffici ci precipitavamo in cortile, attenti, pronti al saluto. Dall'alto dovevano vederci; il nostro sventolio doveva apparire festoso ma vano come un agitarsi di francobolli; si tornava ragazzi, la caserma era la scuola, il cortile mutava aspetto e rivedevamo le mura del collegio, della scuola di un tempo. Per un soffio di tempo si restava così; poi l'aeroplano spariva, tutto tornava uguale, piattamente solito. E questo era Elbasan!



Il mestiere di soldato, la professione di richiamato in quel breve momento pesava meno; poi mezz'ora passava in discorsi fra i più vari di tenore aeronautico, anzi tecnico. Tutti, oggi, sanno tutto degli aeroplani e non c'è chi non conosca una quarantina di pagine di storia del volo.

Sì, un bel mestiere il soldato, mestiere che faceva ingrassare; ma più bello quello di aeroplano. Volare e partire, posarsi e ripartire, andare e tornare, pienamente libero: sì, mestiere invidiabile.

Lontani dal mare, l'unico mezzo che ci dissuocasse dalla terra era il postale aereo. Fedelissimo; e sapevamo il giorno del suo passaggio e l'ora; e anche noi fedeli lo aspettavamo. Lustrò, sorvolava la caserma Krasta, spariva dietro il monte e si faceva spazio e rumore perduto. Poi, per un silenzio lungo era mito, come una grande avventura di Ulisse.

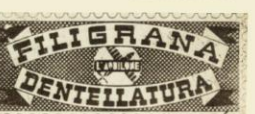
Mi svegliai con vaghe sensazioni di disturbi allo stomaco; doveva essere fame, ero partito digiuno. A sinistra, sotto il mare spezzante, si vedevano le strisce e le variazioni di colore e di profondità. Sconsolato tentai ripigliare il sonno interrotto; ma prima mi mossi, girai la testa quasi a provarne ancora le capacità motorie; e, oh! — bene — scorsi terra; s'era su Ogina, la sorvolavamo. Decisi che per stavolta avrei rimandato il mal di aeroplano.

Con un largo giro l'apparecchio si abbassava, toccava il Tevere, lo risaliva lungo la corrente.

— Vedi, — diceva la signora alla piccola — vedi, siamo a Roma.

RENATO GIANI

**L'AQUILONE**



**LE ORIGINI DELLA FILATELIA**

(Continuazione vedi n. precedente)

Mentre lavorano le dita, lavora anche la mente, ripensando al bell'ufatale lontano, e ogni colpo di ago vorrebbe essere un bel colpo al cuore del distolto fuore.

Ben presto il lavoro è compiuto: ne è venuto fuori un arazzo originale, unico al mondo che la dita in sessantasettequattro appuntamenti sulla parete del suo spogliatoio proprio dietro al divano. Si compiace della sua opera e sorride; ma subito un altro pensiero lo coglie. Perché non tappezzare a quel modo tutte le pareti del suo camerino? E' una idea. Dove trovare però tanti francobolli, dove tante lettere?

Il genio femminile ha un lampo: ci saranno altre sue amiche che terrano riposti in oscuri e dimenticati sconosciuti gli epistolari archiviati dei loro amori finiti...

(Continua)

**RASSEGNA DELLE NOVITA':**

UNGHERIA

Recentemente delle grandi tempeste si sono abbattute sul territorio magiaro, causando gravi danni e provocando vastissime inondazioni, durante le quali ha potuto efficacemente affermarsi l'opera di soccorso delle forze armate. Appunto a favore dei danneggiati dalle alluvioni è stata emessa una serie di francobolli di beneficenza gravati di sovrapprezzo.

Il soggetto è unico per tutti e tre i valori che compongono la serie e simbolizza l'opera di salvataggio svolta dai soldati. E' appunto un valoroso soldato quegli che oppone il suo petto alla furia devastatrice delle acque, tenendo al riparo dietro di sé alcuni fanciulli terrorizzati dalla sciagura.

10 filler più 2 filler, grigio; 20 filler più 4 filler, arancio; 20 filler più 50 filler, rosso bruno. Dentellatura: 12.

Nella stessa occasione e per lo stesso bene scopo è stato inoltre emesso un foglietto che misura mm. 80 per 110 e reca al centro un francobollo in tutto simile ai precedenti ma di diverso valore. Il foglio è stampato su fondo bistre e reca ornati, sormontati dalla doppia croce, e in basso la leggenda: « Az Arvisszostuttakert » - « Pro inondati ».

40 filler più 1 Pengoe, verde.

**GERMANIA**

Helgoland è una delle Frisoni, nel mare del Nord, a NW. dell'estuario dell'Elba, a 45 chilometri dal continente, ben nota come stazione balneare e per il laboratorio biologico per lo studio della fauna marina. Appartenente alla Danimarca nel 1714, passò nel 1807 all'Inghilterra che la cedette nel 1890 alla Germania, la quale la trasformò in un potente porto militare.

Il Trattato di Versailles lasciò Helgoland alla Germania, con l'obbligo però di smantellarne le fortificazioni. E' il 50. anniversario della cessione dell'isola da parte della Gran Bretagna, che è stato celebrato con la emissione di un francobollo commemorativo che reca una veduta dell'isola. Il valore è stato venduto fino alla fine di settembre ed è gravato di un sovrapprezzo di beneficenza.

6 più 94 pfennig, verde e rosso.

**U.R.R.S.**

Vladimiro Malacovski nacque nel 1894 a Bagdadyn nel Caucaso e morì nel 1930 sul-cida a Mosca. Fu una delle personalità più rappresentative della giovane letteratura russa; futurista, tentò una poesia modernissima, non solo formalmente ma anche nel contenuto; le sue opere costituiscono una epopea della vita del proletariato russo, della rivoluzione e delle sue fasi di travaglio e di assetamento. L'opera a cui resta legato il suo nome è il poemetto « 150.000.000 », in cui è simboleggiata la lotta del proletariato.

Per commemorare il decimo anniversario della sua morte è stata recentemente emessa una serie di 4 francobolli, che recano le effigie del poeta in due diverse pose e alcuni suoi versi. Dentellatura 12.



15 copechi, rosso; 30 copechi, bruno rosso; 60 copechi, ardesia; 80 copechi, azzurro scuro.

MAURITIUS

# CIELI D'ORIENTE E D'OCCIDENTE

C'è un genere di guerra dal quale le potenze dell'Asse hanno dimostrato di voler rifuggire: la guerra spietata contro i deboli e gli inermi. E però sono preparate a condurre inesorabilmente la guerra totale qualunque sia l'aspetto e la gravità che essa dovesse assumere.

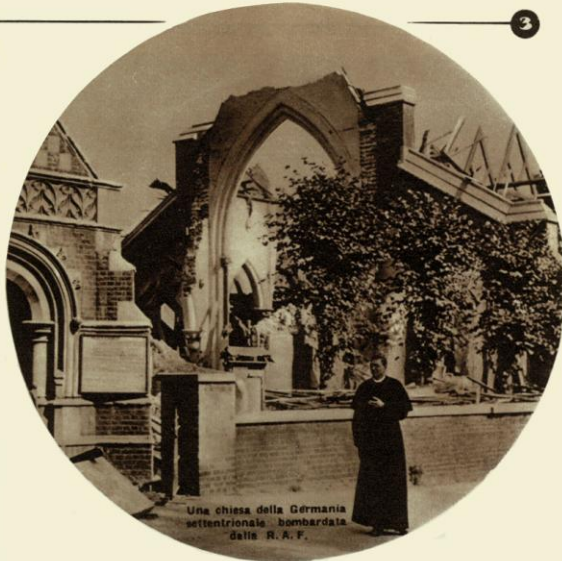
Purtroppo l'Italia e la Germania devono combattere quel Paese — l'Inghilterra — ha inventato l'assedio economico e il blocco. Da quel Paese di falsi umanitari, nel quale persino i sacerdoti chiedono insistentemente al governo di non aver pietà di «nessun» tedesco durante le azioni aeree, partono ogni notte gli aviatori imbalanziti da una buona dose di whisky per gettare le loro bombe sul territorio francese occupato dai tedeschi e su quello italiano. Il servizio inglese delle informazioni garantisce ogni giorno che la R.A.F. ha distrutto obiettivi esclusivamente militari. Non sappiamo quanta gente al mondo creda ancora con coscienza e in buona fede alle affermazioni della propaganda britannica. Sappiamo soltanto che gli obiettivi degli aviatori della R. A. F. sono in prevalenza casolari dell'aperta campagna.

Ora, mentre gli inglesi, che hanno l'ingenuità di confidare su un'infinità di elementi incerti e imponderabili — quali il tempo, la pietà dei cittadini degli Stati Uniti, la nebbia, la tempesta, ecc. — le potenze dell'Asse, che hanno l'iniziativa su tutti i fronti, compreso quello diplomatico, conducono le varie offensive nei vari settori (terrestri, aerei, marittimi e diplomatici) coordinatamente e con metodo. La superiorità loro si manifesta, oltre che con le vittorie delle armi, con la calma e il metodo con cui conducono le loro imprese e realizzano i loro successi. È un punto, questo, sul quale è utile insistere per fornire un'idea chiara del disordine e dello smarrimento dell'avversario.

Seguitemi nella nostra esposizione e voi stessi potrete trarre le conclusioni dopo aver giudicato i due sistemi e le relative realizzazioni.

Vediamo cosa è accaduto nel Mediterraneo e sulle sue coste durante i cento giorni, poco più, di ostilità dichiarata fra l'Inghilterra e l'Italia.

Primo: l'iniziativa e sempre stata dell'Italia; secondo: a dieci azioni aeree italiane fanno riscontro due azioni aeree inglesi; terzo: a dieci apparecchi italiani perduti fanno riscontro 50 o 60 apparecchi inglesi abbattuti; quarto: in azioni aeronavali l'avversario ha perduto naviglio o ha subito danni tali che il rapporto fra le sue perdite e le nostre è di 10 a uno, cioè 10 la Gran Bretagna e uno l'Italia; quinto: i nostri rifornimenti, vale a dire il collegamento marittimo fra la Libia e la madre patria è continuo e costante e si svolge con una certa sicurezza mentre la navigazione inglese è teoricamente impossibile e in pratica avviene, quelle poche volte che è avvenuta, a costo di enormi sacrifici, al punto che si valuta a parecchie migliaia di sterline il costo di un etto di burro che venga trasportata a Malta; sesto: la nostra officina aerea si svolge, oltre che su tutti i punti delle acque del Mediterraneo centrale e parte dell'orientale e di quello occidentale, sui più lontani obiettivi di terraferma, e cioè su Gibilterra, Malta, Caïra, Giassà, Porto Said, El Cantarah, Ismailia, Suez, Alessandria, Marsa Matruh e altre località minori oltre il confine cirenaico e ciò seguendo un preciso programma e a seconda delle necessità strategiche o tattiche e quindi non una volta tanto a titolo dimostrativo o a caso, ma ripetutamente, ripetutissimamente, di notte e di giorno, più volte in una stessa notte e in uno stesso giorno, sorvolando immense distese marine o immensi territori desertici o munitissime armatissime basi militari e navali. Nel medesimo tempo, con i suoi moderni e potenti 500 e più apparecchi dislocati nel territorio egiziano e limitrofo, l'Inghilterra ha eseguito due-tre bombardamenti sulla Sicilia (nel primo periodo della guerra, quando Malta era ancora un'efficiente base di partenza, bombardamenti senza particolare efficacia,



Una chiesa della Germania settentrionale bombardata dalla R. A. F.

quando non addirittura insensati e bestiali (incursione su Palermo), due-tre bombardamenti senza importanza sulla Sardegna, un bombardamento su due isole del Dodecaneso poche incursioni su Bengasi e Derna, molte e quasi sempre senza notevoli risultati su Tobruk (ultimamente anche su Bomba); settimo e ultimo: premesso il postulato douhetiano che «sincere significa riuscire a spezzare le resistenze nemiche prima che il nemico giunga a spezzare le nostre», è chiaro che, pure essendo l'Inghilterra un'avversaria potentissima in possesso di basi e di armi di prim'ordine ha dovuto subire la nostra iniziativa e sacrificare, oltre alle armi ai materiali e alle posizioni strategiche, già una parte di quel territorio che gli strateghi di mezzo mondo avevano preconizzato imprendibile.

Ciò dimostra chiaramente, dunque, che la resistenza del nemico è intaccata e indebolita, e non la nostra. E poi che il rapporto di forze dei due antagonisti nel settore medio orientale non potrà mutare che in favore dell'Italia, in quanto l'Italia può agevolmente e rapidamente rinforzare o semplicemente rifornire le sue armate operanti sulla quarta sponda, mentre l'Inghilterra, oltre al dominio dell'aria, che non ha mai posseduto, non è più in grado, proprio a causa di codesto dominio dell'aria che non ha mai potuto raggiungere, di esercitare il dominio sul mare, a dispetto e scorno della poderosa flotta che, invece di esercitare il blocco, è rimasta bloccata, quella flotta che «cerca invano di misurarsi con la giovane flotta di Mussolini» — strepita il ministro Alexander — ed è invece costretta a subire l'oltraggio della

nostra aviazione — aggiungiamo noi — tutte le volte che intraprende un viaggio in forze per proteggere un convoglio o per eseguire azioni che meglio si addirebbero ai bombardieri della «Royal Air Force», se gli aviatori della R.A.F. non temessero le lunghe traversate sul mare e i nostri cacciatori più che i marinai di S. M. Britannica non temano i nostri «picchiatori», i nostri bombardieri, i nostri aerosiluranti. Ma le peripezie della flotta inglese e le amarezze dell'Ammiragliato non sono ancora finite. Potrebbe non essere lontano il giorno in cui da bloccata divenisse imbottigliata.

