

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UNA AZIONE DI BOMBARDAMENTO DI NOSTRE CIGOGNE,

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 3

19 gennaio 1940-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-8-1940-XVIII

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

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

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ufficio del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - MilanoPrezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonnaEseguite 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 DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire



POLIZIA AEREA AMERICANA

«Quando lo sceriffo vola, tutti i malfattori volano in prigione!».

Era questo il motto segnato sulla bandiera-manifesto elettorale di L. M. Hatton junior. Impressionante segnacolo di una vivacissima battaglia di voti che portò alla clamorosa vittoria dell'Hatton, cioè alla sua elezione a sceriffo della Tampa nella Florida. Data memorabile quella del primo gennaio 1929. Si trattava della metamorfosi di un appassionato ed esperto aviatore sportivo in un provvidenziale aviatore poliziotto. Con quanto vantaggio dell'estirpazione della delinquenza è facile immaginare. Ma tale impresa non era delle più facili. Tanto vero che le cronache americane di quegli anni non registrano affatto gli ottimi risultati raggiunti dallo sceriffo volante. Suscitavano sorrisi d'incredulità le attività aviatorie poliziesche contro le infernali astuzie dei fuorilegge. Senza alcun fondamento però, poiché considerando in generale la cosa non si poteva aprioristicamente scartare l'effettiva possibilità del proficuo uso dell'aeroplano da parte della polizia. Anzi, ci si doveva meravigliare del perché non si largheggiasse in proposito.

E' stata prima la Russia a servirsi degli aerei polizieschi, usati soprattutto dalla Ceca. Appunto per questa ragione si sa ben poco o quasi nulla di essi. Se ne ignora il numero, il tipo, l'equipaggiamento, il modo di impiego. Si sa soltanto che gli uffici della Ceca ai posti di confine hanno apparecchi disponibili per voli di ricognizione, esercitando così funzioni doganali e militari.

Per quanto si sappia, fra i Paesi europei la Germania e la Cecoslovacchia hanno impiegato aerei polizieschi. E fu nell'autunno del 1938, anno carico di elettricità politica, per la sorveglianza delle frontiere. In realtà, essi, pur avendo uno speciale distintivo, dipendevano più dalle autorità militari che da quelle di polizia.

Assai notevole l'uso fattone in Egitto. E' noto che il Paese nilotico è il più importante esportatore di narcotici e stupefacenti. Ma la coltivazione del papavero dal quale si ricava l'oppio e di quella canapa dalla quale si estrae l'hashisc è permessa soltanto a scopi medicinali e perciò viene severamente controllata. Occorre una speciale autorizzazione, in cui è precisato il numero delle piante che si possono seminare e le località dove deve essere consegnato il raccolto. Giuste limitazioni ed oculati rigorismi che portano naturalmente in quelle terre orientali a molte trasgressioni ed evasioni, con conseguente proliferazione di contrabbandieri che corrompono i coltivatori. Ora, che fanno i poveri felah, per eludere? Pongono le proibite piantine nel centro d'un campo seminato tutto a grano. Esse scompaiono alla vista, né i sorveglianti governativi possono accorgersene senza produrre attraverso gli strettissimi passaggi un serio danno al frumento. Ed ecco che interviene l'aeroplano. Le autorità di polizia, avuto sentore dell'inganno, fanno fotografare senz'altro dall'alto del velivolo i campi sospetti. E poco dopo gli incauti contadini faranno delle malinconiche considerazioni sulle importazioni in Oriente dei frutti della civiltà e della scienza occidentali.

Nel Canada parecchi velivoli sono adoperati per la sorveglianza della pesca. Ed in tutta l'America, dopo i buoni risultati ottenuti a Nuova York, Chicago e Los Angeles, funziona ora in pieno una vera e propria polizia per il traffico aereo, che si è dimostrata efficacissima nel prevenire le disgrazie. Infatti precedentemente accadevano terrificanti sinistri, con gli apparecchi che precipitavano, le uccisioni delle persone ed i gravi danni materiali. Bastò qualche anno di sorveglianza da parte dei poliziotti aerei perché non si verificassero più luttuosi incidenti.

Negli Stati Uniti, oltre le zone cittadine, son vigilati i porti, i confini e tutte le coste. A questo punto, occorre menzionare un'altra volta lo sceriffo Hatton, il quale fu certamente un precursore, sebbene, a quanto pare, poco fortunato. Ora, noi vogliamo dire che il suo famoso motto non era preciso. Sarebbe stato meglio se l'avesse modificato così: «Se i malfattori volano, anche lo sceriffo deve volare».

