

NUMERO 46 - 17 NOVEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



NELL'EPIRO: APPOSTAMENTI E VIE DI COMUNICAZIONE DEL NEMICO SOTTO IL TIRO DELLA NOSTRA INFATICABILE ARMA AEREA

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI  
Anno X N. 46  
17 novembre 1940-XIX  
Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

## 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 connessi 80  
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ  
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla  
Ditta del Comm. Luigi Mancini  
Via Gesù N. 6 - Milano  
Prezzo delle inserzioni pubblicitarie  
L. 2 per ogni mm. di colonna  
Eseguiti i versamenti sul conto  
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni edito

**LE VIE DELL'ARIA**  
Abbonamento annuo L. 12,50  
Estero il doppio

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

**RIVISTA 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

# AEROPLANI NEMICI

Per soddisfare le continue richieste dei nostri lettori ed anche per venire incontro ad una necessità giornalistica abbiamo creduto di far bene compilando una rassegna di tutti i tipi di velivoli nemici sino ad oggi caduti in nostre mani. La cattura di questi velivoli od anche il solo esame dei loro resti ci hanno permesso di condurre a termine interessanti studi sul materiale oggi in possesso dei nostri nemici. I dati che pubblichiamo sono, naturalmente, quelli pubblicabili: di taluni ci siamo occupati, ma crediamo opportuno, per far una cosa completa, ripetere. Nell'elenco sono compresi i velivoli francesi, nonostante con essi i nostri piloti abbiano avuto scarse occasioni di venire a confronto. Dopo aver passato in rassegna quelli inglesi ci occuperemo di quelli greci, trascurando, naturalmente, quelli di marca britannica.

Su un gran numero di aeroplani inglesi e francesi catturati dalla Germania durante la guerra, e verosimilmente fino a tutto il mese di agosto 1940, si possono raccogliere le seguenti osservazioni:  
Tipi di aeroplani impiegati nelle operazioni:  
Cacciatori: Da parte inglese sono stati impiegati i Vickers-Supermarine « Spitfire » e gli Hawker « Hurricane », da parte francese i Morane-Saulnier 405/406 ed i Curtiss P. 36.

Il Vickers-Supermarine « Spitfire » può essere considerato finora il miglior caccia inglese. La sua velocità massima raggiunge, con motori Rolls-Royce « Merlin », circa 560 Km/h. a 5000 metri di altezza. Il suo armamento consiste in 4 mitragliatrici rigide che sono ripartite lungo l'apertura delle ali fino a 3,8 metri di distanza dal centro dell'aeroplano.

Alquanto inferiori sono le caratteristiche dell'Hawker « Hurricane », la cui velocità massima è di circa 50 Km/h in meno di quella del precedente. L'armamento consiste sull'ala; ma queste sono state assai più vicine l'una all'altra e fanno fuoco tutte a destra e a sinistra del cerchio dell'elica ed abbastanza vicino ad esso.

I caccia francesi non raggiungono il valore di quelli dei due inglesi succitati. Il Morane-Saulnier 405/406, munito di motore-cannone Hispano-Suiza-12 Y era, ha una velocità inferiore di circa 80 Km/h. Il suo armamento consiste in un cannone installato nel motore ed in due mitragliatrici postate entro l'ala portante.

Il monoplano da caccia Curtiss P. 36 raggiunge, con motore Pratt-Witney « Twin Wasp », una velocità massima uguale alla precedente a 4000 metri. Esso è armato con 4 mitragliatrici rigide, due delle quali sono installate sulla fusoliera e le altre sulle ali.

Apparecchi da ricognizione e medio bombardieri: Gli inglesi hanno usato per questa specialità di impiego, i tipi Fairey « Battle » e Bristol « Blenheim », i francesi alcuni Mureaux 115 e molti Potez 63. Il Bristol « Blenheim » ed il Potez 63 furono anche impiegati come apparecchi da combattimento e da caccia.

Il Fairey « Battle » è un apparecchio da più impieghi, biposto o triposto, il quale, con motore Rolls-Royce « Merlin » raggiunge una velocità massima di 410 Km/h. Il suo peso in volo è di 4000 Kg.; il carico di bombe raggiunge i 450 Kg. L'armamento è rappresentato da una mitragliatrice rigida e da una mobile. Data la sua scarsa autonomia, questo tipo non fu impiegato che sulla frontiera occidentale e fu ormai considerarsi come sorpassato.

Molto più moderno è il Bristol « Blenheim », che gli inglesi consideravano fin dall'inizio della guerra come il più veloce bombardiere del mondo. Aeroplani di questi tipi effettuarono nei due giorni della guerra, il noto attacco su Cuxhaven e Wilhelmshaven riportando gravi perdite. L'equipaggio del « Blenheim » è composto di tre uomini e il suo armamento comprende una mitragliatrice rigida sull'ala sinistra (a 4,20 m. di distanza dal centro della fusoliera) ed una mitragliatrice mobile sulla torretta girevole, situata sul lato superiore della fusoliera, a difesa di contrattacchi dal di dietro. Recentemente è stata notata anche su questo apparecchio una mitragliatrice rigida posta dietro il motore, che fa fuoco in quello spazio morto che si trova dietro gli or-

gani di direzione laterali. Il peso in volo del « Blenheim » è di 6 tonnellate e mezzo. La velocità massima, con due motori Bristol « Mercury », raggiunge i 470 Km/h. a 4700 metri di quota. Quando il Bristol « Blenheim » è impiegato per la caccia, viene munito di 4 mitragliatrici rigide sulla fusoliera.

L'apparecchio da ricognizione biposto francese Mureaux 115 si presenta, sebbene non risaliva che al 1935, come un aeroplano già sorpassatissimo, con la sua ala appoggiata mediante montanti sul carrello. Data però la sua costruzione robusta, pare che esso abbia fatto buona riuscita, quando impiegato per la ricognizione vicina. Il suo massimo, con motore-cannone Hispano-peso in volo è di sole 2,5 tonnellate; la velocità è di appena 310 Km/h a 4000 metri. L'armamento consiste in una mitragliatrice rigida postata nel motore e in due mitragliatrici abbinate mobili sulla torretta girevole posteriore.

Uno dei migliori tipi francesi è il Potez 63, impiegato come apparecchio da ricognizione triposto, oppure come apparecchio da combattimento e da caccia (nel tutto insufficiente in questa funzione) oppure come bombardiere biposto. Il peso in volo raggiunge 6500 Kg. come ricognizione e apparecchio da caccia, e 4100 Kg. come bombardiere. Il massimo carico di bombe può raggiungere i 450 Kg. e la velocità massima, con due motori Gnome-Rhône 14 M. di 860 HP, ciascuno, raggiunge i 430 Km/h. a 5000 metri. L'armamento consiste in una mitragliatrice rigida e due mitragliatrici isolate al di sopra e al di sotto della fusoliera, mobili ambidue. Quando è usato come apparecchio da combattimento manca della mitragliatrice mobile inferiore, ma riceve due cannoni automatici rigidi sotto la fusoliera.

Bombardieri pesanti: L'Inghilterra impiega i tipi Armstrong Whitworth « Whitley » e Lockheed « Hudson » per la guerra aerea, e soprattutto il noto Vickers « Wellington ». Da parte francese non furono impiegati che ben pochi dei tipi che la letteratura aeronautica aveva reso piuttosto noti e a quanto sembra, ciò deve attribuirsi al fatto di un insufficiente apprestamento. Furono invece impiegati tipi già sorpassati come l'Amiot 143, il Bloch 131 e il più moderno. Dei tipi di elaborazione più recente non è stato catturato che il Lioré Olivier 45.

L'Armstrong Whitworth « Whitley » non corrisponde più del tutto, data la sua scarsa velocità, ai requisiti della guerra moderna. Il suo peso in volo è di 10-11 mila Kg. e la sua velocità massima raggiunge, anche con due motori Rolls-Royce « Merlin », soltanto il limite dei 400 Km/h.

L'americano Lockheed « Hudson » è derivato originariamente da un apparecchio da traffico, il Lockheed 14 ed è notevole costruzione per la sua accuratissima costruzione. Il peso in volo è di 7750 Kg.; la velocità massima, con due motori Wright-Cyclone è di circa 425 Km/h., a 3000 metri. L'apparecchio dispone per la difesa, di 3 postazioni di mitragliatrici.

Il bombardiere Vickers « Wellington » è l'apparecchio da combattimento inglese finora massimamente impiegato. Il suo peso in volo, in condizioni normali, è di 12.200 Kg. ma può raggiungere fino a 13.400. La sua velocità massima, con due motori Bristol Pagaus, è di 420 Km/h., a 5500 metri. L'equipaggio copre di 4 uomini e il carico di bombe è di 2000 Kg. L'armamento è stato via via sempre aumentato; e mentre nei primi mesi di guerra esso non possedeva che una sola postazione prodiera vi era un'altra postazione, recentemente la postazione popoliere è stata munita di 4 mitragliatrici, mentre sulla postazione prodiera vi era un'altra mitragliatrice ed una sesta era installata sul fondo della fusoliera. Il Vickers « Wellington » è noto soprattutto per la singolarità della sua costruzione, della quale tratteremo in seguito.

Il bombardiere francese Amiot 143 è stato costruito secondo il concetto antiquato di un così detto incrociatore d'aria. Esso fu costruito annesso poca importanza alla velocità, ma annettendone una grandissima all'armamento per la difesa laterale con campi di tiro intersecanti. Data la sua scarsa velocità e data la più grande potenza acquistata dalla difesa del caccia e del Flak, tali apparecchi possono considerarsi oggi sorpassati. Il peso in volo dell'Amiot 143 raggiunge 8300 Kg.; la sua velocità massima, 295 Km/h. a 3400 metri.

Relativamente moderno è il Bloch 131, sebbene anche questo tipo non abbia più un valore molto grande. Il suo peso in volo è di 8000 Kg. e la sua velocità massima è di 400 Km/h. a 4000 metri. Uno dei più moderni bombardieri francesi è il Lioré Olivier 45 (Leo 45) il cui peso in volo raggiunge i 12.000 Kg. e la cui velocità massima con due motori Gnome-Rhône 14 M. da 1050 HP, di potenza massima, viene indicata pari a 495 Km/h., a 5500 metri. L'equipaggio è di 4-5 uomini. Dell'armamento è noto soltanto un cannone automatico mobile da 20 mm. postato sul lato superiore della fusoliera. La costruzione aerodinamica dell'apparecchio è molto accurata e la sua fabbricazione deve quindi presentare parecchie difficoltà. Di questo tipo è da notare la forma spiccatamente a « V » degli organi di direzione.

(Continua) G. D. N.

# L'AQUILONE



## LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Si potevano vedere signore e signori di ogni età e di ogni rango, in mezzo ai quali si confondevano il Ministro e lo spaziammino, in lontananza occupati con libri e portafogli alla mano, a vendere, comprare o scambiarsi francobolli facendo un brusto che spesso si sentiva anche di lontano. Tali scene che furono anche ritratte da alcuni pittori e riprodotte su giornali alla moda e umoristici dell'epoca passano per essere le prime manifestazioni ufficiali della filatelia.

Si creò insomma un vero e proprio movimento commerciale che non doveva tardare a ritagliare agli speculatori, che come tutti quelli del genere furono spesso anche poco leciti e ingannevoli.

È interessante, a tal proposito, riportare un altro aneddoto pubblicitario che verso il 1860, venne inserito nei grandi quotidiani di Parigi. Esso si esprimeva presso a poco nel modo seguente:

### RASSEGNA DELLE NOVITÀ TRIPOLITANA

Posta Aerea: Sono stati recentemente scoperti alcuni fogli sfuggiti all'incenerimento di un raro francobollo provvisorio che venne preparato ma non emesso, nel 1890. Si tratta del valore di Posta Aerea del Regno di Italia, da 50 centesimi, rossiccio bruno, riprodotto Paganu, della emissione dodici marzo 1890, avente soprastante in cospicuo « Tripolitania » nella parte superiore. Il francobollo in questione non venne emesso poiché nel frattempo si distribuì la serie artistica speciale alla Tripolitania che comprendeva anche un valore da 50 centesimi. Il francobollo non venne mai inviato in Colonia. La sua apparizione ha fatto molto chiasso negli ambienti filatelici e i collezionisti si sono affrettati a procurarsi un esemplare del francobollo che è destinato ad avere un sicuro avvenire.

