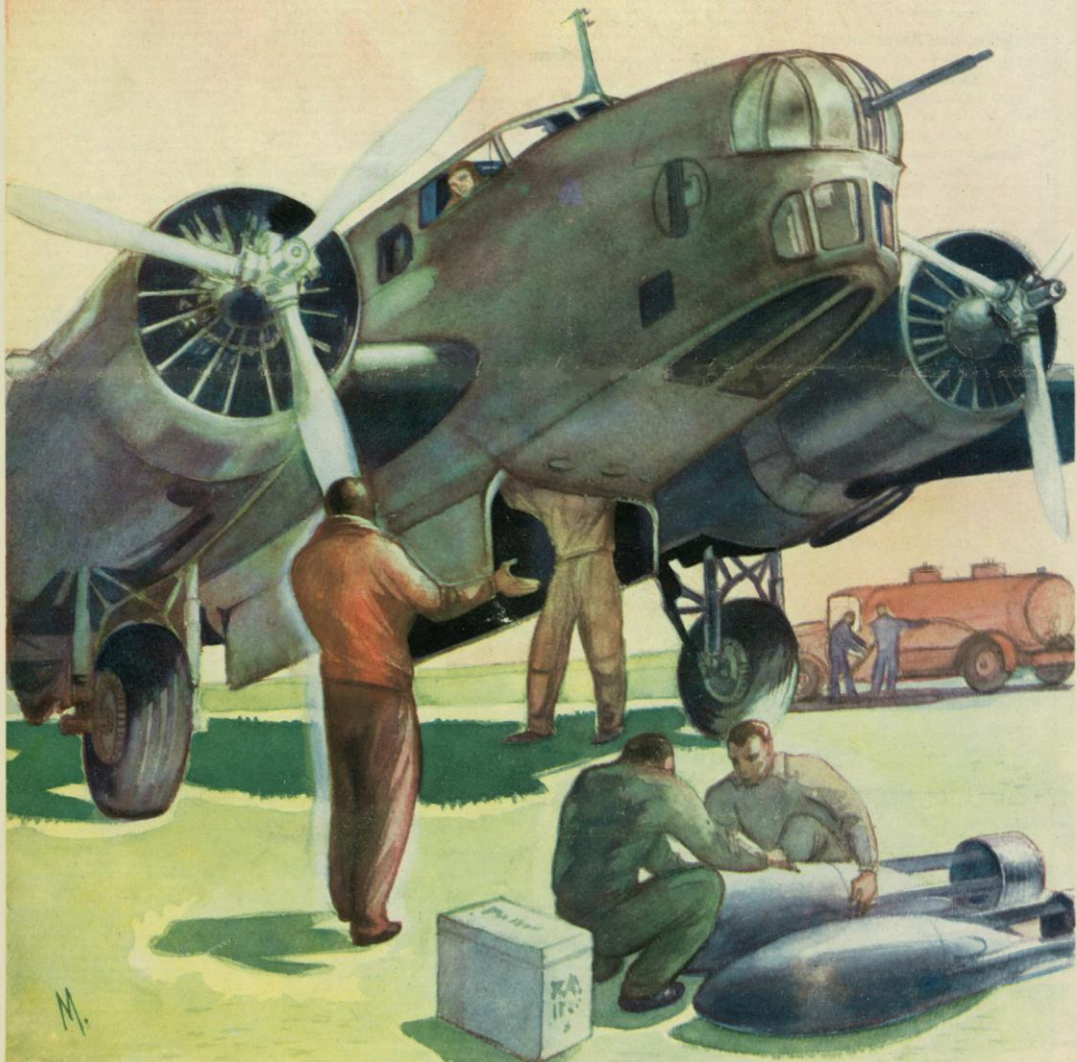


NUMERO 45 - 10 NOVEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



SU UN NOSTRO CAMPO DA GUERRA : SI PREPARA UN'AZIONE.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: **GASTONE MARTINI**
Anno X N. 45
10 novembre 1940-XIX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
dipendente dal
Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII
Amministrazione
Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI
Annuale L. 25. Semestrale L. 13
un numero centesimi 60
numeri arretrati il doppio
PUBBLICITÀ
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano
Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni editte

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. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire

VECCHIA PAGINA

E' stato sufficiente un'adunata, una grande adunata, un pomeriggio di bandiere e di voci, perché il cielo diventasse campo di imprese, e tornasse ad assumere il suo carico di gloria, di impegno alla gloria, « Ricordate? » (e chi non ricorda?)
Il 10 giugno le genti di Roma ebbero il premio della loro attesa.
Per giorni e giorni nel cielo dell'Urbe bombardieri caccia e intercettori s'erano dati convegno, svolavano al vento come manifesti di propaganda: pareva leggere dove l'occhio posava: « date all'Italia », o frasi di una volta.

Le strade si colmarono di donne ragazzi bambini. Le piazze furono luogo di raccolta degli uomini adulti, della loro festa infantile. Per le vie di Roma discesero al centro della città colonne di canti, inasce e cessati, il canto muoveva i capelli dei giuocattoli, gli abiti delle ragazze in divisa. Gli uomini avevano la loro impresa sul volto e cantavano, in alto echeggiavano cuori e motori.

Remote freschissime nubi oscurarono il volto della città, indi fuggirono i letti, il vento ondeggiò cercando di ritrovarsi negli celi delle canzoni, fra strada e strada, fra i bombardieri chiari alto sfreccianti.

I tram, i canali, le vasche e le acque e gli alberi di Roma, e la polvere dei seati vecchi e consumati di Roma, furono clementemente avvolti dal silenzio, dal vuoto.

Solo il cielo era colmo di destino.
La città spopolata i quartieri, svuotata le case, disertata i palazzi, tutta Roma era nel destino della sua Piazza Grande.

A Piazza Venezia era il silenzio dei canti di attesa, l'eco di mille voci, i raggi, il

sogno di mille cesti sorvolati, vinti e abbattuti.
Le foglie tacevano sugli alberi, Allegrino il maritato destino sull'ingombro stasico degli usi quotidiani.
Poi d'un tratto le voci del mondo nostro furono solo fatto grosso, gli uomini d'Italia si destarono, videro solo nell'orecchio palpitante. Gli occhi erano diventati inutili, donne uomini ragazzi ascoltavano.

Gli altoparlanti furono l'essenza del discorso: discorso da Grande adunata, parola al mondo, voce al popolo, cielo alle ali.

Sulle mura, sul volto maculato dei palazzi impallidirono i manifesti di rivendicazione, scemo la sfavillante campana del Campidoglio: il gorgo del cielo inghiottì la popolarità della battaglia, e la nuova guerra d'indipendenza sortì l'eco di favore: il pubblico fu il popolo.

E le strade furono torrenti e le genti ribbero la voce per cantare, e la città acquistò l'aspetto delle domeniche di sagra, e le polverose delle strade di Roma attese la fine del. le luci.

Un giorno prima, due giorni prima e tre giorni, Roma aveva risuito beante le ero-luzioni pomeridiane di decine di bombardieri estremamente belli, poco alti e veloci. Sparavano i letti di palazzi, terrazze e altane, riconducevano i vecchi e remoti sogni, conigliavano i desideri dei giovani verso i ricordi dei tempi non lontani: Africa Spagna e alte imprese di cielo, e documentari di guerra guardati, sì, forse con occhio di scontento.

Oggi le vie del cielo sono all'ordine del giorno. E' il tempo vero degli azzurri e delle



Questa eccezionale fotografia ripresa da un coraggioso « reporter » durante una manifestazione aerea sul campo di Marianna (U. S. A.) ritrae gli ultimi istanti di un velivolo che precipita. Il breve resoconto che accompagna la foto avverte trattarsi di aeroplano messi improvvisamente in candela per cause ignote. Il pilota, mentre stava per lanciarsi, vide con terrore la calotta del paracadute strapparsi e volare via, staccata dall'involucro! Nella foto si vede l'uomo aggrappato all'ala del velivolo, mentre il frammento del paracadute è visibile in alto, a sinistra. Il resoconto prosegue dicendo che, giunto a pochi metri dal suolo, quando stava per verificarsi l'urto fatale, il velivolo entrò in vite. La forza centrifuga lanciava lontano il pilota, mentre l'apparecchio, riacquistando improvvisamente l'equilibrio, planava atterrando abbastanza bene al limite del campo.

L'AQUILONE

agite sul petto, e il momento delle piccole storie e delle belle avventure.
Tornano i nomi della Cucaracha, Azzo di bastoni, Gamba di ferro, I Sorci verdi, si riparla del cielo con: di un grande destino meritato dagli uomini, delle nubi si ragiona come delle atole di fuori porta (i giardini azzurri), e il mare sorvolato è un amico che ha saputo aspettarci.

LORENZO BONACCORSI



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Non si può negare tuttavia che il racconto sui abbastanza pittoresco e che basti da se stesso per creare abbastanza interesse intorno ai francobolli e ai loro pazienti raccoglitori.
E' comunque certo che la filatelia vera e propria nacque al di qua della Manca e fu dapprima concepita e colta in un commercio ma come una moda. Per questo sua essenza, naturalmente non poteva essere che francese, anzi parigina.

Sappiamo infatti che all'inizio si poteva vedere una folla elegante che stazionava di preferenza nei giardini delle Tuileries o nei pressi del Palazzo del Lussemburgo, specialmente le domeniche, e dava uno spettacolo animato come se si trattasse di quello di una Borsa.
Con buona pace dei vigili urbani i quali sedevano con preoccupazione interomperosi anche il traffico e cause dell'affollamento, i primi collezionisti di francobolli si addunavano nei parchi pubblici per dare sfogo alla loro passione.

(Continua)

ITALIA

Atteissimo dai collezionisti e anche dai commercianti è uscita il 28 ottobre, con un notevole puntualità la prima edizione del Catalogo Italiano dei Francobolli dell'Impero e dell'Europa. Ne è editore il noto filatelista di Milano Landmans, il quale con la collaborazione di competenti ha coraggiosamente realizzato un'opera il cui compimento veniva dal più — ritenuta impresa difficile se non addirittura irrealizzabile. Dobbiamo invece dire che il Landmans a dispetto dei suoi pericoli e di coloro che per interessi personali avevano sempre deliberatamente osteggiato un simile proposito, ha compiuto in poco tempo uno sforzo notevole, siamo certi che dopo il necessario periodo di assestamento e di perfezionamento il Catalogo Landmans avrà tutti i requisiti per stare alla pari con altre pubblicazioni straniere del genere e verrà naturalmente adottato da tutti i filatelisti italiani i quali dovranno e potranno così liberarsi da qualsiasi influenza estera (non certo benefica) sugli sviluppi della filatelia nel nostro paese.

JUGOSLAVIA

La serie di posta aerea che risultava fino ad oggi costituita da otto francobolli, si completa con altri due valori di grande formato, il cui prezzo facciale è il più alto di quelli finora emessi. Le vignette riproducono come al solito, riproducono vedute di due città del regno serbo-croato-slavo, che questa volta sono Zagabria e Belgrado.
I due valori sono dentellati 12½, 40 dinari, verde blu.
50 dinari, grigio violetto.

LORENA

I francobolli di Germania della serie di posta ordinaria, con la effigie del Marsciallo Hindenburg (emessi fra il 1933 e il 1936) ed attualmente in uso, hanno ricevuto la sovrastampa nero orizzontale: Lothringen. Verranno adoperati nella regione lorenesa occupata dalle truppe tedesche.

OLANDA

Nonostante l'occupazione da parte delle truppe del Reich è apparsa regolarmente la serie di francobolli di beneficenza per il 1940. Essa si compone dei seguenti valori:
1½ + 1½ c. grigio nero (ritratto del pittore Van Gogh).
2½ + 2½ c. verde scuro (scrittore Poteriet).
3 + 3, carminio (Dr. Petrus Camper).
3 + 3, verde nero (pittore Jan Steen).
12½ + 3½, azzurro (filologo Scoger).
Dentellatura: 12½.
Il valore della stessa serie, da 5 + 3, è successivamente stato emesso in altro colore con nuovo prezzo in sovrastampa nera: 7½ + 2½, rosso.

PORTOGALLO

Due valori della serie commemorativa dell'indipendenza, celebrano le glorie dei famosi navigatori lusitani, al cui armento si dovettero tante grandiose scoperte geografiche il soggetto di alto valore artistico raffigura il monumento eretto a Lisbona in occasione della Esposizione del Mondo Portoghese. I simulacri di stelle novecentiste, illustra un falange di navigatori mentre ascendono verso la gloria sullo sfondo di alcuni giganteschi timoni, che si stagliano verso il cielo a nico trappunto di stelle. L'incisione è filologica e finissima. Dentellatura 11½.
25 centavos, verde scuro.
1 Escudo, rosso.

