

NUMERO 47 - 24 NOVEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



LO STRETTO DI GIBILTERRA DOMINATO DALL'ALA FASCISTA

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI  
Anno X N. 47  
24 novembre 1940-XIX  
Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

## UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente dal  
**Ministero dell'Aeronautica**  
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII

Amministrazione  
Roma - Piazza del Popolo, 18  
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

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

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

Prezzi 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'Aquilon»  
», da parte degli enti militari, deve  
essere spedita in franchigia e così indi-  
cizzata: «Ministero dell'Aeronautica -  
Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma».

Altre pubblicazioni editi

**LE VIE DELL'ARIA**  
Abbonamento annuo L. 12.50  
Estero il doppio

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

**RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO**  
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento  
annuo L. 35. Estero il doppio

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

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

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

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

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

# AEROPLANI NEMICI

Giudizio generale sugli aerei nemici.

Se si considera l'insieme degli aerei inglesi e francesi impiegati contro la Germania, si constata che non si può parlare affatto di condizioni unitarie di armamento. Accanto ad alcuni eccellenti tipi se ne sono trovati altri che devono considerarsi come affatto antiquati, e che incutono soltanto una certa ammirazione per il coraggio degli equipaggi i quali non hanno esitato ad andare incontro al nemico navigando con questi ferri vecchi. Specialmente nel campo francese si deve constatare che le costruzioni aeronautiche non avevano fatto per molti anni quasi alcun progresso e che negli ultimissimi anni la elaborazione dei nuovi tipi si iniziò repentinamente e vertiginosamente senza che tuttavia in questo breve spazio di tempo potessero venire elaborati tipi veramente maturi. In Inghilterra invece, la evoluzione si è compiuta più ordinatamente e più gradatamente. Per ambedue i paesi però vale la constatazione che le costruzioni in grande serie dei nuovi tipi non è stata iniziata che nel corso dell'anno 1939. Ciò risulta anche dalle targhe di costruzione trovate sugli aeroplani, dimostranti che la grande maggioranza di questi aerei è stata ultimata soltanto pochi mesi prima della cattura.

Particolarità aerodinamiche.

La elaborazione aerodinamica degli aerei nemici fu effettuata in genere con molta cura. Nei tipi inglesi si constata la accurata elaborazione del passaggio dall'ala alla fusoliera, nella maggior parte degli apparecchi le superfici portanti e l'impenngaggio sono sistemati nel punto del massimo spessore della fusoliera, oppure la fusoliera è conformata in modo che l'angolo tra le superfici portanti e l'impenngaggio e la fusoliera, è quasi retto; le rivestiture fra ala e fusoliera possono perciò venire tenute entro dimensioni, non molto piccole. Anche la retrattilità di tutte le parti a ciò adatte, come carrello, luci di atterraggio, bombe, ecc. nell'interno dello aeroplano, si compie in tutti i tipi più recenti con logica costruttiva e dal contorno dello aeroplano sporgono nella corrente d'aria libera per lo più soltanto i tubi manometrici, le antenne e le bocche delle armi da fuoco. La forma aerodinamica viene invece spesso compromessa dalla cupola della torretta per mitragliatrici, sebbene questa, per ridurre la resistenza, sia elaborata in modo da poter essere rientrata; e anche la forma aerodinamica è disturbata dalle frequenti postazioni poppiere che quali danno luogo ad una forma piuttosto ottusa della fusoliera. La superficie delle ordinate nella postazione poppiere, dietro la quale in genere la corrente d'aria viene spezzata, è per esempio nei Vickers-Wellington di 1,24 metri quadrati; ma è certo che per quel che riguarda la postazione delle armi, il punto di vista aerodinamico non può essere decisivo. Certo si è che proprio queste postazioni poppiere offrono un buon campo di tiro: per esempio nel Vickers-

Wellington gli angoli di tiro raggiungono 70 gradi verso l'alto, 50 gradi verso il basso e 95 gradi a destra e a sinistra.

Notevole è la torretta della carlinga del Bristol «Blenheim IV» sul lato destro della fusoliera. L'altezza di questa è determinata dallo spazio occorrente al bombardiere, mentre sul lato sinistro la carlinga è di forma sfuggente verso il basso. Perciò la carlinga prende una forma nettamente asimmetrica. Per i tipi francesi più recenti, valgono le stesse osservazioni fatte per i tipi inglesi, sotto l'aspetto aerodinamico. La forma della fusoliera è in alcuni tipi, come il Poet 63 e il Leo 46, molto snella e appuntita mentre in altri tipi, e cioè nella maggior parte dei caccia, si presenta notevolmente tozza. Le postazioni poppiere non si trovano mai in tipi francesi. Le postazioni per le armi sono accuratamente inserite nella forma della fusoliera.

Notevole è il recente impiego di impenngaggi verticali di spiccata forma a «V». Evidentemente i costruttori francesi sperano così di cavarsela con stabilizzatori più piccoli, perché la protezione della superficie degli impenngaggi verticali sul piano di simmetria contribuisce, con quella conformazione, alla stabilizzazione laterale. Inoltre l'impenngaggio verticale a «V» dovrebbe permettere una riduzione della resistenza di influsso tra impenngaggi e fusoliera; ed una riduzione della instabilità nel decorso dei momenti degli impenngaggi verticali, nel passaggio di questi attraverso la scia d'acqua morta dell'ala.

La conformazione delle superfici superiori è molto diversa. Nei tipi francesi la superficie superiore è in genere trattata con molta cura mentre negli aeroplani inglesi sinora citati, essa è mantenuta in condizioni molto rozze, salvo che per i caccia. In Inghilterra non si attribuisce evidentemente molta importanza alla lievezza delle superfici superiori dell'aeroplano. Il più importante bombardiere inglese, il «Vickers-Wellington» è completamente ricoperto di stoffa; e negli aerei ricoperti di lamiera si impiegano per lo più, per i rivestimenti esterni anche delle superfici portanti, dei ribattini a testa tonda e quasi mai dei ribattini a testa piatta.

Superfici di ipersostentazione all'atterraggio.

Il carico per unità di superficie è andato fortemente crescendo negli ultimi anni. Esso raggiunge per esempio nel Vickers-Wellington, circa 175 kg. al mq. per un peso in volo di 12,2 tonnellate, sebbene questo aeroplano possiede superfici di ipersostentazione, ne in forma di semplici persiane fra alettoni e fusoliera.

Il Lockheed «Hudson» ha una fessura nella sezione del naso dell'ala all'87 per cento della semiala. L'ala di questo tipo è trapezoidale, possiede un rapporto di rastremazione di 1:1,29 ed è munita nella parte interna dell'apertura d'ala di persiane Fowler. La fessura nasale fu soltanto più tardi, in considerazione delle sfavorevolissime condizioni di oscillazione dell'aeroplano nel volo lento, sistemata sull'ala. È notevole inoltre la forma della fessura e la sua posizione che giace così molto indietro rispetto al naso del profilo, e anche la scarsa lievezza aerodinamica delle superfici superiori dell'ala.

(continua)

G. DELLA NOCE



# L'AQUILONE



## LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

«Per un affare molto lucroso, si cercano rappresentanti e corrispondenti anche in paesi esteri. A richiesta (e usando francobollo per la risposta) si inseriranno campioni di saggio e maggiori dettagli che permetteranno di iniziare una moderna e redditizia attività. Ritroverli al Sig. M. A. B. Fermo Posta - Parigi».

L'affare lucroso del sig. M. A. B. consisteva semplicemente nel procurarsi senza spesa, o quasi, lettere munite di francobolli, da ogni parte del mondo conosciuto... I francobolli opportunamente distaccati dalle buste (ancora non era venuta la mania della collezione di buste intere) finivano nelle pagine della sua collezione. Tal modo di raccogliere francobolli era in verità di una onestà assai dubbia, ma non rasentava ancora i limiti della truffa vera e propria. Siamo infatti a conoscenza di un altro sistema in cui l'audacia era spinta anche più in là e poteva definirsi un imbroglio bello e buono. (continua)

## RASSEGNA DELLE NOVITÀ

SPAGNA

A poco a poco si fa luce fra le numerose emissioni che hanno caratterizzato il periodo di trapasso della Repubblica dei Franco, restauratori dell'ordine e della Giustizia e del della dignità della Patria.

A Bilbao, in occasione della morte del Generale Mola, nel 1937, furono sovrastampati i seguenti francobolli della serie del 1931-1938 con la scritta: «General Mola, Caudillo del Norte! Presente!», e con una riquadratura di lutto. I valori adoperati sono i seguenti: 1 c. verde (528); 2 c. bruno giallo (527A); 2 c. bruno giallo (557); 5 c. bruno nero (499A); 10 c. verde giallo (329); 15 c. verde blu (530); 20 c. violetto scuro (532); 25 c. carminio (504); 30 c. rosso bruno (532).

A Logrono, sempre nel 1937, è stata emessa un'altra serie di francobolli, ottenuta sovrastampando valori del 1933-36 con la scritta «Logrono! Viva Espana! Arriba Espana! 18 Julio 1936» e lo stemma franchista, con l'effigie del Caudillo.

## STATI UNITI D'AMERICA

Chi non ricorda Buffalo Bill e le ardimentose gesta degli scout nel West del nord America? Uomini sprezzanti del pericolo, sempre alle prese con le pellicce, gli indiani, i cavalli, le postazioni di posta, ecc. ecc. anche il compito di portare i dispanci da un forte all'altro, superando distanze che oggi sembrano eccessive per un uomo a cavallo. Nasce così il servizio postale che appunto chiamato «Pony Express Service» e che collegò, per prime, le città di San Giuseppe nel Missouri e di Sacramento della California.

L'80 anniversario dell'inaugurazione di tale servizio è stato ricordato dal Governo dell'Unione con la emissione di un francobollo che riproduce un postiglione a cavallo, mentre lascia un ufficio postale dopo aver consegnato e ritirato la posta.

3 centes. carminio

## RUSSIA

Una bella serie di francobolli è apparsa recentemente in onore dell'impresa del rompi-ghiaccio «Georg Sedov», tornato da una spedizione scientifica nei mari polari, dove è rimasto 812 giorni, e cioè dal 23 settembre 1937 al 12 gennaio 1940. Il «Sedov» inviato nei mari glaciali dall'Istituto Artico, ha compiuto interessantissime ricerche scientifiche, fra le quali merita di essere ricordato lo scandagliamento della porzione mediana dell'Oceano Artico, che finora non era stata percorsa da alcuna nave. Furono constatati fondali di oltre 5000 metri e studiati i fenomeni di magnetismo terrestre.



astronomici, meteorologici e idrologici. I francobolli sono stampati su carta senza filigrana e dentellatura 121.

15 copioni, verde giallo (Il rompi ghiaccio «J. Staline») e il ritratti del Capo spedizione Japannese e del Capitano Belousov); 30 cop. nero (Il rompi ghiaccio «Sedov») e i ritratti del Cap. Badigine e del secondo Trofimov); 50 cop. bruno-rosso (Incontro di Japannese e Badigine a bordo dello Staline); 1 Rublo, ardesia (Carta geografica con il tracciato del viaggio compiuto dal «Sedov»), circa, data dai ritratti dei 15 partecipanti alla spedizione).

MAURITIUS

# RECRIMINAZIONI

«Verso la fine del 1935 fui a pranzo una sera a Londra, in casa di Lady Leslie, con il nipote di quest'ultima, Winston Churchill. Terminato il pranzo Churchill mi prese sotto braccio e mi condusse in un salotto. E improvvisamente mi dichiarò: «Signor Maurois, non dovete più scrivere romanzi, e non dovete neppure scrivere più biografie». Lo guardai colpito. Egli continuò: «Ecco quanto dovete fare: ogni giorno dovete scrivere un articolo, un solo articolo, ogni giorno lo stesso. In questa serie di articoli dovete esprimere, sotto tutte le forme che vi sembreranno opportune, un solo pensiero. L'aviazione francese, che fu un giorno la migliore del mondo è scivolata al quarto o al quinto posto. L'aviazione tedesca, che un giorno non esisteva affatto, sta diventando la migliore del mondo. Si tratta di questo. Ecco tutto. Se voi proclamerete alla Francia queste verità, se voi la costringerete a sentirle, avrete compiuto opera infinitamente più importante che non descrivendo gli amori di una donna o le ambizioni di un uomo».

Gli risposi che non ero purtroppo un tecnico in questioni di aeronautica, che non avevo alcuna intenzione di dir la mia parola in tal materia, che nessuno mi avrebbe dato ascolto qualora nonostante ciò avessi voluto farlo, e che di conseguenza, nonostante il suo consiglio, avrei continuato a scrivere romanzi e biografie. Con voce forte ed ironica egli replicò: «Avete torto. Oggi vi è un solo argomento che dovrebbe interessare un francese: la minaccia da parte dell'aviazione tedesca. Il vostro paese può perire. Civiltà e letteratura sono valori inestimabili ma la civiltà che non sia appoggiata dalla forza diviene in breve una civiltà nulla».