### POLONIA

Dopo la serie provvisoria, di cui abbiamo parlato in un precedente fascicolo, il Governatore Generale di Cracovia, Germanico ha emesso per i territori polacchi occupati fin dal settembre 1939, una serie definitiva di posta ordinaria. Le vignette sono tutte assai belle e raffigurano in dodici soggetti diversi vedute locali. È interessante a notare che esse non sono riprodotte da fotografie, ma da magnifiche pitture del viennese Puchinger. Eccone la descrizione nell'ordine:

- 8 » bruno arancio (torre della rocca a Cracovia)
  - 10 » verde (porta Cracovia a Lublino)
  - 12 » verde scuro (cortile dell'Os. In, atteso con veduta del monumento a Copernico)
  - 20 » nero bruno (chiesa dominicana)
  - 24 » lilla rosso (antica chiesa a Lu, bino)
  - 30 » stola (castello di Cracovia)
  - 40 » grigio nero (portici della Tu. chial, a Cracovia)
  - 60 » verde oliva scuro (cortile del castello di Cracovia)
  - 80 » viola nero (torri della Chiesa di Santa Maria a Cracovia)
  - 1 Zloty bruno rosso (altra veduta di Cracovia)
- Per la corrispondenza di servizio sono stati emessi 15 francobolli in cui è raffigurata l'aquila tedesca con le ali spiegate che sostiene la croce gammata (svastica), in un ovale che è per tre quarti circondato dalla scritta General Government (Governatore, to Generale). I valori in zloty sono di dimensioni maggiori di quelli in groszy.
- 6 gr. bruno chiaro
  - 8 » grigio azzurro
  - 10 » verde chiaro
  - 12 » verde scuro
  - 20 » bruno
  - 24 » rosso mattone
  - 30 » lilla rosso
  - 40 » lilla scuro

MAURITIUS

# GRECIA DI OGGI E DI DOMANI

Rintracciare i rapporti italo-greci, così come si sono svolti dallo scoppio della seconda guerra europea fino a questi giorni, significa ricostruire la recente storia della nostra leale e chiara politica e, nello stesso tempo, la progressiva soggezione della politica greca a quella della Gran Bretagna. Come è noto, poche settimane dopo lo scoppio dell'attuale conflitto europeo, il governo greco dichiarò pubblicamente di attenersi ad uno scrupoloso contegno di rigida neutralità. Dichiarata la nostra « non-belligeranza », l'Italia, per assecondare, sempre in uno spirito di amicizia, il gesto greco, prese l'iniziativa a sua volta: il 12 settembre 1939 il Ministro d'Italia ad Atene, Grassi, trasmise, su istruzioni del Duce, al Presidente del Consiglio e Ministro degli Affari Esteri greco, Metaxas, una comunicazione nella quale si affermavano le amichevoli disposizioni dell'Italia verso la Grecia. Tale gesto italiano fece nascere, com'è logico, uno scambio di vedute fra i due Paesi: il 20 settembre, infatti, l'Agenzia ufficiosa italiana « Stefani » diramò un comunicato nel quale veniva rilevato che il Governo italiano ed ellenico si trovavano nelle condizioni di dover constatare che le loro relazioni erano « sinceramente amichevoli ed ispirate ad una completa reciproca fiducia ». Come prova di tale reciproca fiducia, aggiungeva il comunicato, « e per il corpo reale a tali sentimenti, il Governo italiano aveva deciso di allontanare le sue forze militari dalla frontiera greco-albanese e che il Governo ellenico stava, da parte sua, adottando provvedimenti analoghi ».

Frutto della iniziativa pacifica del Governo italiano, tale calmo stato di cose, doveva, poco tempo dopo, subire ancora un ulteriore progresso: lo scambio di note, avvenuto il 30 settembre 1939 (pubblicate, però, il 3 novembre) fra il Ministro Grassi e il Presidente del Consiglio Metaxas, lo testimonia ampiamente. La nota di Metaxas riconosceva, in particolare, « l'atmosfera di cordialità » creata dal passo italiano, e sottolineava la commozione e l'entusiasmo del popolo greco per il « gesto spontaneo del Duce ». Questa nota del Presidente del Consiglio greco, affermava il desiderio del Governo di Atene di « continuare la sua politica di pace, alla quale era profondamente attaccato, come pure il suo sincero desiderio di vedere inaugurarsi fra l'Italia e la Grecia un nuovo periodo di amicizia e di intesa, improntato alla maggior fiducia reciproca ». Nel frattempo, — concludeva la nota greca, — il Governo ellenico era « deciso ad ispirarsi ai principi d'amicizia e collaborazione contenuti nel patto d'amicizia, di conciliazione e di regolamento giudiziario firmato a Roma il 23 settembre 1938 ».

Da parte del Governo greco, — come dimostrarono in seguito i fatti, — tutto ciò non era altro che puro verbalismo; le sue erano tutte buone intenzioni formali destinate a divenire lettera morta alla prova dei fatti. I mesi che seguirono tale dichiarazione, dimostrarono chiaramente quale equivoco contegno aveva finito per assumere il Governo di Atene. Tuttavia, nonostante tale persistente ambiguità, che gravava pesantemente sui rapporti italo-greci, il Duce, all'atto dell'intervento italiano nel presente conflitto europeo, assicurò, con un estremo gesto di amicizia, sia il popolo ellenico, che quello turco, egiziano e jugoslavo. Il Duce disse che l'intervento dell'Italia, qualora nessun fattore fosse sopraggiunto ad alterare la situazione esistente, — non voleva significare estensione conflitto nel Mediterraneo, né una minaccia ai Paesi confinanti con l'Italia.

Le parole del Duce si dimostrarono ancora una volta profetiche: anche questa nostra estrema profferza di ami-

la cosiddetta e tutta verbale neutralità greca non tardò, infatti, a degenerare in una larvata e poi sempre più aperta e chiara ostilità. Ingiustificata cadde nel vuoto: la posizione della Grecia era già troppo compromessa.cati concentramenti di truppe ai confini, agitazioni in Giamaica, complacente atteggiamento della stampa ellenica verso le cosiddette democrazie, assassinio del patriota albanese Daut Hoggia, accordi e contatti con l'Armistragliato inglese per cessione di basi e di punti di appoggio in territorio greco: ecco i fatti, — fatti concreti e percepibili da ogni obiettivo osservatore, — che dimostravano chiaramente quanto e come fosse verbalistica la neutralità greca. L'arcipelago greco era inglese: le navi da battaglia della « Home Fleet » dislocate nel Mediterraneo trovavano, nelle rade di questo arcipelago, sicuro asilo.

La posizione della Grecia si rese quindi sempre più torbida. A tutto ciò bisogna aggiungere un fondamentale e diffuso senso di ostilità verso l'Italia; mille prove di scarsa volontà di collaborazione economica e politica al nuovo assetto balcanico; incomprensione totale nei riguardi delle rivendicazioni albanesi o bulgare. Ecco la posizione della Grecia alla vigilia della nostra nota del 28 ottobre. Era una situazione che bisognava chiarire. Ma non era una situazione destinata a chiarirsi per pura virtù interna greca: a questo si erano dimostrati inadatti sia la monarchia che il regime di Metaxas. Tutto ciò era, — per dirla in una forma sintetica, — la prova della esistenza, presso le sfere dirigenti greche, di indirizzi che mal si conciliavano (o che non si conciliavano affatto) sia con la situazione concreta internazionale che con i ben intesi interessi greci.

Una situazione simile non si poteva chiarire che in un sol modo: nel modo che ha scelto la Grecia stessa. Come è noto, infatti, la nostra nota del 28 ottobre non prevedeva ostilità fra l'Italia e la Grecia; questa ultima, contrariamente alla volontà italiana, ha scelto la guerra. E la guerra c'è stata. Sotto i colpi di maglio della

nostra aviazione e del nostro esercito, sotto le nostre bombe o sotto i cingoli dei nostri carri armati, la situazione greca subirà un processo di progressiva chiarificazione. Fino alla chiarificazione totale che sarà dettata dalla volontà dell'Italia vittoriosa.

Anche in questo inizio di campagna, la nostra aviazione, come sempre, ha fatto pesare e farà pesare la sua schiacciante presenza. Anche in questo inizio di ostilità italo-greche, le nostre ali vittoriose hanno mostrato il loro eroismo: saranno gli apparecchi italiani che chiariranno ogni cosa in Grecia, di questo si può essere certi. Nel cielo dell'Ellade, volano uomini abituati a volare nel cielo di Roma.

RICCIARDELLO

## VITA DEL CAMPO

DALL'AEROPORTO X, ottobre.

Non dimenticherò facilmente le ore trascorse al maglie di un nostro campo, in una meravigliosa sera di tutta luna, che inondava la terra con la sua luce atra, verso l'incomparabile trasparenza del Mediterraneo orientale.

C'era in un gruppo di otto o dieci piloti, all'ingresso di una tenda occultata agli occhi indiscreti degli aviatori nemici, dal fitto frangente di un albero, che suscitava rimbrenze bibliche. Il campo giaceva davanti a noi tra il mare e alcune colline rocciose, in una piana nella quale lo si distingue con difficoltà, al punto che gli attori inglesi non riuscirono a trovarlo in ben due attacchi notturni e nonostante avessero lasciato cadere dagli apparecchi gran copia di potenti razzi illuminanti. Le ombre della sera si erano incariate di assorbire le sagome degli apparecchi e delle tende e baracche. La giornata era trascorsa tranquilla in pacata attività e anche un giorno seguente si preannunciava senza azioni di guerra. Al centro del gruppo umano, succintamente abbigliato in omaggio alla serata più che tiepida, stava un recipiente in cui alcune bottiglie dibbro assorbivano del ghiaccio il fresco che poi avrebbero comunicato alle nostre gole, provate dall'arsura di una giornata di vento. Il più anziano di noi era sulla trentina, il più giovane aveva poco più di vent'anni.

Sdraiati più che seduti, qualcuno addirittura su di un masso dalla superficie levigata, si osservava Giove che a mano a mano andava occultandosi dietro un cumulo di monte. C'era un tenente che due giorni avanti aveva totalizzato la sua cinquantesima ora di bombardamento notturno su Alessandria; ce n'era un altro che era tornato da un attacco alla flotta inglese e da un combattimento sostenuto contro la caccia avversaria con cinque feriti a bordo; ce n'era un terzo che aveva guidato la pattuglia che aveva colpito in pieno un incrociatore nemico; un sottotenente che in due giorni aveva compiuto, fra ricognizione, bombardamento diurno e bombardamento notturno, quasi trenta ore di voli di guerra; e c'era quello che, da poco arrivato in squadriglia, aveva effettuato tre giorni avanti la sua prima azione bellica.

Un pacchetto di sigarette fece il giro delle mani, interrompendo un silenzio che si era spontaneamente instaurato fra noi. Dopo le prime bocciate di fumo, si aprì la conversazione. Ma non era la conversazione banale e consueta del dopo cena, fatta all'angolo della strada, quando devi decidere la peccolosa che andrai a vedere o la direzione della passeggiata serale o vertente sulle piccole preoccupazioni della giornata. Era una conversazione consapevole: né quale rissa personale, su una cosa tanto importante quale è il rischio serenamente affrontato, il gioco rinnovato con la morte. A quelle medesime conversazioni aveva ser prima partecipato un altro ufficiale, caduto in seguito da prode su un velivolo da bombardamento aggredito da aeroplani da caccia nemici.

Proprio in questo atteggiamento, che appariva spontaneo e generale, mi venne fatto di riconoscere il segno del coraggio più genuino e senza riserve, quel coraggio che in qualsiasi momento può fare di un uomo un eroe.

Oggi, sulla tenda del Comando, gli aerei hanno fatto trovare un nastro bianco: Lili, la bianca cagnetta mascotte della Squadriglia, ha partorito tre cuccioli. Ha eletto a luogo del parto una cassa seminata in un angolo, a metà piena di stracci e vecchie carte. E' stata una mattina di visite; ma tante facce sconosciute hanno messo in allarme la buona Lili, che di tanto in tanto si poneva a brontolare, mostrando i denti alla mano che tentava di disturbare la sua intimità. I cuccioli, grassi e rotondi come maialletti, poppavano non tutta la forza delle loro giovani mammelle.

Da qualche tempo Lili, in conseguenza del suo stato, aveva dovuto rinunciare alle missioni di guerra. Oggi, sul suo libretto di volo e facendo uno strappo ai regolamenti, bisognerà segnare il lieto evento, anche se scarsa e apparentemente la sua attinenza coll'aviazione di guerra.

L'aperto contatto con la natura, in giorni per lo più abituati alla moderna vita di città e d'ufficio, ha rinvogliato assopiti istinti campagnoli e di vita primitiva.

Il sottotenente S., nella vita civile proprietario di uno dei più eleganti negozi di argenterie e preziosi oggetti di casa e ora esperto pilota di aeroplani da bombardamento, utilizza il tempo libero andando a caccia di pesci, con un speciale fucile di sua costruzione, utilizzando un tubo metallico e una molla animante una freccia. Munito del singolare ordigno, egli inquina i pesci dopo, nuotando sott'acqua con l'abilità del più scaltrito creatore di perle. E a mensa suscita poi le invidie dei commensali col profumo di tanghi cefali cucinati a perfezione sui ferri o in zuppe succulente.

Il tenente M. s'è risentito di colpo coltivate e davanti alla tenda ha fatto spuntare un modesto ma ammirevole orto in cui piselli, insalata e altre verdure fanno a gara nella crescita.

Il sottotenente C., tanto bravo quanto laborioso, ha costruito una stia, ove ha alloggiato due conigli. Sono pochi ma crescono. E poiché in questa stagione il fieno è scarso e di erba fresca non s'è traccia, così di tempo in tempo, per rinvigorire le sue bestiole, le porta a pascersi nell'orto del collega. Le latte intatte che ne conseguono richiedono a volte l'intervento del comas dante per essere soppie.



# SCRITTORI DI AVIAZIONE

Abbiamo di già cercato di lumeggiare, nei numeri scorsi del nostro periodico, la necessità doverosa per la stampa italiana di contribuire alla creazione di una coscienza aeronautica nazionale. Un nobile fine, verso il quale debbono tendere tutte le idonee energie e le fattive volontà. Occorre perciò molta carta stampata, sia di libri e di riviste, sia di giornali e di opuscoli, che abbia la levità e la grazia artistica, che sappia intrarre ed interessare, col più rigoroso bando dato ad ogni noiosa pesantezza e ad ogni tronfia e complicata disquisizione.

In tale ordine di idee ed in tale lodovole attività si sa bene che il nostro Ufficio Editoriale Aeronautico traccia un bell'esempio.

