

NUMERO 50-51-52 - 29 DICEMBRE 1940 A. XIX - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA



UN MODERNO CACCIA ITALIANO COSTRINGE UN «BLENHEIM» A SCENDERE IN MARE.

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*

Direttore: GASTONE MARTINI  
Anno X N. 50-51-52  
15-29 dicembre 1940-XIX  
Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

## EDITO DALL' UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dependente 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 centomila 80  
numeri arretrati il doppio

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

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

### Altre pubblicazioni edito

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

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

**RIVISTA DIDIRITTO AERONAUTICO**  
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 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

# Come si vede

La domanda più immediata, spontanea e ingenua (ma non sono forse le cose più ingenue e quasi fuori luogo, quelle che toccano il fondo delle questioni, fin quasi ad esaurirle?); la domanda più logica, insomma, e ingenua che spesso noi (un «noi» psicologicamente preavvertito e interessato), facciamo ad un aviatore, allorché c'è dato d'incontrare uno e avere la confidenza, la prima domanda dunque è questa: «Che cosa si vede di lassù?».

E senza aspettare la risposta, ecco sulle labbra una seconda domanda fiorisce, si esprime: «E quello che si vede, com'è?».

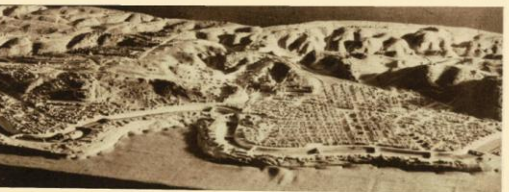
Noi vogliamo sapere, e la nostra sete di curioso e d'inedito non si appaga mai, e vuol conoscere o almeno vorrebbe conoscere sempre cose nuove, cose ignote, cose belle e cariche sempre d'un senso di mistero e di meraviglioso: in mancanza di cose nuove o di cose meravigliose, o semplicemente cose non nuove ma ignote o ignorate, noi («noi» gli uomini) ci contentiamo di immaginare l'esistenza di nuovi aspetti delle cose che fanno il nostro vecchio mondo dall'alto, ci contentiamo di rinnovare gli aspetti consueti, svegliando gli angoli della sapienza. Noi vediamo, in altri termini, le cose come ci piacerebbe vederle. Ma non sempre è facile, e dove esista allora pigrizia, bello è ricorrere alle domande: ora vogliamo sapere se vi sono, se esistono condizioni tutte privilegiate adatte a fare di più stupire al cospetto di nuovi istanti, momenti, e si anche aspetti del mondo circoscritto e cognito. L'aviatore è tutto qui, nella sua evasione dal consueto. Il momento primo dell'uomo che si dedica al volo è questo, credesi: sfuggire alla noia usuale e mortifera del mondo saputo e dalle proprie esperienze e conoscenze usuali e banali, tali che neutralizzano lo spirito.

Come il fanciullo rompe (e continuamente lo rompe) il giocattolo per vedere com'è fatto dentro, per scoprirne i segreti riposti, l'anima addentrata, così l'uomo s'è alzato sulla superficie terrestre per vedere com'è fatto il mondo, e in analisi di tale fantasia, anche per poi poter meglio dimostrare soddisfaccendosi. Le cose, infatti, da vicino non si vedono bene: visto al microscopio, anche un fiore appare una mostruosità sconosciuta.

Questo nostro affettuoso e temibile mondo, visto dall'altrezza esigua di un metro e settanta centimetri (tanto è la media altimetrica della nostra umana misura, altezza dalla quale l'uomo comunemente guarda la terra, il mondo) questo luogo dunque sul quale vegetiamo, voliamo, e combattiamo non somiglia a se stesso. Per vedere bene il mondo, per vederlo nella luce logica e filosofica, per comprenderlo nella sua misura importante e banale e solenne e funzionale e composta, ecco, il mondo bisogna guardarlo dall'alto, e dall'alto amaro. Parrà soltanto un paradosso, ma al mondo tanto più distaccati si sia, più si può amare.

E' una conclusione metafisica che ha molti punti di contatto con la verità.

L'aviatore sarebbe il solo conoscitore del mondo, solo all'aviatore è dato di conoscere i limiti o l'illimitato del mondo: solo l'aviatore sa e conosce i fiumi, le città, le montagne, i laghi e il mare arido. Questo, perché riesce a vederlo (se non a comprenderlo) dall'alto, nella libertà di assoluto giudizio (giudizio al quale supinamente il mondo presta). Ecco perché noi, abbordati avidamente al suolo, quando ci troviamo a contatto diretto, nella confidenza d'un aviatore, gli domandiamo precipitosamente che cosa si vede dall'aeroplano e quello che si vede com'è. Noi, noi benemeriti attaccati e affezionati alle strade ai marciapiedi alle carrozze ai cavalli o non so ai treni e agli alberi nella loro usuale apparenza, alla loro ombra e al loro



spirito usuale, noi supponiamo, subordiamo, presumiamo piuttosto, l'esistenza di un mondo a noi sconosciuto, un mondo dove possano incontrare angoli in libertà, angoli fuori presidio, angoli oltre i limiti dell'estremo a scorrazzare su prati di aurole. Un mondo del tutto diverso e vario ma non capace, oltre la prima meraviglia angosciosa e stupefacente e incredibile, ma non capace di distoglierci dal godere il mondo dall'alto, il mondo consueto che ecco volando diventa insolito, variato, mutevole e artificiale quasi.

Una volta un aviatore disse: «Immaginate un plastico. Sapete che cosa sono i plastici? Ebbene, immaginate (noi diremmo: sognate) un plastico colorato». L'aviatore ci suggeriva una soluzione veramente inusuale, fuori della nostra fatica. E dove l'avremmo trovato l'architetto capace di farci un plastico del mondo, coi fiumi che scorrono limpidi o torbidi con tanta o poca acqua, e coi colori del mondo, il giallo il verde il turchino il chiaro rosato delle cose all'alto? E dove l'avremmo trovato un pittore capace di colorare abilmente e bravamente il plastico ideato dal nostro architetto? Ahimè, la nostra terribilità è irrimediabile e permanente.

Ma una soluzione è venuta fuori, improvvisa. Eccola, la diffondiamo in fotografie. E' una soluzione d'ripieno, ma sempre una soluzione.



## LA GUERRA E I FRANCOBOLLI

Il quadrante della storia ha registrato in questi ultimi tempi avvenimenti memorabili che hanno modificato e stanno modificando profondamente la carta geografica di quell'Europa costruita dagli egoismi democratici a Versaglia.

Grandi ingiustizie sono state riparate e numerosi popoli hanno trovato, col ritorno in seno alla madrepatria, il conforto alle crudeli oppressioni sofferte per oltre vent'anni. Le franchigie postali sono state le prime a risentire del nuovo assetto politico, e di conseguenza anche nel mondo filatelico vi è stato e vi è tuttora, un febbrile lavoro per aggiornare collezioni albi e cataloghi. E' nel settembre del 1938 che ha inizio il ciclo rinnovatore. Dibattutasi lungamente sui tappeti diplomatici la questione dei tedeschi del Sudeti, incorporati già nello stato inero-stabile, la Cecoslovacchia, creata pur essa a Versaglia, le truppe del Reich mettono fine agli ingannatori indugi dei franco-britannici, e varcati i confini boemi, entrano nella città di Asch.

(Continua)

## RASSEGNA DELLE NOVITA': BRASILE

Il 30 ottobre u. s., per celebrare la Fiera Mondiale e di New York è stata emessa una serie di tre francobolli che hanno le seguenti caratteristiche: 1000 reis, violetto, la cui vignetta reca una riuscita riproduzione della «Victoria Regia», pianta acquatica gigantesca del Rio delle Amazzoni, nota per le dimensioni delle sue foglie, che possono raggiungere il diametro di 1 e 2 metri, e per la bellezza dei suoi fiori larghi da 30 a più centimetri, di colore bianco-candido e dal profumo dell'ananas; 5000 reis rosso, che si adorna della effigie scolpita dal presidente Getulio Vargas, di profilo a destra; 10.000 reis azzurro scuro, in cui è riprodotto il plastico geografico del Brasile. I tre valori assai belli, sono stati incisi in taglio dolce nella Cassa di stampa Da Moeda e impressi su carta spessa senza gomma, con filigrana. Di ogni valore sono stati emessi 300.000 esemplari.

\*\*\*

In onore di Machado de Assis, e a ricordo del Centenario della sua nascita, è stato messo in vendita un francobollo commemorativo da 400 reis seppia con il ritratto dello scrittore. Come è noto, Machado de Assis, poeta, romanziere e giornalista brasiliano, nacque a Rio de Janeiro nel 1839 e morì nel 1908. Dapprima esercitò il mestiere del tipografo, poi fu addetto al Ministero dei Lavori Pubblici dove divenne Capo di Gabinetto. Dato alle lettere, pubblicò versi che lo resero noto in tutto il Brasile; fra l'altro ricordiamo: *Chrysalidas, Phalenas, Americanas*. Ma l'opera che lo rese celebre, è un romanzo pieno di brio, fine e spiritoso, dal titolo: *Memorias postumas de Braz-Cubas*. Appartiene al genere pessimista, illumina però da un raggio di confortante bonità.

\*\*\*

Il bicentenario della colonizzazione di Porto Alegre, capitale dello stato di Rio Grande do Sul, è stato celebrato con la emissione di un francobollo da 4000 reis verde, la cui vignetta raffigura due coloni in atto di piantare il primo albero della città. Di quest'ultimo e dei due commemorativi di Machado de Assis, sono stati emessi 1.000.000 di esemplari.

## JUGOSLAVIA

A favore della Croce Rossa jugoslava è stato emesso un francobollo di beneficenza il cui uso è obbligatorio come sovrattassa aggiunta alla normale affrancatura. Il soggetto è lo stesso di quello emesso nel 1938 (una infermiere accorre un soldato ferito sul campo di battaglia), ma i colori sono mutati. Dentellatura: 12½.

50 para, blu-grigio e rosso.

## RUSSIA

Vent'anni fa moriva lo scienziato e naturalista K. A. Timiryazev. Per ricordare la fine dell'illustre uomo sono stati messi in vendita quattro francobolli commemorativi. Dentellatura 12½, carta senza filigrana. 10 copechi, ardesia-blu (pedata dell'Accademia di Agricoltura dedicata a Timiryazev); 15 copechi, viola (lo scienziato nel suo laboratorio); 30 copechi, bruno (effigie del naturalista); 50 copechi, verde (monumento a Timiryazev).

## MAURITIUS



# ma che combattiamo

Mi rivolgo a voi amici giovani e giovanissimi, e vi parlo della guerra, delle ragioni della guerra, della necessità di vincere la guerra, della possibilità e della certezza — pur che gli italiani siano concordi nel volere, fermamente volere — di vincere la guerra.

Voi che frequentate le scuole o che siete freschi degli studi, voi sapete che il nostro Paese, l'Italia, dopo gli splendori dell'Impero Romano, ha potuto ritrovare un'unità politica e nazionale soltanto passata la metà del secolo scorso, e ciò per volontà di popolo, si ma sopra tutto per merito di una minoranza di generosi patrioti che per intelligenza, tenacia, volontà, coraggio e intuito politico rappresentavano l'astorietà del pensiero e dell'erosmo italiani. Voi sapete questo, e tuttavia, forse, non pensate che la Nazione italiana del secolo scorso era considerata dagli altri popoli della terra, specialmente dai popoli delle grandi Potenze, fra gli Stati meno importanti del mondo. Il valore militare e il contributo alla civiltà portato dai nostri artisti, dai nostri scienziati e dal nostro pensiero, come l'esempio di rettitudine e di sobrietà del nostro popolo, non volevano, allora, a porre l'Italia nel novero delle Potenze rispettate o temute. L'Italia come Nazione era troppo giovane, come entità economica era semplicemente trascurabile. Politicamente, aveva pochissimo prestigio. Valeva come entità demografica, un'entità più in potenza, che in fatto, ma di ciò — per fortuna, si può ben dire ora — pochi dimostravano di tener conto. Che la popolazione italiana crescesse continuamente non dimostravano né di curarsi, né di preoccuparsi i nostri vicini e tanto meno i popoli lontani. Pareva che gli italiani fossero stati creati, che il buon Dio li creasse, soltanto per suonare il mandolino e cantare le serenate ai turisti inglesi, americani, francesi, svedesi, austriaci e magari russi che venivano con molti o pochi quattrini a godersi a Venezia, a Firenze, a Roma, a Napoli, a Siracusa, a Taormina, a Capri, pareva che gli italiani fossero stati creati, che il buon Dio li creasse prodigalmente, soltanto per patire la fame nelle campagne povere o superpopolate; pareva che gli italiani fossero stati creati, che il buon Dio li melfesse inconsideratamente al mondo, soltanto perché potessero, carichi di un sacco o di una vecchia valigia, stiparsi nei puzzolenti dormitori collettivi delle quartie classi dei piroscafi che li portavano pieni di sogni nelle più lontane regioni per bonificare terre selvaggio, per creare città, ferrovie, strade, acquedotti, per scavare e frangere nelle miniere al fine di trarne tesori che dovevano servire più per l'altrui ricchezza che per la propria, più per l'altrui felicità che per la propria, dato che non si può essere felici compiutamente lontani dalla Patria.

L'Italia una e unita del 1871 dopo l'ingresso trionfale di Re Vittorio Emanuele II in Roma era sì una e unita, ma non era tutta l'Italia. Se nel 1859 i francesi, allo scopo di indebolire l'Austria, avevano contribuito all'unione della Lombardia al Piemonte, Nizza e Savoia passavano sotto il dominio della Francia. Questo fu il prezzo! Così, quando anche la Sicilia e Napoli, le

Marche e l'Umbria e quindi il Veneto e infine Roma entrarono a far parte del novello Regno d'Italia, questo Regno era già privato di Nizza e Savoia e non comprendeva le altre regioni italiane, Italianissime del Trentino, della Venezia Giulia con la Dalmazia e della Corsica.

Come voi sapete, gli italiani sono degli idealisti. Le loro guerre sono state sempre combattute per « l'ideale »: l'ideale della libertà, della giustizia, del diritto. Intanto altri popoli, con mentalità più mercantile e più pratica, facevano gli affari loro, come si dice in gergo familiare. Questi affari loro consistono, ad esempio, nel possesso da parte della Francia e dell'Inghilterra di quasi tutta l'Africa, di metà dell'Asia, dell'Oceania e perfino di alcuni pezzi delle Americhe!

Quando qualche uomo politico italiano, dal cervello lungimirante, pensò di prendere parte, se pure tardivamente (troppo tardi!), alla spartizione delle ricchezze non mai sfruttate della terra, e posò l'occhio, per esempio, sul lembo orientale dell'Africa, mille ostacoli e forze avverse si opposero all'azione italiana. In Africa orientale, nel secolo scorso, la nostra penetrazione si limitava all'Eritrea. Naturalmente, le forze avverse non si esercitavano tutte all'esterno, se pure avevano origine dall'esterno. Perfino in seno al nostro Parlamento di allora, in un tempo in cui si assisteva alla corsa sfrenata delle Nazioni all'accaparramento delle ricchezze, molti « idealisti » e molti paridi avversarono l'opera dei lungimiranti e dei Generali. Così avvenne quando si trattò della guerra contro la Turchia per il possesso della Libia.

La Francia ci aveva « soffiato » la Tunisia approfittando della sua potenza e del suo prestigio politico e militare; la Tunisia, ci aveva presa, una regione dell'Africa del nord già colonizzata dagli italiani (precisamente dai siciliani), abitata da italiani, geograficamente italiana giacché far capo Bon e capo Lübbe a traverso le isole e i banchi di Pantelleria e Talbot, la Sicilia (e quindi l'Italia) è virtualmente congiunta territorialmente all'Africa (come Gibilterra lo è al Marocco), storicamente giacché sul suolo cartaginese Roma aveva vinto la sua più dura guerra di espansione imperiale.

Comunque, scoppiata la guerra fra la Germania e l'Austria-Ungheria da una parte e gli imperi Russo, Inglese e Francese dall'altra, l'Italia si gettò generosamente nella lotta allo scopo di riscattare le terre irredente del Trentino, della Venezia Giulia e della Dalmazia. Ma non soltanto questo doveva, in base ai trattati liberamente e solennemente conclusi e firmati dai Governi di Londra e di Parigi, ottenere l'Italia raggiungendo la vittoria assieme agli alleati del 1914-18.

Invece l'Italia di Vittorio Veneto, l'Italia che, con il sacrificio di 600 mila morti e un milione di feriti, aveva vinto il più grande esercito del mondo determinando così la disfatta e la resa della Germania, l'Italia, invece, alla Conferenza della Pace fu trattata alla stregua e peggio di una qualsiasi delle potenze balcaniche che avevano parte cipato alla guerra mondiale. Ma l'Italia, non era io non era più, se mai lo

fosse stata o fosse stata giudicata una nazione balcanica: l'Italia era una nazione mediterranea, l'unica grande nazione che aveva diritto di vita e di libertà assoluta nel Mediterraneo.

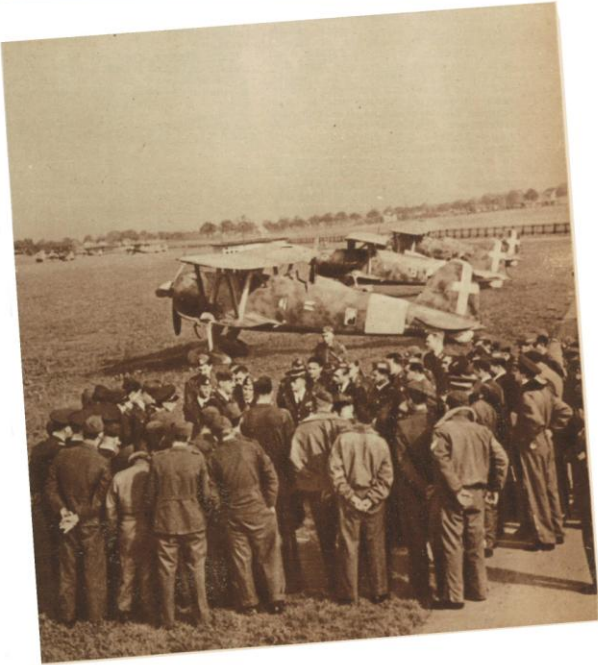
Non sono parole retoriche quelle dedicate al problema del Mediterraneo. Mussolini ha veduto ed ha compreso ciò che altri in Italia prima di lui o assieme a lui non avevano veduto e compreso. La tenace opposizione della Inghilterra e della Francia alla nostra espansione in Etiopia ne è stata la dimostrazione, se di dimostrazione ci fosse stato bisogno.

Promovendo e imponendo le sanzioni e l'assedio economico e concentrando nelle acque del Mediterraneo la Home Fleet l'Inghilterra gettava finalmente la maschera ed anche i ciechi potertero vedere la sua faccia.

Gli inglesi sono delle brave persone che amano i cani, ma non gli uomini. Gli inglesi sono dei nobiluomini molto tolleranti con i popoli che essi stimano ad essi inferiori e spietati con coloro che non tollerano padroni o protettori. Ma il problema non è tutto qui. Il problema è molto più vasto, e nello

stesso tempo molto semplice. Si tratta di una questione sociale, che determina situazioni politiche economiche morali intollerabili e assurde.

Nel secolo scorso, che è stato il secolo nel quale si sono maturati i principi scaturiti dalla rivoluzione francese, ha avuto una straordinaria fortuna l'idea socialista, i cui postulati si dovevano identificare con una maggiore « giustizia sociale, una maggiore collaborazione fra capitale e lavoro. E' vero che con la Santa Alleanza i sovrani di Europa (meno quello inglese, guarda combinazione) avevano promesso che, « conforme alle Sacre Scritture, che comandano a tutti gli uomini di amarsi come fratelli, sarebbero rimasti concordi e uniti, si sarebbero prestati reciproca assistenza, avrebbero governato i sudditi da padri e avrebbero mantenuto la religione la pace e la giustizia », e invece giustizia non istaurarono e maggiori libertà non accordarono, né magnanimità, cosicché di nessuna prosperità godette il popolo; ma il socialismo era un'altra cosa: era un'idea scaturita dal travaglio e dalla sofferenza del popolo, e non da qualche cer-





# INVASIONE DELL'INGHILTERRA

Su un campo del C.A.I.: «vista»  
«Gloster» pronti per un'azione  
sull'Isola Britannica.



L'Inghilterra, si sa, vive continuamente sotto l'incubo dello sbarco delle truppe tedesche: essa aspetta, da un momento all'altro, di essere invasa e di essere, per conseguenza, piegata alla volontà del Paese dell'Asse. La paura del temuto sbarco tedesco sulle coste inglesi subisce degli strani alti e bassi, delle curiose pause e delle ancora più curiose e inspiegabili riprese. In questi giorni siamo di nuovo come al settembre scorso: anche oggi, come allora, gli inglesi di tutte le categorie e di tutte le classi aspettano di veder sbarcare le prime «Panzerdivisionen» tedesche. Ad aggravare questo stato di fatto, questa incertezza collettiva, adesso ci si è messo lo stesso primo Ministro, Churchill, che alla Camera ha dichiarato, ad un dipresso «Sarebbe stupido considerare il pericolo tramontato: il pericolo c'è ed è ancora vivissimo. Collarsi nella speranza di saperlo tramontato, potrebbe essere per noi mortale».

Queste, le parole del Primo Ministro. Poi c'è la stampa: la stampa inglese. Su tutti i giornali inglesi in questi giorni non si fa altro che parlare dei preparativi che stanno compiendo i tedeschi per effettuare lo sbarco. Ma essi si consolano affermando che le prime prove di sbarco compiute dai tedeschi sulle coste della Norvegia sono state sospese perché le perdite di soldati erano semplicemente enormi. E' un modo come un altro per consolarsi. Poi c'è la stampa americana. Un giornale a questo proposito ha addirittura inventata la famosa favola dei cassoni di nafta sistemati sotto la Manica. Secondo questo giornale, gli inglesi avrebbero escogitato un mezzo di difesa assolutamente perfetto: essi, in altri termini, avrebbero sistemati sotto la Manica un enorme numero di cassoni carichi di nafta. Questi cassoni, allorché si avvicinano i convogli di sbarco tedeschi, vengono vuotati e incendiati (la nafta, come si sa, galleggia anche in combustione). In questo modo gli inglesi avrebbero scongiurato un primo tentativo tedesco compiuto tempo fa: e i tedeschi in questo mai udito tentativo, avrebbero perduti più di 80.000 soldati.

Siamo, come si vede, alla mitologia e al mito: roba da giornalisti americani che lavorano per il grosso, per il grossissimo pubblico... Robaccia e ideacce per i garzoni fornai americani e inglesi. Roba che noi citiamo unicamente a titolo umoristico e anche a titolo di curiosità storica... Tutta roba che mostra anche cosa mai possa creare la paura, la fiammeggiante paura.

In tutta questa farraginosa produzione di teorie e di previsioni più o meno apocalittiche, qua e là compare qualche pacato e serio ragionamento, qualche ragionamento fatto da uomini di mestiere, da tecnici, da gente seria che scrive seriamente. E' questo, il caso dell'articolo del capitano di corvetta (pilota aviatore) spagnolo A. Alvarez Ossorio («Ejército»), agosto 1940 che ci sembra per molti lati di sicuro interesse attuale. L'Ossorio ragiona sulle possibilità tecniche che esistono in favore di uno sbarco tedesco sulle coste inglesi. Egli incomincia con l'affermare: «E' assolutamente logico che, dato che l'esercito debba essere trasportato per mare, e una volta sbarcato, abbia bisogno di enormi approvvigionamenti per continuare l'invasione, si debba possedere il libero dominio delle comunicazioni marittime, cioè il dominio del mare. Tutti i tentativi per l'invasione dell'Inghilterra ricordati dalla storia, dal tempo della regina Isabella sino ai giorni nostri, sono stati invariabilmente spezzati da questa legge fissa e inesorabile, che sussiste ancora oggi».