Con queste parole, un scrittore francese, André Maurois, inizia la pubblicazione di una serie di articoli, scritti per la stampa americana, che hanno per titolo generale: «Come la Francia ha perduto la guerra». E' una malinconica esposizione (malinconica anche se vivace dal punto di vista della narrazione letteraria, che illustra, attraverso aneddoti e ricordi personali, le tappe della fulminea disfatta francese. I francesi sono maestri in questo genere di letteratura, un nostro valeroso giornalista, vissuto molti anni a Parigi come corrispondente di uno dei nostri massimi quotidiani, scrisse, infatti, tempo fa, che i francesi attualmente sono tutti intenti a scrivere ognuno per suo conto un libro di memorie. La rivista francese ci darà qualche cosa come due o tremila volumi di ricordi e niente altro, il nostro giornalista voleva dire che la disfatta francese non segnerà perfettamente nulla nell'anima francese: ogni francese, scritto il suo bravo libro di ricordi o di memorie, si sentirà a posto con la propria coscienza. Questi articoli del Maurois, di cui abbiamo riprodotto qui l'inizio, sono un anticipo di tale valanga di letteratura memorialista che si abatterà su di noi».

Ma gli articoli del Maurois hanno pure il loro intrinseco interesse. Essi si presterebbero a lunghe ed analitiche confutazioni: noi cui ne estraiamo qualche frase per illuminare i nostri lettori su un particolare aspetto del collasso francese: il lato aeronautico. Dunque ascoltate come Maurois giustifica il crollo francese da questo particolare punto di vista:

«Peccato, pensai, che una grande civiltà dovesse assistere al suo tramonto perché 15.000 carri armati e 10.000 aeroplani, che noi avremmo potuto costruire o acquistare senza grandi difficoltà, non erano stati costruiti o acquistati in tempo». Il ragionamento, apparentemente, sembra rigoroso; eppure la deduzione è falsa: una società e una civiltà che debbono scomparire attuano questi ed altri miracoli. Realizzano cose che ad una logica formale, sembrano inconcepibili. La Terza Repubblica ha realizzato il miracolo di non costruire quei tanti carri armati e quei determinati aeroplani che la avrebbero, non dico fatta sopravvivere, ma che l'avrebbero, molto più semplicemente, messa nelle condizioni di vivere. Così come le armate francesi realizzavano il miracolo di vincere, poiché erano portatrici di un nuovo messaggio di civiltà: la battaglia di Walmey, allo stesso modo oggi la Terza Repubblica, poiché era portatrice di un

messaggio di una civiltà degna di scomparire e di inabissarsi, ha realizzato il miracolo di non costruire in tempo quei 15.000 carri armati e quei 10.000 aeroplani che la avrebbero messa nelle condizioni di vivere.

Tutto ciò, Maurois mostra di non intendere e di non volerlo intendere. Questo, secondo la nostra logica, si chiama «imponderabile della storia». E di tutti questi imponderabili, la storia si è sempre interessata. Tutto ciò, non solo non è inteso dal Maurois, ma non è nemmeno inteso da quegli uomini che Churchill chiama «il partito di Vichy». Vichy-Etat, infatti, — così come ci è stato comunicato poco tempo fa, — ha annunciato l'Internamento «amministrativo» di Marcel Bloch, costruttore di aeroplani ed ex amministratore delegato della Società Nazionale di Costruzioni Aeronautiche del sud-ovest, di Paul-Louis Weiller, industriale della fabbricazione di motori di aeroplani, amministratore delegato delle officine di motori non nazionalizzate Gnome-Rhône, e di Raymond Philippe, banchiere, anch'egli interessato, nei suoi investimenti, della fabbricazione d'aeroplani. Tutti i famosi personaggi che non hanno costruito in tempo, secondo Maurois, i famosi 15.000 carri armati e 10.000 aeroplani. Anche Vichy-Etat mostra dunque di non capire il nucleo del problema, poiché anche questi altolocati personaggi interessati alla costruzione di aeroplani, facevano parte di quella complessa, fatale e misteriosa decadenza che non permetteva alla Francia corrotta della Terza Repubblica di donarsi i mezzi e gli strumenti per sopravvivere. Fare, dunque, il processo agli uomini è cosa vana: Vichy-Etat, se ne ha la forza, il coraggio e le possibilità, deve fare il processo a tutta una civiltà.

Pare che nei riguardi di questi alti personaggi del mondo industriale-aviatore francese si sappia questo: che Marcel Bloch (ebreo), quando Pierre Cot festeggiava con la sua presenza il Ministero dell'Aria francese, sia riuscito a far nazionalizzare le sue officine di Courbevois, Suresnes, Villacoublay; che Paul-Louis Weiller era il principale fornitore dell'aeronautica militare francese e dell'Air France; e grande esportatore di motori e di licenze; che il banchiere Philippe era fortemente interessato, dal punto di vista puramente finanziario, a molte società di costruzioni aeronautiche, ecc. Con il loro internamento «amministrativo» Vichy-Etat, — è evidente — vuol far scontare a codesti presunti

responsabili, la formidabile impreparazione aerea con la quale la Terza Repubblica del «toro» Daladier — il 3 settembre 1939 affrontò questa seconda guerra europea. Vichy-Etat crede di individuare in questi magnati dell'industria aeronautica francese i diretti e unici responsabili della inesistente aviazione di guerra francese.

Vichy-Etat non sa che ci sono dei responsabili di questo stato di fatto, se c'è una cosa da mettere in causa e in istato di accusa, questa cosa non è formata da uomini più o meno altolocati, ma questa cosa è la stessa società francese della decadenza democratica e liberale. Imprigionare un Paul-Louis Weiller o un Marcel Bloch significa non concludere perfettamente nulla: questi sono dei simboli, e non solamente in costoro si esaurisce tutta la realtà francese.

Certo la Francia ha perduto la guerra in un modo che rasenta pressoché il ridicolo. André Maurois, in questa serie di articoli già citati ad un dato momento dice che le officine americane di motori d'aviazione, che avrebbero potuto eseguire forniture immediate non ricevettero ordinationi per motivi di economia. «I motori costruiti in Francia, — dice Maurois con aria eccitata, — costavano di meno: questi motori ci hanno costato la guerra!». Infatti è vero: i dirigenti democratici francesi, presi al laccio delle più tradizionali concezioni di economia liberale, — leggi alta remunerazione del capitale stabilito nel gioco delle libere imprese, — si misero nella condizione di non ordinare motori americani perché costavano troppo, e non riuscirono a costruirne di propri perché non avevano l'attrezzatura adeguata. Raul Dautry, che fu Ministro degli Armamenti, ha dichiarato oggi che la macchina degli armamenti francesi non avrebbe potuto cominciare a funzionare che nel 1942 perché il riarmo era cominciato troppo tardi. Queste sono dichiarazioni di oggi; nel giro dei mesi che procedettero la offensiva tedesca, tutto ciò non solo non veniva detto, ma non veniva nemmeno pensato.

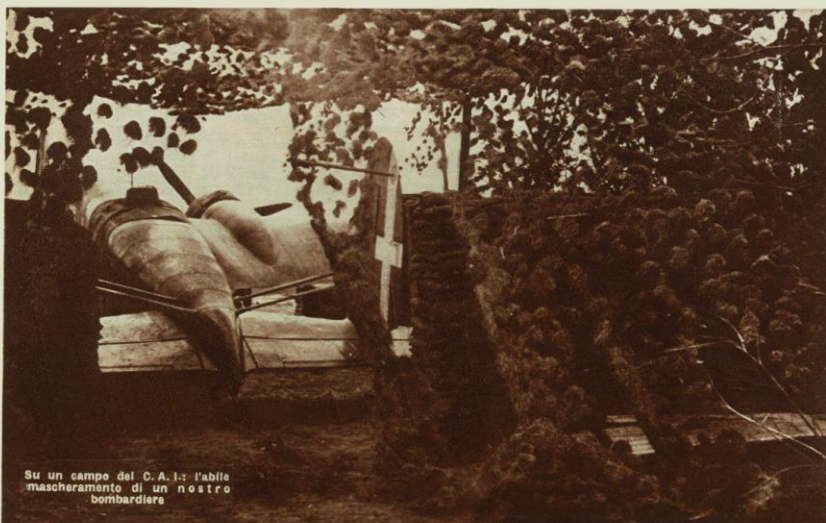
André Maurois, in questi articoli pubblicati dalla stampa americana da un esempio della insufficienza della collaborazione tra l'arma terrestre e quella aerea: la settima armata del generale Giraud, per esempio, disponeva in tutto di 8 aeroplani. Teoricamente, il generale Giraud, — che, come si ricorderà, fu uno dei primi prigionieri ca-

tedesche, — poteva ricorrere per operazioni di ricognizione, ad unità della R.A.F. britannica che si trovavano in Francia; ma, praticamente, «il generale Giraud avrebbe dovuto rivolgere questa domanda al generale Georges, vice Comandante in Capo francese, il quale l'avrebbe dovuta trasmettere al generale Gamelin, Comandante in Capo che l'avrebbe, a sua volta fatta consegnare al Maresciallo dell'Arma Barrati, Comandante in Capo dell'Arma Aerea britannica in Francia; quest'ultimo, infine, l'avrebbe trasmessa, per l'esecuzione, al Vice Air Marshal Blount, Capo delle forze aeree britanniche di collaborazione. Allora, quando il volo avrebbe potuto essere effettuato, — commenta malinconicamente Maurois, — tutto l'interesse sarebbe stato perduto».

Tutto ciò, naturalmente non può soddisfare noi: non è per questo, noi, e per l'alta lentezza burocratiche che la Francia ha perduto la guerra; anche nella prima guerra europea la collaborazione dell'aviazione e dell'esercito interallineati era complessa, lenta, contorta e contraddittoria. Questo, del resto, la Francia, pur essendo stata ad un pelo da esserlo, non venne sconfitta. Questo vuol dire che nella guerra del 14-18 essa era portatrice di un «messaggio» che nella guerra attuale non esisteva. Questo, al contrario, vuol dire che i suoi avversari, — gli italiani e i tedeschi, — erano e lo erano solo essi, portatori di un nuovo «messaggio» che doveva per forza di cose imporsi definitivamente. E le guerre si perdono o si vincono solo in base a queste cose: le guerre si vincono quando c'è l'imponderabile di una nuova storia che deve imporsi: in questa guerra doveva trionfare la nuova e giovane Europa contro il vecchio mondo democratico e liberale. Per attuare questo, si avvera che Paesi satelli e carichi di oro non costruiscono motori, carri armati o aeroplani necessari alla loro più elementare difesa; necessari, non dico a scongiurare una sconfitta, ma per lo meno a ritardarla o rimandarla. Quando il mondo deve sconfiggere, si avvera questo miracolo, — così ci testimonia Henry Bidau, critico militare francese molto serio, — che l'Arma Aerea francese: il 10 maggio 1940, all'inizio dell'offensiva tedesca in Occidente, disponeva in totale di 31 bombardieri notturni (aeroplani da combattimento moderni) di 64 bombardieri notturni (apparecchi da combattimento più vecchi), e di 420 apparecchi da caccia moderni. Questi, — per dirla in una frase sintetica, — sono miracoli che può realizzare solo una società che deve scomparire!

Ecco ciò che vorremmo poter dire all'ebreo André Maurois. Non sono i pettegolezzi dell'armatore di Paul Bonnard o della contessa amante di Daladier, che generano la caduta della Francia: la Francia fu messa in ginocchio perché doveva essere messa in ginocchio; nello svolgersi della storia, le leggi più tenaci e potenti sono quelle dei corsi e ricorsi storici. Noi, in questo secolo immortale di pensiero italiano, giudichiamo la caduta della Francia; ed è l'unico giudizio sincero e rigoroso.

RICCARDELLO



Su un campo del C. A. I.: l'abile mascheramento di un nostro bombardiere

# L'ARMA DEL GENIO NEL 1915-1918

La nuova pubblicazione ufficiale del Ministero della Guerra, che viene degnamente affiancata dalle altre, si presenta più che mai interessante e doviziosa di dati, in un perfetto quadro storico sereno e chiarissimo senza ombre di sorta e senza la più piccola inesattezza. Un' narrazione semplice ed incisiva, priva del furore di ogni ridondanza, che lascia inteso l'eloquente linguaggio ai fatti stessi riportati e d. il bando alle parole sonanti.

Il diligente compilatore Generale Luigi Lastrico ed invalido di guerra ha compiuto su una pazienza e minuziosa indagine d'archivio ed un sufficiente opera di storiografia, ma ha costruito ed ha scritto con la passione del soldato combattente che ha visto quella guerra, riuscendo genialmente a fare un bel libro spigliato che deve essere letto da tutti, privo com'è di quelle aridezze e linguaggio che di solito ottengono il depreco effetto della segregazione negli scaffali delle biblioteche.

In un tempo come il nostro, pervaso profondamente dalla guerra, in questa gigantesca lotta di armi e di armati, in cielo, in terra e sui mari, in questo periodo di tempo di un'importanza storica, per cui sono in gioco i destini delle Nazioni e dei popoli, i libri di arte e di vicende militari debbono avere quel tanto di forma viva ed avvincente che li porti sulla piazza per la gran massa dei lettori. Specialmente dei giovani. Ed appunto a questi giovani è particolarmente indirizzato il libro del Lastrico. In esso c'è molto da imparare e moltissimi esempi da studiare e da seguire.