Esemplio, diciamo, via da battere. Non accentrato e monopolio di specifiche pubblicazioni di carattere aviatore. Si desidera, si vuole e si opera con lo scopo di permeare, di penetrare in profondità, la cultura popolare di tutto quanto riguarda direttamente e indirettamente la vita e l'essenza stessa dell'aviazione.

Il popolo deve esserne edotto appieno. Non ci debbono essere più i profani. Bisogna rendere di pubblica ragione gli angoli appartati. Le penombre, le semiorbitanze, i segreti debbono essere portati alla luce del sole.

Ci vogliono, dunque, gli scrittori. Ne abbiamo senza dubbio di buoni. Ne mancano gli ottimi. Con largo seguito di appassionati lettori.

Ma le schiere degli scrittori di aviazione e degli aviatori scrittori non è ancora numerosa abbastanza, né vi si riscontra quell'indispensabile varietà di talenti e di attitudini per poter rispondere adeguatamente alle molteplici e diverse richieste dei vari ceti e gusti del pubblico dei lettori. Cosa, del resto, che trova una attenuante nel fatto della giovane età dell'aeronautica. Per cui è giusto rimanere in una legittima e fiduciosa attesa di un folto e sparuto numero di questi scrittori che si accresca sempre mantenendo il passo coi progressi e l'importanza dell'aeroplano nella vita moderna.

Il sicuro aspettare, intanto, i bei libri e l'intima ansia di veder comparire finalmente il libro aviatore che possa essere popolare, non ci deve esimere dall'esami-

nare e dal segnalare quelli che, pur non raggiungendo comunque un'eccellenza o notorietà di ideazione e di dettato, trattino la materia con sincerità e con amore. Non vanno trascurati nemmeno i tentativi. Specialmente quelli giovanili, poiché un giovane che scrive di aviazione è mosso quasi sempre da un sentimento puro, anche se vi sia frammitto un po' di vanità letteraria. E' da lodarsi, in tal caso, la buona intenzione, il germe, il primo fermento delle future possibilità, indulgendo alle manchevolezze e ai difetti che col tempo e con lo studio possono svanire.

Bisogna notare, inoltre, trattandosi di scritti di giovani, che questi hanno un valore morale trascendente quell'effettivo della concretezza artistica, il valore cioè di testimonianze d'una vocazione e di un sogno. Il giovane che riesca a scrivere qualche centinaio di pagine su un tema aviatore o aeromodellistico facendone un libro imperfetto e malamente abbozzato, il giovane volitivo non esente da una non tipica improntitudine e leggera vanità, che lancia sul mercato la propria creatura intellettuale, forse non sarà mai uno scrittore nel giusto senso della parola, ma certamente avrà dato un efficace contributo alla divulgazione del verbo aeronautico. Apporto degno di nota e di elogio. La giovinezza ride e sorride, affascina e vince. Sempre. Crea e stabilisce vibrate correnti di simpatia. Da cogliersi ancora che lo imperfetto scrittore di aviazione di oggi può divenire il perfetto aviatore di domani.

Confidate le ragioni che ci tengono sul chi vive, al posto di fedeli recensionisti delle novità librarie. I nostri lettori sanno bene che non siamo avari di segnalazioni e che vorremmo addirittura essere prodighi, se prodighi fossero gli autori. Bisogna, tuttavia, sapere aspettare e contentarsi. Contentarsi, per esempio, anche delle piccole recenti Novelle azzurre (1) di Michele Giordano, il quale è certo un aeromodellista, oggi, e domani... Chi sul Ma è poi scrittore il signor Giordano? E' così letterato da poter dare saggi di nobilistica libranza nelle azzurre immensità dei cieli, si da farci fremere e palpitarci? Ahinoi! Nulla di ciò, proprio nulla.

Nemmeno un'infinitesima parte di leggiera fantasia e di avvincente racconto. Si fa presto a dirlo. Novelle azzurre! Ma a farle... E' lì che ti voglio. Le paginette

del Giordano sono soltanto delle elementari esercitazioni scolastiche, ma tuttavia contengono qualche cosa di notevole che bisogna segnalare. L'Arma azzurra affascina e tiene l'A. A. tal punto che egli fermamente spera di suscitare in giovani lettori la stessa fiamma e lo stesso amore. Non merita perciò un plauso sincero? Dimoglielo, senz'altro. Tanto più per le promesse spiate nel rovescio della copertina del suo libretto, *Figuratevi. L'ardente siciliano — il Giordano è di Palermo — ha in cantiere tre volumi. Il primo col titolo Voluttà di vivere: «un grido superbo — lo dice lui — d'una gioventù gagliarda e forte che temprò il suo animo verso gli ideali della patria». Secondo volume: Sulle ali della vittoria: «avvincente romanzo di guerra. Storia e verità. Religione. Patria. Amore». Terzo volume: Piegata umidità: «una serie di vicende storico-legendarie di uomini rotati alla morte in una ardua impresa d'oltre confine».*

Come vedete, il palermitano non scherza. Promette moltissimo. E noi non abbiamo il diritto di essere increduli e sfiduciosi. Può darsi che non si avveri affatto l'attender corto. A volte si hanno delle sorprese! Avanti e coraggio, caro e volenteroso Giordano. Siamo qui ad aspettarvi.

MICHELE GIORDANO. *Novelle azzurre* - Ed. La Rondine - Palermo, XVIII.

## ALI, O QUASI

Nel quartiere di periferia dove abitiamo, e frequente — come ho detto altre volte — l'intervento degli aeroplani nella vita quotidiana pubblica e privata dei cittadini. Li abbiamo a pochi passi, si può dire, e la loro esistenza si manifesta in voli e rumori.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

Un tempo da queste parti a proposito delle evoluzioni aeronautiche giornaliere, era d'uso una bella frase un poco marina: «chi giostra?», e forse dall'abitudine alla esclamazione, rimasta sul posto vita e gioiosa, ecco che per spirito evocativo, abbiamo in questi giorni il quartiere assediato dai rumori smodati e infantili e diaboli delle giostre.

lmi veloci; tutto stite «nocecento»; oggi si vola. Aeroplani domunque.

L'aeroplano è intervenuto anche per la fiera e la sagra, e qua, a poca distanza da un campo di aviazione, su una piazza guarda il cielo, e gli aeroplani hanno vinto su tutto: «Oggi si vola» è scritto qua e là e i ragazzi vogliono volare.

Ci sono venuti incontro i Savoia-Marchetti dipinti sulle fornelle a cornice dal tetto spiovente di un baraccone. Tutti quadri e qua dritti, quanti i riquadri sotto la gronda dell'edificio, arzigogolate la pagoda cinese. I colori accessi e violenti, cozzanti, nello impasto di un baraccone. In primo piano gli aeroplani, i biplani, i dirigibili, o i palloni con nati, cello o gli idrovolanti; una creazione da stampa popolare. Gli sfondi rappresentano ora un lago, ora un prato limitato da una cuspide rossa, ora il deserto con le palme. Il mondo, gli aspetti del mondo, raffigurati nel loro poco conto rispetto alla meccanica più assoluta e veloce dei mezzi di trasporto.

Dalla storia, dalla evoluzione della giostra ora ne curiamo insegnamento. Si può intanto pensare che l'aeroplano diventi una necessità dello spirito, un mezzo di preparazione dei più importanti, un mezzo che conduce anche se usato a scopo difensivo, come qua possiamo vedere, che conduce alla carriera dell'ala, o, se vogliamo, che inizia ai piaceri ora non più inconsueti del volo.

Sono piccoli voli, eseguiti volti da ala stiletta, come del resto sono aeroplani difensivi tutti gli aeroplani delle giostre quasi difusi: sono i filodrammatici dell'aeronautica.

La meccanizzazione dei rudimentali mezzi che azionavano la giostra nei tempi andati, doveva condurre dal cavallo eroico al motore razionale, e dalle galoppanti figure colorate e decorative, fissate nella immobilità della materia, legnosa, all'aeroplano, allo impiego dei metalli leggeri.

Sono restati alla tradizione i colori fastosi ridonanti e ampollosi, i colori da cartello siciliano e coro campagnolo e da armonia ingenua popolare. Una raffinatezza di surrealismi.

Qua, fra gli aeroplani dal profilo di carri armati e dalla sagoma buffa (come gli aeroplani dei disegnatori dei settimanali attuali più in voga) qua nel frastuono della giostra e delle musiche. Razionalismo, Industria e Commercio si danno la mano. L'aeroplano della giostra offre due tre o anche quattro posti. Sulla orpella di un tondo cavalletto strabocante di ornare e di impeto, più di un navigatore non poteva salire. E se di un leone o di una pantera o tigre, più di un ragazzo non potevano fruire (e ne nascono invidie e sentimenti meno che nobili) oggi l'aeroplano della giostra è l'omnibus della fiera. Tutti possono volare, e a scelta possono prendere posto in cartilina, o nello scafo o volando, sulle ali.

Prezzi modesti: oggi si vola. Leggiamo: «Aeroplani con 50 a persona».

In chiara scrittura italiana, Topolino invita: «Magnifico volo compiuto da un gruppo di apparecchi da caccia», sempre in lingua nostra, facile lingua. E ci soddisfa leggere ad alta voce, e parlare forte.

«Abbiamo fatto il giro d'Italia, reniamo da Livorno: ci hanno invitati anche ad Altinate. Ci sono feste, ora, e noi siamo stati bene accolti», parla «uno di quelli della giostra». «Abbiamo molto successo, gli aeroplani sono di gran moda».

Dai simboli del volo agli apparecchi, tutto ritroviamo qua, sul campo miracoloso dove gente italiana parla anche spagnolo agghiacciando un esse alle parole.

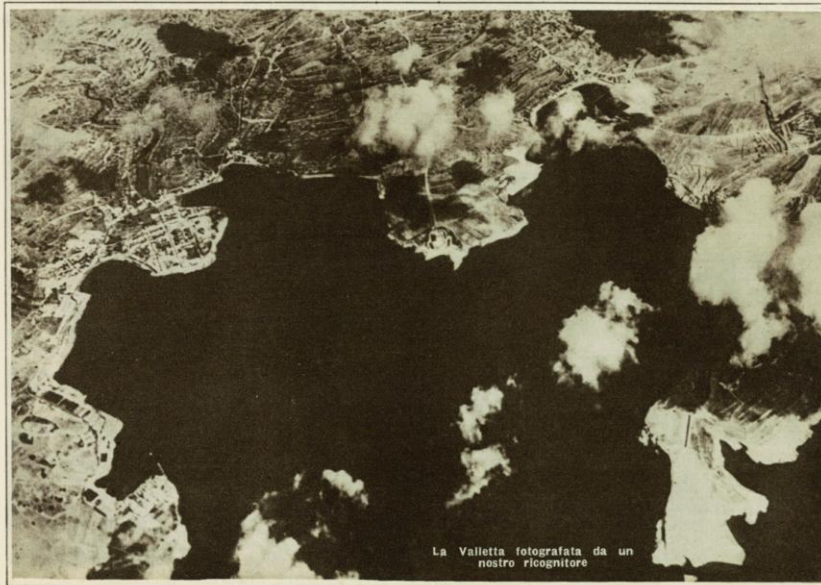
E' una festa dell'Ala. Aeree musiche e casti piacevoli mescolano le attività della folla. Si pensa alla voce degli aeroplani della giostra: voce roca, poca voce timida.

Pensiamo anche al mistero d'una sorella. Nettuno che, sul fronte dei loro baracconi, hanno fatto pitturare decine di aeroplani e al loro nome. — Sorella Nettuno — segnata a grosse lettere, sotto l'ala inferiore di un biplano. Ma il caraccone è chiuso. E l'ap-parecchio, fortemente dipinto sulla tela, lo tola e frulla a vuoto la sua elica, accennata da alcuni mezzi cerchi bianchi a destra e a sinistra. Il baraccone contiene forse libri segreti, atti a rivelarci l'idioma degli aeroplani: caduti in guerra, e ora fantasmi eruntati.

Poi l'incontro più caro, e miserello incontro pare: una giostrina a bilanciere rotante s'un perno, con due aeroplantini ai lati, but-tati nel poco cielo a rincararsi. Una gioia per ragazzi, e le mitragliatrici che sparano a culle nella notte sono una festa di mortaretti e razzi e bengala.

L'aria si divarica e di «gazzone». Nella concorrenza musicale più fitta, antre grasse, pavoni e danzatrici pompeiane si danno il turno a mostrarsi negli specchi a riquadro, dove si può tirare dieci palle con una lira.

RENATO GIANI



La Valletta fotografata da un nostro ricognitore

# LUNGO VOLO AFRICANO



Dall'alto i paesi dell'Africa settentrionale si rassomigliano quasi tutti, e se non ci fossero le cartine di rotta, raramente volando sapremmo riconoscere un paese dall'altro.

Il carattere spesso piatto, o improvvisamente gebelico di certe regioni si propaga da un paese all'altro, e la continuità di certi speciali paesaggi confonde talvolta sulle precise determinazioni di confine. Del resto è troppo noto che i paesi visti dal cielo sono tutti fratelli.

Ho volato diverse volte sulla Tunisia, da Tripoli a Tunisi, da Palermo a Tunisi, da Tunisi ad Algeri, e gli ultimi voli sono del 1927. Partii da Tripoli in compagnia del signor C. a bordo di un «Breda» da turismo, dopo aver ottenuto il permesso di sorvolare la Tunisia da nord a sud e da est ad ovest. Ufficiali aviatori amici nostri, ci avevano preparato alcune cartine di rotta discretamente buone, altro materiale del genere ce l'avevano spedito da Tunisi; era un'epoca che cercavano in ogni modo di attrarre gente, e agevolavano coi mezzi migliori il turismo.