Questa, la premessa dell'Alvarez Ossorio. Ad essa si potrebbe contrapporre la concreta politica tedesca: cioè la politica

sottomarina. Con una vasta, o meglio vastissima flotta sottomarina, come quella che la Germania sta creando, il dominio dei mari non si vede di chi è o meglio si vede chiaramente: il dominio è indiscutibilmente della Germania; e lo sarà sempre maggiormente nel prossimo futuro. Ma, siccome in strategia, tutti i problemi sono dipendenti uno dall'altro, l'Ossorio giustamente parla dell'arma aerea.

«L'arma aerea invece ha dimostrato un potere enorme come arma ausiliaria dell'esercito di terra e della flotta del mare. Ci si è citata anche la Norvegia.

1) La Marina tedesca ottenne un primo esito notevole: sbarcare cioè di sor-

presa in tutti i porti strategici, da Narvik a Oslo, senza possedere il dominio del mare.

2) La Marina tedesca stabilì, aiutata dall'Arma aerea, una linea di convogli fra il Gran Belt e il fiord di Oslo.

3) La Marina inglese rese possibile lo sbarco posteriore delle forze inglesi in Norvegia.

4) La Marina inglese rese possibile il



reimbarco di queste forze con un minimo di perdite degli effettivi sbarcati.

5) La Marina inglese, per appoggiare il suo esercito tentò di interrompere la linea marittima tedesca dello Skagerrak.

Logicamente non impiegò a questo scopo le sue corazzate (come Lord Jellicoe non le impiegò la notte della battaglia dello Jutland) poiché sarebbe sciocco impiegare una forza principale in una operazione secondaria. Per impedire o ritardare la marcia dell'esercito tedesco (mentre rinforzavano l'alleato con sbarchi successivi) furono adoperate forze leggere, torpediniere e sottomarini.

Questi navigli, armati contro l'offesa aerea solo con mitragliatrici, si trovavano logicamente in situazione d'inferiorità, operando in uno stretto, dalle rive del quale

l'aviazione germanica poteva puntare su di essi. Tuttavia riuscirono a sostenersi in mezzo all'inferno delle esplosioni delle bombe, finché l'ammiraglio comprese l' inutilità della sua azione.

6) L'esercito alleato fu il vero sconfitto in Norvegia, avendo dovuto rimbarcarsi.

7) La politica inglese fu la causa del disastro alleato in Norvegia. Nella riunione del comitato di guerra alleato i generali francesi e gli ammiragli inglesi si opposero fermamente all'operazione.

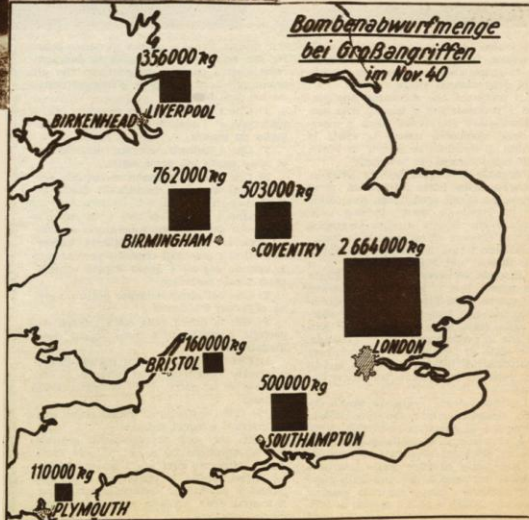
8) La Marina inglese ebbe delle perdite — fra l'altro l'incrociatore York — e uno o

due incrociatori anti-aerei — ma nessuno pretende che la guerra non comporti dei rischi, e nessuna arma né congegno è invulnerabile: così subirono perdite l'esercito e del pari l'aviazione da una parte e dall'altra.

La deduzione più importante ed esatta, che possiamo trarre dall'operazione norvegese, è che per ciò che la riguarda, ignoriamo la potenza della flotta inglese, che non interverrà in forza (solo una corazzata, il Warspite, sparò le sue cannonate contro Narvik), e perciò non possiamo fare delle deduzioni sicure riguardo a un altro teatro di guerra (la costa inglese), nel quale interverrebbero probabilmente, con tutto il loro potere, le principali squadre britanniche.

Poiché la Germania possiede tutto il littorale europeo, dalla frontiera russa nel Mar Glaciale Artico fino alla foce del Bidasoa nel golfo di Guascogna, la minaccia che è possibile esercitare contro la Gran Bretagna è formidabile. Il semplice blocco è sufficiente a far arrendere l'Inghilterra, e questo blocco può essere applicato con un'efficacia infinitamente maggiore che nella passata guerra mondiale.

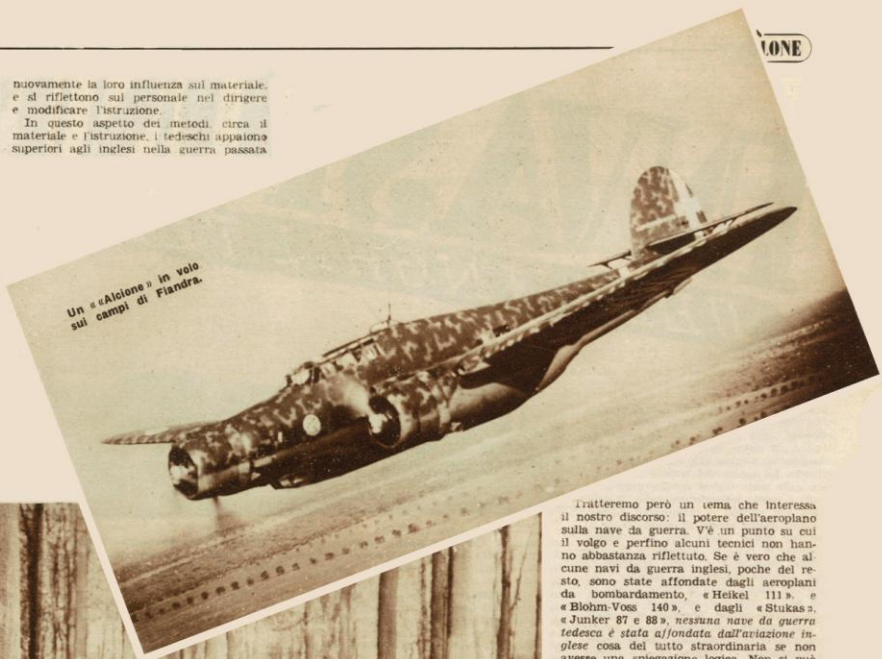
Nella guerra del 1914-18 i tedeschi potevano impiegare solo i sottomarini, poiché la flotta di alto mare non fece nulla di utile, impedendogli gli ordini imperiali, per il blocco dell'Inghilterra, e questi sottomarini dovevano salpare dalla rotta della costa della baia tedesca e attraversare i campi minati (vi erano 77.000 mine fra le Shetland e la Norvegia e vari campi con-



securativi nello sbarramento da Dove a Calais) e le infinite trappole e sbarramenti, posti dagli Alleati per impedire loro l'uscita al mare libero. Tuttavia se la guerra sottomarina fosse stata cominciata al momento opportuno e fosse stata perseguita con fermezza, l'Inghilterra si sarebbe arresa in condizionatamente. Oggi i Tedeschi dispongono di basi a nord e a sud del Mar del Nord e in tutto il litorale continentale di questo mare. I sottomarini possono operare partendo dalla Norvegia, Olanda, Belgio e Francia. Il blocco è assoluto e i sottomarini non possono essere ostacolati quando partono dalle loro basi. La flotta tedesca, che dispone ormai di sei corazzate (*Tirpitz, Bismarck, Admiral Sheer, Blucher, Gneisenau, Schernhost*), può costituire una grave preoccupazione per gli inglesi per le incursioni distruttrici che può fare dalla costa norvegese contro i convogli per l'America. Il blocco esercitato da queste navi può essere rinforzato dall'aviazione, operando contro i convogli e contro i bastimenti nel porto, contro le installazioni dei porti commerciali e contro i centri costieri di distribuzione. Questo blocco aereo-navale totale può da solo rovinare l'Inghilterra. Ciò naturalmente entro un limite determinato che non possiamo definire con certezza, giacché dipende dalle risorse possedute dagli inglesi, dalla capa-

nuovamente la loro influenza sul materiale, e si riflettono sul personale nel dirigere e modificare l'istruzione.

In questo aspetto dei metodi, circa il materiale e l'istruzione, i tedeschi appaiono superiori agli inglesi nella guerra passata



Deposito di bombe accuratamente elatato nei pressi di un nostro campo.

lutteremo però un tema che interessa il nostro discorso: il potere dell'aeroplano sulla nave da guerra. V'è un punto su cui il volgo e perfino alcuni tecnici non hanno abbastanza riflettuto. Se è vero che alcune navi da guerra inglesi, poche del resto, sono state affondate dagli aeroplani da bombardamento, «Heinkel 111», e «Blohm-Voss 140», e dagli «Stukas», «Junker 87 e 88», nessuna nave da guerra tedesca è stata affondata dall'aviazione inglese cosa del tutto straordinaria se non avesse una spiegazione logica. Non si può dubitare della bontà del materiale britannico di aviazione; gli attacchi, logicamente, sono stati sferrati sopra le navi tedesche in porto o nel mare, data la eccellenza apparente del metodo, sperimentato dagli inglesi a proprie spese. Da un lato l'arma aerea appare efficace contro i navigli; dall'altro gli attacchi aerei si infrangono di fronte all'artiglieria antiaerea navale, con grandi perdite per gli attaccanti. Essaminando i vari casi, abbiamo trovato la soluzione del problema: la inefficacia della artiglieria antiaerea inglese. È sorprendente che la marina britannica, tanto accurata ed efficiente nel tiro, non abbia raggiunto in ciò il grado di perfezione di quella tedesca, ma è una realtà indubitabile. Ci si

rità di resistenza, dal loro morale e dalle fluttuazioni insospettite della situazione totale internazionale, che possono modificare le determinanti citate.

Ma il problema che dobbiamo analizzare non è precisamente il blocco; solo senza sottovalutare l'influenza fisica e morale di esso, dobbiamo vedere se esiste la possibilità di decidere la guerra in breve, con un colpo diretto: la invasione.

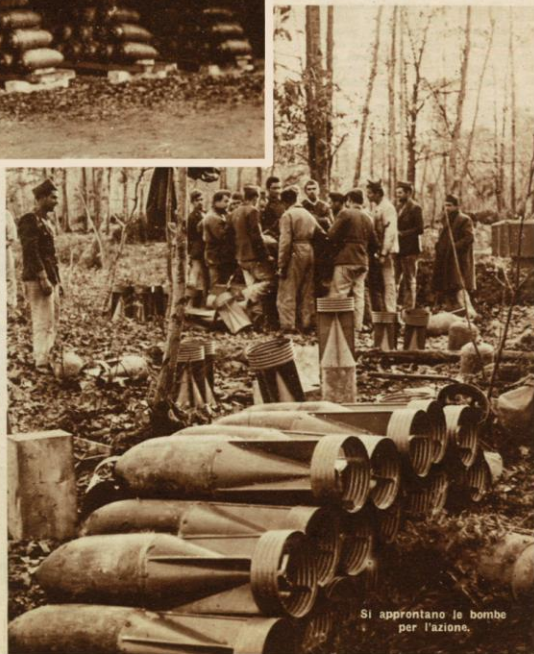
Già durante la Grande guerra, Jellicoe, ammiraglio della flotta britannica prese in diverse occasioni precauzioni immediate contro un eventuale sbarco tedesco (senza contare che la sua attività strategica era la più efficace difesa contro l'invasione), portando i suoi incrociatori da battaglia a Rosyth nel Firth of Forth, e, a volte, facendo scendere la Grande Flotta fino a questa base. Lord Jellicoe sperava che lo sbarco, se si fosse effettuato, sarebbe avvenuto alle foci dei fiumi che sboccano nella costa orientale, benché è probabile che lo preoccupasse anche l'Irlanda, dato lo stato di ribellione dei sinn-feiners (un sottomarino tedesco sbarcò in questa isola il capo dei sinn-feiners, sir Roger Casement).

Se i principi della guerra, in questo caso della strategia navale, sono immutabili, l'applicazione di questi principi alla situazione è variabile, e a questa applicazione di principi debbono corrispondere i metodi che si impiegano. In altre parole: i principi applicati formano la dottrina della guerra: per soddisfare questa dottrina bisogna fondare un sistema e alcuni metodi di fare la guerra. A loro volta questi metodi hanno

e in questa. Per non parlare di questa guerra, ma solo della superiorità riconosciuta nella guerra passata, ricorderemo che gli ammiragli Lord Jellicoe e Wilson affermano nei loro libri:

- 1) Che i tedeschi erano superiori per il materiale e il metodo di impiego del naviglio da guerra.
- 2) Che i tedeschi avevano perfezionato le mine molto più degli inglesi.
- 3) Che i siluri tedeschi erano più perfetti e di maggiore portata di quelli inglesi.
- 4) Che i metodi di tiro e la rapidità del fuoco dei tedeschi superarono in molte occasioni quelli dell'artiglieria inglese.
- 5) Che i proiettili tedeschi perforavano le corazzate inglesi e quelli inglesi scoppiavano senza perforare.
- 7) Che nel combattimento notturno erano superiori i tedeschi.
- 8) Che la difesa della costa tedesca era perfetta e quella della costa inglese quasi inesistente.
- 9) Che le comunicazioni inglesi furono interrotte completamente durante il crepuscolo e la notte della battaglia dello Jutland.
- 10) Che i sottomarini inglesi erano molto inferiori a quelli tedeschi.

Questi non sono apprezzamenti gratuiti, ma affermazioni fatte da chi poté farle. Anche in questa guerra, e i posteri potranno darne meglio la conferma, i tedeschi hanno la superiorità tecnica in terra (carricanti a mani, ecc.), nell'aria e nel mare (mine magnetiche, ecc.).



Si approntano le bombe per l'azione.

sarebbe aspettato che gli inglesi, che già 10 anni fa possedevano il « Predator Vickers », che hanno praticato il tiro antiaereo dalle navi contro bianchi aerei reali, i famosi « Queen Bee », aerei che decollavano e volavano da soli diretti dalla radio posta sui bastimenti, si trovassero in uno stato di maggiore efficienza di quello che hanno dimostrato. La stessa tecnica dell'assalto in picchiata, sembra che non sia stata perfezionata dall'aviazione inglese.

Si può dire che gli inglesi nel corso della storia non hanno impiegato per la difesa delle loro coste nessun'altra arma se non la flotta, al punto che, fino al 1859, non si preoccuparono di intraprendere lo studio della fortificazione della costa.

La costa si difende per mezzo di un insieme di armi in una scala di difesa, come segue:

1) La flotta è il più importante elemento di difesa, tanto per agire con la forza contro lo sbarco, quanto, una volta prodottosi questo, per agire contro le linee di approvvigionamento dell'esercito sbarcato. Se Napoleone, per esempio, avesse bloccato Lisbona, Massena avrebbe conservato le sue posizioni di fronte a Torres Vedras. L'Inghilterra è stata invulnerabile fino ad oggi a causa della sua flotta. Oggi la flotta navale conta soltanto se unita alla ricognizione aerea.

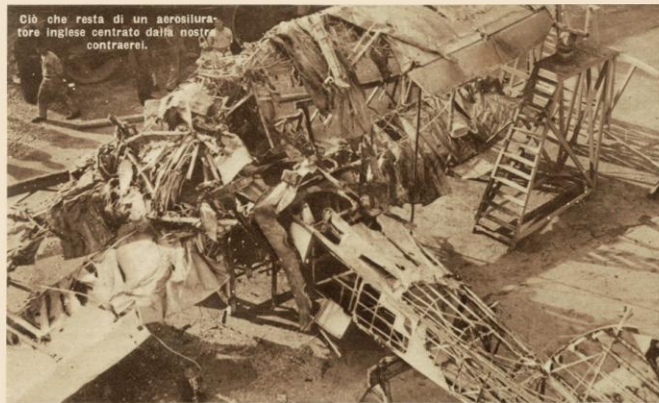
2) La seconda difesa è costituita dalle unità aeree, bombardiere e siluranti delle basi costiere della Marina che secondano l'azione distruttrice della flotta contro la flotta nemica e i suoi trasporti in mare e contro le spiagge e i porti dell'esercito nemico.

3) La terza difesa è costituita dall'aviazione da caccia (di intercettazione e di in-

mentale) bisogna impiegare ogni sforzo per inclinare dalla propria parte la bilancia di una vittoria che sarebbe senza pari finora; si tratta del primo incontro a morte fra tutto il restante mondo, che cambia di rotta, e l'orgogliosa Albione. Se la marina inglese (portata a una posizione debole e disperata da una politica inetta) sarà vinta, non sarà più possibile ripetere lo sforzo. Prima di passar oltre dobbiamo considerare che la Germania può darsi sicura della vittoria sull'Inghilterra per mezzo del blocco; dunque ove non intervengano fattori a noi sconosciuti, se si deciderà a fare un'invasione, la farà a ragion veduta; cioè la farà soltanto se potrà contare su di una forza sufficiente a dare questo colpo al cuore dell'Inghilterra, con migliori speranze e minor dispendio di vite e di energie, di quelle occorrenti per blocco marittimo. Finora Hitler non ha di-



Velivoli tedeschi si portano al di là della Manica.



Ciò che resta di un aerosiluratore inglese centrato dalla nostra contraerea.

seguimento) della difesa territoriale, che contrasta l'avanzata bombardiera nemica, la quale cerchi facilitare lo sbarco, neutralizzando le difese costiere.

4) La quarta difesa è costituita dalle unità leggere della difesa della costa come i caccia, le navi pattuglia, i mas, i sottomarini, ecc.

5) La quinta è costituita dall'artiglieria pesante da costa.

6) La sesta è costituita dai campi minati, protetti a loro volta dall'artiglieria media da costa, che ne impedisce il rastrellamento.

7) La settima difesa è costituita da tutti gli sbarramenti e artifici (filo spinato, mine elettriche, ecc.) e dall'artiglieria leggera e rapida di difesa delle spiagge e dei porti.

8) L'ottava è costituita dalle trincee dell'esercito di terra, o meglio da questo stesso esercito, che opera secondo la sua tecnica peculiare.

Tutti questi mezzi saranno posti in azione dagli inglesi, e finché i trasporti saranno fatti per mare, la flotta britannica rappresenta la più importante difesa, il potere della quale bisognerà annullare per effettuare l'invasione dell'Inghilterra.

Si tentino pure tutte le combinazioni possibili: gli inglesi hanno una sola combinazione, un solo piano: disprezzare tutte le finte e le diversioni, e piombare come una valanga sopra lo sbarco e il convoglio principale; se una qualche forza pone piede in Inghilterra, batterla già da terra, e se l'esercito nemico sbarca in gran forza, tagliare le sue comunicazioni ad ogni costo, malgrado le perdite inevitabili, poiché in questa operazione vitale e fonda-

mentale imprudenza, né temerarietà, ma un sereno valore e una sorprendente conoscenza delle necessità e delle possibilità di ogni momento.

La tattica della difesa inglese è semplice, come abbiamo detto: piombare sul convoglio tedesco principale, « che deve essere necessariamente marittimo ». Si potranno trasportare forze attraverso l'aria, potranno essere lanciati paracadutisti; ma, anche supponendo una capacità gigantesca per fare questi trasporti e una completa libertà per effettuarli (bisogna immaginare inattiva la caccia e l'artiglieria contraerea inglese), vi è pur sempre la necessità di trasportare una quantità immensa di materiale pesante e di vetovaglie, che solo per mare è possibile trasportare. Non crediamo possibile che un aereo sollevi un carro armato di 30 o 40 tonnellate; né che possa trasportare artiglieria pesante, né artiglieria su rotaie; né infine le enormi impedinimenti di cui un esercito avrebbe bisogno per far fronte all'esercito metropolitano inglese al completo. In Norvegia abbiamo visto come il convoglio navale del Kattegat e Skagerrak effettuò questi trasporti, che resero possibile consolidare la vittoria ottenuta dalla marina germanica col suo audace colpo di mano.

Inoltre dobbiamo tener conto che il convoglio principale deve giungere in Inghilterra senza soffrire in mare grandi perdite, tali che possano impedire all'attacco lo sviluppo delle operazioni ulteriori; che la linea di approvvigionamento deve rimanere assolutamente libera per l'invasore, affinché questo possa aumentare la potenza combattiva del suo esercito.

È certo facendo queste considerazioni

che l'Inghilterra non si arrende, malgrado la sua disperata situazione, poiché spera di poter adoperare con buon esito l'ultima importantissima carta, nella tremenda partita in cui si gioca l'avvenire dell'Umanità.

Perché un convoglio possa giungere in Inghilterra e perché l'invasore possa conservare e, cosa indispensabile, accrescere le sue forze, necessario, è anzi condizione che non domina il mare. Data la superiorità incontestabile della flotta inglese, questo non sembra possibile.

Nello scritto *Disquisizioni di un ufficiale di Stato Maggiore* abbiamo dato la chiave di questo problema, che in apparenza e storicamente è senza

soluzione, finché la flotta inglese dominerà i mari. Come abbiamo detto, nel citato lavoro ecco una delle poche massime strategiche che ammettiamo pienamente: *è elemento di vittoria essere più forte del nemico nel luogo decisivo, e durante il tempo necessario*; la applicazione di questa massima strategica porta implicitamente con sé:

- 1) realizzare la concentrazione e formazione della massa di manovra;
- 2) materializzare l'obiettivo principale, cioè la scelta di un luogo, di un teatro di operazioni vitalmente decisivo;
- 3) mantenere la propria forza per tutto il tempo necessario, cioè a dire ottenere un dominio locale perdurante per tempo bastevole.

Nulla importerebbe che la flotta inglese domini tutti i mari del mondo se, come in questo caso, tale dominio eccentrico non turbasse il teatro principale delle operazioni; non si tratta infatti di invadere la Giamaica, o simili. Ciò che importa, per vibrare questa stoccata diretta al cuore inglese, è il dominio locale e temporaneo degli angusti mari e stretti che separano l'Inghilterra dalle coste continentali, basi delle operazioni tedesche. Per questo merita una politica e una strategia insuperabili, la Germania può tenere in non cale la superiorità inglese sull'immenso mare, per ridurre il duello e il problema vitale a una zona ristretta, in cui Hitler può spiegare tutta l'immensa potenza tedesca e tutte le armi moderne, concretando così il punto decisivo, realizzando su di esso la concentrazione e effettuando l'attacco con probabilità di successo. Se si trattasse, per esempio, di invadere la Giamaica, la Germania potrebbe inviare fin lì soltanto dei

boli forze navali, che fossero riuscite ad eludere il blocco inglese e a sfuggire ad un eventuale inseguimento e sarebbero, in capaci di affrontare nel Mar Caraibico la potenza navale britannica. Non è detto dunque, s'intenda bene, che Hitler abbia risolto il difficile problema dell'invasione, né che abbia trovato il segreto, capace di annullare il potere navale senza fronteggiarlo con un altro potere navale superiore; egli però ha condotto la politica e la guerra in modo tale, che gli è stato possibile concretare e stabilire il punto decisivo dove a lui conviene, per poter spiegare tutte le sue forze, in modo che il nemico si trovi nelle condizioni peggiori di lotta, in conseguenza, nelle condizioni migliori per essere battuto.