MAURITIUS

LA GRECIA TRA ITALIANI E INGLESI

Non è la prima volta che le menzogne e le fanfaronate del Ministero delle Informazioni, o dei Comandi militari inglesi finiscono col ritorcersi contro chi le ha concepite e propagate. Purtroppo noi non possiamo sempre rallegrarcene, perché al mondo, vivendo più gente credulona o in mala fede di quanto non si creda, l'opera dei falceppisti finisce sempre per lievitare e, al fine, a sortire tutto o parte del malefico effetto che i suoi autori s'erano ripromessi. Ne abbiamo esempi dalle manifestazioni di stampa o di microfono delle varie Svizzere o della patria dei signori Hemingway, spiritosi e partigiani diffamatori che hanno facoltà retentive soltanto per fatti che servono ai fini della loro partigianeria, cioè all'interesse della camarilla politica o affaristica a cui si sono messi a servizio.

Ma non è di questo che vogliamo parlare. Soltanto, il nostro discorso vuol prendere le mosse da una delle recenti fanfaronate della Propaganda inglese, e precisamente dall'affermazione relativa alle pretese 2000 miglia che gli aeroplani della R. A. F. avrebbero percorso per andare a bombardare la città di Napoli, e ciò per dimostrare, con semplici considerazioni e constatazioni di fatto, che, essendo le basi greche indispensabili per le azioni dei britannici contro il nostro territorio metropolitano, altra soluzione non rimaneva all'Italia che quella di intraprendere un'azione di guerra contro quella nazione che, legata da interessi promesse e illusioni alla Gran Bretagna, alla Gran Bretagna offriva e più ancora s'acchiava a offrire posizioni strategiche in funzione incontestabilmente antitaliana. La grottesca neutralità greca doveva mascherare due fatti ugualmente importanti agli effetti dello sviluppo dell'attuale conflitto, e cioè: 1° che le basi navali dell'arcipelago ellenico, dall'isola di Nasso (nelle Cicladi) di fronte a Lero, a Capo Sidero di fronte a Scarpanto, e da Capo Litino a Corfù, erano di fatto luoghi di rifornimento e di rifugio — quindi particolarmente adatti all'insidia — della marina britannica; 2° che tutte le basi aeree dell'arcipelago erano, in potenza, delle basi della R. A. F. e di fatto, dei campi di fortuna in caso di « forzato » atterraggio degli apparecchi inglesi in missione di guerra.

La Radio di Londra, l'indomani della prima incursione inglese su Napoli, ha diffuso la seguente notizia per i suoi ascoltatori dell'America Latina: « La R. A. F. ha compiuto la notte scorsa un volo di 5.000 chilometri per bombardare Napoli ». Dove siano andati a girovagare gli aeroplani inglesi per compiere i 5.000 chilometri, non si sa. In realtà la sparata dei 5.000 chilometri era una trovata dell'Ufficio Informazioni (leggi Propaganda) che, con tale sbalorditiva cifra intendeva indubbiamente neutralizzare, se non addirittura oscurare, la cifra di

4000 chilometri annunciata dal nostro Comando in occasione dei bombardamenti dei serbatoi petroliferi di Bahrain. Tant'è vero che su questo *prodigy* dei 5000 chilometri cadeva un prudente velo. Qualcuno aveva certamente capito che si era alquanto esagerato. E allora il comunicato ufficiale è stato lievemente modificato. Diceva testualmente: « La R. A. F. ha compiuto la notte scorsa un volo di 2000 miglia per bombardare la città di Napoli ed uno dei piloti nell'uscire dalla carlinga ha dichiarato: « Abbiamo scosso ben rudemente quelle genti di Napoli. Il porto più famoso di Mussolini ha avuto la notte scorsa il primo bombardamento dall'inizio della guerra ad oggi. Il tempo cattivo ci ha impedito di volare in Germania, ma Napoli è stata individuata senza alcuna difficoltà e depositi di benzina ed altri obiettivi sono stati ripetutamente colpiti. Il primo obiettivo a ricevere il nostro carico di esplosivo sono stati i depositi di carburante di Poggioreale che si trovano all'estremo limite della città. Qui sono state adoperate bombe ad alto esplosivo e sono scoppiati degli incendi. Il secondo obiettivo è stato la stazione ed i depositi ferroviari. Qui i nostri apparecchi si sono abbassati fino alla quota di 2000 piedi. Il terzo obiettivo è stato costituito da batterie contraeree e riflettori. Una delle batterie è stata ridotta al silenzio. I piloti al loro ritorno hanno detto che ci sono molto divertiti nel fare concorrenza al Vesuvio ».

Vi preghiamo di seguirli tenendo presente le frasi in corsivo. Il comunicato parla di 2000 miglia, pari a 3048 chilometri, considerato che il miglio inglese è di chilometri 1,524. Un esame di una carta geografica ci dà le seguenti cifre: da un aeroporto

qualsiasi della costa più vicina dell'Inghilterra sud-orientale a Napoli chilometri 1600 circa, da Marsa Matruh a Napoli chilometri 1600 circa; dall'isola di Cipro a Napoli chilometri 1700 circa, da Alessandria d'Egitto a Napoli chilometri 1750 circa.

E' chiaro che le 2000 miglia, cioè i 3048 chilometri, non vanno d'accordo con i 3.200 più un margine di almeno 500 chilometri per le deviazioni la ricerca dell'obiettivo e il bombardamento, né con i 3.400 più 500. Ora, escludendo quale base di partenza l'isola di Malta (dato che il conto non tornerebbe per la ragione inversa), bisogna concludere che gli apparecchi della R. A. F. sono partiti da qualche base della Grecia. Come volevasi dimostrare.

Ancora: « Il tempo cattivo ci ha impedito di volare sulla Germania », dice il comunicato inglese. Ciò significa più precisamente: il tempo cattivo ci ha impedito di decollare dai campi inglesi. Ancora: « Sono state adoperate bombe ad alto esplosivo », aggiunge il comunicato menzognero. Al che noi osserviamo: tutte le volte che gli aeroplani inglesi sono venuti a bombardare il territorio metropolitano italiano sorvolando le Alpi hanno gettato bombe, perché la poca autonomia non permetteva loro il lusso delle grosse bombe.

E, infine, rileviamo come i famosi *gentlemen* con il pretesto di fare dello spirito, rivelino, con la frase « ci siamo divertiti a fare concorrenza al Vesuvio », la più raffinata crudeltà.

Da Londra si annuncia il finimondo in Italia. Il finimondo dovrà partire dalle basi greche, ma non sarà greco. La Grecia ha messo in linea i suoi 180 aeroplani — tutto ciò che ha — e sotto pochi, per il finimondo. Però ha messo in linea anche le basi, quelle basi che gli inglesi avevano già organizzate e che gli italiani intendono di conquistare o di neutralizzare. Perciò gli italiani fanno la guerra ai greci; e quando anche questa partita sarà chiusa l'Egeo non sarà più il rifugio dei corsari.

Intanto anche in Egitto sarà accaduto qualche cosa...

CRONACA BREVE

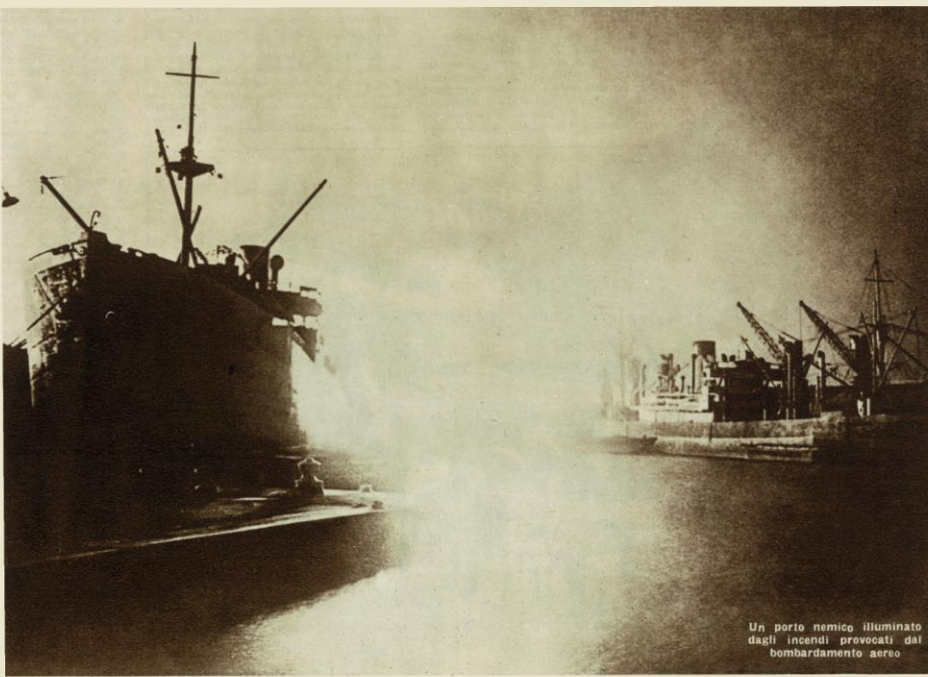
I CENTO AEROPLANI DELLA « BEARN »
E IL BLOCCO INGLESE ALLA MARTINICA
— La commissione d'acquisto francese che attualmente ha terminato la propria attività negli Stati Uniti, ha dichiarato alla stampa americana che a bordo della portaerei francese « Bearn » nella Martinica si trovano più di cento aeroplani militari americani, e che questa è la ragione principale del blocco inglese a questa isola. La commissione francese ha dichiarato che questi aeroplani non verranno consegnati a nessun costo agli inglesi. Il trattato tra i due Governi concernente il passaggio degli acquisti francesi negli Stati Uniti all'Inghilterra, non contempla in nessun modo gli ordinativi che siano già stati consegnati al Paese acquirente. Abbiamo da aggiungere soltanto che ci meraviglia altamente come i francesi trovino ancora la voglia di stipulare « contratti » con gli assassini dei marinai francesi a Orano e con i massacratori delle popolazioni civili di Cherbourg e Saint Nazaire. Intanto il Governo di Pétaïn protesta a Londra!

LA RIVISTA RUSSA « SAMOLET » aveva proposto recentemente di introdurre la costruzione di modelli volanti come materia scolastica. Ora il Commissariato per l'istruzione ha trovato molto opportuna tale proposta e si propone di introdurre questa materia non solo nelle scuole medie ma anche negli istituti pedagogici e nelle Università.

SONO ULTIMATI I VOLI DI PROVA del nuovo idrovolante costruito dall'ing. Scharaz. Sul percorso Mosca-Segorsk-Mosca Podselnetschnaja-Mosca l'aeroplano « SSER E-59 » raggiunge una velocità di crociera di 175 kmh. ad un'altezza di 1000 m. Il nuovo idrovolante è un monoplano con cabina a 4 posti munito di motore MC-31, raffreddato ad aria. Apertura alare 13 m., lunghezza 9,4, autonomia 1200 km., altezza massima 4.000 metri, velocità massima 220 kmh.

L'idrovolante è destinato al traffico nei distretti ricchi di fiumi e di laghi dell'Unione sovietica, può però dare anche buoni risultati per voli di ricognizione sul ghiaccio dell'Artico. Anche per l'assetto nella pesca nelle acque settentrionali tale costruzione è molto adatta.

L'AEROPORTO DI FILADELFA « S. Davis Wilson Airport » è stato inaugurato a metà luglio. Il campo copre un territorio di 182 ettari ed ha quattro piste cementate delle quali tre hanno una lunghezza di 1800 metri ed una larghezza di 50 metri. Le spese ammontarono a 11.895.000 dollari. Le quattro grandi società American Airlines, T. W. A., United Airlines, Eastern Airlines, hanno già preso in affitto dei locali negli edifici dell'aeroporto.