Spieghiamo le cose, ricordandoci di fatti che non sono remoti. Al tempo del proibizionismo, negli Stati Uniti, si esercitava il contrabbando dell'alcolico su larghissima scala. Specialmente e diurnamente provenivano per via aerea enormi quantità di liquidi proibiti dal Canada e dal Messico. Vi erano formazioni di contrabbandieri perfettamente organizzate ed attrezzate che possedevano velivoli a decine e a decine. Ne furono contati una volta circa una trentina. La scoperta avvenne nel 1930. Si trattava di due potentissime bande.

La famosissima aviatrice americana Amelia Earhart raccontò un giorno di essere stata spesso volte chiamata al telefono da persone sconosciute, le quali proponevano un grosso affare e molti dollari: ingente carico da portare dal Canada. La Earhart, assai nota ed amata, facilmente sarebbe sfuggita al più severo controllo. Ma la geniale ed eroica transvolatrice di oceani, anima nobile e superiore, oppose un deciso rifiuto alla volgare e truffaldina proposta. E credete che per tale fallito tentativo di corruzione i ricchi fuorilegge americani trasclassero di adescare e guadagnare alle loro malefatte altri capaci aviatori? Cerca e ricerca, sì, che li trovarono. Mai contrabbandando fu più fiorente di quello validamente sussidiato dalla potenza delle ali e del motore. E non si sa nulla di una efficace controazione poliziesca aerea. Le cronache, al riguardo, tacciono.

Sappiamo, soltanto, che circa dieci anni fa al confine America-Messico fu tratto in arresto il pilota americano Mendell, detentore di un primato mondiale. Il suo apparecchio confiscato. In realtà il valente pilota non aveva a bordo liquori di sorta, ma aveva passeggeri giapponesi privi del permesso di immigrazione negli Stati Uniti.

Tale illegale entrata nel Paese di asiatici aveva assunto grandissima entità. A tal punto, che nelle zone del confine meridionale si faceva popolarmente una distinzione fra *chinks* o *japs* (cinesi o giapponesi) *umidi* e *asciutti*. I primi avevano attraversato il Rio Grande, fiume di confine, in barca o a nuoto, i secondi erano arrivati col velivolo.



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione vedi n. 52 del 1940-XIX)
Un francobollo ucraino onorerà le collezioni, ma agli effetti postali può dirsi morto prima di nascere!

In Slovacchia, ove già dal gennaio 1939 era stato soprastampato un francobollo ceco con la veduta di Bratislava, per rammentare la prima seduta del Parlamento slovacco, esce una lunga serie di ben 21 valori con la scritta:

SLOVENSKY STAT
1939

che vuol dire appunto: «Stato slovacco 1939». Questa serie, ottenuta apponendo la predetta soprastampa sui francobolli dell'ormai defunta Cecoslovacchia, è oggi assai pregiata e ricercata dai collezionisti, specialmente per i valori più grandi che essendo stati emessi in numero limitato sono abbastanza rari.

Dopo appaiono i nuovi francobolli di posta ordinaria che recano la effigie di Padre Hlinka, rappresentante ideale dell'indipendenza.

Intanto ricorre il 20° anniversario della morte del Generale Stefanik e questo offre occasione per emettere la prima serie commemorativa della Slovacchia; in essa oltre all'effigie dell'eroico soldato è riprodotto anche il suo mausoleo.

Segue una serie di francobolli che illustrano i costumi nazionali del Paese, eminentemente agricolo, e poi una in onore di Padre Murgas, il noto scienziato della radia.

RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

CAPO JUBY

La colonia spagnola così denominata, nel Rio de Oro, quasi dirimpetto alle Isole Canarie, dal 1916 emette francobolli propri, soprastampando quelli del Marocco spagnolo.

La serie marocchina del 1940 è apparsa recentemente così soprastampata. Essa si compone di sedici valori di posta ordinaria, che vanno dal 1 centesimo a 10 pesetas e di un francobollo per espresso.

A differenza della serie emessa in precedenza, questa non reca al verso la scritta: Zona.

CINA

Con la effigie di Sun-Yat-Sen è apparso un alto valore della serie ad uso della posta ordinaria.

10 dollari, verde e violetto.

PORTOGALLO

Come è noto, si è inaugurata a Lisbona la Esposizione Mondiale del 1940. In tale occasione, a ricordo della manifestazione, che, nonostante la guerra, ha visto la presenza di numerosi Paesi, è stata emessa una serie di due francobolli.