Volando sulla Tunisia, e s'aspettando piazzata, come è, al centro del Mediterraneo, a tu per tu con la Sicilia, e a vederla disseminata di resti e di insegne della gloria romana, pareva di volare, di alzarsi e volare sempre s'un cielo di casa.

Dal punto di vista turistico poi, una eccellente rete stradale e di ferrovie, più volte ci venne in aiuto per incidenti di poca importanza che però, in diverse occasioni, ci costrinsero ad abbandonare il «Breda» in campi di fortuna e chiedere

riparo alle automobili di passaggio, e ai cammelli due volte.

Noi, in diverse tappe, c'eravamo spinti verso il sud, avevamo abbandonato la costa e le pesche quasi miracolose di spugne e coralli, e sempre aiutati dalla buona fortuna eravamo giunti in luoghi impensabili, davvero molto belli.

Ci capitarono, come ho detto, anche alcuni incidenti di poca entità, ma diceva C. che gli infortuni aviatori quando non sono davvero gravi, e non tendono alla disavventura vera e propria, si traducono in esperienze. La Tunisia per me, per noi cioè, fu una delle più piacevoli esperienze d'Africa.

A dirè tutta la verità, avremmo gradito anche di essere arrestati per volare su Bizerte, sul porto militare, ma amici di Tunisi ci scongiurarono di farlo: la cosa non sarebbe finita in un semplice «fermo», ci era da essere prest per spie, e finire male. E addio volo, e addio città di Tunisi.

Da Tripoli, dunque, partendo di mattina, seguimmo la costa libica, e sorvolammo il golfo di Gabès o piccola Sirte (è questo appellativo, sfogliando gli appunti di quel viaggio, mi fa ricordare che la Libia dei Greci comprendeva nel suo territorio tutta la Tunisia), e procedendo in direzione di N.O. volammo sul golfo di Hammamet, i paesi, o meglio le diverse città e le terre apparivano di un sapore o colore africano da mostra coloniale, si sfogliavano prima di apparire vere e si disperdevano appena l'occhio se ne saziava un poco, in un poco di ripetizioni uguali e serene. Certe marine, appena toccate da una pennellata di verde, palme o altra vegetazione irreali e d'apparenza coccosa,

Africa, e le stradette apparivano come profonde buche, fossati oscuri Tende beduine e grande numero di genti nei dintorni di quella sorta di «colosseo», mi fecero pensare che fosse giorno di mercato.

A più riprese volammo su e giù come due eroi di Faulkner, dando spettacolo e ottenendo, diciamo subito, grande successo, specialmente fra i ragazzini che salutavano col poco di abiti che avevano indossato.

Belli, freddissimi e quasi inutili, gli specchi d'acqua che arricchiscono il paese nei dintorni, tutto verde di vegetazione, bene irrigato.

Se si può dire, riprendemmo la via col cielo più aperto, più sereno, puntando su Susa e raggiungendola seguendo ora la ferrovia, ora la strada automobilistica. Il paesaggio della regione è tra il civile dell'Europeo e il coloniale delle riviste illustrate, vero e falso: grandi campi, suoli aridi, cimiteri al centro dei villaggi, valate colme di tombe acciucose, fichi d'India sempre oppressi in una galoppata ferma e immota, e povera come una corsa di capre o di pecore chiare. Piccole moschee raccolte nel poco di un'oasi, e grandi pianure verdeggianti di prodotti dell'agricoltura più civile, più razionale. Il già piatto paesaggio lo si scorgeva basso, affogato, indovinavasi qua e là le poche gibbosità del terreno, tutto segnato da strade e da carreggiabili. Avevo l'impressione di essere solo, isolato in una inquietudine di vuoto umano, alla quale non porgeva conforto né l'apparizione di villaggi agricoli né quali esigui gruppi di uomini e donne, ci salutavano, né la strada o la ferrovia, percorse da automobili e da treni radi e fumanti.

Volando non potevasi scorgere la terra che diffusamente, il particolare ci sfuggiva, e l'abboliamo con piacere; ma certo il verde grigiargento che sotto di noi seguiva il suo corso ondeggiante come un grande mare, era il grigiargento degli ulivi piantati dai buoni romani, una volta, e ripiantati dopo il 1881 dai siciliani che in Tunisia risiedevano.

Feci cenno a C. di volare più basso, volevo in qualche modo interessarmi del paesaggio. A bassa quota il mondo s'annuiva. Ci venne incontro Susa, la raggiungemmo quasi alle spalle, la sorvolammo un poco. Le belle strade che la diradano e la aggrivolano insieme, apparvero in tutta luce; molta luce si riversava sulla città e pareva che altra il paese ne ricevesse dal mare, quieto e solidificato.

L'ombra del nostro apparecchio talvolta si perdeva nell'ombra delle costruzioni, delle fabbriche, ma presto, ecco, risorgeva, pallesavasi, vinceva ogni ostacolo, ed era davvero come se fossimo noi laggiù proiettati che risorgemmo vittoriosissimi dopo ogni impresa.

La città indigena, recinta da muraglie, è dominata dalla torre della Kasbah, una vera torre di guardia che si eleva discretamente sul resto della città indigena, già alta sul piano del paesaggio e delle fabbriche butiate in un ordine regolare e pacifico inquieto lungo la marina. Sorvolando i vecchi quartieri pareva di vivere un poco le sequenze cinematografiche di Pepé le Moko, o il bandito della Kasbah.

Volevamo percorrere velocemente i centoquaranta chilometri che dividono Susa da Tunisi, si faceva l'ora del pranzo e quello di mangiare eravamo d'accordo nel chiamarlo «dovere». Invece di seguire la ferrovia stavolta, conveniva restare sulla rotta della strada automobilistica, che già distesa buttata attraverso chilometri verdi e chiari, amorosamente ci insegnava l'utilità del mondo, il paesaggio per quanto vario, alla fine si rivelò stucchevole e uguale. Doveva far caldo, s'era in giugno: il sole giocava a diminuire le ombre, riuscendoci con tutta serietà. L'ombra dell'aeroplano ci veniva dietro, sprofondando e risalendo e saltando, in un seguito di varie avventure terrestri.

Ma fu il momento in cui alla lontana parve di avvistare roba nota, perlomeno quasi nota attraverso fotografie e documenti.

(continua)

R. G.

## BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

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

— volando noi abbastanza bassi, ci mettevamo in condizione di seguire con certo gusto le indicazioni delle cartine di rotta, di apprezzarle.

L'isola di Gerba fu il primo incontro di certa considerazione; mi pare che dovesse ricordarci il viaggio di Ulisse, la terra del Lotofagi o qualcosa di quelle grosse avventure marinare. L'isola dopo avere assunto una estrema importanza, specie perché intorno aveva una sorta di corteggio di altre sparute terre emerse, specie di enormi scogli fra il verde e il bruno, — presto restò solo ricordo, base di un cenno storico eventuale, proprio come le altre isole che l'avvicinavano alla costa tunisina.

Certe nuvolette che si specchiavano in mare ci davano l'illusione di volare in un campo aereo rovesciato, in un vasto gioco di specchiere da circo equestre. Prima di arrivare a Susa, seguendo dall'alto la ferrovia («i binari» diceva C., «sono la miglior carta di navigazione aerea»), infilammo un banco di piovacchi, ma ben presto fummo fuori. Dagli spacchi o squarci delle nubi la terra giù, lontana, bassa, male illuminata, macchiata di sole o di ombre, impauriva un poco come un richiamo non atteso.

Prima di arrivare a Susa volammo su El Djem.

Il rumore dell'apparecchio aveva attratto nelle strade del paese molti ragazzi, il solito pubblico che è proprio degli spettacoli inconsueti e gratuiti, gente da anfiteatro.

Le rovine del «colosseo africano», l'anfiteatro, si appiattivano nel colore assunto dalle pietre per un effetto di mimetismo locale. Le case, i minareti, le terrazze modeste della città intorno alla massiccia costruzione dell'anfiteatro, giocavano di luci e di ombre: un aspetto solito dei paesi di

# DALLA SVIZZERA

(Dal nostro corrispondente)

Quando si parla di sviluppo dell'aeromodellismo nel mondo, vien subito fatto di pensare al suo sviluppo nelle grandi nazioni come l'Italia, la Germania, la Francia, gli Stati Uniti, la Russia, e persino l'Inghilterra (come è noto in quel paese l'aeromodellismo è privilegio di pochi iniziati), ma difficilmente si pensa alle possibilità aeromodellistiche degli Stati minori. Eppure in molti di essi i costruttori di modelli volanti sono numerosi e ben organizzati come, per esempio, in Svizzera.

Come è noto, in tutte le grandi nazioni l'aeromodellismo ha un aspetto particolare, il che permette di distinguere abbastanza facilmente un modello tedesco da un italiano o da uno francese.

Non è invece altrettanto facile riconoscere un modello svizzero poiché l'aeromodellismo elvetico risente fortissime influenze delle tre grandi nazioni confinanti.

Senza dubbio prevale l'influenza tedesca, ma anche quella italiana si fa fortemente sentire.

In compenso l'aeromodellismo svizzero è molto ben organizzato sotto la guida dell'Aero Club nazionale, che controlla le numerosissime scuole e circoli dipendenti e provvede alla preparazione del materiale didattico specialmente sotto forma di tavole costruttive.

Le gare sono numerose e più di una volta costruttori svizzeri hanno rappresentato la loro patria in gare estere.

Anche quest'anno, come sempre, in agosto si è svolto il Concorso Nazionale che, come tutti i concorsi nazionali, ha forti ripercussioni sull'orientamento di tutta la annata.

Il concorso quest'anno si è svolto presso Soletta, sul campo di aviazione di Brühl ed ha raccolto la bella cifra di 309 aeromodellisti con il rispettabile numero di 451 modelli.

I 451 modelli presentati erano suddivisi nelle 4 grandi categorie che si usano in Svizzera, ma la percentuale più alta dei concorrenti apparteneva alla categoria veleggiatori. Ben 412 modelli erano iscritti a questa categoria e questo appunto dimostra ancor meglio l'influenza tedesca ed italiana poiché appunto in queste nazioni il veleggiatore è in netta maggioranza a differenza che in Francia, in Inghilterra e negli U.S.A. dove l'elastico è in nettissima prevalenza.

Solo 17 concorrenti, invece, erano iscritti alla categoria ad elastico e 13 a quella con motore a scoppio, mentre la categoria dei « cannoni » (modelli radio comandati,

modelli speciali, ecc.) contava soltanto 9 iscritti.

La categoria veleggiatori è poi divisa in due per distinguere i modelli costruiti su disegno proprio da quelli costruiti su tavole costruttive, che però devono essere Svizzere.

Una ulteriore suddivisione separa gli *juniores* dai *seniores*.

Il sabato 8 agosto non vide voli eccezionali, dato il vento intenso ed irregolare; il secondo giorno, invece, si effettuarono voli, sia cronometrati che dimostrativi dalle ore 9 alle 15.30. In queste ore furono effettuati ben 1700 lanci ufficiali escludendo cioè i lanci dimostrativi.

La maggiore attrazione, sia per gli aeromodellisti, sia per i visitatori, fu la torre di lancio: non avendo a disposizione un pendio adatto al lancio dei modelli, il comitato centrale dell'Aero Club Svizzero innalzò questa torre di 12 metri di altezza, dalla cui sommità ogni aeromodellista della prima e della seconda categoria effettuò il lancio valevole per la gara di distanza.

Da questa torre si sono potuti ottenere dei lanci ottimi e parecchi modelli hanno raggiunto il minuto di durata coprendo la bella distanza di 420 metri. (Da dodici metri un modello avente un'efficienza di 20, che è già molto alta dovrebbe compiere una planata di 240 metri. *N. d. R.*)

Durante il concorso, malgrado i molti tentativi di primato, non è stato possibile migliorare i tempi precedenti benché un modello abbia raggiunto i 25 minuti di volo con una distanza di 12 chilometri.

Purtroppo in Svizzera non si conosce ancora bene il modello ad elastico, cosicché i pochissimi modelli presentati non diedero che scarsi risultati. Il miglior tempo ottenuto in questa categoria fu di un minuto e 22 secondi.

Al contrario i modelli a motore meccanico si fecero onore. Il modello del giovane Kuhn, perso di vista a circa 800-1000 metri di altezza, ha segnato il tempo di 9 minuti e 24 secondi. (Esisteva una limitazione della durata del funzionamento del motore o no? *N. d. R.*)

I risultati ottenuti furono:

**Modelli secondo piani di costruzione svizzera:** 1) lancio a mano (durata) Denier 1'00"; (distanza) Maag 400 m.; 2) lancio con cavo (durata) Knechtli 1'20".

**Costruzioni proprie:** 1) lancio a mano (durata) Willi 1'05"; (distanza) Willi 320 m.; 2) lancio con cavo (durata) Hausmann 25".

**Costruzioni speciali:** 1) lancio a mano (durata) Kull 25"; (distanza) Kull 150 m.



Arnoldo Degen, delegato all'aeromodellismo svizzero, col suo modello «Pilot»

(questo modello era comandato dalla radio); 2) lancio con cavo (durata) Kern 2'14".

**Modelli a matassa elastica:** Spony 1'22".  
**Modelli con motore a scoppio:** Kuhn 8'34" (spartito alla vista dei cronometristi a circa 800-1000 m. di altezza).