In quanto alla situazione in Africa orientale e nei settori aerei dell'Oceano Indiano, del Mar Rosso e del Golfo di Aden, compresi nel raggio d'azione della nostra aeronautica operante nei territori dell'Impero la situazione non è meno allegra per gli inglesi. Le occupazioni territoriali nel Sudan, nel Kenia e di tutto il Somaliland, occupazioni operate con la cooperazione e con l'ausilio prezioso e indispensabile dell'Arma Aerea sono la prova più eloquente.

Ecco il bilancio di poco più di cento giorni di guerra fra l'Italia e l'Inghilterra. Da parte italiana soltanto attivo; da parte inglese soltanto passivo. Le parole della propaganda inglese servono ai gnomi. È curioso che il popolo più taciturno e sornione del mondo si sia messo — per bocca dei suoi rappresentanti politici — a parlare tanto e a dire tante scemenze. Da noi parlano i comunicati ufficiali che sono 3.

## EFFETTI DELLA RAPPRESAGLIA TEDESCCA SU LONDRA





Come la bomba di uno «Stuka» ha ridotto un trasporto militare britannico

una sottratta e di una modestia veramente esemplare.

La situazione sul fronte tedesco è decisamente assai più grave per gli inglesi in quanto che la guerra è penetrata con i suoi orrori e le sue distruzioni fin entro il cuore della nazione inglese, e quindi dell'impero. Abbiamo scritto penetrato perché in realtà i tedeschi sono riusciti a operare dei veri e propri strappi alla barriera di difesa proclamata insuperabile.

La guerra che si combatte contro il territorio metropolitano della Gran Bretagna e finora una guerra condotta esclusivamente dall'Arma Aerea e segue a grandi linee i dettami delle oramai classiche teorie enunciate dal generale italiano Giulio Douhet fin dal 1923.

Gli obiettivi principali della guerra aerea che il Comando tedesco conduce contro l'Inghilterra allo scopo di costringere l'avversario a capitolare o quale preparazione per l'intervento delle altre due forze, e cioè della Marina e dell'Esercito, per uno sbarco in territorio nemico, sono: la conquista del dominio dell'aria e la distruzione e paralisi delle maggiori industrie, dei più importanti nodi di comunicazione, dei centri fortificati e dei depositi di carburanti, di derrate alimentari e di materie prime di ogni specie.

Tutte le due codesti obiettivi — dominio dell'aria e distruzione della produzione nemica — sono oggetto della costante attività dell'Armata aerea diretta da Goering. I risultati ottenuti fino ad oggi sono imponenti. In base alle documentazioni aerofotografiche e alle testimonianze dei neutrali (svedesi, americani, portoghesi, ecc.) risulta che l'azione di logoramento della resistenza inglese dall'inizio dell'offensiva in grande stile dei maggiori impianti industriali e militari della Gran Bretagna e particolarmente della regione londinese ha causato i seguenti danni: 6000 impianti industriali, di cui 1400 nella capitale, sono stati colpiti e distrutti in parte o totalmente il venti per cento degli impianti elettrici e dei gas del territorio inglese sono stati distrutti o comunque resi inservibili per parecchi mesi; i più importanti centri ferroviari sono stati disorganizzati; quattro stazioni di Londra sono state gravemente danneggiate; la metropolitana della capitale è quasi completamente paralizz-

zata; gli incendi nei magazzini e nei porti hanno causato danni colossali che vengono valutati a circa 12 miliardi di marchi.

Si pensi che durante 42 giorni di bombardamenti intensi sono stati lanciati sull'Inghilterra circa 29 milioni di bombe di tutti i calibri. Soltanto sugli impianti industriali dell'Inghilterra meridionale e centrale, e quindi su Londra, sono stati rovesciati, durante 700 attacchi aerei, ben 15 milioni di chilogrammi di esplosivo. Chi sa, come noi, con che metodo precisione e vigore lo Stato Maggiore tedesco conduce la offensiva aerea in Inghilterra non ha dubbi sull'esattezza di codeste cifre impressionanti.

«Noi siamo in prima linea», ha detto Re Giorgio nel suo messaggio di lunedì scorso. In realtà l'assedio aereo tedesco si è talmente stretto attorno alla più grande isola inglese che le maggiori linee di difesa su cui i britannici avevano fatto tanto assegnamento sono crollate. La prima linea di difesa era lungo le coste dell'Olanda del Belgio e della Francia, in possesso della Germania. In un primo tempo i cacciatori della R.A.F. andavano nel cielo di questi territori a tentare di contrastare il passo ai bombardieri del Reich. Verso la metà di agosto le più importanti battaglie aeree si sono svolte quasi tutte al di sopra della Manica. Alle ore 23 del 5 settembre è incominciato il bombardamento di rappresaglia contro la grande Londra. Pochi giorni dopo la caccia inglese, snidata e scacciata dagli aerei della costa, si è concentrata nella diecina di campi (fra aeroporti organizzati e piste improvvisate) sparsi nelle immediate prossimità della capitale.

In verità era l'unica soluzione logica per gli inglesi, in quanto tale disposizione e vicinanza fra di loro e al centro della città dai campi di partenza e di atterraggio permetteva agli «Hurricane» e ai «Gloster» e agli «Sputafuoco» di fare rapidamente massa nel cielo invaso a ondate dai bombardieri tedeschi. La difesa antiaerea a terra era stata rinforzata sottraendo le armi ad altre città e ad altri centri. Ma tant'è: quando sparano i cannoni la caccia non lavora, e viceversa. Intanto l'aviazione tedesca, smantellate le difese della costa, eseguiva la distruzione di quasi tutti gli aeroporti intorno alla capitale: Londra rimaneva ancora con i suoi cannoni e mitragliatrici antiaeree; e con i suoi palloni

di sbarramento. Bombe cadevano lungo le rive del Tamigi dal mare al Ponte di Londra, bombe cadevano sui docks colmi di ricchezze, bombe nel centro della città, bombe perfino sul palazzo reale. Più di 300 palloni frenati venivano abbattuti dai cacciatori germanici; altri 30 in un giorno di burrasca, spezzavano gli ormeggi e andavano alla deriva sul mare, sulla Danimarca, sulla Norvegia, sulla Svezia.

L'implaceable macchina di guerra non molla la sua preda. Dal 5 settembre di notte e di giorno, con pioggia sole vento nebbia tempesta, in qualunque condizione, a dispetto delle migliaia e migliaia di boche da fuoco aeree e terrestri, mutando tattica ogni giorno e spesso più volte al giorno allo scopo di disorientare la difesa, i bombardieri e gli apparecchi d'assalto tedeschi s'avventano contro il cuore dell'impero inglese. Le maglie dell'assedio si stringono.

Gli inglesi che scrivono sui giornali o parlano ai microfoni della radio non sono tutti d'accordo. Comunque fanno professione di ottimismo. Il Ministro dell'Aria, per esempio, sostiene che la Germania ha rallentato il ritmo dei bombardamenti a causa delle perdite patite e che «presto» la superiorità inglese nell'aria sarà raggiunta. Come? Non certamente per virtù divina, dato che le maggiori fabbriche aeronautiche del Regno Unito hanno sofferto danni irreparabili. Anche Garvin, sull'Observer, si occupa dello stesso argomento. «Se riusciremo ad annullare la superiorità aerea germanica mantenendo una più elevata qualità dei nostri apparecchi contemporaneamente all'aumento della produzione e all'acceleramento delle forniture americane, noi vinceremo. Altrimenti non vinceremo». Così viene il noto giornalista inglese.

Per vincere, l'Inghilterra deve annullare la superiorità aerea tedesca, per annullare la superiorità inglese nell'aria possederne gli apparecchi e, sopra tutto, più piloti dell'avversario. Chi fabbricherà gli aeroplani necessari alla vittoria britannica? L'industria degli Stati Uniti? Gli aeroplani devono essere fabbricati e spediti e devono giungere a destinazione. In quanto ai piloti, questi non si fanno in fonderia.

Churchill ha detto di essere «molto contento di vedere come il nemico si getti da solo a capo fitto, in un grande errore». L'errore è quello di distruggere Londra.

«Masticate caramelle di gomma, affinché nei rifugi antiaerei non si sentano battere i vostri denti quando cadono le bombe. Abbiate riguardo del prossimo», è il monito londinese ai cittadini londinesi. E questo non vuole essere — crediamo — una battuta spiritosa.

Tanto il tempo passa e gli avvenimenti moltiplicano. I prossimi giorni, forse mentre leggerete queste righe le aviazioni della Germania e dell'Italia si getteranno a capo fitto in altri «grandi errori».

CASTONE MARTINI

## VIVENDO, VOLANDO...

In generale si sa bene che i libri a carattere autobiografico o che toccano in un certo senso l'autobiografia sono sempre assai ricercati e letti con molto interesse, poiché il segreto di un'anima o di una vita che si sta per svelare attraverso delle confessioni stuzzica l'istintiva curiosità dei lettori. Ma quando a quegli scrittori ciechi che non misurano se stessi ed obbedendo ad un insopportabile soverchio amor proprio fanno sfoggio della loro sanità che par persona. Un tremendo castigo li aspetta, una specie di suicidio, il ridicolo.

Ma quando lo scrittore riesce a superare questa prova del fuoco narrando i casi della sua vita o della sua passione e del suo sogno o delle azioni semplicemente ed eroicamente compiute, o et interessante, ed innova o ci instruisce, non sembra che vi siano parole bastevoli per elogiare e per premiarlo. Non merita assai, infatti, chi senza prosopopea e senza superbie si pone a diretto contatto con voi, dicendoci spontaneamente e sinceramente le buone cose che ha pensate od ha fatto, senza nascondere le manchevolezze e gli errori? Lo scrittore ha il diritto di ritenersi tale quando non disconosce il diritto dei lettori che è quello di non essere presi per fessi. Occorre fra l'uno e gli altri il rapporto di forza, cioè la reciproca stima e valorizzazione.

Il volumetto di Flavio Quaranta ha, dunque, questo bel pregio: sono delle sincere pagine autobiografiche. Nulla di straordinario e di eccezionale. Egli racconta la sua passione di volo. Come è diventato aviatore e pilota. Non vi viene a dire che egli è un geniale, ma è tracciarsi una vita miracolosa. Sembra, al contrario, che dica semplicemente: «Io ho sentito ed ho fatto così, ritenendo di fare il mio dovere ed obbedendo ad un intimo sentimento. Non mi sono affatto pentito, e moltissimi giorni ososono,

debbono fare lo stesso. E' una cosa possibile e bella quanto mai. Ci si inebria, si diverte, si fa, ci si inorgolisce, e si sente morire. Gli aviatori vincono il pericolo e la morte. Che gioia sentirsi vivi dopo aver vinto la morte».

«Sfogliamo un po' questi capitoli che sono come le rapide e brevi confessioni di un pilota. L'inizio è quello d'un buon cattolico che si fa il segno di croce: un omaggio alla «Virgo Lauretana», la celeste patrona degli aviatori. Si racconta la dolce leggenda della Casa di Nazareth trasportata dagli Angeli sulla sponda adriatica, a Loreto, la storia del Tempio, la consacrazione di Benedetto XV. Dono del Signore alla terra italiana. Poi il ricordo heroico di Simon Mago col suo macchinario di ali e di vele, il primo contributo dell'intelligenza e dell'esperienza personale. Ricordo di Sant'Ambrrogio, studioso di tutto ed anche del volo, quando osservo che «la coda serve ai volanti quale timone di profondità». E sentiamo all'oggi. Alle macchine, ai motori, all'elemento uomo. Si narra dapprima l'assaggio degli aspiranti. La misurazione dell'adocità fisica e psichica. Rigorosa e necessaria. Un velivolo deve essere costruito con materiali perfetti. Anche il volante deve essere fatto con perfetta materia. La visita medica è veramente e piacevolmente descrittiva. L'esaminando è sbalottato e palpato in tutti i sensi, fra crudeli alternative di speranza e di timore, finché non si arriva al responso finale, la riconosciuta idoneità che equivale a sentirsi dire dalla scienza medica: «Sei un essere psicologicamente normale e fisicamente sano».

L.A. annota: «Ripugategli questa gioia se lo potete».