La vignetta è unica per ambo i valori e raffigura una veduta panoramica della zona in cui è sorta l'Esposizione.

Nel cello campeggia la scritta: «Exposicao do Mundo Portugues 1940». I valori sono i seguenti:

10 centavos, lilla bruno; 80 centavos, lilla chiaro.

ECUADOR

Recentemente due francobolli fiscali (marche da bollo per i tabacchi manifatturati) sono stati soprastampati in modo da servire per la posta ordinaria, con le scritte seguenti: «Postal adicional - Cinco centavos» e: «Casas de Correos y Telegrafos - Cinco centavos». 5 cent. su 1 c. rosso; 5 cent. su 1 centavo, rosso.

Avvertiamo i nostri lettori che nel prossimo numero bandiremo un grande concorso filatelico-culturale a premio, che costituirà una novità assoluta nel genere.

Saranno in palio numerosi premi offerti dai più noti filatelisti italiani e fra l'altro - ciò che costituirà veramente la parte più allettante del concorso - un

Catalogo Landmans dei Francobolli dell'Impero Italiano e di Europa.

Prima Edizione Italiana 1941 XIX

L'opera filatelica destinata ad imporsi e a sostituire tutte le altre pubblicazioni del genere provenienti dall'Estero. Anche in questo campo vince l'autarchia!

Affrettatevi a comperare il n. 4 de L'Aquilone!

MAURITIUS

Cosa pensano gli americani del loro potenziale militare

Tutta la campagna elettorale del Presidente Roosevelt per la sua terza elezione, è stata impostata su questo «slogan»: l'Amministrazione democratica, quando giunse al potere dopo quella repubblicana, trovò la Nazione pressoché disarmata. In un discorso tenuto il 28 ottobre al Madison Square Garden, Roosevelt disse: «Alla fine della prima guerra mondiale noi eravamo una delle più forti potenze navali e militari del mondo. Quando il mio Governo giunse per la prima volta al potere 15 anni dopo, noi eravamo una delle più deboli». Il 30 ottobre, a Boston, Roosevelt, mantenendosi sempre sulla medesima linea precisava: «Sin dal primo momento dell'arrivo al potere, il mio Governo cominciò a rafforzare la Marina, e creare una Marina più grande. In sette anni noi abbiamo elevato il totale delle navi in esercizio da 193 a 337. Abbiamo oggi 119 navi di più in costruzione. In sette anni abbiamo aumentato il personale della Marina da 105.000 a 210.000».

E sempre nel medesimo discorso, Roosevelt affermava che «per quanto gli oratori elettorali facciano false dichiarazioni circa l'equipaggiamento dell'esercito, questo è dotato dei migliori mezzi di combattimento del mondo: la Commissione di difesa svolge la sua opera con rapidità ed efficienza e sono stati conclusi contratti per più di 8 miliardi di dollari. La costruzione degli alloggi dell'esercito, infine, è molto più avanzata del programma per il soddisfacimento dei bisogni presenti, e col 5 gennaio vi saranno alloggiamenti completi ed adeguati per 930.000 soldati». Relativamente all'aviazione, il Presidente americano dichiarava: «Noi siamo decisi a raggiungere una capacità produttiva di 50.000 apparecchi all'anno negli Stati Uniti. Giorno e notte noi lavoriamo e facciamo progressi verso questo scopo... In dieci mesi abbiamo aumentato la produzione di motori del 240 per cento e stiamo costruendo officine completamente nuove per aeroplani e motori in località del Middle West lontane dalla costa». Su questa linea, appoggiandosi, cioè, a vaste masse piccolo-borghesi che vedono in questa politica di difesa nazionale e nella politica antitrustistica del «New Deal», una via alla loro salvezza, Roosevelt batteva Willkie ed era nominato per la terza volta Presidente dell'U.S.A.

La polemica sviluppatasi negli S. U. intorno alla efficienza o alla inefficienza del loro armamento militare, non è però un vuoto e occasionale dibattito a sfondo demagogico o elettorale: essa risale al luglio scorso, al tempo del crollo del fronte francese. Infatti, risalgono a quel tempo le affermazioni del Sottosegretario alla Guerra, Louis Johnson, sullo scottante tema. Tali dichiarazioni, che fecero enorme impressione in America e fuori, concludevano con affermazione di questo genere: gli S. U. posseggono una flotta insufficiente; l'aviazione non è abbastanza esercitata; le truppe sono male equipaggiate, ecc. L'articolo dello Johnson, che era sintomaticamente intitolato: «La difesa dell'Emisfero americano», concludeva che, per il momento, l'esercito degli S. U. non era assolutamente in grado di assumersi con successo il compito della difesa degli emisferi. «Quanto all'avvenire, non è il caso» — ammoniva Johnson, — «di aspettarsi risultati migliori».