Un porto nemico illuminato dagli incendi provocati dal bombardamento aereo

ANCORA SULLE BOMBE AEREE

Il nostro settimanale ha di già pubblicato nel n. 29 del 21 luglio u. s. un articolo sull'argomento delle bombe aeree trattando l'efficienza e l'importanza bellica di queste con le modalità dell'uso e la specifica costruzione. A complemento di quanto abbiamo scritto, ci sembra opportuno stralciare altri dati da un notevolissimo libro apparso di recente del Generale Michele Armatureo intitolato *Scienze militari*, considerando che l'argomento è, lo possiamo ben dire senza esagerare affatto, di fiammeggiante e drammatica attualità. La guerra che si combatte aggrava ed affina, ad ogni ora e ad ogni momento, i suoi mezzi micidiali e distruttivi.

Facciamo un breve riassunto. Bisogna, dapprima, fare una sommaria distinzione di tipi di bombe a seconda degli effetti che si vogliono ottenere. Vi sono le bombe-torpedini, le bombe-mina, le bombe perforanti, le bombe antisommergibili, le incendiarie, le tossiche, ecc. Da notare la diversità prodotta dal peso: bombe di piccolo calibro (meno di 25 chilogrammi), di medio calibro (da 25 a 100 chilogrammi), di grosso calibro (più di 100 chilogrammi).

Generalmente le bombe hanno una forma cilindro-ogivale. L'involucro è assai sottile, per poter avere disponibile la più grande possibile capacità interna da riempire con la carica di scoppio. Perciò la proporzione dell'esplosivo di alcune bombe arriva fino al 60 e al 65 per cento del loro peso. Esse hanno un meccanismo che le governa costituito per lo più da quattro alette di lamiera sporgenti dalla parte posteriore, secondo piani ad angolo retto per guidare la bomba durante la caduta, mantenendone l'asse tangente alla traiettoria. Il centro di resistenza aerea di queste bombe risulta arretrato rispetto al centro di gravità, differendo così dai proiettili dell'artiglieria, nei quali il centro di resistenza è invece avanzato rispetto al centro di gravità. In tal modo, il governale assicura la caduta di punta facendo agire il congegno di accensione.

Le bombe-torpedini contengono il cinquanta per cento dell'esplosivo. Sono destinate per l'azione in superficie.

Le bombe-mina esplodono dopo la penetrazione.

Hanno una carica di esplosivo di circa il 30 per cento del loro peso, perché sono a punta di grosso spessore.

Le bombe perforanti, dovendo avere la massima penetrazione in bersagli molto resistenti, hanno un involucro di grosso spessore ma una carica di scoppio del dieci per cento del loro peso.

Le bombe contro bersagli subacquei, cioè contro i sommergibili, hanno una fortissima carica di esplosivo (dal 60 al 65 per cento) ma dovendo agire nella massa dell'acqua in prossimità del bersaglio hanno la forma sferica (centro di resistenza coincidente col centro di gravità, senza governale).

Le bombe incendiarie pesano pochi chilogrammi. Costituite da involucri leggeri, contenenti per lo più fosforo o termiti.

Le bombe tossiche contengono, come si sa, aggressivi chimici con svariati effetti: venefici, lacrimogeni, vescicatori, ecc. Esse hanno grandi dimensioni se contengono sostanze fuggaci, come il fosgene, allo scopo di concentrarne l'effetto. Sono di piccole dimensioni se contengono aggressivi persistenti, come l'iprite, allo scopo di ottenere effetti sparsi.

Lo scoppio delle bombe avviene con adeguate spolette, che sono di varia specie per ottenere o un effetto ordinario o istantaneo o ritardato.

Le spolette ordinarie sono fatte di una piccola massa che, durante il movimento, resta indietro per inerzia, mentre appena la bomba urta il bersaglio si spinge avanti, sfregendo con uno spillo la capsula, producendo in tal modo l'esplosione pronta ma non istantanea.

Le spolette istantanee sono a deformazione di parti leggerissime col quale si produce istantaneamente lo scoppio, prima che la bomba possa penetrare nel bersaglio urtato. Tali spolette si adoperano contro i bersagli animati, allo scopo di spargere intorno moltissime schegge o pallottole.

Le spolette con ritardo di esplosione si accoperano nelle bombe-mina, in quelle perforanti ed in quelle contro i bersagli subacquei. Il ritardo deve essere però proporzionato alla voluta profondità di penetrazione mediante agguata graduazione. Un esempio. Il ritardo di un minuto secondo assicura l'esplosione ad una pro-

fondità sufficiente per colpire sommergibili immersi. Nell'azione contro un fabbricato basta un ritardo di 0'05 per ottenere che la bomba esploda soltanto nei piani superiori.

Da notare, inoltre, le spolette a doppio funzionamento, cioè ordinario e ritardato, oppure istantaneo e ritardato, regolabile prima del lancio. Si tende ad usare spolette a duplice funzionamento e a regolazione automatica, a seconda del bersaglio che si vuol colpire. Si è anche studiato il tipo d'una spoletta a precessione, munita cioè d'una massa pesante che, rimanendo collegata con la bomba mediante un filo di determinata lunghezza, la precede nella caduta, causando il funzionamento della spoletta ad una certa distanza dal terreno.

MERCURIO

LE RISERVE DELLA GERMANIA

Viene da più parti osservato come da circa dieci settimane l'arma aerea tedesca vibra in una successione ininterrotta formidabili colpi di martello contro gli obiettivi militari delle isole britanniche. Il ritmo di questi attacchi ha subito qualche pausa solo tanto a causa delle condizioni atmosferiche, e la propaganda britannica ha voluto sempre interpretarla come un sintomo di esaurimento per l'aviazione tedesca.

Gli avvenimenti s'incrociano di smentire queste menzogne. Il comando tedesco ha dimostrato nelle campagne di Polonia, di Norvegia, di Olanda, del Belgio e di Francia, di sapere impiegare la propria arma aerea come un mezzo belico decisivo. Dopo che già per tre volte l'arma aerea tedesca era stata data per esaurita, gli illusionisti del Tamigi puntano sulla speranza che questa quarta campagna possa definitivamente spossarla.

Le enormi riserve dell'arma aerea tedesca in uomini e in materiale s'incaricheranno di rispondere a costoro. L'immenità di queste riserve si basa su progetti e preparativi meditati per anni, e sulla valutazione di esperienze delle precedenti campagne.

Le riserve di uomini dell'impero britannico sono le seguenti: la madrepatria conta 45 milioni, il Canada 10 l'Australia e la Nuova Zelanda 7 e il Sud Africa due milioni di bianchi, ciò che dà un totale di circa 68 milioni. Anche se parecchi piloti possono venire dalle colonie in Inghilterra, d'altra parte le migliori riserve della madrepatria debbono essere impiegate per la difesa dell'impero, ed oggi vengono impegnate dall'Italia nel Mediterraneo e in Africa. Si può perciò ritenere fondatamente che gli aiuti che potrebbero essere forniti dal Dominion e dalle Colonie vengono pareggiati dalle forze che l'Inghilterra deve destinare alla difesa dell'impero. L'Inghilterra si trova

perciò una disponibilità di 45 milioni di uomini contro circa 85 milioni della Germania. Ciò corrisponde ad una superiorità numerica della Germania di 2 a 1.

Inoltre, la Germania ha già da tempo curato l'addestramento aeronautico della popolazione mediante le organizzazioni della gioventù hitleriana con i loro gruppi aeronautici. I riformamenti tedeschi vengono sistematicamente approntati, e nessun altro paese può vantare di possedere un'organizzazione così accurata, organizzazione che non si può improvvisare. L'afflusso dei volontari è stato così imponente, che molte migliaia di essi sono stati rifiutati o rinviati a più tardi. La Germania si è potuta permettere di prolungare in tempo di guerra il periodo di addestramento del proprio personale volante, ciò che dimostra che le perdite sono state minime.

Lo stesso si può dire per il rifornimento di materiale. Anzitutto è da esaminare il problema delle materie prime, per la costruzione degli aeroplani e dei motori. Bisognano ferro, alluminio, cromo, rame e nichel, tutte materie prime che la Germania oggi possiede in misura più che sufficiente. Questo problema è perciò oggi completamente risolto per la Germania. Il contrario si deve invece dire per l'Inghilterra, la cui importazione dalle Colonie è resa sempre più difficile, e che comincia a mancare anche di acciaio.

L'industria aeronautica è stata organizzata in Germania da lunghi anni con una accuratezza tale che ogni aeroplano ed ogni singola parte di ricambio può venire prodotta in qualsiasi fabbrica a piacere. Al contrario, a causa di un monopolio privato capitalistico in tempo di pace in Inghilterra non è stato possibile, e non lo si è neanche tentato, di lasciar costruire ad esempio una serie di aeroplani a Spitfire e anche da fabbriche concorrenti. Oggi si può vedere fino a qual punto l'industria tedesca abbia la vorata e quale vantaggio abbia acquistato sulla Gran Bretagna.

Ciò risulta anche maggiormente se si osservano le difficoltà dei rifornimenti britannici dai paesi stranieri, ad esempio dagli Stati Uniti. Infatti se ora l'America tenta di unificare i propri prototipi a quelli britannici, ciò abbisognerà di molti anni per essere realizzato, e non più in tempo per ciò per questa guerra.

In Germania la produzione di una fabbrica aeronautica nel caso venisse disturbata da un bombardamento inglese, subito una delle molte fabbriche simili può sostituirle. In Inghilterra ciò non è possibile poiché basta che nella catena manchi un anello perché tutto il complesso della fabbrica non possa funzionare.

Anche se di passaggio possiamo ricordare che l'Inghilterra al contrario della Germania dati i suoi sistemi di profitti privati capitalistici, ha creato un numero molto maggiore di tipi.

Si viene perciò alla conseguenza che ad ogni aeroporto britannico debbono trovarsi piani di ricambio e rifornimenti per i più diversi tipi di aeroplani, ed eventualmente anche per tipi uguali che sono stati costruiti da fabbriche diverse; inoltre gli equipaggi britannici devono abituarsi a pilotare numerosi prototipi di diverse caratteristiche. Al contrario in Germania il giovane al lievo vola sullo stesso apparecchio che più tardi utilizzerà in guerra avendo a disposizione strumenti e dispositivi che possono essere considerati i migliori del mondo. Anche questi strumenti e accessori del resto sono stati standardizzati.

Possiamo perciò concludere che da parte tedesca si ha una doppia superiorità sia per quel che riguarda il personale sia per quel che riguarda le materie prime e l'organizzazione industriale.

Le riserve di uomini e di materiale a disposizione dell'armata tedesca sono illimitate.

GUGLIELMO DELLA NOCE



Messa al campo, tra le ali dei nostri possenti bombardieri

BAGI - ALCYON
 Modelli volanti brevettati

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

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1,50
 alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
 Via Riva Reno 118 BOLOGNA

FESSERE SANI

Il successo delle armi tedesche, dalla Campagna di Norvegia in poi, ha smosso innumerevoli interrogativi. Molti tecnici militari e studiosi di cose sociali si sono domandati ansiosamente se i successi dell'esercito tedesco dipendevano dalla potenza delle armi, dall'intelligenza e preparazione superiore del Comando germanico, oppure dall'eccellenza, sia fisica che morale, del soldato tedesco. Per conto nostro, secondo il nostro punto di vista, il successo bellico delle armate del III Reich, dipende da tutti questi fattori messi assieme. Ma di tutti questi elementi, — Comando, armamento, elemento uomo, — noi oggi qui vogliamo analizzare l'ultimo. Secondo noi, infatti, è in ultima analisi, l'elemento uomo che determina l'eccellenza di una data preparazione bellica; è l'elemento uomo che mette in azione un determinato armamento, ed è l'elemento uomo che dà corpo d'azione agli ordini di un Comando. Ora, tutto ciò può essere roba eccellente, ma se l'elemento uomo è scadente, tutta l'azione risulterà scadente.

Questa verità elementare non è stata molto ben compresa. Molti tecnici (soprattutto gli strateghi da tavolino democratici) hanno inclinato verso una giustificazione «miracolistica» dei successi militari, sia aerei che terrestri, dei popoli dell'Asse. Tali successi, sono stati, a volta a volta, attribuiti all'eccellente armamento, alla capacità superiore dei Comandi, alle favorevoli situazioni strategiche; ma mai, credo, come sarebbe stato necessario, all'elemento uomo. Invece, secondo noi, è proprio l'elemento uomo, — il cosiddetto materiale umano, — che ha sempre una importanza fondamentale nel generare i successi militari.