Paragonando i risultati di questo nostro concorso nazionale, con il concorso nazionale italiano, di quest'anno noi possiamo andar fieri dei risultati ottenuti, pur essendo il nostro concorso molto differente nella forma dal Concorso Nazionale Italiano.

Diffatti il Concorso nazionale italiano non permette l'accesso a tutti gli aeromodellisti, ma concede l'entrata ai migliori aeromodellisti italiani selezionati dopo faticose e pazienti prove.

Al contrario il Concorso nazionale svizzero lascia libero accesso a tutti i concorrenti, dando così la possibilità a tutti di mostrare le ottime qualità dei propri modelli e la propria formazione pratica, quest'ultima soprattutto importantissima perché fra le nostre file militano quasi esclusivamente giovani, io personalmente, conosco solamente un ingegnere che si occupa di modelli volanti.

L'aeromodellismo svizzero ha bisogno soprattutto di intensificare le sue relazioni con tutti i paesi d'Europa e di prendere parte ai concorsi internazionali per poter trarre vantaggio e stimolo per tutti i costruttori.

E' per questo che noi aeromodellisti sviz-

zeri vedremmo con infinita soddisfazione un po' di pace su questa povera e travagliata Europa.



CARLO GRASSI

Dopo quanto scrivemmo qualche settimana fa sul radio-comando, ci è giunta da Genova una lettera con firma illeggibile recante la notizia che anche in quella città si lavora attorno al radio-controllo.

Se abbiamo decifrato bene l'illeggibile calligrafia il costruttore dell'apparecchio sarebbe un certo Simolini o Simoncini o qualche altro nome del genere. Secondo quanto ci scrive l'ignoto « informatore » il modello avrebbe già volato e bene. Verò o no il costruttore o l'informatore sono pregati di tornare a scrivere più esaurientemente e più leggibilmente soprattutto.

Pizzigoni ci scrive da Milano:

« Vi dà una lieta notizia: il radio controllo funziona. Intendiamo: funziona sul « banco di prova. Ora stiamo lavorando per installarlo nella pancia d'alliatore. Ad ogni modo siamo a buon punto e forse più avanti di quello che io stesso credevo. Per il 10 novembre il modello sarà al completo: dal 10 in poi prove e lanci col tempo «buono» (speriamolo). »

« In occasione della gara fissata per il 24 novembre sul campo di Biaggio, prova ufficiale. Com'è vedi si corre e una cosa può intralciare il mio programma: il tempo: «solamente il tempo».

A quanto pare il nostro Camillo lavora e lavora bene.

Ormai il 10 novembre è passato e quindi le prove di volo dovrebbero già aver avuto luogo. Ad ogni modo facciamo i migliori auguri.

Intanto aspettiamo i disegni e la relazione che Pizzigoni ci ha promesso.

Da quanto abbiamo scritto sin'ora risulta chiaro che anche in Italia il radio-comando ha preso piede in grande stile.

Di gente che lavora attorno a simili sistemi ce n'è parecchia, ma di molti non possiamo dire ancora niente di preciso.

La volta scorsa vi abbiamo regalato un'indiscrezione su un aeromodellista romano che però ci aveva fatto giurare il segreto sul suo nome.

Nonostante le nostre insistenze non ci ha ancora voluto sciogliere la promessa, anzi ci ha legati ancora di più chiedendoci un rafforzamento di essa in cambio di alcune indiscrezioni attorno al modello.

Si tratta di un modello molto originale a motore a scoppio; abbiamo visto i disegni e le prime parti della struttura, ed a parer nostro sarà il modello radiocomandato più piccolo che sia mai stato costruito.

L'impianto radio di bordo è costruito in modo da permettere la trasmissione al modello di ben otto comandi.

Il modello è in avanzata costruzione, ma a parere del costruttore occorrerà ancora qualche tempo a causa delle difficoltà costruttive incontrate nella realizzazione meccanica dei comandi.

In totale siamo già al corrente, ufficialmente, attorno a 3 modelli ed attorno ad altri altri abbiamo raccolto voci che potrebbero non essere prive di fondamento, ma desideriamo aspettare a parlarne prima di esserne ben sicuri.

A quando dunque la « Nazionale » radio-comandata?

La torre di lancio, di 12 metri di altezza (foto P. Zaugg, Soletta)



AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70866

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

Catalogo illustrato invitando L. 2

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## CARRELLI RETRATTILI

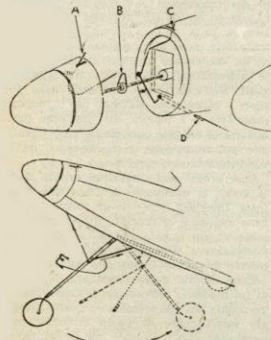
Che l'aerodinamicità sia necessaria nei modelli volanti è cosa ormai dimostrata, necessaria ancor più che nei velivoli normali in quanto la resistenza all'avanzamento aumenta con il diminuire delle dimensioni.

Molti aeromodellisti lo hanno capito da un pezzo ed è per questo che da parecchio tempo molti cercano di eliminare al massimo tutte le resistenze inutili.

Una delle prime parti prese in esame è stata l'elica e ne è venuta fuori prima l'elica a scatto libero e poi l'elica ripiegabile; poi ci si è occupati del carrello ed anche esso ha subito trasformazioni radicali. Dai vecchi carrelli complicati che sembravano gabbie per i polli si è passati ai carrelli semplicissimi con una sola gamba di forza. Quando ci si è convinti che il carrello è necessario solo in decollo si è passati ai carrelli monoruota con una sola gamba centrale; in questo caso gli altri due punti di appoggio per avere la stabilità a terra sono forniti dal timone di direzione sdoppiato in due derivate.

Questa disposizione ha semplificato anche la tecnica dei carrelli retrattili in quanto le gambe da far scomparire si riducono da due ad una.

La quasi totalità dei carrelli retrattili entrati nell'uso infatti è monoruota.



La difficoltà principale e la preoccupazione prima, nella realizzazione di tali carrelli, è quella di impedire alla gamba di rientrare immediatamente come avveniva nei primi tipi.

Avveniva molto spesso infatti che il carrello, essendo tenuto fuori dal solo peso del modello, rientrasse di scatto non appena il peso cominciava a diminuire per effetto della portanza alare.

Come risultato il modello si abbassava e l'elica urtava contro il terreno e nella migliore delle ipotesi il decollo non avveniva, ma molto spesso l'elica si spaccava.

E' nata così tutta una serie di trovati per impedire al carrello di rientrare di scatto e per farlo, invece, rientrare lentamente o con qualche secondo di ritardo. Un primo sistema, un po' complesso però, è nato in Inghilterra e consiste in una specie di tenditore fissato sull'albero dell'elica (fig. 1).

L'albero in questione deve essere filettato e portare un dado con un occhio. Quando l'albero gira l'occhio si sposta indietro e libera tutta una serie di fermi e di riscontri permettendo al carrello di rientrare.

Due sistemi italiani che hanno avuto il crisma del successo sono molto più semplici. Uno di essi è stato realizzato da

Uberto Travazi, il noto aeromodellista romano che tutti conoscono.

Il carrello consiste essenzialmente (fig. 2) in un tubetto di alluminio opportunamente piegato portante all'estremità una forcella per la ruota applicata con alcuni rubattini. Per impedire il rientro immediato è stato fissato alla fusoliera un occhio a molla, di filo d'acciaio. Quando il carrello viene tirato fuori si fa entrare il tubetto nell'occhio. Lasciando libera la gamba, il tubetto stenterà un po' ad uscire dall'occhio ed intanto il decollo sarà avvenuto. Tutto sta a graduare con attenzione l'apertura dell'occhio a molla.

Il secondo sistema è di Gianni Rui di Treviso e non differisce molto dal precedente (fig. 3). Una linguetta elastica rivestita di gomma e fissata alla fusoliera preme su di un elemento del carrello e con il suo attrito impedisce ad esso di rientrare di colpo. La figura è abbastanza chiara per richiedere altre spiegazioni.

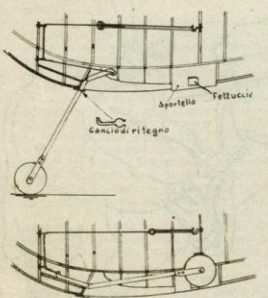
Alle « Nazionali » dell'anno scorso Trevisan di Milano presentò un modello con carrello retrattile a miccia. Il carrello veniva tenuto fuori da un pezzetto di spago collegato ad una miccia; dando fuoco a questa dopo qualche secondo lo spago bruciava liberando il carrello. Senonché molto spesso la miccia si spegneva prima di aver raggiunto lo spazio ed il carrello rimaneva fuori.

Qualcuno ricorderà anche il carrello a rientro ritardato con la pallina di pece, di cui L'aquilone si occupò qualche tempo fa, ma il sistema non ha mai avuto realizzazione pratica.

Un bellissimo sistema di carrello retrattile a due gambe lo abbiamo visto questo anno in Nazionale presentato da Vincenzo Scardicchio di Bari. Ogni gamba del carrello in questione (fig. 4) è dotata di due molle: una per il rientro laterale ed una per il rientro all'indietro, le gambe sono perciò snodate in due sensi in modo da permettere un primo movimento di accostamento delle gambe ed un secondo di rientro.

Le gambe scorrono entro fessure praticate nella fusoliera in modo da impedire il sovrapporsi delle fasi.

La figura dà un'idea schematica del sistema che ogni aeromodellista può, per suo conto, sviluppare. La velocità di rientro in questo caso non preoccupa poiché, dovendo le gambe riunirsi, prima di rientrare, la distanza dal suolo deve aumentare considerevolmente prima che esse possano scattare indietro.



Con tutti questi sistemi... con tanti altri che qui non possiamo illustrare, i nostri costruttori danno prova di notevole genialità poiché, nonostante che a differenza che negli altri paesi in Italia il carrello retrattile sia molto diffuso, ancora non ci è riuscito di vedere due carrelli uguali.

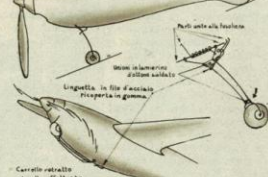
Non rimane quindi altro che da augurarsi che l'uso si generalizzi e che tutti i nostri aeromodellisti devengano tutti tanto abili da poter abbandonare il vecchio carrello fisso come già si è fatto in aviazione.

CIAR.

## LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

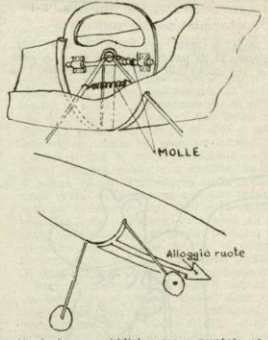
Carrolli retrattili e speciale affidabile

Camillo Plastoni, Milano — Mi congratulo con te per il tuo lavoro ed attendo con impazienza relazione e disegni. Non ti preoccupare delle loro dimensioni, non vorrò



mo poi a ridurre al necessario. Preoccupati soltanto che siano chiari e che possano venire fotograficamente impiccoliti senza che le scritte diventino illeggibili e le linee scompaiano.

E' naturale che non potremo pubblicare



tutto insieme; pubblicheremo a puntate come tu dici.

Spero che saprai farti onore anche in questo. Ciao.

Gaetano Incarbono, Caltagirone. — Sono contento che tu non te la sia presa per

il aeretto negativo. Sarebbe stato stupido, del resto.

Del fatto che la parte aeromodellistica del giornale sia andata man mano diminuendo, sono io il primo a dolermi, ma purtroppo non si può fare altrimenti. Se tu fossi dentro alla cosa come me, te ne capiteresti facilmente.

Circa le qualità degli aeromodellisti italiani, come già ti ho detto, non sono d'accordo con te. Le persone che riguardano con serietà l'aeromodellismo sono molto poche ed il 90 per cento dei costruttori progetta « ad occhio » i propri modelli. Né, in fin dei conti, gli si può fare torto.

Tu che hai sempre cercato di unire alla pratica la teoria, ti sarai accorto che non è possibile trasportare ai modelli il calcolo aerodinamico dei velivoli normali. Soprattutto certamente come me, che accendendo con le dimensioni e con la velocità, le cose cambiano e che se, per esempio, il diagramma di un profilo ti dà un valore d'efficienza uguale, poniamo a 18 in pratica, nel modello, il difficilmente quel profilo raggiungerà la efficienza 14.

Tu mi dirai che però si è sempre in grado di riconoscere dal diagramma, un profilo buono da uno cattivo perché la caduta di efficienza è uguale per tutti e due. Ti risponderò che non è vero, perché dei profili che teoricamente dovevano essere ottimi si sono in pratica rivelati inferiori ad altri che teoricamente erano inferiori. Ti basti l'esempio del « R.A.P. 32 » e del « Naca 6412 ». Mentre la teoria preferisce il secondo, la pratica ha dichiarato migliore il secondo.

Per poter, dunque, fare uso della teoria con successo, occorre una pratica non indifferente, per questo molti si accontentano della pratica.

Quello che i teorici dovranno cercare di fare dovrà essere lo studio dell'aerodinamica delle piccole dimensioni, a basso Numero di Reynolds, come si dice, e non il trasporto nell'aeromodellismo delle formule dell'aerodinamica normale che si è dimostrata insufficiente. Se potrai passare a Roma e verrai a trovarmi sarò liettissimo di parlare con te di queste cose e vedrai che ti convincerò.