Un mese dopo le dichiarazioni del Sottosegretario alla Guerra, un esperto militare del più autorevoli, T. H. Thomas, rispondeva con un articolo che forniva un quadro ancora più fosco e scuro di quello schizzato dallo Johnson. L'argomento è lo stesso: si tratta di guardare con occhi limpidi la vera situazione militare degli S. U. in relazione agli altri Stati. Confrontate con le dichiarazioni aggressive e spavalde degli uomini di governo democratici, le affermazioni del Thomas ci lasciano stupefatti ed increduli. Noi qui non entriamo in merito alla polemica: qui ci vogliamo limitare a dare obiettivamente un quadro quanto più fedele possibile dell'appassionante e scottante dibattito.

Il detto articolo del Thomas ce ne dà lo spunto; egli incomincia con l'affermare che le dichiarazioni del Ministro della Guerra Johnson, pur essendo gravi e rivelatrici, si arrestano tuttavia dinanzi a certi limiti che l'uomo di Governo si è posto da sé. «Non ci vengono rivelate» — afferma il Thomas — «le esatte proporzioni della nostra penuria di armi e di equipaggiamenti, e nemmeno si precisa che occorrerà un tem-

po spaventosamente lungo per colmare queste lacune, fermo restando l'attuale ritmo alla produzione». Non è una osservazione campata in aria, questa del Thomas: in effetti, tale parziale reticente denuncia di una situazione spiacevole agli americani, riflette perfettamente l'atteggiamento del pubblico americano nel momento attuale: esso ascolta avidamente i vaghi rumori che si cominciano ad alzare intorno alla loro impreparazione militare, ma, nello stesso tempo, a guisa di innocente autodifesa, chiude ermeticamente la mente davanti la sgradevole precisione dei fatti e delle cifre. Intorno a questo fenomeno di psicologia collettiva tanto singolare, molti hanno trovato una magnifica espressione per designarlo: essi lo chiamano «chamberlainismo». Ma trovare una parola o una locuzione per bollare un difetto, non significa eliminarlo. Per cui, gli S. U., effetti da «chamberlainismo» allo stato acuto, non sono ancora in grado di eliminarlo o di attutirlo.

Più avanti, e sempre nel citato articolo del Thomas, viene detto: «Se le Democrazie europee sonnecchiarono all'incirca fino a Monaco, noi altri ci siamo svegliati forse solo nove mesi dopo lo scoppio della guerra. E' bene dirlo subito: i 75.000 uomini disponibili attualmente nel nostro esercito regolare, non possono costituire in alcun modo le guarnigioni capaci di difendere le Americhe». Thomas, come si vede, parla di 75 mila soldati, Roosevelt, nella sua allocuzione del 30 ottobre a Boston parlò di 930.000 soldati; come si spiega questo divario? Si spiega, secondo noi, in un solo modo: una attenta lettura ci mostrerà che Roosevelt nel detto discorso ha parlato di «alloggiamenti completi ed adeguati per 940.000 soldati». Roosevelt ha parlato dunque di caserme, ma non ancora di soldati. Fatte le caserme bisognerà fare i soldati. I 930.000 uomini armati, — cifra, del resto, irrisoria — si trovano unicamente sistemati nei chiari progetti degli architetti americani. Per adesso, fino a questo momento, in quanto uomini in carne ed ossa, molti di essi, forse il grosso di questo esercito allo stato architettonico, si trova alloggiato nei grossi palazzoni della carità pubblica che crede, in questo modo, di soccorrere i disoccupati... Il risveglio dell'opinione pubblica americana nei riguardi del problema degli armamenti e dell'esercito è cominciato molto tardi. Il 30 ottobre 1938 A. Krok sul «New York Times» insisteva sulla necessità della difesa nazionale e sottolineava sfavorevolmente la lezione pratica avuta dalle Democrazie a Monaco. Il senatore Bernard Baruch, di ritorno dall'Europa, così si esprime dopo una intervista con Roosevelt: «Non dobbiamo trovarci un giorno nella situazione dell'Inghilterra... Secondo me l'America non è preparata. Non abbiamo armi, né equipaggiamenti sufficienti per mettere in campo un esercito di 400.000 uomini». Secondo Baruch, gli Stati Uniti avrebbero dovuto spezzare tutte le pastoie dell'industria che si opponevano alla produzione di materiale bellico e avviarsi decisamente verso una chiara e netta politica di riarmo. La diagnosi non era sbagliata; ma i mezzi per attuare questa nuova politica quali erano? Spezzare quello che il senatore americano chiamava «pastoie dell'industria» equivaleva a voler alterare tutto il sistema politico ed economico degli Stati Uniti, cioè il sistema dei trust e dei cartelli. Tutte cose cioè, che nessun Governo borghese americano può fare. D'altra parte, iniziare una politica di riarmo urtando continuamente e incessantemente contro gli interessi granitici delle banche o dei trust, equivale — equivale allora ed equivale anche oggi — a condurre questa politica di riarmo con un