Noi sappiamo che la politica razziale dell'Italia e della Germania ha molti punti di contatto; ambedue questi popoli giovani, diretti da due Capi geniali, hanno avuto ed hanno grande cura del loro elemento uomo. Dopo decine di anni di tale accorta ed attenta politica, è logico che questi due popoli, valutati sul piano militare, producano un materiale umano selezionato, allenato, ben nutrito, — nutrito per lo meno scientificamente, — di gran lunga superiore al materiale umano di quei popoli che non possono usufruire di tutti questi accorgimenti che provengono, quasi esclusivamente, dalla geniale politica di coloro che li dirigono.

Qui noi cercheremo di analizzare tutta la pratica razziale tedesca, che ha portato alla creazione del soldato tedesco, — sia esso aviatore o di altra specialità; noi elencheremo qui tutti gli accorgimenti che hanno fatto del soldato tedesco uno dei primi del mondo. Un grande medico tedesco, il dott. Blome, disse poco prima che scoppiasse la guerra: «Noi vinceremo la guerra, perché siamo sani». Del resto, tutti ricordano il famoso discorso pronunciato dal Maresciallo di Francia Filippo Pétain all'indomani del due Armistizi che sancivano il crollo e la disfatta francese, in cui il vecchio Capo della IV Repubblica dichiarava che l'alcolismo aveva avuto un peso più che decisivo nella loro disfatta.

L'Italia, come l'amica Germania, non conosce queste tare. In Italia, come in Germania la repressione dell'alcolismo è stato un provvedimento attuato anni addietro. La Germania, dunque, — così come l'Italia, — non hanno ottenuto le loro vittorie per caso, ma se le sono guadagnate lavorando e lottando. Soprattutto preparandosi intelligentemente al lavoro e alla lotta. I soldati combattenti tedeschi di oggi sono sani, diritti, elastici, forgiati allo sport, abbronzati dal sole e dal vento. «Non è più la massiccia e pesante armata del 1914; un nuovo volto è sorto: quello del giovane soldato germanico». (Signal, n. 12). Del resto io ricordo una frase di un corrispondente di guerra inglese al tempo della nostra Campagna etiopica. Costui disse: «Gli italiani mi stupiscono: sono pieni di sangue, abbronzati, duri come l'acciaio». L'anonimo inglese, di cui mi piace non ricordare il nome, non era certo un nostro simpatizzante; voglio dire, non era certo il meglio qualificato a guardare con occhi buoni i nostri soldati che sbarcavano a Massaua.

Oggi, in Germania, nella lotta per la salute del popolo vengono, per esempio, usate le più moderne armi della medicina. Forse la cosa più importante, è l'applicazione pratica della scoperta del grande fisico

desco Roentgen. Autoveicoli della colonna radiologica percorrono incessantemente le Province tedesche per visitare sani e malati. Col piccolo formato (24x24) possono venire eseguite infatti centinaia di radiografie all'ora. In 30 giorni è stato costituito il primo catasto radiografico di 1 milione di germanici: «Atlante di radiografie di un milione di persone sottoposte alla visita medica».

Con la scoperta dell'olio Vigantol si è ottenuto in Germania il rimedio contro il rachitismo. In Germania oramai tutti debbono fare questa cura preventiva. Gli scolari ricevono regolarmente l'importante vitamina C; e i soldati la ricevono in forma sintetica, sotto forma di confetti rinfrescanti. Ogni giorno si esamina la quantità di vitamina contenuta nelle vivande date ai soldati e ai militi del lavoro. Infine, in Germania, come anche da noi, sono state emanate speciali leggi per la protezione della gioventù. In Italia, noi abbiamo, come si sa, tutte le organizzazioni della G.L.I. che curano la salute fisica e morale dell'italiano giovane. L'Opera Nazionale Balilla inizia questo lavoro molto per tempo in modo da forgiare di ogni fanciullo italiano un soldato perfetto. Il segreto delle vittorie militari dei popoli dell'Asse è tutto qui: è nell'uomo.

In Germania, per esempio, per preservare la gioventù, è stato proibito il lavoro notturno ai giovanetti; il loro lavoro è rigidamente fissato ad 8 ore. Più della metà dell'orario di servizio della gioventù hitleriana è impiegata in servizi ginnastici, nel moto all'aria fresca, in giochi in campagna, vita in comune. Da 6 a 7 milioni di ragazzi d'ambò i sessi ogni anno prendono parte alle rare agonistiche della gioventù del III Reich. Tra i 17 anni e 20 anni il giovane tedesco è impegnato nel Servizio Nazionale del Lavoro per sei mesi; è questa, in Germania, l'età intermedia fra la

scuola e il servizio militare. Il servizio militare provvede poi all'ulteriore educazione fisica del giovane tedesco. Coloro che sono preposti nell'esercito tedesco all'educazione fisica del soldato germanico, si attingono al principio esattissimo che lo sport prepara il combattente ed è parte integrale del servizio militare. Lo spirito di cameratismo che circola nell'esercito tedesco, — così come in quello italiano, — prevale sempre su quello individuale.

Questa sana e soprattutto esatta concezione, ha dato splendidi risultati. Per esempio, il tenente tedesco Schwarzmann, che ottenne, alle Olimpiadi del 1936, cinque medaglie d'oro nella categoria delle gare ginnastiche, come Comandante di una compagnia di paracadutisti ha ricevuto recentemente la croce di cavaliere. Ecco un chiaro esempio di soldato che si distingue nello sport e si è poi distinto sui campi di battaglia. Ed è bastato celebrare il caso del Generale Feldmaresciallo Von Reichenau, appassionato sportivo, che nella campagna polacca apparve a nuoto. Ma chi saprebbe dire e descrivere gli atti di valore compiuti nelle nostre imprese belliche dai nostri pugiliatori, ginnasti, ciclisti o calciatori? Tutti conoscono, per esempio, quale appassionato sportivo sia il nostro Generale Benzoni.

Ogni tedesco, dai 18 anni in poi, può conseguire il distintivo sportivo. Nel 1932 in Germania ne furono assegnati 48.861 e nel 1936 più di 100.000. Lo scopo di questa prova, che va sotto il nome generico di brevetto sportivo, è quello di raggiungere un buon rendimento medio in tutti gli esercizi fisici. Anche in Italia ogni anno si distribuiscono brevetti di specialità atletiche: oltre alle medaglie al merito sportivo. Nel 1932, alle Olimpiadi di Los Angeles, la Ger-

mania si mostrò ancora debole; ma nel 1936 fu alla testa di tutte le Nazioni sportive. Nel 1940, — come giustamente afferma «Signal», — essa è stata costretta a mostrare le sue capacità in ben altro campo. E lo stesso sia detto per noi.

Ecco dunque di che cosa e di quale pasta è formato il soldato dei Paesi dell'Asse. Esso è formato innanzi tutto di fede e di amore fiammeggiante del proprio paese; ed esso è assecondato in questo suo amore dal più acuto e intelligente spirito scientifico. Ogni bambino germanico riceve, per esempio, dal terzo mese in poi, l'olio Vigantol, vale a dire la vitamina sintetica D, la cui mancanza nel corpo umano, — come si sa, — causa il rachitismo. La vitamina C viene data in pillole agli scolari nelle scuole ed anche i soldati tedeschi ogni mattina la ricevono sotto forma di confetti graditi al palato. Questa vitamina dona forza e resistenza alla fatica, senza sottoporre il corpo umano a sforzi inaturali.

Il soldato dei Paesi dell'Asse è fatto di tutto ciò: egli vince perché ha disposto tutto per la vittoria; perché le forze dell'intelligenza del suo paese lo assecondano potentemente in questo suo compito. Prima ancora, dunque, dell'eccellenza del Comando, del formidabile armamento, vi è l'uomo, il materiale umano che è eccellente.

G. P.

«Il 28 ottobre è scaduto l'abbonamento anno XVIII dei Soci della R. U. N. A.; informiamo che col n. 44 de «L'Aquilone», è stato sospeso l'invio del settimanale a quei Soci che non hanno ancora rinnovato l'Associazione per l'anno XIX».

AEROMODELLISMO ANNO XVIII
MOVO
MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 76666
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2



Una squadriglia di «Stukas»
ultimo tipo su un campo
della Manica

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

EMOZIONI DEL VOLOVELISTA

I volovelisti si dividono in due categorie: quelli che volano su apparecchi libratori, cioè quelli che vengono iniziati al volo silenzioso e quelli che volano su apparecchi veleggiatori. Sono questi ultimi quelli che maggiormente interessano poiché l'essenza stessa di un volo è e quella di tenere l'aria per maggior tempo possibile cioè poter veleggiare.

Cerchiamo ora di vedere da vicino i giovani piloti della prima categoria. Come è noto essi dopo aver subito in un Istituto Medico Legale la visita psicofisiologica di accertamento per l'idoneità al volo vengono inviati sui vari campi per iniziare l'istruzione pratica e conseguire l'attestato «B».

L'allievo impara a pilotare attraverso una serie di successivi di insegnamento sempre volando da solo. Questo metodo a differenza del doppio comando ha il vantaggio che l'allievo essendo abbandonato a se stesso è costretto a pensare ed a eseguire attentamente le manovre, quindi quello che egli apprende gli resta perché frutto della personale esperienza.

Nell'apparecchio a motore invece l'allievo è generalmente più sicuro in volo a causa della presenza dell'istruttore che al momento opportuno interviene salvando l'allievo da situazioni critiche. Se non avessimo anche noi passato attraverso la scuola di volo librato non potremmo parlare della «emozione provata quando legati ad uno «Zögling» si balzava in aria senza quasi tirare sulla leva».

E su detto apparecchio, come è noto tutto scoperto, che l'allievo prova le prime impressioni del vuoto.

Ma passate le prime impressioni esso diventa più sicuro e dato che viene abituato alla quota poco per volta giunge alle quote di 100-150 metri senza che si manifestino titubanze o errori di manovra.

Guai però se l'allievo venisse subito mandato in quota. Se lo lancissimo oggi a 100 metri mentre la sua quota di ieri era di 10 metri il trovarsi improvvisamente così in alto provocherebbe una emozione (paura) che darebbe origine a reazioni organiche più o meno intense a seconda della scossa emozionale primitiva e della potenza recettiva del soggetto. Comunque la giusta coordinazione dei movimenti e la prontezza dei riflessi farebbe sì che l'allievo spingesse la leva in avanti per scendere.

Altre fasi delicate dell'istruzione di volo senza motore che provocano un po' di impressione sono le prime virate. Il trovarsi inclinato dà al pilota la sensazione di scivolare verso l'interno della curva anche se l'aliante è poco inclinato. A tutto ciò si aggiunge la lentezza dell'evoluzione che dà l'impressione che la virata duri molto tempo. Tutto ciò scompare dopo che la virata alla si è ripetuta sette o otto volte.

E' intuitivo che la virata a destra non gode troppe simpatie presso gli allievi le prime volte e ciò va attribuito al fatto che vi è una scomoda manovrabilità della leva di comando che deve essere inclinata dalla mano destra dalla stessa parte.

Questione di abitudine, infatti più avanti la virata a destra sarà eseguita senza difficoltà.

Rivolgiamoci ora ai piloti della seconda categoria cioè quelli che veramente esplicitano una attività di volo pilotando apparecchi veleggiatori.

Anche qui si riscontrano delle emozioni (paura) durante i primi rimorchi aerei dovuti al «ballo» del veleggiatore specie quest'ultimo per l'inesperienza del pilota

viene posto nella scia dell'apparecchio rimorchiatore.

A poco a poco però l'allievo diventa più tranquillo, tuttavia una certa inquietudine lo assale quando sganciandosi dal rimorchiatore si allontana sempre più dal campo di partenza; quando è costretto a causa della presenza di correnti discendenti ad effettuare un atterraggio di fortuna in campi poco praticabili.

Un altro caso di emozione può essere dato quando il pilota perso completamente il controllo dell'apparecchio in un volo nelle nubi (volo cieco) esca da queste ultime in una posizione anormale, in certi casi si può persino uscire con l'apparecchio in assetto molto picchiato.

Come è noto un pilota che non abbia nessun riferimento esterno e non sia in

ciò non facendoli volare in particolari condizioni atmosferiche (ad esempio nei cumoli da temporale vi sono correnti ascendenti molto forti che colpiscono a raffiche il veleggiatore compromettendone la stabilità trasversale e tendendone il rovesciamento).

Una cosa che si nota nella maggiore parte dei volovelisti è quel nervosismo che prende poco prima della partenza. Sono in realtà reazioni psico-nervose a cui si sottraggono in parte solamente quei piloti che hanno una attività di volo molto forte e quindi con maggior disinvoltura si apprestano ai preparativi di decollo.