Come la politica inglese dell'anteguerra e della guerra fu sempre quella di circondare la Germania di nemici, per completare il blocco con la flotta, allora invulnerabile, supervalutando così la potenza navale, così Hitler ha teso sempre a svalutare il potere navale dell'Inghilterra, anzitutto eliminando successivamente con le armi o la diplomazia i suoi nemici di terra, poi costringendo la flotta inglese a battersi nelle peggiori condizioni; invece dell'ampio mare, su cui spiegare la loro strategia e la loro tecnica, le navi inglesi son ridotte a battersi in uno stretto di trenta o poco più chilometri di larghezza, di 30 metri di fondale e con la totalità delle armi tedesche di fronte, navi da linea, incrociatori, caccia, sottomarini, mine aeree, cannoni da costa, mas, tubi lanciasiluri da costa ecc. In tali condizioni gli inglesi, a nostro giudizio, non hanno altra soluzione che l'impiego della flotta nel modo prima accennato, per usare il quale debbono effettuare lo spiegamento necessario.

I lettori nostri ci perdoneranno questa lunga citazione; ma si sa che il buono e il ragionato bisogna saperlo prendere dove si trova. Ragionare intorno ad un eventuale «eventuale» è un modo di dire parlamentare; Hitler non disse in uno dei suoi ultimi discorsi, rivolto agli inglesi: «Non abbiate premura; noi verremo!» sbarco tedesco in Inghilterra, escludendo la produzione più seria e ponderata intorno a questo formidabile problema, ci è sembrato un modo poco onesto e poco chiaro di esporre la questione. Viceversa, il lungo articolo del capitano di corvetta e pilota aviatore spagnolo A. Alvarez Ossorio, che noi abbiamo tanto ampiamente citato, ci sembra ed è una produzione assolutamente seria e ragionata con rigore. Conclusioni non ne traiamo (se si escludono le conclusioni implicite al ragionamento dell'Ossorio); ma esprimiamo una sola speranza, che è anche una certezza: che lo sbarco in Inghilterra avvenga e sia esso l'inizio di una nuova era; l'era, come disse una volta il Duce, della giustizia e della pace.

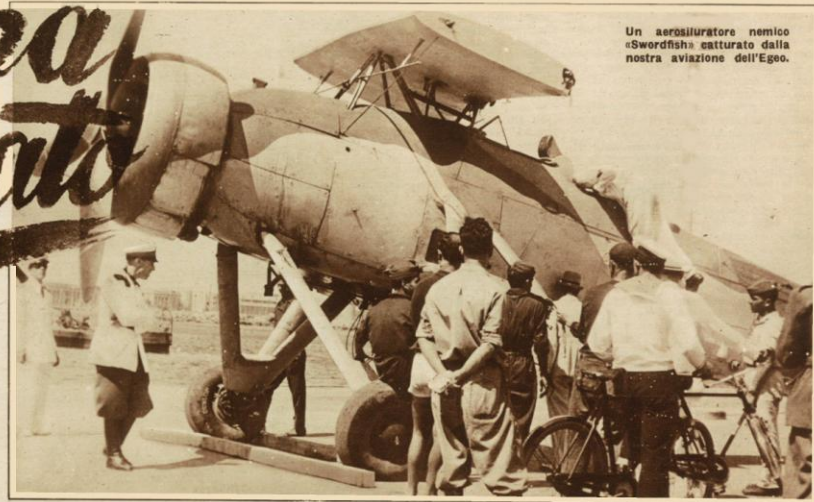
RICCARDELLO

# Guerra rimata

Guerra al petrolio dell'Inghilterra per controllare la fonte le sue...  
disegnare il nemico per questo...  
bombardieri dopo aver sistemato...  
una serie di azioni ben coordinate hanno...  
scelto un altro obiettivo. Troppi convogli...  
nemici tentavano risalire il Mar Rosso, no-  
nostante fossero ostacolati e decimati dall'...  
vigile Marina e dall'Aviazione dell'Africa...  
Orientale Italiana. Questi denunciavano...  
che oltre ai rifornimenti comuni gli inglesi...  
avevano bisogno di molta benzina e nafta...  
per alimentare le loro forze in Egitto. Ca-  
ifa non è più sicura dopo le «sdrumate»...  
subite.

Ma la piovra ha aperto altre ventose per...  
succhiare la linfa di cui ha bisogno. Col...  
solito sistema ricattatorio, penetrando con...  
politica subdola mascherata da interessi...  
commerciali, l'Inghilterra si era da tempo...  
impadronita di un gruppo di isolette nel...  
Golfo Persico. Chi non sia approfondi-  
to in questioni tecnico-militari ed abbia...  
osservato la zona rettangolare che racchiu-  
de le isole sulle carte geografiche si sarà...  
domandato perché mai l'Inghilterra, che...  
ama appostarsi ai punti di passaggio ob-  
bligati, ha fatto cadere le sue voglie in...  
mezzo al Golfo Persico. E' che le isole...  
Bahrain, assunte alla notorietà mondiale in...  
seguito all'azione dei nostri valorosi bom-  
bardieri, racchiudono una zona petrolifera...  
di notevole importanza. Un milione di ton-  
nellate di petrolio vengono pompate ogni...  
anno dalle navi cisterna che prelevano il...  
prezioso combustibile già raffinato da...  
capaci stabilimenti situati ad oltre venticin-  
que chilometri di distanza dalla costa.

Località che poteva ritenersi ben protetta...  
da qualsiasi velocità di attacco data l'e-  
norme distanza che la separa dalle nostre...  
basi. Ma c'è l'aviazione italiana quella che



Un aerosiluratore nemico «Swordfish» enturato dalla nostra aviazione dell'Egeo.

pone ogni cura a superare ogni sua stessa...  
impresa, per grande che sia.

Ciò senza miracolosi espedienti, ma con...  
prodigiosa disciplina, con la ricerca pa-  
ziente tesa a perfezionare fino all'estremo...  
le risorse della macchina e ad esaltare con...  
l'allenamento metodico ed eroico gli equi-  
paggi animatori delle prodigiose macchine...  
aiate.

Così localizzato il punto da battere ai...  
superano gli ostacoli. Si tratta di portare...  
l'offesa sganciando qualche tonnellata di...  
bombe incendiarie ed esplosive sulle raffi-  
erie con un volo di 4500 chilometri. Volo che...  
qualche anno fa avrebbe costituito il limite...  
dei primati di distanza stabiliti con aereo-  
piani appositamente studiati con a bordo...  
appena due o tre persone e le caratteristi-  
che di sicurezza ridotte al minimo indispen-  
sabile. Oggi, invece, è una intera forma-

zione che si assume questo compito e lo...  
porta brillantemente a termine.

Decollare con queste macchine non è...  
molto agevole, specie se la partenza deve...  
avvenire da un aeroporto di guerra ri-  
spondente a molte esigenze, specie per...  
mascherarsi alle offese nemiche. Ma nulla...  
si lascia al caso. L'aviazione che è l'arma...  
degli ardimentosi associa la meticolosità...  
del calcolo matematico. E sull'aeroporto di...  
guerra viene sperimentata quella pista aerea...  
che permetterà l'involo alla grossa forma-  
zione: decolli con carichi progressivi nel...  
le varie condizioni di vento vengono tenta-  
ti e si sceglie così la zona del campo dove...  
è più agevole dare in pieno i motori per...  
far prendere l'abbrivo alla massa bruta...  
che si vuol rendere alata.

Al momento scelto per la partenza non...  
ci sono più dubbi: tutti i piloti hanno pro-

vato e hanno vinto le titubanze. Il capo che...  
guida la formazione per primo ha dato l'e-  
sempio e per primo è salito sull'apparec-  
chio di punta che condurrà la formazione...  
per ore ed ore di volo su mare, in cielo...  
nemico, sorvolando zone desertiche, prive...  
di rifornimenti e geograficamente sconosciute.

I compagni che rimangono a terra, quelli...  
che si dicono sfortunati per non poter dare...  
la loro opera in un'impresa che agguizzerà...  
ancora prestigio alla nostra ala, seguono...  
trepidanti il difficilissimo inizio del lungo...  
volo: uno dopo l'altro i velivoli si muovono...  
dapprima lentamente e poi sempre più...  
veloci fino a staccare la loro massiccia mole...  
ai limiti del campo e superare poi le creste...  
di quelle collinette che mascherano così...  
bene l'aeroporto, ma rendono tanto preoccupanti...  
le partenze a pieno carico.

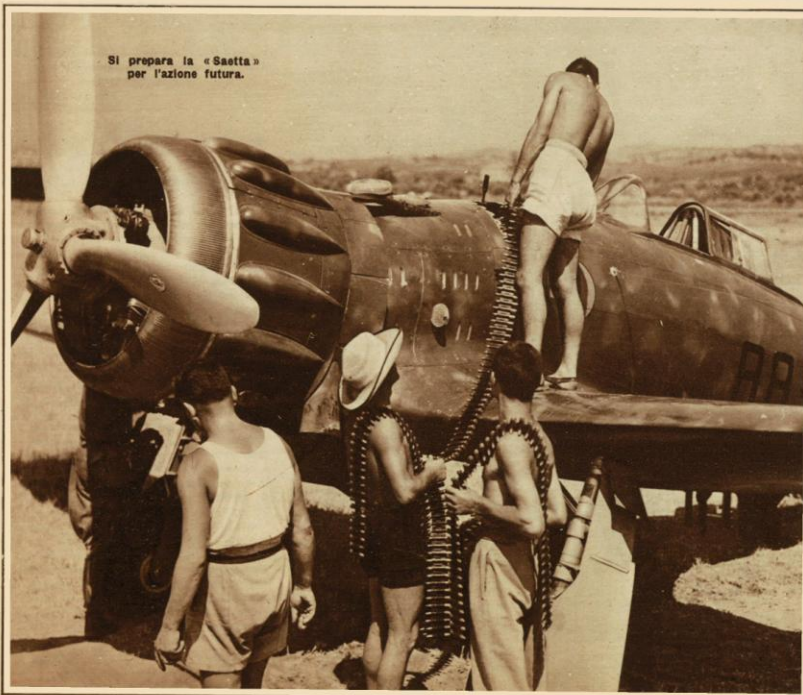
Così i velivoli che portano oltre le ton-  
nellate di benzina che assicurano l'auto-  
nomia al lungo volo e il grosso carico di...  
bombe, sono partiti. Li guida, anche stavolta...  
un intrepido comandante eroe di tre...  
guerre, l'incendiario di Caifa, quello che...  
rende difficile la vita agli inglesi. E ora...  
mai la sua specialità averli di fronte sub-  
dolmente o apertamente: così in Africa...  
come in Spagna, come ora.

Il lunghissimo volo, condotto con maestria...  
senza ausilio di radio per non farsi intercettare...  
dal nemico, ma solo emettendo di quando...  
in quando brevissimi messaggi per rassicurare...  
i compagni che a terra trepidanti seguono...  
l'ardimentosa impresa con cuore di camerati...  
si è svolto senza episodi degni di nota. Rintracciato...  
con rotta sicura il Golfo Persico malgrado...  
formazioni temporalesche saggiamente evitate...  
i nostri velivoli con le ali tenute in forma-  
zione rigorosa, quasi che un filo reggesse...  
nella sua tenuta la volontà di ciascun pilota...  
hanno raggiunto l'obiettivo. Ridotti i motori...  
e planando per individuare bene i punti...  
delicati da colpire e per calcolare i dati...  
di tiro necessari per uno scancio ben...  
coordinato delle bombe esplosive ed incendiarie...  
i nostri si sono silenziosamente tuffati...  
sul ghiotto bersaglio, certi della sorpresa...  
Infatti nessuno poteva mai pensare che...  
velivoli carichi di bombe potessero giungere...  
fin là.

I primi scoppi ed i susseguenti incendi...  
svegliavano però gli inglesi. Motori in pieno...  
prive verso il cielo, impennata in ritmo...  
d'ardimento, la formazione prendeva la...  
rotta per la base di rientro. Ed il lungo e...  
faticoso volo veniva compiuto con gli animi...  
lieti per l'impresa superata.

Impresa che rimane fino ad oggi la più...  
bella di quante siano state compiute in...  
questa guerra. Ma oltre al suo valore tecnico...  
oltre alla sua importanza militare che...  
indubbiamente riveste di nuovo prestigio...  
la nostra Arma Azzurra, ne ha uno squisito...  
valore politico. L'Oriente, quell'Oriente...  
che è da tanti anni agguato all'Inghilterra...  
che con la corruzione, i soprusi, le violenze...  
pone quei popoli al suo giogo, l'Oriente...  
è stato risvegliato dal fragore delle...  
bombe lanciate dai nostri prodigiosi avia-  
tori.

ALDO MARIOTTI



Si prepara la «Saetta» per l'azione futura.

UNA NUOVA MINACCIA starebbe dunque per gravare sul capo del potere sommersibile già tanto perseguitato dagli italojoni, dalle bombe di profondità, dalle chiglie delle torpediniere, dalle reti di sbarramento e dai velivoli?

Si tratterebbe di adoperare l'elicottero per dare la caccia alla temibilissima e silenziosa arma subacquea che non vuol darsi per vinta ma che anzi sta aspettando lentamente gli inglesi nella loro isola.

Il «New York Times» esaminando difatti i possibili nuovi metodi per combattere i gravissimi pericoli a cui sono soggetti i cospogli navali, suggerisce i sistemi seguenti: Estendere il raggio d'azione degli apparecchi che effettuano attualmente il servizio di sorveglianza costiera impiegando i grossi quadrimotori terrestri nei quali potrebbe essere sostituita parte del carico di bombe con altrettanta benzina. Sistemare delle catapulte sui vapori mercantili allo scopo di poter lanciare l'apparecchio imbarcato (noi magari del genere, tanto per fare un po' di economia, che basterebbe dotare di un apparecchio il solo vapore che marcia in testa, ma gli americani non guardano a spese). Impiegare inoltre l'elicottero che, secondo anche il parere dell'ing. Sikorsky, offre dei vantaggi particolarmente preziosi per la scorta ai cospogli data la sua possibilità di decollare in 10 metri e di volare alla stessa velocità della nave. Inoltre l'elicottero potrebbe effettuare il lancio delle bombe di profondità con una maggiore precisione e potrebbe mantenersi costantemente presso i suoi protetti, proprio come un cane da pastore. Peccato però che anche la mira dei contraerei installati a bordo dei sommergibili potrebbe risultare... più facile.

A. A. ACQUISTASI AEROPLANI ANCHE VECCHI. Il «Des Neue Tag» pubblica da Stoccolma che il vice comandante dell'aviazione americana, Major, ha fatto un fatto una dichiarazione secondo la quale gli aeroplani forniti alla Gran Bretagna sarebbero molto antiquati. Malgrado ciò, la Commissione di acquisto britannica negli Stati Uniti avrebbe chiuso un occhio ed ha insistito affinché le forniture abbiano corso egualmente. Tanto aэрonei quanto i furbetti britannici se gli aeroplani dovranno andare a fondo per la strada, come quelli che erano sulla nave «Western Prince» recentemente silurata nell'Atlantico — se sono vecchi non fa nulla.

## CRONACA BREVE

IL DUCE HA INVIATO AL GENERALE PORRO, Comandante della quinta Squadra Aerea operante in Libia, un altissimo encomio nei termini seguenti: «I suoi telegrammi documentano quanto la Squadra da Voi comandata ha fatto in questi giorni. E' semplicemente ammirevole: fatelo sapere a tutti».

COMANDANTI DEI DUE AEROSILURANTI che hanno affondato recentemente un cacciatorpediniere da 6000 tonnellate al largo di porto Bardia sono: il capitano pilota Giorgio Grossi nato a Trieste nel maggio 1912, proeminentemente dalla Regia Accademia di Caserta e Legionario di Spagna, ed il tenente Umberto Barbani, nato a Roma nel febbraio 1915, proveniente dai reparti da bombardamento marittimo.

DAL PRINCIPIO DELLA GUERRA fino al 14 dicembre u. s. sono state concesse undici Medaglie d'Oro al valore militare, e precisamente: al Maresciallo dell'Aria e Quadrumviro Italo Balbo, capitano pilota Menzoni Giorgio, sottotenente di vascello osservatore Franchini Goffredo, tenente pilota Rigatti Mario, sergente maggiore pilota Giuseppe Giuseppe, sottotenente di vascello osservatore Calzari Bruno, tenente pilota Catalano Simone, capitano pilota Scrabellotto Valerio, sottotenente di vascello osservatore Masi Gino, primo aviere marconista Vespi Gino, aviere scelto motorista Bonanno Giovanni.

Tutte queste Medaglie d'Oro sono state concesse «alla memoria» meno che al tenente pilota Rigatti Mario che è vivente. (In un'altra pagina del giornale troverete le motivazioni).

Sono state inoltre concesse 205 medaglie d'argento al v. m.

IL N. 8 DELL'AGENZIA D'INFORMAZIONI ITALIANA AROI ha precisato in data 20 dicembre che le forze concentrate ed impegnate dalla Gran Bretagna contro l'Italia nei diversi settori della guerra ammontano a non meno di 1500 aeroplani, 425 mila uomini, mezzo milione di tonnellate di naviglio da guerra, tutto nel Mediterraneo. Le truppe sono state reclutate e scelte in Inghilterra, Australia, Nuova Zelanda, India ed in altre parti dell'impero Britannico. L'armamento di tale esercito, aggiunge l'AROI, è composto, secondo la dichiarazione di Churchill ai Comuni, «di preziosi carri armati della migliore qualità e di moderni cannoni dei quali eravamo tanto a corto e che erano necessari alla nostra difesa».

Da ciò appare il formidabile contributo che l'Italia sta apportando alla guerra dell'Asse al quale spetterà la vittoria imminente.

Attraverso la lettura dei bollettini di guerra il pubblico è venuto a conoscenza di un nuovo sistema d'impiego dell'aviazione, che, se pur era previsto dai Comandi superiori ed era già stato provato nelle nostre precedenti guerre, ancora non aveva ricevuto il crisma dell'ufficialità. Intendiamo parlare della «ricognizione offensiva»: un ibrido nato dalla fusione delle missioni del bombardiere e del ricognitore.

Superficialmente questo nuovo impiego non indica se non una più moderna e più razionale tattica di guerra; molte volte infatti la ricognizione aerea si era dimostrata inutile se non accompagnata contemporaneamente o quasi dal bombardamento. Soprattutto quando si tratti di bersagli mobili, come nel caso di una nave o di truppe o di automezzi, o quando, per l'impossibilità di far seguire il ricognitore a breve distanza nel tempo dal bombardiere a causa dell'oscurità o del maltempo sopraggiunto, si dia al nemico la possibilità di mettersi al sicuro o di organizzare una difesa.

Si deve invece vedere più in là in queste due piccole parole. Secondo noi la «ricognizione offensiva» è qualche cosa di più che un piccolo perfezionamento fine a sé stesso. Sembra invece un primo sintomo di una specie di rivoluzione nella attuale aviazione, uso e concezione dell'aviazione militare e delle sue molteplici «specialità».

La guerra ha ormai dimostrato che la disparità dei tipi di aeroplani è poco economica, poco pratica e fonte di infinite noie: meglio un solo tipo di caccia, un solo tipo di bombardiere, un solo tipo di ricognitore, che tutta una gamma di caccia, di bombardieri e di altri apparecchi, tutti uno diverso dall'altro, che richiedono ciascuno mano d'opera specializzata, pezzi di ricambio diversi, diverso uso, diverso trattamento.

Gli inglesi si stanno appunto accorgendo di cosa significhi avere 300 apparecchi di un tipo, 50 di un altro e 200 di un altro ancora; basta lo scambio di una serie di pezzi di ricambio con un'altra, od un piccolo provvisorio dall'America che venga silurato, perché tutta una squadra aerea risulti immobilizzata.

Ma l'unificazione dei tipi non deve fermarsi ai singoli apparecchi e alle singole specialità, siamo certi anzi che essa andrà molto più in là.

La «ricognizione» va ormai scomparendo per essere sostituita dalla «ricognizione offensiva» effettuata direttamente dai bombardieri, come abbiamo già visto. Rimane in piedi la ricognizione tattica ma

vedremo più avanti, come essa è destinata a scomparire.

Il «caccia» è in crisi: i tecnici ed i militari non sanno decidersi fra il mono ed il plurimotore, fra il mono ed il pluriposto. Il plurimotore-pluriposto è quello che raccoglie oggi la maggioranza dei voti poiché ha in sé tutte le caratteristiche migliori: maggiore potenza installabile e quindi possibilità di migliorare la velocità, il carico utile, l'armamento e l'autonomia.

Apparecchi di questo genere sono già in servizio e vengono chiamati alla loro comparsa «da combattimento». Non è chi non veda che la sorte del caccia monomotore è segnata, poiché essi non possono più competere in velocità con i bombardieri che, a differenza dei caccia attuali, hanno ancora possibilità di miglioramento.

I compiti del nuovo caccia dunque aumentano considerevolmente; non si tratta più soltanto di scortare gli amici e di intercettare i nemici, ma anche di effettuare piccole e veloci azioni di bombardamento ad ondate su obiettivi in movimento nelle immediate vicinanze della zona d'operazione, si tratta di sostituire il vecchio «ricognitore tattico» nelle sue funzioni di sorveglianza delle linee nemiche e tale impiego sarà adattissimo agli apparecchi da combattimento di tipo più vecchio che non possono più seriamente competere con i nemici perché soprassati.

Il bombardiere, spina dorsale dell'aviazione, non solo rimane ancora in piedi ma si rafforza ancora, poiché tutti gli apparecchi delle altre specialità tendono a prendere qualche cosa della sua fisionomia.

La vecchia distinzione fra bombardiere diurno e notturno è scomparsa ormai da tempo, ma non è ancora scomparsa quella fra bombardiere pesante e leggero. Ma anche quest'ultima sparirà certamente non appena l'apparecchio da combattimento sarà giunto al grado di perfezione necessario.

Sparite il monomotore da ogni campo si avrà allora un'unica grande classe di plurimotori divisa in due parti: da un lato un tipo di apparecchio piccolo, bimotore, bi o tri-posto con funzioni di intercettore, cacciatore, bombardiere leggero, ricognitore tattico e assaltatore e dall'altro un tipo di apparecchio pesante tri o quadrimotore con funzioni di bombardiere pesante, di ricognitore offensivo strategico e di trasporto. Rimangono le piccole specialità come i bombardieri in picchiata, gli aerosiluranti, i fotografi e simili, ma anche essi possono venire assorbiti dalle due classi maggiori. In tutti i paesi del mondo si sta appunto studiando per far eseguire la picchiata a tutti gli apparecchi indistintamente, e gli

apparecchi che abbiamo esaminato nella prima classe, potendo portare una bomba di un migliaio di chili, potrebbero essere degli ottimi «picchiatori».

