

NUMERO 48 - 1° DICEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



UN RICOGNITORE INGLESE CADE INCENDIATO DA UNA NOSTRA "SAETTA".

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno X N. 48
1 dicembre 1940-XIX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL' UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

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
in numeri contadini 600
numeri astratti il doppio

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

La corrispondenza diretta a "L'Aquilone" e da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: Ministero dell'Aeronautica - Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma 2.

Altre pubblicazioni edita

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

LA MADONNA DI LORETO

Il giorno 10 dicembre è ricorsa la festa della Santissima Vergine di Loreto che dal Pontefice Benedetto XV fu proclamata Patrona di tutti gli Aviatori.

Gli Aviatori italiani che rivendicano il culto di avere desiderato e sollecitato questa protezione, hanno sempre celebrato degnamente la più ricorrenza.

La tradizione sacra ci narra la portentosa traslazione e a noi piace ricostruire con la nostra immaginazione di appassionati dei cieli i miracolosi viaggi compiuti per le strade aeree dalla dimora di Gesù e delle Vergine.

Raccontano le vecchie storie che quando la umile Casa del Signore venne profanata dagli implacabili nemici del Cristianesimo, i musulmani che sostituirono alla Croce la Mezzaluna, gli angeli sdegnati sollevarono la Casa dalla terra, se la caricarono sulle spalle e in volo la portarono lontano. Era un giorno del maggio 1294 e i cieli di primavera dovevano essere limpidi e luminosi, la visibilità chiara, pochi gli ammassi di nubi che qua e là i viaggiatori celesti dovettero incontrare con il sacro carico sulle spalle.

Quante ore di volo impiegarono gli angeli tra la Palestina e la Schiaronia ora depositarono in prima volta il sacro fardello? Le stercie non lo dicono, e ci parebbe sapere di quanto la potenza degli angeli del Signore superò le nostre presenti capacità di volo. Certo quell'atterraggio non fu felice. Sappiamo che i celesti viatori tolsero ben presto la Casa da quella sede ed in un nuovo volo si diressero verso l'Italia.

Piace loro, vista dall'alto, la terra marchigiana, folla di verde e nel territorio di Recanati essi compirono il secondo atterraggio. Ma pare che nel fitto bosco si annidassero dei malattori e gli angeli sol levarono ancora la Casa per depositarla su di un monte, il presso.

Si era già nell'estate e noi vediamo il

bel volo compiersi in un rosso tramonto, solo di pochi chilometri perché la Casuzza viene popolata poco lontano. Ma anche lì due fratelli vennero a lite perché volevano appropriarsi dei doni che i fedeli offrono alla Madonna.

E per l'ultima volta, alla fine dell'anno, gli angeli alzarono dal suolo la Santa Casuzza e la posero definitivamente sulla via comune, vicino a quel monte, ove si trova anche adesso. Era il dicembre: nel cielo brevissimo i viatori azzurri si inabissarono certamente in un cielo carico e denso di nebbie. Fu l'ultimo volo che gli angeli compirono alla vista degli umani.

Dopo 600 anni anche gli uomini hanno imparato a volare. Ma non hanno dimenticato quella divina impresa aviatoria: infatti gli Aviatori si ritengono protetti dalla Madonna di Loreto, dolce Pellegrina del cielo.

G. d. N.

— Sensazionale, sbalorditivo, incantevole, divertente, magnifico, bellissimo, affascinante, dilettevole, istruttivo, meraviglioso, sorprendente, mirabolante, attraentissimo, pregevole...
— Ma di che cosa stai parlando?
— Non te lo posso dire...
— E' un segreto?
— No, ma è inenarrabile...
— Si tratta di un nuovo film? Forse quello...
— Macché: parlavo del numero...
— Un numerone? Cento...
— Troppo poco...
— Mille duemila!
— Non ci arrivi!
— Tu mi angusti! La curiosità mi brucia... Un milione...
— Quello l'ha già scritto Marco Polo...
— Si tratta dunque di un libro? Un giornale?
— Ma sì! Il numerone: parlavo del numero speciale per Capodanno che L'Aquilone metterà presto in vendita: un fascicolo di 24 pagine!



LE ORIGINI DELLA FIATELIA

(Continuazione vedi a pag. precedente)

Verso il 1853 un industriale londinese fu cura inserire sul «Times» il seguente altolantissimo avviso:

«Per soli 20 (venti) centesimi, si spedisce, franco di porto, un meraviglioso ritratto di Napoleone III, opera del famoso artista Barre, incisore della Corona Imperiale di Francia».

L'occasione era davvero più unica che rara e furono moltissimi coloro che si lasciarono tentare e che inviarono la somma di venti centesimi. Ma il loro naso si allungò moltissimo quando qualche giorno dopo la rimessa del danaro, si videro arrivare in cambio un francobollo delle Poste francesi, da 16 centesimi, raffigurante l'imperatore Napoleone III, la cui effigie era stata effettivamente incisa dal signor Barre!

Non si avrebbe mai a voler raccontare tutti i mezzi messi in uso dai primi filatelici per riuscire a procurarsi i francobolli destinati alle loro raccolte, e le forme più o meno illecite, adottate da molti negozianti per attirare la propria clientela che si era lasciata prendere da quella passione, che in un primo tempo ricevette il nome di «trombomania».

(Continua.)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

URUGUAY
Con la effigie del Generale Artigas, l'eroe uruguayano, sono stati emessi altri due francobolli in tutto simili a quelli apparsi per la posta ordinaria nel 1939. La stampa è in litografia.

8 centesimi rosso
15 centesimi blu grigio.

JUGOSLAVIA
La serie di posta ordinaria, attualmente in corso, reca in effigie del giovane Re Pietro II, di tre quarti a destra, in un ovale circondato da un ornato di foglie di quercia. In basso si legge a sinistra il valore e a destra, in caratteri cirilli e latini il nome dello Stato. I francobolli sono stampati su carta patinata. Dentellatura: 12°.

25 para n.oro
50 para arancione.
1 dinara, verde
1 d. 50 rosso.
2 d., rosa lilla.
3 d., marrone.
4 d., oltremare.
6 d., verde-oliva.
8 d., oliva.
12 d., viola.
16 d., lilla.
20 d., celeste.
30 d., lilla chiaro.

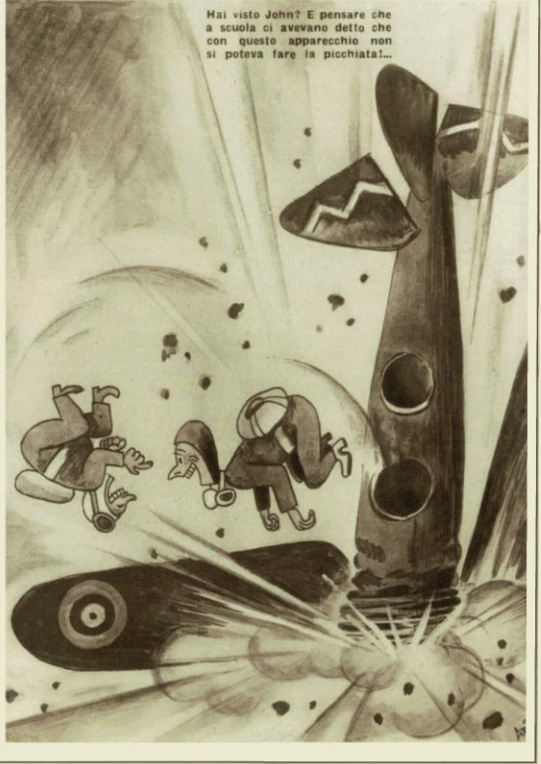
PORTOGALLO
Rowland Hill minaccia di apparire sui francobolli di tutti i Paesi! Ecco, difatti, che anche il Portogallo, dopo il Brasile e il Salvador, ha emesso una serie commemorativa del centenario della creazione del francobollo adesivo con il ritratto del famoso inventore. I valori, dentellati 11°, sono di formato rettangolare alto, stampati su carta lucida: 15 (quattro), seppia; 25 c., arancio bruno; 35 c., verde giallo; 40 c., viola scuro; 50 c., verde; 80 c., oltremare; 1 escudo, rosso; 1 e. 75, azzurro.

SLOVACCHIA
Una nuova serie di posta ordinaria, che reca gradiosissime vedute locali, è apparsa recentemente. Dentellatura 13°. Filigrana, doppie croci multiple. Ecco i valori: 5 halere, oliva; 10 h., bruno lilla; 20 m., azzurro; 25 h., bruno scuro; 30 h., bruno rosso.

SVIZZERA
È stato emesso un foglietto che riunisce i 4 francobolli apparsi qualche tempo fa a favore della festa nazionale elvetica. Il foglietto misura mm. 65 per 125, ed è stampato su carta con frammenti di fili di seta colorati, senza dentellatura. I colori sono gli stessi di quelli adoperati per i francobolli isolati. Il foglietto è stato messo in vendita al prezzo di 5 franchi svizzeri, contro un valore di affrancatura di 65 centesimi. La differenza verrà devoluta alla istituzione elvetica del «Dono Nazionale» alla Croce Rossa e alle famiglie dei richiamati alle armi. La vendita del foglietto è stata limitata a soli 15 giorni (16 luglio-1 agosto u. s.) ma la sua validità è cessata soltanto con la fine di novembre.

BRASILE
Per celebrare il 50. anniversario della fondazione della Unione Panamericana, è stato emesso, nello scorso mese di aprile, un francobollo commemorativo a Rio de Janeiro. La vignetta reca una carta geografica delle due Americhe su cui spiccavano due medaglioni: in quello di sinistra è ritratto il profilo di Roosevelt, Presidente degli Stati Uniti; in quello di destra il profilo di Getulio Vargas, Presidente della Repubblica brasiliana. È stampato in fogli di 50 esemplari, su carta filigranata; Corredo Brasil, Dentellatura: 12-400 reis, azzurro chiaro. Tiratura: un milione di esemplari.

MAURITIUS



Mai visto John? E pensare che a scuola ci avevano detto che con questo apparecchio non si poteva fare la picchiata!

UN RAPPORTO UFFICIALE

Diciamo subito di che si tratta: è un Rapporto Ufficiale dello Stato Maggiore Francese quello che noi oggi abbiamo intenzione di commentare brevemente. Brevemente, poiché il Rapporto è in sé molto eloquente ed esplicativo. Lo Stato Maggiore Francese, come si sa, ha pubblicato un Rapporto sulle operazioni militari del fronte occidentale, sulle operazioni svolte, cioè, dal 10 maggio al 23 giugno 1940. Una rivista italiana ne ha riprodotto i due capitoli iniziali (1) e noi, sulla scorta di tale traduzione, ne daremo qualche brano, scegliendolo soprattutto fra gli argomenti che riguardano l'aviazione e la guerra aerea.

Incominciamo con una osservazione di carattere generale, che è questa: oramai tutto il mondo conosce le cause della impotenza aerea dei cosiddetti Alleati. Tali cause si possono sintetizzare in una unica legge: la esiguità e pochezza di mezzi. Forse episodi di eroismo si saranno indubbiamente verificati anche fra gli aviatori francesi: ma tutto ciò non è servito a nulla. È stata tutta la Nazione francese che non ha saputo compiere un unico e grande eroismo — sul genere di quello che ha compiuto e compie l'Italia e la Germania — donarsi cioè una aviazione di guerra. Non aver compiuto quest'opera — che equivale ad un vero e proprio eroismo, poiché frutto di rinunce e di sacrifici — tutti gli altri eroismi sono stati e si sono dimostrati inutili e come non accaduti.