Per farsi un giusto concetto dell'apporto dell'Arma del Genio nella grande guerra 1915-1918 bisogna tener presente i maggiori contrassegni di essa. Guerra di posizioni, a carattere statico, in alta montagna, con la scarsa preparazione che si vuole in dieci mesi dalla dichiarata neutralità fino allo scoppio delle ostilità. Penuria dei nostri mezzi nel primo periodo, avendo di fronte un nemico ben preparato, fornito di ottime qualità combattive, con consumata esperienza e con un'innegabile capacità di trarre partito dalle conformazioni del terreno. Le « desolate piaghe del pianoro del Carso nudo, roccioso, senza acqua, inospite nell'estate torrida e battuto nell'inverno dalla bora ». Azioni offensive difficilissime e per le perdite da superare sotto il tiro del nemico, per la mancanza di copertura naturale che imponeva penosi lavori per il riparo dei rinalzi in ogni linea successivamente raggiunta e soprattutto per la scarsità delle strade che dovevano a mano a mano costruirsi o trasformarsi per renderle atte al passaggio dei mezzi d'offesa ». Altrettanto irta di difficoltà la difesa « per la necessità di scavare ripari, gallerie e caverne in roccia o su terreni franosi, su posizioni esposte, con ampi intervalli e distanze che frustravano ogni intento di difesa manovrata ed elastica » e con gravi conseguenze in caso di rovescio.

Queste, a volerle accennare rapidamente, le condizioni ambientali. Chiarissimo, dunque, che le possibilità del combattimento

dovettero essere create dall'attività del Genio, svoltasi in innumerevoli lavori ed apprezzamenti. Dice il Lastrico: « Sull'implosista e profonda regione alpina che per la prima volta nella storia e per ben quattro anni ed oltre si vide saturata di forze e di mezzi nostri e del nemico, in condizioni meteoriche spesso proibitive, su plaghe inospitali, su vette inaccessibili era necessario vivere, resistere e combattere ». Ciò fu possibile per il valore del soldato italiano e « per l'ausilio datogli dai camerati dell'Arma del Genio che con strade, ponti, gallerie, baracamenti, ricoveri in roccia, gallerie, reti telegrafiche e telefoniche, impianti elettrici ed idrici con tribuzioni potentissime ad assicurare la vita delle unità combattenti e con esse con corsero alla vittoria deponendo, quando occorre, lo strumento del lavoro per impugnare il moschetto, l'arma bianca o la bomba a mano e lottando con le mine nell'orrida guerra sotterranea ».

Sulle caratteristiche delle svariate armi, a proposito dei generi, il giornalista Luigi Barzini così scriveva in quei memorabili anni: « Il combattente può gridare, può sparare. L'artiere del genio deve pensare. Ogni suo gesto ha bisogno di precisione e di puntualità. Nel pericolo più grave egli deve agire impassibile come l'operaio, nel sicuro laboratorio di un'officina. Il nostro Genio ha gettato quasi tutti i suoi fanti nel piano del combattimento, nella prima linea, avanti alla prima linea. Dei pontieri cadevano feriti, uccisi, erano sostituiti e il lavoro continuava. Le grante sfondavano le barche di sostegno, sfasciavano il trave, distruggevano l'opera intera, e si ricominciava ».

Si assommano, si può dire, in quegli oculti soldatini del Genio il meglio delle virtù di una razza, le buone doti del sentimento e del carattere, la pazienza ed il coraggio, lo slancio e la riflessione.

Il miglior elogio dell'Arma è quello espresso nelle concise e scultoree parole della medaglia di bronzo, la medaglia d'oro concessa dal Re nel 1920 alla bandiera: « Tenace, infaticabile, modesta, scavando la dura trincea o gridando per ogni fronte una superba sfida al nemico, riannodando sotto l'uragano del ferro e del fuoco i tenui fili onde passa l'intelligenza regolatrice delle battaglie, lanciandosi all'assalto in epica gara coi fanti, prodigo sacrifici ed eroismi per la grandezza della Patria — 1915-1918 ».

Noi avevamo la « Storia dell'Arma del Genio dall'origine al 1914 », del Generale Mariano Borgatti, che ebbe gran fervore di consenso. Il presente volume del Generale Lastrico ne è come il logico seguito. E davvero, l'abbiamo detto, non poteva essere più soddisfacente. Sono circa ottocento pagine. La materia è suddivisa in ventisei capitoli. Narrazione precisa e sobria, arricchita dalle riportate motivazioni delle ricompense al valore. L'A. comincia col parlare della situazione politica che portò all'intervento dell'Italia e continua man mano seguendo lo sviluppo delle circostanze e degli avvenimen-

ti. La forza e l'organizzazione dell'Arma durante il conflitto, lo schieramento dei Comandi e delle unità del Genio all'inizio della guerra; il primo mese delle ostilità, le dodici battaglie sull'Isonzo, le relative operazioni sulla fronte montana; le opere e gli arredi delle campagne invernali; l'offensiva nemica nel Trentino e la nostra vittoriosa controffensiva maggio-luglio 1916; l'Ortigara ecc. fino alle battaglie sul Piave ed a Vittorio Veneto. Altri capitoli sono dedicati alla terribile lotta di mine avvenuta sul Pasubio, un ciclopeo duello sotterraneo, (settembre 17-marzo 18), all'attività dell'Arma in Albania, Macedonia e Francia; ai generi dell'Aeronautica.

Capitolo, quest'ultimo, di particolare importanza per noi. E noto che un po' prima dell'entrata in guerra dell'Italia il Battaglione specialista del Genio ed il Battaglione aviatori erano passati a far parte del Corpo Aeronautico, inquadrato nelle Forze dell'Esercito ma separato dall'Arma del Genio. Il nuovo Corpo intanto fu la metà di affluenza per tutta la durata della guerra di numerosissimi ufficiali del Genio, che ebbe il vano di organizzare attraverso studi, prove audaci e sacrifici di sangue le prime unità dell'Aeronautica militare italiana e di impiegare, primi nel mondo, il dirigibile e l'aeroplano in operazioni di guerra. Il compilatore ricorda ed enumera gli ufficiali ed i soldati del Servizio Aeronautico Militare in guerra che meritano alle ricompense per il loro sacrificio e per il loro valore.

I caduti sul campo, dell'Arma, durante il periodo di guerra 1915-1918, furono 9294, dei quali 424 ufficiali, le medaglie d'oro 18, le medaglie d'argento 280. Le motivazioni di queste ricompense ci dicono in una mirabile ed efficace brevità fatti ed eroismi che non si possono dimenticare. A conclusione di queste note, vogliamo riportarne due. Un piccolo romanzo patriottico di un giovane mutilato e la dedizione di un vecchio sessantenne.

1. Regg. Genio — Dall'Er Cileste. Medaglia d'Argento. « Soldato mutilato che si trovava in famiglia in attesa di congedo, dopo aver costituito a bruciare il drappo ed a ridurre in pezzi l'asta della bandiera, serbò in casa propria per un intero anno, sottraendola alle ricerche e mai cedendo alle insistenti minacce del nemico, la lancia della bandiera stessa già appartenente ad un nostro reggimento di fanteria, che il giorno 11 novembre 1917 era stato accerchiato ed in gran parte fatto prigioniero nei pressi della sua abitazione. Quando il medesimo reggimento, per primo fra le truppe liberatrici, restituito alla Patria la casa di lui, si affrettò a trarre dal nascondiglio il prezioso cimelio e a riconsegnarlo ai vittoriosi commilitoni, quali suoi legittimi custodi. — Vignale, 11 novembre 1917-3 novembre 1918 ».

4. Regg. Genio, Gerotto Cesare, pateriere. Medaglia di bronzo. « Per due settimane consecutive, in ogni notte, sotto il tiro nemico, quantunque sessantaduenne, rinnovava l'impresa di compiere tre volte il traghetto fino allora tentato invano, tra la sponda destra del fiume ed un'isola, rendendo così possibile a nostre truppe di occupare e mantenere quella posizione avanzata. Ca' del Bosco, 18 maggio. Cadriè (Piave) 5 giugno 1918 ».

Ministero della Guerra — Ispettorato dell'Arma del Genio — « L'Arma del Genio nella Grande Guerra 1915-18 ». Compilatore del: generale Luigi Lastrico — Tipografia Regionale — Roma.

## L'AQUILONE SULLA MANICA

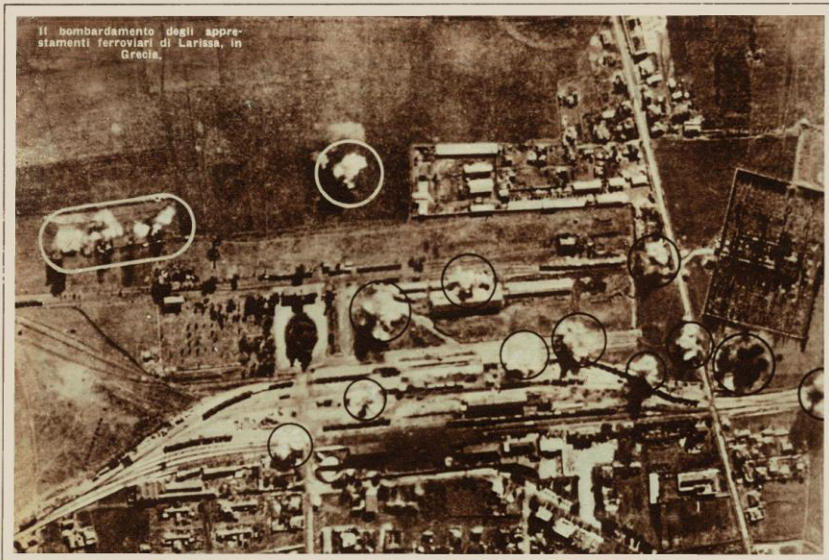
Il comandante la squadriglia, tenente S., ha chiamato a rapporto gli equipaggi. Un ordine è arrivato ed ha interrotto le lunghe ore di immobilità attesa. Si parte contro il nemico.

Sotto di noi si stende il territorio occupato. Qui dove poche settimane or sono, le nostre armate nell'ardimentosa avanzata seguivano il nemico in fuga, comincia la vita giornaliera con il suo lavoro pacifico. Le nostre macchine percorrono tranquillamente la rotta stabilita e con la massima attenzione osserviamo l'orizzonte da tutte le parti. I caccia inglesi potrebbero mostrarsi già qui; ma finora non si vede nulla. Possiamo ormai riconoscere la costa ripida dell'Inghilterra e le foci dei fiumi. In noi aumenta la tensione, vediamo ora a destra dei piccoli batuffoli delle batterie antiaeree; e questi batuffoli aumentano sul cielo blu; si tenta di salvare dalla distruzione la grande officina, metà del nostro viaggio. Ora la nostra attenzione è attratta da un altro punto: « Caccia, caccia ». Mi volto, il pilota indica verso il lato. Sì, di là si vede che ingrandisce sempre più. E qui ancora uno... e lì un altro. Il numero degli avversari aumenta. E via a piccione nas. Volano sbarrare loro la strada. I punti ingrandiscono sempre più e man mano si comincia a riconoscere i velivoli nemici. I Tommies si accorgono del pericolo che li minaccia. Dall'assetto normale siamo passati a delle salite in cascata, a delle virate pazzesche, alle virte vertiginose alle gran velocità.

Ognuno tenta di attaccare il nemico nel suo punto vulnerabile. Prima ancora che gli inglesi possano riprendersi, ci troviamo dietro a loro. Il quadro si è cambiato con velocità fulminea. Dinanzi a noi uno Spitfire tenta disperatamente di difendersi da uno dei nostri camerati; egli gira mille volte, ardimentosi, picchia, cabra, ma inutilmente. Il sottotenente L. gli sta dietro e segue ogni suo movimento. Ed ora lo tiene nel mirino un colpo di fuoco, lo Spitfire comincia a barcollare. Ancora libra, tirando dietro a sé una bandiera di fumo; ma poi cade nella verticale della morte. Un nemico che ormai non può più arrecare danno alcuno. Possiamo osservare che il pilota inglese si lancia con il paracadute, ma poi dobbiamo dare tutta la nostra attenzione alla battaglia che si sta svolgendo. Dall'altra parte il Comandante, capitano O., sta cacciando l'avversario, che rulla e fa cadere l'apparecchio in vite. A pochi metri sotto si riprende e sparisce. Gli è bastato l'assaggio. Ma dove sparito il tenente W. che poco fa si trovava dietro a noi? Che un caccia nemico? Ma no, in lontananza, sopra la striscia della costa ha provocato un inglese al combattimento. E non mollò più. L'avversario tenta di uscire dalla grandine dei colpi di fuoco. Ma non riesce. Il tenente W. gli sta alle spalle; in meno che si dice l'inglese cade sempre più rapidamente, precipita come una pietra sull'acqua e sparisce. Il pilota che era riuscito a lanciarsi col paracadute è trasportato dal vento verso la costa. Il nostro camerata ha conquistato la sua prima vittoria aerea. Il nostro amico è finito. L'avversario è stato disperso ed i nostri velivoli tornano trionfanti a casa. Nessuno manca.