Non credere che voglia convincerti ad abbandonare la teoria: questo mai, sono un teorico anch'io; mi vorrei modificare alcuni, ma le idee che non è possibile discutere completamente su queste colonne.

Ho passato le fotografie a chi di competenza e se sarà possibile verranno pubblicate.

Circa i disegni del tuo veleggiatore, non so se sarà possibile farne qualcosa, per ora lo spazio rimasto è molto poco e non possiamo dedicarlo completamente a schemi costruttivi. Ad ogni modo mandameli, se puoi, e cercherò di fare il possibile.

Cerca di fare i disegni più piccoli che puoi; per le tavole niente da fare.

GIAR

## TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

L. 4,50 franco di porto

e del

**ROSTRO**

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 - Bologna



# la ciabatta di TILSON



ROMANZO UMORISTICO

(Continuazione dal numero precedente)

Ecco, in lontananza, la statua della Libertà, il porto!

Camel tosse il motore e serrò i freni, di colpo. Con un urlo di sirena la macchina, a ruote inchiodate, si gettò roteando su se stessa verso i moli, mentre una visione caleidoscopica di graticeli turbonanti intorno alla vettura pietrificava dal terrore gli automobilisti.

La grossa macchina si arrestò, ansante e fremente come un purosangue dopo la corsa vittoriosa, a due millimetri dall'estremità di un lungo molo presso cui si cullava, con i motori già in moto, un gigantesco idrovolante.

— Fermi, fermi! — gridarono alcuni poliziotti accorrendo — non si può salire... l'idrovolante parte!

— Il sindaco di New-York! — annunciò, solenne, Camel, mentre apriva lo sportello della vettura.

Gli uomini in divisa scattarono nel saluto e Gordon, masticando un colossale sigaro, salì, seguito dai suoi fidi, nella fusoliera del velivolo.

— Tutti a terra! — urlò Camel non appena furono entrati — C'è il fuoco a bordo! Presto, scendete...

I passeggeri scattarono dai loro posti, gridando, con i volti terrorizzati. Due don-

ne lanciaiono un urlo tremendo e svennero. Un individuo grasso, svegliatosi di colpo, si mise a singhiozzare come un bambino.

— Lesti, lesti... — ammoniva Gordon — Vi restano pochi secondi di vita... le fiamme si stanno comunicando ai serbatoi...

Accorsero due uomini dell'equipaggio, alarmlarmatissimi.

— Ma che fuoco state dicendo, pazzi che non siete altro! Voi... — poi, scorgendo il calcio delle grosse pistole di Gordon, che questi aveva distrattamente scoperto sollevando un lembo della giacca, borbottarono: — Eh, già, il fuoco... il fuoco... scendiamo, presto!

I passeggeri si pigiarono schiamazzando verso la porta, riversandosi sul molo, dove la folla, radunatasi per improvvisare una dimostrazione all'indirizzo del sindaco, guardò stupita. Per ultimi scesero i pallidi, in volto.

Rimasti soli, i compagni di Gordon assicurarono la buona difesa dell'idrovolante affacciando ai finestrini le loro armi, mentre il Nemico Pubblico N. 1, con un'audacia che doveva poi rimanere leggendaria, abbassava simultaneamente le manette dei motori.

L'eliche morsero l'aria e la pesante macchina scivolò sulla superficie calma dell'oceano, allontanandosi verso Est.

X

UN ARTICOLO DEL «PIC»

Liverpool, 15 marzo

(nostro servizio particolare)

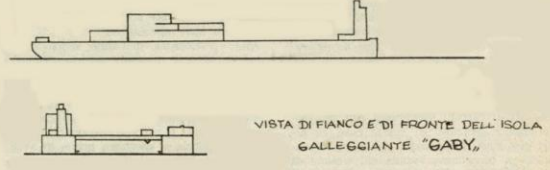
Aria di festa per tutta la città, oggi. Sventolato di bandiere per le vie e le piazze, sui docks, sui moli e le banchine. Una

folia pervasa da un indicibile senso di orgoglio di letizia e di altri sentimenti di cui si sfugge il nome anima la costa bagnata dalle onde dell'Atlantico, di questo oceano la cui vastità ci faceva tanto sentire sino ad oggi la distanza che ci separava dal continente Americano. Tale distanza è ormai cancellata d'un sol colpo! Tilson ci porta a ventidue ore dagli Stati Uniti, da New York! Un invisibile ponte di cristallo sta oggi per venire gettato tra queste due sponde lontane migliaia di chilometri. «Gaby», l'isola galleggiante che servirà di approdo intermedio ai giganteschi idrovolanti di Tilson, sta per partire, per dirigersi verso il punto ove, gettate le ancore, resterà, immobile isola d'acciaio, pronta ad accogliere tra le sue riposanti braccia i viaggiatori aerei dell'Atlantico. E parlando di braccia, non abbiamo voluto usare un'espressione metaforica: braccia, signignori!

E poiché ancora non si è parlato di questo nuovo prodigio della tecnica nazionale, di questa meraviglia che oggi tutto il mondo guarda con occhi sbalorditi, permettete che finalmente la mia modesta penna laceri il velo che ha sino ad oggi tenuta nascosta l'isola di Tilson e che ne sveli a voi i più intimi particolari, affinché meglio e più compiutamente possiate valutare l'opera di questo nostro grande

pa di cifre. Le navi (e due braccia alle quali avevamo spiritosamente accennato) sono lunghe, fuori tutto, centotrenta metri. La distanza che le separa è abbiamo detto, di settanta. Il ponte è largo quaranta metri. La parte superiore di esso, costituito da una semplice piattaforma munita di quattro boccaporti, di eleganti muraie in accanomial e di una moderna attrezzatura per una perfetta illuminazione notturna, diventa una meravigliosa passeggiata per il viaggiatore sentimentale che, disceso al porto Tilson, voglia pernottarvi per godere le squisite emozioni di una notte atlantica passata su di una isola galleggiante eppure immobile come un qualsiasi atollo! Al di sotto del ponte vi è, dunque, il porto Tilson. Questo è completo di ogni minimo accessorio. Infatti, lungo le fiancate dei due scafi, al livello dell'acqua, corrono delle banchine munite di gru e di argani. Gru più potenti sono situate sotto la parte inferiore del ponte e servono per il sollevamento degli idrovolanti. Poiché il porto ha così due uscite opposte, nel caso di mare forte il complesso natante si dovrà girare sino a porsi con le onde dalla parte più opportuna.

Sui due scafi l'organizzazione non è stata meno curata: sul primo, quello della «Star sea», è stato costruito un grandioso al-



VISTA DI FIANCO E DI FRONTE DELL'ISOLA GALLEGGIANTE «GABY»

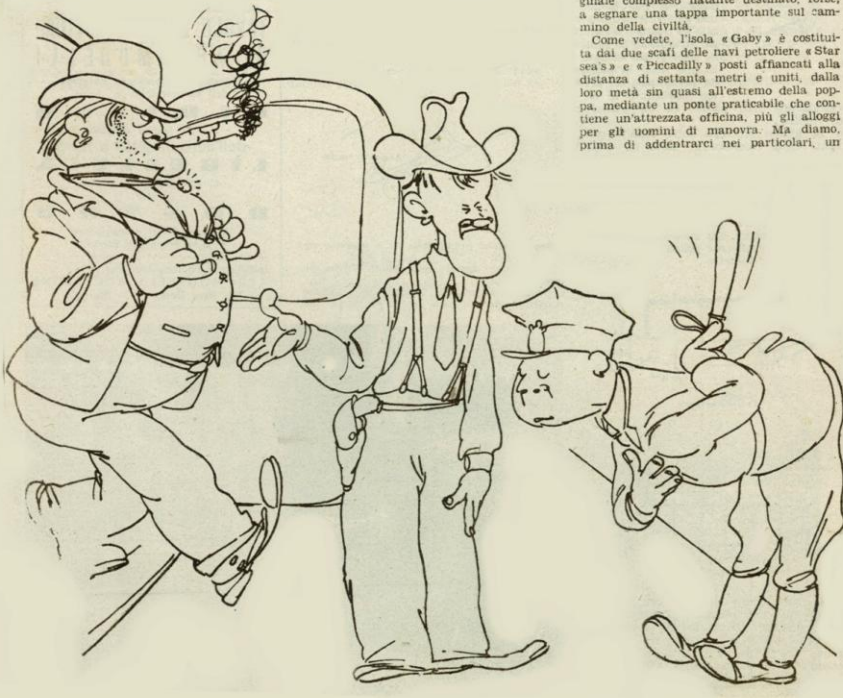
connazionale (al quale noi speriamo che fra breve il riconoscente Governo voglia assegnare un importante seggio alla Camera dei Comuni). La «Gaby» (poiché alla sua dolce consorte Tilson ha voluto dedicare questa sua opera) è il risultato di un geniale lavoro eseguito unendo insieme, mediante un tipo di ponte appositamente studiato, gli scafi di due colossali navi-cisterne oceaniche. Ma è necessario spiegarci meglio, onde riteniamo opportuno pubblicare il disegno che riproduciamo e guidarvi, mediante le indicazioni in esso segnate, a bordo di questo originale complesso natante destinato, forse, a segnare una tappa importante sul cammino della civiltà.

Come vedete, l'isola «Gaby» è costituita dai due scafi delle navi petroliere «Star sea» e «Piccadilly» posti affiancati alla distanza di settanta metri e uniti, dalla loro metà sin quasi all'estremo della poppa, mediante un ponte praticabile che contiene un'attrezzata officina, più gli alloggi per gli uomini di manovra. Ma diamo, prima di addentrarci nei particolari, un

bergo che ci è apparso veramente lussuoso e colmo di raffinatezze, che servirà ad ospitare i viaggiatori che vogliono restare qualche tempo a godere il soggiorno atlantico, o che vi siano costretti dal maltempo: su quello della seconda nave, la «Piccadilly», sono situati gli uffici e gli alloggi dei funzionari che dovranno dirigere la vita su questa straordinaria isola atlantica. A prua della «Piccadilly» si eleva una torre faro alta, sul mare, quaranta metri, contenente anche l'ufficio voli con le attrezzature per le apposite segnalazioni. Nell'interno dei due scafi sono situati i capicassini serbatoi per il carburante avio e i motori che dovranno permettere al natante quei piccoli spostamenti che potranno esser resi necessari dalle condizioni meteorologiche.

Così, grosso modo, abbiamo visitato l'isola Gaby, la meraviglia di Tilson che oggi tutta Liverpool e il mondo intero ammirano mentre è in procinto di staccarsi dal suolo su cui è nata per allontanarsi sull'Atlantico e divenire presto in esso un piccolo invisibile punto che solo la percezione sicura degli strumenti di bordo di un moderno velivolo potrà rintracciare! Torniamo ora alla spiaggia; a questa spiaggia formicolante di gente in festa che costituisce uno spettacolo che sicuramente Liverpool non ha mai sino ad oggi avuto occasione di godere. La «Gaby» è già in mare, fuori del bacino costruito appositamente per il montaggio del grandioso complesso. Intorno alla sua notevole mole fumano miriadi di rimorchiatori pavesati a festa e di piccole imbarcazioni gremite di gitanti. Il fischio acuto di mille sirene riempie l'aria da diversi minuti l'aria: si attende l'arrivo, già segnalato, di Lord Puff, ministro della Marina. La «Gaby» è pronta per il suo viaggio, per questo suo unico viaggio dopo il quale dovrà arrestarsi per sempre, divenuta immobile isola atlantica! Sulla torre faro della «Gaby» sventolano tre bandiere: quella inglese, quella della «A. A.» e quella personale di John Tilson, costituita da un drappo azzurro con in mezzo il disegno in oro di un gallo che fa l'uovo: meraviglioso simbolo dell'ingegno umano mediante il quale è possibile realizzare le cose per natura scio, un tuono si solleva dalla folla multicolore che, in uno slancio di irrefrenabile entusiasmo, getta in aria migliaia di cappelli... Lord Puff è comparso sul podio dal quale parlerà alla folla, all'Inghilterra, al mondo intero... Egli parla:

(Continua) MARIO GUERRI





Il disco tramontante del sole lanciava sul campo una raggiata obliqua che investiva di lato le cose stendendo ombre lunghissime di giganti. Il cielo era sereno: una gran pagina viola già incupita a levante, dove la luce timida di qualche stella tremolava debolmente.

L'astro calò dietro la linea sconvolta dei monti e rimase solo una gran luce rossa, che a mano a mano si andò smorzando. Di colpo, il prato ristretto e gobbo si coprì di ombra. Le persone divennero sagome ritagliate nel cartone scuro; strani fantocci semoventi riuniti, per lo più, a gruppi di cinque o sei. I velivoli, ancorati e incapezzati, avevano l'aspetto di una vegetazione anormale; le tettoie, la casetta del comando e le tende sparivano, fuse dall'oscurità incipiente.

Sotto una tettoia, presso il limite del campo, dove i larici già spingevano le braccia fronzute, cinque ragazzoni in tuta di volo giacevano stesi su rozze sedie a sdraio. Non parlavano da un pezzo; ognuno, forse, inseguiva dietro le volute cilestrine del fumo della sua sigaretta un sogno lontano. Ad un tratto uno si riscosse, buttò via quanto gli restava tra le dita dopo aver tirato una dozzina di boccate, e domandò, un po' ironico:

— Così, non fumi, non bevi... non ti diverti. Che fai? Il santo?

Quello tra i cinque al quale erano rivolte le parole, un ragazzo giovanissimo, forse di ventuno o ventidue anni, si agitò un po' nel sedile, ghignando piano, con fare artificialmente navigato.