Per ritornare al citato Rapporto ufficiale francese, diremo che esso è di carattere obiettivo e limpido, come non sempre è dato constatare per documenti di tal genere. Ma vediamo subito cosa dicono i militari di mestiere francesi sulle forze aeree del duce. Parliamoci chiaro: la Germania all'inizio della offensiva tedesca in occidente iniziata il 10 maggio. La prosa ufficiale francese è molto sintetica e guardate:

«Le forze aeree moderne di prima linea erano per il Reich di 1500 aerei piani da caccia e di 3500 da bombardamento. L'aviazione francese annoverava soltanto 20 apparecchi da caccia e 100 da bombardamento di cui 64 da bombardamento notturno (materiale antiquato) i quali, aggiunti agli apparecchi indicati discorsi in Francia, ci costringevano ad accettare il combattimento in una proporzione di 1 contro 6».

Da tutto ciò cosa bisogna dedurre? Bisogna dedurre una cosa sola: che la Francia era realmente disarmata o male armata. E con ciò? Detto questo non è ancora detto niente. Perché una Nazione si riduce in queste condizioni quando è fatale che essa perda; quando nella storia è scritto che essa deve scomparire. Per cui si deve dedurre che il disarmo aereo della Francia all'inizio della offensiva tedesca sul fronte occidentale, è in funzione della decadenza della Francia. Non fu, cioè, la pochezza dell'aviazione francese che fece — assieme alle altre cause — crollare la Francia della III Repubblica ma fu la Francia della III Repubblica che, con la sua irrimediabile decadenza strutturale, cioè politica e sociale, fece in modo di non dare alla Francia militare i mezzi per sopravvivere. In altri termini, secondo questo punto di vista si deve dedurre che la Francia era stata già battuta prima ancora di essere costretta ai due Armistizi.

Il Rapporto Ufficiale dello Stato Maggiore Francese è tuttavia eloquente e istruttivo anche se non contiene le espresse ragioni prime che, secondo noi, determinarono il crollo della Repubblica di Daladier e di Reynaud. Poiché questo documento francese, come tutti i documenti redatti da specialisti, contiene esclusivamente le ragioni speciali e tecniche (in questo caso militari) della sconfitta francese. Ma la sconfitta francese, come già abbiamo accennato, non è un

fatto esclusivo e tecnico: è, viceversa, un fatto generale: un fatto di decadenza totale, di cui i diversi fatti tecnici non sono che le espressioni particolari. Ma i militari francesi non possono intendere tutto ciò. Limitiamoci, perciò, a seguirli nella loro esposizione.

Sempre per mantenerci limitati all'aviazione, leggiamo queste parole:

«Ma, se il 13 maggio, nel nord, l'aviazione tedesca è contenuta e non ha ancora attaccato le posizioni di resistenza prescelte, attorno a Dinant e nei pressi di Sedan, svolgendo il prologo del dramma. Fin dal mattino, l'aviazione tedesca ha conquistato il cielo e molestata con le sue bombe il campo di battaglia sulla riva sinistra della Mosa in tutta la sua profondità. Aeroplani da combattimento a volo rapido, aeroplani da bombardamento pesante, aeroplani «Stuka» in picchiata impegnano le truppe che a malapena si attestano sulle loro posizioni. Tutti i punti nevralgici della difesa vengono sistematicamente distrutti. Se tale preparazione non causa eccessive perdite, essa agisce invece fortemente nei nervi dei difensori e disorganizza i collegamenti. I tedeschi ne approfittano per attraversare il fiume con canotti di gomma e zattere a nord di Dinant verso Houx e più a sud verso Sedan. Essi conquistano così due teste di ponte che i contrattacchi tentati non riusciranno a ridurre. La sera del 13 essi rimangono abbarbicati sulla riva sinistra, avendo a loro disposizione uno spazio sufficiente per portarvi nuovi mezzi d'attacco».

È il più alto elogio che si possa tendere all'aviazione nemica; in questo caso, all'aviazione tedesca. L'aviazione tedesca determina realmente, con la sua azione potente e incessante, le condizioni bastanti della caduta francese. Ma queste condizioni si determinano tanto facilmente e tanto rapidamente poiché esse hanno il loro antecedente in tutta la situazione francese. Una situazione simile, ci richiama alla mente la celebre frase di Shakespeare: «Vi è del marcio nel Regno di Danimarca». Infatti, vi è del marcio nella Repub-

blica francese di Blum o di Reynaud. Lo Stato Maggiore francese attribuisce alla sconfitta anche quest'altra ragione:

«Al minimo indietreggiamento i fatti debbono abbandonare i pezzi sul terreno poiché la pariglia sono state di spers». Le bombe d'aviazione risparmiano infatti spesso l'uomo stesso sommarariamente nascosto dentro una buca ma non risparmiano l'anima che nessun istinto ha premonito contro questo pericolo».

Ma tutto ciò cosa dimostra? Distinguiamo innanzitutto la potenza dell'aviazione di Goering e, nello stesso tempo e relativamente ad essa, la debolezza dell'aviazione francese. E per mantenerci nei limiti dell'indagine ufficiale francese, noi dobbiamo pensare che se i cannoni non fossero stati ipotrainati, ma fossero stati — come quelli tedeschi — trainati meccanicamente, i pezzi d'artiglieria non sarebbero stati, come furono, tanto facilmente immobilizzati dalle precise bombe dell'aviazione germanica. Ma perché lo Stato Maggiore francese non pensò a tutto ciò? La risposta è facile e noi stessi l'abbiamo già data: la Francia, e per essa lo Stato Maggiore francese, non pensò a tutto ciò perché non poteva pensarci; e non poteva pensarci perché, il non pensarci, faceva parte di tutta la decadenza francese. Il non pensare tutto ciò, faceva, in altri termini, parte di tutta la forma mentale della Francia democratica della III Repubblica, cullata com'era negli ideali di sicurezza astratta.

Secondo me, queste sono le ragioni reali e storiche che determinarono il crollo francese: tutto il resto non è che l'espresione particolare di questo fatto totale e generale. Poteva, ripetiamo, vedere e analizzare tutto ciò lo Stato Maggiore francese? No. Questo, infatti, non è compito dei militari; questo è compito degli storici futuri; e noi stessi (lungi dal credere di aver dato della sconfitta francese le ragioni profonde) pensiamo di aver dato, di queste ragioni profonde, gli accenni più urgenti e immediati.

RICCARDELO

(1) V. «Relazioni Internazionali», N. 40, 7 dic. 1940-XIX, pag. 1750.

CRONACA BREVE

L'IMPORTANZA DELL'AVIAZIONE CIVILE COME INTEGRATRICE DELL'AVIAZIONE MILITARE. — La rivista «U. S. Air Services» pubblica un interessante articolo sull'aviazione commerciale degli Stati Uniti, esaminando i servizi che essa può rendere alla Nazione in caso di guerra.

«I 322 grandi transerei che esercitano le aviolinee civili possono formare 35 o 40 squadriglie di trasporti aerei per uso militare. I piloti di questi apparecchi sono degli ottimi navigatori aerei su lungo distanza: molti di essi provengono da scuole militari di terra e di mare, e parecchi appartengono ai quadri della riserva».

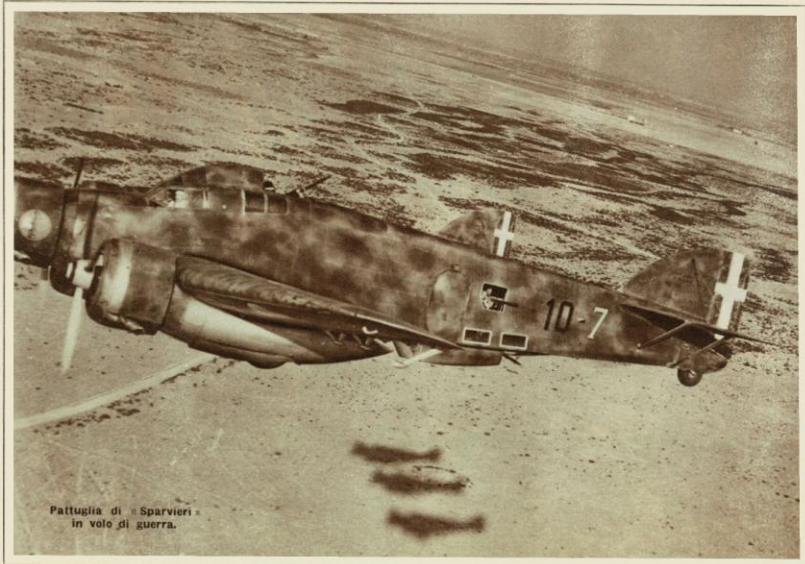
«In altri termini, gli Stati Uniti hanno sottomano macchine e uomini capaci di trasportare 6000 o 7000 uomini armati ed equipaggiati attraverso il continente. È interessante anche osservare che se il Governo avesse dovuto procurare queste riserve e mantenere queste squadriglie in costante efficienza come esse normalmente si trovano, altri 50 milioni di dollari graverebbero sul bilancio militare annuale. Invece, per soli 400.000 dollari di sussidio annuale, il Governo possiede circa 40 squadriglie di modernissimi trasporti aerei di grande autonomia, ossia esattamente il doppio dei corrispondenti apparecchi posseduti dall'Esercito tre anni or sono e che, come materiale militare erano costati 85 milioni di dollari all'anno al Tesoro».

«Frattanto le Compagnie stanno acquistando nuovi transerei capaci di 40 o 42 passeggeri mentre su certe linee già sono in attività gli Stratonor per 33 passeggeri. Varie proposte sono state avanzate per utilizzare la nostra rete aerea, ed alcune sono giunte fino a proporre che essa sia posta alle dirette dipendenze dell'amministrazione militare».

«Quello che sembra più probabile è che, in caso di guerra, l'Esercito assegnerà al sistema dei trasporti aerei la funzione di curare le rapide comunicazioni dietro le linee. In talune circostanze potranno essere trasportate truppe e materiali».

L'INCUBO DELL'INVASIONE. — Nel generale Nebbia né il generale Inverno sembrano ormai sufficienti a rassicurare gli inglesi. Dopo la recente dichiarazione del Sottosegretario alla Guerra, il quale annunciò che anche durante l'inverno i tedeschi avrebbero potuto tentare l'invasione, i giornali londinesi sono stati ripresi dall'inquietudine, e dal sospetto.