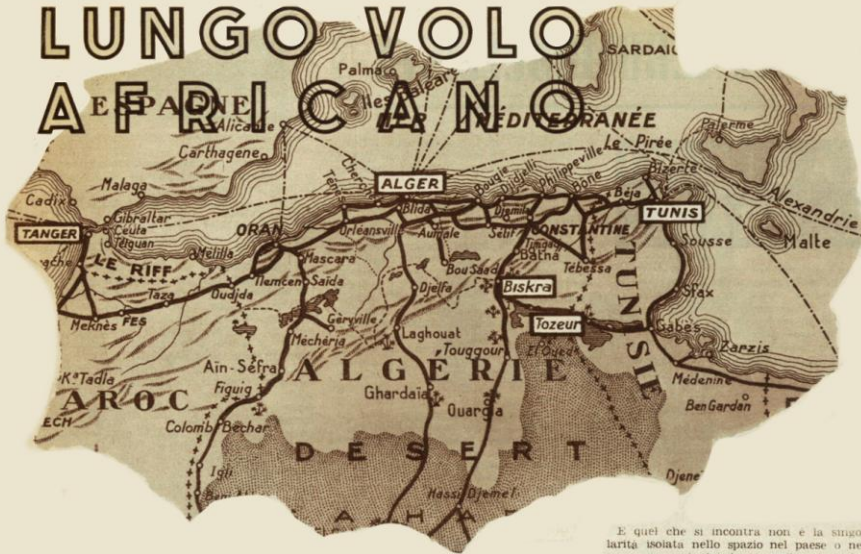
« Il mio avversario giocava al sottomarino », racconta col viso raggiante di gioia un giovane maresciallo nel cerchio dei piloti, che su un campo aereo alla costa francese si erano raccolti intorno al loro comandante per riferire di una battaglia onorevole vinta sopra la Manica. I piloti portano ancora i loro panciotti gialli e gli stivaloni federati di pelliccia. E nei resoconti si parla di otto orizzonti di raffiche mortali e di pirotecne del nemico e mani e braccia devono sostituire i Messerschmitt. « Ecco vedete, così e così ho fatto » e « Io Hurricane era in questa e quell'altra posizione » e il giovane tenente fischia attraverso i denti e spinge la mano in giù in un « volo in picchiata ». Parole d'incrocio e mani sbattono insieme in curve ardite. Bisogna ben conoscere l'idioma degli aviatori per capire qualche cosa di questa battaglia aerea.

A media altezza sopra la Manica luccicante sotto i raggi del sole le macchine inglesi uscenti dal sole si erano gettate sopra i Messerschmitt. Abilmente le macchine tedesche scannano gli aggressori per iniziare la battaglia in posizione favorevole. Un inglese cade nelle onde della Manica. Di là una densa bandiera di fumo s'allinea fino al mare. Pochi minuti più tardi le macchine inglesi e quelle tedesche curvano le une intorno alle altre e ben presto sei macchine blu sulla superficie chiara della Manica mostravano dove i caccia inglesi Hurricane caddero in mare per mai più sollevarsi. Mentre i nostri caccia si difendono dalle macchine inglesi un gruppo di Stukas si avventa contro forze navali inglesi che cercano di incrociare sulla Manica. Molte, ma molte vittime tanto nell'aria che in mare e sembra quasi un miracolo il fatto che tutti i nostri apparecchi siano tornati sani e salvi alle loro basi. Mentre i piloti sui campi d'aviazione parlano ancora di questi successi si sente già un nuovo comando « Sesta squadriglia, macchine nemiche in vista ». In pochi minuti la squadriglia decolla verso occidente, mentre sul mare si vede il sole lentamente abbassarsi sullo specchio d'acqua. I cacciatori tedeschi fanno buona guardia sulla Manica.



Il bombardamento degli apprestamenti ferroviari di Larissa, in Grecia.

# LUNGO VOLO AFRICA ANO



Era la città di Kairouan, una delle città più orientali di tutta la costa mediterranea, una città da grosse avventure cinematografiche, donne segrete e filtri non meno misteriosi della luna che inevitabilmente giocherella sulle terrazze e nell'oasi. Era davvero la città santa, la città bianca, una Zella tunisina, una Tumbuctu meno inviolabile, uno dei luoghi dove la sosta e d'obbligo per ogni turista deono di rispetto, e lo fu anche per noi. Un difetto di carburazione obbligò C a planare e di scendere. Prendemmo quietamente terra senza danno alcuno, a poca distanza da una oasi molto ricca.

Poi venne gente. C diceva che quando un aeroplano atterra in luogo ignoto, gli aviatori non debbono fare altro che aspettare: sempre verrà gente, anche se l'avventura capita in pieno deserto, e si mise a raccontarmi che una volta gli era successo altrettanto in Libia. Poi mi disse che quando si cala dal cielo occorre portare sempre buone notizie, specie se l'avventura, la discesa è stata improvvisa e impenitabile. Ma non mi spiegò il motivo, perché proprio arrivava gente. Vennero i contadini arabi vestiti quasi all'europea, vennero ragazzini seminudi che parlavano in francese. Parlammo in francese; ma era gente smalzata, non credeva più agli uomini che scendano dal cielo per portare buone notizie, nessuno di loro credette che noi si venisse dal sole, nessuno credeva più che nelle nuvole esistessero uccelli come il «Breda» e uomini come noi. Si informarono, si avvicinarono senza rispetto e toccarono l'aeroplano, ci dettero consigli e ci procurarono una specie di antica Citroën per recarci in città. Là, ci disse uno di loro, che parlava anche un poco di italiano, avremmo trovato tutto il necessario per ripartire, dopo aver mangiato. Loro avrebbero fatto «il guardia all'avione».

Kairouan dall'alto, vista e non vista, era apparsa una selva di minareti, un luogo di tombe i dintorni. Dai sobborghi entrammo in paese. Le descrizioni lette non erano che pallido color locale giornalistico e letterario. «Vedi — diceva C. — vedi che scendere dal cielo porta sempre fortuna?»

Riprendemmo il volo il giorno dopo, e si fu a Tunisi molto presto. Scendemmo a terra per ripartire in giornata; la città ci era nota, notissima, e non era il caso di metterci a girare per visitarla ancora. Dagli amici italiani fummo accolti con cordialità chiacchiosa e affettuosa, raccontammo le disavventure gloriose nostre, colorandole un poco. Tutti ci dettero consigli sui luoghi da vedere, ognuno aveva da insistere su «paesi e montagne e laghi mai visti», ognuno aveva il ricordo di un paesucolo inconsueto che dall'alto doveva essere meraviglioso ecc. Degli itinerari suggeriti nessuno ne scegliemmo, e si partì dritti dove fosse possibile andare: la carta della Tunisia al nostro seguito era schematizzata in pochi tratti, dove apparivano

strade e ferrovie voleva dire che civiltà e villaggi dovevano essere prossimi.

La zona costiera, la regione di confine fra Tunisia e Algeria sono ricche di antichi monumenti romani, ma dall'alto si appiattiscono, perdono di importanza, e una rovina monotona ne vale un'altra. Così in via generale, ma davvero a prestare un poco di attenzione proprio quando si vola in Tunisia si è stupiti di veder sorgere ad ogni momento segni tracce ricordi tangibilissimi di una grande civiltà e civilizzazione scomparse e pure evidenti insieme: la memoria di Roma non si perde. Siano le poche sparse pietre di uno scomparso o distrutto frantoio da ulive (e la memoria corre, vola ai tempi nei quali il paese era tutto coperto da vere foreste, da oliveti, o siano le fughe spaurite degli archi di un acquedotto, o i rovinosi resti di una città affiorante dalle sabbie e dagli sterpi, dovunque si sente l'impresa romana, il sogno realizzato ma nel segno vivo nel suo abbandono.

E quel che si incontra non è la sruozza lartia isolata nello spazio nel paese o nel tempo, non si viaggia verso il caso, o incontro all'accidente o alla avventura o di avventura gloriosa o ingloriosa dell'archeologia casuale. No tutto fa parte di una sorta di rete che copre e investe si può dire, tutta la Tunisia.

E la Tunisia centrale e occidentale, come dicevo sopra, è ricca, colma di rovine romane, e le città morte pullulano ricchissime di sorprese per chi voglia dedicarsi alla loro cura; e benché numerose se ne conoscano fra le più rivelate scavate e rissuscitate alla vita della fredda curiosità turistica vagabonda, quante ancora attendono la vanghetta del manovale, e le cure i lumi dell'archeologo?

Noi volavamo su questa terra di memorie buone, sorvolavamo memorie abbettute e risorte nel vivo di archi e di colonnati, nel pulsare dell'aeroplano si sentivano i nomi di Didone e di Salambo, Annibale e Massimissa, Apuleo e Tertulliano, San Cipriano e Sant'Agostino.

Ma che rimane oggi dell'antica civiltazione?

Nei giri del motore la risposta si scardinava al vento, nulla, o ben poco, le città ricche opulente fastosissime furono distrut-

te, depredate dai barbari e invase dalle dune, sepolte nell'afflusso del tempo dal groviglio vegetativo dello sparto delle palme. Gli arabi furono incapaci di continuare l'opera dei romani.

Fu una festa di grandi città, città belle e dotate di quello che per l'epoca poteva essere detto il conforto moderno, dalle piscine alle scuole, dai teatri ai circhi. Volando, abbiamo ritrovato i segni di quella perduta bellezza utilitaria nei resti di Cartagine, nei dintorni immediati della città di Tunisi; e nel ritmo dell'elica con buona fantasia siamo riusciti a far risorgere la vita romana sui resti abbattuti delle città di Thabarua, Majus, e Dugga (detta anche la Pompei africana) il cui teatro sembra mantenga sospeso a mezz'aria l'eco degli applausi. Oppure Sbeitla, coi suoi edifici grandiosi, o Ghibli dalle pietre rosse insanguinate diffuse come per una semina di strage sul bordo del Mediterraneo.

Molto di quei luoghi sapevo, ma ascuendo C, il meglio doveva sempre arrivare. Il paese tutto coltivato, dall'aeroplano la terra è spiccata in quadrati e rettangoli, si sviluppa in colori, in gradazioni disattenti, in paragoni da scacchiera. Strada e ferrovia si incrociano, lusingano i villaggi, le piccole e le grandi oasi, le dimorazioni si perdono e corrono e infiltrano, e paesi e villaggi e rovine di fabbriche romane nel mezzo d'una svagata vita vegetativa fittissima, si aiutano a resistere al tempo, con un impegno pari al costruito architettonico delle tende beduine e delle carovane in marcia.

Questo in genere il paesaggio di Tunisia da nord a sud, da est a ovest, corsi d'acqua in buon numero che dall'alto più di scorgerti direttamente pare indovinarli, la intensità verde che si manifesta come un segreto fluviale. La vaghezza delle oasi ci pungeva; non sempre era facile trovare luoghi acconci dove sbarcare la nostra voglia ferrea di terre belle; non sempre si poteva trovare posti dove abilmente poter sistemare una discesa, ma dove cioè era possibile mancavano località degne di nota, mancava l'attrazione, l'interesse momentaneo.

Di luogo in luogo ci conducemmo verso il sud, fino al lago di Tozeur, alla più bella oasi dell'Africa settentrionale, soglia del deserto e delle regioni algerine. Si fu anche in volo su Matmata, per poter dire di aver visto le abitazioni troglodite delle quali molta gente ci aveva raccontato. E tutto per noi era bello perché inconsueto. Fu davvero attraverso quei voli frettolosi, quel viaggio disastroso un poco da atterraggi fuori orario, e attraverso le soste obbligate che imparammo che imparati a conoscere le bellezze della Tunisia, bellezze moderne e antiche e bellezze continue quali quelle della natura, delle stagioni.

R. G.

(Continua)



Si sorvola il mare di sabbia.

## LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

### CONSIDERAZIONI SU "COL DEL FRATE,"

*Pubbllichiamo questo articolo del noto aeromodelista bolognese Carlo Vancini, che, pur dissentendo per qualche particolare dal nostro punto di vista, ci sembra in complesso interessante, soprattutto perché non si è scritto molto sui modelli da pendio e le idee, in questo campo, non sono sempre molto chiare.*

Anche quest'anno, come quello passato, sentiamo la necessità, dopo la gara bolognese sul pendio di Col del Frate, di dire qualcosa sulla tecnica dei modelli da collina.

Premettiamo subito che non è possibile stabilire una tecnica definitiva. L'anno scorso presentammo ai lettori un tipo di modello che ci era sembrato rispondesse meglio a certi requisiti; quest'anno le nostre idee sono cambiate, un altro anno probabilmente cambieranno ancora.

Per fare una cosa animodo dovremmo esaminare uno per uno tutti i modelli presentati alla gara, con relative qualità e difetti; sarebbe certamente una cosa interessante, ma troppo lunga. Ci basterà in generale sapere quali siano stati i modelli migliori alle prove pratiche.

Il compito è assai più modesto, ma certo interessante ugualmente.

Cominciamo dal regolamento, che opponeva poche limitazioni e che ha soddisfatto quasi tutti: all'estro del costruttore erano lasciate ampie libertà e l'andamento delle gare ne ha ottimamente risentito.

I tempi sono stati in genere superiori a quelli dell'anno passato, così la tecnica e la costruzione dei modelli. Molti di questi avevano l'ala sopraelevata, quasi tutti la fusoliera intalata. Mentre tutti si sono trovati d'accordo nel preferire i modelli leggeri, e da notare che il tempo è stato per questi assai favorevole, la maggior parte delle gare essendosi svolta con niente o quasi vento. Altro punto su cui ognuno s'è trovato d'accordo è stato la diminuzione dell'allungamento. Le ali lunghe sono assai poco robuste, più facili a svergiarsi e più ingombranti. La forma in pianta va sempre più avvicinandosi all'elisse geometrica, anzi, dato

che per esigenze aerodinamiche si è riscontrata la convenienza di impicciolare la corda allattacco, alcuni hanno disegnato ogni semiala avvicinandosi più all'elisse completa che ai semielisse.