I ricordi e le impressioni di squadriglia si dipanano in tanti riusciti quadretti che si leggono d'un fiato. Voi vedete chiaramente prospettato, nelle varie vicende, lo stato di animo di un giovane ben dotato da natura, coi nervi saldi e con una volontà temprata e rivolta dritta allo scopo, solare non da scotevolezza ma con piena conoscenza della scienza. Il campo della scuola insegna come si evita il pericolo ed insegna che quando l'incidente latitosa accade si marcia avanti lo stesso. L.A. ricorda di non aver mai visto un allievo abbandonare il campo dopo il battesimo dell'acqua, che ha il valore del battesimo del fuoco. I primi voli, le corse un po' irreflesse, ed il capofila che raduna gli allievi ed avverte: «e se qualcuno crede di adoperare l'equazione con un senso di suicidio, dimostra di essere poco intelligente, perché un velivolo costa molto di più di una semplice risolta...». E così che sono raccontate le virili lezioni ed esperienze.

Susseguono le impressioni e le descrizioni dell'aviatore che è «uscito dal nido» e che è divenuto un robusto aquilone. Le montagne sorvolate con l'acuto desiderio di penetrare il mistero delle alture terribili e delle nevi eterne, il volo nella notte, il salto col paracadute... Prose grosse e forti, con un felice atterraggio, sentendo ancora nei muscoli «il nido bianco crepitante degli ghiacciai assolti, la litania silenite degli orizzonti infiniti, l'odore aspro e selvaggio della roccia indomita e selvaggia... e nel cuore la gioia di essere nella costante presenza della Morte».

L.A. pure esprimendo i suoi sentimenti di buon aviatore, come appare dalle brevi citazioni che facciamo, non tace sui propri errori e incertezze e timori. Vi dice francamente ciò che ha sentito ed ha pensato. Voi l'amate per questo. Vi parla anche con un ragionamento scientifico del «velo rosso» e del «velo nero», quando si tratta delle possibilità del velostismo, spiegandoci che il pilota vede nero nella curva stretta ad alta velocità e vede rosso nella gran svolta invertita... Altre pagine spigliate ed avvincenti: La stratosfera a quota zero e la Montagna invisibile, vera indagine, in cui L.A. annota i primi d'alticcia raggiunti con le parole di fedeltà: «Gli strapiombi della montagna invisibile saranno simili anche se un mare di sangue eroico dovesse arrossare i contrafforti degradanti dell'inegnita dell'infinito sino alla realtà del piano».

Il bel libro del Quaranta si conclude con una serie di tre racconti. Un'accentuata nota sentimentale di vita familiare e di vita di guerra. Tre racconti, obiettivi e vibranti. L'ultimo dei quali ha per oggetto un eroe, caro a tutti gli italiani, carissimo agli aviatori: Antonio Locatelli, il «gemello alato del Pericolo».

FlAVIO QUARANTA: «Vivendo volando che male ti fa?». - Casa Ed. A.B.C. - Torino, 1940-XVIII.

## "MARE NOSTRUM"

L'Istituto di Studi Romani ha iniziato la pubblicazione di un'indovinata Collana dal titolo «Mare Nostrum», attraverso la quale scrittori competenti ed appassionati si propongono di sviluppare i più attraenti argomenti di attualità, dedicandoli ai nostri valorosi soldati in questo momento impegnati nella guerra d'indipendenza che farà tornare nostro il Mediterraneo. Della serie, che segnaliamo ai nostri lettori, sono sinora usciti:

1. Quel che la Francia deve e non ha dato a Roma e all'Italia.
  2. I moderni cartaginesi.
  3. Africa Romana e Tunisia Italiana.
- Ciascun volumetto, edito in veste sobria ma elegante, si vende al prezzo di L. 1.

# EREDITA' DI BARACCA

Nel pomeriggio del 19 giugno 1918 un aeroplano da caccia «Spad» atterra a Quinto di Treviso. Il pilota tenente Osmano ne scende e domanda costernato, quasi voglia smentire un suo presentimento, se il maggiore Baracca aveva atterrato. Alla risposta negativa, che conferma i suoi sospetti racconta quanto era accaduto.

Gli austriaci premevano in quel giorno con maggiore violenza. Sotto la formidabile pressione, potenziata da materiale e da uomini germanici, gli italiani che tenevano le linee del Piave avevano dovuto retrocedere e lasciare il passo a qualche battaglia di ardit. Inoltratisi di qualche centinaio di metri sulla sponda destra del Piave, gli austriaci premevano ancora per allargare la breccia sul fronte italiano. In quel momento il Comando Supremo aveva richiesto che tutti gli aeroplani disponibili scendessero a bassa quota a mitragliare le truppe nemiche per cercare di tamponare la falla che avrebbe potuto far tramutare le sorti della battaglia.

Baracca, l'asso degli assi italiani, l'aviatore imbattibile, l'uomo dalle centinaia di combattimenti, dalle trentaquattro vittorie aeree, aveva obbedito all'ordine pur considerando che la sua opera sarebbe stata più redditizia a spazzare i cieli degli aviatori nemici. E come al solito, da l'esempio. Egli, il comandante della 91<sup>a</sup> Squadriglia, «Squadriglia degli assi», come lo chiamò il Comandante dell'Aeronautica, sulla sua fida fusoliera dello «Spad» nervoso e seguito dal tenente Osmano s'invola verso il Montello, perno della nostra difesa. Si getta nella mischia, come se cavalcasse in carica, a sgranare i nastri delle sue mitragliatrici sui fanti nemici. Verso Nervessa, Osmano non vede più il suo capo. Gli sembra di aver intravisto una fantasma a terra. Terminata le munizioni, torna al campo e qui ha la conferma: Baracca non è rientrato.

Il Cavaliere del cielo aveva trovato la sua bella morte in battaglia, non vinto dal nemico: una pallottola errabonda, una delle tante migliaia che schiattano sul campo di battaglia, aveva sbattuto contro la sua fronte.

Così scomparve l'Eroe dell'aviazione italiana. Ma non bruciò invano sulle pendici del Montello la sua fiamma. Da essa presero maggiormente animo i nostri aviatori trascinando una aumentata combattività, un maggiore sprezzo del pericolo.

E gli aviatori italiani d'oggi combattono con lo stesso slancio del Prode Alato. A 22 anni di distanza sentono che chi li guida

è sempre lo spirito dell'Eroe che si immolò per salvare i fanti abbarbicati alle pendici del Montello per non far dilagare nella pianura il nemico.

I nostri aviatori, quelli delle crociere transcontinentali in massa, della guerra per la conquista dell'Impero, per la liberazione dell'Europa dall'anarchia combattenti in Spagna, quelli che fecero tremare la flotta inglese con la loro forza in potenza, quelli combattono oggi con lo stesso sprezzo del pericolo, con la stessa audacia cocente, con la stessa abilità con la quale combatteva Baracca.

E' durante la guerra che vengono fuori gli istinti dell'uomo, la sua educazione, la sua costruzione mentale. Ebbene, la strombazzata per tanti anni cultura inglese si è rivelata a questa prova del fuoco. I pallidi figli di Albione si sono dimostrati quelli che erano, senza midollo. Dalla ritirata sul continente, su quel continente tanto difesa dai loro pezzi di carta, ai pavidi bombardamenti notturni su città aperte, senza alcun obiettivo militare. Quale bomba lanciata in fretta per tornare tranquilli ai loro «wisky» e al loro «bridge». Questo il popolo che vuole arrogarsi il diritto di governare il mondo.

Questi sono gli aviatori britannici che lanciano ridicolmente manifesti idioti, che scappano appena vedono la prua minacciosa di un velivolo nemico, che per non incontrarla volano di notte.

E' qui che la razza viene fuori con tutti i pregi ed i difetti; questa è la forgia divina dalla quale può scaturire il miracolo di nuove energie che possono rinvigorire il mondo, spazzare le vecchie ideologie.

E gli aviatori italiani, fin dai primi giorni di guerra, han dato prova di ben difendere l'eredità di Baracca: costi quel che costi, l'importante è di vincere il nemico. E con questo principio sorretto da saldi nervi e da occhi infallibili, si gettano nella battaglia.

I cacciatori scendono fino a radere il suolo degli aeroporti nemici per innaffiarli di pallottole incendiarie e schiantare a terra i velivoli prima che possano portare la loro minaccia sul nostro territorio.

Quelle manovre ardite di alta acrobazia tante volte ripetute in pace e che per anni hanno riempito di meraviglia le folle di tutti i continenti, vengono ora ripetute quasi alla lettera, ma con la meravigliosa entusiasmante eccitazione di far cantare sul serio le mitragliatrici.

La famosa «bomba», la picchiata vertiginosa di quattro cinque aeroplani che pun-

tano un obiettivo a distanza, di pochi istanti l'uno dall'altro, e su esso affondano fino quasi a sfiorarlo con le ruote al termine della mitragliata, rialzandosi in superbe impennate quasi dando l'impressione dello scoppio di una bomba vivente, viene ripetuto al vero.

Dall'alto fulmina massiccio il bombardamento distruggendo gli impianti e portando la distruzione contro gli obiettivi militari, solo quelli.

Ne vale la reazione anti-aerea, né la reazione della caccia nemica. La formazione procede compatta, le mitragliatrici vigilano in difesa su tutti i settori e se qualche proiettile anti-aereo raggiunge il segno, se qualche compagno si affloscia colpito a morte sul comando, la missione deve essere portata a compimento con volontà inesorabile, portando nel cielo nemico l'anatema dell'Eroe che si è immolato.

Così anche i giovanissimi concepiscono il dovere: «costi quel che costi». Episodi di alto eroismo che nella nostra aviazione sono quasi normali, accadono ogni giorno.

E' l'eredità di Baracca, la consegna lasciata alle giovani generazioni cresciute sotto il segno del Littorio.

ALDO MARIOTTI

## FUCILI CONTRAEREI

In una rivista militare ungherese — «Magyar Katonai Szemle» di Budapest — è apparso recentemente un notevole studio sull'uso del fucile pesante nella difesa contro il velivolo. In esso sono espressi concetti e criteri, che appoggiati su alcune esperienze meritano davvero l'esame degli studiosi della materia ed anche l'interesse di tutti — poiché nessuno sa e può disinteressarsi in questo tempo di guerra, delle questioni militari in genere e di quelle particolari riguardanti o l'attacco o la difesa dell'arma aerea. Crediamo quindi utile fare un riassunto di detto studio.

Il problema della difesa contraerea è vasto, e difficile e va considerato principalmente alla stregua delle possibilità finanziarie ed industriali, per cui non è dato a molti Paesi di risolverlo nella maniera solita.

Si sa che fra le armi adoperate contro il bombardiere c'è la mitragliatrice e che questa se è di esecuta efficacia contro il bersaglio terrestre non lo è altrettanto contro la macchina volante. La percentuale del contraggio è sproporzionalmente minore. Anche moltiplicando i colpi, non riesce sempre soddisfacente il risultato e questo accade per la poca efficacia del proiettile. Potrebbe allora sembrare opportuno mettere in gruppo tre o quattro mitragliatrici; ma ci sono gli oppo-

sitori i quali sostengono che non è vantaggioso né pratico sottrarre al terrestre campo di battaglia quelle naturali sue armi che si hanno tanto positive e redditizie in mano. La mitragliatrice potrà essere efficiente nel tiro contraereo se si modificherà, applicando le ultime esperienze, la fabbricazione del proiettile, il quale dovrà essere manipolato in modo da poter perforare la lamiera corazzata e di poter scoppiare dopo la perforazione. E' da tener presente, incidentalmente, che durante le azioni guerresche in Polonia i bombardieri tedeschi erano corazzati.

Ma, intanto, pur modificando il proiettile e migliorando, come si è detto, le condizioni di difesa, non si raggiunge appieno lo scopo. Occorre adottare un'arma automatica, a tiro celere, di calibro maggiore di quello delle armi portatili, da 15 a 35 millimetri, che abbia proiettili perforanti a spoletta ritardata e proiettili ditromonti a spoletta sensibile. Tale arma dovrà essere occultabile e mobile su qualsiasi terreno, manovrata da pochi serventi, tenuta pronta a far fuoco ad ogni momento.

A questo punto, la rivista menziona una che una simile arma nuova, è certo dispendiosa e che trattato potrebbe essere utilmente, con poche modifiche, il fucile pesante già in dotazione dell'esercito ungherese. A dar ragione della grossista ci è un caso sperimentato nell'ottobre del 1908 sul confine cecoslovacco, prima che la zona subcarpatica fosse occupata dagli ungheresi.

In quei mesi aeroplani cecoslovacchi ogni giorno facevano a bassissima quota incursioni esplorative su territorio ungherese. Le mitragliatrici sparavano e meglio non potevano sparare, con intensità e precisione, colpendo gli apparecchi, ma questi riuscivano sempre a non farsi abbattere. I valori mitraglieri erano scoraggiati ed i loro capi tentavano svariati mezzi per rendere efficace il tiro contraereo, ma inutilmente. Intervenne allora l'idea di usare il fucile pesante.

L'arma fu messa in postazione anti-aerea, sostenuta davanti da due soldati che dovevano spostarsi manomani sempre in direzione del bersaglio. Posteriormente c'era il puntatore. I primi due serventi tenevano la maschera per non essere toccati dalla fiamma di bocca. Nel caricatore del fucile furono messi alternativamente un proiettile perforante ed uno dirimpetto. La scia traccata del primo doveva facilitare l'aggiustamento.