— Faccio quello che devo fare e che mi va di fare. Non ci provo gusto a fumare, E a casa siamo tutti astemi.

Il silenzio ricadde, e parve che questa volta non vi fosse più nulla da aggiungere. Ma un altro aveva in testa una domanda e, dopo essersela per un po' rivoltata in bocca, la mise fuori.

— Dove hai fatto il corso?

— Perugia...

Il «pivello» prese allora a parlare della scuola dove aveva conseguito il secondo brevetto, degli istruttori, degli ufficiali che aveva conosciuto, dei compagni. Si ritrovarono così tutti più affiatati, poiché gli aviatori si conoscono quasi tutti, i nomi che spuntavano dalle labbra dei giovani erano familiari agli altri quattro.

Questi erano vecchi lupi dalle facce segnate dal vento e dalla luce, con sugli occhi un po' del brillo del sole che c'è in alta quota, una luce acuta, fredda, spavalda. Avevano libretti di volo vistosi, con parecchie centinaia di ore elencate meticolosamente. Africa, Spagna, ora la Grecia. Molti di nuovi e terribili erano passati sotto i loro occhi. Avevano visto la morte sotto tutti gli aspetti, sino a divenirne amici. Raccontavano di averla con loro, nei voli di guerra, che si sghignazzavano in faccia le loro impressioni, che le stringevano la mano, al ritorno. Erano i «novios». Ormai non li avrebbe «beccati» più. Proprio così: gli amanti della morte. In quella compagnia audace, un po' spaccano, di gente calma e con i nervi saldi, il pivello di Perugia si sentì da prima un po' sperduto. Gli sguardi dei colleghi lo avevano denudato, al suo arrivo, scoprendone tutto l'intimo fatto di ingenuità e di voglia di imparare. Un «vergine», ecco tutto. Uno che non aveva mai fatto la guerra, che, forse, avrebbe vomitato davanti alla prima esplosione di granata contraria. Ma i quattro non erano laceranti. Gente in fondo di buon cuore, semplice, solo amante dello scherzo e della spacconeria; come tutti i veterani.

Uno pacca grave sulla spalla fu il cominciato. Uno a uno se ne andarono, il «pivello» rimase solo sotto la tettoia ormai densa di ombre. Segui con lo sguardo l'agonia di un mozzicone di sigaretta, poi scroliò le spalle, si alzò e si avviò. La notte copriva già il cielo, forato da milioni di stelle vivissime.

L'alba si faceva appena annunciata da un tenue slavo bianco. I quattro scoprirono che il «pivello» era già sul campo da diverso tempo: diamine, quando si era alzato? O non aveva dormito? Le solite ma-

novre che precedono una partenza. Una passeggiata sino agli apparecchi, un po' di chiacchiere, poi dal Comandante, a prendere il caffè e le ultime raccomandazioni. Con l'indice tra i meridiani e i paralleli di una carta al «Mercatore», il colonnello ripeteva tutto il volo già con precisione illustrato la sera avanti. Ormai lo sapevano a memoria. Qui il ponte, là i baraccamenti. Attenti a queste batterie, ecc.

La lunga corsa sul campo il protetto di colpo nella realtà della guerra. Con la terra che s'andava allontanando sparivano i resti delle sensazioni terrene raccolte con il sonno, come sotto un'improvvisa doccia; i loro spiriti si lavarono preparandosi così alla nuova realtà del giorno che spuntava.

Il «pivello» sedeva alla destra di uno dei quattro «vecchi» della sera avanti. Gli altri, appena li conosceva. Ora pensava intensamente alla linea di volo guardava l'orizzonte, gli strumenti, suggeriva al motorista manovre complicate. Ebbene, si era un po' eccitato. L'altro era calmissimo di pietra. Forse lo guardava, con la coda dell'occhio, ridendone. No, era impossibile. Beh, dopo tutto, era il suo primo volo di guerra.

A millecento metri trovarono dei banchi strati, già limi di rosa dall'alba che ancora doveva arrivare al campo. Erano già sulla Grecia. Sotto di essi si stendeva il terreno aspro dell'Epiro, vergine come il centro dell'Antartide. Il ragazzo pensò alla fatica dei fanti che forse in quel momento combattevano, nel fango delle forre, contro gli illusi da Metaxas. A fianco dell'Alcione su cui si trovava navigavano placidamente altri quattro velivoli dello stesso tipo, tutti gravidi di bombe. Incrociarono un velivolo nostro da ricognizione. Il pilota salutò, poi il Gabbiano scomparve di colpo, portato via dalla gran velocità dei bombardieri. Il «pivello» si sentiva ora già meglio, più immedesimato. Gran famiglia, quella degli aviatori! L'aeroplano, una casa. Cinque persone, la società più fraterna e solidale che si possa immaginare.

Ad un certo punto l'osservatore li raggiunse e urlò dietro il primo pilota qualcosa che il ragazzo non udì. L'apparecchio descrisse una virata, e il «pivello» vide d'un tratto spuntare sotto l'ala la traccia bianca d'un fiume, il filo sottile d'un ponte ormai noto. Come, erano già arrivati? Non erano trascorsi trenta minuti dalla partenza... Ora l'osservatore era ridisceso nella sua gondola, stava maneggiando il traguardo di pantamento. Il primo pilota lo se-

guiva attraverso il telefono di bordo, il «pivello» si ricordò delle infinite esercitazioni fatte... Uno sguardo di lato gli mostrò i velivoli, raggruppati ala contro ala, con i portelloni aperti. Aveva appena mosso la testa che le bombe agustarono tra quelle labbra di acciaio, piombarono giù in silenzio, sparirono. Che peccato, non poter vedere! Un giro d'una decina di minuti, altro deposito di bombe su obiettivi militari. Il «pivello» con le mani abbracciate al volante, dirigeva calmo e tranquillo. Spesso il primo pilota s'immergeva nella lettura della carta, e lui restava così con tutto il velivolo in pugno. Con che gioia sentiva giungere a lui, attraverso i comandi, gli infiniti movimenti di quel colosso potente! Ne avvertiva ogni sintomo di vita, si sentiva in confidenza con quel complesso prezioso di macchine e di strumenti complicatissimi.

Improvvisamente, secco come il rumore di un vetro che si rompe, risuonò dentro lo angusto abitacolo l'urlo della mitragliatrice poppiera. Il primo pilota si alzò, andò a vedere. «La caccia». Il «pivello» vide piombare accanto al velivolo, subito scomparendo per riapparire dall'altra parte, in veloce cabrata, la sagoma scura di un monoplano ad ala alta. Notò la cellula a gabbiana, fusa alla fusoliera; il testone rotondo del motore, le capolature delle ruote. Vide tutto questo in un attimo e sorse spontaneo nella sua mente un pensiero: i P.Z.L. polacchi! Apparecchi da caccia una volta famosi, ma ancora, certamente, buoni combattenti. La mitragliatrice sparava ancora, a tratti. Anche gli altri sparavano. Dal suo posto non poté vedere se vi fossero nuovi nemici, ma pensò che naturalmente ve ne dovevano essere. D'un tratto sentì un suono strano, come di una frustata secca, rapida. Qualcosa, intorno a lui, volò via. La mano del compagno gli indicò un foro luminoso aperto nel fondo della cabina: un proiettile. Anche le mitragliatrici di fianco avevano aperto il fuoco innaffiando, a tratti, il cielo greco di scie lunghe e rosse. Poi la mitragliatrice di poppa si chetò, e il primo pilota corse via. Tornò dicendo che vi erano due feriti a bordo, guardò un po' negli occhi il giovane, quindi scomparve di nuovo. La mitragliatrice poppiera riprese il tiro, accanita.

Una calma assoluta, benefica si era impossessata del pilota. Si accorse che le manovre nascevano spontanee, come se i tendini, i muscoli, tutte le sue membra eseguissero per conto loro gesti già appresi ai quattro fossero abituati, senza che la sua volontà

entrasse per nulla. Poi pensò che era proprio la sua volontà, ad agire. Ma agiva così rapidamente, in base a sensazioni tanto lucide e concrete, che tra l'azione e la reazione non passava quasi tempo. Un senso infinito di cosciente orgoglio lo invase, quando il primo pilota tornò al suo posto, sedendosi senza neppure guardarlo. La caccia era scomparsa ormai da tempo. Gli apparecchi sorvolavano le gobbe grigie e massicce di monti aridi allineati in disordine e qua e là cancellati da tratti bambagliosi di nebbia. Un colpo squillante, fortissimo lo fece sobbalzare. Un lampo si era acceso sulla destra, un po' in basso, subito spento da una nuvoletta bruna. Altre fiamme scoccarono poi nel cielo, altri colpi risuonarono intorno al velivolo. Poi ebbe l'impressione precisa di essere lontano dal nemico. Scoppi che la terra sorvolata era terra d'Italia. Vide sparire a destra la macchia nera di una foresta, poi si accorse che il primo pilota spingeva il volante in avanti, picchiando. Fu un po' mortificato dell'essersi lasciato precedere. Ecco il campo, ormai vicino! Una vistosa pazzesca, a tutta velocità, con la seminata destra tesa verso il sole, poi giù a tufo sul prato. Questa volta aveva tutte le facoltà polarizzate nella esecuzione della manovra. Misurò la quota e tesse la mano, facendo abbassare i «flaps». L'altro annul appena percettibilmente. L'Alcione toccò terra dolentemente, rullò sobbalzando un po' co, poi girò andandosi a collocare dove era la sera avanti. «Nell'esatto punto» pensò il ragazzo.

Un gruppetto di gente aspettava. Uno a uno, gli apparecchi atterrarono, disponendosi in ordine. Le voci dei motori si chetarono e si udirono allora quelle degli uomini, un po' impazienti. Il primo pilota si liberò con mosca rapida del paracadute, avvinandosi verso la porticina già spalancata dal radiotelegrafista. Anche lui si alzò, seguendo il suo comandante.

Quando fu a terra, notò con stupore come molti occhi lo fissassero. Il primo pilota gli mise un braccio intorno alle spalle, sorrise come non lo aveva ancora visto fare. D'intorno s'intrecciavano frasi di ogni genere: «La caccia...», «Due graffiature», «tempo buono...». Il suo compagno di volo parlava un po' con tutti, sempre sorridente. Poi si volse a lui, e disse: «Devi pagare da bere».

# TATTICA

Non siamo ancora a guerra conclusa, e forse si può dire che sono appena terminate le prime fasi, e di già si possono segnalare ponderate relazioni e studi sui risultati bellici finora conseguiti. V'è una fervida ed attiva stampa in proposito. Quotidiani riviste e libri. Giornalisti tecnici militari, ne trattano in modo vario, altamente ed appassionatamente.

Nella Critica Fascista sono apparse di recente delle succose ed acute considerazioni di un vero competente: Emilio Canevari. Considerazioni compendiose e sintetiche che per davvero esprimono man mano giusti concetti, senza indugi e senza parole soverchie, in tanti paragrafi numerati, cominciando da uno e terminando a sette. Sette considerazioni meritevoli di essere lette e rilette.

Le esperienze della guerra che si combatte ci insegnano prima di tutto queste: le forze armate attraversano un periodo nuovo della loro storia.

C'è stato, nel passato, una tendenza facilmente spiegabile che portava alla suprema imitazione del vincitore. Ciò avvenne nel 1870, nel 1905, nel 1918. La copia degli armamenti e dei regolamenti e finanche delle uniformi, non tenendo conto della mutabilità dei fatti e delle circostanze, non pensando che nulla è immoto, che non esiste una panacea o il sempiterno toccasana, specialmente nei fatti d'arme, e che ogni successo tattico ed ogni vittoria si basano sull'elemento sorpresa. Il nemico si vince, conoscendolo apertamente, ma sorprendendolo. Non occorrono dimostrazioni, per convincersene, basta ricordarsi la storia di tutte le battaglie che si sono combattute e si combattono. Non sono mai bastate e non bastano le antiveggenze e le accortezze dei burocrati e dei teorici e degli esaltatori delle virtù guerriere in tempo di pace. E' necessario, invece, pur tenendo ciò presente e adeguandovi le opportune misure, cercare di ottenere l'effettiva sostanziale superiorità tattica, fin dal tempo della preparazione, approntando nuove armi e nuovi mezzi atti a risolvere gli specifici problemi tattici che sono propri di quella determinata guerra profilantesi all'orizzonte. Il problema della guerra non è unico e solo, a cui si attagli una sola soluzione, ma vi sono tanti problemi che richiedono soluzioni diverse l'una dall'altra.

La sorpresa, strategica, tattica e tecnica, è l'essenza dell'arte militare. Con essa si può vincere la maggiore proporzione numerica.

La nostra epoca, ricca dei ritrovati scientifici con le conseguenti applicazioni industriali, dà i mezzi per aumentare la potenza e la mobilità risolvendosi nei progressi tattici. I recenti successi militari tedeschi si devono al fatto che la tattica ha chiesto alla tecnica i nuovi mezzi necessari, e questa le ha fornito l'aeroplano da bombardamento in picchiata ed il carro armato, creando così una nuova artiglieria pesante mobilissima ed una nuova cavalleria da battaglia corazzata. Si esce, insomma, dalla cerchia di principi ritenuti inviolabili e dalla pesantezza delle tradizioni. Pur soppesando le esperienze di ieri e di oggi, si guarda a ciò che deve avvenire. Quanto serve nelle circostanze attuali non può servire più nelle successive.