Per la costruzione notiamo che la gran massa dei modelli aveva il longarone a cassone, le centine in tranciato di pippo assai vicine e il bordo d'entrata ricoperto con poca impiallacciatura; la fusoliera in scheletro leggero veniva benissimo irrobustita con tela battista o seta. Lo stabilizzatore assai grande, aveva in genere la struttura uguale a quella dell'ala, come pure il timone. Il diedro si è dimostrato invece un punto molto controverso. C'erano i partigiani del diedro forte, del debole e del medio. Su questi punti di vista, c'è molto da discutere, e la questione è strettamente legata all'affare dell'ala più o meno sopraelevata. Teoricamente infatti più l'ala è rialzata più il diedro può essere debole, dato che la maggiore distanza fra centro di pressione e centro di gravità ristabilisce l'equilibrio per funzione pendolare. (Non siamo completamente d'accordo su questa sostituzione del diedro, l'effetto pendolare del baricentro è molto relativo e la scivolata non può da esso venire evitata. L'equilibrio o quasi degli effetti sta nel fatto che in tutti e due i casi il centro di spinta laterale viene rialzato rispetto al baricentro. Nota del Redattore).

Con forte diedro non c'è quindi più bisogno di mettere l'ala a parasola e il modello vola assai dritto in aria calma, mentre sotto la raffica di vento tende in ogni caso a mettersi col vento in coda. Ciò perché ogni vento relativo (che è quel vento formato dalla composizione della raffica con la direzione di volo del modello) incontra le due semiali con angolo differente, in particolare la semiala sopravento con angolo positivo l'altra con angolo negativo. Si produce perciò una differenza di portanza nelle due semiali, ed il modello è costretto a piegarsi e a fuggire col vento in coda.

Se il centro di spinta laterale si trova sopra al baricentro il movimento di virata

è accentuato (direi il contrario, N.R.), viceversa se inferiormente; l'effetto del timone di direzione è insufficiente, dato anche che non è affatto conveniente aumentarne la superficie.

E' da notare che vi sono infinite direzioni di vento relativo nello spazio, e che per ogni angolo che questo forma con l'asse principale del modello cambia, oltre che la posizione del C.D.L., anche l'incidenza delle semiali, nonché la velocità orizzontale e verticale. Il calcolo di tutti questi variabilissimi fattori è superfluo e impossibile in un modello, ma dato che in pratica è necessario studiare il comportamento di un veleggiatore solo in vicinanza del pendio (quando deve andar dritto) cioè quando il vento relativo proviene in ogni caso dai due quadranti anteriori del modello, il comportamento di questo è in ogni caso quello che è stato già detto. Con poco diedro invece, la raffica ha un effetto molto minore, poiché il vento relativo incontra le semiali con angolo superfluo uguale mentre l'effetto del timone, dovendo vincere una debole resistenza si manifesta in pieno. Però il poco diedro facilita molto la scivolata d'ala, ed è questo che rende nullo il vantaggio di questo sistema, che sarebbe l'unico veramente indipendente dalle raffiche di vento. Sorge perciò il sistema intermedio di adottare cioè un diedro medio (in pratica il poliedro con inclinazioni di circa 10 gradi) e l'ala sopraelevata alla fusoliera di circa un quarto la corda media alare. Ed è questo che noi consigliamo.

Un'altra questione importante è quella dell'attacco delle semiali. Notiamo subito che le baionette orizzontali non hanno completamente soddisfatto. E' vero che nell'atterraggio e nell'urto contro un ostacolo il sistema non tradisce mai, ma a lungo andare le semiali si sfilano troppo facilmente e durante un volo in aria agitata non è raro che le ali si flettano proprio all'attacco sulla baionetta, dando luogo a facili squilibri. Non conviene neppure aumentare lo spessore per non dover fare un incastro troppo grande sulle prime centine. Non neghiamo che il sistema possa venire migliorato, ma noi siamo propensi a lasciare l'attacco a baionette orizzontali ai veleggiatori grandi e pesanti, mentre quelli medi e leggeri una baionetta verticale di alluminio da millimetri uno va sempre bene.

Veniamo ora ad un punto di grande importanza, ma che generalmente è circondato da molta faciloneria, il problema cioè del centro di spinta laterale.

Siamo d'accordo che questo sia il più sbrazzino dei centri: non si sa mai dove fissarlo; si crede sia in un posto ed invece risulta in un altro e tutto ciò con la soluzione di sapere che questo centro, che trionfalmente abbiamo segnato sulla sagoma di cartone dopo mezz'ora di sforzi, si trova in tal punto solo per una data direzione di vento e teorico per giunta.

Il che equivale, in altre parole, a dire che in quel punto il C.S.L. non si trova praticamente mai.

La condizione infatti perché questo centro si trovi nel punto segnato è che il vento colpisca perpendicolarmente il modello, altrimenti colpisce pure il bordo d'entrata o d'uscita dell'ala o dello stabilizzatore, dato che solo perpendicolarmente all'asse principale l'ala si riduce al solo profilo o più precisamente alla proiezione del diedro su un piano verticale. In altre parole questo vorrebbe significare che la sagoma laterale del modello cambia e quindi si sposta anche il C.S.L. Ciò non è completamente esatto. Se prendrete, per esempio, una qualsiasi figura piana e ne trovate il baricentro (o C.S.L.) e quindi la ponete in prospettiva, come appunto un modello rispetto al vento, vi accorgete che il baricentro della nuova figura non cambia. Cambia nei modelli in quanto questi non sono figure piane ma corpi a tre dimensioni, ma la variazione è molto minore di quanto l'A. vorrebbe far credere (N.R.). Ma siccome questo ideale vento verticale si compone così vento dovuto al moto del modello, la risultante di questi due vettori (cioè il vento che colpisce realmente il modello) formerà un angolo di 45 gradi con la direzione del moto (supposta uguale l'intensità dei due venti, il che praticamente non succede quasi mai, dato il carattere variabile dell'intensità del vento; ma che noi per semplicità considereremo costante). Sotto questo angolo la proiezione della superficie laterale del modello su un piano verticale assumerà un altro aspetto, e cioè si vedrà anche il bordo d'entrata dell'ala e dello stabilizzatore, le due semiali con differente incidenza, e qualche parte dei timoni nascosta in zone di ombra. Il centro di questa superficie sarà il C.S.L. quando il vento relativo formerà un angolo di 45 gradi con la direzione del moto del modello. Poiché di venti relativi ne possiamo avere infiniti, infiniti saranno pure i Centri di spinta laterale. In pratica, come abbiamo già detto, ci interessa però solo il vento che colpisce il modello quasi di fronte (cioè subito dopo il lancio); per queste direzioni di vento è chiaro che il C.S.L. non sarà mai nel punto da noi segnato sul cartone. Sarà assai più in alto (N.R.) e ciò generalmente risulta abbastanza scorcante, dato che aiuta il modello a virare e mettersi col vento in coda. Noi consigliamo di mettere molta superficie laterale al di sotto del baricentro; con ciò le scivolote d'ala potrebbero sembrare più facili, ma col poliedro non v'è poi tanto da temere; in ogni caso si farà però il timone di direzione sempre abbastanza piccolo.

Per quanto riguarda i profili, gli entusiasmi, quando c'erano, sono in gran parte svaniti; vogliamo dire che ci si è finalmente accorti come in genere un profilo valga l'altro. Quelli più adatti ai modelli (a parte lo spessore) data la poca velocità, potrebbero essere quelli usati nei primi aeroplani. Su altre minori questioni non vale la pena di fermarsi a lungo; gli aeromodelisti bolognesi si sono trovati d'accordo sulla necessità di usare stabilizzatori della massima superficie consentita, e ciò per bilanciare in qualche modo la spinta verso l'alto che subisce l'ala sotto l'azione della corrente ascendente di pendio. Questa infatti è causa, anche col centraggio esatto, del singhiozzo del modello subito dopo il lancio. Crediamo di aver esposto tutte le questioni di qualche importanza, e che non sussistono più dubbi su quanto riguarda il diedro e il C.S.L. che sono i punti più importanti per le loro conseguenze. Prima però di finire crediamo opportuno notare che questo articolo riguarda esclusivamente i modelli da pendio; perciò le idee in esso contenute non si applicano naturalmente ai veleggiatori da pianura né tanto meno ai modelli ad elastico, che hanno tutt'altre esigenze.

CARLO VANCINI

**BAGI - ALCYON**  
Modelli volanti brevettati

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



**GERMANIA**

Aeromodelisti al lavoro

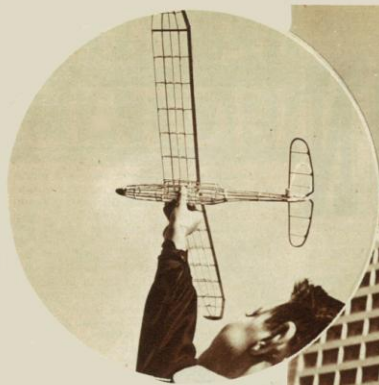
## OCCHIO ALLE SCUOLE

Da qualche tempo si sta verificando uno strano fenomeno che, secondo noi merita la considerazione di chi, in Italia, si interessa di aeromodellismo. Mentre le scuole organizzate dalla R.U.N.A. ci sia permessa questa affermazione, sono leggermente in declino, sorgono in tutti i punti della penisola, per iniziativa di privati, dei corsi che, raccogliendo elementi numerosi e volenterosi, erodono spazio per fare alla organizzazione su citata una vera e propria concorrenza. E adesso mettiamo i punti sugli i. Diciamo che le scuole della R.U.N.A. si trovano in un momento critico del loro sviluppo, abbiamo voluto alludere al fatto, abbastanza sintomatico, ci sembra, che non si senta parlare più dell'attività di una volta, di raduni, di tentativi, di gare. Le scuole, sempre in via generale, appaiono ora un po' slegate, disorganizzate. Manca il coesivo, il reagente capace di vincere lo strano torpore in troppi punti segnalatosi e da noi già più volte lamentato. Noi ricordiamo che solo pochi anni fa, due o tre, al massimo, si leggeva e ci era dato di controllare un fervore che attirava tutte le nostre simpatie, una volontà di fare che lasciava adito alle più belle speranze. Perfino dalla silenziosissima Sicilia, ormai caduta in vera letargia, ci giungevano cronache fitte di nomi e di dati. Si lavorava sul serio dalla punta dello Stivale alle Alpi, tanto che noi, facevamo quasi fatica a seguire tutto questo importante movimento. E non solo le scuole crescevano di numero, ma progredivano secondo uno spirito che ci fece credere, ad un certo punto, che si stesse ormai per giungere a quella coesione d'intenti, e quella vera organizzazione di forze sempre auspicata da chi abbia seguito con passione il movimento aeromodellistico in Italia. Poi, di colpo, un collasso. Oggi, le scuole che ci danno notizie di una loro attività si contano sulle dita. E ci sia permesso dirlo, se queste poche scuole funzionano ancora con una certa energia, lo si deve spesso allo spirito intraprendente e alla buona volontà di qualcuno che, nell'ambito dei frequentatori di queste scuole, vanta una certa autorità, a volte proveniente dalla sua anzianità aeromodellistica, a volte da un naturale ascendente. È raro, insomma, che l'idea di una gara, di un raduno, nasca dalla mente dei dirigenti. Basterebbe l'esempio delle scuole torinesi, addormentatesi di un sonno talmente profondo da provocare, infine, il giusto risentimento di un volenteroso modellista di quella città, Franco Muscarelli, il quale, sfruttando le sue innegabili qualità organizzative, riusciva a radunare intorno a sé i giovani iscritti facendoli partecipare ad una grandiosa gara che ancor oggi serve di esempio a moltissimi altri volenterosi: la gara a formula «Dividi l'incasso», chiusasi con un successo. Dopo la lezione di Muscarelli alla R.U.N.A. di Torino, altri ne hanno imparate di simili e presto per tutta la penisola si è notato un risveglio. Risveglio, come dicevamo, solo dovuto a iniziative del tutto private. Qual'è la causa che impedisce alla R.U.N.A. di comprendere l'importanza di questo momento? Se si deve lasciare l'aeromodellismo in mano alla buona volontà di privati, tanto vale sciogliere le scuole

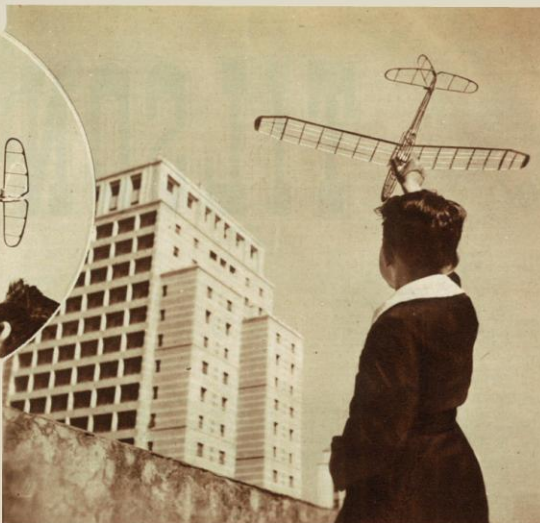
### Aeromodellisti romani,

leggete nelle "Cronachette", a pag. 10 le notizie relative ad una gara che presto verrà indetta per voi.

e lasciare che tale attività continui a svilupparsi privatamente. E, nel chiudere questo argomento, ripetiamo: le scuole che funzionano ci sono: ma si contano sulle dita. Veniamo adesso al secondo capitolo. Abbiamo affermato che, mentre si verifica il declino della maggior parte dei corsi organizzati, si nota una strana lodevolissima volontà



Tra le fotografie che ci giungono sull'attività aeromodellistica di scuole e istituti non controllati dalla R.U.N.A. scegliamo queste recanti la firma della scuola genovese «Embrico», che crediamo abbastanza significative. Esse non hanno bisogno di alcun commento. Noi non possiamo fare a meno di segnalare tanta buona volontà come un chiaro esempio che da molte parti si dovrebbe seguire.



di enti anche privati (scuole, collegi, dopolavoro, ecc.) che si esplica nella realizzazione di corsi spesso realmente affollati, spesso realmente attrezzati. Ma chi è al corrente di quanto si fa in queste scuole? L'insegnamento è un problema soggettivo che tende a seguire le caratteristiche dell'individuo. Occorrerebbe, secondo noi, che si controlli l'attività di questi corsi «spontanei», cercando diutare queste ottime intenzioni con consigli, insegnamenti. Giungono sovente nelle nostre mani cronache, anche illustrate, di gare e raduni effettuati. Ga questi singolari corsi di aeromodellismo. Sappiamo così di modelli a tubo, canard, prettamente «antico regime». Sappiamo, d'altra parte, di preziosi modelli nati in comunitarie cantine frequentate da volenterosi che lavorano avvolti dal velo della propria modestia. Nessuno ha il modo di verificare l'evoluzione di questo movimento sorto accanto a quello organizzato e che, come più sopra abbiamo detto, ha tutte le qualità per mettersi a fare una spietata concorrenza alla R.U.N.A. Vedremo un lotta tra la formula «Dividi l'incasso» e la gara regionale? Il conflitto sarebbe dei più promettenti ed interessanti. Noi che seguiamo con as-

soluta obiettività la vita del nostro aeromodellismo, siamo pronti a partecipare con il nostro «rifc» al singolare conflitto.