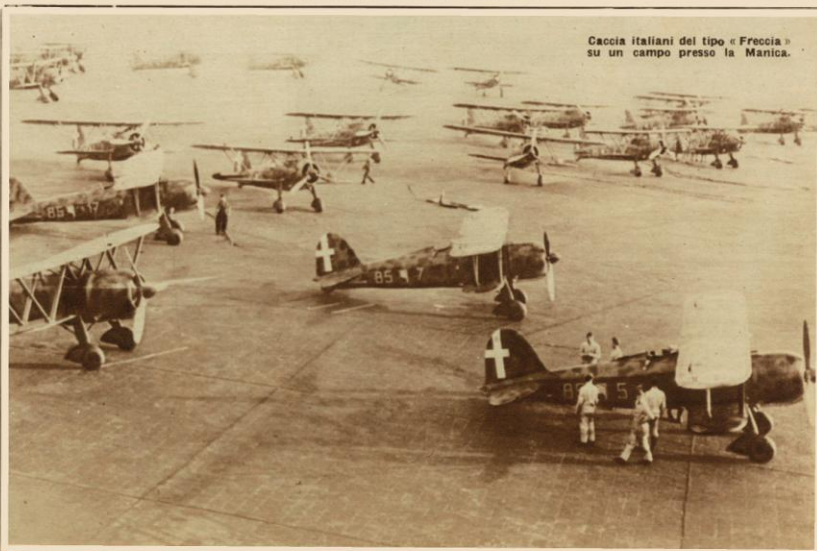
Questo stesso tipo od anche quello della classe superiore potrebbe essere usato come aerosilurante: anche nella attuale guerra si usano come aerosiluranti dei bombardieri plurimotori.

Quali immensi vantaggi possa arrecare una simile grande divisione nell'arma aerea è chiaramente comprensibile. Si tratta di costruire delle gigantesche serie di migliaia di apparecchi dello stesso prototipo e tutti sanno cosa voglia dire questo. Vuol dire economia, velocità di produzione, facilità di manutenzione e facile intercambiabilità dei pezzi.

Tutta l'immensa struttura dell'arma del cielo verrebbe snellita, alleggerita, semplificata; e tutti sanno quanto queste doti influiscano sulla vittoria.

BERTO

**ATTENZIONE**  
TRA GIORNI USCIRÀ  
L'ATTESISSIMO FASCICOLO DELLA SERIE  
AVIAZIONE PER TUTTI  
INTITOLATO  
"SOCCORSI DAL CIELO"  
AFFRETTATEVI A PRENOTARVI INVIANDO L'IMPORTO DI LIRE ALLA NOSTRA AMMINISTRAZIONE



Caccia italiani del tipo «Freccia» su un campo presso la Manica.

# L'ACROBAZIA CON L'ALIANTE



Il volo a vela è ancora un'attività sportiva poco nota alle masse e non se ne conoscono diffusamente tutte le possibilità. Questo chiaro articolo scritto per L'Aquilone da un consumatore volovolista illustra le caratteristiche del volo acrobatico con l'aliante, dimostrando quale sia la differenza tra esso e l'acrobazia con l'aeroplano a motore.

sperto comincia a muovere in maniera di sordina i comandi, forse in senso contrario a quanto occorre gettando magari l'aliante in avvitamento.

Necessità dunque, di chiunque esplica una forte attività di volo veleggiato in zone particolarmente pericolose (specialmente per chi fa il volo cieco e vola vicino a cumuli da temporale), di sapere almeno come si fa ad uscire dal volo rovescio in maniera corretta.

Il processo necessario alla formazione di un volovolista acrobatico — se così si è concesso di chiamarlo — è di continuo perfezionamento della volontà, dell'attenzione, della prontezza di decisione (l'aliante nel volo acrobatico raramente perdona) e di adeguazione di esse mediante manovre magari appena percettibili.

È difficile dire come il pilota di volo a vela giunga a fare l'acrobazia aerea. Noi tutti sappiamo che nel volo a motore essa viene insegnata con il doppio comando.

Ora se il volovolista è pilota militare la cosa è semplice, poiché egli non fa altro che ripetere le stesse manovre sull'aliante (naturalmente con movimenti più o meno ampi della barra di comando dovuti alla minore velocità ed alla mancanza della soffiata dell'elica).

La cosa è sostanzialmente diversa quando si tratta di un pilota non militare. Il doppio comando a vela per l'acrobazia non viene praticato almeno per ora.

Il volovolista comincia allora a provare il desiderio, quando è in quota, di tentare una evoluzione che non sia la semplice virata in cabrata. Egli sa che, base essenziale per

che l'aliante non entri in vite (condizione più pericolosa per il volo a vela), è di non sorpassare l'angolo di portanza massima in perdita di velocità. Quindi comincia ad acquistare velocità picchiando. Il resto viene poi da sé. Conoscendo la teoria della evoluzione, cioè le manovre necessarie per il raggiungimento di una data acrobazia, egli le ripete, come meglio può, in volo. Qualcuno dei miei lettori ricorderà certamente che tempo fa su un nuovo aliante italiano un nostro volovolista che mai aveva fatto acrobazie ne compiva di perfette.

Naturalmente occorre una grande prontezza di decisione (riflessi), inoltre è necessaria una quota assai elevata (l'autore tiene circa 1500 metri) per poter, in caso di sbagliata manovra, avere il tempo di rimettere l'apparecchio in linea di volo. Grande importanza va data al paracadute, infatti è capitato il lancio in qualche volo acrobatico in cui il pilota non riusciva più ad uscire dalla vite. Quest'ultimo deve conoscerne quindi il funzionamento, e deve tenere presente che, in caso di rottura dell'apparecchio durante una acrobazia, deve assolutamente adoperare il lancio ritardato per impedire che rotami dell'aliante colpiscano il paracadute spiegato con conseguenze facilmente immaginabili. E quindi opportuno volare con il moschettone del paracadute distaccato.

Nell'acrobazia a vela non bisogna avere fretta; l'aliante in certe acrobazie evolve lentamente (ad esempio la vite orizzontale).

Le acrobazie rapide, pur sottoponendo il pilota a più alte accelerazioni e per conseguenza a più gravi alterazioni funzionali ed anatomiche, sono nella maggior parte più bene accolte dai volovolisti poiché si rimane meno secondi in posizioni anormali. Non così succede nel volo acrobatico a motore perché chi evolve in posizioni anormali è rassicurato dalla costante trazione dell'elica.

A proposito delle accelerazioni: esse sono quasi uguali a quelle riscontrate nelle figure acrobatiche a motore.

Abbiamo così dunque le accelerazioni rettilinee (positive e negative o ritardazioni), centrifughe, radiali e supplementari. Quelle di maggior effetto, come è noto, sono quelle centrifughe che provocano disturbi al sistema cardiovascolare del pilota. Comunque nel volo a vela acrobatico tali disturbi non sono notevoli poiché i valori di  $g$  non sono elevati causa le modeste velocità di inizio delle figure acrobatiche (vedi tabella).

La differenza base tra acrobazia a motore e a vela è che mentre in quest'ultima le evoluzioni sono basate esclusivamente sugli scarti di velocità, cioè dall'immagazzinamento di forza viva ottenuto con la picchiata, nel volo a motore invece la trazione dell'elica porta un grande aiuto nelle ca-

brate al termine d'una salita, l'apparecchio può essere praticamente fermo nell'aria poiché i timoni rispondono egualmente essendoci la soffiata dell'elica. Inoltre il pilota è più sicuro perché sa che in ogni momento può contare sul motore (in certi casi una spuntata di motore può salvare da una situazione critica). Non così invece succede nell'aliante il cui pilota può fare affidamento solo sullo scarto di velocità. Sotto un certo punto di vista quindi il volo acrobatico volovolistico è più difficile di quello a motore.

Vediamo ora che tipi di apparecchi si possono adoperare per fare il volo acrobatico. È evidente che essi dovranno avere un coefficiente di robustezza elevato per resistere alle forti accelerazioni cui saranno sottoposti durante il volo.

Il regolamento del R.A.I. prescrive un carico di contingenza minimo pari a 5.5. Essendo il coefficiente di sicurezza 2 la robustezza sarà:  $5.5 \times 2 = 11$ . La maggiore sollecitazione che si ha nell'aliante è quella corrispondente all'assetto di portanza nulla cioè quando si effettua una picchiata in candela. L'apparecchio deve avere l'attacco delle ali resistenti al carico di torsione dato dalla formula:

$$0.20 n Q l$$

dove:

l = corda media geometrica;  
n = coefficiente di contingenza;  
Q = peso totale aliante.

Il carico suddetto è generalmente quello che dà la massima torsione della cellula.

Ma avere il coefficiente di robustezza elevato non basta per fare l'acrobazia. Infatti se dal lato strutturale l'aliante resiste agli sforzi occorre anche dal lato aerodinamico un buon comportamento.

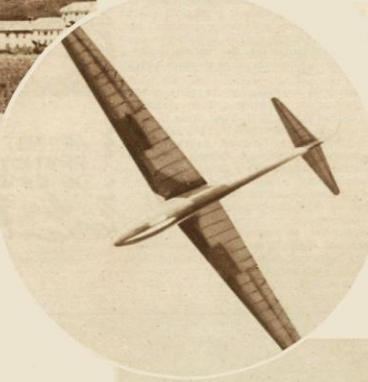
Occorre dunque che sia ottima la manovrabilità, cioè la capacità dell'apparecchio di assumere più o meno rapidamente e mantenere sotto l'azione dei timoni una più o meno elevata velocità angolare attorno agli assi di rollio beccheggio ed imbardata.

Per avere una grande manovrabilità deve essere elevato il momento dato dalle superfici dei timoni e basso quello che ad esso si oppone (momento smorzante).

Da complesse formule si deduce che una buona manovrabilità è ottenibile (a parità di altre condizioni) diminuendo l'apertura alare, questa soluzione però non è possibile negli alianti perché porta a una diminuzione dell'allungamento alare (pegioramento quindi delle caratteristiche aerodinamiche).

Si può invece ridurre la lunghezza totale dell'apparecchio, nelle costruzioni attuali volovolistiche si giunge ad una lunghezza di circa il 50 per cento dell'apertura.

Infine, per facilitare l'esecuzione delle figure acrobatiche, occorre che sia curato molto da parte del progettista il fenomeno dell'avvitamento. Detto fenomeno è ben noto. L'apparecchio entrato in perdita di velocità volontariamente ed involontariamente, subisce una perdita di stabilità trasversale, gli alettoni non rispondono più al



Lo scopo delle acrobazie eseguite con l'aliante è quello di affinare al volo il pilota. Infatti esso acquista una maggiore padronanza dei comandi e gli permette di uscire da qualsiasi assetto pericoloso con estrema facilità.

Poiché il volo acrobatico viene solo insegnato ai piloti militari è evidente che solo questi ultimi potranno avere la possibilità di svolgere una attività veramente seria del volo in questione.

Però anche ai volovolisti particolarmente allenati è permessa questa magnifica attività che permette loro di acquistare sempre più confidenza con l'apparecchio. Infatti, certi voli veleggiati sono molto movimentati e non di rado l'aliante prende delle posizioni pericolose, come ad esempio il rovesciamento su un fianco, la picchiata, ecc.

Ora per un breve tempo il pilota riesce, manovrando continuamente, a tenere la linea di volo ma, ad un certo momento, una raffica più forte gli fa capovolgere l'apparecchio.

In simili casi un volovolista allenato all'acrobazia sa esattamente in che posizione è l'aliante e che manovra deve fare per rimettersi in assetto, mentre un pilota in-



comando, l'alante si mette in autorotazione, scivola sull'ala ed entra in avviamento.

Per migliorare la stabilità trasversale alle forti incidenze notiamo che, sui più moderni alianti, il comando degli alettoni è differenziale.

Vediamo ora quali sono gli altri accorgimenti di cui dispone il costruttore per cercare di rendere più facile il controllo della vite.

Durante il moto di autorotazione si generano tre momenti giroscopici; il più importante è quello attorno all'asse di beccheggio. Detto momento infatti è cabrante, tende cioè a manomere l'alante a forti incidenze.

Perché l'apparecchio possa quindi rimettersi dalla vite è necessario che il timone di profondità imprima un momento picchian-

ben poco da fare senza il suo beneplacito. Infatti il rosso veleggiatore, sganciato a moltissima altezza, compie, più o meno regolarmente diverse evoluzioni finisce in mare dopo un volo di 1' e 20".

Tutti gli altri concorrenti si sentirono, che che il recupero si dimostrava abbastanza naturalmente piuttosto intimo, dato un difficile per la mancanza di natanti e per la temperatura poco incitante dell'acqua; fu necessario l'entusiasmo fuori misura del giovane Sima il quale non esitò a fare un bagno fuori di stagione per riportare alla riva i resti su cui le onde dell'Adriatico s'erano inerte con particolare accanimento.

Per tutte queste cause le gare languirono fino a mezzogiorno, fino a quando cioè, i modellisti della scuola di Mestre si misero di buona volontà, decisi a perdere i loro veleggiatori pur di raggiungere un risultato che da lungo tempo avevano atteso, in vano.

TABELLA DELLE VELOCITA' DI INIZIO ED USCITA DELLE PRINCIPALI FIGURE ACROBATICHE

Tipo di acrobazia	Velocità di inizio	Velocità di uscita	Quota consumata	NOTE
Gran volta normale	Km/h 160	Km/h 120		Tenendo uno scarto di 30-40 km/h non si perde quota
Gran volta rovescia	» 70	» 80	60-70 m.	
Virata imperiale	» 280	» 120	200 m.	
Virata Fieseler	» 250	» 120	120 m.	
Vite orizzontale	» 150	» 80	150-160 m.	Su una lunghezza di circa 3 km.

te che superi il momento cabrante suddetto. Si può concludere che gli accorgimenti di cui più sopra sono: riduzione del carico alare, aumento dell'allungamento alare, svergolamento negativo dell'ala, aumento delle dimensioni della deriva, riduzione della differenza fra i due momenti d'inerzia d'imbarcata e rollio ed infine aumento della superficie del timone di direzione.

Accorgimenti che non sono difficili ad ottenere nelle costruzioni volovelistiche specialmente per le prime due condizioni e cioè la riduzione del carico alare e aumento allungamento alare.

Le principali figure acrobatiche, quelle cioè che danno origine alle più complesse acrobazie sono: la gran volta normale, la gran volta rovescia, la vite orizzontale, la vite verticale, la virata Fieseler, la virata imperiale e la campana.

Tutte queste figure sono eseguibili senza difficoltà dall'alante. Data la finezza aerodinamica molto notevole degli alianti si può giungere, naturalmente senza adoperare i freni aerodinamici, durante una affondata a velocità intorno ai 400 km./ora. Ora apparecchi così veloci vanno assegnati solo a volovelisti di provata capacità e che non abusino della finezza dell'apparecchio. Infatti qualcuno di essi è tentato di fare delle picchiate prolungate giungendo così alla cosiddetta velocità limite, condizione molto pericolosa.

Abbiamo sin qui esaminato principalmente gli scopi del volo a vela acrobatico, come il volovelista giunge a fare l'acrobazia, quali sono le condizioni essenziali per poterla effettuare ed infine alcune considerazioni sul progetto di alianti idonei al volo in questione.

Molti dei nostri alianti progettati e costruiti in Italia sono adatti al volo acrobatico. Citeremo il CAT 20 (adatto particolarmente per acrobazie in formazione) e lo SPARVIERO che pilotato da nostri noti volovelisti ai raduni di Venezia e Milano fecero magnifiche evoluzioni.

Esistono nel mondo volovelistico diverse gare di acrobazia. Esse sono state incluse nelle Olimpiadi del Volo a Vela e prima dell'attuale conflitto vi erano gare a San Germano dove erano obbligatorie tre figure acrobatiche ed altre prove facoltative.

L'acrobazia con l'alante insomma è una delle più belle attività che si possono fare nel campo del volo silenzioso.

GIORGIO CURIEL



Il XVII hanno di modelli volanti a P. Sabbioni, per ben tre volte rimandato a causa delle cattive condizioni atmosferiche, ha potuto finalmente avere il suo svolgimento domenica 8 dicembre, svolgimento che, diremo subito, non è stato dei più regolari poiché il vento fortissimo impedì del tutto i voli dei modelli con matassa elastica e molestò molto i veleggiatori mandandone alcuni in mare e rovinandone altri in atterraggi fortunosi.

Il numero dei partecipanti era abbastanza cospicuo e, nonostante tra di essi il più dei nomi del modellismo militante veneziano e provinciale, si sperava in risultati veramente eccezionali. Invece, come si è detto, il vento di tramontana, fin dal primo lancio del bel modello di Gajo Bernardo, uno dei

pronosticati vincitori, fece vedere che c'era il premio meritato: infatti essi poterono portarsi in testa con l'1° di Vittadini Cesare subito superato da Benetti con 2'15" e da Gallo Luigi con 2'46".

Queste posizioni parevano ormai definitive: invano Popolin di Lido si affannava a lanciare e rilanciare un suo modellino, troppo piccolo ed «inferiore a quello con cui l'annoscoro aveva vinto la Coppa del Presidente» quando Vittadini supera nuovamente tutti prima con 3' e 8" e poi con 4' e 17". Le speranze della squadra veneziana parvero rivolte quando il giovanissimo Micheletti messo a punto il suo veleggiatore riuscì ad avvicinarsi ai primi con 1' e 44".

Purtroppo però anche questo modello finiva in mare, e veniva preso a bordo da un bragazzo che si allontanava non curandosi delle proteste del disperato costruttore.

Alla fine della giornata le posizioni erano però le seguenti:

1. Vittadini Cesare (Mestre) con 4' e 17"
2. Gallo Luigi (Mestre) con 2' e 46"
3. Benetti (Mestre) con 2' e 15"
4. Popolin Lucio (Lido) con 1' e 50"
5. Micheletti Ennio (Venezia) con 1' e 44"
6. Bellei Luigi (Lido) con 1' e 38"
7. Gajo Bernardo (Venezia) con 1' e 20"
8. Boscolo (Venezia) con 1' e 00"

Il risultato di queste gare va soprattutto a premiare l'intensa attività e la passione dimostrata dai giovani maestri ed in particolar modo dal loro istruttore Gallo Luigi il quale è anima della Scuola.

\*\*\*  
Col giorno 16 corrente ha avuto inizio il corso di aeromodellismo organizzato dalla sede della R.U.N.A. di Livorno.

La quale avverte i ritardatari che le iscrizioni al corso di meccanica sono ancora aperte e si ricevono presso la suddetta sede in piazza Carovr 7.

\*\*\*  
Il 7 corrente hanno avuto luogo a Prato gli esami teorici per gli aeromodellisti di quella scuola della R.U.N.A.

Il delegato dell'Aeromodellismo per la sezione provinciale di Firenze, accompagnato dall'istruttore ed assistito dal delegato della Sezione di Prato, ha esaminato 16 allievi che risultarono ben preparati e che furono tutti riconosciuti idonei alla promozione.

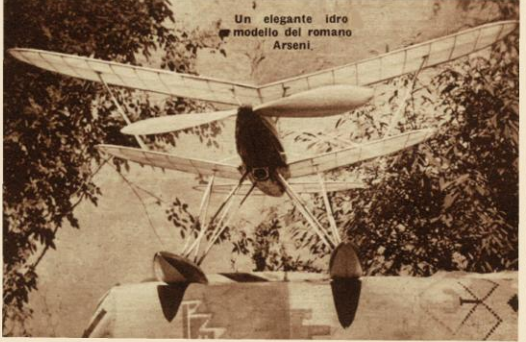
La serata è stata caratterizzata da grande entusiasmo ed altrettanta grande volontà operosa.

\*\*\*  
Nei numeri scorsi abbiamo dato alcune notizie di radiocomando da tutte le parti d'Italia. I vari costruttori avevano fatto grandi promesse e nemmeno una ancora è stata mantenuta.

Picizzone ci aveva promesso notizie intralcolanti nonché disegni ed articoloni sullo argomento e nulla si è ancora visto; altra gente aveva promesso notizie e ragguagli e non ne abbiamo saputo più nulla. De «l'Inominato» di Roma siamo riusciti ad avere notizie attraverso terzi ed è l'unico che sappiamo lavori sodo. Come va tutta questa faccenda?

Siamo di fronte a qualcuno dei soliti casi in cui i costruttori hanno la mania di dire di più di quanto fanno oppure siamo di fronte a dei fallimenti impreveduti?

**Tutto per il Costruttore di Aeromodelli utensili e materiali**  
Chiedete catalogo per l'anno XIX inviando L. 1,50 alla ditta  
**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
Via Riva Reno 118 — BOLOGNA



I «vecchi» di Chioggia.

Una schiera di aeromodellisti torinesi.

Un elegante idro modello del romano Arseni.

Il torinese Beppe Garella ha costruito questa riuscita copia del «Wakefield» di Calaili.



# Un bel modello

## AEROMODELLO ad ELASTICO Tr 55 TAVOLA COSTRUTTIVA

PROGETTO DI UBERTO TRAVAGLI

Già da tempo avevamo promesso di pubblicare gli schemi del Tr 55 di Travagli che tanto favore ha incontrato fra gli aeromodellisti.

La tecnica del modello ad elastico «nuova formula» a forte potenza, è ormai entrata trionfante in Italia e non esistono più discussioni in proposito. Le dispute dei tecnici della materia vertono ora su argomenti di dettaglio che non sono peraltro da trascurare. Un argomento



importante è, per esempio, quello dell'aerodinamicità dell'apparecchio. Una corrente sostiene che esso, alle basse velocità dei modelli, non è strettamente necessario, ma che basta semplicemente una finitura accurata. Un'altra corrente che secondo noi è la più giusta, sostiene invece che l'aerodinamismo è necessario alle basse velocità come alle alte, poiché se a basse velocità diminuisce la resistenza all'avanzamento, (il che non è esattamente vero, tutt'altro a causa dei così detti effetti di scala) diminuisce anche la portanza. E poiché si deve mantenere l'efficienza (cioè il rapporto fra portanza e resistenza) più alta possibile per ottenere i migliori risultati, occorre che la portanza sia la più alta possibile e la resistenza la più bassa.

L'aerodinamismo è dunque necessario e Travagli è profondamente convinto di ciò. Per questo il Tr 55 è stato studiato in modo da presentare la resistenza all'avanzamento più bassa possibile.

Oltre ad un disegno aerodinamico molto accurato l'apparecchio è dotato di un carrello monoruota, retrattile per mezzo di un sistema semplicissimo e di sicuro funzionamento e di elica monopala ripiegnibile a passo variabile in volo.