Non bisogna assolutamente preoccuparsi troppo, altrimenti l'individuo entra in quella specie di orgasmo che a volte torna dannoso (esso si riscontra nella maggior parte dei casi nelle competizioni sportive) e può compromettere il buon esito di un volo.

In altre parole, pensiamo un poco agli esami scolastici. Se l'esaminando si preoccupa prima di essere esaminato e nervosamente sfoglia il libro cercando ansiosamente di far entrare nel cervello quello che ha assimilato poco o non studiato, giungerà dinanzi all'esaminatore in un orgasmo che lo farà indubbiamente apparire molto meno sapiente di quello che realmente non sia.

Invece è evidente l'utilità di non preoccuparsi all'ultimo momento, ma durante l'anno per studiare, così analogamente per il volovelista egli deve avere coscienza delle sue possibilità (attività di volo compiuta durante l'anno) e deve, pur non prendendo il tempo di studiare, essere tranquillo al momento del volo.

Però non dobbiamo pensare che un individuo si possa sottrarre alle inevitabili reazioni psico-nervose, che precedono qualsiasi volo, specie poi quando quest'ultimo è veleggiato, cioè che più di ogni altro può presentare incognite e sorprese.

Le più complesse reazioni psico-nervose che si osservano negli elementi aeronaviganti sono quelle riscontrate sui paracadutisti. Infatti esse si osservano ben 15 ore prima di un lancio e da ciò si vede quale importanza esse abbiano sul sensorio dell'individuo.

Concludendo: nei piloti libratori le emozioni si riscontrano nei primi contatti con la quota, emozioni che diminuiscono sempre più mano a mano che l'individuo supera l'impressione del vuoto.

La fenomenologia dei sentimenti di paura si riscontra ancora nelle prime virate e scompare dopo che l'allievo diventa padrone della manovra.

Nel pilota veleggiatore invece le emozioni hanno luogo nei primi traini aerei, nell'allontanamento dal campo e dalle posizioni anomale prese dall'aliante durante voli veleggiati con forti correnti.

L'importante è che i volovelisti si apprestino a partire in volo senza preoccupazione, con piena coscienza dei propri mezzi fisici e psichici e con l'assoluta fiducia nella macchina di volo a cui affidano la loro vita.

GIORGIO CURELL

GIAR

Consigli utili

Lo stato politico attuale ha avuto qualche ripercussione sull'aeromodellismo soprattutto per quanto riguarda i materiali. Le necessità di guerra passano avanti a tutto e qualche materiale scarseggia o manca addirittura. Fra i materiali ritrovabili sono alcuni tipi di carte da ricopertura che erano da qualche tempo di uso generale, come per esempio la carta-seta e la carta-vergatina in rotoli. Mentre la prima non arriva più essendo di produzione giapponese la seconda non viene più, o quasi, fabbricata.

Naturalmente gli aeromodellisti hanno subito trovato di che sostituirle ritornando soprattutto ai vecchi tipi di carte come la pergamina e la velina da fiori.

Naturalmente questi tipi di carte non sono ideali, non per nulla erano stati scartati nel passato) ma possono ancora rispondere egregiamente alle esigenze.

Uno dei guai che queste carte presentano è rappresentato dalla difficoltà d'applicazione. La carta velina è fortemente igroscopica, scolorisce facilmente, e spesso fa delle strinzine se non è di ottima qualità, ma è difficile riconoscere le qualità buone dalle cattive senza prima provare.

La carta pergamina invece risponde sempre bene nei casi in cui si vogliono coperture robuste e ben tese per esempio, fusoliere di forte superficie, ecc.

La pergamina però richiede un po' di pazienza nell'applicazione perché fa grinzine facilmente ed è difficile tenderla bene. Chi la adopera per la prima volta si accorge facilmente che molto raramente la pergamina si tende dopo la prima bagnatura; molto spesso occorre bagnarla due o tre volte non solo ma bisogna bagnarla molto abbondantemente. In compenso è una carta che non richiede impermeabilizzazione, né perché è poco igroscopica ed anche dopo bagnata presenta una superficie sufficientemente brillante e liscia.

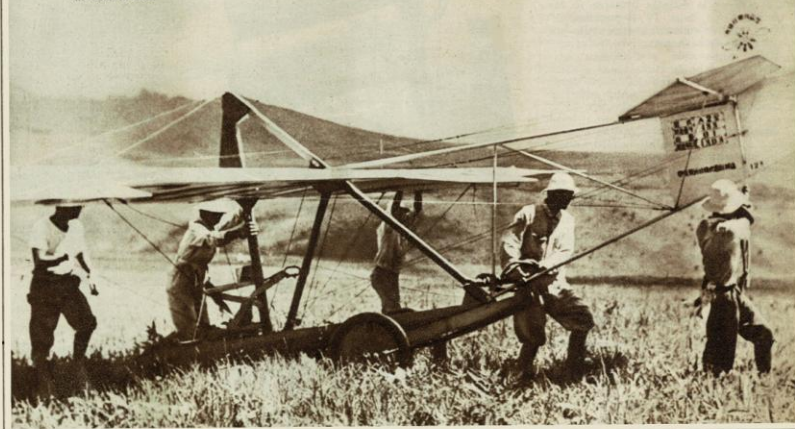
Per attaccare la carta alle strutture, il migliore adesivo rimane sempre la colla all'amido bianca (Coccolina, Gemmalina, ecc.) oppure la gomma arabica un po' densa perché non faccia sbavature. La colla all'amido però è preferibile perché pesa meno e non ingrossa le strutture che, generalmente, dopo due o tre ricoperture eseguite con gomma arabica si ispessiscono per il deposito di gomma.

Quando si desidera impermeabilizzare la carta pergamina è bene usare vernici alla nitro ed alla gommalacca, mai l'emalite, poiché la pergamina tende già molto per proprio conto e sotto l'effetto dell'emalite può deformare le strutture.

Giacché siamo in tema di ricoperture vi diremo che il collante tende la seta forse meglio di quanto non faccia l'emalite. Dato in più mano, poi, esso conferisce all'iniezione una brillantezza superiore a quella dell'emalite. Impiega qualche ora a tendere completamente e crea un giorno per irrigradire, appena verniciate, infatti, le intelature risultano molto più elastiche che non dopo. Diciamo questo per evitare delusioni momentanee, infatti una fusoliera, per esempio che non resista alla torsione ma che si torca elasticamente è quanto di peggio si possa desiderare.

GIAPPONE

Allievi di una scuola di volo a vela



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

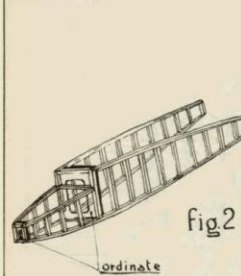
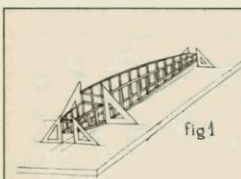
LA FUSOLIERA A TRALICCIO

(Continuazione del num. precedente)

Vediamo ora come si costruisce una fusoliera a traliccio sia semplice che aerodinamica. In tutti e due i casi sussiste sempre un traliccio base che ha funzione resistente ed un traliccio esterno con funzioni esclusivamente di forma.

Come abbiamo detto il traliccio base può avere varie sezioni a seconda dei gusti e delle necessità, ma la sezione generalmente più usata è la rettangolare. Supponiamo quindi di dover costruire una fusoliera di una forma qualsiasi e di sezione rettangolare.

Prima cura dovrà essere l'esecuzione del disegno della fusoliera sia di fianco che in



pianta e su di esso dovranno essere, con molta precisione, segnati i correntini verticali e, quando siano necessari, diagonali. Una prima preoccupazione è data dal distanziamento da assegnare ai correntini fra loro: distanziamento che dipende soprattutto dalla grandezza della fusoliera, dagli sforzi cui dovrà essere sottoposta e dalla sezione e dal materiale dei correntini stessi.

In generale si può dire che non è bene distanziare i correntini più di 5 cm., solo eccezionalmente si potranno raggiungere i 6 o 7 quando si faccia uso di correntini diagonali antitorionali o quando la fusoliera non debba sopportare sforzi troppo grandi.

Il dimensionamento dei correntini e dei longheroni dipende dal materiale usato e dalla grandezza della fusoliera, ad ogni modo generalmente dei listelli di taglio di mm. 3 x 3 di sezione sono più che sufficienti per fusoliere medie e grandi, quando si tratti di fusoliere più piccole, sotto i 70 cm. per esempio, si potranno usare tranquillamente dei listelli di taglio di millimetri 2 x 2.

Stabilità così la forma e la struttura della fusoliera ed il materiale da usare, si può cominciare a costruire. Poiché le fusoliere a traliccio si costruiscono direttamente sul disegno, si coprirà questo, per non rovinarlo, con un foglio di carta trasparente o meglio di cellophane, fissandolo poi, con qualche puntina, su un asse di legno ben piano e liscio che servirà da piano di montaggio.

Sul disegno della vista di fianco della fusoliera così preparato, si comincerà a costruire la prima fiancata e per prima cosa si fermeranno sul disegno con alcuni spilli

i primi due longheroni principali verificando che seguano perfettamente e senza deformazioni le linee esterne della fusoliera.

A questo punto, con l'aiuto di una lametta da rasoio si taglieranno tutti i correntini verticali, curando che il loro dimensionamento sia molto preciso e che non vadano lenti od a forzare per evitare gobbe e deformazioni.

Tagliati tutti i correntini e, se vi sono, gli antitorionali, si procederà al loro incollaggio sfilandoli uno per uno e diponendo una goccia di colla all'estremità, finita l'operazione si aspetterà tranquillamente che la colla asciughi senza farsi prendere dalla fretta, che togliere la fiancata dalla forma prima del tempo significa far saltare tutti i correntini in un colpo solo.

Soltanto quando la colla sarà perfettamente asciutta si toglierà la fiancata dal foglio e si procederà alla costruzione della seconda con lo stesso sistema usato per la prima.

Quando le due fiancate sono finite comincia la parte più delicata e più difficile del lavoro, quella di riunire fra loro le fiancate con dei correntini orizzontali. Per eseguire il lavoro perfettamente si può far uso di scali di montaggio del tipo illustrato in fig. 1, ma con un po' d'attenzione e di occhio se ne può anche fare a meno.

Per lavorare meglio è bene ritagliare in compensato od in qualche altro materiale l'ordinata maestra della fusoliera per aiutarsi a tenere in squadra le fiancate, poi con un'altra ordinata di testa si uniranno le fiancate anteriormente e si terranno a posto con degli elastici (fig. 2).

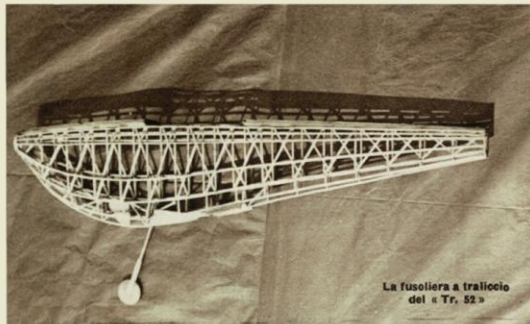
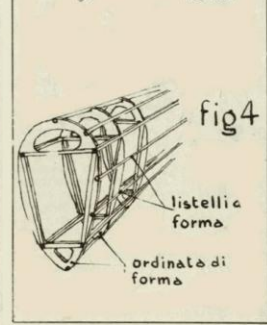
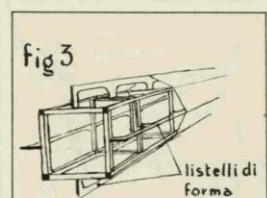
Si tratta ora di mettere a posto uno dopo l'altro i correntini orizzontali che vengono a trovarsi fra il muso e l'ordinata maestra: le misure dei correntini verranno rilevate dal disegno della vista in pianta della fusoliera.

I correntini vanno messi a posto in coppia, uno sotto ed uno sopra, contemporaneamente, e vanno incollati man mano che si procede.

Finita la metà anteriore della fusoliera si aspetterà che la colla asciughi prima di togliere le due ordinate di guida e di proseguire nella costruzione fino in coda.

Una volta finita, la fusoliera dovrà essere riveduta da cima a fondo, tutte le incollature dovranno essere verificate e rinforzate se necessario i listelli cui verrà fissato il carrello dovranno essere rinforzati mediante raddoppiamento e così pure le ordinate di testa e di coda che devono sopportare i ganci della matassa.