CRI

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Giovanni Salomoni, Belluno. — Non credere che costruire un veleggiatore sia così facile come credi. Tutt'altro. Ma se veramente ti senti tanto in forze puoi provare con S. Ambrogio che è abbastanza semplice.

L'indirizzo di Gian L. Della Torre è: Via Cesare Correnti 2, Milano.

Gian Luigi Della Torre, Milano. — Non so se queste due righe destinate a te ti capiteranno sotto il naso, ma certo lo leggeranno i tuoi amici e ti avvertiranno.

Caro Gianni, faresti bene a preparare delle tavole costruttive del tuo S. Ambrogio. Qui piovonno continuamente richieste del genere e credo che faresti affari. Cari saluti.

Vincenzo Nason, Murano. — La tua lettera è passata a me per competenza ed ecco tutto quello che desideri.

Ad Ezio puoi scrivere presso la Runa di Milano, in Piazza Foscolo 2.

La Tavola del T. 55 di Travagli costa L. 12 e puoi chiederla direttamente a lui a Roma in via Lutetia n. 8.

Il Costruttore» è ancora in stampa, ma non tarderà molto.

Ezio Scarpioni, Perugia. — La pazienza è una grande virtù: consolati così dell'attesa. Per il primo dei due esempi che mi proponi, sono d'accordo: con te e del resto non si tratta di altro che di quanto già UTI disse in queste pagine.

Non sono d'accordo per il secondo caso. Per prima cosa dimentichi che una raffica di vento non è stabile e che se il modello viene costretto a virare per colpa di una raffica molto probabilmente tornerà a virare in senso opposto alla raffica successiva oppure accentuerà la variazione di direzione.

Detto questo nego assolutamente che la cresta possa aiutare i veleggiatori da pendio a mantenere la direzione. Tutt'altro. Ti direi anzi che in questi ultimi tempi mi sono fatto il convincimento che una leggerissima esuberanza di superficie laterale avanti al baricentro sia la cosa migliore per i veleggiatori da pendio.

Tu stesso dici che con la cresta il C.S.L. risulta troppo arretrato e che ciò rende necessaria una piccola cresta sul muso del modello. Ma allora tanto vale che tu non metta affatto la cresta dietro né avanti e sarai nelle stesse condizioni.

Se vuoi delle idee più chiare, le troverai in questo stesso numero nell'articolo sulle gare di Col del Frate. Leggilo e non ti far confondere le idee da qualche prova andata bene per caso.

GIAR

# la ciabatta di TILSON



(Continuazione dal numero precedente)

«Concittadini, un grande evento si compie... (appausi). La «Gaby», la prima isola galleggiante del mondo, frutto dell'ingegno britannico, si appresta in questo momento a lasciare il suolo della nostra Patria (applausi e grida di «bis»). Quando io due anni fa, alla Camera, risposi a Lord Humm che mi aveva domandato notizie della nostra Marina, con le parole «ha l'onore di render noto a Vostro Onore che presto per merito della nostra marina avremo altre isole da aggiungere ai domini di Sua Maestà» non mentivo! (vivissime acclamazioni). Poiché era in me la convinzione del gran passo che si sarebbe compiuto; sentivo nel mio animo la voce stessa del nostro grande destino! Inghesi, salutate questo giorno fasto per la nostra storia con il più alto dei nostri evviva! (la folla grida evviva). Amici, una sicura e radiosa via si apre dinanzi a noi: percorriamola!».

Mentre la moltitudine scoppia in una formidabile manifestazione di giubilo un gran numero di persone, trascinate dalle alte parole di Lord Puff, muove involon-

taneamente un passo avanti, cadendo in acqua!

Ma ecco che un rombo forte di cannonate sovrasta l'urlo delle diverse migliaia di persone che gremiscono la spiaggia: il grande momento è ormai giunto. La folla, improvvisamente ammutolisce, e nel maestoso silenzio subito fattosi, si ode distinto il pulsare delle eliche del potente proscato che finge da rimorchiatore... la «Gaby», con l'equipaggio disposto in parata sui ponti, si muove, prende l'abbrivio, scivola sulla superficie calma dell'oceano, solca tranquilla le onde! Il proscato il «Good Morning», deve avere buone macchine: esso è già lontano, ed aumenta ancora velocità: presto dal maestoso convoglio non rimarrà all'orizzonte che un po' di fumo! La folla tace ancora, commossa. La grande impresa è ormai compiuta.

Scorno e livore ai rivali d'oltre Atlantico che hanno sino ad oggi sperato che il sogno di Tilson non si sarebbe mai realizzato.

Gridiamo, come i nostri gloriosi antenati: «Honiui soti qui mal y pense!».

XI

A BORDO DEL «GOOD MORNING»

Johon Tilson batté con forza il pugno sulla scrivania provocando, tra i moltissimi piccoli oggetti che la popolavano, un pauroso terremoto.

«Voi siete un maniaco, ecco cosa siete!» Fred Albany guardò lontano, attraverso la rotonda finestra, sulla verde distesa del mare. Egli era visibilmente perplesso.

«Non nego questa spiacevole eventualità — rispose con voce calma — ma un segreto intuito mi dice...»

«Al diavolo! Voi siete pieno di segreti intuiti!... Da quando siamo partiti, non avete fatto altro che parlare di segreti intuiti...»

«Caro principale — disse Fred — non dovete dimenticare il mio sanzue di poliziotto. Quando esso mi avverte che un uomo non è a posto, vuol dire che... Ecco, vorrei proprio sapere dove diavolo ho visto, prima, quella sporca faccia di bandito...»

«Ve la siete sognata stanotte!»

L'esclamazione di Tilson poneva il punto alla questione. Fred scosse la testa disapprovando e uscì lentamente, caracollando con la sua meravigliosa andatura da vecchio marinaio che il Presidente della «A. A.» gli invidiava terribilmente. Quest'ultimo, rimasto solo nella cabina, brontolò qualcosa contro il mal di mare, che gli impediva ormai da quattro giorni di digerire un solo boccone, quindi premette, compiaciuto, un pulsante elettrico. Quella dei pulsanti era una delle più radicate manie di Tilson. Ovunque egli sostasse, voleva dei pulsanti da poter premere in qualsiasi momento. Aveva fatto mettere dei pulsanti perfino nella sua automobile, per evitare di dover chiamare l'autista. Sul suo tavolo di lavoro, nella Nelson Street, era situato un quadro contenente centoquattordici pulsanti, l'ultimo dei quali corrispondeva ad un campanello posto su quello stesso tavolo e che il Presidente della «A. A.» usava far squillare nei suoi brevi momenti di distrazione, per richiamarsi alla realtà.

Al gesto deciso di John Tilson rispose un trillare lontanissimo; evidentemente un campanello suonava verso una delle due estremità della nave. Trascorse qualche secondo, quindi qualcuno bussò delicatamente alla porta e, avutone il permesso, entrò nella piccola stanza arredata a studio che fungeva da Quartier Generale di John Tilson. Si trattava di un individuo alto e sego ligno, con il volto bruciato dal continuo esporsi al sole e dal contatto con l'aria salza del mare. La breve maglietta che ricopriva il suo torso muscoloso lasciava scoperto per tre quarti un complicato tatuaggio che invadeva petto e braccia del marinaio, e che illustrava caratteristici episodi di vita marinara. In quel vistoso quadro da museo vulcani tremendi eruttavano sputando intere isole, serpenti di mare con la lingua di fuoco stritolavano corazzate di trentamila tonnellate, paurose torme di antropofagi assalivano intere flotte armate. Quel tatuaggio, premiato con diploma e medaglia alla famosa Esposizione Internazionale del 1911, era l'orgoglio di Mac O'Neil, poiché così si chiamava il suo interessante proprietario.

Johon Tilson sogguardò pensieroso l'uomo entrato nella sua stanza, quindi, poiché questi era rimasto imbarazzato presso la porta a domandarsi cosa dovesse fare delle lunghe braccia, gli fece cenno di avanzare.

«Voi — domandò quindi — siete da molto tempo su questo battello, è vero?»

«Venti anni, signore — rispose con voce strascicata Mac O'Neil...»

«Mi compiacio...»

«Grazie, signore...»

«Oh, merito vostro, mi pare!»

«Ancora grazie, signore...»

«Beh, va bene Voi...»

«Sissignore; grazie, signore...»

«Oh, sì! soffio infine, soffocando...»

Tilson. Quindi, velocissimamente, affinché l'altro non lo potesse più interrompere con i suoi ringraziamenti, tirò fuori dal petto tutto il discorso che si era precedentemente preparato.

«Voi che state da tanto tempo su questa carcassa, dico io, dovrete conoscere bene il suo equipaggio e potreste, perciò, darmi alcune informazioni su certi tipi che mi interessano. Il nostromo, per esempio, come si chiama?»

«Philips Malmoessen; un norvegese, signore!»

«Beh, quel tipo, ecco! Da quanto tempo sta qui con voi?»

«Sei giorni, signore. Sei soltanto...»

Tilson batté con ira il suo pugno sul tavolo e la fortuna lo assistette poiché, a tre soli millimetri di distanza dal punto ove la mano chiusa del Presidente prese contatto con il piano di legno giaceva, capovolta, una aguzza puntina da disegno.

«Ma se mi avevano assicurato che la nave non aveva che un equipaggio vecchio e provato!»

«Egli è infatti, signore, un vecchio marinaio. Lo abbiamo imbarcato a Liverpool dove chiedeva lavoro dopo il naufragio del suo battello, il «Patricia». Il nostromo, signore — seguito a dire con tono ammirato O'Neil — ha con sé numerosi attestati, a quanto ci ha detto...»

Lo sguardo di John Tilson divenne torvo, quasi feroce.

«Qui non mi si obbedisce! — gridò irrimediabilmente — io avevo ordinato che si assumesse soltanto gente ben nota, di cui ci si potesse fidare! Io...»

«Ma, signore, gli attestati... — balbutì quel povero O'Neil...»

«Al diavolo gli attestati! — urlò il Presidente dando ancora un pugno sul tavolo e balzando subito in piedi con gli occhi di fuoco poiché, questa volta, la fortuna non lo aveva assistito...»

«Al diavolo, dico!»

Misurò a gran passi la lunghezza della cabina, quindi, rivolgendosi all'ormai tremante marinaio, gli ordinò:

«Beh, fate venir qua quel... come avete detto che si chiama, il tipo in questione?»

«Philips Malmoessen, signore.»

Tilson scosse il capo salutandolo, quindi andò ad affacciarsi al vasto occhio di bue praticato sulla parete esterna della cabina dal quale penetrava un soffio vivificante di aria marina. Si era distratto ad insegnare la fuga delle onde basse e veloci, quando il rumore che fece la porta spalancandosi lo indusse a voltarsi. Davanti a sé, ritti nel centro della stanza, stava un uomo tarchiato e basso dai lineamenti rozzi a metà nascosti da una foltissima barba nera.

«Come diavolo entrate nelle cabine, voi?» — chiese, urlando, al nuovo venuto.

«Per la porta, signore.»

«Non fate lo spiritoso! Intendo dire: perché non bussate?»

«Diavolo, se ho bussato. Per poco non spaccavo la nave. Ma non vi siete mossi di un millimetro, signore; allora sono entrato, senza attendere altro...»

«Un'altra volta busserete più forte...»

Tilson tacque per osservare, con una certa calma, l'uomo appena entrato. Questi era l'individuo che aveva richiamato l'attenzione di Fred Albany. In esso poteva celarsi un interrogativo? Tilson apprezzava il fiuto del suo collaboratore, ma lo seccava dover riconoscere cose prima a lui sfuggite. Terminò di esaminare attentamente il nostromo mentre questi fissava, con ostentata indifferenza, un punto qualsiasi del pavimento.