Il «Times» ha pubblicato recentemente un'informazione sui preparati militari della Germania nella zona delle coste norvegesi. Secondo il giornale inglese un grande numero di motosiluranti vi sarebbe stato riunito. Ognuno di questi aerei sarebbe ricoperto da reti di pescatori, sia a scopo di mascheramento, sia per evitare che durante la navigazione in mare aperto gli uomini dell'equipaggio possano essere lanciati fuori bordo. In queste ultime settimane migliaia di soldati tedeschi sarebbero stati imbarcati e le navi avrebbero effettuato delle manovre con mare pessimo. Queste manovre servirebbero soprattutto ad abituare i soldati a vincere il mal di mare. Nel viaggio di ritorno verrebbero sempre effettuate manovre di sbarco: in queste manovre i soldati si lancerebbero in acqua a poca distanza dalle coste in completa tenuta di marcia, e si aprirebbero la strada verso la riva, combattendo contro un'opposto vento.



Pattuglia di «Sparvieri» in volo di guerra.

CONQUISTE FUTURE

Pubblicare una raccolta di volumi impensati, che lasciano il lettore ora pensoso, ora commosso, ora sbalordito, sempre interessato e incuriosito, trasportandolo in un mondo lontanamente esportato dai libri, quasi un'isola lontana dalle cure e dai pensieri abituali: tale è il compito che deve assolvere una celebre collana di libri di cui quest'ultimo appunto rappresenta la conferma pratica e concreta dell'ambizioso programma (1). Anche questo del Maraldi, come gli altri libri di tale collana, rappresenta uno sforzo compiuto verso la vulgarizzazione scientifica. Dobbiamo subito dire che il Maraldi assume in pieno il suo compito propostosi in modo eccellente: « Dal centro della terra alla stratosfera », infatti, è come una corsa a ritroso verso i più disparati e complessi problemi della tecnica e della scienza moderna. È come un vasto mare, un oceano esplorato a volo d'uccello, con quella approssimazione che non guasta poiché non altera mai i termini rigorosi dei problemi della scienza moderna. In definitiva, una ottima compilazione (ditemo, anzi, una piccola enciclopedia) delle questioni più vive e scottanti che si agitano alla base della moderna ricerca scientifica.

Questo « Dal centro della terra allo stratosfera » spazia, come si è detto, con la sua rapida esposizione, in molti campi scientifici: non qui per comodità dei nostri giovani lettori, ed esclusivamente la dove Maraldi, nella ed espone problemi che riguardano direttamente l'aviazione, fosse pure la ipotetica e futura navigazione interplanetaria. Su questa appassionante problema sul quale, come si ricorderà, non abbiamo pubblicato, tempra, una serie di successi e ben informati articoli; il Maraldi, trova modo di fare una esauriente se pur sintetica esposizione dei termini della questione. Ristringere la nostra espositiva altrui in due o tre periodi, e noi non sembra, per la verità, il migliore dei metodi: non qui, perciò, ci limiteremo a trascrivere qualche brano del Maraldi che tratta specificamente l'argomento. Ascoltate: « I viaggi avverranno esclusivamente nella stratosfera, ove minima è la resistenza dell'aria, ad una quota variabile tra i 16 e i 20.000 metri, e saranno molto più sicuri e tranquilli di quelli odierni, in quanto a tali altezze non si sviluppano quasi mai le ciurme che Tempeste che sconvolgono la troposfera. (2) si potrà recare da un continente all'altro in poche ore e ritornare in giornata. Il giro del mondo avverrà decisamente senza scalo. Nemmeno la ferdida fantasia di Verne prevede il meraviglioso progresso reale che superò di gran lunga le ipotesi spinte all'estremo limite dell'immaginazione, onde altrimenti non avrebbe descritto il « Giro

del mondo in 80 giorni » bene il « Giro del mondo in 8 ore ».

Questo, per ciò che concerne i viaggi di un'aviazione che qui potremmo chiamare « normale », Ma i veri e propri problemi astronautici come sono prospettati dal Maraldi? In questo modo:

« L'idea di un viaggio alla Luna fa sorridere anche ai nostri tempi. Ma chi meno degli altri sorride, oggi, è proprio l'uomo di scienza. Ma i veri e propri problemi astronautici come sono prospettati dal Maraldi? In questo modo: « L'idea di un viaggio alla Luna fa sorridere anche ai nostri tempi. Ma chi meno degli altri sorride, oggi, è proprio l'uomo di scienza. Ma i veri e propri problemi astronautici come sono prospettati dal Maraldi? In questo modo: »

Il principale ostacolo che si oppone, per ora, alla attuazione del volo interplanetario è dunque costituito dalla gravità che ci inchioda alla Terra. Che cosa sia questa gravità che compare con tanta frequenza nelle formule fondamentali di meccanica e di balistica, quasi a ricordarci continuamente la sua importanza in ogni problema e la vanità di tante aride speranze umane, non si sa con precisione. Oltre settanta teorie sono state enunciate in proposito: ma nessuna ne rivela l'arcano.

Conosciamo però con certezza il calcolo dimostrativo è molto semplice — il modo di vincera: una velocità di undici chilometri e un quinto al secondo — circa 20.000 km l'ora — può liberarci dalla prigione che essa impone. (Per ottenere lo stesso scopo sul Sole occorrerebbe una velocità 60 volte maggiore).

Undici chilometri e un quinto al secondo, non è che un numero. Ma è anche il simbolo concreto, sinora, dei nostri limiti — non che viciamo di varcare le soglie etero del regno extraterreno verso l'infinito. Siamo molto, troppo lontani ancora dal raggiungere tale limite. La massima velocità sinora ottenuta al mondo è di 1.650 metri al secondo circa, raggiunta dai proiettili dei cannonissimi tedeschi nel 1918.

Se, facendo astrazione dalla resistenza dell'aria, un proiettile di cannone lanciato orizzontalmente dalla vetta della più alta montagna del globo avesse una velocità di 8.000 metri al secondo, tale da compiere il giro del mondo in 5.000 secondi, non ricadrebbe mai più sulla Terra, ma le girebbe indefinitamente intorno. L'artigiere che lo lancia creerebbe dunque un nuovo satellite, una Luna artificiale. (Una velocità di 430 km al secondo occorrerebbe a tale scopo sul Sole). Ma se il proiettile raggiungesse la suddetta velocità di 11 km e un quinto, non ricadrebbe mai più. Fuggirebbe eternamente in una furibonda corsa verso gli spazi siderali.

Si calcola che, per lanciare un proiettile a tale velocità, qualora ci si preoccupi di salvare la vita agli ipotetici astronauti alloggiati nell'interno, occorre un cannone lungo qualche migliaio di chilometri.

Che volendo raggiungere tale velocità con soli 300 metri di lunghezza di bocca da fuoco, come immaginò Giulio Verne, i viaggiatori, sottoposti — a causa dell'enorme accelerazione necessaria — a una spinta di ben 15.000 tonnellate andrebbero... all'altro mondo sin dall'inizio del viaggio. La Luna non potrebbe dunque essere raggiunta che con un razzo, e cioè con il sistema del motore a reazione. Il razzo è un corpo sennò viene nello spazio per mezzo di energia propria. La pressione dei gas prodotti dalla combustione di una carica contenuta in una camera posteriore imprime una spinta in direzione contraria a quella da cui fanno uscire i gas stessi. Si ha dunque una propulsione per reazione diretta di gas effluanti in direzione opposta al moto.

Moltiplichiamo per mille o più un comune razzo e avremo l'immagine della futura astronave.

La vita degli astronauti potrebbe essere assicurata in quanto non si avrebbe una partenza violentissima come nel caso del cannone, bensì un aumento graduale e progressivo di velocità che consentirebbe di attraversare dolcemente gli strati atmosferici — nessuna preoccupazione di tal genere oltre i 120 km di altezza — evitano dunque la formidabile resistenza che si oppone al moto dei proiettili, e quindi il mortale pericolo dovuto allo schiacciamento o all'eccessivo riscaldamento.

Al di sopra dell'atmosfera il rendimento è maggiore: il razzo funziona meglio nel vuoto. Finché è il sistema di motore a reazione, la velocità cresce sempre e potrà anche raggiungere velocità altissime, sino a quello limite di liberazione dalla gravità. Appena vinta questa forza il motore si dovrebbe spegnere, poiché, a causa dell'impulso ricevuto, l'astronave, ormai sfuggita per sempre alla morsa della gravitazione, proseguirebbe la sua corsa negli spazi interplanetari sino a cadere nella sfera d'attrazione della Luna o di altri corpi celesti. Mediante l'accensione di razzi diretti in modo opportuno sarebbe possibile ottenere cambiamenti di rotta e inversione di marcia.

A qual punto si è giunti nello studio e nell'attuazione pratica di questo nuovo sistema di propulsione?

Già dall'epoca dell'altra guerra il professore americano Goddard sostenne la possibilità di raggiungere la velocità di 11 km e un quinto al secondo con i potenti esplosivi allora esistenti. Nel 1904 egli ottenne una velocità di traslazione di 1.300 km l'ora:

ma nel 1939 una rivista americana affermò che si intravedeva ormai la possibilità di raggiungere ben 18.000 km l'ora: poco meno della metà quindi, di quanto scorse per riuscire nella grande impresa. Il professore tedesco Ciert propose già da tempo l'uso di esplosivi liquidi e calcolò con esattezza le condizioni di un viaggio nello spazio: due o tre giorni al massimo si impiegherebbero per percorrere i 385 mila chilometri circa che si separano dalla Luna.

Una prima vittima di queste esperienze cadeva dieci anni or sono. L'ingegnere e astronomo austriaco Max Valier che nel 1928 sperimentava con il tecnico Fritz Oberl una automobile-razzo capace di raggiungere 100 km l'ora in soli 8 secondi, cadeva nel 1930 durante un esperimento, sbranato da una esplosione. In questi tempi gli studi proseguono attivamente. Anche in Italia è appassionatamente studiata la nuova scienza del volo con razzo: numerose autorevoli riviste scientifiche estere si sono occupate recentemente di nostre geniali invenzioni. Notevoli tra queste il propulsore tipo Fano e quello ideato dall'ing. Luigi Stipa.

È stata infine annunciata, qualche settimana fa, la scoperta di una nuova potente miscela liquida la cui natura è tuttora segreta, che il Meyers impiega ora per facilitare il decollo degli aeroplani ma consentirebbe in seguito le più sorprendenti conquiste astronomiche. Allo stato attuale la propulsione a razzo, secondo il Davray, permetterebbe già oggi la possibilità per i nuovi tipi di aeroplano, di volare a 1.900 km l'ora. Ma si afferma frattanto che i razzi sperimentali lanciati con la nuova misteriosa sostanza esplosiva non sarebbero più ricaduti sulla Terra. Nessuno, veramente, può confermare questo fatto, in quanto i razzi, non visti, potrebbero essere ricaduti in mare o in luoghi inaccessibili. Tuttavia non si può escludere che il prodigio si compia. Forse un giorno le più giovani generazioni del nostro secolo vedranno levarsi dalla vetta di una montagna equatoriale la superba astronave che per la prima volta varcherà i confini extraterreni.

Raggiungendo quella mostruosa velocità di 11 km e un quinto al secondo, otterremo finalmente un nuovo sistema di abbandone materiale, da vivi, la nostra Terra e penetrare nell'infinito.