ritmo assolutamente insufficiente. Malgrado, però questi gridi di allarme, soltanto nella primavera del 1939 venne approvato un programma di ordinazioni di materiale bellico a passare all'industria privata. In quella occasione, si scoprì, però, che tale programma, per essere portato a termine avrebbe avuto bisogno di tre anni... Le prime consegne di questo programma sarebbero state, infatti, pronte appena nel settembre del 1940. L'ammissione della Boemia da parte della Germania, il lento ma chiaramente visibile approssimarsi della guerra, l'annientamento della Polonia da parte di un esercito munito dei più moderni equipaggiamenti, tutto ciò non bastò per indurre il Governo ad affrontare il problema della inadeguata preparazione americana sul piano dell'industria bellica e dell'esercito.

Noi non entriamo in merito alla questione: noi ci limitiamo — come abbiamo fin qui fatto — a citare opinioni americane, intercalandole con qualche nostro breve commento. Per esempio, nel già citato articolo del Thomas, viene affrontata in questo modo la questione della Guardia Nazionale. «Una delle tristi conseguenze di questi temporeggiamenti, è che la nostra Guardia Nazionale è rimasta senza la sua quota di moderne armi e equipaggiamenti. Sulla carta la sua dotazione di armi nuove fu modificata con i vari mutamenti delle tabelle di organizzazione dell'Esercito Regolare; ma in realtà le armi stesse non comparvero mai». Thomas non altera di un millimetro la realtà, tutto ciò è vero e può

essere constatato anche da osservatori obiettivi quali noi siamo. Chi non ha visto, infatti, la Guardia Nazionale Americana o l'Esercito regolare compiere le grandi manovre annuali muniti di mitragliatrici e fucili di legno? Le Agenzie fotografiche e cinematografiche americane ci hanno fatto conoscere plasticamente questo dato di fatto indicato e stigmatizzato dal Thomas. «Infatti — continua il Thomas — le manovre di Plattsburg del 1939 denunciarono in modo scandaloso gli ammanni che per tanti anni il personale della Guardia Nazionale aveva tenuto nascosti». Le fotografie delle Agenzie americane, dunque, non avevano mentito...

Il Presidente Roosevelt, come ci fa sapere il Thomas, continuava intanto, per suo conto, a pronunciare dichiarazioni assicuranti ed ottimistiche. In una «Conferenza» davanti al caminetto sulla difesa nazionale il 26 maggio 1940, Roosevelt uscì nella seguente affermazione: «... verso la fine di quest'anno, ogni unità esistente del nostro esercito regolare sarà equipaggiata con dotazioni complete di armi modernissime. Le unità della Guardia Nazionale saranno altresì largamente equipaggiate con materiale simile». Ma il Generale Marshall non era del medesimo parere del Presidente americano. «Le forze di 75.000 soldati regolari che potrebbero essere messe attualmente in campo — dichiarava il Generale — sarebbero completamente sprovviste, per il momento di cannoni anticari di 37 millimetri. Dei 1423 cannoni previsti dal programma della difesa, soltanto 15 sono attualmente disponibili. Dei 1432 cannoni da 75 modernizzati dal programma, 141 soli sono disponibili, poco meno, cioè, di metà della quota prevista per 75.000 uo-



Un americano ha inventato certe bombe aeree e le ha mandate al suo Governo. Il Governo le ha fatte sperimentare lanciandole sopra un branco di 34 capre. Le bombe pesavano 100 libbre ciascuna, pari a circa 450 chilogrammi. «Che macello!», pensate voi. E invece nessuno meno una capra è perita. Qui vedete un medico della Marina americana mentre ascolta con interesse l'organismo della capra a posto. L'inventore si è consolato esclamando: «I was the goat» che, tradotto in linguaggio familiare, vuol dire: «Si vede che capra sono io!».