«Come vi chiamate? — chiese quindi a bruciapelo il Presidente della «A. A.»

«Joe, voglio dire, Philips, Philips Malmoessen o qualcosa del genere. Non ricordo bene... — rispose, un po' imbarazzato, il marinaio...»

«Che diavolo dite? — Tilson era sorpreso — Non sapete neppure il vostro nome?»

«Da trent'anni mi chiamano con un soprannome, signore, e quindi... Il mio soprannome è...»

«Non m'interessa! Siete norvegese?»

«Sissignore; nativo di Oslo...»

«Non ho mai visti norvegesi bruni come voi e con quella barba ricciuta...»

«Ecco, signore... già. Mio padre era bulgaro...»

«Da quanto tempo fate il marinaio?»

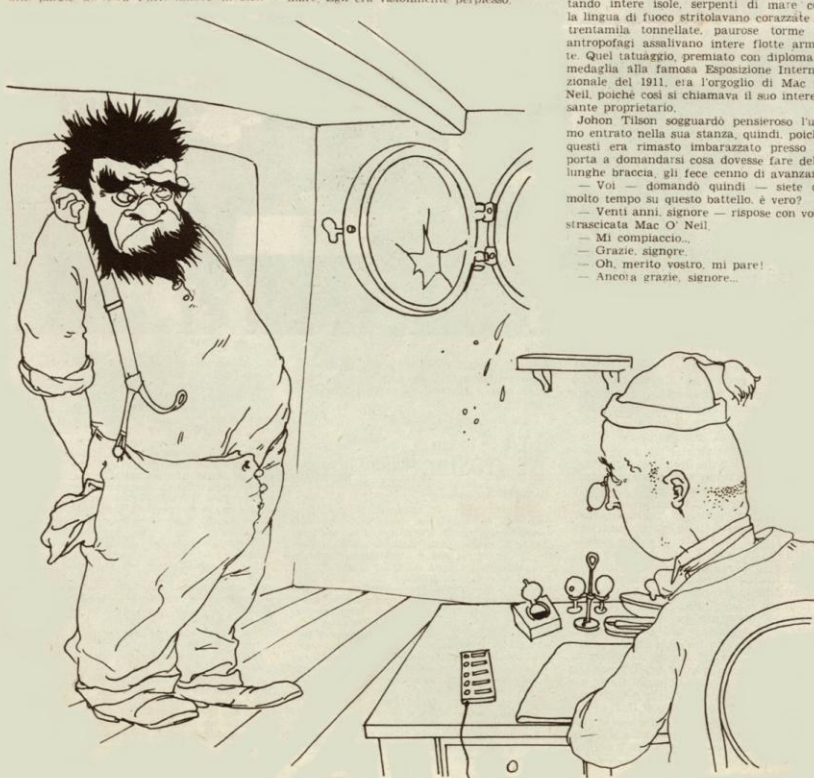
«Dal momento della mia nascita, signore! Nacqui infatti sul battello di mio padre...»

«Non avete detto di essere nato ad Oslo?»

«Beh, il battello era ancorato nel porto di Oslo...»

(Continua...)

MARIO GUERRI



# A CACCIA DI INCROCIATORI



La luna è già alta nel cielo che comincia ad incipere e il mare accoglie e rifrange in mille increspature la luce azzurrina fredda che sembra voglia bagnare ogni cosa; un diafano gregge di nuvole leggere segna all'orizzonte una linea pallida che incrina la serenità dell'aria.

Gli apparecchi dormono gli uni accanto agli altri, cullati dal respiro del vento. Le eliche, le ali, le fusoliere hanno lucentezze smorte che la vernice mimetica non riesce a mascherare. Seduti in terra, tre piloti parlano. Gli avieri sono poco lontano e fumano e si raccontano storielle allegre. C'è in aria però una lieve punta di nervosismo; si sa che una grossa formazione navale nemica è stata attaccata ripetutamente ed alcune unità colpite, ma i particolari sono ancora ignoti. Forse, anche tra poco, può arrivare l'ordine di partenza: la serata è buona e con la luna ci si vede bene.

Uno dei tre mastica e rigira tra i denti un filo d'erba ed ha lo sguardo smarrito sull'orizzonte; gli altri, come sempre, parlano di voli, di attacchi, di azioni. Poi, il nome di una donna passa tra loro ed allora le bombe rimangono sospese a mezz'aria, gli aerei interrompono le picchiate repentine, le mitragliatrici cessano il loro frenetico singhiozzo e si parla solo di capelli biondi, di labbra rosse e di belle gambe; il tono della conversazione si fa più alto e le risate non si fanno attendere. La guerra è già lontana.

Un alito di vento più fresco porta via anche il profumo denso e il sapore dei baci della bella donna; son quasi le diciannove e l'ora della cena si approssima, il richiamo dello stomaco, giovane e forte, è insistente e imperioso. Si alzano quasi insieme, con mosse lente, ed uno si attarda a strizzare pigramente le braccia lasciando andare uno sbadiglio sgangherato. Gli altri due si fermano ad aspettarlo, poi, strascicando i piedi e prendendo a calci una scatola vuota di sigarette, si avviano.

Dalla baracchetta del marconista, esce petulante e monotono il picchietto della radio. Un armiere passa con un lungo nastro di proiettili che gli gira intorno al collo e scende fin quasi a terra; sembra un incantatore di strani serpenti d'acciaio. Ecco il Comando; si dà un'occhiata dentro per abitudine, per sapere se c'è qualcosa di nuovo. Attraverso una porta chiusa una macchina da scrivere interrompe a brevi intervalli il silenzio e, in fondo, suona un telefono.

Il piantone si alza e saluta. Sulle pareti alcuni fogli dattiloscritti e stampati, le solite circolari del Ministero, l'ordine del giorno; un tenente, in tenuta di volo, è appoggiato con la schiena al muro e si guarda le unghie. La porta dell'ufficio del Comandante è chiusa. Un campanello gracchia verso l'ingresso, appare un numero su un quadro nero, un soldato si muove, entra in una stanza e dice «comandante» con voce assente.

I tre si avviano verso l'uscita; faranno una sosta alla mesita prima di recarsi alla mensa; mancano ancora cinque minuti alle sette.

Ma un sergente giunge di corsa. Il tenente è chiamato d'urgenza dal comandante: ordine di partenza immediata. Gli altri lo lasciano andare e si avviano verso il suo apparecchio; lo saluteranno là. I motoristi sono già al lavoro e il sergente si dà un gran da fare; starnutano i motori tra vampe blustre e pennacchi bianchi rabbiosi. La calma di poco fa è rotta bruscamente dal rombo che ora è alto e pieno, via vai di soldati, ordini e richiami; le eliche impazziscono e sono percosse da brividi lucenti che scorrono, tremano, serpeg-

giano sul disco rapidissimo. Il mare fiotta ciangottando svegliato d'un tratto.

L'equipaggio è al suo posto; si attende solo l'arrivo del tenente. Eccolo, traversa ora una grande scialbata di luna che fende due case. I due amici gli vanno incontro; egli sorride piegando un pezzo di carta e cacciandocelo in tasca: «colpo grosso, vado io solo a caccia di incrociatori e lasciatemi qualcosa da mangiare!».

Una stretta di mano ed una botta sulla spalla. Poi la ventata che le eliche soffiavano sulla terra spazza via il rumore, le grida, il movimento. Rimane uno spazio più grande di campo, un poco sporco di olio, tra due apparecchi attoniti, che, frastornati, tornano ad addormentarsi mentre gli uomini vanno a mangiare.

\*\*\*

Nelle due immensità azzurre, il cielo e il mare, nel raggio della luna, come dicono le fiabe di un tempo, corre l'apparecchio verso la lotta.

Minuscola entità sperduta, segue la via invisibile seguita dagli strumenti che occhieggiano verdi sul cruscotto e che lo porterà sulle navi di acciaio, irte di cannoni e dense di fuoco. Volà a pochi metri dall'acqua e sembra che il respiro smisurato del mare accompagni in sordina il canto dei motori. L'ombra delle ali scivola sulle onde, tremando un poco, come stordita dalla vertigine della velocità. Il frastuono delle eliche rima il battito del cuore degli uomini. Lo sguardo, sempre più inquieto, corre dall'acqua verdastra all'orizzonte con l'ansia di scorgere le masse brune nemiche.

Il siluro ripesa sotto la pancia dell'aereo e sembra un mostro sornione in attesa di guizzar via anelante lo schiaffo freddo dell'acqua per correre inebriato a gara con i delfini.

Dentro la cabina di cristallo, in una luce irreali, gli uomini vivono attimi intensi. Ed ecco una massa cupa affiorare dall'ombra dinanzi a loro; un'altra prende forma più distante, una terza viene fuori dal buio, ed altre ancora sparse su l'acqua che splende tutta intorno, diventa incandescente nelle scie dritte come spade, si rompe in mille bagliori di cristallo intorno agli scafi.

Pronti per il lancio. La prua è sull'ombra più grossa; un incrociatore di 10.000 o 8.000 tonnellate; l'aereo giunge di sorpresa; rade l'acqua; le mani sono strette, con vulve sul volante; l'occhio fisso, le mascelle serrate.

L'ombra ingigantisce, si dettaglia, via! L'apparecchio ha un sussulto; l'arma nera, lucente schizza via mordendo l'acqua che schiuma.

La cabrata a poche centinaia di metri dalla nave, il grido dei motori sveglia la difesa e tuonano e strepitano i cannoni e le mitragliere. Una vampa accecante, una esplosione bianca d'acqua, uno schianto che sembra lacerare i nervi dicono che il siluro ha colpito il segno. Colpito, perduto, colpito! si urlano in faccia gli uomini immerati nella luce gelida della cabina di cristallo. Colpito! rombano i motori tirati al massimo di giri. Colpito! sibila l'aria sulle ali veloci e sui timoni obbedienti.

Sotto di loro cento bocche d'acciaio vomitano fiamme impotenti, intorno a loro mille proiettili intessono un'orditura di morte. Ma l'audacia di pochi uomini dal grande cuore non può essere spezzata e l'apparecchio, ritornerà salvo per narrare agli altri la sua bella impresa.

Intorno all'incrociatore, enorme bestia di acciaio dai fianchi squarciati si addensano le altre unità, mentre qualche arma sputa ancora contro l'ala italiana il suo inutile piombo.

PERSEO

# POSTA Aerea



La sostituzione di Vaccaro, Massimo Vaglia ha organizzato e diretto la gara napoletana per modelli ad elastico che avevamo già annunciato.

Finalmente il tempo ha concesso la sua clemenza ai napoletani, che ha permesso lo svolgersi di una bellissima competizione.

Gli aeromodellisti hanno fatto sì che le qualità dei loro modelli non fossero inferiori alla bontà delle condizioni meteorologiche e ne è venuta fuori una interessante gara.

I modelli, ispirati tutti ai nuovi criteri, hanno subito preso possesso del campo e del cielo, entusiasmando i non pochi spettatori con le loro dolcissime planate e le nervose andate arrampicate.

La gara è stata combattutissima: insistevano i lanci Enrico Bartolomeo e Pio Canestrelli che ottenevano, rispettivamente, prima 52" e 55" e poco dopo 1' e 1.16". Entravano mano mano in lotta tutti gli altri tra cui Sirtoro che otteneva prima 52" e poi 5" e Messina che segnava 1' e 16".

Verso le 13 si aveva il lancio decisivo della giornata: era Pio Canestrelli che riusciva a centrare alla perfezione il lancio, ma lanciava. Con una salita spettacolosa in 25", il modello saliva a circa 60 metri poi spirando lentamente e a bassa velocità di Pasquillo dietro la quale scompariva dopo 3" e 37". Tutti allora cercavano di sfuggire la tecnica, ma solo Messina riusciva più tardi a ripetere, sebbene in forma ridotta la prodezza, segnando 1' e 36".

Su venti iscritti, dodici modelli hanno dato buona prova: la classifica è la seguente:

1) Pio Canestrelli 3" e 37".

2) Luigi Messina 1' e 36".

3) Enrico Bartolomeo 1' e 16".

Dopo che la progettata gara romana è andata in fumo per varie ragioni, cause e colpe si crediamo che la classifica è la seguente: a proprio rischio macchia, i delusi aeromodellisti romani, che avevano ormai preparato i modelli ed arrotato i denti, hanno deciso di disputare lo stesso la gara in forma amichevole e sotto l'aspetto giuridico di un raduno.

Dopo lunghe e laboriose consultazioni fra gli amici, si è convenuto che la gara sarà valida il sabato 22 dicembre, sperando che la stagione sia tanto gentile da concedere una giornata di sole e quasi. In caso contrario, e cioè se le condizioni atmosferiche non permetteranno lo svolgersi del raduno, questo si intende facilmente rinviato alla domenica successiva.

Il campo prescelto è naturalmente la Torricella che ora, terminata la stagione dei verdi, è l'isole più della solita, classica palla da biliardo.

Le iscrizioni sono libere a tutti ed a tutte le categorie di modelli, motore a scoppio compreso. A giudicare dalle adesioni e dalle promesse, la gara si preannuncia interessante e combattuta. Tutti gli aeromodellisti invitati e non facenti parte di alcuna delle tre o quattro tribù autonome romane sono naturalmente invitati ad intervenire o ad assistere, come pure sono invitate le tribù di Frascati e di Guidonia.