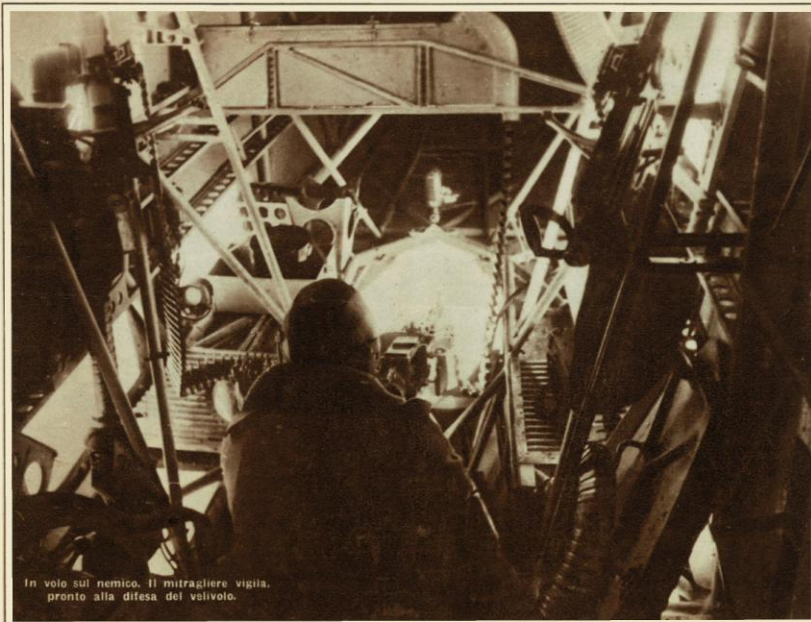
Ecco come il Maraldi si prospetta l'arduo problema di abbandonare da vivi la Terra e spaziare nell'infinito. Un modo come si è visto, seducente quanto altro mai. Siamo certi di aver fatto cosa errata ai nostri lettori riportando per esteso integralmente il capitolo che Maraldi dedica a questo problema. Proseguendo in sua indagine ed esposizione, il Maraldi ci prospetta, naturalmente, molti altri problemi che sono strettamente legati all'idea di abbandonare la Terra in un razzo a reazione per spaziare negli spazi siderali. Ma noi ci fermiamo qui, altrimenti ci toccherebbe trascrivere per intero il capitolo. I nostri lettori avranno compreso perfettamente quali sono i limiti del libro e quali sono le sue qualità.

Ma il libro, come si è accennato in principio, non tratta solo di problemi aeronautici o astronautici: il libro spazia in molti altri campi della scienza moderna altrettanto interessanti e vivi.

L'opera, infatti, dividendosi in due capitoli: « La Terra, il mare e il cielo — il mondo delle radiazioni » sfiora anche i problemi dell'invisibile, dell'occulto ecc. In definitiva, un libro interessante, divertente, commovente istruttivo, mai di difficile lettura, curioso e che desta interesse e curiosità, singolare nel senso buono della parola, che noi non sappiamo trattenerci dai consigliarne la lettura ai nostri amici.

PEI

(1) Ugo Maraldi: « Dal centro della Terra alla stratosfera » (Milano, 1940).



In volo sul nemico, il mitragliere vigila, pronto alla difesa del velivolo.

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

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

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - Bologna

L'AEROPLANO SENZA ELICA

E' di questi ultimi giorni la notizia, — riportata dalla stampa quotidiana, — che all'aviatore italiano Mario De Bernardi è stata conferita la medaglia d'oro al merito aeronautico. De Bernardi, aggiungiamo noi, è stato beneficiario di tale alto riconoscimento per aver collaudato un nuovo tipo di aeroplano inventato dall'ing. Campini di Milano. Questa la nuda e scheletrica notizia. Noi qui, per i nostri giovani lettori, cercheremo appi fondire per quanto è possibile l'argomento.

Incominciamo subito col dire, per tenere sufficientemente desta l'attenzione dei nostri lettori, che il nuovo tipo di apparecchio inventato, brevettato e collaudato poco tempo fa a Milano, rappresenta realmente una radicale rivoluzione della tecnica costruttiva: l'aeroplano inventato dal Campini, infatti, non possiede elica; la sua propulsione avviene secondo il noto principio della reazione, cioè secondo il principio scientifico dei razzi. Questo del Campini, dunque, è il primo aeroplano a reazione ideato, costruito e fatto volare. Tale grande conquista della tecnica — conquista reale e tangibile, poiché realmente accaduta — spetta ancora una volta all'intelligenza italiana. Incominciamo con l'illustrare, perciò, ai nostri lettori la figura dell'inventore.

L'ing. Campini ha 36 anni. Di statura alta, robusto, ha il viso illuminato da un cordiale sorriso. Gli occhi castani, profondi e dolci, esprimono la forza espressiva dello studioso. Si è laureato nel 1926 all'Università di Bologna e fu il migliore della sua sessione, tanto da meritare la medaglia d'oro e il premio Guglielmo Marconi. L'idea di un apparecchio senza eliche che potesse solcare gli spazi alla stessa velocità del suo, non è di quell'anno, e l'idea prese forma attraverso lunghi mesi di calcoli e di ricerche.

Nel 1930 l'aeroplano a reazione già si intravedeva, nelle linee brevi, sicure e perfette del progetto. Bisognava realizzare l'idea, dare all'Italia il primato dell'aria, seguendo le orme, nei tentativi, dei pionieri più illustri. Ma mancavano i mezzi. Come fare? A chi rivolgersi?

L'ing. Campini decise di interessare all'invenzione un grande istituto bancario milanese. Furono aperte trattative, prima per iscritto poi alla sede dell'Istituto stesso. Un gruppo di industriali e di banchieri partecipò alle riunioni e ogni particolare del progetto venne minuziosamente appesantito, ma per il momento non ebbe seguito. Si era nel dicembre del 1930. Egli non abbandonò la sua speranza, ma anzi la vivificò pensando che qualcuno sarebbe pur giunto in suo aiuto. E così fu. Un mese dopo l'ingegner Campini scrisse al Duce informandolo del suo progetto e della possibilità di una pratica realizzazione e la risposta che ottenne fu quella che si aspettava: il viaggio a Roma. A Palazzo Venezia illustrò il progetto, e chiese l'appoggio per la realizzazione. Il Duce, che l'aveva accolto affabilmente, gli diede la grande soddisfazione della certezza, dicendo: «Se non ci sono difficoltà teoriche, il resto è materia di come tale si potrà dominare».

Passando quindi più specificamente all'argomento, diremo che il progetto venne sottoposto all'esame dei tecnici della competente sezione del Ministero dell'Aeronautica, i quali conobbero la fondatezza della concezione e delle deduzioni teoriche ricavate dall'inventore e pertanto fu accordato l'appoggio. E così la realtà si impose. Nello

stesso anno ebbero inizio i primi esperimenti, che furono trasferiti nel 1934 alla Caproni quando, dopo le prime prove sopra modelli, si riconobbe la necessità, per portare felicemente in porto l'impresa, di disporre delle risorse di un grande organismo industriale. Il primo pezzo che uscì dalle officine fu una fusoliera di prova di mille cavalli. Seguirono tre anni di lavoro tenace, silenzioso, infaticabile. Ora il prototipo ha solcato con successo il cielo di Taliedo, confermando tutte le previsioni teoriche dell'ing. Campini.

Le caratteristiche costruttive e di volo di questo aeroplano sono mantenute segrete dall'inventore; tuttavia le caratteristiche funzionali dell'apparato propulsore sono già note nelle loro linee essenziali. Il procedimento propulsivo ideato dall'ing. Campini si vale, in luogo dell'elica, della spinta di reazione che si genera scaricando da un recipiente dei gas preventivamente compressi; l'energia propulsiva di tale procedimento si ottiene sfruttando la potenza di un motore d'aviazione che comanda un compressore di aria, e utilizzando la grande energia supplementare che si può ottenere riscaldando fortemente dell'aria compressa mediante combustione di combustibile liquido, alla quale venga fatta percorrere una opportuna evoluzione termodinamica internamente all'aeroplano.

L'ideatore e progettista di questa nuova, simpia macchina aerea distingue per la medesima due diversi regimi di funzionamento caratteristici: il primo regime, o «regime inferiore», riguarda il volo a normale velocità e a quote non stratosferiche, ed in esso la energia occorrente al volo dell'aeroplano viene prodotta esclusivamente, e con rendimento variabile a seconda della velocità, dal motore d'aviazione che comanda il compressore d'aria; il secondo regime, o «regime superiore», riguarda il volo ad alta velocità, nella quale la grandissima energia supplementare che occorre sviluppare per aumentare la velocità dell'apparecchio rispetto a quella massima ottenibile nel regime inferiore, viene ottenuta dalla combustione accennata più sopra, con diretta trasformazione della energia calorifica del combustibile in energia propulsiva.

Con questo regime si può riuscire, come l'ing. Campini dimostra con considerazioni teoriche, a più che quadruplicare la potenza propulsiva che il motore da solo sarebbe

in grado di sviluppare, qualora fosse collegato ad una normale elica.

La grande importanza del motore-propulsore sta essenzialmente nella sua possibilità di sviluppare una potenza straordinariamente maggiore di quella rappresentata dal motore di bordo ed in conseguenza nel grandissimo scarto di velocità, tra la velocità massima e la velocità minima, che un aeroplano provvisto di tale moto-propulsore è in grado di sviluppare. E' poi interessante rilevare che il moto-propulsore suddetto, ha un rendimento crescente con il crescere della velocità e della quota di volo, e non risente in alcun modo di diminuzione di efficienza in prossimità di quelle velocità dell'ordine di 850-950 chilometri-ora, velocità alle quali l'elica ordinaria, in alta quota, riduce il suo rendimento al disotto di un quarto del normale.

Per tali caratteristiche funzionali, unite alla minore diminuzione di potenza in quota che subisce il motore del dispositivo in parola, rispetto al moto-propulsore ad elica, lo stesso dispositivo si presenta oggi come il mezzo ideale per estendere il campo di volo di un aeroplano a quote e velocità altissime, per raggiungere le quali occorrerebbe, con l'elica, l'adozione di motori di cilindrata, di potenza e di peso assolutamente incompatibili con le possibilità di sustentazione e di decollo dell'apparecchio.

Inoltre è significativo che, contrariamente a quanto è regola per apparecchi che realizzano un nuovo principio e che notoriamente si presentano alle prove con forme rudimentali e con dimensioni e peso ridottissimi, il nuovo aeroplano abbia il peso di quasi 4000 chilogrammi e le caratteristiche aerodinamiche di un prodotto aerodinamico modernissimo, interamente metallico, e che i risultati curati nei particolari di costruzione come un aeroplano che ripeta una formula funzionale e costruttiva già nota. L'apparecchio è infatti un monoplano ad ala bassa a tutto sbalzo, interamente metallico sia nelle strutture che nel rivestimento. La fusoliera è anch'essa interamente metallica e comprende oltre all'apparato moto-propulsore, anche una cabina stagna biposto, bicomando, di alluminio saldato, adatta per voli stratosferici. Il carrello e la ruota di coda sono retrattili a completa scomparsa nell'ala.

Oltre all'apparato propulsivo anche tutti i problemi ausiliari inerenti al volo in alta quota sono stati affrontati dall'ing. Campini con criteri nuovi e risolti con soluzioni costruttive originali, che fanno di questo apparecchio, dalla linea moderna ed elegante, un vero laboratorio scientifico sperimentale per lo studio di una quantità di problemi aeronautici di avanguardia di grandissimo interesse pratico.