L'esperimento riuscì benissimo, provocando al terzo colpo lo abbondamento del velivolo. Il fucile pesante aveva scoppiato la mitragliatrice. Furono, in seguito, fatti altri esperimenti che ebbero buoni risultati, ma non si è ancora arrivati ad applicazioni generali.

MERCURIO

## CRONACA BREVE

IL GOVERNATORE GENERALE DEL CANADA' inaugurò recentemente la seconda scuola di aviazione.

E' interessante a questo proposito il fatto che la propaganda inglese parlava della prossima inaugurazione di 16 scuole. Ma una sola è stata finora in esercizio mentre delle altre 14 non esistono neppure le fondamenta.

DA RECENTI COMUNICAZIONI si apprende che le otto fabbriche principali del Canada hanno delle ordinazioni per 3.200 velivoli, dei quali sono pronti alla formatura 237. La capacità di produzione delle fabbriche canadesi è insufficiente ma dovrebbe essere portata fino alla primavera del 1941 a 360 velivoli mensili.

LA SOCIETA' DANESE ODL pubblica le cifre finali per il 1939.

Nel traffico internazionale sono state trasportate 24.715 persone, nel traffico interno 3700 persone, ciò significa un aumento del traffico internazionale in confronto all'anno passato del 69 per cento. Con un capitale azionario di cor. dan. 3.000.000 si è raggiunto un utile netto di 15.225 corone. Sono state trasportate 244 tonni di posta e 146,3 tonni di merci.

SECONDO RECENTI NOTIZIE la città di Sydney avrà un nuovo aeroporto nelle vicinanze di Bankstown essendo quello più vecchio, il Kingsford Smith Airport, insufficiente al traffico molto sviluppato.

NEL REGISTRO BRASILIANO di velivoli al 30 giugno 1939 erano iscritti complessivamente 121 velivoli civili. Di questi 101 erano velivoli terrestri due dei quali ammessi al trasporto merci. Dei rimanenti 26, 23 erano idrovolanti e 3 anfibi. 6 apparecchi terrestri appartengono al Governo, 3 alle Autorità aeronautiche, uno allo stato di Sao Paulo ed una all'amministrazione del territorio. Tre apparecchi terrestri appartengono alla scuola brasiliana di aviazione e 9 a delle associazioni aeronautiche. Le Società di traffico aereo possedevano 19 apparecchi terrestri, 1 anfibo e 19 idrovolanti. I rimanenti velivoli sono in mano di privati.

Secondo indicazioni americane di questi apparecchi 62 sono di origine americana, 34 di origine germanica e 14 britannici.

L'AVIATORE RYUZO ASAKAWA ha battuto il primato giapponese nel volo altitudine che era di 71 km, con un velivolo di propria costruzione coprendo un percorso di 96 km, in 2 ore, 11 minuti e 30 secondi. Punto di partenza e di arrivo Hsinking.



Un nostro bombardiere in partenza per un'azione bellica

# NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

## COME NACQUE IL "S. AMBROGIO"

La R.U.N.A. mi leva l'operaio perché dice di avere lavori che premono di più del mio apparecchio; son finito... Ormai tutta la mia fatica i miei sacrifici per arrivare a tempo alle Gare, sfumano. Non sto più nella pelle, per due giorni non vado nemmeno a veder l'apparecchio, amici competenti mi consigliano a desistere — « ci vuole un mese solo per le prove statiche ad essere già attrezzati ».

Finiscono le scuole e finalmente posso stare tutto il giorno a Taliedo. E' la vittoria! Voglio riuscire e riuscirò. — *Luctor et empero* — è il mio motto.

L'amico Bertoletti, che mi ha sempre seguito da vicino, mi incoraggia e tutte le mattine alle sei e mezzo è già con me nell'avo-rimessa, a lavorare per non lasciarla fino alle diciannove. Per qualche ora al giorno si unisce a noi anche Gian Carlo Saporiti ed eccoci tutti e tre ottimi e velocissimi falegnami, meccanici, etc. Il guaio è che manchiamo di esperienza ed un giorno sono io che mi scottico ripetutamente le dita nello stringere i dadi dei bulloni dell'attacco, un altro giorno è Bertoletti che per poco non si svena con un taglio di scalpello al polso per cui è necessario l'intervento del medico che mette due graffette, un altro giorno tocca a Saporiti con una scheggia lunga più di un centimetro che non vuole uscire di sotto ad un'unghia, anche qui deve intervenire il medico e tagliare un pezzo di unghia. Tralascio le scottature, i colpi di martello dati alle dita invece che alla lamiera od ai chiodi, le filiere rotte, le punte spaccate, le piastre e gli scalpelli dentati, etc., etc.

Di tanto in tanto qualche cosa non vuol proprio saperne di andar bene: o sono gli alettoni, o le molle della pedaliera, o è un bullone che non vuole infilare il foro che gli compete, o è un foro che non è ben centrato. Noi teniamo duro, i giorni passano, delle inezie ci fanno perdere delle ore preziose è una continua lotta con la tecnica, con la passione, col tempo, con gli ostruzionisti, coi disfattisti, con gli scocciatori (e quanti ce ne sono) che invece di incoraggiare ti criticano in malo modo, ti demoralizzano: di tanto in tanto

poi c'è anche da affrontare i cicchetti dei genitori che nonostante siano generosi e magnanimi giustamente si seccano e si preoccupano per la mia salute.

Bertoletti sta facendo il corso di Volo a Vela, i suoi familiari vanno in villeggiatura, resta solo a Milano, lo faccio diventare senza altro mio ospite; non si mangia più, non si dorme più, ormai l'apparecchio è a buon punto. Tornati a casa la sera dopo cena prepariamo la relazione ed i diversi carichi per le prove statiche; il letto non ci accade che dopo mezzanotte.

Le iscrizioni alle gare s'attano o per chiudersi, il « pubblico » dice che non faccio assolutamente in tempo, mando tuttavia la mia adesione e continuo con certezza il mio lavoro.

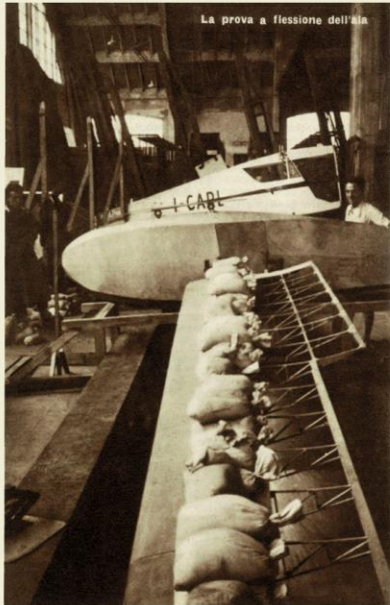
Ora ci siamo — « ci vuole un mese per le prove statiche, ad essere attrezzati » —, ho otto giorni, devo preparare tutto e non so niente. Mi do attorno per le aviorimesse ed ecco che trovo uno scalo per il montaggio delle fusoliere degli A. S. 1, è ben nullo, lo faccio subito mio ed in men che non si dica eccovi piazzato sopra il « S. Ambrogio » rovesciato. Continuando nelle mie ricerche trovo degli ottimi blocchi di legno che mi permettono di dare un appoggio completo alle ali in prossimità degli attacchi per poter bloccare il tutto con dei morsettoni allo scalo summenzionato. Ora apparecchio e scalo sono un sol blocco, si tratta di ancorare tutto a terra perché se durante le prove (e devo fare anche il carico disimmetrico) mi si sposta in qualche punto anche di un sol millimetro bisogna rifare tutta la prova oltre al rischio che si corre di scassare qualche cosa.

Con grosse macchine fuori uso, con una incidine, con altri pesi applicati sul fondo dello scalo, non dico dopo quali peripezie ed insudati sforzi, tentiamo invano di fissarlo, ma basta una piccola pressione all'estremità dell'ala che tutto al centro si solleva ed i pesi se ne fregano delle nostre fatiche. Quand'ècco (forse S. Ambrogio ce lo ha mandato!) arrivano due enormi travi di spruce lunghe sette ed otto metri, che devono servire alla R.U.N.A. Manco a dirlo ce ne impossessiamo, siamo in tre a smuoverle, con sistemi di leve, sfruttando tutti gli appigli, lavorando come negri, riusciamo a infilarle una nello scalo raggiungendo il fine desiderato. Con un carrello a mano ci rechiamo a prelevare all'officina del dott. Cattaneo, che gentilmente ce li presta, oltre cinque quintali di sacchetti di sabbia, la bilancia, le stadioline, etc.; non sto a dire le tragiche successi durante il percorso nel ritorno, col carro che sovraccarico ha tutte le buone intenzioni di cadere o di rovesciarsi come infatti una volta accadde con certe conseguenze!

Sabato, giorno 23, montiamo le stadioline e prepariamo tutto per le prove che dovranno aver luogo il giorno dopo se bene sia domenica. Eccoci all'indomani, viene l'ingegnere del R.I.N.A. e, fatta la prova di assestamento, iniziamo la prova per la prima ipotesi stabilita dal regolamento e cioè — massima portanza.

Non senza una certa ansia cominciamo a caricare per un primo coefficiente, leviamo i « cric », carichiamo per il secondo, fatta la lettura e rimessi i « cric » carichiamo una semiala, mentre l'altra la lasciamo al secondo coefficiente per la lettura degli spostamenti col carico disimmetrico, quando leviamo i « cric » regna assoluto silenzio, il momento è solenne.

La prova a flessione dell'ala



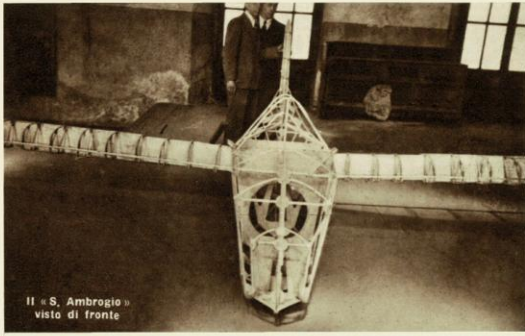
(Continuazione del num. precedente)

Si avvicinava sempre più il momento di montare gli attacchi; cominciai per me la dura conoscenza del lavoro meccanico che fui costretto ad affidare (disegni e modelli in cartone, alla mano) ad uno dei mestieri dopo aver girato almeno una ventina di metallurgici in cerca della lamiera che ebbi in seguito generosamente da un collega che faceva con me il brevetto di pilota a motore. Altra occupazione che si era aggiunta a quelle che già avevo in Eravamo in marzo quando avevo montato lo scheletro della fusoliera ed iniziata la rifinitura delle ali. Le Gare di Asiago e gli esami si avvicinavano di pari passo; chiesi perciò ed ottenni dalla officina della R.U.N.A. un operaio che mi coadiuvasse nel lavoro. Per semplificare le cose e perché rendesse di più il lavoro, pensai di portare l'apparecchio a Taliedo all'officina stessa ove un falegname continuava la costruzione. Di tanto in tanto lavori più urgenti costringevano il direttore dell'officina a distogliere l'operaio dal mio lavoro che già si prolungava per imprevisti per quali sudavo altro che le rituali sette camicie e che alle volte quasi mi demoralizzavano.

Le gare di Asiago si avvicinavano sempre più e c'era ancora molto da fare. Decisi senz'altro di rimandare gli esami alla sessione autunnale.

Siamo a trenta giorni dalle gare, ci sono da montare i comandi, chiudere metà fusoliera col compensato, fissare gli sganci, il pattino principale, il pattino di coda, gli alettoni, la rifinitura, l'intelaiatura e l'incubo delle prove statiche.

Alla domenica un altro operaio mi aiuta.



man mano che i « cric » si abbassano, l'ala pure si abbassa ed il compensato sul dorso del bordo di attacco si inflette dando luogo a dei rumori che ai miei orecchi giungono come tuoni. Le semiali si abbassano si abbassano e nessuno fata, solo l'ingegnere del R.I.N.A. ride per questo nostro contegno abbastanza spiegabile se si pensa che questa è la prima volta che noi assistiamo, non solo, ma abbiamo preparato delle prove statiche dall'estro delle quali deve dipendere, più di un anno di lavoro, di studio, di sacrificio.

gnere del R.I.N.A. ride sotto i suoi biondi baffetti per questo nostro contegno abbastanza spiegabile se si pensa che questa è la prima volta che noi assistiamo, non solo, ma abbiamo preparato delle prove statiche dall'estro delle quali deve dipendere, più di un anno di lavoro, di studio, di sacrificio.

Fatta la lettura completiamo il carico sull'altra semiala e mentre le due semiali sono completamente cariche, l'ingegnere, tanto per sfotterci, vuole che prendiamo delle fotografie; non contento di due ne vuole una terza, non solo, ma perché sta bella, vuole montare lui stesso su una scala, mentre io sono impaziente di levare i carichi (la fotografia poi non è riuscita). Fatta la lettura, scaricato e rifatta la lettura che conferma le doti di robustezza dei longheroni, disponiamo i carichi per iniziare subito la seconda ipotesi che compiamo rapidamente con esito soddisfacente.