mini. Questi 75 modernizzati sono essenzialmente si noti, per un fuoco diretto efficace contro le schiere di blindo nemiche veloci. Di questi ultimi — seguita il Generale — ne vengono consegnati in media 24 al mese. Di detti cannoni, nemmeno uno è ancora giunto alla Guardia Nazionale. Dei cannoni standard anticarro prescritti da 37 mm. le forze regolari ne avevano fino a poco tempo addietro un discreto complemento. Di questo medesimo tipo di cannoni, la Guardia Nazionale non ne possiede nemmeno uno».

Questa è la relazione di un Generale americano. Ripetiamo: sono polemiche interne americane che ci riguardano solo relativamente. Citata sempre dal Thomas, ecco una lettera del Maggiore Generale Haskell:

«Io so che la produzione industriale non è impiantata su basi che le permettano di darci l'equipaggiamento necessario per un esercito dell'importanza evidentemente necessaria nel prossimo futuro. Sono eccessivamente preoccupati di questo problema dell'equipaggiamento del nostro esercito. Voi avete esposto molto chiaramente il problema, ma io mi domando quante persone negli Stati Uniti si rendono conto della situazione in cui ci troviamo. Se non possiamo avere il necessario equipaggiamento prima del 1942 tanto vale non averlo affatto, secondo me. Sono convinto, infatti, che l'ora del cemento arriverà prima per noi. Posso dirvi per ora che nel mio comando, cioè nella Guardia Nazionale di Nuova York, di circa 26.000 uomini, non abbiamo ancora ricevuto un pezzo anticarro di nessun genere, non una singola mitragliatrice di calibro 50, non un singolo mortaio di 81 mm. e non uno solo di 60 mm., né sappiamo quando ne riceveremo. Intanto la nostra fanteria è stata riorganizzata e divisa in gruppi per maneggiare queste speciali armi. Voi avete detto chiaramente, ed io sono del vostro parere, che la votazione di forti crediti non basterà a difendere gli Stati Uniti, a meno che l'industria non possa produrre le armi necessarie. Oggi, in tutto lo Stato di New York, abbiamo solo due carri armati e 18 cannoni antiaerei. Non abbiamo batterie antiaeree di 37 mm. per i nostri reggimenti di difesa antiaerea, non abbiamo mitragliatrici calibro 50 per la nostra fanteria. Come, voi ben sapete, tutto questo esige molto tempo, e a misura che, lentamente, il materiale nuovo comincerà ad arrivare sarà sempre meno in grado di adeguarsi alle esigenze dell'esercito territoriale in rapida espansione. Non si può prevedere quando sarà equipaggiata la Guardia Nazionale. Sono completamente d'accordo con qualunque passo si decida d'intraprendere in previsione di una mobilitazione, dello sfruttamento intelligente del lavoro specializzato e semi-specializzato per la produzione, nel tempo più breve, dell'equipaggiamento necessario per combattere».

Sono polemiche di ieri, ma sono anche polemiche di oggi. Coscientemente, non le abbiamo messe nel medesimo piano, per dare al lettore italiano la reale sensazione della loro continuità ed attualità. Infatti, un problema è sempre attuale fino a che non è risolto. Tutto ciò lo fa intendere magnificamente il Thomas, nel suo articolo dal quale abbiamo per la maggior parte tratto i dati di questa esposizione. Il Thomas, infatti, così conclude:

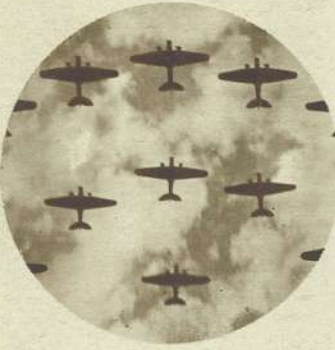
«L'atteggiamento del Presidente e dei due partiti in seno al Congresso, l'abile schermaglia del discorso sulla difesa nazionale, l'ansia di deputati e senatori di evitare ogni responsabilità, la facilità con cui il grosso pubblico accetta piacevoli falsità e illusioni piuttosto che guardare in faccia realtà sgradevoli: tutto ciò forma un esempio impressionante delle abitudini politiche che hanno condotto la Francia e l'Inghilterra alla loro attuale dura situazione. Simili abitudini non sono necessariamente un attributo delle democrazie. Se avesse voluto, Hitler e Mussolini avrebbero potuto rifugiarsi in illusioni simili: invece hanno costruito grandi eserciti che sanno e possono battersi».