Per ciò che riguarda i comandi l'apparecchio ha caratteristiche assolutamente normali. In aggiunta a quelli del motore ci sono appositi comandi per la regolazione dell'apparato di combustione.

Nel futuro, quando verrà industrializzato

questo nuovo sistema di propulsione gli apparecchi potranno volare a velocità commerciali di oltre 900 chilometri-ora, a quote di 15.000 metri senza particolari modifiche ai profili alari. Se gli otterranno nuovi profili alari che non presentino inconvenienti quando la velocità uguaglia quella del suono non è escluso che si possa arrivare a velocità commerciali superiori a quelle sonore.

Detto questo non ci resta che invitare i nostri giovani lettori a meditare con noi la grande importanza di questa luminosa affermazione della tecnica e dell'intelligenza italiana. Tale affermazione trae il suo alto significato soprattutto per il fatto che l'Italia si trova in guerra. Tutto ciò dimostra come i suoi figli migliori siano insonni per dare al loro Paese sempre più perfetti strumenti di offesa e di difesa, e l'opera geniale dell'ing. Campini — oltre il suo valore intrinseco scientifico — ha questo alto significato.

G. P.

LO STRATOLINER

Finalmente la Civil-Aerfloats Authority ha concesso il primo certificato di navigabilità al nuovo tipo di aereo stratosferico destinato al servizio col Sud America. I primi apparecchi, costruiti dalla Boeing Aircraft Co. di Seattle, sono stati consegnati alla Pan American Airways ed alla Transcontinental & Western Air, e hanno fatto la loro apparizione sui servizi regolari. Essi sono stati costruiti per viaggiare con passeggeri a bordo a quote oscillanti fra i cinquemila e i settomila metri, dove più spesso è possibile evitare i temporali e l'atmosfera sconvolta, che più difficilmente riescono ad evitare i convenzionali aerei i quali raramente si arrischiavano a levarsi a quote superiori ai 3500 metri. Il sistema di pressione degli Stratoliner è controllato da termostati simili a quelli impiegati per mantenere una temperatura costante nelle case o negli uffici. Alle quote di 2700 metri circa, questi termostati automaticamente interrompono il funzionamento dei surcompressori. A misura che l'aeroplano sale, mentre la temperatura interna della cabina rimane costante, la pressione diminuisce e continua a diminuire costantemente fino a quando l'aeroplano si trova ad una quota di circa 5000 metri, questa altezza la pressione interna della cabina è equivalente a quella di 3000 metri sul livello del mare. A circa 7000 metri la pressione interna eguaglia quella che si ha a bordo di un apparecchio ordinario, mentre a 4000 metri. Per questa ragione gli Stratoliner limiteranno la massima quota dei loro voli fra i 4700 ed i 6800 metri.

Reparti di alpini trasportati per via aerea sul fronte greco.



L'ARTE DELLO SPETTATORE

Esiste un trattato, scritto da un notissimo artista, che si intitola « come guardare un'opera d'arte ». E' dunque tanto difficile guardare un'opera d'arte? Certamente, cari signori, poiché guardare non è vedere. Non voglio tediarvi con una lezione di dialettica, ma devo farvi notare che, mentre il



... un sorrisetto ironico...

verbo vedere, rappresenta quanto ci è dato di poter fare in merito agli organi della vista, guardare vuol dire cercare di capire, di penetrare il significato delle cose. Insomma,

ma è tutta un'altra faccenda. Così come è difficile al profano presentarsi ad una mostra di pittura, altrettanto si deve dire per quanto riguarda una gara aeromodellistica. La cosa sembra paradossale, ma vi prego di credere che fa parte, invece, di tutto ciò che a questo mondo si chiama realtà. Assistere ad una gara di modelli volanti è difficile, perché è difficile non vederla ma guardarla. Colui che una mattina, spinto dalla curiosità o, più semplicemente dal desiderio di fare una passeggiata in campagna, capita in mezzo ad una frotta di partecipanti ad una competizione aeromodellistica, si ritrova, inconsapevolmente di fronte ad un arduo problema che

solo difficilmente potrà risolvere in pieno. Il problema di saper guardare, di comprendere, cioè, il significato di quanto si sta facendo; e non parlo di significato tecnico o, comunque, materiale, ma del significato morale e astratto che un simile genere di gare può avere. E tale problema si estende anche, talvolta, a colui che di proposito si reca ad una gara. E' dunque tanto difficile assistere ad una manifestazione del genere? Vediamo un po' insieme. Anzi, tutto, per sapere stare, sia pur per poche ore, in mezzo ai giovani, occorre avere uno spirito giovane, atto a comprendere l'impopolarità di questa età e di tutte quelle speciali manifestazioni caratteristiche di essa, che, osservate con l'occhio critico di un anziano dimentico dei suoi bei tempi primaverili, potrebbero sembrare inutili stupidaggini. Ad una gara tra giovani, poiché tutti gli aeromodellisti sono giovani, anche quei pochi con i capelli grigi, che io sono nello spirito, bisogna partecipare quindi con tutti

... si entra con lo spirito lieto...



gli echi sopiti della gioventù trascorsa, se non si è più di età tenerella; occorre immedesimarsi nell'inevitabile felicità che assale un giovane quando lo si mette su di un bel prato battuto dal sole, accanto a dei coetanei. Via dunque i musi lunghi, l'attitudine alla critica demolitrice e pettugola.

Le considerazioni troppo pessimistiche o canzonatorie. Quando poi lo spettatore è giovane come il concorrente, farà bene a mescolarsi ad essi, godendo dei loro scherzi e assaporando le loro fatiche, partecipando, insomma, anima e corpo alla gara. Naturalmente, quando questo sia permesso dalle autorità competenti, perché, qualche volta, specie se si tratti di gare importanti che si svolgono in città, uno speciale servizio d'ordine tiene lontano il pubblico. Insomma, il problema si può dividere in pochi capitoli. Quel signorino con le labbra costantemente piegate da un sorrisetto ironico, che passeggia con le mani in tasca tra gli aeromodellisti al lavoro sull'erba del campo, è il Nemico Pubblico N. 1, altrimenti detto lo Scettico Professionale. Per questa categoria di persone non esiste ancora una tessera speciale, un diploma o una patente che consenta il libero esercizio della loro subdola e pericolosa professione. Lo Scettico si presenta a quasi tutte le manifestazioni, sorride, di qualche frase scherzosa condita da uno spirito acido e di cattivo gusto, poi ritorna tra i suoi e dà fiato ai suoi sbalzi resoconti. Il comportamento di questi individui sul campo è il seguente. Lo Scettico entra, sta per un po' lontano dai concorrenti sul limitare del campo, poi si avvicina, un po' riluttante, un po' curioso. Si china a guardare i modelli con aria incredula: « e quello il volo? ». Poi domanda come si dà la corda, se i modelli possono portare persone a bordo e termina chiedendo: « Ma perché fate questo? ». Quando vede un aeromodellista della sua età perdersi in un faticoso rattoppo, egli stupisce. Ma dunque si può, ad una simile età, pensa sinceramente meravigliato, passare il tempo in altri modi che stare a un caffè a parlare di ragazze e di film americani? Caro il nostro signorino, non è così che si fa. Sul campo si entra con lo spirito lieto, poiché se non altro, si tratta di passare una mezza gior-

nata al sole, sotto un cielo pulito, in mezzo ad un'atmosfera vivificante.

Quel giovane che vuole rimanere sul campo sino all'ultimo modello, farà bene a portarsi una macchina fotografica, se ce l'ha, e anche se si tratta di una volgare trap-pola. Tutti al più, rischierà di sentirsi domandare: « e il topo, da dove entra? ».

La macchina fotografica è, per lo spettatore, un arnese molto più importante di quanto si potrebbe pensare. E' un suo terzo occhio, che vede e raccoglie cose che i suoi due organi della vista sono incapaci a controllare. Il rapido volo di un modello, per esempio, è addirittura commovente a vederlo, più tardi, immortalato su di una pellicola fotografica. Si ripensa a quanto si è visto, o si è appassionati di nuovo. Senza contare l'importanza della documentazione. Ma il giovane spettatore fotografato deve stare attento a seguire, sul campo, delle speciali regole. Non esagerare nella sua assiduità intorno ai gruppi di gente al lavoro, per non impacciare il loro movimento; stare bene attento a non rischiare di venire travolto da una collisione; per voler « strafare » nei « reportage » fotografici, non si mette sulla pista di lancio, troppo vicino al punto in cui presumibilmente passerà il modello, rischierà di vederselo piombare addosso.

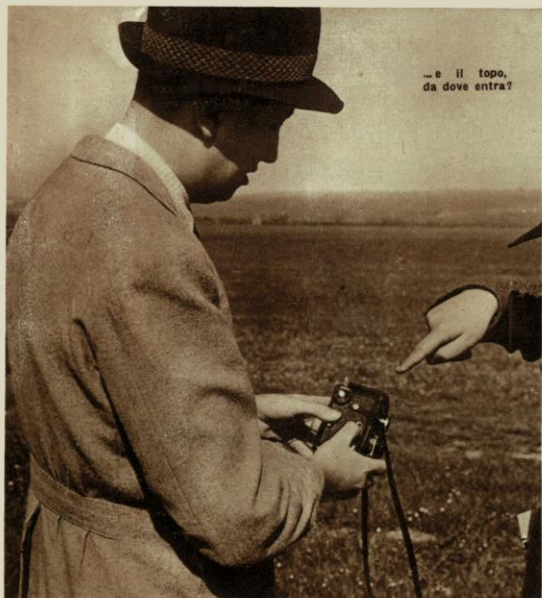
Lo spettatore incompetente ma generoso, che si appassiona facilmente, che partecipa anche troppo alla fatica dei concorrenti, non deve importunarli con le sue offerte di aiuto. Facendo così, corre due rischi: primo, di seccare, poiché quando si lavora non si sente il bisogno di venire distratti da domande inutili; secondo, di sentirsi rispondere affermativamente da un troppo impulsivo aeromodellista. Ed allora sapete che succede? Che lo spettatore, tolta la zinca e data mano agli arnesi, combierà tali pasticci da richiamare alla mente dello sfortunato aeromodellista l'uso di oggetti contenuti o di pugnali malessi a lama serpeggiante.

Ci sarebbe ancora molto da dire, su questo argomento, ma crediamo che quanto abbiamo citato costituisca i tratti principali del problema. Occorre che lo spettatore si cerchi un equilibrio, un compromesso che gli permetta di vivere con i concorrenti

... di vederselo piombare addosso.



... è il topo, da dove entra?



ti, di partecipare alla loro ansia e alle loro gioie, di godere la gara, senza però essere d'impaccio, senza divenire petulante, senza ficcare troppo il naso nelle cose degli altri. Ritorniamo sull'argomento, arriverci.

CR1

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVÒ

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

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

Catalogo illustrato inviando L. 2

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

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

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

la ciabatta di TILSON



(Continuazione dal numero precedente)

A questo punto Tilson si dovette concentrare per chiedersi se Oslo avesse, o no porto, poiché gli sembrava piuttosto di no, ma non volle dar fiato a questo suo dubbio, per non mostrarsi debole in geografia. Nelle elementari era stato bocciato due volte in questa materia.