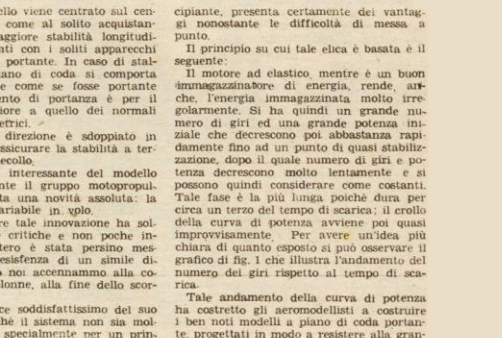
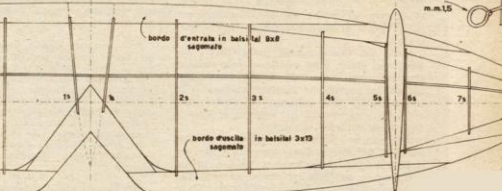
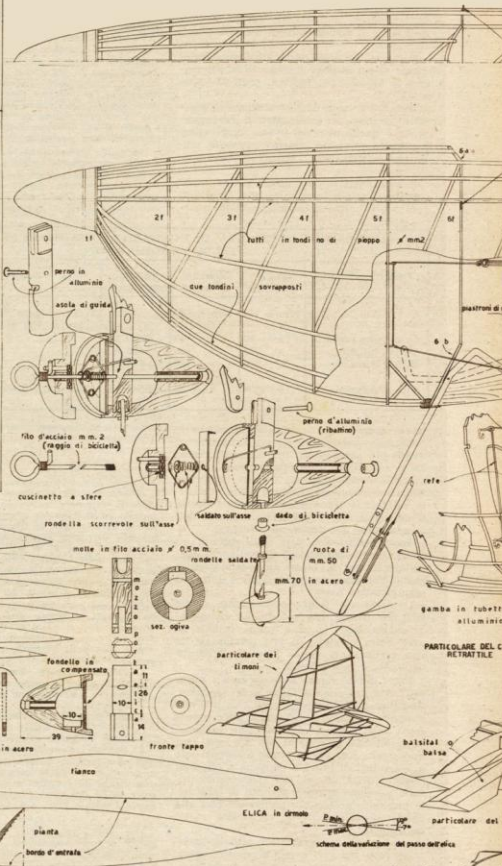
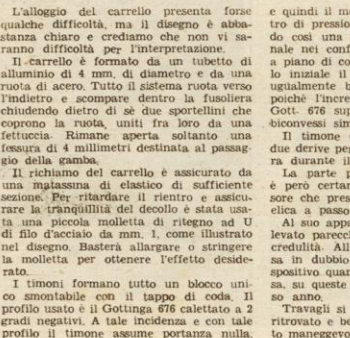
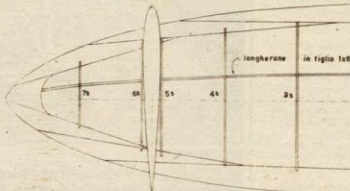
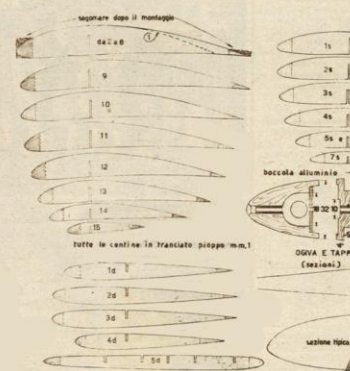
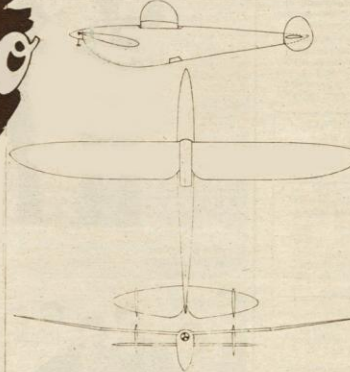
Daremo ora una breve descrizione degli schemi che pubblichiamo qui sopra.

L'ala è di disegno normale con estremità ellittiche; al centro essa è leggermente rastremata per diminuire i vortici di interferenza con la fusoliera; è costruita tutta di un pezzo ed è unita alla fusoliera per mezzo dei soliti elastici. L'alloggio nella fusoliera è a scivolo, in modo da facilitare il distacco dell'ala in caso di urto.

Il profilo alare usato è il N.A.C.A. 6412 di cui Travagli è un accanito sostenitore e la tavola originale fornisce tutte le cerniere sviluppate a grandezza naturale. La superficie alare è, in accordo con il regolamento Wakefield, di pochissimo inferiore ai 13 decimetri quadrati.

Nei modelli originali si è fatto largo uso di balsa per la costruzione dell'ala e di altre parti del modello; ma, tenendo presente l'attuale difficoltà di approvvigionamento di questo esotico materiale, nella tavola costruttiva sono stati indicati materiali nazionali atti a sostituirlo. In molti punti è stato consigliato del balsa, ma anche questo materiale non si trova facilmente. I nostri ragazzi sapranno certamente sostituire questi materiali con altri più comuni.

La fusoliera è di costruzione abbastanza semplice secondo il normale sistema ad ordinate e listelli di pino.



L'alloggio del carrello presenta forse qualche difficoltà, ma il disegno è abbastanza chiaro e crediamo che non vi saranno difficoltà per l'interpretazione.

Il carrello è formato da un tubetto di alluminio di 4 mm. di diametro e da una ruota di acciaio. Tutto il sistema ruota verso l'indietro e scopre dentro la fusoliera chiudendo dietro di sé due sportellini che coprono la ruota, uniti fra loro da una fettuccia. Rimane aperta soltanto una fessura di 4 millimetri destinata al passaggio della gamba.

Il richiamo del carrello è assicurato da una matassa di elastico di sufficiente sezione. Per ritardare il rientro e assicurare la tranquillità del decollo è stata usata una piccola molletta di ritengo ad U di filo d'acciaio da mm. 1, come illustrato nel disegno. Basterà allargare o stringere la molletta per ottenere l'effetto desiderato.

I timoni formano tutto un blocco unico smontabile con il tappo di coda. Il profilo usato è il Gottinga 676 calettato a 2 gradi negativi. A tale incidenza e con tale profilo il timone assume portanza nulla,

e quindi il modello viene centrato sul centro di pressione come al solito acquistando così una maggiore stabilità longitudinale nei confronti con i soliti apparecchi a piano di coda portante. In caso di stallio iniziale il piano di coda si comporta ugualmente bene come se fosse portante poiché l'incremento di portanza è per il Götting 676 superiore a quello dei normali biconvessi simmetrici.

Il timone di direzione è sdoppiato in due derive per assicurare la stabilità a terra durante il decollo.

La parte più interessante del modello è però certamente il gruppo motopropulsore che presenta una novità assoluta: la elica a passo variabile in volo.

Al suo apparire tale innovazione ha sollevato parecchie critiche e non poche incedibilità. All'estero è stata persino messa in dubbio l'esistenza di un simile dispositivo quando noi accennammo alla cosa, su queste colonne, alla fine dello scorso anno.

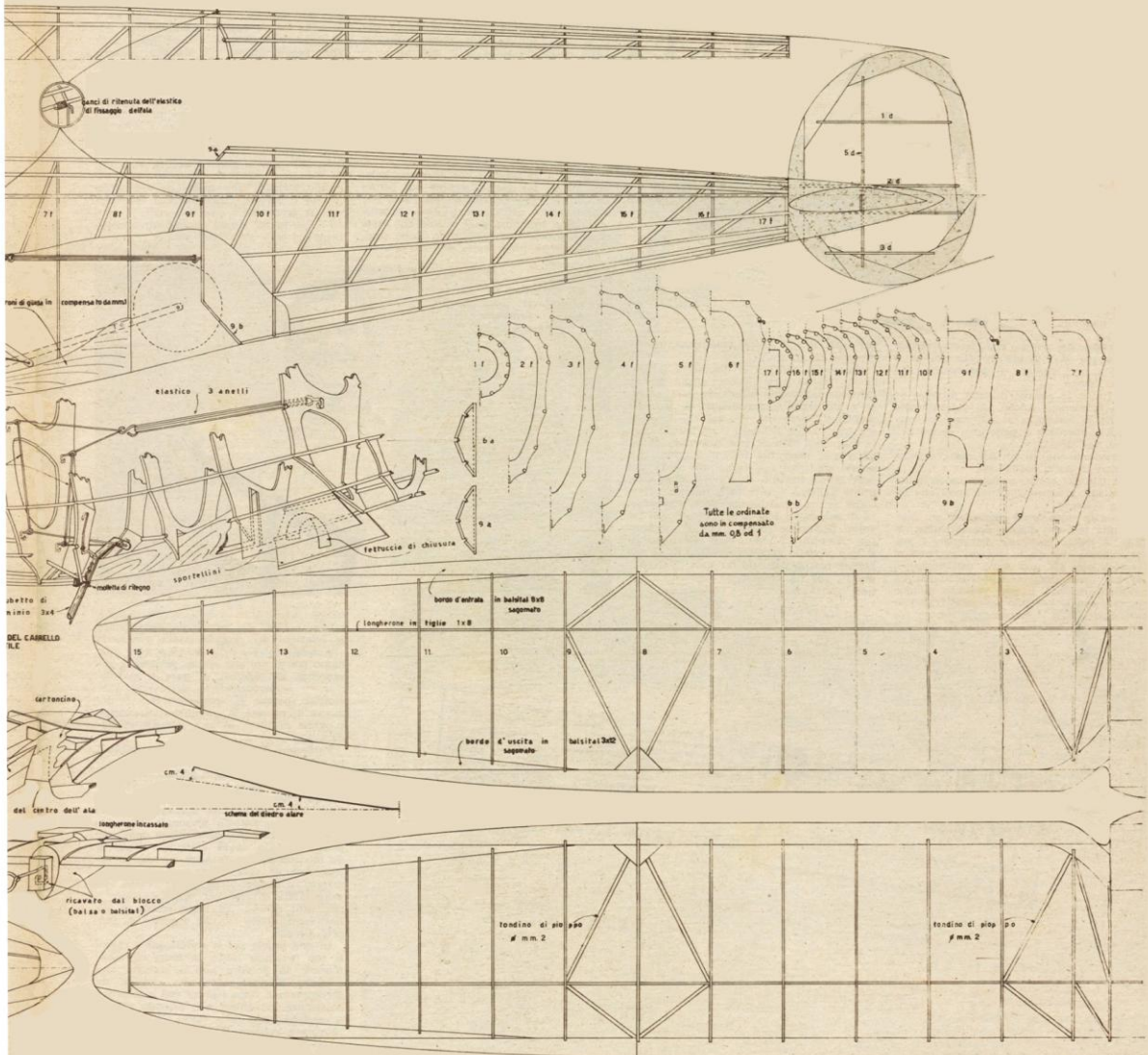
Travagli si dice soddisfattissimo del suo ritrovato e benché il sistema non sia molto maneggevole, specialmente per un prin-

ciante, presenta certamente dei vantaggi nonostante le difficoltà di messa a punto.

Il principio su cui tale elica è basata è il seguente:

Il motore ad elastico, mentre è un buon immagazzinatore di energia, rende, anche, l'energia immagazzinata molto irregolarmente. Si ha quindi un grande numero di giri ed una grande potenza iniziale che decrescono poi abbastanza rapidamente fino ad un punto di quasi stabilizzazione, dopo il quale numero di giri e potenza decrescono molto lentamente e si possono quindi considerare come costanti. Tale fase è la più lunga poiché dura per circa un terzo del tempo di scarica; il crollo della curva di potenza avviene poi quasi improvvisamente. Per avere un'idea più chiara di quanto esposto si può osservare il grafico di fig. 1 che illustra l'andamento del numero dei giri rispetto al tempo di scarica.

Tale andamento della curva di potenza ha costretto gli aeromodellisti a costruire i ben noti modelli a piano di coda portante, progettati in modo a resistere alla gran-



de accelerazione iniziale senza cadere in stallio. Si è avuto come risultato che soltanto la prima parte della scarica riesce a far salire il modello, mentre nel momento della stabilizzazione della potenza la salita è quasi nulla.

Preoccupato di utilizzare al massimo la scarica della matassa Travagli ha pensato ad un'elica a giri costanti, che aumentasse cioè il suo passo nel momento della massima potenza per diminuirlo gradatamente parallelamente alla diminuzione di questa.

In tal modo la grande salita iniziale del modello si sarebbe smorzata in una salita lenta, regolare e, come la pratica ha dimostrato, più lunga; c'erano due vie per giungere. Una già tentata, senza risultato, da molti: quella della variazione di passo per effetto centrifugo, l'altra sfruttante la variazione di tensione dell'elastico. Il sistema a forza centrifuga è teoricamente il migliore, ma di difficile realizzazione e non pratico. Infatti ci si troverebbe costretti a costruire eliche bipale

e non ripiegabili, e la taratura del sistema sarebbe estremamente delicata. La seconda strada, seguita da Travagli, sfrutta la tensione della matassa elastica che teoricamente dovrebbe variare allo stesso modo della curva del numero dei giri, praticamente invece essa varia decrescendo quasi linearmente dall'inizio alla fine della scarica.

Rendendo girevole la pala sul suo mozzo, e collegando questo ad una molla oppositrice della matassa, Travagli è riuscito ad ottenere la variazione di passo desiderata.

La rotazione della pala viene limitata da un'asola praticata nel mozzo dell'elica attraverso la quale passa l'albero motore. Tutto il guaio della taratura del sistema sta nel calcolo della variazione necessaria e nel trovare la molletta d'opposizione adatta.

Per il primo problema Travagli è andato a lume di naso, variando più volte sia il mozzo che la pala dell'elica; per la molla ha adottato delle mollette di acciaio di otto decimi di millimetro variando più volte il numero delle spire. Egli dice di

aver trovato molto soddisfacenti certe mollette da macchina da scrivere che si possono trovare presso i rivenditori di pezzi di ricambio del genere.

Qualcuno ha opposto al sistema l'obiezione che non essendo possibile calcolare la variazione di passo necessaria è molto difficile riuscire ad imboccare un gruppo moto propulsore che vada veramente bene per un dato modello: Travagli ha, molto giustamente, risposto che il nuovo ritrovato non complica, come sembra lo studio dell'elica poiché, come tutti gli aeromodellisti sanno, non esiste ancora un sistema di calcolo che dia, con sicurezza matematica, l'elica adatta per un dato modello. Poiché, dunque, si procede ancora per tentativi anche nel campo delle eliche normali la questione non viene molto complicata. Sarà, anzi, più facile trovare un'elica migliore, poiché il rendimento dell'elica meno adatta di disegno ortodosso, viene certamente aumentato dalla variazione di passo anche se questo non è esattamente appropriato.

Per ora non possiamo dire di più e spiegarci meglio, ma Travagli ci ha promesso

di darci un articolo esaurientissimo in proposito al più presto.

Il tenditore della matassa illustrato nel disegno è del solito tipo a molla oppositrice; soltanto che questa è costruita a balestra per poter lavorare insieme alla molla della variazione del passo. Sul modello originale questo tenditore è stato provato insieme a molti altri, ma Travagli non mostra particolari preferenze in proposito.

La tavola che pubblichiamo è la prima fatta da Travagli e porta le sagome della prima delle eliche usate, che non è però la più adatta. Nella nuova tavola è stata disegnata l'ultima e la migliore. Chi vorrà costruire il modello potrà dunque richiedere la tavola a Travagli che abita a Roma, in via Lutezia n. 5, inviandogli un vaglia di L. 12. Come i nostri lettori avranno già notato il Tr. 55 non è certo un modello per principianti, specialmente quando sia equipaggiato di elica a passo variabile, ma pensiamo che i disegni di questo modello non dovrebbero mancare nell'archivio di ogni aeromodellista a scopo di studio.

BERTO

# BILANCIO

Ad ogni fine d'anno ci si ferma un momento per considerare su ciò che si è fatto e per stabilire il programma per l'anno futuro.

Si tirano le somme di ogni attività, se ne fa il bilancio. Anche noi naturalmente tiriamo le somme e ci voltiamo un momento a guardare il panorama aeromodellistico dell'annata.

Panorama che, in fin dei conti, è bello, ma non ci lascia soddisfatti.

C'è qualche crepa, qualche discontinuità nel quadro d'insieme, alcuni vuoti che bisogna colmare.

Le gare sono state numerose ed interessanti, ma non quanto noi avremmo voluto. A nostre lamenti del genere è stato risposto che c'è la guerra; ma non ci sembra che sia una scusa sufficiente; il 95 per cento degli aeromodellisti non ha obblighi militari e non vediamo dunque perché non si debbano far gare. L'attività aeromodellistica è abbastanza importante

per non dover essere trascurata, anche durante la guerra.

Ma quello che più ci dispiace è il confronto fra le varie Scuole: alcune hanno lavorato moltissimo allestendo gare su fare e sfornando aeromodellisti su aeromodellisti. Citiamo qui Venezia che deve al suo instancabile delegato Gino Baroli quella magnifica serie di gare a Punta Sabbioni e quei magnifici raduni trivesini che hanno contribuito a farne una delle più belle scuole italiane. Citiamo Vicenza dove Silvio Taberna è riuscito a raccogliere attorno al suo robustissimo torace una schiera di primatisti (chi non ricorda i voli favolosi dell'estate scorsa quando i costruttori vicentini si reputavano sfortunati se il loro modello volava per meno di 10 m perché non si debbano far gare. L'attività multi?) che ha raccolto al concorso nazionale i premi migliori.

Parliamo di Milano dove Della Torre è riuscito a creare una delle scuole più serie e meglio organizzate, che senza un numero enorme di gare ha pure saputo darci quel bellissimo raduno interregionale dello scorso aprile, primo di una sperata lunga serie interrotta dalla guerra.

Parliamo di Napoli che ha saputo sfatare la leggenda della pigrizia meridionale allestendo una organizzazione aeromodellistica meravigliosa che si può permettere di sfornare centinaia di aeromodellisti da un solo corso Massimo Vaglio è riuscito a tirar fuori l'impossibile dai suoi concittadini, dimostrando uno spirito organizzatore insospettato. Bravo, perbacco!

Parliamo di Bologna che si è resa celebre con le sue gare a catena sui pendii di Col del Frate organizzate da Paolo Nobili, il padre dell'aeromodellismo italiano.

Ci sono insomma delle scuole che lavorano e lavorano bene, ma sono poche, troppo poche. In tutta Italia esistono ora no-

nalmente una sessantina di scuole, ma si e no la metà di esse funziona e solo un quarto, forse, funziona bene. Ci sono delle sedi che non hanno organizzato una gara in tutto l'anno, neanche l'eliminazione per il Concorso Nazionale, ce ne sono altre che, peggio ancora, si lasciano passare avanti dall'iniziativa individuale o da quella di altri enti, come per esempio a Reggio Calabria ed a Messina dove le gare vengono organizzate dai Comandi Federali della G.I.L. ed a Roma dove tutti i mesi la R.U.N.A. promette una gara e dove gli aeromodellisti finiscono per fare per proprio conto.

In altre sedi il guaio è ancora maggiore in quanto i pochi aeromodellisti esistenti hanno formato una specie di repubblica in cui è vietato l'ingresso agli estranei: così la scuola ed i suoi materiali, le gare ed i loro premi, vanno sempre ad esclusivo beneficio delle stesse persone.

Altre scuole ed altre sedi, pur fonda-



Un primatista per poco tempo: il milanese Ermanno Pavese.

Mod. 30 (1940-XVIII)

di recapito - Rimesso al fattorino alle ore 18.00

UNA PIAZZA POPOLO 16 ROMA

INDICAZIONI DI URGENZA

QUALIFICA DESTINAZIONE PROVENIENZA

PAROLE DATA DELLA PRESENTAZIONE

PRESENZA REGOLARE COMMISSIONE ET CRONOMETRISTA FAI

NOSTRO AEROMODELLISTA GIULIO MARINI BATTEVA STAMANE

PRIMATO INTERNAZIONALE PER IDROAEROMODELLI MOTORE

SCOPPIO, COPRENDO TEMPO DODICI MINUTI DUE SECONDI

PUNTO DECOLLO ANARRAGGIO PERFETTI PUNTO SEGUONO REGOLAR

BERBANI PER OMOLOGAZIONE = RUNA

1945

E' nota la grande importanza dei primati internazionali qualunque sia il genere del primato; nel caso dei modelli volanti tale importanza è indiscutibile, poichè essi servono a misurare la perfezione raggiunta dall'individuo, attraverso i risultati del primato, e le capacità medie di tutta la Nazione di cui l'individuo fa parte quando il primato non sia isolato, ma faccia parte di una serie di altri. L'Italia detiene già un buon numero dei primati per modelli volanti esistenti e proprio in questi giorni un altro è stato aggiunto alla serie. Nello specchio d'acqua prospiciente la bonifica di Bonaria (Cagliari) è stato effettuato, il 4 dicembre u. s., un tentativo di primato di durata per idromodelli con motore a scoppio, tentativo che è stato coronato dal più lusinghiero successo poichè è stato battuto il precedente primato internazionale, detenuto dai russi con 7° e 50". L'apparecchio, ideato e costruito dal noto aeromodellista Giulio Marini, ha tenuto l'aria per 12" e 2", battendo di oltre 4" il precedente primato. Il telegramma che riproduciamo è appunto quello che ci annunciava l'avvenuto primato.

nando abbastanza regolarmente, vivono talmente fuori del mondo da non inviare le relazioni del proprio lavoro nemmeno alla sede centrale della R.U.N.A. Non parliamo poi di noi che spesso veniamo a conoscenza di risultati di gare e manifestazioni aeromodellistiche attraverso altri giornali, perché gli interessati non si degnano di passare la comunicazione anche e prima di tutto, al loro giornale specializzato.

Purtroppo l'anarchia non regna soltanto in questo campo; ma anche in quello più complesso e più delicato dell'istruzione dei nuovi allievi. Non esiste una scuola che usi un sistema uguale a quello di un'altra. Ogni istruttore ha una sua veduta personale, un suo sistema personale. Così vediamo, per esempio, delle scuole dove, per primo modello, si fa costruire all'allievo un modello a tubo, in altre, invece, un veleggiatore ed ogni scuola un veleggiatore diverso, e spesso, nella stessa scuola, un veleggiatore diverso per ogni istruttore e per ogni allievo. In altre scuole gli allievi costruiscono ciò che vogliono su proprio disegno.

In una scuola poi si stordiscono i ragazzi con la teoria tanto da finire coi disamorati, in un'altra non si insegna loro neanche a distinguere una centina da un'ordinata e, dopo i primi voli e le prime scassature, gli allievi non essendo riusciti a rendersi conto delle cause che le hanno provocate, credono la cosa troppo difficile ed abbandonano la partita.

Insomma un guazzabuglio di idee, di costruzioni, di sistemi, che nuoce moltissimo in una organizzazione che ha dei fini di importanza nazionale.

Bisogna dunque coordinare gli sforzi dei singoli più di quanto non si sia fatto sino ad ora: obbligare gli istruttori a seguire uno schema fisso, dettato dalla sede centrale della R.U.N.A. in base alle esperienze ricavate dal centro sperimentali d'Aeromodellismo di Roma.

Causa prima di disordine è, secondo noi a distinzione che si usa fare in molte sedi fra delegato all'aeromodellismo e istruttore d'aeromodellismo.

Se il delegato è aeromodellista egli stesso, ed ha quindi funzioni di capo-istruttore, tutto va bene, ma se il delegato, come spesso accade, non è aeromodellista, e come tale non capisce niente in questo campo, nascono i guai. Si vedono così i delegati che chiamano *issati* gli istruttori, che non comprendono le necessità delle scuole che hanno sotto di se e peggio ancora non se ne curano affatto. La scuola allora si disgrega, gli aeromodellisti lavorano per conto proprio e nasce l'anarchia, vale a dire non si creano più nuovi aereo-

modellisti e tutto l'aeromodellismo perde quel carattere di serietà che aveva acquistato presso il grosso pubblico. In totale abbiamo notato più interessamento all'aeromodellismo negli enti e nelle persone estranee alla questione che negli enti e nelle persone che dovrebbero occuparsene.

Le gare sono la vita dell'aeromodellismo e nella maggior parte delle città non se ne è mai fatta una. Ci rispondono che non hanno denaro sufficiente, e la Sede della R.U.N.A. di Milano ha dimostrato che con meno di mille lire si può organizzare una gara interregionale della portata di quella del 2 aprile scorso. Ci rispondono che non hanno campi adatti e i veneziani hanno dimostrato che si possono far gare anche su di un isolotto circondato dal mare (Genova impari!). Ci rispondono che non hanno aeromodellisti sufficienti per fare una gara seria e gli aeromodellisti fanno le gare per conto loro.

Alla prima ed all'ultima questione ha poi risposto egregiamente Franco Muscarello di Torino con la sua idea «Dividi l'incasso». Gli aeromodellisti pagano una certa quota allatto dell'iscrizione alla gara ed i vincitori si dividono l'incasso totale. Tutte le gare, di nostra conoscenza, svoltesi secondo questo sistema, sono state un autentico successo.