Per il pomeriggio del lunedì dobbiamo preparare la terza ipotesi — assetto di portanza nulla — o prova a torsione della cellula, che è forse la prova più complessa da preparare poiché bisogna realizzare sull'ala un momento torcente il che non è troppo semplice specie se come nel caso mio si è completamente sprovvisti di tutto e non si ha grande praticità.

Ci mettiamo con tutto il nostro impegno e sfruttando ingegnosamente (modestia a parte) un'altra trave di spruce, alcuni blocchi di legno, dei tondini di metallo, una palizzata per l'appoggio delle carrucole che dovevano sostenere il carico corrispondente alla sollecitazione nel piano alare. Riusciamo così a impiantare discretamente anche questa prova che si svolge con la massima regolarità nel tempo previsto.

Martedì cominciamo a preparare per le prove della fusoliera, a tale scopo con dei morsetti, blocchiamo allo scalo che ci era servito per le prove precedenti un cavalletto usato per le prove del Catt. 28 e che il dott. Cattaneo ha messo gentilmente a nostra disposizione, in esso infiliamo la nostra fusoliera ed il mercoledì facciamo le prove della stessa e dei comandi.

(Continua) G. L. DELLA TORRE

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## STABILITÀ LONGITUDINALE

Il primo articolo del regolamento internazionale della F.A.I. per i primati dei modelli volanti definisce il modello ridotto di aerodina (leggi: modello volante) come «un aeromobile incapace di trasportare un essere umano».

In questa definizione sta tutta la sostanziale differenza fra un modello volante ed un aeroplano: quest'ultimo può usufruire di un cervello ragionato che il primo non può possedere.

Il risultato è che, mentre l'aeroplano non deve affatto preoccuparsi (entro certi limiti, naturalmente) di mantenere la rotta o la linea di volo poiché a questo pensa il pilota, il modello volante deve fare tutto da sé. Se cioè per una ragione qualsiasi il suo volo dovesse venire turbato egli dovrà essere in grado di reagire per proprio conto e di ritornare immediatamente, o nel più breve tempo possibile nella posizione iniziale. Si usa dire a questo proposito che esso deve possedere un equilibrio, o stabilità, massimo.

Cosa si intende per stabilità? Si dice che un corpo è stabile o, più precisamente, in posizione di equilibrio stabile quando, allontanato di poco da essa, tenda a ritornarvi.

Prende invece nome di equilibrio instabile, una posizione di equilibrio tale, che il corpo, allontanato anche di pochissimo da essa, tenda a sfuggirne.

Prende infine il nome di posizione di equilibrio indifferente, una posizione di equilibrio tale, che tutte le posizioni circostanti ad essa siano anche posizioni di equilibrio, per modo che se ne allontanano di poco il corpo, esso venga di nuovo a trovarsi in una posizione di equilibrio e quindi non tenda né a tornare verso la posizione iniziale né ad allontanarsene. Da quanto abbiamo detto risulta chiaro che il modello volante deve essere il più possibile in equilibrio stabile per poter rimanere il più a lungo.

Vediamo dunque per quali cause esso può essere instabile e come si possa combattere questa instabilità.

La principale fonte di instabilità in un aeromobile è l'ala ed a rigore non si potrebbero studiare a fondo i problemi della stabilità senza conoscere perfettamente il comportamento dei profili alari, ma sarebbe troppo complicato e lungo fare qui una trattazione completa della cosa; esporremo perciò alcuni fenomeni e proprietà come postulati, come verità di Vangelo, senza spiegarveli e pregandovi di crederci.

L'ala, dunque, è, come tutti sanno, l'organo che produce la sustentazione del velivolo e questa proprietà è dovuta alla particolare forma della sezione alare o profilo.

L'effetto portante che l'aria produce sull'ala si può materializzare in una forza diretta verso l'alto e verso l'indietro, detta «forza aerodinamica», passante, per un punto, detto «Centro di pressione», ben definito per ogni incidenza (angolo che l'ala fa con la direzione del moto).

Si sa per esperienza, e si può dimostrare, che nei normali profili il centro di pressione si sposta, grosso modo, in avanti per ogni aumento di incidenza ed indietro per ogni diminuzione.

Ne risulta che una volta spostata da una certa posizione l'ala tende ad aumentare lo spostamento: infatti se si fa ruotare attorno al bordo di uscita un'ala in modo da aumentarne l'incidenza, essa, per effetto dello spostamento in avanti del centro di pressione, tende ad aumentare ancora la rotazione.

L'ala è cioè in equilibrio instabile. Questo però quando il profilo sia del solito tipo concavo convesso, o piano convesso o biconvesso asimmetrico.

Esistono infatti dei profili alari che, per la loro particolare conformazione, sono auto-stabili; il loro centro di pressione infatti non si sposta secondo la legge avanti enunciata, ma esattamente ad contrario. Questi profili però non sempre possono essere usati nei modelli volanti ed in ogni caso la loro autostabilità non è sufficiente. Alcuni tipi di profili poi, e sono i così detti biconvessi simmetrici, si possono considerare in equilibrio indifferente.

fatti il centro di pressione rimane lo stesso per qualsiasi incidenza.

Abbiamo visto dunque come l'ala, da sola, non possa mantenere il proprio assetto di volo, ma sia sempre suscettibile di variarlo senza possedere la capacità di ritornarvi.

Per rendere l'ala stabile esistono vari sistemi che elencheremo man mano; il più importante è però, senz'altro quello di accoppiarla ad un piano equilibratore o piano di coda; esso consiste in una specie di piccola ala posta dietro la principale e ad una conveniente distanza ed incidenza in modo da essere in equilibrio con l'ala principale.

Se l'ala aumenta la propria incidenza infatti, il piano di coda, che è solido con essa, aumenterà esso pure aumentando, in seguito a ciò, la propria portanza. La coda sarà perciò forzata ad alzarsi, ruotando intorno al baricentro, facendo ritornare l'ala all'incidenza di equilibrio voluta.

Se l'ala tende a diminuire la propria incidenza, il piano di coda la diminuirà anch'esso e creerà in coda una deportanza che riporterà in equilibrio l'insieme.

Per stabilire i rapporti intercorrenti fra ala e stabilizzatore ci si dovrà occupare di un'altra entità cui questi rapporti vanno riferiti, si tratta del baricentro o centro di gravità del modello. Come si sa per questo centro passa la forza di gravità o peso del modello, ed è attorno ad esso che avvengono tutte le evoluzioni del velivolo.

Anche l'ala, quando tende a variare le proprie incidenza, aumentando o diminuendo in questo modo portanza, ruota attorno ad esso. Lo stabilizzatore deve perciò funzionare da contrappeso di una bilancia che ha per fulcro il baricentro.

Supponendo di voler fare volare l'ala con una certa incidenza (scelta da noi e che può essere per esempio l'incidenza di massima efficienza o di massima salita ecc.) si dovrà agire in modo che la forza portante dell'ala e quella del piano di coda siano in equilibrio rispetto al baricentro. Per esempio se il baricentro si trova sul prolungamento della forza aerodinamica dell'ala (come appunto deve essere) il piano di coda dovrà avere portanza nulla essere cioè ad un'incidenza tale per cui non si abbiano forze dirette verso l'alto. Nel caso dei profili biconvessi simmetrici tale incidenza è di zero gradi.

In tal modo se l'ala ruota verso l'alto, cioè cala, il piano di coda ruotando anch'esso acquisterà portanza opponendosi alla rotazione e costringendo l'ala a ritornare all'assetto primitivo: in tale assetto il piano di coda ritorna a portanza nulla e l'equilibrio è ristabilito.



Una squadriglia... poco discipinata, in volo sul campo della Marcigliana

Risulta chiaro che ha molta importanza la distanza dell'equilibratore dall'ala e la sua superficie. Infatti, maggiore sarà la distanza e maggiore sarà l'effetto di leva e quindi l'effetto stabilizzante a parità di superficie dello stabilizzatore.

L'entità della superficie dello stabilizzatore dipende perciò dalla superficie alare o dalla distanza da essa.

Per molte ragioni non è sempre conveniente allontanare molto lo stabilizzatore dall'ala (per esempio per non aumentare troppo la superficie di deriva in coda a causa dell'allungamento della fusoliera) in genere, nel caso pratico si può porre in modo che la distanza del centro di pressione dello stabilizzatore dal centro di pressione alare sia pari a due volte e mezza la corda media alare nel caso di modelli ad elastico ed al massimo pari a quattro volte la corda media nel caso dei modelli veleggiatori.

La superficie si può calcolare con una formula molto semplice che si è dimostrata molto buona in pratica.

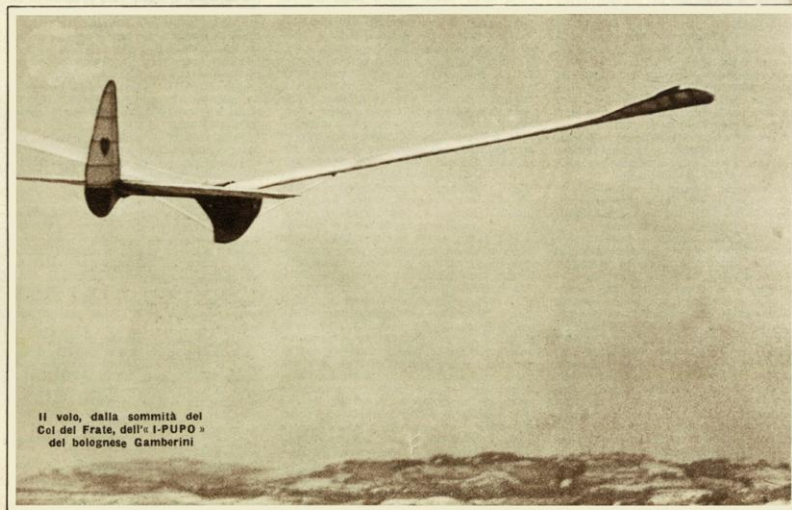
Per poter ottenere la calcolazione esatta occorrerebbero formule molto più complicate, ma nel caso dei modelli volanti ci si può accontentare della seguente:

$$S = 1.02 \frac{Cm}{M}$$

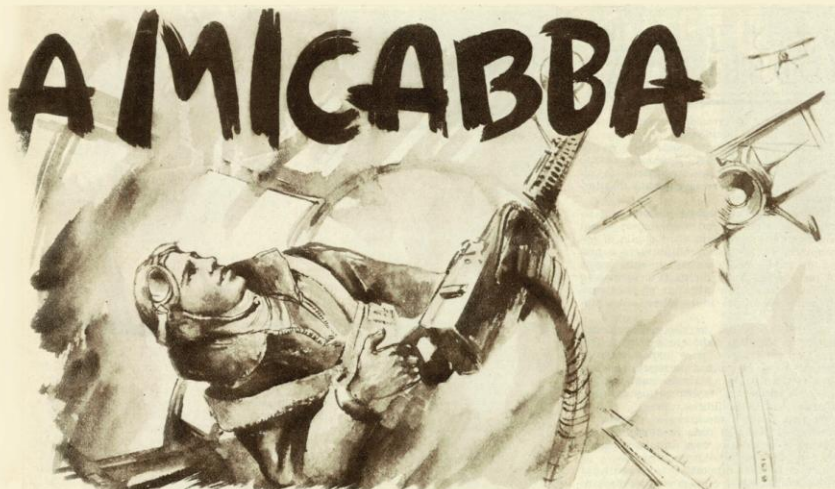
dove:  
S = superficie stabilizzatore  
Sa = superficie alare  
Cm = corda media alare  
M = distanza fra il centro di pressione alare e centro di pressione dello stabilizzatore.

Finora ci siamo occupati di piani di coda biconvessi, ma si usano anche piani di coda portanti e deportanti di cui però ci occuperemo nel numero prossimo.

UTI



Il volo, dalla sommità del Col del Frate, dell'«I-PUPO» del bolognese Gamberini



# ILLUSIONI

La propaganda britannica lavora ad alto regime. Con la stessa tendenza con la quale è stato effettuato il rimangiamento del Gabinetto Churchill per risvegliare la fiducia della popolazione con la nomina di uomini nuovi, ha avuto luogo anche un cambiamento di carica in seno allo Stato Maggiore dell'Aria. Il Maresciallo Sir Cyril Newall è stato nominato Governatore Generale della Nuova Zelanda; mentre al suo posto è stato nominato Capo di Stato Maggiore il Maresciallo dell'Aria Sir Charles Portal. Nella comunicazione ufficiale si fa rilevare espressamente che la nomina del nuovo Capo di Stato Maggiore costituisce un premio per colui che ha organizzato gli attacchi aerei su Berlino. La Germania annovera questo nome nel suo taccuino e non dimenticherà mai quale è stato l'Ufficiale della R.A.F. che secondo le direttive di Churchill ha dato ordine per l'assassinio attraverso il bombardamento di tedeschi ricoverati in ospedali, della popolazione civile e per la distruzione dei monumenti nazionali.

La propaganda britannica si dà inoltre da fare per moltiplicare fantasticamente le perdite tedesche e per ridurre a nulla le spaventose perdite subite dalla Gran Bretagna.