— Siete uno strano marinaio, nostromo — domando poi. Non avete tatuaggi? Tutti ne hanno!.

Il marinaio trasalì. A questo egli non aveva pensato. Tatuaggi? Mai passato per la testa il progetto di farsi dipingere la pelle? Ma un'idea brillante attraverso in quel momento il suo cervello ed egli l'acchiappò al volo.

— Sì, signore. Ho un tatuaggio sul petto.

— Fate vedere!.

— Ecco, signore... Mi dovette scusare... sembrava che il nostromo si vergognasse!

— Non vi scandalizzerete se vi dico di mostrarvi il petto?

— No... ma, vedete, signore, noi gente di mare siamo a volte tipi un po' rudi, ed allora... ecco si eccede. Il disegno che mi fecero sul petto a Batavia, all'età di dodici anni (approfittarono della mia età!) è appunto un disegno un po' troppo... spinto, signore: non oserei mostrarvelo.

— Bene, fa nulla — sentenziò amichevolmente Tilson mentre, sorridendo, si riprometteva, in altro momento, di invitare di nuovo il nostromo a mostrargli finalmente il suo misterioso disegno. Chissà che, mediante l'offerta di una piccola somma...

— Improvvisamente si ricordò di un particolare di estrema importanza. — Avete con voi degli attestati?

Il nostromo esultò. Mise le mani nelle tasche dei pantaloni e le ritrasse piene di scartafacci. Tilson ne aggruppò un mucchio borbottando. Quell'uomo era a posto, cosa aveva Fred? Il primo documento capitogli sotto gli occhi era una specie di diploma, così compilato: «si certifica che il sig. Philips Malmoessen di Oslo è stato giudicato da questa commissione idoneo come LUPO DI MARE». Seguiva un intrigo di firme.

Tilson impreco sottovoce.

— Non ho mai visti diplomi simili. Non intendo di cose nautiche, ma non sapevo che si rilasciassero diplomi così fatti... Voi sareste dunque un lupo di mare?

— Abilitato, signore! — disse orgogliosamente il nostromo, indicando il documento.

— Mi sembra buffa, questa faccenda del lupo di mare. Scusatemi, ma dovrete indagarlo. Lupo di mare! Credevo che fosse una metafora.

— Volete dire che io... — cominciò con aria offesa.

— No, nulla — fece, rapido, Tilson — andate pure.

Quando il norvegese fu uscito, Tilson restò qualche tempo a riflettere. «Uhm, diceva fra sé, forse Fred ha ragione. Deve avere un buon naso, quel ragazzo. Quell'uomo è a posto, ma... ecco: è troppo a posto. Troppi alibi: c'è sotto qualcosa! E poi, quella faccenda del lupo di mare, via, è un po' grossa...»

Intanto il nostromo, liberatosi dal labirinto di corridoi che si apriva nel ventre del piroscalo, era giunto sulla coperta, dove si era fermato, poggiato alla murata, a contemplare il cielo livido. Una leggera nebbia cominciava a velare l'orizzonte. L'uomo rabbrivì leggermente, poi si volse di scatto: il suo intuito lo aveva avvisato della presenza, alle sue spalle, di un altro individuo.

— Ah, sei tu, Al? — fece subito dopo, rassicurato — Mi hai quasi messo spavento! Credevo fosse ancora quel rompicoscato di Tilson. Il vecchio mi ha interrogato come un questurino. Per un po' tempo, ho sudato freddo, ma infine tutto è andato bene... Ha solo detto che indagherà quel pulcino.

— Caro il mio Bitume — sghignazzò l'altro, che era poi la nostra vecchia conoscenza Al Gordon, Nemico Pubblico N. 1 della Florida — siamo pelle dura, noi.

— Anche tu — fece, sorridendo, Joe al compagno — sei bene mascherato, sai? Chi non ti prenderebbe per un fuochista?

Gordon rise ancora, divertito.

— E gli altri — domandò — non li hai visti?

— Quasi tutti. Ti sei trascinato dietro la banda per intero, compreso il cuoco! Hai fatto bene. Bisognerà agire presto. Se quel polpo spennato si mette nel cervello dei dubbi... Hai il piano?

— Tutto pronto, nei minimi dettagli! I due amici presero a passeggiare, parlandosi ininterrottamente a bassa voce, lungo il ponte umido di salsedine. All'improvviso il raggiunse un'esplosione di orribili imprecazioni. Si guardarono in faccia, allarmati.

— Diavolo, Joe — chiese Gordon — cosa succede?

— Questa è la voce del capitano: corriamo a vedere!

In meno di un minuto raggiunsero il quadrato di poppa. Ned Landen, il comandante del «Good morning!», stava ritta in piedi al centro del vano, la sua destra sollevata una lanterna, la cui fioca luce rosastra illuminava alcuni strumenti appesi alle pareti.

— Capitano! — chiesero ad un tempo i due amici facendo il loro ingresso, affannati nella cabina — cosa accade?

— Per le trippe di Belzebù, amici! — gridò con voce soffocata dalla emozione il comandante — non ho mai visto il barometro scendere così in basso!

I due americani si guardarono negli occhi a lungo, silenziosamente. Poi Al Gordon fece un'attesa percettibile segno di intesa all'altro.

— Bene! — sussurrò — E' per questa notte!

XII NOTTE FATALE

Presto l'oceano s'inecuri e assunse una torva espressione assorta, come se ruminasse nel suo possente ventre brontolante criminali minacciose all'indirizzo della nostra gente. No: l'allarme dato dal comandante del «Good morning!» non si dimostrò affatto infondato! Non era passata un'ora, una sola ora di sessanta minuti dalla sua osservazione che il cielo, già prima velato da una leggera foschia, si ricoprì di un mantello nero di pesantissime nubi, che subito vividi bagliori elettrici si occuparono di illuminarlo sinistramente. Intanto, dall'acqua fredda e corrucciata dell'Atlantico saliva una nebbia sempre più fitta. In breve gli uomini di vedetta non scossero più altro, intorno alla nave, che un grigiore compatto uguale in ogni punto.

Ned Landen, il comandante del grande piroscalo, ringhiava dal ponte di comando oscure espressioni di minaccia, rivolte a Giove. Nettuno ed altri importanti personaggi dell'Olimpo, i marinai erano tutti ai loro posti di manovra, incrinati dal freddo e dalla sensazione dell'approssimarsi della bufera, Tilson, nella sua cabina Quartier Generale, dopo aver dedicato alcune lunghe ore a empirsi lo stomaco di pillole contro il mal di mare e subito dopo, alcuni brevi minuti per rimettere il cibo ingerito nelle ultime ventiquattrore, penso che occorreva stabilire, data la circostanza, un robusto piano d'azione. La «Gaby» attaccata alla coda del «Good morning!» gli dava una tremenda preoccupazione. Le sue conoscenze nautiche non andavano più in là dal saper distinguere una nave a vapore da una a vela e, quindi, cercò per prima cosa di appurare l'entità dei pericoli che una tempesta avrebbe potuto portare con sé. Premette, perciò, tutto un gruppo di pulsanti.

Il comandante, il macchinista, il timoniere, il maggiordomo di bordo e Fred Altony ricevettero nello stesso tempo, dal trillare furioso dei campanelli messi in azione da Tilson, l'ordine di adunata. Giunsero insieme, dai loro rispettivi posti, alla porta della cabina del Presidente della «A. A.». Questi apparve loro, non appena furono entrati, tutto occupato ad inseguire attorno allo stretto vano un alto e pesante stivale che le violente scosse impresse alla nave facevano sgusciar via dalla sua mano ogni volta che questa stava per serrarsi sopra.

Contemporaneamente, i cinque uomini si lanciarono all'inseguimento dell'oggetto la-

titante, con il pronto risultato di travolgere John Tilson e di formare così, in mezzo alla stanza un singolare gruppo assai animato.

— Bestioni! — urlò il Presidente della «A. A.» gesticolando — chi vi ha detto? — Caro principale — si volle scusare Fred.

— Acciappalo! — esclamò il Presidente. — La caccia appassionante e spiritosa riprese, durò qualche minuto, e la cabina fu messa a sovrano. Quando John Tilson poté rientrare, in possesso di quel suo paio di abbigliamento si sedette, sudato e scalmato sull'orlo di un piccolo divano, a infilarsi lo stivale al piede scalzo dolerante per l'accidentato percorso dovuto coprire. Gli altri, anch'essi sbuffanti di fatica, si sedettero intorno a lui.

— La nave rollava forte, scossa dal mare grosso.

— Tra poco — disse Tilson asciugandosi la fronte bagnata — avremo una tempesta.

— Cribbio! — gridò il comandante, come se questo lo sapesse soltanto adesso.

— La «Gaby» — proseguì Tilson — è quello che mi preoccupa. Vorrei sapere da voi, comandante, cosa consigiate di fare.

— Ritirare l'equipaggio sul «Good morning!» dopo aver rafforzato le zavorre di acqua. Aggiungere magari un altro cavo e andare avanti, più alla tempesta, per le trippe di Belzebù!

— Credo — disse Fred — che sia la soluzione migliore.

— A voi, maggiordomo — continuò il Presidente — volevo dire questo. Noi abbiamo a bordo un bel po' di gente, tra equipaggi, operai e tecnici. Questa gente deve stare nel miglior modo possibile. La tempesta è una cosa disagiata, che io so, ma a prescindere da tutte le precauzioni possibili da prendersi per quanto riguarda il vitto occorre tener conto della sua più idonea sistemazione perché trascorra il tempo non troppo male, pur non essendo d'impaccio agli uomini di manovra. Che ne direste di farli andare tutti in cabina? Naturalmente, le finestre devono prima essere tutte accuratamente chiuse. Ah: io dico...

— ebbene, è l'esperienza che me insegna... ecco: una buona cattedra in ogni cabina, credo sia da ritenersi necessaria. Per quello che riguarda me, vi chiedo di prestarmi un bagnapiedi. Inoltre, dovrete fare attenzione a qualche persona, di cui poi vi dirò... Avete capito bene?

Un silenzio glaciale gli rispose. Il compiuto maggiordomo insegue con lo sguardo, indifferente, il volo di una mosca intorno al lume.

— Diavolo, mi potreste pure rispondere! — s'infuriò Tilson. Poi, rivolto al comandante:

— Dite voi: che razza d'uomo è costui?

Continuò MARIO GUERRI



AGUILOTTI ALL'ATTACCO

Se vi parlo un po' della nostra vita di lavoro per svegliare in tutti la comprensione per l'equipaggio volante, che copre giorno per giorno le più grandi distanze sopra il mare o sopra le montagne per portare colpi rovinosi alla Home Fleet inglese. Solamente l'intimo rapporto di amicizia e di cameratismo che unisce tutti gli equipaggi può creare i successi riportati e far sopportare gli sforzi simili a quelli compiuti dalla squadriglia al comando del tenente colonnello Loebel. Ogni singolo atto di bravura impallidisce e naturalissimo e non ha bisogno di menzione speciale. E così questa piccola relazione vuole solamente descrivere uno degli innumerevoli attacchi da noi compiuti contro navi da guerra nemiche.