Troppe persone, tra i dirigenti provinciali dell'aeromodellismo, non hanno ancora compreso che le gare rappresentano l'essenza vitale della scuola, la selezione naturale degli allievi, il mezzo di propaganda più potente e soprattutto il banco di prova di tutte le idee, senza il quale non vi può essere progresso tecnico.

Personalmente siamo convinti, e come noi tutti i vecchi aeromodellisti, che vale più la partecipazione ad una gara che dieci modelli costruiti senza possibilità di confronto.

Non bastano però le gare provinciali, occorrono gare interprovinciali per mettere a confronto non soltanto i singoli ma le intere scuole.

Chi non sa infatti che specialmente in Italia, si può riconoscere un modello milanese da uno torinese, uno romano da uno bolognese. Occorrono dunque gare per diffondere i pregi ed eliminare i difetti di ogni «scuola» e creare così un aeromodellismo nazionale, unico, avente un indirizzo ben chiaro per ogni punto della sua complessa organizzazione.

Portiamo a ripetere che non vogliamo più sentir parlare di difficoltà organizzative e finanziarie in fatto di gare.

I nostri ragazzi hanno ormai pienamente dimostrato di essere capaci di sostenere da soli le spese di una gara. Portiamo degli esempi: quando ebbe luogo la gara interregionale di Milano il 21 aprile scorso molte squadre, provenienti da ogni parte d'Italia si recarono sul posto a proprie spese.

Alla successiva gara di Genova si verificò lo stesso fatto (a tutte e due le gare predette intervenne anche un nostro cro-



Il campeggio della G.I.L. a Pavullo è un esempio da seguire.

finita in una bolla di sapone per il disinteresse delle due Rime.

Dal punto di vista tecnico il bilancio è in nettissimo attivo. I risultati di questo anno alle «Nazionali» ne fanno fede.

L'aeromodellismo nazionale è in netto progresso come quantità, ma soprattutto come qualità. Le possibilità medie degli aeromodellisti sono notevolmente cresciute; i voli «fuori del comune» non sono più tali e più di un modello ha ripetuto più volte delle prove brillanti, dimostrando che i voli eccezionali non sono più dovuti soltanto alla fortuna di un momento, ma che in essi entra anche una buona dose dell'abilità del costruttore.

Parecchi primati nazionali sono stati stabiliti, battuti e ribattuti durante l'anno e proprio pochi giorni fa a Cagliari è stato battuto il primato internazionale di durata per gli aeromodelli a motore meccanico.

Il modello ad elastico si è evoluto abbastanza ed ormai i nostri costruttori potrebbero tranquillamente sostenere il confronto con i più celebri costruttori stranieri.

Il modello veleggiatore, pur già tanto sviluppato, è stato ancora migliorato e ereditario di poter asserire che in questa categoria la media dei nostri costruttori è ormai alla testa delle medie mondiali.

Il modello a motore a scoppio non ha ancora trovato la sua strada e vi sono ancora molte incertezze fra i costruttori, ma pensiamo che, in questo campo, le lacune verranno colmate durante il prossimo anno. Abbiamo dunque chiuso i conti, almeno sugli argomenti più importanti, ed



Giornata di prove sulla romana pista del Littorio.

nista) e alla Nazionale, a Roma, nello scorso settembre, intervennero parecchi spettatori giunti a proprie spese da ogni parte d'Italia; i napoletani, da soli, erano più di una ventina.

A questo proposito diremo anzi che siamo da tempo a conoscenza di un progetto di gara fra Roma e Napoli, secondo il quale gli aeromodellisti delle due città sarebbero stati disposti a raggiungere a proprie spese il campo di gara. La faccenda è

abbiamo indicato quali somme soprattutto secondo noi, bisogna far quadrare.

Speriamo che le nostre parole siano servite a qualche cosa; in tutti i casi ci auguriamo di poter fare un meraviglioso articolo laudativo alla prossima chiusura di bilancio.

UTI



Le adunate a Punta Sabbioni (Venezia) hanno forse segnato il capitolo più importante della storia di quest'anno.

AVETE COMPRATO  
**AVENTURE  
 DEL CIELO**  
 COSTA SOLO 2.500  
 E' INTERESSANTE  
 TISSIMO?

# IL RADIOCOMANDO PER AEROMODELLI

L'installazione del radiocomando su modelli volanti è una vecchia allestiana idea nata indubbiamente poco dopo l'aero-modellismo stesso: si può dire con certezza che non esistano aeromodellisti di una certa esperienza che non l'abbiano avuta almeno nel desiderio se non nell'intenzione. Ma se non nuova è l'idea, recenti sono invece le esperienze degne di nota, intrinseche con esse quelle che diedero risultati concreti.

Solo dal 1935 datano infatti i primi voli di modelli americani radioguidati, giacché fra i primi a dedicare attenzione e studi alla risoluzione dell'interessante problema furono radioamatori e aeromodellisti americani. Fra essi, risultati per allora molto soddisfacenti, diede il modello veleggiatore De Sotto che effettuò numerosi voli docilissimi ai comandi che gli venivano radio-trasmessi dal suo costruttore. Altra dimostrazione pratica assai più recente, sempre da parte americana, ci fu dato vedere, or non è molto, in un documentario Luce: quella del modello bersaglio fatto costruire dall'Army Air Corp per l'esercitazione al tiro contraereo. Si trattava di un monomotore azionato due eliche su assi paralleli, che lanciato da una piccola catapultina veniva radiodiretto alla quota ed al punto voluti: un paracadute aprtotesi a comando lo riportava sulla verticale del luogo di lancio ad esercitazione effettuata. Anche in Europa il radiocomando non ha mancato di destare la naturale attenzione, ma deve trattarsi di tentativi di isolati individui perché, salvo sporadiche apparizioni di modelli radiocomandabili in qualche gara, dove non sempre volarono, non si hanno indicazioni precise sui risultati finora ottenuti, né esistono come in America manuali ed opuscoli trattanti l'argomento.

In Francia però era qualche tempo fa allo studio l'utilizzazione del modello radiocomandato per sondaggi meteorologici; la guerra ha naturalmente interrotti gli esperimenti di questa importante applicazione pratica dell'aeromodellismo. In Italia infine i tentativi in materia sono recenti e sembra che molti aeromodellisti, almeno dal parlare che se ne fa da qualche tempo, stiano lavorando sodo. Speriamo anzi di poter vedere, assai presto, volare qualche modello radioguidato, di concezione squisitamente nostra.

In che cosa consiste il radiocomando molti sanno: come funzioni nel suo complesso non sarebbe dettagliatamente spiegabile in

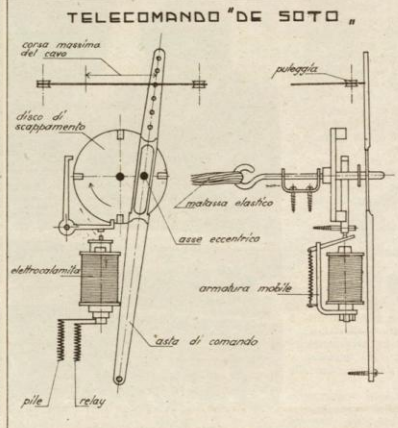
poco spazio, ci limiteremo pertanto ad esaminarlo in senso molto generale.

Anzitutto esso dovrebbe chiamarsi in modo più proprio «Telecomando» essendo il suo concetto base paragonabile a quello del telegrafo senza filo, specie nella primitiva versione a macchina scrivente. Infatti anche nel nostro caso, si tratta di una pura e semplice trasmissione e ricezione di segnali anche se, invece di venire comunicati, ad un apparato scrivente o ad un riproduttore a suono, essi verranno utilizzati da un congegno adatto a guidare il modello in volo. Come nel radiotelegrafo quindi avremo bisogno di due organi essenziali: una trasmittente ed una ricevente per comunicare i segnali; di un dispositivo elettromeccanico per riceverli. La trasmittente è un complesso adatto ad inviare a distanza i comandi voluti. Infatti ogni volta che l'operatore le comunicherà i suoi «ordini» abbassando un tasto o dispositivo similare per un tempo più o meno lungo, e mettendo così in movimento una data corrente elettrica, essa la ritrasmetterà sotto forma di onde elettromagnetiche a fascio, lanciate attraverso lo spazio a mezzo dell'aereo per uguale periodo di tempo. Queste onde universalmente conosciute come «onde Hertziane» (dal nome del celebre fisico tedesco E. Hertz che le scopri nel 1879) e che furono applicate dal genio di un grande italiano: il Marconi, appunto nel radio-telegrafo, possono venir generate da una scintilla elettrica fatta scoccare fra due elettrodi a sfera carichi di elettricità di notevole potenziale, e propagarsi con moto ondoso simile a quello provocate dal classico sasso lasciato cadere in acque tranquille, alla velocità di 300.000 km. al secondo, attraverso lo spazio etereo. E' una vera e propria frequente vibrazione che tale spazio subisce ad ogni scarica elettrica, effettuando così il trasporto delle radiononde e comportandosi come un conduttore. E' intuitivo che se in un qualunque punto di tale spazio venga a trovarsi un apparato idoneo ad intercettare, e quindi a raccogliere, queste onde elettromagnetiche, in esso pure verrà messa in movimento una certa corrente elettrica. Tale è appunto il secondo organo necessario: la ricevente. Essa, a mezzo dell'aereo o antenna, capterà le radiononde rinforzando, selezionando, amplificando l'elettricità da esse portata. Vediamo ora come sia possibile valersi di questa ultima per far muovere al momento voluto

i comandi del modello. Il dispositivo che incaricherà di ciò dovrà essere necessariamente molto semplice; ogni ingranaggio, biella, rinvio in più dello stretto necessario aumenterà le probabilità di guasti.

Esso conterà di una o due aste che spostandosi angularmente nei due sensi, e cioè da sinistra a destra e viceversa, e nel caso che si voglia azionare anche il piano di coda, dall'alto al basso, agiscono sui cavi

queste ultime, è nota. A differenza di un magnete normale avente la proprietà d'attrarre alcuni corpi metallici l'elettrocalamita si magnetizza solo se attraversata da una corrente elettrica e rimarrà tale per tutto il tempo del passaggio della stessa ritornando «inerte» quando l'elettricità cessa di influenarla. E' chiaro quindi che tenendo abbassato il tasto sulla trasmittente per un secondo, l'elettrocalamita magnetizzata tramite la ricevente, attirerà la levetta di arresto del servomotore per un secondo, lasciandolo libero di marovrare i timoni in una data posizione per tale tempo. Un dispositivo di questo genere, assai semplice e appunto quello dell'americano De Sotto che riportiamo nello schizzo a scopo di chiarire meglio le idee. Esso comanda il solo timone di direzione e l'asta collegata ai cavi è azionata dal movimento di un disco di «scappamento» che comporta quattro tacche d'arresto disposte a 90 gradi l'una dall'altra. Alla rotazione di tale disco provvede una mazzetta d'elastico, preventivamente caricata e tesa fra due gancetti, come nel normale modello ad elastico. Quando ad esso non è richiesto di muoversi una levetta ad angolo retto con estrema piegata a quadro ed impernate per il vertice dell'angolo al sistema, lo tiene fermo per una delle tacche quando invece essa verrà attirata dall'elettrocalamita il disco sarà libero di fare un quarto di giro muovendo l'asta del timone. Questo dispositivo non è esente da difetti, il primo fra tutti quello di ruotare in un solo senso; interessante è invece la sua sola azione sul timone di direzione. Non si tratta infatti usando il telecomando, di guidare il modello nella direzione voluta? E' inutile allora complicare le cose facendo piano di coda ed alettini mobili; se esso sarà costruito in modo da ottenere un facile centraggio as-



sumera assetto di salita per il solo effetto di cabrata imposto dal motore a pieno regime pur restando fisso ed a zero il piano di coda. Il movimento di quest'ultimo in ultima analisi sarebbe più un pericolo che un vantaggio in quanto da terra e a distanza la percezione dell'assetto longitudinale del volo potrebbe essere errata e si potrebbe mettere il modello in perdita di velocità. Interalmente, stante il dietro aiare notevole necessario per le note ragioni, la stabilità sarà automatica permettendo di eliminare gli alettini, sarà quindi più che sufficiente la sola guida col timone di direzione. La realizzazione di un buon telecomando, come gli aeromodellisti possono rendersi conto, ed astrazione fatta dal costo, non può essere alla portata di tutti né bastano ad ottenerlo un grande entusiasmo e magari un certo bagaglio di cognizioni di elettricità e di radio tecnica. Non si scoraggino però per questo, quelli che hanno intenzione di costruirselo.

Possedendone i mezzi si procurino invece la collaborazione di un tecnico del ramo, che certamente ne esistono di disposti ad interessarsi della cosa: solo da una tale collaborazione potranno ottenere i risultati voluti.



**MIRAFIORI** Aeromodelli in prova.

GIOVANNI FABBI

**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

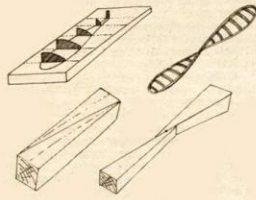
**ROSTRO**  
Aero-modello veleggiatore  
L. 4,50 franco di porto

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

## AEROMODELLI DA SALA

(Continuazione dal numero precedente)

I piani di coda sono costruiti sullo stesso sistema dell'ala e generalmente con lo stesso profilo, montati con una leggera inclinazione negativa. Il timone di direzione si usa, general-



mente, rovesciato, posto, cioè, al disotto del piano di quota, e in modo che serva anche da pattino di coda: nella quasi totalità dei casi si usa profilare il timone come l'ala, oppure avergliarlo per correggere la virata prodotta dalla coppia di reazione dell'elica.

Il carrello, quando c'è, è anch'esso in balsa, fissato alla fusoliera con una goccia di collante: le ruote non sono sempre presenti, e, quando vi siano, sono costituite da un cerchietto di legno (balsa) con un traversino, cui è fissato un tubetto di carta che fa da mozzo.

L'elica è, naturalmente, in balsa e può essere ricavata dal blocco con particolari accorgimenti oppure centinata come l'ala.

Nel primo caso, data la sottigliezza delle pale, si deve badare molto alla venatura, che, nella sezione trasversale del blocco, va disposta diagonalmente in modo da risultare parallela al profilo della pala: logicamente usando il sistema normale di costruzione, la venatura risulterebbe giusta per una delle pale, ma non per l'altra. Si usa allora ricavare le pale da un blocco tagliato diagonalmente per il lungo e riunito poi per le parti più strette (fig. 1), in tal modo la venatura risulta giusta per entrambe le pale, mentre la giuntura al centro è sufficientemente robusta data la bassa velocità di rotazione.

Nel secondo tipo, invece, occorre un vero e proprio scalo di montaggio, sistema che richiede quindi, una pazienza ed una abilità non comuni; anche in questo caso la figura è più chiara delle parole (fig. 16).

Questo per quanto riguarda la costruzione: per il proporzionamento basterà dire che il diametro di tali eliche, si aggira intorno alla metà dell'apertura alare, mentre il passo varia da una volta e mezza a due volte il diametro con una larghezza di pala di un settimo, un ottavo del diametro. Si comprende come, con simili caratteristiche, un'elica siffatta, debba girare lentamente; infatti la velocità di rotazione, si aggira normalmente attorno ai 200-300 giri al minuto primo: poiché, data la piccolezza delle matasse, il numero dei giri di carica sta attorno ai 2000, si spiegano facilmente i voli di 8, 10 minuti compiuti dai tali modelli.

La copertura delle superfici è la parte più caratteristica, se non la più importante, infatti la carta, anche finissima è troppo pesante per modelli del genere, che, oltre tutto, sono troppo fragili per poter essere sottoposti alla ennesima della carta. Si è ricorso perciò ad una sottilissima pellicola cellulosa: ciascuno si può fabbricare in casa con poca spesa e con facilità.

Il liquido può essere variamente com-



posto ed esistono dosaggi diversi anche per uno stesso tipo a causa delle immancabili differenze chimiche dei componenti. Diamo qui una ricetta che può servire di base per elaborarne eventualmente una adatta in rapporto ai materiali disponibili.

1. vernice a tendere alla cellulosa (emalite tipo infiammabile) gr. 200; 2. olio di ricino gr. 15; 3. acetato di amile gr. 10; 4. canfora una lavoletta (quadrretto); 5. olio etereo (per esempio, garofano) gocce 20. Desiderando che la pellicola sia colorata

si può aggiungere un po' d'anilina del tipo solubile in alcool.

Ottenuta questa specie di vernice si prepari una bacchetta di acqua, ben pulita e sgrassata e di grandezza sufficiente a contenere abbondantemente la parte di modello da coprire. Vi si immerga un anello di filo di ferro, con manico, che servirà ad estrarre la pellicola; si versi poi delicatamente sull'acqua il liquido preparato, lo si vedrà stendersi rapidamente sulla superficie di questa come una chiazza iridescente, i cui orli, dopo un po', cominciano ad arricciarsi, la pellicola può ora essere estratta per mezzo dell'anello di fili di ferro, tenendola inclinata per fare gocciolare l'acqua: essa rimarrà tesa sul suo supporto.

La copertura viene fatta in genere su una semiala per volta, premendo le strutture delicatamente contro la pellicola, dopo averle prima bagnate con una colla adatta, che può essere semplicemente un po' di saliva. L'eccesso di pellicola si porta via con un filo caldo. Molti costruttori però usano costruire le ali in piano dando il V dopo la ricopertura, spezzando al centro i bordi d'entrata e di uscita e fissando la rottura con un po' di collante celluloso.

Tutte le superfici sono coperte generalmente da una parte sola e più precisamente sul dorso.

Il centraggio è abbastanza semplice, poiché si ottiene mediante lo spostamento dell'ala: l'unica difficoltà è data dalla neutralizzazione della reazione dell'elica che, per le dimensioni di quest'ultima, è piuttosto forte.

Poiché non è possibile inclinare lateralmente l'albero è necessario correggere la reazione costruendo il timone dissimetrico o inclinato usando per esso lo stesso profilo dell'ala o comunque un profilo portante; molto spesso però anche questa correzione non è sufficiente: si deve allora decentrare l'ala in modo che una delle due semiali risulti più grande della altra.

La difficoltà maggiore consiste nel trovare il locale adatto poiché occorre una altezza di soffitto considerevole. Qualora non sia possibile utilizzare una aviorimesa del locale aeroporto, si può provare ad ottenere il permesso di far eseguire i voli in una sala di teatro o di un giardino di inverno (pista di pattinaggio, piscina, vediodromi ed altri luoghi coperti).

Se il locale è riscaldato o se è orientato in modo tale da permettere l'ingresso di correnti d'aria, si può provare ad ottenere delle termiche, che, anche se deboli, sono abbastanza sentite da modelli del genere: in caso che le condizioni ambiente siano buone, i voli di 15-20 minuti non sono rari.

UTI





(Continuazione dal numero precedente)

— Vecchio cocodrillo puoi esser contento di questo lavoro. E' pulito, non ti puoi lamentare. E quel mandrillo di Tilson cercherà invano, domattina, la sua ciabatta galleggiante...

Poi si portò una mano sul ventre e vomitò.

XIII  
SOLO!

Il primo colpo di mare colse Fred impreparato e in conseguenza l'ex-giornalista dovette percorrere un buon quarto del ponte in una singolare posizione.

— Porci!... — esclamò rialzandosi e spugnando acqua come una fontana da giardiniere. Poi sorrise, notando come la valanga di schiuma che l'aveva travolto non gli avesse portato via di mano la ciabatta contenente il prezioso frammento rivelatore del «New York Herald».

— Joe Bitume avrà il fatto suo — disse ad alta voce, come per confortarsi del bagno involontario; quindi cadde e batté la fronte sul pavimento bagnato. L'incidente lo fece riflettere sulle difficoltà che avrebbe dovuto affrontare, per raggiungere, in simili condizioni di tempo, il ponte del «Good morning!».

Una massa chiara apparve sulla prua, che subito scomparve sotto un'esplosione di schiuma. Fred si affrettò a ripararsi dietro uno sportello imprecaando. Una fiumana

bianca rotolò nella sua direzione inondando il ponte e scomparve a poppa, tuonando. Fred uscì rabbiosamente dal suo ricovero e si avviò per raggiungere l'estremità della nave.

Una pioggia torrenziale batteva il ponte con rimarcabile insistenza collaborando agli sforzi che il bastimento sembrava stesse facendo per rendere il più difficile possibile il cammino al giovane. La «Star sea's», poiché su tale nave Fred era disceso, si agitava in tutti i sensi scricchiolando e gemendo come fosse lì il per trasformarsi in un certo numero di felitti. Il giovane dovette impiegare un certo tempo per giungere al luogo esatto in cui aveva messo piede sulla «Star sea's». Brancicando nella pioggia cercò il cavo, senza trovarlo.

— Per Nettuno — senti il bisogno di esclamare — che abbia sbagliato strada, o che...

Quello che non aveva neppure il coraggio di supporre glielo indicò un lampo assai opportuno che, inondando di luce viola la nave, illuminò il cavo che pendeva, inerte, dall'apposito sostegno. Il giovane fissò inorridito, come fissasse un cobra di sette metri.

La cosa non ammetteva dubbi, Fred non pose molto tempo a convincersi che raramente la realtà può apparire più chiara di come adesso appariva a lui. Il cavo si era rotto ed egli si trovava perciò solo, su di una nave in balia della tempesta. Il fatto che, in questo caso, la nave appartenesse ad uno speciale complesso galleggiante, non mutava gran che la verità della cosa. Inoltre, si disse subito l'ex-giornalista, l'attributo di «galleggiante» ha solo un valore circostante. Insomma, l'isola galleggiante si sarebbe potuta facilmente trasformare, con l'aiuto dei mari, in una specie di doppio sottomarino senza possibilità di riemersione.

Tali considerazioni di ordine storico e

dialettico assorbirono tanto il giovane da impedirgli di trarre ispirazione per la propria condotta dall'approssimarsi di una nuova ondata. Questa scavalcò prepotentemente la murata e si abbatté su Fred, travolgendolo.

In una piccola frazione di secondo il giovane assisté alla proiezione, sonora e colorata, di tutta la sua vita. Si rivide pargolletto, tutto preso dall'incarico affibbiatogli dalla Natura di succhiare il latte materno; poi eccolo a tre anni, sul cavallo a dondolo di nome Jefferson; a nove, cacciato dalla scuola per aver acceso sotto la sedia dell'insegnante un razzo turcino; a dodici, sfiorare il primato nazionale dei cento metri con alle calcagna il figlio di Lord Balfour, al quale aveva detto quello che pensava di lui e di suo padre; a diciassette, leggere, pallido dall'emozione, il suo primo lavoro giornalistico: un'insertione sul «London morning» con la quale invocava un lavoro onesto ma remunerativo. Poi la sua assunzione all'agenzia di «detectives», la sua cacciata di lì per aver spinto il suo zelo sino a scoprire alcuni particolari della vita matrimoniale del proprio principale; il suo ingresso nella redazione del «Mega-phon», Tilson, la storica seduta, la sua nuova carica e l'imbarco sul «Good morning!» si succedevano in una precisa rassegna finale. Lo spettacolo ebbe termine con una visione sottomarina alla quale si confuse, in ultimo, l'apparizione di una miriade di stelle. Fred Albony aveva investito, con una velocità di trenta miglia, l'asta metallica di un paranco. Il giovane cadde, nella più completa incoscienza.

Quando durò l'assopimento dei giornalisti? Forse due ore, forse di più. La mancanza di particolari su tale parentesi e il fatto che il battello si trovasse in quel momento a cavallo di un fuso orario non ci permettono di essere precisi al riguardo.