E' interessante notare a tal proposito che le cifre relative alle perdite della R.A.F. nei mesi di agosto e settembre non sono nelle comunicazioni «Reuter» e le medesime di quelle dei comunicati della radio, anzi la differenza comporta parecchie centinaia di unità.

Diamo qui appresso le perdite della R.A.F. relative ad alcuni giorni tra i più caldi e movimentati del duello aereo:

*Dati appresi inglesi*

| 11 agosto   | 93  |
|-------------|-----|
| 12 »        | 92  |
| 13 »        | 132 |
| 15 »        | 147 |
| 16 »        | 92  |
| 18 »        | 147 |
| 30 »        | 98  |
| 31 »        | 138 |
| 2 settembre | 93  |
| 7 »         | 94  |
| 27 »        | 101 |

Totale: 1.222

La settimana più ricca di successi fu quella dal 12 al 18 agosto, con un totale di 643 apparecchi inglesi perduti. Nel settembre si è segnalata la settimana dal 2 all'8 con un totale di 441 apparecchi.

Duff Cooper ha annunciato ora una grande campagna propagandistica della durata di 10 settimane, che sarà fatta attraverso discorsi di ministri, articoli e comunicati giornalistici, manifesti murali, pellicole cinematografiche e radio commentari. Il tema ne sarà il seguente: «Gli sforzi bellici dell'Impero britannico» e si mirerà a persuadere la popolazione che la Gran Bretagna non è sola a combattere. Ciò significa che è diffusissima nella popolazione inglese l'opinione che la Gran Bretagna sia propria sola.

Un funzionario del Ministero delle Informazioni ha inoltre annunciato che il Governo inglese provvederà a proiettare pellicole documentarie in una misura che non ha precedenti, allo scopo di mostrare la importanza drammatica della vita giornaliera e del lavoro giornaliero. Migliaia di proiezioni per settimana, fatte nelle città e anche nei distretti rurali mediante dei radio-convegni dovranno soddisfare il presente desiderio della popolazione, di ricevere l'impressione di essere un grande attore in un grande dramma spettacoloso. Pipopol o dunque non sarà un collaboratore e un partecipe di una opera di creazione, ma semplicemente un commediante. Il medesimo funzionario del Ministero delle Informazioni aveva detto che uno dei più terribili problemi del prossimo inverno sarebbe stato quello della *noia mortale* che minaccerebbe larghe parti della popolazione inglese per essere costretta inattiva nei rifugi; ma i tedeschi ritengono invece che l'inverno prossimo non sarà *mortalmente noioso* ma sotto altri aspetti *mortalmente interessante*.

G. d. N.

Il tenente B. eccina questa volta il posto di coda. Il suo velivolo chiude la formazione. E' una bella responsabilità, lo sa. Ma volito lui, quel posto.

Quante volte è stato, su Malta, il tenente B.? Lui stesso non saprebbe dirlo. Ormai la strada, quella via astratta tracciata sull'acqua verde del mare lungo la linea retta segnata da un preciso incrociarsi di due coordinate, è per lui una via più familiare che quella che guida, molto più lontano, alla casa alla quale ha detto arriverci per vivere anche lui un po' di questa meravigliosa guerra di liberazione. E Malta? La lunga spiaggia frastagliata con l'addentriarsi del porto di La Valletta, e i magazzini di Marsa Scirocco, poco lontano, e più giù ancora Hal Far, il campo bombardatissimo sul quale è già stato più volte. Poi, a sud, dopo il verde di larghe cortine di alberi fronzuti, Micabba, il miglior campo dell'isola. A Micabba, sono diretti i *picchiattelli*.

I dodici velivoli dalla caratteristica sagoma artigliana sono già sulla sponda occidentale dell'isola, in sorvolano a grande altezza. Le artiglierie, come al solito, innalzano il loro sparito di fiamma. L'aria si riempie di boati, di colpi secchi, di vuoti improvvisi. Globi abbaglianti di fuoco si accendono dovunque, sotto e sopra i dodici giombi monopiani dal segno della croce. E' questa la prima fase del combattimento. Ma essa comporta un altro episodio, che i dodici piloti ignorano. La squadriglia di *Falchi* che accompagnava in scorta indietta i *picchiattelli* è stata a sua volta impegnata dalla caccia avversaria, ed è rimasta indietro, in un angolo di cielo tra la quadromila e i cinquemila, a turbinare nel gorgo della battaglia nella quale si è di colpo trovata immischiata con sei «Hurricane» in agguato tra le nubi. I nastri delle mitragliatrici si arrotolano rapidamente, le canne arroventate vomitano raffiche di piombo. L'aria è attraversata dovunque dalle scie bianche dei traccianti.

I *picchiattelli* passano lo sbarramento di fuoco innalzato dal tiro furioso dei cannonieri. Le fusoliere non recano la minima traccia dell'inutile assalto nel quale il nemico ha spremato migliaia di proiettili. Micabba è ormai vicina. La formazione si sgancia in una lunga teoria di bolidi urlanti; ogni pilota ha il suo obiettivo.

Il tenente B. dovrà colpire una strana misteriosa piattaforma di cemento apparsa in questi giorni nel mezzo del vasto campo d'atterraggio. Ecco là il bersaglio; lo vede distintamente. Dove sono gli altri? Le bombe già piovono, giungono dal basso venute egagliate e l'eco di rombi improvvisi. Il tenente B. fissa nel collimatore il suo obiettivo, abbassa la cloche. I freni scattano. L'apparecchio precipita a 80 gradi su Micabba. Sembra un meteorite piombante dal firmamento. Il vento urla facciando la carlinga di una corrente solida sotto il cui sforzo l'armatura freme. Il bersaglio ingrandisce a vista d'occhio. Duemila metri sono già stati percorsi, il tenente B. vicino alla meta. In quel preciso istante la voce del motorista gli trasmette attraverso l'apparecchio telefonico di bordo che il bersaglio al *picchiattello* si trovano due Glo-

ster che piombano giù con lui. Il nemico ha già aperto il fuoco. Il motorista, con voce calma, avverte che vede distintamente le otto mitragliatrici puntate su di loro vomitare rapidamente una raffica dopo l'altra.

I *Falchi* sono ancora lassù, impegnati con gli *Hurricane*; gli altri della formazione già lontani. Occorre sbrigliarsela da soli. Il tenente B. sgancia subito le bombe, che, mentre vira a destra con una botta secca alla «cloche», vede con la coda dell'occhio piombare in mezzo al disco di cemento, subito avvolto da fumo e fiamme. In quell'attimo, mentre l'apparecchio è per traverso e perde velocità nella richiamata improvvisa, una raffica nemica lo investe in pieno. Il tenente B. sente il grosso corpo metallico del velivolo vibrare sotto la sferzata cruda. Il cruscotto va in frantumi, schegge di cristallo saltano via. Una lancetta di un indicatore gira furibonda sul quadrante e poi si arresta di colpo, paralizzata. I trasparenti della carlinga sono forati in più punti, l'aria passa fischando. Tutto gas, la manetta sino alla italiana tacca! Ora anche il motorista spara. I colpi rimbombano dentro l'angusto abitacolo. La voce, ancora calma, del motorista dice che uno dei due *Gloster* è addosso, spara all'impazzata. Si sentono i proiettili fischiare a pochi centimetri. L'apparecchio è ancora su in virata, piegato tutto verso destra. Così il pilota può vedere, per un attimo, la sagoma di un nemico passargli rapidissima davanti, fissarsi nel suo collimatore. Senza riflettere, spinto da una meccanicità che sembra estranea alla propria volontà, il tenente B. preme la leva di scatto delle mitragliatrici fissate poste sul bordo dell'ala. Un fascio luminoso di proiettili avvolge il *Gloster*. Egli comprende subito di averlo colpito. Vede infatti il velivolo incendiarsi e scomparire sotto a lui, avvolto di fumo nero. Uno di meno. Ora giù di nuovo, in picchiata. Micabba è lontano, sotto sorride rapidissima come una fiumana verde, una foresta. Bisogna raggiungere il mare. L'altro è sempre alle calcagna, non molla. Sul mare, dicono, gli insieci non combattono mai. Dov'è il mare? Non c'è da sperare sull'aiuto dei *falchi*. Certo essi non hanno visto nulla di quanto è accaduto, forse sono ancora impegnati con gli altri. Una seconda raffica bene indirizzata investe di nuovo l'apparecchio. Il tenente B. sente i proiettili volargli vicino, la fusoliera è sfracchiata, il timone, sfracassato, non agisce più. Il pilota sforza invano i piedi sulla pedaliera che si è bloccata. La situazione è ancora più critica. Ma il motorista, che fa che non spara più? Il tenente B. urla una domanda attraverso il suo microfono; nella cuffia sente, poco dopo, un gorgogliare sommesso. Diavolo, che succede? Un disturbo dell'apparecchio trasmettente, forse. Il *Gloster* è sempre vicino, spara ancora come un indepentino. Ma quando gli finiscono i proiettili? Ne deve aver già sparati delle migliaia. Il tenente B. stringe i denti. E' disperato. La vede brucia ormai; poche probabilità di portare a casa la pelle. Ecco laggiù il mare, una fascia verde-verde sopra una spiaggia atarazione. Il velivolo va giù a zig-zag, scende in picchiate

terrificanti che gli fanno sfiorare con il carrello le fronde delle querce, poi schizza in alto, con il motore tirato al massimo, in uno sforzo pauroso che determina un nuovo terribile interrogativo. Ce la farà? Bisogna farcela. Ma il *Gloster* è sempre dietro. Che fa il motorista? Il pilota non ne può più, sbircia dietro, per un quinto di secondo, verso il compagno di volo. Non dimenticherà più quella visione che, per una frazione di tempo così minima, ha impressionato le sue retine. Il motorista giace di traverso nella carlinga, ha il volto in alto, tutto rosso di sangue. Gli occhi sono spalancati, immobili. Tutta la carlinga è piena di sangue schizzato dalla testa del morto. La lunga canna della mitragliatrice ondeggia sul suo sostegno.

Il tenente B. è colpito da quella rivelazione come da una sferzata che l'avesse raggiunto in pieno volto. Quel caro ragazzo, il suo compagno preferito di volo... Si è difeso sino all'ultimo, con la calma di un eroe. Il tenente B. stringe i denti, impreca contro il nemico. E l'apparecchio sprofonda ancora, e poi va su in un'impugnata tremenda, poi di nuovo giù, come una pietra. Ecco il mare, ci è sopra! Dio benedetto, ci abbandonerà il *Gloster*? L'apparecchio da bombardamento si butta sulle onde le sfiora, sfreccia verso nord nascondendosi sul pelo dell'acqua, unendosi quasi alla propria ombra che trasvola velocissima di onda in onda. Uno sguardo in su. Il *Gloster* è in alto, cinquecento metri sopra, gira, punta su Micabba. La lotta è finita. Un'ondata di pace scende nell'animo del tenente B. I nervi, sino a poco fa tesi sino a spezzarsi, si ristendono; la calma ritorna. Ora occorre solo portare a casa l'apparecchio. Il motore romba infuriato. La manetta è ancora sull'ultima tacca. Bisogna riprendere il contatto con i nostri. Dove saranno?

Pochi minuti di volo. La spiaggia italiana è all'orizzonte; sopra di essa, i puntini scuri dei velivoli amici. L'apparecchio vola sempre sfiorando le onde. Da sollievo, quella visione del rapidissimo involarsi del mare. Sembra che acceleri i tempi, anticipando il ritorno. Ecco la spiaggia amica. L'apparecchio va su, scavalca una linea di ubertose colline, piomba su un vasto uliveto. E' là il campo di questi *picchiattelli*. Chiuso tra le chiome argenteate degli ulivi, su di un prato di velluto verde sul quale torreggiano di placide pecorelle si spingono, a volte, sino a brucare tranquille l'erba rugiadosa sotto i musi potenti degli aereoplani.

La formazione è ornata, al completo. Un soldato dell'aria non risponde all'appello, il ragazzo biondo che è sempre stato compagno di questi voli di guerra del tenente B. giace sull'erba fresca, con il volto insanguinato. I piloti circondano la salma. Che silenzio, dopo il frastuono della battaglia accanita!

Ma la voce del comandante lo rompe. Improvvisa:

«Verificate i motori. Domani si ritorna su Malta».

Il ragazzo biondo sarà vendicato.