Già alle prime luci dell'alba il nostro apparecchio da ricognizione aveva decollato per stabilire il punto esatto di un convoglio inglese che ci era stato denunciato nello spazio di mare di Drontheim-Narvik. Si trattava di prendere le navi da trasporto inglesi, prima che raggiungessero i fiordi norvegesi. E così il nostro incarico aveva questo tenore: « Ricognizione armata sulla costa occidentale della Norvegia. Attacco contro il convoglio nemico onde impedire ulteriori tentativi di sbarco presso Narvik ».

Ero ben sicuro che l'esecuzione del nostro incarico sarebbe stato congiunto a difficoltà non lievi, date le condizioni atmosferiche regnanti.

Il successo avrebbe potuto essere raggiunto come già mille altre volte, con l'abnegazione completa di ogni singolo membro dell'equipaggio. Gli equipaggi destinati al volo stavano uniti nella camera di attesa onde cominciare la rotta da prendere ed attendevano solamente le notizie RT del compagno in volo di ricognizione. E una cosa veramente consolante osservare come già durante i preparativi per il volo ogni equipaggio, come minima unità volante, si senta una cosa sola col proprio apparecchio.

« Arrivano le prime notizie sulle condizioni atmosferiche e come avevano immaginato, avremmo dovuto volare attraverso il buio pesto. Ma eravamo sempre preparati ad un volo cieco; in generale la parola « tranquillità » veniva scritta da noi a grandi lettere. E così si apriva il cielo, e gli equipaggi che secondo ogni calcolo umano dovevano non più tornare.

Ma tornarono. Perché, nelle situazioni le più pericolose, non avevano perduto la riflessione, la prontezza di agire, il coraggio, ma hanno tenuto duro anche quando tutto sembrava perduto.

Improvvisamente un silenzio assoluto. Lo apparecchio da ricognizione ha comunicato le prime notizie: « Portateci con grande scorta ».

Presto tutti gli equipaggi segnano le rotte nelle loro carte e pochi minuti più tardi la prima squadriglia va alle proprie macchine. Io stesso devo ancora attendere con la mia pattuglia. L'apparecchio da ricognizione ha ora un servizio molto duro. Egli ha il compito di dare, tutte le notizie necessarie. Con grande tensione seguono sulla carta, insieme al nostro comandante di gruppo, ogni comunicazione che perviene da queste notizie dipende il nostro impiego. I radiotelegrafisti sudano.

Arrivano le prime notizie di attacco e di successo. Un apparecchio dopo l'altro si fa vivo. Sono sempre momenti di grande tensione, quando arrivano queste notizie: diverse navi da trasporto sono state attaccate. La portateci è stata attaccata, ma le bombe non hanno colpito.

Il comandante di squadra dà l'ordine di decollo per la mia pattuglia. Obiettivo di attacco: « Portateci nemica! Abbiamo caricato bombe del calibro più grosso. Decolliamo dall'estremo limite del campo. Leggermente, malgrado il carico enorme, le nostre macchine si alzano dal suolo ed in pattuglia chiusa prendiamo rotta.

Ben presto, come già tante volte, ci troviamo sopra il Mare del Nord. E già ci siamo nella « lavanderia ». Nelle ore successive lottiamo con raffiche di neve, con la pioggia e con la grandine e in ultimo con le formazioni di ghiaccio. Ma la mia pattuglia prosegue imperturbata. Posso riconoscere i piloti delle macchine: il maresciallo Erkens e il sergente Bunker. Ci salutiamo con cenni della mano. Il RT è occupatissimo! E così ci avviciniamo alla nostra meta. Ancora un breve tratto ci separa dall'obiettivo previsto. Sfondiamo la coperta delle nuvole, togliamo gli inalatori d'ossigeno: la visibilità è pessima. Raffiche di grandine danno il cambio a quelle di pioggia. L'acqua e le nuvole si mescolano in un grigiore uniforme unico.

Con la massima tensione quattro paia di occhi scrutano il mare. Attendiamo in ogni momento di vedere il convoglio. I dispettivi per il lancio delle bombe sono da tempo messi a punto, le mitragliatrici cariche a tutta mano e sul bottone delle bombe. Le dita del radiotelegrafista e del mitragliatore sono sul grilletto delle mitragliatrici.

Contemporaneamente balziamo dai nostri sedili gridando in coro: « Le portateci! Quasi perpendicolarmente sotto di noi vediamo il convoglio e proprio in centro una grande nave buia: la portateci. E sull'altro. Solamente questa nave, protetta da due incrociatori e da diversi cacciatorpediniere.

Alla prima entrata in campo non riusciamo nell'attacco. La visibilità è troppo cattiva a questa altezza. Stracci di nuvole impediscono il campo visivo. Se vogliamo attaccare dobbiamo scendere. I due apparecchi della mia pattuglia si sono allontanati un po'. Cerchiamo una posizione di attacco. In una vasta curva faccio un volo in picchiata e riesco uscendo dalle nuvole a gran carriera, ad attaccare in sorpresa.

La nave immensa, buia, sembra un mostro, che si delinea sulla superficie dell'acqua. Sembra ingrandirsi sempre più. Ancora pochi secondi avrà la nave nel mirino e non la lascerò più. E già le prime nuvole esplosive crepitano accanto a noi e dietro a noi. Ci hanno veduti! Ma dobbiamo passare. Picchio per prendere maggiore velocità.

Sempre più si avvicina la portateci. Il poltice e sul bottone delle bombe. E il RT grida: « Caccia! Caccia! Picchiere! Picchiere! ». Io chiedo attraverso il microfono: « Quanti. Dove sono? ».

« Si avvicinano sempre più! Tre! Ancora 300 metri, trecento metri, ancora duecento... ».

La comunicazione del RT è coperta dal martellare delle nostre mitragliatrici. Egli e il mitragliere hanno aperto il fuoco e martellano incontro all'avversario un lampare dietro all'altro. Intorno a noi scoppiano salve di nuvolette della Flak. Da tutte le navi si vede lampeggiare ed i proiettili della media Flak ci incalzano. Ma io ho il mio obiettivo nel mirino. E si attacca.

Districco le bombe. Una scossa liberatrice al velivolo dimostra che la bomba è caduta. Passano secondi che sembrano una eternità. Sono dimenticati per un momento anche i caccia. E poi l'urlo costante del mitragliere. Colpo in pieno in mezzo alla coperta! E poi: « La nave brucia ».

Le nostre mitragliatrici martellano. Ora si avvicinano di nuovo i caccia. Vado in picchiata fino al livello del mare. Siamo co-

periti da nuvolette della Flak. E l'inferno! Quasi sfiorando l'acqua voliamo verso il mare aperto. Mi volto un attimo. I caccia si avvicinano sempre più. Il mio RT, il sergente Thies, chiama: « Più presto! Più presto! I caccia ci vengono addosso ».

E di nuovo ogni altro rumore è coperto dal martellamento delle nostre mitragliatrici pesanti. Involontariamente devo scendere un po'. Il buon Thies, col quale ho volato già in Polonia, lo sa esattamente che gli avversari sono nel mirino. Il mitragliere, il sergente Koehler non fa che caricare nuovi tamburi. Le bocche delle nostre mitragliatrici devono essere incandescenti. Ed ora il primo caccia è qui. Faccio dei movimenti per eluderlo, ed egli non arriva a sparare. Thies gli caccia addosso un tamburo intero. Improvvisamente urla di gioia: « Precipita! ». A quest'altezza nessun caccia va col naso all'ingiù se non è colpito. E già si avvicina il secondo. Ed anche egli è colpito. Il terzo non si avvicina. Vira e vola verso oriente. Il primo non lo vediamo più. Respiriamo un po' liberamente. Mi volto. E vedo facce sorridenti. E pochi secondi fa eravamo però in un momento assai critico.

Dietro a noi vediamo una grossa colonna nera di fumo inalzarsi al cielo. Ancora per un bel po', come un segno dell'effetto delle nostre bombe la vediamo in lontananza. Fino al momento del getto delle bombe sono stato, e con me il mio equipaggio, della sicura opinione di avere dinanzi a noi una nave portateci, anche perché navigava da sola con grande scorta di protezione. Appena nel momento del lancio delle bombe mi parve di riconoscere sulla nave delle sovrastrutture. E così il nostro rapporto radiotelegrafico aveva il testo seguente: « Abbiamo attaccato. Con successo. Nave da trasporto ».

Unità passate dopo di noi sopra la nave comunicarono l'affondamento della nave da 15.000 tonnellate.

Attardando sull'imbucare al nostro aeroporto vediamo in un gruppo il nostro comandante di squadra e il nostro comandante di gruppo sul limite del campo di rullaggio. E facciamo poi il nostro rapporto.

DA « ADLER »

DI ELEFANTE

Nei segni del cielo lesse l'oroscopo, lesse fra le nuvole sparse e dense la storia viva e tragica di loro; ed Elefante si aggrappò che le sue ali restassero fino in fondo. Sorvolò villaggi e paesi grandi, fiumi e laghi e città e finalmente il suo occhio poté posarsi su una scritta luminosa: « Roma ».

« Sono niente », pensò Elefante, e si ac-

cese a calarsi sulla distesa di case. A mezza altezza incontrò una sorta di resistenza luminosa, era come se una forza gli impedisse di scendere di più. La nobile bestia trasse dalle proprie carabattole il suo soffio e sorvolando i quartieri della città suonò allarmi e canzoni piagnenti, e così cercava luoghi ove minore fosse la resistenza e facile la discesa.

Intanto che così rotolava, venne la sera, si accosero i lumi, e le genti avendo scorto Elefante navigare tranquillo il cielo dell'Urbe, le piazze le strade e le terrazze specialmente si erano colmate di iolla, tutti commentavano l'atteggiamento inconsueto, i bambini gridavano eufonie.

Elefante riuscì a scendere, gravemente, per stanchezza, cadde nella vasca dell'Esedra, dopo essersi un poco danneggiato fra i fili che ingombrano e tagliuzzano il cielo della bella piazza. La bestia si liberò, uscì dall'acqua sciottandosi; e fu maravigliata dal gran pubblico che in giro applaudiva; era fra questi un metropolitano il quale Elefante si diresse e gli parlò.

— Scusate, disse, cerco Giorgio.

— Giorgio, e di cognome?

— Non lo so.

— E' difficile cercarlo allora. Conosce il suo indirizzo?

— No, signore.

— Stasera è troppo tardi per far ricerche. Bisognerà iniziare di giorno domani.

Elefante ebbe grande successo, in albergo venne accolto coi segni di rispetto che gli conferiva l'autorità di personaggio importante quanto infelice.

Il mattino successivo la nobile bestia volle ricevere i giornalisti, parlò del suo nobile scippo che l'aveva condotto a Roma, e non cessò in dono fotografie con nobili dediche i giornali di mezzogiorno, parlavano di nobile bestia con attenzione e riguardo.

Per trovare Giorgio fu consultato di notte vari avvisi alle cantonate, inserzioni sui giornali. Ma non era contento. Elefante di quel mezzogiorno, cercava qualcosa di più vivace, più brillante.