Quando si svegliò era intirizzito, e fece quello che fanno tutti gli intirizziti: rabbrivì. Uno sguardo intorno servì a fargli notare come l'uragano fosse alquanto scemato: qualche stella faceva capolino, timida, tra le nubi. La «Star sea's» rollava fortemente, ma con energia molto minore di quanto facesse prima. Evidentemente, la tempesta volgeva alla fine. Fred Albony spinse lo sguardo nel buio della notte: nulla. Del «Good morning!», nessuna traccia. Fred si mosse per fare qualche passo,

e soltanto allora si accorse, con estremo piacere, come, ancora una volta, la sua pretesa scarpa non lo avesse abbandonato. Cerò nel fondo della calzatura il raggio di stampa e sorrise nuovamente di letizia.

Cosa fare? Rispondere a un simile interrogativo così, su due piedi, non era molto facile. Occorreva, prima di tutto, organizzarsi. Gli abiti incoiati alle sue membra gli suggerirono di penetrare nell'interno asciutto della nave. Sì, perbacco, come non ci aveva pensato prima? Egli si trovava sulla nave, delle due che costituivano la «Gaby», che conteneva l'albergo per i viaggiatori. A suo tempo, egli aveva scritto un articolo su tale meraviglia, senza neppure averlo visitato. Cerò a tentoni una porta e, trovata, l'apri penetrando in un ambiente scuro. Frugò a lungo con la mano sulla parete: diamine, un interruttore ci doveva pur essere! Quando finalmente poté accendere la luce, un grido di gioia e di ammirazione partì dalle sue labbra.

Una pioggia di luce dorata gli aveva rivelato una grandiosa scalinata in marmo degna della dimora di un monarca del settecento. Lussuosi tappeti orientali la coprivano; i muri erano tappezzati di preziosi arazzi, dagli stitipi pendevano tendaggi di velluto e di damasco dei più morbidi e affascinanti colori.

La segreta coscienza del suo essere di naufrago lacero e grondante, lo trattenne sull'uscio, allarmato. Infine egli si ribellò alla stocca timidezza.

— Gran diavolo! — esclamò in tono convincente — questo è l'albergo dei viaggiatori, e poiché io sono l'unico viaggiatore, esso è a mia intera disposizione!

Salì la breve scalinata, affondando, con estremo piacere le scarpe bagnate e malconce nei morbidi tappeti. Varò due salite e, poiché lo abbagliarono con la loro grazia ed il lusso che contenevano, percorse una galleria che avrebbe potuto figurare al palazzo di Fontainebleau e si trovò in un lungo corridoio decorato da bellissime statue e da quadri ad olio raffiguranti scene mitologiche. Numerose porte numerate si aprivano sulle pareti coperte di damasco finissimo.

Fred era stordito. Sentiva la testa girargli, credette di essere morto e di vivere uno strano sogno dell'alidala. Aprì una porta, penetrò in un'ampia camera da letto. Scorse solo, con la vista offuscata, un immenso letto sormontato da un ricco baldacchino. «Strano gusto, il vecchio Tilson! — pensò — chi l'avrebbe pensato? Poi si accorse di volare a pesce su quel letto e di sprofondare quindi tra le imbottite morbide che lo accoglievano leggere come vapori.

## XIV.

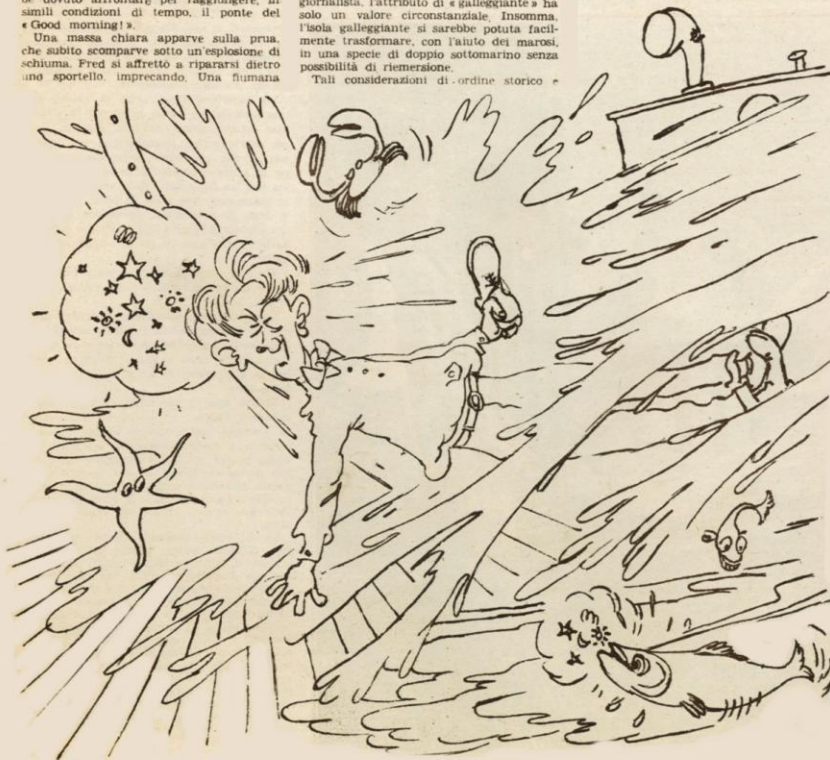
## ARRIVANO LE VISITE

Il primo raggio di sole penetrato oltre le pesanti cortine che riparavano l'ampia finestra raggiunse il giovane ex-giornalista sotto la penna nasale sinistra, vellendolo gentilmente. Fred sbuffò, quindi si mosse adagio, grattandosi la parte interessata. Un sottile legamento, un filo tenue ed incerto, l'unica ancora ad un trionfale sogno nel quale egli appariva in Trafalgar Square a cavallo di un elegante bianco, attorniato da banchieri in catene e a piedi scalzi. Poi la visione, d'un colpo solo, disparve e Fred brancolò in un buio fitto.

Quando, ormai certo che mai più avrebbe rintracciato lo stuolo di banchieri e l'effe-fante sacro, si decise ad aprire gli occhi, la visione che lo colpì ebbe su di lui l'effetto di un colpo datogli sulla fronte con una mazza. Fred balzò a sedere sulle lenzuola urlando terrorizzato:

— Help! Dove sono? Sandokan!... Un silenzio assoluto rispose alle sue parole. Non si udiva neppure il quieto ciangottare delle onde contro i fianchi della nave. Un brivido gelido percorse il difficile intrico del sistema vasco-circulatorio del giovane, scuotendolo e cancellando di un colpo solo tutto ciò che in lui poteva ancora rimanere del torpore del sonno. Fred passò lo sguardo trasecolato sulle pareti lussuose della ricca camera di cui si trovava ad essere l'unico ospite e, improvvisamente, ricordò. Ricordò la tempesta, la scoperta del cavo spezzato, la sua solitudine. Ricordò anche la scarpa, causa unica del singolare incidente per merito del quale egli era adesso il solo passeggero a bordo di una grande nave lussuosamente addobbata e munita con munificenza principesca della più vasta attrezzatura atta ad ospitare ospiti coronati.

(Continua). MARIO GUERRI



# A.O.I.

Il marabù sulla proda stoppacciosa del fosso sussultava appena, poi sollevava una palpebra pigra. Quello che si presenta alla sua pupilla non lo commuove, poiché è avvenimento di tutti i giorni, al quale egli ormai ha fatto tanto di caso. Perciò richiude l'occhio e sprofonda di nuovo nella sua tranquilla meditazione da decrepito filosofo, dopo aver appena scosso la rada peluria rossiccia del capo rugoso, con un colpo secco che gli fa ballonzolare il gozzo pen- sulo.

Presso questo singolare personaggio della fauna tropicale la vita si manifesta con un'attività febbrile in stridente contrasto con la calma stanca che d'intorno, sin dove arriva lo sguardo, pesa sulla natura come una torpida letargia. Sulla terra rossa e polverosa degli uomini, seminudi, corrono portando oggetti; altri parlano gravemente. C'è chi lavorando avverte il bisogno tutto latino di cantare a squarciagola. Lo squillare dei ferri scatta nell'aria dorata dal sole con note acutissime, rintonanti lontano. Della gente si è fatta vicino agli apparecchi che, spinti per le ali, si muovono ondeggiando curiosamente come imbarcazioni. Qualcuno aiuta i piloti ad indossare il paracadute. Un motore, finalmente, sbuffa lanciando delle nuvolette bianche odorose di olio di ricino arso. Le eliche roteano, l'aria si empie mano a mano di scoppi, di grida, di brontolii. Dietro i velivoli la polvere si alza in ondate lunghe spinte dal soffio poderoso delle eliche in movimento. Qualcuno che stava nelle carlinghe scende precipitosamente facendo cenni che fan parte di quel meraviglioso vocabolario mimico che è segreto peculiare degli uomini dell'aria. Tutto è a posto. I piloti si scambiano qualche parola, urlata nel rombo ora divenuto fortissimo, poi si arrampicano nei loro abitacoli. Le tute, sconvolte dal vortice di vento che fascia le fusoliere, si attaccano ai loro corpi impacciandoli un po'. Gli apparecchi si muovono sulla terra asciutta, prendendo ognuno la posizione che gli spetta nella formazione che è stato fissato di mantenere in volo. Poi il primo scatta via veloce, mentre il suo motore urla al massimo. La coda si solleva, la fusoliera sembra divenuta una freccia tesa scagliata verso l'orizzonte. Cinque, sei, dieci altri lo seguono e tutti si sollevano di colpo con moto superbo, mentre l'aria è squassata dai rombi e le eliche danno lampi metallici nel sole che le avvolge. La formazione rade il campo, vibra, punta verso le costruzioni sul limitare dell'aeroporto improvvisato. Le ombre veloci trascorrono il terreno con un brivido sonoro.

Il marabù si stirava tendendo le ali spennacchiate, poi fa qualche passo, goffo. Dopo un secondo se ne va via, con un volare curioso che sembra il galleggiare stentato di una scorza sulle onde di un torrente.

Sul nemico si arriva in un attimo, ci son pochi chilometri, i velivoli procedono a cuneo, affiancati strettamente, al punto da incastrare quasi le ali. I piloti si sorridono dalle carlinghe aperte, si parlano con quello stesso muto linguaggio nel quale il gesto di un solo dito rivela un lungo elaborato discorso. Qualche vuoto fa ballare le fusoliere, c'è un po' di deriva, ma i piloti non se ne curano. Quel terreno li lo conoscono tutti a memoria come se fosse la strada di casa loro, vanno per intuito, partendo non hanno neppure guardato la carta geografica.

Una piega collinosa viene scavalcata e di là c'è un'ombra fitta che rotola giù per un lungo declivio erboso. Qualche magro bovino appare in quegli sterpi come un puntolino bianco; gli indigeni non si vedono. La formazione sale ancora, guadagna tremila metri in pochi minuti. Il terreno si è appiattito, sfuma lontano in una nebbia arancione che vela l'orizzonte. Il cielo è pulito, un po' sbiadito in basso, turchino scuro in alto, dove qualche ciaripa fioccosa di vapore stagna immobile.

I motori sgranano la loro meravigliosa canzone tradotta dai contagiri e dai manometri in cifre eloquenti per i piloti. Lassù non c'è più ballo, l'aria neppure si sente, sembra di penetrare in un vuoto inavvertibile, calmissimo. Ecco laggiù il serpenti-

lino bianco del fiumiciattolo che, a tratti, scompare ingoiato dalle sabbie e dal terreno pietroso per ricomparire, più lontano, e sparire di nuovo misteriosamente. I miseri tucul di qualche tribù negra si rivedono solo per le loro ombre lunghe, che altrimenti, a quell'altezza, non si vedrebbero. Siamo quasi sulla zona dove è stato segnalato il movimento del nemico. Il comandante accenna a discendere e gli altri picchiano leggermente, senza abbassare il regime del motore. A destra la groppa grigia ferro del monte noto a tutti i piloti perché ottimo punto di riferimento per i voli in quella regione, a sinistra il laghetto che sembra un bottone di madreperla caduto sul velluto verde della boscaglia. La rotta è giusta. Ancora avanti. Laggiù, dritto, c'è la carovaniere sulla quale a quest'ora le colonne nemiche si muovono portando agli avamposti salmerie e materiale, tra cui molto carburante. Ecco laggiù, il nastro sottile reso ben visibile dalla gran polvere che gli autocarri sollevano. Ancora un poco e si vedranno anche le macchine arrancanti silenziosamente nel gran piano piovoso. L'indicazione della ricognizione risulta giustissima. Il comandante della formazione muove pedali e cloche facendo sì che l'apparecchio batta le ali. Segnale di guerra. Si procede, nell'interno delle carlinghe strettissime, alla toletta del combattimento. I collimatori vengono controllati, è tolta la sicura alle mitragliatrici. Le mani guantate già carezzano la cloche in alto, dove si stacca la piccola leva che funziona da grilletto. La terra sale, venendo incontro agli apparecchi con il caldo torrido di un suolo dove un sole infuocato batte inesorabile da quaranta giorni. La formazione si precipita sul nemico con la luce alle spalle; l'altro ancora non si è accorto della sua presenza. Sono parecchie decine di au-

tocarri carichi, in marcia verso est. C'è anche della truppa, si distinguono dei carriaggi ipopotramati. L'apparecchio di punta dà il segnale dell'assalto. La tattica è già nota: è una ripetizione di quella «cade-na» che in Spagna era il terrore delle colonne miliziane. I velivoli attaccano in fila indiana, ad ondate continue, tra successive picchiate e cabrate. Il suolo precipita contro l'elica del primo, la strada sembra snodarsi e corrergli incontro, gli autocarri scorrono sotto l'ala rapidissimi come un fluido. Da quando le dita si sono contratte sulla leva di scatto? Nella mente del pilota che ha tutte le facoltà polarizzate nella manovra i colpi risuonano lontano, come un tambureggiare confuso. Poi la terra si abbassa, scompare. Ma un altro è sopra il nemico, e poi ancora un terzo, un quarto, un quinto. Le raffiche inondano il terreno e battono sugli automezzi, lacerando le lamiere e insanguinando gli uomini. Un serbatoio, colpito da un proiettile incendiario, s'infiamma ed esplose mandando in pezzi la macchina. Gli autocarri si sono sparpagliati, sotto quel diluvio di piombo, e corrono per i prati, fuggendo all'inesorabile persecuzione degli aviatori italiani. Qualcuno si organizza a difesa; le canne di due o tre mitragliatrici si puntano verso l'alto e fanno fuoco, ma per poco, che subito una raffica bene agguistata colpisce gli uomini travolgendoli. Altri roghi si sono intanto accesi sulla via lunga e dritta. Un autocarro carico di munizioni salta in aria con fragore assordante, e una ridotta di fuochi si accende nell'aria percorsa da un'altra colonna di fumo.

I caccia italiani spariscono di colpo. Gli inglesi, improvvisamente, scoprono che la battaglia è finita. Un gran silenzio avvolge

il teatro del combattimento. I velivoli già lontani, immersi nel sole. Allora suonano dei comandi, una radio ticchetta lanciando sulla strada invisibile dell'etere un laconico messaggio. Si cercano poi i feriti, i morti. Sono parecchi. La colonna di autocarri è stata decimata.

Poche decine di chilometri più oltre, su un campo nemico, la notizia della sconfitta giunge rapida destando l'allarme. La squadriglia, già pronta, decolla in pochi secondi. Sono quattro «Gloster» che staccano le ruote da terra e sveltano verso il cielo ad intercettare i nostri caccia di ritorno dalla fortunata spedizione. La rotta, certissima, non ammette equivoci e l'incontro tra le due formazioni è una verità matematica. I nostri vengono avvistati quasi sul confine. La battaglia esplose in una frazione di secondo ed è rapidissima. Non tutti i piloti italiani vi prendono parte, perché le forze siano uguali. Il duello è furibondo. I nostri hanno ancora dei proiettili per i «Gloster» dei nemici. Le raffiche tagliano l'aria con un balenare rapido, accento. Cercano le fusoliere brancolano per raggiungere i bersagli velocissimi. Quanto dura il fantastico carosello? Sinché dei nemici ne resta uno solo e questo solo fugge, impaurito, a raccontare con accenti di terrore la nuova irreparabile sconfitta che gli aviatori italiani hanno dato agli inglesi.

La formazione si ricongiunge, intatta. Qualche minuto dopo il vecchio marabù, tornato al posto di prima, è sceso nel suo torpido sonno dal passaggio fragoroso delle ali italiane. Le ombre crociate dei nostri velivoli passano ancora una volta, veloci come saette, oltre il fosso, si lanciano sul vasto campo.

ROMANUS



# Il generale

Qualcuno entrò nella cabina di pilotaggio: per quanto la musica dei motori fosse rastornante, l'orecchio del primo pilota, abituato alla scissione dei suoni, udì gridare dal secondo: — Buongiorno, signor generale... — e si voltò. Vide curva, in piedi, l'alta figura del generale Riva; gli fece il saluto romano con il braccio, che aveva abbandonato il volante, senza pronunciare parola.

— Buriana, eh! — gli sussurrò l'altro all'orecchio — ricambiando la stessa forma di saluto.

— Già... — rispose il primo volgendosi di nuovo ai comandi.

Il secondo pilota intanto si era alzato per cedere il proprio sedile al generale, il quale mostro di non fare complimenti: si vedeva che in quel momento era il posto da passeggero che gli piaceva di più.

Da qualche minuto il trimotore non filava più tanto tranquillo sulla sua linea di volo a causa del maltempo che faceva stridere le sue giunture; variava di quota rapidamente, e quando il pilota cercava di salire, il nero minaccioso delle nuvole si addensava formando una volta paurosa e opprimente come una cappa di piombo. Sotto, l'Appennino non si vedeva più, nascosto da uno strato basso e compatto di cumuli.

— C'è un vento da libeccio di cento chilometri all'ora... — osservò il secondo.

— Sulle ali c'è qualche incrostazione di ghiaccio... — fece il generale guardando fuori e facendosi capire più coi gesti che con le parole.

Soltanto il primo pilota non parlava: osservava i suoi strumenti. Riprese quota lentamente e parve che il velivolo potesse finalmente attraversare una zona fosca ma calma. In quel momento di tregua egli si volse a guardare il generale e domandò con apparente curiosità, scandendo le parole: — Viaggio di diporto, signor generale? — L'altro fece un gesto sconsolato come per dire: «Ormai!...» e indicò il suo abito borghese.

— Era a casa, dunque, il signor generale, a casa per limiti d'età: senza volerlo, il pilota emise un sospiro a cui l'altro — il quale dopo aver punzecchiato la sua memoria aveva finalmente ritrovata la fisionomia dell'antico subordinato — diede il significato che volle. Fu dopo una nuova serie di sintassi scricchiolanti che egli mormorò con uno strano sorriso: — Scommetto che abbiamo tutte e due la nostalgia di un apparecchio da caccia.

— Forse, signor generale... — rispose il pilota senza perdere di vista gli strumenti.

Anche lui adesso, dunque, il superiore un giorno così fortemente temuto! — E lo riguardò con espressione indecifrabile nella quale qualche cosa era trattenuta solo dall'istintivo rispetto. Sì, dietro a quello sguardo c'era un veveleto rancore: — «Forse potrei essere proprio ai comandi di un caccia dicevano gli occhi inquieti del pilota — « proprio tu non l'hai voluto ». Era di complemento allora, umile sottotente pilota e il generale Riva, allora era tenente colonnello, comandava il Gruppo e non credeva in lui. Già, non credeva in lui per un disgraziato incidente di volo che aveva giudicata una schiappinata tale da pregiudicargli la classifica di pilotaggio, ciò che aveva impedito il suo passaggio al ruolo di effettivo. Dio solo poteva sapere quello che aveva sofferto nel lasciare la squadriglia, la vita militare, la carriera e la sua divisa azzurra. Per quanto avesse continuato a fare il pilota civile, non era più riuscito ad amare il suo mestiere come prima, così almeno credeva. « Ecco, signor generale, noi avete

percorsa tutta la vostra carriera, siete stato un buon pilota, avete servito il Paese, ma ora ne siete fuori come me e capirete che cosa significhi... ». Pensò con tale forza che il suo viso avrebbe dovuto portarne l'impronta.

Ma le considerazioni furono troncate dall'improvviso dominio del velivolo sopra di lui: il momento era brutto. La visibilità si era ridotta al minimo, il vento scuoteva l'apparecchio come un fucile. Sotto c'era l'Appennino invisibile in agguato e la temperatura di scendeva formando dell'altro ghiaccio sulle ali; in quelle condizioni il trimotore non poteva salire e sarebbe stato pericoloso, temerario abbassarsi. Per colmo di sventura la nebbia aumentò e non ci fu più visibilità... soltanto un grigiore impalpabile e denso tutt'intorno, un mondo brumoso, chiuso, inesorabile.

Il pilota, immobile, silenzioso, tranquillo, era fissato ora sugli strumenti, teso in uno sforzo immane di volontà. Il generale, con tutta la sua attenzione irrigidita, osservava a sua volta il cruscotto non perdendo una mossa del pilota.

Il secondo guardò attraverso la fessura l'interno del trimotore: i passeggeri che non dormivano erano afferrati, dietro i vetri dei finestrini, da una attesa piena di ansia quanto di dignitoso coraggio. Nel suo buco il marconista ticchettava i suoi messaggi che per fortuna quel pubblico volante non poteva decifrare.

Tutti avevano un pensiero, facevano uno sforzo in quel momento, si soppigliavano, anche il generale che control-

lava tacitamente la manovra; soltanto il pilota era meavigliosamente un blocco unico con sé stesso, poiché se stesso era come dire l'apparecchio. Egli non udiva più nulla al di là della sua persona, non vedeva più neanche il generale: egli governava semplicemente il velivolo e per dominarlo si assimilava con esso e all'unisono si difendeva dalla bufera, cercavano la strada nella nebbia. Egli sentiva le ali pesanti, sentiva l'attrazione mortale dentro i vortici del vento, la sempre maggiore resistenza di quella cecità e fissò agli specifici intenditori, irrigidito sui timoni con muscoli di ferro, centuplicava la sua forza di dominio per aiutare la macchina a vincere la natura primordiale per la quale un uomo solo, o una macchina, sola, sarebbero stati un fucile: ma erano una macchina e un uomo che si compendavano, un tutto che era stato creato per vincere.

La lotta durissima e angosciata durò ancora mezz'ora, attraverso uno stitico inumano, attraverso prove superate non per una volta e ostacoli e imprevisti nei quali la distruzione e la morte sfidavano e si ritraevano in un gioco crudele dominato dal sangue freddo di un uomo. Improvvisamente il velivolo sbucò, alla quota di 4000 metri, in un cielo senza nebbia fatto di lunghe nuvole bianche e di strisce azzurre, come una tenda immensa tenuta alta dalla brezza.

Chì era abituato alla strada della linea Milano-Roma poteva accorgersi che il percorso non era il solito, ma che in compenso l'apparecchio filava ora nell'aria gelida e tersa con maggiore

velocità. Infatti l'itinerario era stato allungato di cento chilometri per poter lasciare la bufera e il pilota non aveva altra preoccupazione ora che quella di riguadagnare tempo. Penetrato da questa seconda fase di energia, egli continuava ad essere staccato dagli altri, isolato nel suo compito e gli altri facevano, ancora sotto l'incubo del pericolo. Solo ad un certo momento il generale, fece cenno al secondo per dargli il suo posto, ma quello rimase all'impiedi, attaccato all'uscio: il generale, nascondendo il suo facciale sco sorriso di consolazione, riprese a seguire in silenzio i movimenti del pilota che sembrava veramente inabborribile.