Il regolamento della gara verrà comunicato sul campo, come pure sul campo verranno accettate le iscrizioni, secondo le modalità che verranno stabilite.

Come formula di gara, verrà probabilmente prescelta quella del «diritti fincaso», che già tante altre volte ha dato ottimi risultati.

L'appuntamento per la gara resta fissato, come al solito, sotto l'orologio della «Casa del Passeggero» in piazza del Cinquecento, alle ore 8.30.

Chi non possa, per una qualsiasi ragione, venire al luogo del convegno, potrà raggiungere tutta la squadra sul campo della Torricella.

\*\*\*

La Redazione de «L'Aquilone» è aumentata di un'entità. Un'entità fuori del comune, con quattro zampe e una coda, ma questo non ha impedito che alcuni (maltinti?) abbiano istituito che il nuovo venuto sia superiore ai vecchi redattori.

Si tratta di un quasi-cane-lupo di circa tre mesi di proprietà del famigerato Travaglio, meglio noto ai lettori come UTI. Crivello ha fatto immediatamente amicizia con il nuovo personaggio (atavismo?) ed ha anzi passato un'intera mattinata accarezzato o carponi, facendo strani balzi attorno al quasi-cane-lupo ed emettendo gridetti e tentativi di latrati con l'idea di accattivarsi, riuscendo però soltanto a riscuotere sguardi di commiserazione dalla bestia, disgustata da un simile comportamento.

Per invece, molto più presto, ha pensato che il miglior modo per fare amicizia era quello di prendere il cane per la gola e gli ha offerto un lussuoso spuntino al bar all'angolo.

Da parte sua, il quasi-cane-lupo ha dimostrato chiaramente di gradire la compagnia dei suoi nuovi amici.

Mentre scriviamo egli dorme pacificamente sui piedi del padrone. Per la storia diremo che si chiama Lupo e che ha spettacolose tendenze aeromodellistiche. Ha già mangiato un barattolo di cassetta che Travaglio stava adoperando per i suoi modelli ed un listello di tiglio da 22c. Il padrone spera di farlo partecipare a gare, fra non molto.

Ugo Roano, Roma. — Bella notizia, d'accordo, ma lo specchio dei numeri che ti interessano dovrei mandarti direttamente all'Amministrazione. Io ho passato la tua lettera all'ufficio competente. Le notizie di carattere tecnico chiedi a Giarella. Non sai nemmeno questo, benedetto figliolo?

Giorgio Verini. — Comunicami il tuo indirizzo. So che i giovani fascisti non sono più a Vicenza. Certamente tu sei già rientrato a casa. Grazie della sbadta fotografica.

Vorrei Volare, Trieste. — Un po' in ritardo lo confesso. Ma tu avevi scritto a Crivello e perciò io ci faccio lo stesso una bella figura. Io posso sempre dire: Crivello non ha voglia di lavorare, non risponde agli amici, perde le lettere... Naturalmente, io rispondo prontamente, non smarrisco le lettere ed ho una gran voglia di lavorare. (Mi viene il dubbio che qualcuno non creda alla faccenda del «rispondo subito».)

Aquila Bianca, Vicenza. — Non fare il tragico. Non esiste nessuno «strano con portamento». Esiste soltanto un fatto per me molto importante: non riesco a rispondere a tutti i miei aerofili e ciò mi riempie di furore. Ti ringrazio della preziosa propaganda e mi propongo di credere alle tue promesse... Spero che non siano promesse di marinaio. «L'Aquilone», nell'opinione di certi tuoi amici, varrebbe la Domenica del Corriere e il Gazzettino Illustrato. Ah! ah!

Marcello Pandolfi, Roma. — Grazie, amico, delle buone parole, degli elogi e della preziosa propaganda in favore del nostro giornale, che ogni giorno di più guadagna favori ed elogi. Io sono molto contento. Passo all'Amministrazione l'ordine di spedirti delle copie del giornale, copie che tu

distribuirai fra quei compagni che non conoscono L'Aquilone. Ti ringrazio e ti saluto con molta simpatia.

Luciano Pauletta, Pola. — Ah! Immagino il tuo furore, mio caro Luciano. Scusami. Non sono proprio riuscito a vedere prima la tua lettera: altrimenti ti avrei accennato.

Matteo Nardo, Padova. — Se puoi mandare disegni di saggi? Devi, devi, mio caro. Noi cerchiamo pittori con il lanternino; ma cerchiamo pittori. Prova ad ogni modo. Se non altro, sarai un allievo di più.

Alfio Tavanti, Perugia. — Grazie per le espressioni d'elogio all'indirizzo del cineromano «Bagazzi» e scimmie alla guerra». Forse, quando questo lavoro sarà finito e sarai comparso a puntate su L'Aquilone l'Editoriale Aeronautico lo raccoglierà in volume ristampandolo in formato un po' più ridotto, e ciò dopo che gli autori lo avranno arricchito di nuove vignette. Va bene?

Aeromodellisti chiochioti, siamo d'accordo che è meglio un pomo sano che un pomo marso; ma io spero che L'Aquilone possa presto contare anche su un pomaro sano, sanissimo. Io mi ricordo che un tempo sul campo di «Clodia» giocavano alcuni scalcinati garzoncelli, fra i quali il sottoscritto. Un giorno il pallone colpì il sottoscritto in piena faccia. Molto sangue uscì dal naso mio. Non si capì bene se lo schioppino fossi io o Camuffo. Un altro giorno io detti un pedatone alla palla e la palla volò via assieme alla scuola della mia scarpa destra (scarpa nuova). Qualcuno disse che io ero uno schioppino, qualche altro disse che le mie scarpe erano di cartone. Un altro giorno ancora il pallone mi colpì alla pancia e da quel giorno abbandonai il giuoco del calcio, perché quel-

lo non era affare per me. Ma nel mio posto di terzino andò un altro più bravo. E i mutamenti si susseguirono affinché... Ma il resto lo sapete. Così nell'aeromodellismo avverti. Nel vostro aeromodellismo avverti esattamente ciò che è avvenuto sul vecchio campo del «Clodia» attorno all'anno di grazia 1919. Gli schioppini lasceranno il posto ai bravi, agli eccellenti, ai bravissimi, agli assi. Vedrete. Allora il pomo sarà diventato l'aspiucato pomaro, pomaro frozzuto, carico di foglie e di frutti. Allora io verrò a sedermi all'ombra di questa utile e nobile pianta. Sono molto contento che L'Aquilone vi piaccia tanto e sia il vostro compagno e il vostro consigliere. Il più bel giornale della terra? Perbacco! Mi fate arrossire, con le vostre entusiastiche e generose parole. Chiedo questa mia con una nota triste. Desidero che Aldo Brombo (uno dei firmatari della simpatica lettera degli aeromodellisti chiochioti) riceva le più vive condoglianze per la scomparsa del suo caro nonno.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Donatella paladiana, Vicenza. — Non stante le apparenze, siamo tutte contadine. Ti do la mia parola che io sono più innocente del taidido ermellino della conessa Spauracchio. Ma tu non potrai mai credermi, perché non potrai mai capire quali sono le ragioni che mi hanno spinto a questa specie di negligenza, perché io, a mia volta, non te le potrò mai spiegare, essendo esse complesse e diverse. Ti chiedo soltanto, e lo chiedo anche agli altri, di non pensar male di me, di non dire in giro che sono un ignobile individuo. Stroncato dal peso di quest'ingiuriosa calunnia, sarei costretto ad immergermi, nottetempo, nelle gelide acque del fiume Tevere, dopo aver accuratamente fissato al mio collo, mediante cravatta di seta, opportuno macigno del peso controllato di quintali due (2). Compierei sopravvivermi? Il mio spettro ti apparirebbe ogni notte alle ventiquattro e due minuti (essendo di due minuti e mezzo lo scarto del mio cronometro Zenith garantito da un porco di orologiaio) e muoverebbe verso di te trascinando catene e cancellate essenti da requisizione, e ti costrirebbe a leggere poesie ermetiche e liriche futuriste. Chiedo affermando che è il mio sogno più ambito coltivare la vostra stima e un geranio regalatiomi dalla zia Eufrosina. Scrivetemi, dunque, ma trascurate, delti, le insicenze e le metafore allusive a strani mutamenti che sarebbero avvenuti nel mio sistema mentale. Con ciò, pic-

Renzo, Gorizia. — Ti chiami Renzo, punto è basta? O non lo sai che bisogna firmare, per una inderogabile legge della nostra consuetudine, con nome e cognome per essere, più l'indirizzo e la residenza? Siete solo essentati di apporre la vostra impronta digitale e di allegare le misure antropometriche. Bando agli scherzi e veniamo a noi, come mi disse quell'usatore che lo cercavo subdolamente di distrarre con esposizione affrettata di facce e fredde di varie età. Tu vuoi costruire un motore a scoppio, ma che non sia a scoppio funzionando a carburato, e che non avesse il carburatore, ma una cassetta di distribuzione. Mi sembra, caro mio, che tu abbia poche nozioni di meccanica. Infatti, il carburato tu non lo puoi adoperare che nel suo prodotto, l'acetilene, ma l'acetilene, se l'adoperi come esplosivo, ti porta a progettare un normale motore a scoppio con tanto di carburatore, se l'adoperi come gas, ti obbliga invece a costruire un motore sul tipo di quelli ad aria compressa. Quali sono, o Renzo ma, non Tramaglino, le tue mire?

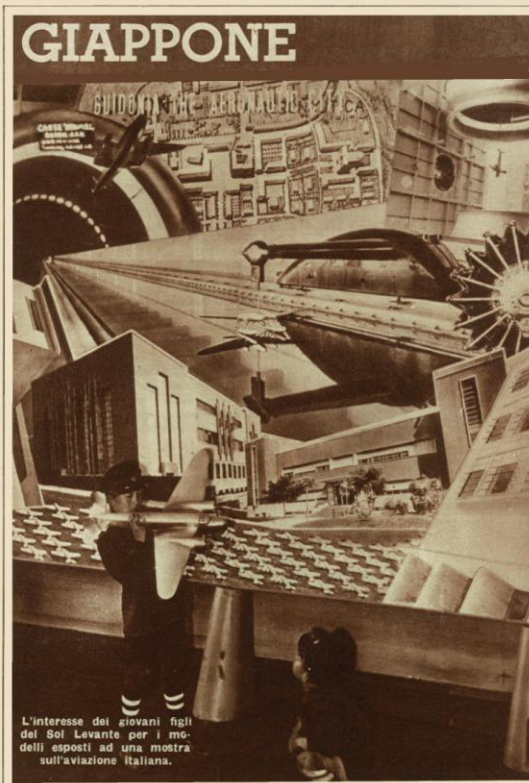
CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO  
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile  
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GIADAGNO  
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.690

## BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

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



L'interesse dei giovani figli del Sol Levante per i modelli esposti ad una mostra sull'aviazione italiana.

**CAPRONI  
AERONAUTICA  
BERGAMASCA**

PONTE S. PIETRO (Bergamo)

Telegrammi: CAB - Telefoni: 4081 - 4091 - 4092

**AEROPLANI** MILITARI  
COLONIALI  
TURISMO  
ACROBAZIA



**FIAT  
C.R.42**

**CAPRONI VIZZOLA**  
SOCIETÀ ANONIMA



VEICOLO DA CACCIA E INTERCESSIONE  
**CAPRONI VIZZOLA "F. 5."**  
Velocità massima km/h 500, salita a 8000 m. in 6"3"



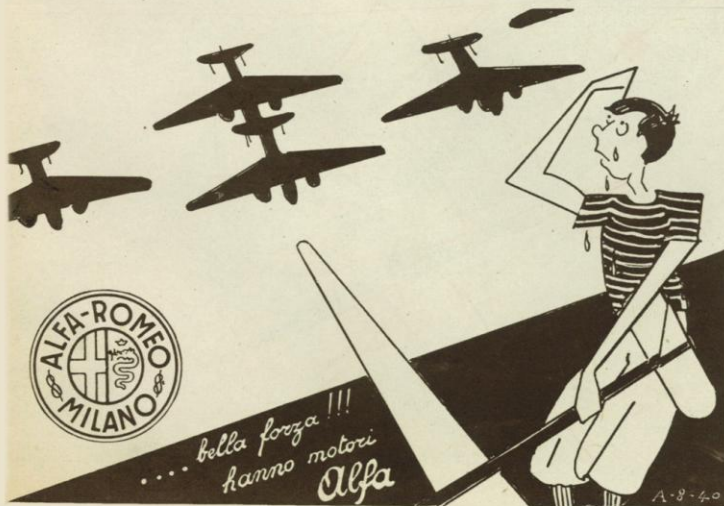
**SAVOIA-MARCHETTI**  
SESTO CALENDE

**PREAERO-  
NAUTICI**

Sono stati approntati per Voi ottimi manuali di specializzazione. Ecco i primi usciti:

- Il fotografo preaeronautico L. 6.30
- Il motorista preaeronautico „ 7.35
- L'elettricista preaeronautico „ 8.—
- Il montatore preaeronautico „ 7.35
- Il pilota preaeronautico . „ 7.35
- L'aiutante di sanità preaeronautico . . . „ 7.50

Li potrete acquistare inviando l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - ROMA, Piazza del Popolo N. 18, mediante Conto Corrente Postale n. 124178.



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

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



COMBATTIMENTO TRA UN NOSTRO "SAETTA" E UNO "SPUTAFUOCO", NEMICO