A parole, il procedimento descritto sembra abbastanza facile, ed infatti lo è quando si lavori con molta attenzione e precisione: senza tutto ciò la fusoliera verrà fuori storta e bernoccolata. Se si adoperano collante cellulosico per le incollature non



La fusoliera a traliccio del « Tr. 52 »

ci vorrà più di 7 od 8 ore per costruire una fusoliera del genere.

La rapidità di costruzione, quindi, è notevole. Con il sistema spiegato però non si possono costruire fusoliere di forma più o meno aerodinamica, ma soltanto dei tralicci, a sezione quadrangolare.

Per rendere aerodinamica un traliccio del genere si può ricorrere a due sistemi: listelli di forma ed ordinate di forma.

Il primo sistema consiste nel fissare sul traliccio di base, nel senso della lunghezza, dei listelli di vario spessore a seconda della necessità e delle costole di compensato e simili per variare la forma esterna della fusoliera. La fig. 3 dà un esempio di fusoliera quadrata trasformata in ottagonale con questo sistema.

Si possono poi usare delle ordinate di forma di materiale molto leggero e setole, che servono a distanziare dal traliccio base dei piccoli listelli di forma, quando non sia possibile, a causa delle dimensioni, usare i soli listelli. La fig. 4 dà un esempio di fusoliera trapezoidale trasformata in ovale con questo sistema.

Si possono poi combinare i due sistemi illustrati e se ne possono escogitare altri a seconda dei casi, quello che rimane certo e stabilito è che la fusoliera a traliccio risulta molto più leggera e più resistente di tutte le fusoliere costruite con altri sistemi.

UTI



Mario Forcato, Pofiana Maggiore. — La cosa più semplice che tu possa fare è di comprarti la tavola costruttiva di qualche modello, che puoi richiedere all'amministrazione dell'Editoriale Aeronautica (e non a me) oppure ad una ditta specializzata. Quello che però ti consiglio, e secondo me è la cosa migliore, è di prendere la tua bicicletta (l'avrai certamente) ed andartene a Vicenza a cercare la Sede della R.U.N.A. e domandare della scuola d'aeromodellismo. Io non so gli indirizzi ma posso dirti quello dell'istruttore: si chiama Taberna Silvio ed abita in via Lamarmora 2, vicino all'aeroporto credo. Vai a trovarlo a tuo nome e vedrai che saprà lui come aiutarti. Buona fortuna.

Giustino Bellini, Firenze. — Anche a te consiglio di rivolgerti alla R.U.N.A. della tua città, è molto più semplice domandare a loro che occuparsi di queste cose. Per il catalogo delle pubblicazioni dell'Editoriale scrivi all'amministrazione dell'Editoriale a Piazza del Popolo 18, ma dovrebbe averlo anche il chiosco di Firenze. Dello « Zipper » non esistono in Italia altri disegni oltre quelli pubblicati. Il « Costruttore » uscirà, stai tranquillo, soltanto occorre del tempo. I disegni per il motore li troverai dentro di esso. Non lamentarti di L'Aquilone e pensa che non è possibile accontentare tutti.

Giorgio Bigoni, Sondrio. — Meglio tardi che mai, amico mio, ecco la risposta anche per te. Mi hai mandato troppi pochi dati per giudicare, ma così ad occhio e croce mi sembra che il modello vada bene. Ai massimi ti consiglierò di allungare un po' la distanza fra ala e piani di coda, e di fare un timone di direzione unico invece delle doppie derive.

Nardo Matteo o Matteo Nardo, Padova. — Non mandare le negative, non saprei che farne, manda invece delle copie formate cartolina su carta lucida. Penseremo poi noi a pubblicare se sarà il caso. Gli avvisi di piccola pubblicità non ci sono più perché nessuno li chiede. Il carrello di Arseni non ha nulla di straordinario. È formato da un filo d'acciaio da 1,5 mm., tutto di un pezzo, attraversante la fusoliera e fissato ad essa

con una fasciatura di seta. Se vuoi maggiori spiegazioni ti avverto che Arseni vende la tavola costruttiva del suo modello per pochi spiccioli e che il suo indirizzo è via Pescara 2, Roma.



Nella notte dal 12 al 13 ottobre quei boiognesi che erano costretti a deambulare per le strade cittadine non dicevano certo per semplice « luogo comune » che pioveva a catinelle.

Veniva che Dio la mandava, e le pozze e la fanghiglia che ancora permanevano al mattino di poi, specialmente nelle zone periferiche, avrebbero dovuto far preferire, indiscutibilmente, un'elegante passeggiata sotto i portici del Pavaglione, anziché un'escursione sui pendii di Col del Frate.

Ma gli Aeromodellisti bolognesi non si sono curati di tutte le pozze e di tutta la fanghiglia, sicché prendendo verso le 7 di domenica mattina che la bella schiarita ed il vento leggero e teo avrebbero permesso di fare buonissimi lanci, si sono cariati di ali e di fusoliere, accorrendo al loro aprico campo-base per disputarsi la terza giornata di gara per releggiatori da pendio.

Nomostante il « terreno pesante », che in rischiando gli scarponi d'una crosta lanosa alla due dita faceva rimpangere la pulitezza dei marciapiedi urbani, nessun Aeromodellista ha voluto incorrere nella penalizzazione per assenza.

L'«Bari» che domenica scorsa fu dato per disperso — è stato ritrovato da un cacciatore fra i forre del Savena ed affidato a contadini del luogo i quali l'hanno poi rimosso, segnato alla « base ».

Questo simpatico gesto — che denota come le appassionati fatiche e le ansie dei giovani costruttori siano ormai solidariamente ben viste da ognuno — ha riscosso la piena gratitudine di tutti gli Aeromodellisti i quali potendo contare anche sul cortese risarcimento dei cacciatori e degli abitanti nelle zone limitrofe a Col del Frate — sperano così di poter sempre recuperare quegli apparecchi che eventualmente sfuggissero all'loro proprie ricerche immediate.

Il releggiatore di Mauro Bert-Cerani non ha potuto tuttavia, il 13 ottobre, effettuare gli della « seconda giornata » al spazzo un paio alcuni lanci, poiché nel fortissimo atterraggio e potrà essere riparato solo per la « quarta giornata », la quale dovrebbe aver luogo — se il tempo torrà essere gelantissimo! — domenica 26 c. m.

Una nuova minaccia al « massimo » di 62° dell'«Zana» è stata portata dall'«Pro» di Francesco Ferruccio che è sfuggito al controllo degli osservatori dopo 534" di volo, dimostrandosi di possedere buonissime doti per l'equipaggiamento e dando l'impressione di poter fare molto di più se avrà la fortuna di riuscire a sfruttare qualche corrente propizia.

Anche l'«Bald» ha fatto un'ottima figura meritandosi di risalire dall'ottavo al quarto posto nella classifica generale, spostando l'«Papo» che è retrocesso sino al nono.

L'«Pac» ha cronometrato ancora regolarmente i suoi quattro buoni minuti, rimanendo per soli 3" al di sotto del tempo segnato nella domenica precedente e ritornando dal sesto al terzo posto, ove ha dato il cambio all'«Nora» che è scesa di due stadi.

L'«Aris» dopo soli 56" di volo si è smarrito, dietro un costone e Carretto, non avendo ritrovato che nel pomeriggio, non ha potuto effettuare altri lanci più favorevoli, ma pur tuttavia si è mantenuto al secondo posto in classifica.

In testa rimane sempre Zanetti il quale ha ancora 126 punti di vantaggio sul suo tenace competitor, ma se l'«Aris» avesse potuto ripetere le prove di lancio, certamente l'«Zana» sarebbe stato spodestato, poiché domenica non è riuscito a cronometrare — forse per montaggio difettoso — più di 54 misurati secondi.

Classifica della giornata:

1. l'«Pro» di Francesco Ferruccio, con 5434", punti 334.
2. l'«Bald» di Scavelli Giorgio, con 445", punti 285.
3. l'«Pac» di Acquaderri Pietro, con 433", punti 272.

la ciabatta di TILSON

ROMANZO
UMORISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

— Ed io, per colpa vostra, per un vostro sbaglio, dovrei perdere questo affare? Niente affatto, ormai ci sono, e vado avanti. — E, dato un morso rabbioso alla cannuccia della pipa, si tuffò decisamente sotto il tavolo.

Mentre Tilson si lanciava in cerca della moglie per comunicare la bella notizia, Bob Jo discese dal mobile sul quale era sino ad allora rimasto a sedere, e fece qualche passo, stirandosi le membra intorpidite.

— Sentite, ragazzo mio — fece rivolto a Fred — se quello strano bipede che sta sotto il tavolo guardasse con la sua lente dentro il mio stomaco, sapete cosa scoprirebbe?

Fred guardò il suo compagno di volo, meravigliato.

— Il vuoto atmosferico! — concluse questi — Proprio.

In quel momento agli occhi dei due uomini, poiché il terzo era troppo intento a seguire sotto un piccolo bar delle misteriose impronte, si presentò un meraviglioso quadro di felicità coniugale. Tilson e la consorte, teneramente abbracciati, erano comparsi sulla soglia.

— Abbiamo deciso — disse allegramente il Presidente della «A.A.» — che si vada tutti al «Pulcin rosa», a festeggiare l'avvenimento. Ho già telefonato agli amici...

— Ma ci eravamo dimenticati di... — fece Fred come si ricordasse improvvisamente di qualche cosa; e scomparve per la porta, precipitosamente.

— Bene! — masticò Bob Jo — Voi, signor Tilson, e vostra moglie, siete una coppia ideale. Mai visto in vita mia gente più simpatica...

La faccia rossa dell'ispettore Cumper fece apparire da sotto un tappeto.

— Ehi! — esclamò l'invitato della Yard — non dimenticate che siete tutti gravemente indiziati, e se vi allontanerete, eh... ebbene, sarò costretto a seguirvi...

— Ma ah! — fece amichevolmente Tilson — siete invitato anche voi...

— Un momento! — precisò una voce alle sue spalle — ho da dire quattro parole a quell'uomo. — E sulla porta apparve, subito seguito da Fred, un individuo di alta statura, dalle spalle larghe e quadrate, che, appena entrato nella stanza, si tolse la giacca mettendosi quindi con calma a rimboccare le maniche della sua camicia. Era Perry, l'impeccabile masegiordomo.

IX

GORDON & Co.

Al Gordon, meglio noto attraverso le cronache quotidiane come il Nemico Pubblico N. 1 della Florida, accosò le labbra carnee all'orlo di una grossa coppa d'argento su cui spiccava la scritta «1. premio - gara di tiro a segno con la pistola - Chicago - 1938», portagli ricolma di prezioso whisky dal fedele Camel, e tracannò una lunga, lenta e copiosa sorsata del forte liquore.

— E ora — disse mentre una luce ineffabile gli illuminava il volto abbronzato, — leggi il telegramma, Camel, che il diavolo ti porti.

Nell'attesa, il Nemico Pubblico N. 1 si dondolò pigramente nell'amaca colma di morbidi cuscini, godendo la carezza del leggero potentino che gli portava i mille profumi dell'immensa foresta che circondava la sua piccola casetta in legno.

Tre marzo millovencentotrentanove... — comunicò una voce accanto a lui.

Taglia, scimmuto. — scattò Al Gordon con ira — leggi il testo.

— Vieni con gli altri, Joe... — lesse Camel.

— Io mi chiamo Al, e non Joe, piccolo deficiente! — esclamò il gangster — ma con chi e dove dovrei andare?

— Joe è la firma, capo — disse il giovane Camel balzando subito prudentemente indietro.

Ah, sì... — mormorò distrattamente Al Gordon, facendosi scivolare la bombetta sul volto. Poi, di colpo, lanciato in aria il copricapo, balzò di scatto in piedi, facendo urlare di terrore il fedele gregario. Come hai detto?... Joe? un telegramma di Joe? ma che aspetti a darmelo, dromedario?

Irritatissimo, Al Gordon strappò di mano all'infelice il foglio giallo del dispaccio, e scorse con lo sguardo crocciccato la breve scritta, «Joe, Joe...» borbottò grattandosi la guancia sinistra «che diavolo starà facendo?»

Un istante dopo, tutta la banda era riunita intorno al capo: Camel, Bruce, Montana, Nerheard, Cuhins, Mantel. Al Gordon contò i suoi ragazzi per controllare che non vi fossero defezioni, quindi, preso un tono di comando, bofonchiò:

— Si tratta di questo, Beh, di che si tratti veramente non lo so, perché il telegramma non lo dice. Bisogna andare a Londra, a raggiungere Joe. Presto con la macchina, marmotte.