Quando apparvero i tre pini a destra dell'aeroporto di Roma e il velivolo cominciò la sua manovra di atterraggio non tutti i passeggeri constatarono che i cento chilometri erano stati recuperati e che il trimotore arrivava in perfetto orario: c'era soltanto, nelle loro mani che raccoglievano gli effetti personali, la lieta effervescenza dello scampato pericolo. Soltanto il generale e il secondo guardarono l'orologio e sorrisero mentre il pilota sembrava molto occupato nella sua manovra.

Appena l'apparecchio si arrestò, il pilota si alzò incerto come tornasse faticosamente nel mondo solido e fermo della sua terra. Fu allora che il generale, già in piedi, gli tese una mano: — Siete stato in gamba, vi siete comportato da ottimo pilota.

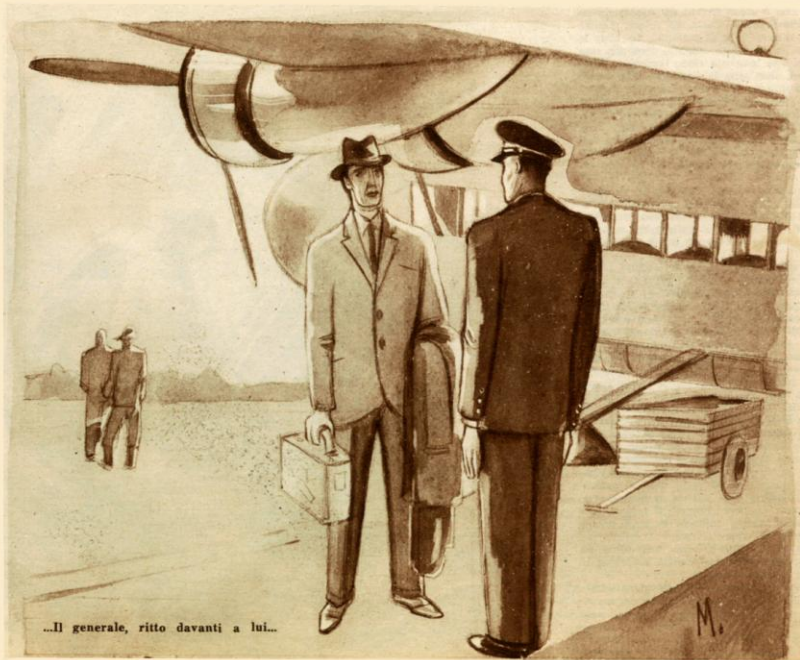
— Grazie... — disse l'altro e lo guardò significativamente e nello stesso tempo vergognoso di desiderare di guardarlo così.

Quando passarono fra i passeggeri, questi, emozionati e rumorosi, si diedero confusamente a congratularsi col pilota per la sua perizia, mentre egli si vergognava ancora di più, ora, dello sguardo che aveva avuto prima.

Rimasti di nuovi soli, il generale, ritto davanti a lui, disse domandandolo come una volta: Militare o civile voi onorate l'aviazione italiana e siete degno di servirvi. Siete più felice di me, ora!

Signor generale! Ogni rancore era superato, ogni dubbio scomparso. Ritto sull'attenti, il pilota esprimeva con umana comprensione la virile solidarietà degli uomini del cielo.

ROSA CLAUDIA STORTI



...Il generale, ritto davanti a lui...

Sono  
belle anche  
le favole

# L'ELEFANTE IMMORTALE

Elefante, davanti alla bottega del Tempo, non aveva il coraggio di entrare, sottava impacciato, indeciso, un occhio alla porta del negozio, attento a chi usciva, a chi entrava; con l'altro occhio scrutava il molto curioso materiale esposto in mostra. C'erano ali, penne, neli, puleggie, code di drago, pinne di pescocane.

Elefante considerava tali bellezze con desiderio, fermo, ben piantato, scuoteva la grossa testa ritmicamente seguendo un poco la gente, il pubblico. Era indeciso, aveva bisogno di consiglio. Un metropolitano gli si avvicinò. « Signore — disse — bisogna circolare, voi ingombrate il traffico ».

Un brivido di timore percorse la schiena di Elefante. « Scusatemi, scusatemi, Signore », rispose timido, e carcuta la soglia entrò nella bottega del Tempo.

« Buon giorno », disse.  
Molte commesse e commessi lo salutavano con deferenza; dissero tutti: « Buon giorno, Signore ». Elefante era un cliente ragguardevole. Gli si fece incontro uno schiavo negro portoghese, compitissimo: « Il Signore desidera? », interrogava.

La gentilezza dello schiavo mise in nuovo imbarazzo Elefante. Già, che cosa desiderava? Troppe cose voleva, molte necessità inutili gli urgevano, e la fantasia altre ne richiedeva di nuove e ne dettava, da una collezione di dodici pappagalì ammassati a una collezione di probosciti nuove e colorate, da un paio di ali a quattro navicette scendiletto. Ma, ecco, che gli si palesò urgente la necessità di diventare immortale.

— Ah, — fece — ecco... — Intanto Elefante si guardava intorno, ambientavasi. Bello, il negozio, e lustro e specialmente di metalli lucidi e di mobili laccati.

— Ecco, — riprese — vorrei essere immortale. Potete provvedere voi?

— Sì, Signore. Volete accomodarvi? Da questa parte.

Lo schiavo fece passare Elefante in una sala di attesa. Alle pareti erano disposte in bell'ordine numerose ali dai bei colori e foppe. « Ala di elefante », lesse curioso Elefante, e sostò in pensiero, e ancora una volta imbarazzato. Le compravo o non le comprava le ali? Non sapeva proprio come fare. Osservava intanto gli altri clienti, un Leone e un Gatto, entrambi assorti lontanissimi. Nella stanza era diffusa quella tarda luce delle anticamere mediche che incute rispetto per la scienza, fa tacere i ragazzi, mette i grandi a disagio.

Da quando Elefante era fuggito dal Circo Equestre, le cose erano mutate per lui; per quanto tardo e pesante, il bestione ne aveva compreso l'importanza, la gravità. Spodestato, solo e senza conoscenti e amici in un paese che non aspetta farselo proprio, fra animali cui l'idioma gli era sconosciuto e difficile, Elefante erasi trovato a disagio. Aveva dovuto più volte vendere e ricomprarla a tempo opportuno la proboscite d'argento, eredità del nonno, per poter un poco vivere adeguatamente al grado sociale antico. Non sempre era riuscito nell'intento, e alcune volte s'era dato il caso di dover leggere sui giornali notizia del suo arresto per vagabondaggio, o perché l'avevano trovato a dormire sulle panchine del Parco. Era noto a quasi tutti i metropolitani come un vagabondo, uno scanzajate, un reffeto del Circo Equestre. Una eredità, pervenutogli dall'India, da cui era originario, aveva messo Elefante in grado di saltare il livello sociale, di ricondursi fra la gente a modo.

Fu fatto passare in una grande camera. Una vocetta lo invitava a farsi avanti: « Prego, prego, accomodatevi ». Elefante scorse, in piedi su una tavola presso la finestra, un Topo, molto corretto e distinto.

— Buon giorno — disse.



— Buon giorno, prego, sedete. Elefante prese posto in poltrona, cheto, in attesa di essere interrogato.

— Dunque, — iniziò il Topo — vorreste diventare immortale. Questi sentimenti altamente vi onorano. E, ditemi un poco, perché vorreste diventare un essere mortuoso che tutti vedrebbe morire intorno a sé, fino alla fine dei secoli? Si può sapere? E per chi?

Elefante non coordinava molto bene le molte domande; restava in silenzio. Il Topo, davanti a lui lo fissava: « Allora? », fece, ed Elefante si scosse. Pensando erasi assopito.

— Allora, rispondete? — Scusatemi; si chiama Giorgio, è per Giorgio che voglio diventare immortale.

— I motivi?

— Giorgio ne sarebbe contento. E vorrei avere anche le ali e una nuvola e una scala di seta e un clarinetto e un susosono.

— Turbato dal silenzio del Topo, Elefante aggiunse: « Sono molto ricco, posso spendere molto. Mi è stata pagata stamattina la prima parte di una grossa eredità di affetti e di danaro. Pago in contanti ».

Silenzio.

— Vorrei partire subito, — insisteva Elefante, — credo che Giorgio mi aspetti.

\*\*\*

Elefante volava; volteggiava pesante da una nuvola all'altra, il carico di materiali eterogenei sulla groppa lo stancava, gli

rendeva difficoltosa l'ascensione. Le nubi scendiletto diverse volte gli erano fuggite dalla valigetta dove racchiuse, ed Elefante aveva dovuto farsi aiutare da passanti e da metropolitani per raggiungere le case fuggitive e ricondurre.

Il Topo era stato molto cortese; sotto la scorta di diplomatico e di inquirente, aveva un cuore grande; erasi mostrato disposto ad aiutare Elefante, gli aveva anzi dato molte buone sagge informazioni sul modo di usare le ali, nella via da seguire per giungere a Roma, sede di Giorgio.

Giorgio era in breve diventato una istituzione a XIII; tutti sapevano che Elefante si allenava in voli e in ascensioni per raggiungere Giorgio a Roma. Tutti conoscevano il ritratto del bambino: « Questo è Giorgio, il bambino per il quale il Signor Elefante, nostro ospite dopo la sua fuga dal Circo Equestre, è diventato aiutatore e immortale » (Dai giornali).

In poche settimane, dopo frequenti lezioni, Elefante aveva preso dimestichezza con le ali. Dapprima l'apparecchio l'aveva infastidito, causandogli dolori alle spalle, e non se ne poteva dichiarare soddisfatto. Ma gli premeva partire a XIII, e seguita con evidente attenzione il corso di lezioni pratiche e le lezioni sulla teoria del volo. La sera che gli venne consegnata la busta di volo libero, una busta di diploma, all'albergo dove alloggiava vi fu gran festa; tutti dipoi dichiaravano non essersi mai fino allora così tanto divertiti. Avevano tentato perfino di spingere la lana, e la cosa era tanto buffa che tutti finirono per trovarla geniale e degna di un poeta.

Elefante era partito al mattino, salutato da una folla di amici, di conoscenti e camerieri d'albergo. Tutti lo salutavano e volevano che da Roma mandasse cartoline; Elefante prometteva, salutava, rispondeva, ma pensava a Giorgio, al piccolo ragazzo di Roma. Il Signor Leone, direttore dell'Albergo, prima che il principale personaggio fra i suoi clienti, spiccasse il salto dalla terrazza, eraglisti avvicinato: — « Signor Elefante, — aveva detto — voi partite per andare a trovare un ragazzo, Giorgio, del quale parlano tutti: Ebbene, volete gradire per lui questo ricordo? ». — E gli aveva consegnato un dono, quattro stelle riunite in una. « Grazie », aveva detto Elefante, ed era commosso.

\*\*\*

Volava; Elefante viaggiava in cielo. Fra le nuvole fitte s'aprirano spacchi, squarci, rotture profonde. Il lenzuolo molliccio era qua e là coperto di buchi dai quali il viaggiatore scorgeva la terra. Spesso all'improvviso, davanti a un'apertura inattesa che lo metteva con l'occhio sul fondo dei paesi bassi e pendenti, una folle primitiva paura di cadere, precipitare giù fittamente e senza riposo, pigliava al cuore Elefante.

La terra era sotto di lui come un richiamo, una verità che si palcava altrove, e salta e fuggiva. Intorno gli allitava odore molliccio di fumi, fuochi spenti, richiami sordi antichi come pause non dimenticate. Gli venne in mente la storia di Icaro, come l'aveva imparata durante le lezioni teoriche di volo.

RENATO GIANI

# POSTA aerea

## NOTIZIE STUPEFACENTI

È fuori discussione che Crivello non brilla per puntualità e buona memoria, però è anche vero che il nostro Crivello lavora molto. Nessuno immagina che egli perda metà della sua giornata a cercare le carte che continuamente smarrisce o cercando di ricordarsi cosa deve fare; ma ciò non esclude che egli lavori sodo. A proposito di Crivello, che qualcuno accusa di poltroneria, sappiate che egli partirà ai primi di gennaio per il campo, voglio dire per il campo d'aviazione; non so quale dove consista il brevetto militare di pilota aereo, dato che quello da turista l'ha già piazzato or sono due anni. Ora, finiti gli studi, cioè diventato professore, deve fare il soldato di leva. Un soldato non proprio disastrosissimo, ma pur sempre soldato di leva, e quindi coscrizione. E sapete che seherà gli faranno gli esami quando si presenterà arruolato e pettorillo (voglio dire aruolato e pettorato) su un campo con i suoi rossi galloni di Primo Aviere? Si può scommettere che, per prima cosa, non appena si scoprirà che è tanto distratto e smemorato, gli ruberanno la valigia (ha una bella valigia di cuoio bianco da iducando), e poi la baionetta, e poi la penna stilografica, e infine l'aeroplano. Tutti noi siamo convinti che Crivello farà anche in prigione, ma di questo parleremo un'altra volta.

\*\*\*

Ernesto Padovani di Venezia ci scrive raccontando: « un giorno andavo con l'amico Paolo lungo la ferrovia vicino a Mestre. Giochiamo a tirare i sassi davanti a noi per divertimento. Ad un tratto, mentre mi curavo per prendere un bel ciottolo, sapete cosa vedono le mie pupille? Vedono un cartoccio mezzo aperto dal quale scendono delle buccie d'arancia. Tutto questo naturalmente non vi dice niente, ma rimarrete stupiti come sono rimasto io quando apprendete, cari amici de « L'Aquilone », che il cartoccio era stato fatto con un foglio protocollo contenente una lettera che io avevo indirizzato un mese prima a zio Falcone e a questa lettera Zio Falcone aveva risposto direttamente di suo pugno in una carta con tanto di aquileta ad ali aperte. Ora che vi ho raccontato questo fatto veramente stupefacente fatemi il piacere di rispondermi svelandomi questo mistero. Anzi vi propongo di dare la spiegazione del mistero nelle Notizie stupefacenti che (detto fra parentesi e non ve ne offendetevi) dovrebbero comparire più spesso sul vostro interessante giornale perché divertono i ragazzi ed anche i grandi, i miei genitori per esempio. Suppongo che succederanno fra tutti i lettori del nostro giornale delle « scene » curiose e divertenti perché « fuori dell'ordinario ». Di questo sono sicuro perché mi risulta che « L'Aquilone » ha molte migliaia di abbonati e di altri lettori di ogni genere e che quasi tutti scrivono a Zio Falcone per raccontargli le storie che capitano e chiedergli un'infinità di consigli di ogni genere. Rispondetemi dunque e vediano se vi ricordate le peripezie della mia lettera spedita a Roma e ritrovata dal mittente in mezzo ai sassi della ferrovia di Mestre verso Venezia. Letto questo racconto Zio Falcone ha sottoposto il suo capo ad un intenso lavoro di riflessione e ne è saltata fuori la seguente conclusione: — Poiché la corrispondenza dei lettori è veramente copiosa, Zio Falcone è costretto a lavorare anche in treno. Lo scorso autunno Zio Falcone è stato a Venezia. Durante il viaggio ha scritto delle risposte da mandare a traverso la Posta aerea e delle risposte per via ordinaria. Ad un certo momento Zio Falcone deve avere mangiato un arancio e invece di buttarle le buccie per terra come fanno certe persone ineducate le ha deposte sul foglio del caro Padovani, il quale aveva già scritto una lettera di risposta durante la sosta del treno a Mestre, o a Padova. Il resto viene da sé... Che poi proprio il Padovani dovesse ritrovare la lettera, è davvero un fatto curioso degno delle Notizie stupefacenti.

Ai luogotenenti, agli aeronauti, ai lettori tutti, rondini ed aquilotti. — E consuetudine ogni anno a questo tempo mandare alle persone care e agli amici in genere gli auguri per un felice Natale e per il nuovo anno che sia prospero e piacevole per tutti. Ogni anno, a questo tempo, zio Falcone vi ha mandato, dalle colonne del vostro giornale preferito, il suo pensiero affettuoso e gli auguri di bene. Anche quest'anno Zio Falcone si ricorda di voi, ma pensa sopra tutto ai soldati di tutte le armi, a tutti gli eroici soldati che dal cielo, sul mare, sulla terra, nei luoghi più lontani e spesso in condizioni estremamente disagiate, combattono per l'onore del nostro Paese, per la vittoria delle nostre armi, per il trionfo del lavoro e della giustizia sociale contro l'oro e la sua tirannide. Invito anche voi, amici e compagni cari, a rivolgere tutti i vostri pensieri di riconoscenza, ammirazione e d'amore verso quegli uomini che tutti offrono di sé stessi chiedendo soltanto d'essere seguiti con stima e certezza nella vittoria. L'onore sarà tenuto alto, al sommo di tutto; e il popolo avrà il suo impero, e con l'impero la prosperità.

Eugenio Storti, Milano. — Dal prossimo numero del 1941 tu riceverai il giornale con una regolarità impressionante. Crivello, che parte per il campo d'aviazione, ce lo assicura.

Mariella Lorenzini, Genova. — Io dico che proprio perché sei una rondinella, cioè una donna (una vivace e intelligente fanciulla, immagino), puoi essere una preziosa propagandista del nostro, anzi del tuo giornale. Mandami gli indirizzi delle tue amiche e dei tuoi amici, dunque, ed io farò loro arrivare un numero di saggio de « L'Aquilone ».

« Il giornale che non trema mai! », mi ha scritto il Balilla Sandro Pallotta).

Mario Fusaro, Venezia. — Bravo « La vittoria sarà di chi avrà saputo meritarsela ». Se la frase è tua, ti lodo. Naturalmente io sono del parere che supremo meritarsi la vittoria.

Aldo Grasso, Genova. — Ho letto con un certo interesse la lacrimevole e ridevole storia degli aeromodellisti che andavano fidarsi sul campo sampierdarenese. La posta la devi indirizzare a Zio Falcone, Editoriale Aeronautico, Piazza del Popolo, 18, Roma.

Giovanni Bonfiglio, Livorno. — (Ma dice di essere nativo di Napoli, dove vuole tornare. Sta bene, torni. Ma non sia tanto campanilista, che tutto il mondo è paese, dice il proverbio, i proverbi non sono sempre la saggezza degli uomini? D'accordo. Ma gli uomini non ce n'è altre, oppure sento cantare « Milan è un gran Milan » diventato furibondo. Noto che ciò è di pessimo gusto. Non avrete mai sentito dire a un nobile veramente di nascita e d'animo e di costumi « lascia pure che il mondo dica, ma io sono un gran conte ». Ma basta. Questa è una parentesi. Sull'argomento avremo occasione di tornare. Dunque tu sei giovane e frequenti il Liceo. Tuttavia non riesci a trovare uno pedicchio. Hai proprio della fantasia, non c'è che dire. Ti do un'indicazione: dai un'occhiata ad un libro di Astronomia, o di Mitologia. Troverai bellissimi nomi. Le domande di carattere tecnico rivolgibile a Giarella, come fanno gli altri. Per convertire l'abbonamento alle Vie dell'aria in abbonamento a L'Aquilone devi rivolgerli alla nostra amministrazione. Oh, ci stanno a fare, altrimenti gli

impiegati d'amministrazione? Ti faccio mandare le copie. Ma la propaganda deve dare dei risultati positivi. Io non so che farmene delle parole.

Sorcio Verde, Torino. — Ma sì che puoi costruire un aliante, farlo collaudare, iscriverlo al Registro, montarci sopra e volare. Puoi. Ma attento all'osso del collo: non si può riparare in caso di avaria... (La copia desiderata è stata spedita).

Pegaso, S. Miniatolo. — Bene. Un pubblico elogio al mio caro e vecchio Pegaso che nomino mio luogotenente. Trentotto abbonamenti in un solo colpo è davvero un bel colpo. Bel regalo di Natale, per l'ingrata Amministrazione. Ma, il regalo lo fai a me, e te ne ringrazio. In quanto ad Aquila Bianca è perdonato, ed egli lo sa. Vedrai che il panettone se lo sarà già mangiato e digerito allegrementemente. Lo sai che sono stiano da codeste parti fra agosto e settembre? Sono stato a S. Croce, a S. Rossore, a Pisa, a Marina di Pisa, a Castel-franco e perfino a Fu-Cecchio (che spiriti!). Mi rammarico di non essere venuto a S. Miniatolo. Ma sarà per un'altra volta. Continua la tua bella opera di propaganda in favore dell'aeromodellismo e de « L'Aquilone ».

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

A tutti i miei amici i miei migliori saluti e gli auguri più sinceri. Che il nuovo anno vi porti tante belle cose (cioccolate, palloncini di gomma e staguole? No: premi importanti alle Lotterie Nazionali, ville in Riviera e principati o repubbliche). Ho terminato adesso di leggere le Notizie Stupefacenti e sento anch'io il bisogno di dirvi quattro parole sui fatti descritti dallo zio Falcone. Anzi, siccome gli affari mi vanno bene e poi ogni mi sento particolarmente generoso, ve ne dirò cinque, e forse anche più. Respingo anzitutto nella maniera più decisa l'idea che a me porteranno via l'aeroplano. No, non me lo porteranno via, dozzini per arrivare a ciò legarmelo con un filo al dito mignolo. L'aeroplano non me lo potranno portar via perché l'aeroplano è per me un pezzo di me stesso, come una gamba, un braccio, oppure un polmone. Me ne accorgerei, mi pare? È più facile che mi portino via la testa, che, a sentire gli altri, perché io non lo so, però così facilmente. E adesso vi confermo che quando voi leggerete queste mie righe, so non sarò più qui al mio tavolo, davanti alla mia carissima decrepita macchina da scrivere i cui tasti fremolano come i denti di una vecchia strega di ferro. Io sono stato tutto le mie risposte a voi, i miei articoli, i miei romanzi, i miei poemi, le odi, i drammi, le tragedie e tutto ciò che resta di peggio nella letteratura nazionale. Io sarò sotto una divisa grigio azzurra a fare il mestiere dell'ingegnere, per conseguire il brevetto militare che speravo di prendere molto tempo prima (la guerra ebbe lo strano effetto di spedirmi, dall'aeroporto nel quale mi trovavo, al mio tavolo di lavoro). Ma sappiate una cosa e questa ve la dico seriamente, con il volto appostamente truccato con favoriti dignitosi e monoccolo montato in tartaruga che anche in grigio, azzurro lo sarò per voi ugualmente Crivello, pronto a rispondere a tutte le vostre lettere, che dovete indirizzare ancora a L'Aquilone, dove c'è chi penserà a farcele recapitare con urgenza. Detto ciò, e tollomi i favoriti e il monoccolo, vi saluto tutti con grande affetto.

Uberto R. - Firenze. — Non devi credere di essere l'unico mortale tanto dotato dalla fortuna da poter esibire il bel nome di Uberto. L'amico Trasagli, per esempio, tanto per non cercare lontano, si chiama esattamente Uberto. La voce che egli si chiami Umberto, come quella che si diceva, oltre all'aeromodellismo all'aerostatico, è completamente falsa e destituita di fondamento.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI &amp; GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

## BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

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



Oh, guarda che fortuna, Luigi. Finalmente s'è aperta questa maledetta scatola di sardine...

# 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.



**FIAT  
BR 20**



PXII 1500  
HP

**PIAGGIO**



REGGIANE  
REGGIO EMILIA

**RE 2001**



**BREDA**

COSTRUZIONI AERONAUTICHE



*Tira, tira giù  
che passano  
gli Alfa*

L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



UN CACCIA \*FALCO\*. CONTRO UN CACCIA \*HURRICANE\*.