Le generali leggi di evoluzione si riteriscono più che mai nel campo militare. Quarant'anni fa e anche meno si riteneva un visionario chi avesse affermato l'avvento del dominio dell'aria — ed ora questo dominio è considerato come l'elemento decisivo di ogni lotta. Non vi sono più al riguardo i contraddittori. I fatti lo hanno dimostrato, incontestabilmente. Gli eserciti e le marine concorrono, ma non bastano da soli. Indispensabile l'apporto dell'aviazione. Efficacissima e decisiva anche contro la prevalenza delle truppe e delle navi. Inutile ripetere le dimostrative citazioni.

L'Aeronautica comprende in sé, dal lato materiale, tutti i più selezionati prodotti delle industrie moderne, meccaniche chimiche siderurgiche elettriche ottiche ecc. e dal lato morale e spirituale il più superbo e bello equipaggiamento umano. I soldati dell'aria sono i migliori figli d'una nazione temprati nell'anima e nel corpo. Perfetti esemplari. Forti, audaci, coraggiosi, mai irresoluti, consapevoli, perfettamente consapevoli, che il loro vivere pericoloso è necessario alla vita del proprio Paese. Essi costituiscono la rigorosa condizione per l'effettiva potenza dell'Arma. E' qui che si rivelano le virtù d'una razza robusta e degna il valore personale degli aviatori è in ragione diretta del valore etnico d'una nazione. I soldati dell'aria hanno bisogno di tu-

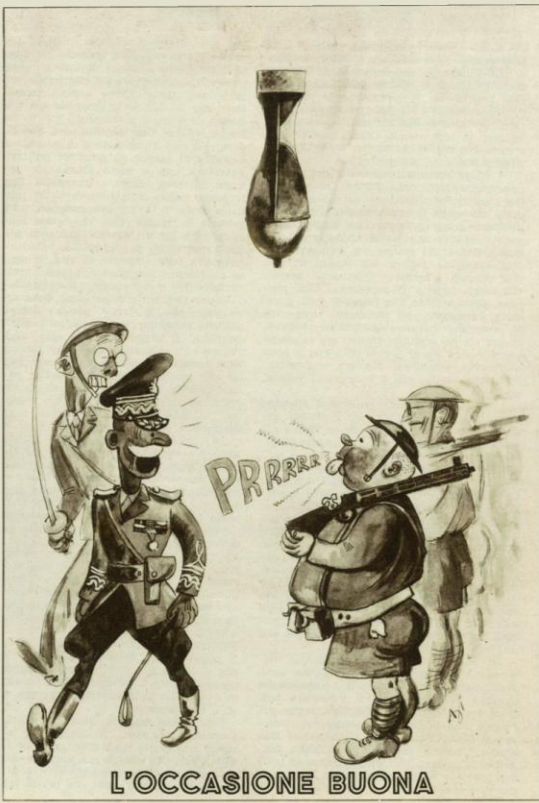
trirsi del midollo di leone, per cui deve servire il rigoglio delle selve e la feracità della terra madre...

Si può dire, dunque, che «una grande Aeronautica può essere posseduta soltanto dalle grandi nazioni a forte attrezzatura industriale e dalle grandi e migliori razze del mondo».

L'industrializzazione della guerra, creando intanto la difficile costosa adozione delle macchine, viene a determinare una «nuova scala di valori bellici fra gli Stati ed una nuova gerarchia di rapporti politici». I piccoli Stati non potendo formarsi una potente aviazione sono così destinati a perdere la loro indipendenza economica e politica. La guerra diventa prerogativa dei «grandi». I piccoli debbono sottostare. Ci si avvia ai «grandi imperi industriali», che dovranno avere uno spazio vitale, con un popolo egemonico e rispettive popolazioni subordinate. Lotta, con le armi e senza, che sarà lunga e complicata. L'organizzazione militare-industriale dei nuovi e grandi organismi statali tenderà alla perfezione. Intensità di preparazione della macchina bellica e del tecnicismo delle truppe, Aeronautica in testa, seguita dall'esercito e dalla marina. Si imporrà la formula definitiva: «armare ed equipaggiare perfettamente il maggior numero possibile». Abolita la vecchia formula: «armare ed equipaggiare come possibile l'intero numero di uomini disponibile».

Tali sono i concetti militari che possono dedursi, seguendo attentamente la cronistoria dell'attuale guerra. Il Canevari conclude le sue asserzioni e precise considerazioni, dicendo che nella guerra e nella vigilante preparazione tutto è mobile e relativo e che vi è un progresso continuo e rapido. Vi è il cervello tecnico dell'Esercito: lo Stato Maggiore. Esso soprintende ed opera. Accentra il potere. Gruppo di uomini che deve essere perfettamente organizzato, perché agisca potentemente, nella pura atmosfera delle sole forze ideali, nell'amore della Patria e dei suoi soldati.

MERCURIO



# POSTA Aerea



Segnale con sommo piacere l'avvenuta premiazione del nostro amico figlio della Lupa Aldo Boschero Minutini, di soli anni quattro. Questo ragazzino che ha certo più fegato di un reggimento di inglesi riusciva, qualche tempo addietro, a trarre in salvo da un pozzo, nel quale era caduto con grave pericolo della sua vita, il camerata Gian Piero Bardini, più grande di

lui di più di un anno. La premiazione è avvenuta in Sinalunga nell'anniversario della G.I.L., alla presenza dell'Ec. il Prefetto e il Federale. Dopo il canto degli inni fascisti, è stata letta la motivazione che assegnava al piccolo Aldo Boschero la medaglia al valore, e che noi riproduciamo per intero:

«Dando prova di bontà e di presenza di spirito non comuni per la sua tenera età, riusciva a trarre in salvo il piccolo camerata Gian Piero Bardini, di anni 5 e mezzo, che per disgrazia, caduto in un pozzo era in procinto di correre serio pericolo di vita».

A nome di tutta la redazione e di tutti i componenti l'aerofamiglia de «L'Aquilone» vada al caro figlio della Lupa Aldo Boschero Minutini il mio più sincero plauso.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Tallarida, Roma. - Non ti rispondo inteso con lo pseudonimo per la semplice ragione che il tuo pseudonimo, dopo aver rotto il capo ai più abili e solerti decifratrici di nostra conoscenza, è stato definito il più misterioso mistero del secolo. Sotto il peso di tale attributo è rimasto sul mio tavolo, in attesa che lo svolgersi degli eventi o cause soprannaturali ne illuminino l'oscuro significato, svelando così il problema più arduo che sia mai stato sottoposto al nostro esame. Del resto del tuo nome non hai affatto da lamentarti. Esso non sembra affatto un cognome ma un pseudonimo. Definiva così una questione di tassellare importanza, veniamo alla tua lettera, se lettera si può chiamare un insieme di gergolifici tra i quali risultano comprensibili solo i punti esclamativi. In essa tu mi hai scritto, credo di aver capito, che lo sono abituato a non rispondere subito a chi mi scrive. Se questi è l'esattore, ti dirò, con il sorriso sulle labbra, non solo rispondo tardi, ma non rispondo affatto. Ma se è un amico, aggiungerò con piglio risoluto, metterò raso alla mia penna perché sia più veloce. Mi chiedi cosa pensi io di te. Mica sono un indovino! Penso, ecco tutto, che tu sia un ragazzo sui dodici-tredici anni vivace un po' pettegolino (anche rompicapo, diciamo...) ma simpatico, smilzo, con la testa lunga e due occhi così. La tua calligrafia, inoltre, mi suggerisce, a parte il fatto chearesti bene a scrivere a macchina, che sei un animo un po' ribelle, le cui creazioni sono però frenate da una buona educazione e da una certa disciplina latinitiva. Poco amante dello studio, con tendenze al sacro-critto. Gioca 31, 76, 9.

Tartaruga volante, Napoli. - Anche tu tenevi che io non rispondessi! Ma allora, secondo voi, cosa fare? Mi inventerei tutte queste risposte? Teste matte, che siete! Comunque, applausi e cioccolate al liquore per il trucco escogitato. Devo confessare che la tua lettera è stata la prima ad essere aperta. E adesso, dimmi un po', cosa ti dovrei rispondere, dato che tu non mi hai domandato nulla? Il numero tredici (buona fortuna!) è già in viaggio. Ti dirò solo che la tua lettera mi è piaciuta, che mi faresti un favore scrivendomi spesso. E voglio anche consigliarti di stare attento a dove metti i piedi, visto che a Napoli... a proposito di bombe inesplose, non credere che se ne trovino soltanto a Napoli. A cinquanta metri dal mio tavolo, in questo momento, ce n'è un intero mucchio, ancora calde. Costano sessanta centesimi, e sono alla marmellata. Ah, ah!... (cachinno) Ciao, salutami a fenestella.

CRIVELLO

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

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

*E' in vendita*

**PERCHE'  
L'AEROPLANO  
VO LA**

*Publicato da*

**AVIAZIONE  
PER TUTTI**

*nel Suo numero*

**7**

**ACQUISTATELO!**

**COSTA SOLTANTO 1 LIRA**



**AVIO INDUSTRIE  
STABIENSI**

**CATELLO COPPOLA FU ANTONIO  
CASTELLAMMARE DI STABIA**

**COTRUZIONE  
E RIPARAZIONE**

**DI AEROPLANI  
E IDROVOLANTI  
MILITARI E CIVILI**

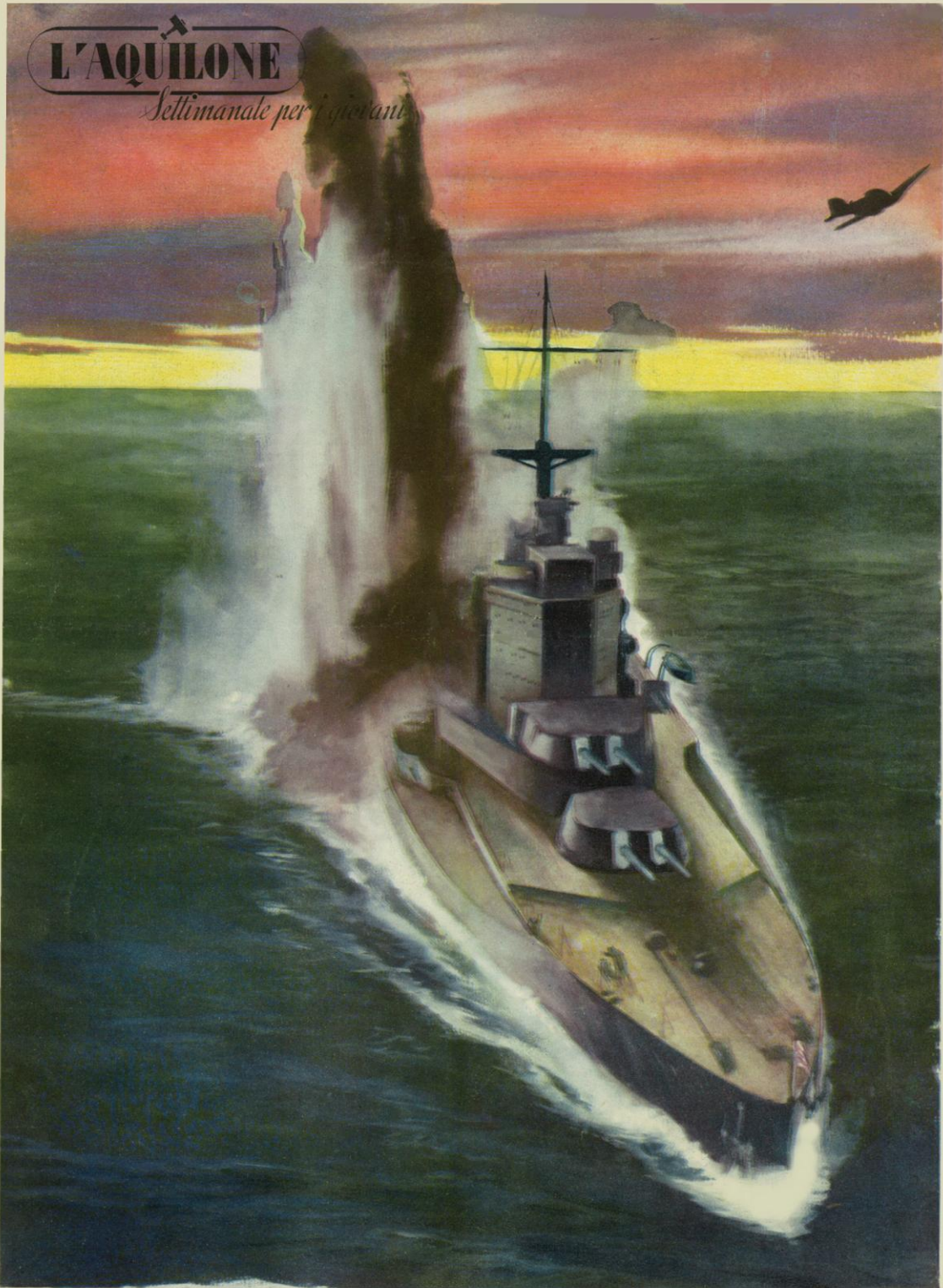


**CAPRONI  
AERONAUTICA  
BERGAMASCA**

**PONTE SAN PIETRO  
( Bergamo )  
Telefoni : 4081 - 4091 - 4092**

**Aeroplani** | **MILITARI  
COLONIALI  
TURISMO  
ACROBAZIA**

Telegrammi : C. A. B. - Bergamo



UNA NAVE DA BATTAGLIA INGLESE SILURATA DA UN NOSTRO AEREO NEL MEDITERRANEO CENTRALE