Il discorso non fu né lungo né ricco di fioriture letterarie, ma ottenne nella piccola folla di seguaci del Nemico Pubblico N. 1 un effetto sorprendente. I sei uomini N. 1 sparirono come per incanto. Se la terra li avesse improvvisamente inghiottiti, non avrebbero fatto tanto presto ad abbandonare la scena. Rimasto solo, Al Gordon si tastò il vestito, per assicurarsi che le fedeli «Coit cal. 45» fossero al loro posto, poi, sfregato un cerino sul fondo dei calzoni, diede fuoco ad una colossale avana, dal quale trasse profumate nuvole azzurrognole.

Un trametto confuso che perveniva dai pressi del minuscolo «cottage» testimoniava come i ragazzi fossero al lavoro. Ben presto dalla parte posteriore della costruzione scivolò fuori una grande automobile dalla sagoma potente ed aggressiva, dalla quale partì la voce, ora allegra, di Camel:

— Hallò, capo: siamo pronti!

Ronfando, la lussuosa sedici cilindri che accompagnava la banda di Gordon in ogni

sua impresa si portò presso il capo. Gli altri cinque gregari sbarcarono fuori, ciascuno da un posto diverso, pieni di involti, fagotti e pacchi.

Al Gordon li osservò compiaciuto, poi ordinò:

— In marcia, ragazzi.

La banda prese posto nell'interno capace della grossa vettura. Un momento prima che la marcia venisse ingranata, Gordon si volse indietro, verso la casa, e gridò al fedelissimo Bruce:

— Butta via la baracca, ragazzo mio: non bisogna mai lasciare niente dietro di noi.

Johon Bruce, un giovane dalla testa piatta come quella di un caimano, strizzò l'occhio destro in segno di assentimento, quindi, estratti da una tasca due oggetti metallici, li lanciò fuori dal finestrino, uno dopo l'altro, verso la casa. Due terribili detonazioni squassarono l'aria, e il cottage, sventrato, volò in aria in mille pezzi. Camel affondò il piede destro sull'acceleratore e la potente vettura, con un boato, scomparve in un turbine di vento.

L'immensa foresta divenne presto agli occhi dei sette uomini un elemento fluido, un oceano verde cupo tagliato in due parti dalla prua velocissima dell'automobile. Il perfetto molleggio della grande macchina annullava quasi del tutto le accidentalità del terreno. Essa volava, si potrebbe dire, sulla stretta e tortuosa viuzza di terra battuta; il suo guidatore era costretto ad intuire le curve, per dare in esatta precedenza il colpo al volante, e la macchina, mentre l'urlo delle gomme sfregate sul terreno s'innalzava altissimo, si gettava nella nuova direzione, seguita da un vortice di polvere nel quale turbinavano foglie secche, ramaglie, pezzi di cortecchia, frammenti di ghiaia e talpe uccise dallo spavento.

La lancetta del tachimetro danzava freneticamente balzando da 130 a 150 Camel, che pilotava la pesante vettura, sembrava una statua di granito, tanto era assoluta la fissità con la quale convergeva gli sguardi sul nastro tortuoso della strada.

Intanto, sui morbidi divani, il resto della banda stava procedendo ad un ben strano lavoro. Estratti dagli involti numerosi

fucili-mitragliatrici, pistole automatiche, nastri di munizioni, cassette e pacchi di cartucce, bombe a mano e proiettili a gas tossico, i ragazzi di Gordon andavano passando in rivista tutta quell'armeria, esaminando con cura diligente il funzionamento degli otturatori, lo scatto delle sicure, lo stato dei caricatori. Con dell'olio contenuto in una borraccia, essi ungevano i loro ferri del mestiere con gesti estremamente affettuosi, assolutamente incuranti di quanto poteva succedere al di fuori. Essi, infatti, riponevano la massima fiducia nelle qualità di pilotaggio del loro camerata, il quale, da parte sua dimostrava largamente come la fiducia degli amici fosse ben collocata.

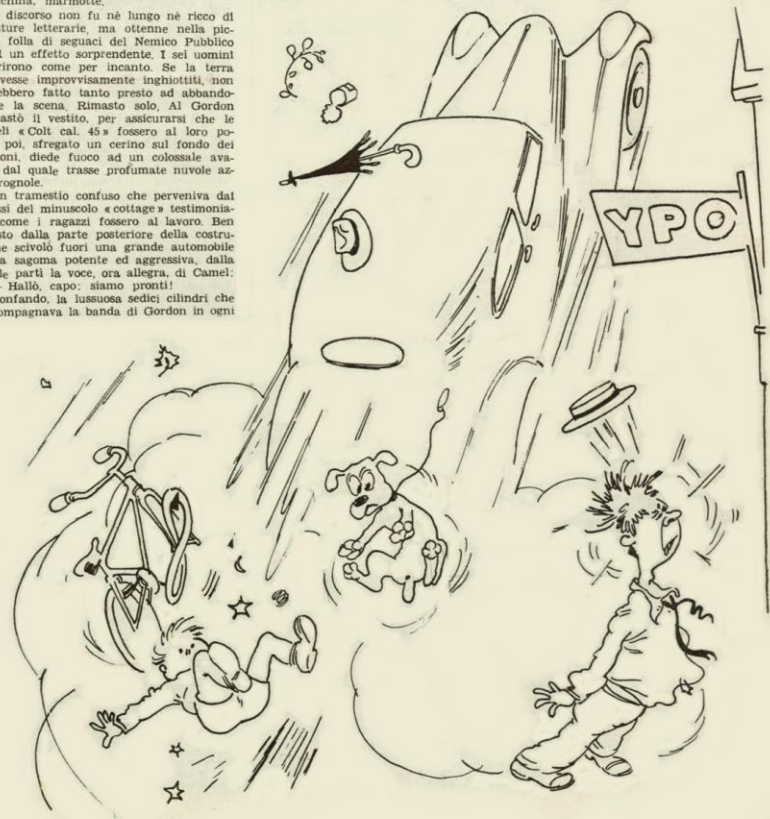
Ben presto il verde della vegetazione si diradò, e strisce policrome filanti ai lati della macchina avvisarono che essa stava passando attraverso degli abitati. Imbeccati i paesi senza alterare la pressione sull'acceleratore, Camel si dirigeva dritto come un colpo di cannone verso l'uscita di essi, incurante della popolazione, che si divideva atterrita in due ventagli ne-reggiati che appena per un centesimo di secondo apparivano ai lati della vettura. Dietro di questa il turbine di vento sollevava i cappelli degli abitanti, creando srotolose confusioni. Parecchi furono denudati per intero dall'uragano provocato dal passaggio velocissimo. All'apparire della macchina, i veicoli si gettavano ai lati della via, liberando così il passaggio; guai se ciò non fosse avvenuto!

Quanto tempo durò la corsa vertiginosa attraverso foreste, montagne, paesi, villaggi, campagne, città?

Ecco infine la babelica metropoli new-yorkese apparire all'orizzonte, irisa di grattacieli sfumanti nella bruma. La Broadway, il traffico della città fu paralizzato dal terrorizzato passaggio dei bolide di Gordon. Per un vero miracolo, più di una volta la corsa vertiginosa dei sette uomini non ebbe termine in un fumante groviglio di vetture: la mano sicura e il sangue freddo del guidatore seppero sempre schivare gli infiniti e difficili ostacoli.

(Continua.)

MARIO GUERRI



BATTAGLIA DI NOTTE

Solo chi è stato sotto questo azzurrissimo cielo di Marmarica può sapere come risplendano le stelle e i pianeti nelle calme notti illumi che disendono uno splendore vilito sull'infinito serir che salda Italia e Egitto, dove il venticesimo meridiano batte sul vecchio confine.

Il cielo è tutto un intenso palpitar di luci scintillate tra le quali ormai il fante sa ri levare Venere, Giove e Marte, i Carri e le nebulose. La Via Lattea scende dallo Zenit e irrorza l'orizzonte di calma bianca.

D'un tratto un tuono minaccioso e insultante si alza dal suolo che pare percorso da trividi rapidi. È la polvere che corre in folate basse, mossa dal vortice di un'elica improvvisamente mossa a rotare vertiginosa. Alcune ombre nitide si agitano goffamente intorno alla macchina che freme.

Poi un'altra voce si alza vicina, quella di un secondo motore che improvvisamente si altera improvvisamente mettendosi a gridare rauco e rabbioso. La luce dei tubi di scarico batte sotto il ventre, il facciao creando immagini strane di ince, nido; a tratti pennacchi bianchi di fumo di uso e oleoso sventolano intorno alle carenate dei motori. I piloti si muovono calmi e lenti tra gli specialisti indaffarati a d'ave gli ultimi occhi. Uno si china sotto l'ala e afferra la maniglia di un tacco; un altro fa lo stesso, quindi il pilota alza un braccio in un gesto che è di saluto e di contanto contemporaneamente. L'aglie monopiano, ora perfettamente libero, si muove piano, poi prende baldanza e fa traballoni un quarto di giro su se stesso, punta il muso al Nord e si avvia trotterellando. Fatti pochi metri il tratto ritiene galoppo. Il motore batte precipitosamente e l'elica si avvia in un baleno d'acciaio. La fusoliera si tende sollevando la coda simile a quella di una squala e il velivolo salta su picchiato e s'innalza leggero, subito descrivendo una gran curva che lo porta lontano, in alto, sotto le stelle.

L'altro lo raggiunge poco dopo, con una sfrecciata che lo toglie dalla polvere della corsa in un attimo appena percettibile. Le due «Saeite» sono già in quota e salgono ancora, alla contro ala. Ora la costa marmarica si appiattisce; appare soltanto un contorno geometrico che separa la distesa nerissima del Mediterraneo dal bianco-giallino del deserto di sabbia e di sassi.

Crociera. Un'ora di vigile percorrere le vie del cielo alla caccia del presumibile nemico. Nell'aria finissima e scura il rombo dei motori si spande con una scorritta metallica. Attraverso le pareti trasparenti della minuscola cabina i piloti muovono lo sguardo nell'infinito tremolare di astri frugando in quelle imponderabili profondità.

D'un tratto uno dei due avverte un fremito scoterlo violento: le sue pupille fissano, abbacinata, una crocetta chiara apparsa sul nero della distesa liquida; non c'è dubbio, un nemico! Il suo occhio esperto valuta d'un colpo solo la realtà e ne deduce che la caccia, questa volta, sarà fortunata: là sotto c'è un «Sunderland», una di quelle famose fortezze volanti strombazzate dagli inglesi. Sembra immobile, fissata con uno spillo invisibile sulla gran pagina di velluto del mare tranquillissimo. Anche l'altro ha visto, e i suoi occhi hanno avuto per un attimo una gran luce. Ora stringe le mascelle spasmodicamente, con tutte le facoltà polarizzate verso il controllo della macchina durante la manovra. Egli ha un vecchio conto da regolare con uno di quei grossi velivoli lenti e deformi come un pachiderma del Secondo improvvisamente resuscitato dal suo sepolcro di fossili. Una volta fu die-



Le nostre «Saeite» gli furono sopra, un nuovo duello si accese, violentissimo. Il quadrimotore nemico si allontanò ferito, lasciando sul mare una scia di fumo nero.

ROMANUS

LA "R. A. F."

L'arma aerea inglese porta la qualifica di Reale (R. A. F.) e condivide il diritto di fregiarsi di questo titolo con la Marina da guerra. L'esercito inglese si chiama soltanto «Army», sebbene il Re sia il capo dell'esercito come quello delle altre due armi. Il fatto che l'esercito non possa fregiarsi del titolo di Reale ha un'origine storica, ma ha ormai perduto ogni senso. Gli inglesi che da secoli sono retti parlamentariamente, hanno tenuto nei secoli passati che un esercito messo dirottamente alle dipendenze del Re potesse venire usate da questo per eliminare o meglio di cellofane, fissandolo, poi, il Parlamento e instaurare una dittatura. Perciò la rappresentanza popolare ha il diritto non solo di approvare i bilanci militari ma anche quello di autorizzare ogni anno il mantenimento di un esercito. In teoria il Parlamento inglese ha ancora la facoltà di sopprimere l'esercito, diritto che invece non gli spetta per quanto riguarda le due altre armi le quali perciò possono chiamarsi Reali.