Questa del Thomas è una giusta conclusione che, se noi dovessimo o volessimo esprimere un giudizio in proposito su la complessa questione, sottoscriveremmo in pieno. Una sola affermazione è gratuita in questo giudizio del critico militare americano: che le democrazie «non sono necessariamente» in una situazione di inferiorità rispetto ai Paesi dell'Asse: tutto ciò deve essere ancora dimostrato; ed in ogni caso sarà precisamente la storia di questa seconda guerra che lo dimostrerà in pieno.

RICCARDELLO

BOMBARDAMENTI

in massa



Molto si è parlato, specie in altri tempi, del famoso «metodo» tedesco, nel quale si volle scorgere l'unico segreto delle vittorie sia militari che civili della Germania, senza rendersi conto che nessun «metodo» può dare la vittoria, in qualsiasi campo, quando esso non sia basato su esatti presupposti e quando soprattutto esso non sia sostenuto da una fede profonda. Non il metodo solo quindi, ma tutto un complesso di cui il metodo fa parte.

I bombardamenti aerei in grande stile che la Luftwaffe ha iniziato da circa due mesi e che prosegue implacabile, sono ancora una volta la dimostrazione di quanto sopra asserito. I Tedeschi hanno prima di tutto fede nella loro aviazione ed in chi la conduce, sanno in secondo luogo che l'aviazione se può far molto, non può fare tutto ed hanno quindi elaborato una tattica di impiego, nella quale ritroviamo appunto il «metodo» famoso. Metodo, ripetiamo ancora una volta, che a nulla varrebbe se non fosse sostenuto da una fede profonda e se non fosse basato sopra esatti presupposti. In esso, che non ha nulla di rivoluzionario, perché nulla mai può essere rivoluzionario nell'arte della guerra, chiamata ad applicare in circostanze diverse gli stessi principi scientifici, si ritrovano intatti proprio quegli immortali principi che illustri studiosi, nella loro quasi totalità Tedeschi appunto ed italiani hanno messo in luce: massa, sorpresa, economia delle forze.

Un accuratissimo studio preliminare, portato sino allo scrupolo, ha permesso di conoscere punto per punto tutta l'attrezzatura bellica ed industriale Inglese. Ogni bersaglio è stato quindi classificato in base alla sua importanza ed infine fu stabilito l'ordine secondo il quale i vari gruppi di bersagli dovevano essere battuti, proponendo inoltre le forze da bombardamento alle dimensioni ed alle caratteristiche di resistenza dei vari bersagli. La città di Coventry è stata la prima scelta perché nel suo perimetro erano radunate molte di quelle «industrie chiave» la cui paralizzazione vuol dire l'abbassamento di rendimento di tutto un sistema o un gruppo di industrie.

Quanti siano stati gli aeroplani che i Tedeschi hanno volta a volta concentrato nel cielo di Coventry o di Birmingham o di L.

verpool o di Bristol, non è cosa agevole poter essere stabilita ed ovvi motivi ne vieterebbero ad ogni modo la divulgazione. Quello che preme di stabilire è innanzi tutto che il numero di aeroplani è stato esattamente proporzionato allo scopo da raggiungere. Non uno di più, che sarebbe stato spreco inutile di materiale e di uomini, non uno di meno perché quell'uno può voler dire quella tale officina non danneggiata. Da ciò risulta inoltre che non tutta la potenza dell'aviazione del Reich è stata impiegata in questi attacchi, che sono tuttavia stati i più grandi che il mondo abbia mai visto. Ad essi ed ai risultati da essi raggiunti non è assolutamente paragonabile nessuno di quegli sporadici attacchi che la R.A.F. ha condotto con un certo numero di apparecchi contro il territorio della Ruhr, per esempio, o contro la città di Berlino, perché mentre da parte tedesca si sono avuti centinaia e centinaia di aeroplani regolarmente succedentisi con ritmo cronometrico nel cielo del bersaglio, da parte Inglese si ebbero incursioni ad ondate, spesso assai distanziate nel tempo, di poche decine, al massimo, di apparecchi, i quali eseguirono nella loro grande maggioranza, lanci non mirati e quindi inefficaci dal punto di vista strettamente militare. I Tedeschi invece hanno fatto perdere le loro poderose formazioni da apparecchi montati da equipaggi particolarmente scelti ed addestrati, conoscitori per tutti del territorio avversario da battere. Quest'equipaggi, allenati da molti giorni al riconoscimento del bersaglio prima di giorno e poi via via sempre in condizioni di visibilità peggiori, hanno lanciato con quella estrema precisione che il loro allenamento consentiva, dei poderosi razzi illuminanti, capaci di rischiare a giorno una estensione vastissima di territorio. Ed è inutile dire che la radio è stata di preziosissimo ausilio a questa prima schiera di «illuminatori».