ROMANUS

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

**MOVO**

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 78666

Modelli volanti, parti staccate, allegati, materiali a scoppio e utensili

Catalogo illustrato incarico L. 2

## la ciabatta di

## TILSON



ROMANZO UMORISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

Quando c'è un furto, fischiano, e vengono altre guardie. Tutte insieme fischiano di nuovo. Ne vengono altre ancora, e così via. Chissà che bella musica. Mi piacerebbe farci una capatina con i ragazzi, e la macchina di Bill, con le mitragliatrici. Le banche hanno le porte senza «allarmi», e gli impiegati non hanno pistole. C'è proprio da far venire il prurito alle mani. Se non fosse per Bert, pianterei tutto e telegraferei a Bill: «vieni con gli altri, Joe». Ma c'è il lavoro da sbrigare. Questo per me è una cosa nuova. Si tratta di stare appresso a certi tipi, e portar via delle carte. Ho l'idea, però, che tutto non andrà perfettamente liscio. Ieri, per esempio, vado in un bar a prendere una birra, e trovo un tale davanti a mezza compagnia di bicchieri di liquore. Dopo vado per Londra, e me lo sento dietro, a cento passi di distanza. Come non bastasse, stamani, di ritorno alla mia casetta (ho affittato un cottage, nel West), me lo trovo davanti, che parla con la cameriera. Dico: «che diavolo cercate, giuliano? Questa è aria poco igienica, per voi. Se non volete...». Lui mi fa: «Non vi riscaldate, signore: stavo solo spiegando alla signorina il funzionamento dell'aspirapolvere Pat & Pink. Otto sterline, con quattro spazzoli di ricambio il tipo «K», signore, è quello ideato proprio per il tipo di casa che abitate. Vi occorre come l'aria, signore, perché, permetteteci che ve lo dica, la vostra casa è un vero letamaio, e una vacca non ci metterebbe le zampe neppure benedetta...». Ha detto altre bestialità di questo calibro, e poi se n'è andato, dopo avermi sborniato di chiacchiere. Non ho mai conosciuto un tipo simile. Il fatto è che adesso mi trovo tra le mani un aspirapolvere «Pat & Pink», pagato otto sterline, che il diavolo sa come si faccia funzionare.

È maggio. Sono preoccupato, seriamente preoccupato. Stamani vado da Tilson, tanto per vedere che faccia la porta appresso, e chi ci trovo? Quello dell'aspirapolvere. Io mi presento come un reporter di New York, e chiedo a Tilson quando ha intenzione di varare la sua faccenda. Tilson fa per aprir bocca, ma l'altro lo interrompe: «Avete provato il mio aspirapolvere, signore? Sono certo che è stata una gran data per voi, signore. Io mi permetterei ancora di venirci a trovare, signore, per mostrarvi il nostro calorifero a doppio differenziale oleo-elastico tipo Westinghouse. Quattro sterline, signore, e la vostra casa diverrà un nido fatato...». «La vostra frappola, dico io, per poco non mi faceva saltare in aria, casa e tutto. Se volete riprendervela, venite con me. Correrete solo il rischio di finire in un baule, tagliato a pezzi. Siete il più mandrillo di tutti...». A questo punto Tilson è intervenuto dicendo: «Ma siete venuto qua per l'aspirapolvere, o altro? E voi, Fred — fa rivolto all'altro — che è questa storia?». E quello: «Come sapete, signore (e strizza l'occhio) lo rappresento per tutta Londra. Pat & Pink, e in tale qualità...». «Che avete da strizzarmi l'occhio?», domanda il vecchio Tilson. «Qualità di farabutto, ecco quale qualità...», faccio io. «Beh, dice lui, quando così, è meglio finirlo subito». Ricordo soltanto un fulmine azzurro davanti agli occhi. Mi sono risvegliato in portineria, con un viso che sembrava una melanzana. Tirando le somme, devo confessare che mi è andata male. A parte il ber-soccolo, è un autentico fiasco, per il lavoro di Bert, e me ne dispiace sinceramente. Come potrò presentarmi, una pros-

...ma, cosa è Tilson? Dovrei mettermi una barba finta.

VII

## UNO STRANO MAGGIORDOMO

Il preziosissimo vaso cinese dell'epoca leggendaria della dinastia dei Ming solo il cielo dell'ampio studio con rilevante velocità e terminò il suo viaggio aereo contro la parete tappezzata di ricco damasco, sulla quale batte riducendosi in minuscoli frammenti.

— Ma Pucci! — esclamò sorpresa Pat, sollevando la testa ricciuta dal lavoro all'incendio che ormai da tredici mesi costituiva la sua unica occupazione. — Pucci, tesoreruccio, — continuò in tono sempre più dolce, — dimmi tutto.

— Pucci e Pucci un corno! — sbratio infuriato il miliardario Franklin rosso, in viso dall'ira — quante volte ti devo dire che non voglio essere chiamato Pucci! Sono stufo di venire trattato come un lattante, stufo e arcistufato! Ora basta!

La tenera Pat era esterefatta. Non aveva mai visto suo marito in simili condizioni di spirito, e ne fu spaventata. Lascio cadere a terra il complicato lavoro che stava ormai ultimando e si precipitò di fuori, gemendo come un cucciolo che sia rimasto di colpo orfano di padre e madre.

Intanto il vecchio Franklin continuava a saltare su e giù per l'ambiente, emettendo imprecazioni coloritissime all'indirizzo di tre quarti dell'umanità. Si fermò un attimo a osservare un artistico busto in marmo di Carrara raffigurante una divinità greca, quindi, afferrata la preziosa opera, la scagliò a terra con gesto rabbioso, dando un urlo di liberazione.

Nell'attimo stesso in cui il dio pagano si scomponneva rapidamente empando il pavimento di sovrane candide, la porta si

apri di colpo, lasciando entrare la moglie del miliardario, seguita ad un passo da Joe Francis, il nuovo maggiordomo, da poco assunto al servizio.

— Pucci, mio piccolo, — sussurrò amorosamente la donna correndo verso il marito con le mani giunte in un gesto di preghiera, — prendi questo doppio whisky, mio caro: te lo ha preparato la tua moglie, con le sue manine...

L'irresistibile vecchio stralunò gli occhi sul giovane che si era fermato davanti a lui porgando un vassoio su cui era posato un alto bicchiere di terso cristallo pieno di liquore.

— E voi — urlò di scatto — si può sapere chi siete?

— Ma Puccellino, — intervenne la tenera Pat — è il nuovo maggiordomo: non ricordate? Quel caro ragazzo di Joe Francis, raccomandateci dall'amico Pak, di Pak and Pak...

Il miliardario grugni assentendo, mentre il «caro ragazzo» insisteva nel suo atteggiamento, con una perseveranza che faceva pensare all'etermità.

— Cosa ho! cosa ho! — gridò poi il vecchio alzando le braccia al cielo come rispondendo ad una muta domanda della moglie, — aprì la finestra, se lo vuoi sapere!

La moglie del Presidente della «N. A. L.A.C.» si precipitò verso la vetrata, e ne spalancò con un sol gesto i due battenti. Soltanto un rombito di motori scese dall'alto, mentre un folata di foglietti di carta colorata invadeva la stanza.

— Ecco! — urlò Franklin in un nuovo accesso di furia. — Ecco cosa ho, io! Ho i nervi, eh? Guarda là: è piena tutta New York di questa porcheria! ma leggi, ti dico!

Tremando come se si trovasse sulla soglia dell'atto più importante della propria vita, la tenera Pat prese in mano uno di quei foglietti che entravano svolazzando dalla finestra, e lesse, sillabando:

## VOLETE SUICIDARVI?

Si signori, è questa la domanda che vi rivoliamo: volete suicidarvi? In caso affermativo, non dovete far altro che intraprendere un viaggio aereo con una delle baracche volanti che il vecchio mandrillo di Franklin insiste nel chiamare composamente i suoi idrovolanti. Metterete così sicuramente il punto finale alla vostra esistenza. Nel caso invece che vogliate recarvi in Europa in poco tempo e comodamente, usufruite degli splendidi velivoli che l'«A.A.» di Londra mette a vostra disposizione. Ricordate: A.A.

Durante la lettura del poco edificante foglietto, il volto della donna aveva più volte mutato colore, per decidersi poi improvvisamente per un giallo di Napoli chiaro. Franklin guardava la moglie, soggiungendo sinistramente.

— Bello, eh? — chiese poi divenendo di colpo rosso in viso; — divertente!

Impossibile maggiordomo, durante lo

svilupparsi di tanto notevoli avvenimenti, era rimasto immobile come una statua. Solo uno scrupoloso osservatore, fissando attentamente il volto del giovane, avrebbe potuto scoprire una strana luce accendersi, per un breve attimo, nei suoi occhi.

— E voi — fece Franklin che rivolto verso il nuovo dipendente — che fate qui, impalato come una mummia? Mi fate venire i nervi con la vostra faccia di alabastro. Fate qualcosa, per le trippie del demonio, dite qualcosa anche voi!

— Groenlandia — disse con tono tranquillo Joe Francis.

— Cosa ha detto? — chiese Pat volgendosi al marito.

Il signore mi ha pregato di dire qualcosa — spiego cortesemente il maggiordomo — ho detto: Groenlandia.

Franklin e la moglie puntarono i loro occhi sullo strano individuo, osservandolo curiosamente. Non un muscolo, sul viso del giovane, si mosse.

Finalmente, lanciando una sonora imprecazione, il vecchio Franklin afferrò di scatto il bicchiere colmo di whisky, e lo trascinò d'un fiato, mettendosi poi a tossire, con gli occhi di fuori.

— Ma Pucci — disse la moglie — quante volte...

Vattene! — urlò il vecchio tra due accessi di tosse — non voglio più sentirmi chiamare Pucci!

Nella vasta stanza rimasero solamente i due uomini. Uno eccitato, congestionato, frangente d'ira; l'altro muto ed impassibile come una statua.

— Ah, voi! — esclamò il californiano quando la tosse glielo permise — giusto voi, cercavo stamani. Sapete che c'è un mistero? Vi ricordate di Al Nevada? Ma no, che diavolo ne dovete sapere, di quel tipo, se non l'avete mai conosciuto...? Beh, si tratta di un tale venuto tre giorni fa a prendere il tè qui dentro. È l'ingegnere capo delle officine; quello che manda avanti la baracca, insomma. Ha preso il tè, e poi, andato a casa, si è dovuto mettere a letto per non so quale accidente. Sta ancora lì, come un morto. È un guaio grosso: tutto è fermo, negli stabilimenti. Ne sapete qualcosa voi, di questa faccenda?

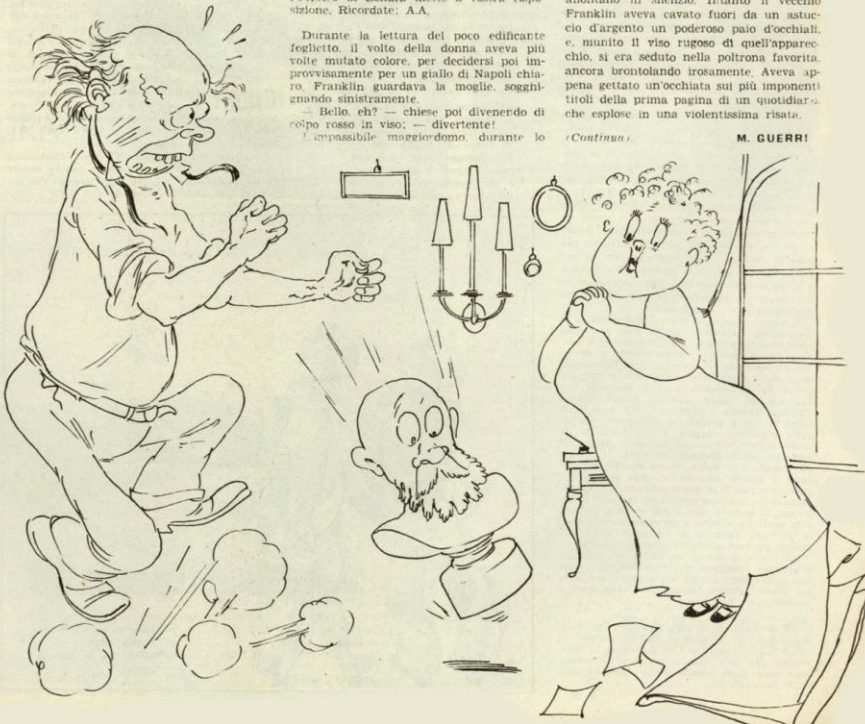
— No, signore — rispose cortesemente il giovane maggiordomo. — Mi permetto però di fare osservare al signore che è difficile che una comune tazza di tè possa procurare ad un uomo un simile male.

— Già... — brontolò soprappensiero il miliardario.

Il giovane prese il bicchiere vuoto, e si allontanò in silenzio. Intanto il vecchio Franklin aveva cavato fuori da un astuccio d'argento un poderoso paio d'occhiali, e, munilo il viso rupestro di quell'apparecchio, si era seduto nella poltrona favorita, ancora brontolando tra sé. Aveva appena gettato un'occhiata sui più imponenti titoli della prima pagina di un quotidiano, che esplose in una violentissima risata.

(Continua)

M. GUERRI



# LICENZA

Ogni volta Roma la ritrovo più bella, esattamente al suo posto e con la immobilità delle cose eterne e mutevoli. Capito a L'Aquila e tutto anche qua è consueto, i tavoli sono colmi di lettere alle quali nessuno risponde, i benché relationali rigurgitano di ali aeroplani disegni di scimmie cavali e genti straordinarie col volto tutto pieno di adiazene aeronautiche; qua e là per le stanze svolazzano scritti di Riccardello, di Mario Guerri, di Pet, e angoli mi guardano e ci guardano dall'altitudine delle loro iria, con occhi di mito, con benevolenza. Ogni volta che vengo qua trovo le solite cose.