Tutte e tre le armi, tuttavia, autonome l'una rispetto all'altra, sono sottoposte con uguali doveri e uguali diritti all'autorità legale. L'autorità suprema dell'arma aerea è anche dell'aviazione civile è il Ministero dell'Air, il quale attualmente è diretto da Sir Archibald Sinclair. Da esso non dipendono più le forze aeree della Marina le quali, come è noto, sono state messe dall'estate 1939 alle dipendenze dell'ammiraglio. Il Ministro dell'Air ha una posizione esclusivamente parlamentare, come risulta dal fatto che il Ministro attuale, fino alla data del suo ingresso al Governo, non apparteneva affatto all'arma aerea, ma era capo dell'Opposizione Libera. Esso dispone di un corpo consultivo tecnico, il Consiglio dell'Air («Air Council»), il quale ha un suo rappresentante nel Gabinetto di Guerra. Come rappresentante del Re, siede nel Consiglio, il Capo di Stato Maggiore delle Forze Aeree.

Il Consiglio dell'Air conta 10 membri

ed è presieduto dal Ministro dell'Air e, qualora questi ne sia impedito, dal Sottosegretario Parlamentare del Ministero dell'Air. Al Consiglio dell'Air appartengono inoltre un Ufficiale dell'Arma Aerea, che si occupa delle questioni del Personale, un altro che si occupa delle questioni organizzative e un terzo che si occupa delle questioni concernenti il materiale. A questi si aggiunge un tecnico dell'industria aeronautica ed un tecnico delle questioni finanziarie ed economiche.

Prima della guerra, la Royal Air Force si suddivideva come segue: 1) la truppa attiva; 2) le unità territoriali; 3) la riserva del personale dell'Arma Aerea; 4) la riserva del personale delle unità territoriali dell'Arma Aerea; 5) il servizio di avvicinamento e segnalazione.

L'unità tattica è la squadriglia (chiamata Squadron) che si suddivide in parecchie pattuglie (Flights) che possono venire impiegate anche in modo autonomo e che in tal caso possono comprendere fino a 6 aeroplani ciascuna. Una squadriglia si compone di 12-18 apparecchi e due o tre squadriglie formano un gruppo (Wing).

L'artiglieria antiaerea britannica non appartiene all'Arma Aerea ma forma una parte dell'esercito e dipende quindi dal Ministero della Guerra.

Delle cinque Divisioni di difesa antiaerea dell'esercito territoriale alle quali è affidata la difesa del territorio, la 1. Divisione risiede a Londra, la 2. nell'Inghilterra centrale, la 3. in Scozia, la 4. nella Inghilterra occidentale e la 5. nell'Inghilterra meridionale.

Complessivamente le cinque Divisioni si compongono di 22 gruppi i quali hanno un ordinamento autonomo, ma corrispondente alle condizioni locali delle regioni da proteggere.

G. D. N.

«Il 28 ottobre è scaduto l'abbonamento anno XVIII dei Soci della R. U. N. A., informiamo che col n. 44 de «L'Aquilone», è stato sospeso l'invio del settimanale a quei Soci che non hanno ancora rinnovato l'Associazione per l'anno XIX».

POSTA Aerea

C. Storta, Milano. — « Il testamento dell'Inghilterra » è il titolo di un foglio largamente distribuito nella capitale e nei maggiori centri argentini. Il « testamento » reca: « Io lascio alla Germania quel che ho preso — che fu da me rubato e mai più reso — Lascio all'Italia in questa mia ruina — il mar di cui mill'anni esser regina — Lascio alla Francia, complice e alleata — quella batosta che s'è già pigliata — poi lascio alle nazioni mie protette — tutte le rotte sante e benedette — Lascio la flotta a chi la vuol pigliare — ma avverto che si trova... in fondo al mare — ed agli inglesi con il mio saluto — vor-

LIVORNESI

Si porta a conoscenza degli interessati che le gare aeromodellistiche, che avrebbero dovuto aver luogo il 3 c. m., sospese per il maltempo, sono rimandate, per la stessa ora e località, al giorno 17 corr.

rei lasciar l'onor... ma l'ho perduto. Esecutore testamentario: Winston Churchill ».

Aldo De Vercelli, La Spezia. — Avere cugini a Melbourne in Australia, come tu dici, è sempre una bella cosa: molte volte io sogno di possedere vaste praterie in fondo ad un lago; e del resto un poeta gallico ha cantato lussuosi salotti nel fondo del mare Scherzo, caro amico, e se vuoi conoscere chi era questo poeta francese te lo dico subito, era Rimbaud. Ma passiamo dal cielo alla terra. La tessera de L'aquilone (e la faccio spedire subito: dà ordine ad un mio collaboratore di fartela mandare. E' un tipo strano questo mio collaboratore: afferma di spedire ogni giorno centinaia di dette tessere. Come lo spieghi, questo fatto? Io lo spiego in questo modo: o l'uomo suddetto non spedisce le tessere; oppure la richiesta è superiore alle mie previsioni in materia. Il distintivo della R.U.N.A. lo puoi chiedere alla sede provinciale della organizzazione del tuo paese. Per fare di nuovo una capatina in cielo, ti dirò che i tuoi cugini di Melbourne in Australia hanno fin d'addesso tutta la mia simpatia.

P. C., Roma. — Sono con te. Ti può interessare quanto stralcio dalla Rivista La Moto:

« Il circolo vizioso nel quale si dibatte la necessità di poter usare la motocicletta in questi tempi nei quali l'attività di ognuno dev'essere decuplicata, non può essere rotto dall'uso di succedanei della benzina. La motocicletta, a differenza dell'automobile, non è ancora in grado di funzionare senza il prezioso carburante. Però è in condizione di consumarne poco.

Ritorniamo quindi sulla proposta già fatta da parecchie parti, di riammettere in circolazione la motocicletta fino a 250 cmc. con la piena fiducia che possa venire accolta. E' un desiderio che esprimiamo a nome di migliaia di utenti che vedrebbero facilitato il loro compito quotidiano volto verso la conquista di quella vittoria totale che è stata assegnata al nostro Popolo dal Duce.

Il consumo di carburante per una circolazione motociclistica fino a 250 cmc. di cilindrata, se non può essere con facilità calcolato, mancando dei dati precisi di quante macchine entrerebbero in circolazione se fosse dato il permesso, non può tuttavia essere sensibile. Comunque potrebbe sempre essere razionato.

Viceversa il vantaggio per l'economia nazionale sarebbe immenso e sicuramente calcolabile. E poiché nulla va trascurato per raggiungere rapidamente la vittoria finale, auguriamoci che la circolazione motociclistica fino ai 250 cmc. di cilindrata sia ripristinata ».

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Alessandro Bortone, Lecce. — Sia benvenuto tra noi il figliuol prodigo. Per diventare ingegnere aeronautico devi prima prendere una laurea di ingegneria, e poi iscriverti al corso di ingegneria aeronautica, in una delle tre città nelle quali vi sono simili istituti, e cioè Roma, Napoli e Torino. L'attestato di aeromodellista viene rilasciato unicamente da una sede della R.U.N.A. Per ottenerlo devi quindi prima iscriverti a un corso di modelli volanti.

Italo Rossini, Senigallia. — Calma i battiti accelerati del tuo cuore, affinché il tuo sistema vascolare non subisca alterazioni che potrebbero essere fatali per i risultati della



— Senti, fammi un favore: domattina suona un allarme verso le sei, che devo alzarmi presto.

visita che vuoi passare: lo ti dà una buona notizia, amico Italo Rossini, relativa alla tua dentatura. Questa, caro nipote, non viene troppo considerata durante la visita per

il brevetto civile, e puoi quindi ritenerti sicuro di farcela. Fammi sapere il risultato della faccenda, appena puoi: mi preme.

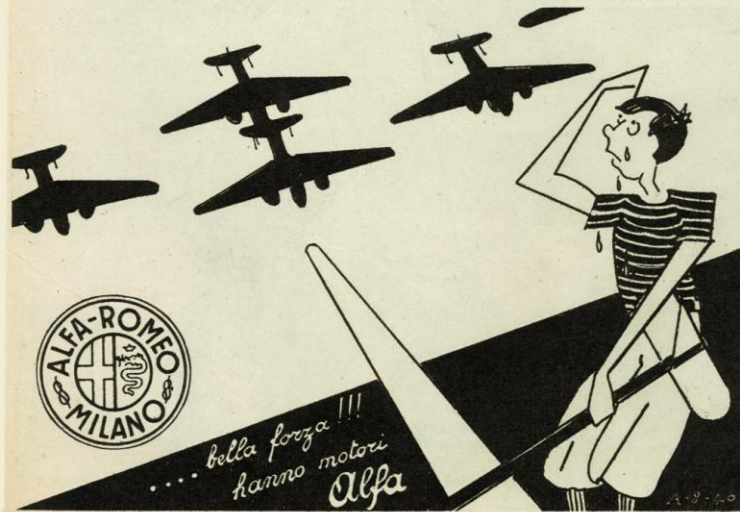
Alfredo Procaccio, Verona. — Apprezzo la tua franchezza, ma ti debbo dire che la lettera che hai indirizzata a zio Falcone conteneva un mucchio di storie che non hanno niente a che vedere con noi altri. Dunque, veniamo a noi, caro il mio Alfredo Procaccio. Tu ti lamenti perché non è stato risposto ad una tua lettera di alcuni mesi fa, e vuoi inoltre sapere perché Giarella non ti invia non so quali disegni. Per appoggiare il primo argomento a un pilastro solido e di effetto, lanci un'avvertita contro « l'inventore del Disguido Postale, mai estinto ». Error! Error! amico veronese: errore tremendo. Il « Disguido Postale » è un'onorata istituzione in vigore da quando sono nate le « Poste e Telegrammi »; istituzione contro la quale il progresso e la scienza non potranno mai nulla. Ne vuoi una prova? Cinque (5) giorni fa ho ricevuto una lettera speditami da un amico tre anni or sono. Si trattava di un invito a pranzo che io, naturalmente, non mi sono lasciato scappare, nonostante il ritardo. Ma queste sono bazzecole, come diceva quel bandito che aveva tagliato a pezzi ventitré persone: torniamo piuttosto a noi, ai nostri veleggiatori. (Anzi, ai tuoi). Tu, dunque, hai costruito un veleggiatore « A.R.P. 3 », realizzando un progetto nato nel tuo cervello. Bene, amico veronese. Mi sono rivolto al collega Giarella per avere notizie dei disegni dell'« A.R.P. 3 » che tu affermi di aver inviati, e il caro uomo mi ha risposto che ignora nel modo più assoluto la faccenda. Io piango, Alfredo Procaccio, sulla sorte del tuo « A.R.P. 3 ».

GRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotoccco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



Un bombardiere tedesco in volo sulla campagna britannica.



E' in vendita

**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Publicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

**COSTA
SOLTANTO 1 LIRA**

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



195 -PARMI DI UDIRE... -DICE FRA SE' IL PROFESSOR SGAMBA - PARMI DI UDIRE UN SERPEGGIAR SOSPETTO. SELVAGGI DAL PASSO FELINO, SONO, NON V' HA DUBBIO! NON ESSERE DEBOLE, SERAFINO: SEI ARMATO...



194 -AVETE DIMENTICATO QUALCOSA, PROFESSORE! -DICE IGNAZIO IRONICAMENTE

-CHE COSA, DI GRAZIA?
-IL CANNONE!
-SIGNORE, MODERATE L'ELOQUIO, SIGNORE! QUESTO NON E' MOMENTO DI SCHERZARE.
-SCUSATE, PROFESSORE, VI CREDEVO UN SOLDATO.
-IO SONO UN SOLDATO. ANZI, SE AVESSI FATTO IL MILITARE, SAREI UN UFFICIALE. SUPPONGO UN GENERALE.
-GIÀ, GIÀ... MA CON I SOLDATI VERI SI PUO' SCHERZARE, DI SOLITO, ANCHE A PROPOSITO DI FIA...
-LASCIASTEMI, SIGNOR MECCANICO. RISPETTATE QUEST'ORA ANTELU' CANA PIENA DI MISTERO, GRANDI AVVENIMENTI, FORSE, MATURA IL DESTINO CHE BATTE ALLE PORTE DELLA NOSTRA AVVENTURATA ESISTENZA. ANDATE...



196 -IO ODDIO IL BANGUE - GRUGNISCE FRA SE' E SE' IL PROFESSOR SGAMBA -MA DEVO PUR DIFENDERMI, IN NOME DI TUTTI GLI DEI!



197

(45-IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)