Riuscì a trovare una soluzione nel pomero pingue, dopo aver osservato un aeroplano che sulla pagina del cielo al Pincio, rameno e scriveva in lettere regolari quanto instabile ma leggibili, straordinarie nell'effetto su pubblico che batteva le mani e un Elefante considerò che con molta facilità gli uomini, quando non abbiano vive cure applaudono.

Elefante acquistò tanto tabacco e fiammiferi e un fionnetto, e giunto che fu il giorno successivo, nelle ore del pomeriggio, inalzatosi su Roma, accese il fionnetto e caricato il tabacco, tutto aveva sistemato sulla groppa, in luogo dove facilmente potesse giungere la sua appendice nasale; aspirando con certa forza, ebbe la proboscide atta a diventare una stilografica di nuovo tipo. Quindi, a forza di fumate e di spirazioni, Elefante scrisse nel cielo di



Ritmi più volte e in più luoghi ma sempre presso giardini e parchi scrive: «Giorgio l'aspetto domani al grand'albergo».

Il pubblico commentava, e tutti pure applaudendo e battendo le mani in cuvia, dicevano che Elefante scriveva commettendo errori di ortografia.

Il giorno dopo, che avrebbe stato il terzo giorno dall'arrivo in città, davanti al Grande Albergo e nelle sale di attesa stazionavano inquieti centinaia di Giorgio, più o meno tenuti per mano dalle bambine o dalle madri; fra colanto pubblico infantile erano anche alcuni uomini di nome Giorgio che, rinviatisti per curiosità, ora aspettavano.

Elefante discese lo scalone con passo leonero; i ragazzi si disposero in fila tutti, perché la nobile bestia potesse vederli bene, passandoli in rassegna. Il direttore dell'albergo accompagnava l'illustre ospite. Ma il vero Giorgio non era fra i ragazzi, di Giorgio troppi erano presenti ma quello vero per il quale Elefante aveva imparato a volare e aveva compiuto quel gran viaggio, del quale modestamente abbiamo accennato, non nemmeno l'ombra.

«Qua son tutti?» — chiedeva Elefante — tutti?

«Creda di sì» — rispondeva il direttore dell'albergo. — Tutti i Giorgio di Roma sono presenti, salvo, e qui fece una pausa mentre Elefante, che pendeva dalle sue labbra, interrogava: «Salvo?». Salvo che — riprese — salvo che il vostro Giorgio sia andato in villeggiatura. Siamo d'estate.

Qua finisce il testo rinunciato dattiloscritto. Si ritiene opportuno spiegare che quanto da noi pubblicato sotto responsabilità relativa, non è cosa tale da meravigliarsi molto (siamo abituati ai voli di Ippocrati letterari e a quelli non meno letterari e classici delle Chimere); ma il fatto di questo strano e nobile Elefante che vola alla ricerca di un certo Giorgio, confessiamo che ci ha sbalorditi e commossi. Come del resto ci ha un poco sbalordito il mezzo col quale la scritta cronaca è giunta misteriosamente in redazione, caricata a bordo di un modello volante che appena fra noi ha tentato di fuggire, nonostante Travagli e Guerri amorosamente gli facessero cenno che era in famiglia e nulla aveva da temere.

Un mistero, certamente, vi è nascosto sotto. Speriamo, fin da questo momento, di poterlo ridurre alla nostra portata.

POSTA Aerea

Causa la partenza per la guerra di un gran numero dei nostri migliori collaboratori e redattori, la pubblicazione del giornale ha subito dei ritardi che si sono aggravati in queste due ultime settimane anche a causa di una indisposizione di Zio Falcone.

Per riprendere il ritmo normale delle pubblicazioni la Direzione ha deciso di riunire in un unico fascicolo di 24 pagine, che uscirà verso la fine di dicembre, il numero 50, 51, 52. Questo fascicolo di Natale verrà venduto nelle edicole al prezzo di lire una.

Agli abbonati che si stimassero... «danneggiati» Zio Falcone promette un regalo che verrà inviato nei primi mesi del 1941. Il regalo verrà inviato anche ai nuovi abbonati.

Freccia Azzurra, Torre Annunziata. — Hai ragione. Alcuni numeri del giornale hanno subito un ritardo esagerato. Non è colpa mia; per lo meno non è tutta mia. Ti assicuro, ad ogni modo, che dai primi di gennaio il giornale non subirà più ritardi di sorta. Parola!

Ovidio Del Bianco, Conegliano. — Tu mi offri una cosa che mi chiedi. Non ti sembra buffo? Pensaci un po'. Non sarebbe meglio che tu facessi la tua brava inchiesta senza far lavorare me? Se io conoscessi tutte le persone e le situazioni sulle quali mi chiedi lumi, non ci sarebbe bisogno che tu ti scomodassi per fare l'inchiesta. Una buona opera di propaganda per una maggiore diffusione del giornale e dell'aeromodellismo sarà da me molto gradita. Se ti occorre qualche copia del giornale, per mostrarla a gente che non lo conosce, scrivimi subito.

Pietro Baldinotti, Torre Annunziata. — Spero che il tuo abbonamento sia stato regolato come desideravi. Perché non cerchi di procurare nuovi amici e nuovi lettori in questo tuo bel paese?

Alberto Comencini, Milano. — Sì, la ditta Movo ha la sua sede in Milano, e precisamente in via S. Spirito, 14. La Ditta Movo, se ti interessa saperlo, ha avuto un regalo.



«Fremto» si chiama questo modello «Wakefield» costruito dal chieggio Vincenzo Donaggio

da una coccona una bambina alla quale il titolare signor Gustavo Clerici ha imposto (ho detto imposto) il nome di Nicoletta. Il nome è bellino, non c'è che dire. Ma non ti pare che sarebbe ora di finirla con questa imposizione di nomi? Che egoisti questi genitori. Nasce un bambino, il quale, divenuto grande, sceglierebbe periamo il bel nome di Falcone, e invece i suoi onesti genitori gli impongono il nome di Agamennone. Vorresti chiamarti Agamennone, tu?

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Gaba Vercelese, Vercelli. — Perché credi che il dover rispondere ad un aquilotto o ad una rondinella mi procuri angoscia ed insonnia? Io gioisco, invece, in balzo canti finnici e comungo ballate medioevali ogni volta che ricevo una lettera alla quale devo rispondere. So che qualche tua collega non pensa così. Il mondo, cara rondine, oltre ad essere rotondo e grande, è anche, spesso, cattivo. Insomma, sappi che le tue righe, come di qualsiasi altra tua collega, sono a me non solo bene accette, ma anche bene scuri, mazze, cerbottane, giavelotti e fionde. Ma bando agli scherzi, come disse quel giudice istruttore a quell'accusato il quale, con la scusa «sono le quattro» cercava di sguagliarsela dal Tribunale. Tu mi domandi se si può andare in Cirenaica. Certo, ma bisogna essere, per prima cosa, uomini, in secondo luogo, militari. E tu non soddisfi né alla prima condizione, né alla seconda. Ma perché, Gaba Vercelese, vuoi andare in Cirenaica? Sai sparare il fucile? O vorresti esser utile come crocerossina? Se vuoi entrare in corrispondenza con un pilota combattente, scrivi indirizzando semplicemente così: a un pilota, Cirenaica. Puoi anche aggiungere, se lo vuoi, giovane, bruno, biondo. Ma mi sembra che ti sto dicendo anche troppo. Maledetta mia bontà!

S. J., Catania. — Apri pure, davanti a me, il tuo animo, ma sta attento che temo le fitture. Ah, ah! Te l'ho fatta. Ma bando agli scherzi, come disse quel giudice istruttore, ecc. (vedi risposta precedente). Tutto quanto mi dici sulla RUNA catanese è verissimo, lo so, ma credo, purtroppo, di poter fare poca cosa. Per ciò che riguarda la progettazione di modelli e di alianti devi pazientare. Acquisti, intanto (appena esce, ossia tra poco) il «Costruttore di aeromodelli», edizione riveduta ed aggiornata, attualmente in stampa. Imparerai molte cose, più tardi potrai studiare trattati più completi e profondi, imparando altre cose. Non ti scoraggiare, vedrai che potrai riuscire, no.

nonostante, per ora, le circostanze ti sembrano quasi proibitive. Non pensare di abusare della mia pazienza scrivendomi; anzi, scrivimi più spesso, che puoi, specialmente dato che tu (Dio ti benedica) possiedi una macchina da scrivere.

Corla Giuseppe, Roma. — Ecco la motivazione per la medaglia d'oro alla memoria del capitano pilota Giorgio Mancini:

«Comandante di squadriglia, pilota di grande perizia e prode combattente, al ritorno da una missione bellica su trimotore da R. M., subiva gravi avarie ai motori che determinavano l'incendio del velivolo.

Nonostante che nella cabina di pilotaggio l'aria fosse ormai irrespirabile, con eroica decisione vi permaneva per tentare l'ammiraglio che avrebbe salvato da sicura morte tutto l'equipaggio. Riusciva infatti, nonostante le avverse condizioni del mare e di

divampare del fuoco che già in parte lo investiva, a portare l'apparecchio sull'acqua. Incurante di se stesso ordinava ai suoi compagni di buttarsi in mare mentre egli si getta il velivolo fuori della zona di ammiraglio per evitare che il prevedibile scoppio dei serbatoi del carburante e delle munizioni di bordo potesse arrecare danni all'equipaggio ormai salvo. Quando egli si buttava in mare la morte stava per coglierlo per le ustioni riportate e per l'avvenimento determinato dai vapori di benzina. Quando decedeva da prode in servizio della Patria. Nel rogo del velivolo scoppiavano intanto le cartucce e i serbatoi di carburante.

La generosità eroica — spinta fino al sacrificio — del comandante che aveva tutto previsto e a tutto provveduto, contribuiva ancora una volta a salvare la vita dei compagni. Esempio del più puro eroismo, del più alto spirito di sacrificio e dell'umana nobiltà».

Carlo Vancini, Bologna. — Zio Falcone mi ha passato lettera ed articolo per competenza. Io ti rispondo facendo pubblicare l'articolo, ritoccandolo però in qualche parte o facendo delle annotazioni come tu stesso potrai vedere.

Sulla forma dell'articolo ti dirò due cose: non sprecare spazio per un prologo lunghissimo ed inutile, usa le parole con più proprietà.

Circa il contenuto ti dirò di stare attento ai paroloni ed a non complicare le cose dove non è necessario.

Circa una tua collaborazione futura, prova pure a mandare qualche cosa, tenendo presente le poche cose che ti ho detto. Vedrai allora quello che se ne potrà fare, poiché quello che mi hai mandato non è certo sufficiente a darmi un'idea delle tue possibilità. Risparmiami però l'articolo sul C.E.L. i lettori hanno ormai fatto indigestione di roba di questo genere, e sarà bene riparlarne fra qualche mese.

Per la gioia del linotipista, ricordati di scrivere da una parte sola del foglio.

GRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San. Michele 22 - Telefono 540.680

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali
Chiedete catalogo per l'anno XVII inviando L. 1.50
allo ditto
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - BOLOGNA



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.



PIAGGIO



*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*



SAVOIA-MARCHETTI
SESTO CALENDE



BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE



SUI MONTI DELL'EPIRO: UN CACCIA GRECO "P. L. Z.". PRECIPITA COLPITO DALLA NOSTRA DIFESA