Solo io ho l'impressione di essere mutato un poco, di apprezzare sempre meno la vita di aeroplano, perché mi sento stanco, malandato. Asprei ragione di una revisione accuratissima a tutto l'ordinato ma stanco organismo meccanico. Sarebbe però necessaria una parentesi per narrare qua delle mie malinconie presenti e passate di aeroplano in via di abbandono, della nostalgia del cielo che non vuole abbandonarmi. Sarebbe utile che i lettori aspezzero come io dopo aver tanto desiderato diventare aeroplano, finalmente, con lo studio, la volontà e le raccomandazioni, riuscissi nel mio intento. Ma tutto ciò è per noto, e ne dico grazie.

Stavolta, per tornare a Roma e ricondurre al titolo, la licenza che godo mi offre una città notturna e lunare bellissima, tutta feste, già abituata all'oscuramento, e paziente a sopportare molti arguti e senocchi sull'oscuramento, le vicende strane e stupefacenti che l'oscurità comporta. Giunto di notte, ho ritrovato la città meravigliosamente notturna. Ma mi pare talvolta oscurità spreca. E sovvenzioni di giorni passati, di mesi fa, di certe trepidazioni improvvise, di risvegli assurdi, Era un bel gioco si allarme, e fu una fortuna per i giornali umoristici, per i disegnatrici, una vera trovata, la noia di stagione per autori e artisti di varia.

Tristi considerazioni quasi mi urgerebbero ora, ma le rimando: il costume delle genti è quello che le epoche tramandano attraverso lento progresso, non solo a migliorarlo, E nel resto, ritrovo sul mio diario il seguente scritto: allegria di un sonno perduto e di tanti eccetera aeri...

L'importanza piacevole e utile del sonno si è rinnovata e serena addosso la sera del secondo allarme. Abituati a considerare il sonno come una piacevolezza senza valore, si dormiva quasi per impegnare il tempo, per far qualcosa; dormivamo come avremmo mangiato, come avremmo giocato a scopa. E invece, tacé tutto d'un colpo si sono accorti che il sonno vale più di ogni cibo, di qualunque grande viaggio o corona di re o di gioco maraviglioso.

I segnali della sirena, il primo: torbido e fioco che tiene ad inserrirsi nella coscienza obbligandola a una tensione anomala, e il secondo: violento che parla soltanto all'orecchio e al cuore; i primi due segnali, dire, in un tempo breve o lungo, corrispondono poi a cose in cantina, e fucchi d'artigianato. A casa nostra le esperienze notturne finora sono state esigue: i camerieri con molta delicatezza vengono a bussare alla porta avvertendo che fra breve il portiere notturno suonerà la sveglia, e con modesta voce, annunciano che « il rifugio è pronto ». Noi dicendoci « calma calma » come si legge dovunque, ci avvolgiamo in coperte di lana, e ciabattando discendiamo nel « ricovero ».

Il nostro rifugio antiaereo, fino a tempo fa serviva da ristorante, un di quei ristoranti caratteristici di Roma, sprofondati nelle cantine. Par di sentirsi vagare ancora il profumo la memoria la presenza di bistecche, di gatti cotti e serviti in salmi pari a lepri del Corso. Torno torno ai muri, la direzione dell'albergo ha fatto segnare, grosse lettere CALMA CALMA CALMA CALMA con variazioni di oli e aeroplani, istruzioni sull'uso delle maschere antigas; e poi ha fatto disporre sedie, poltrone, un tavolo di ping-pong, carte da gioco, bottiglie di birra, tavoli per gli scacchi e la dama. Poche donne frequentano il nostro albergo, e sono vecchie: le cameriere cioè e le guardabriere. Si aspetta, assumiamo volti coraggiosi, si ragiona di balistica. Si aspetta così, e col pigiama addosso e le vesti da camera, la coperta sulle spalle, pigliamo l'aspetto di turisti militari, fustigati da documentario cinematografico.

Poi suona la sirena, un suono lunghissimo, il pericolo è cessato, si torna nelle nostre camere fingendosi allegri, ma il cuore sanguigno per il sonno perduto. Siamo tutti rigiacchi e terribilmente borbogli.

R. G.

# POSTA aerea

Paolo Stiga, Napoli. — Per cellula di aeroplano non s'intende il tessuto o la qualità del metallo, o la materia di cui è composta l'ala. La cellula è l'ala od anche il complesso dei piani alari che servono per sostenere l'apparecchio in volo. Lo studio dei competenti tende alla costruzione di un aeroplano formato da una sola cellula, dentro alla quale trovino posto motore, combustibili, piloti, meccanici e passeggeri. L'apparecchio apparirà allora come un'enorme aquila di cui si distinguano le potenti ali che celeranno il corpo con i suoi organi vitali. Questa lezioncina in moneta spicciola me l'ha suggerita la descrizione del modello da me costruito in cui « la cellula dell'ala è formata da canne di bambù ». E per cellula tu intendi i sostegni dell'ala. Invece, come tu ho spiegato, si tratta di altra cosa. Ciò non toglie che tu non sia un bravissimo ragazzo, pieno di buona volontà e dotato di spirito d'iniziativa. Ricambio i fascistissimi saluti.

Salvatore Capuzzi, Cesena. — Trovo que

## BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2.00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B - ROMA

sta letterina a te indirizzata in mezzo ad un pacchetto di biglietti da mille e da cento lire differenziali in fondo ad un cassetto. I biglietti sono tutti scaduti, cioè fuori corso, perché troppo vecchi. Non so se la lettera lo sia altrettanto. Io te la mando perché sono allegramente malvagio. Di fati, ti non voglio privarti di una letterina cattivella impastata dal poeta di redazione, cioè da Pindareto. Dice la lettera in parola: Abbiamo ricevuto la negativa da te impressionata all'aeroporto di Forlì, durante i voli di propaganda. Essa ci ha fornito la positiva che figura in uno dei tatti e albuma fatti in ricordo dei raduni. Ci è pure giunto il tuo bozzetto allegorico, come tu lo chiami, « Icaro rinato », che inviasti al Direttore con la sicurezza che lo avrebbe fatto pubblicare. Il nostro poeta di redazione ci fa sapere in proposito che:

«L'allegorico bozzetto di Capuzzi Salvatore fu bocciato dal Censore ed ancor da Pindareto. Esso nacque assai cascante, con le membra debolacce e pur anche con le grucce da ogni « verso » e zoppicante».



«... detto in stile ginevrino. Sei, quindi ancora un pivello...». Grazie dell'avermi scritto a macchina e scusami della brevità della risposta, ma in quella rivolta a tua sorella ho incluse anche molte cose che ti riguardano.

Preistoria? Macché: una gara a Sesto Calende. Ma perché quei antiquari modelli a tubo?

Cesare Traditi, Roma. — Alla gara alla Torracina non ci potrò venire, quindi tu avverti, l'era inutilmente il giornale scelto come segno di riconoscimento. Tu scrivi « se hai buona memoria... ». Ebbene, amico mio: io non ho buona memoria. Sappi che sulla mia tessera d'identità, accanto alla scritta « segni di riconoscimento », l'impiegato, uomo di largo intuito, ha messo: « smemorato come una talpa, disordinato e confusionario, amante della birra e dell'estratto di pomodoro ». E già che siamo al capitolo « note caratteristiche », sappi che lo scriverò sul tuo conto: « dotato di una sorprendente facoltà per mezzo della quale può uccidere un toro di quattro anni solo mostrandogli una lettera autografa ». Morale: perché non cerchi di scrivere meglio, Cesare? O vuoi fare il dottore? Grazie degli auguri polivalenti, che contraccambio.

Giabbano Grigio. — Per diventare aeromodelista basta costruire modelli volanti! Tu mi dirai tendendo verso di me l'indice accusatore: eppure conosco degli aeromodelisti i cui modelli non volano affatto! E vero, Giabbano grigio; quanti problemi si agitano nell'universo! Ho fatto leggere la tua lettera a Guerri. Il giovane pittore si è messo improvvisamente a belfare e, colpito da grave choc nervoso, dato mano ai pennelli, ha dipinto sulla volta della redazione uno stupendo « Giudizio Universale ». Il guaio è che l'Amministratore, saputo il fatto, ha stabilito una tassa di sei lire per entrare nella stanza dove sta il meraviglioso affresco. Chiederò un aumento di stipendio. A parte gli scherzi, egli ti ringrazia e dichiara di esser pronto, come dimostrazione della sua riconoscenza, a farti, non appena lo vorrai, il ritratto ad olio per sole ottomila lire. Con lo sconto del sessanta per cento, cioè:

Dieci di Saranno, teste matte, scrivono una lettera garbata e corroborente avvisando agli uomini di buona volontà che a Saranno ci sono cinquant'anni aeromodelisti. Ma, dico io, di saranno, o di sono già? Tutto qui, il problema, io godo nel sapere che voi bevete gazzose e andate al cinema con allegre compagnie, saltatamente, queste compagnie, e fate tra esse una vittoriosa campagna aquilone... Il fatto che il grido, da me inventato il 28 marzo 1939, di « Continna e longherone » sia ora il vostro trionfante stendardo mi commuove. Vi mando tre etti di pensieri cari e una scatola con stagnola di preziosi incantamenti in lingua latina.

GRIVELLO

**TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI**

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**  
L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

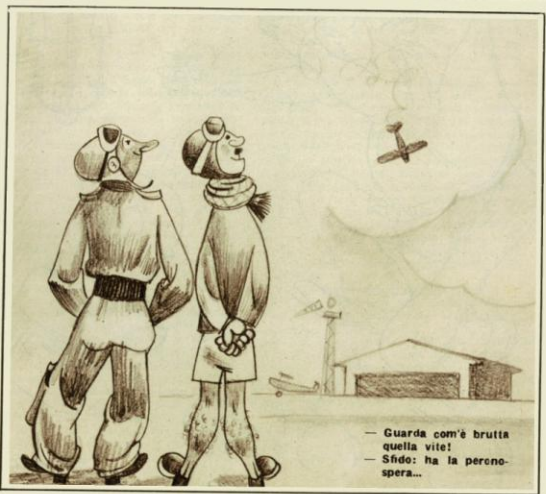
**LIBELLULA**  
L. 4,50 franco di porto

e del

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

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

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



— Guarda com'è brutta quella vite!  
— Sfidò: ha la perno-spera...

E' in vendita

PERCHE'  
L'AEROPLANO  
V O L A

Publicato da

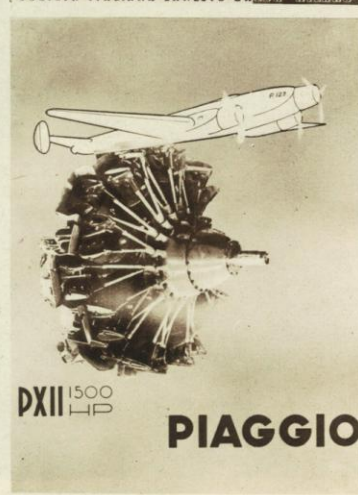
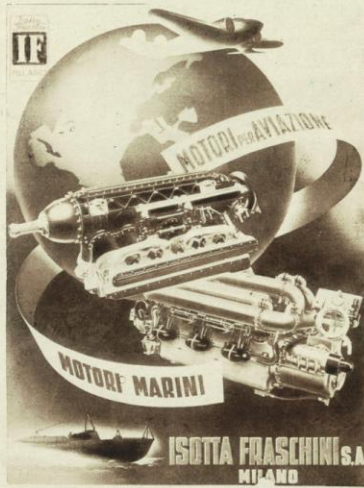
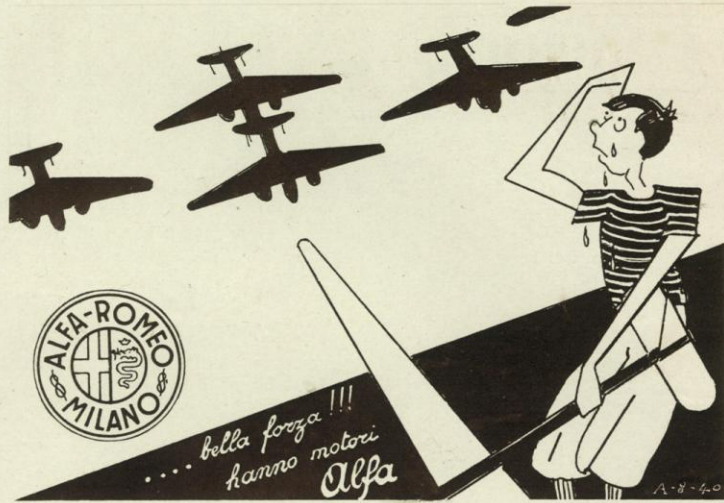
AVIAZIONE  
PER TUTTI

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

COSTA  
SOLTANTO 1 LIRA



**L'AQUILONE**  
*Settimanale per i giovani*



NAVI DA GUERRA INGLESI ALLA FONDA NEL PORTO DI ADEN AFFONDATE DAI NOSTRI AEREI.