Ma tutto termina a questo mondo e perciò terminano anche i razzi illuminanti, che si consumano piuttosto rapidamente. Sarebbe stato perciò necessario che ogni apparecchio da bombardamento portasse con sé il suo razzo, cosa che non sarebbe stata pratica sia per la diminuita possibilità di trasporto di bombe esplosive e sia perché il bersaglio deve essere già illuminato in anticipo, per poter utilmente mirare, oppure che ondate di apparecchi illuminanti precedessero ogni ondata di apparecchi bombardieri. Anche in questo caso, l'economia dei mezzi non sarebbe stata raggiunta. La difficoltà è stata perciò risolta in un'altra maniera. Gli apparecchi lanciatori di razzi sono stati fatti seguire da apparecchi bombardieri il cui carico offensivo era costituito esclusivamente di bombe incendiarie di vario tipo, da quelle di un certo peso e calibro, alle piccole bombette

da un chilo, alla termite, il cui impiego si è rilevato efficacissimo. Questi apparecchi, alla luce artificialmente creata dai loro predecessori, hanno lanciato su bersagli accuratamente scelti in base alla loro infiammabilità, il loro carico. Immediatamente dopo il lancio, numerosi incendi hanno zampillato su dalla terra ed è proprio riferendosi su di loro che la grande massa dei bombardieri ha lanciato le sue bombe esplosive, che sono andate ad aggiungere la loro opera a quella delle bombe incendiarie già lanciate.

Ma per quanto grande possa essere l'opera distruttiva delle bombe d'aeroplano e per quanto precisi ed accorni possano essere i metodi tattici seguiti, è evidente che la distruzione totale di un determinato bersaglio di vaste dimensioni, non può essere raggiunta in una sola volta. Perciò, non appena il bombardamento è terminato, già comincia l'opera di preparazione per potere, rendendosi conto dei danni arrecati, concentrare l'offesa su quelli che, dopo la distruzione effettuata, sono diventati a loro volta, bersagli parziali di particolare importanza. Del resto, coloro alla cui guida è affidata questa terribile forza distruttrice, sanno esattamente quello che da essi si può pretendere e quello che essa può dare. L'attrezzatura bellica ed industriale dell'Inghilterra è formidabile. Conoscere i propri nemici è la condizione prima di vittoria. Questa attrezzatura deve essere colpita, sbocconcellata, distrutta a colpi di migliaia di tonnellate di esplosivo e di bombe incendiarie e nessuna forza al mondo può d'un solo colpo, buttare a terra quello che è l'opera di milioni di uomini attraverso centinaia di anni.

Bisogna misurare i bombardamenti tedeschi con la scala normalmente usata per misurare i grandi fenomeni distruttivi naturali: i terremoti, le bufere, i cicloni. Ma non bisogna pretendere che essi possano, in brevissimo tempo, ridurre a zero il potenziale bellico dell'isola. Essi lo diminuiscono, lo rodonano, lo abbattano con opera diurna e costante, i cui frutti non possono essere veduti subito, ma con effetti le cui ripercussioni vanno molto in là nel tempo. Tutta l'opera dell'aviazione tedesca quindi non deve essere veduta isolata, a sé stante, ma nel grande quadro della lotta integrale che l'Asse conduce contro la grande nemica dell'Europa. In questo quadro la dura lotta Africana dell'Italia, il controblocco ermeticamente tenuto dalle due marine alleate, l'opera diurna delle due aviazioni appaiono come gli elementi diversi ed indispensabili, di un'unica opera, di quell'opera che condotta con Fede e con disciplina, ci darà la Vittoria.

160



«... Questa attrezzatura deve essere colpita, sbocconcellata, distrutta...».

Cronache aneddotiche della guerra aerea

LEONE E FRECCIA

Un campo d'aviazione dell'A. O. Si gira lo sguardo per cercare dove ha sede la famosa squadriglia che ha abbattuto finora quarantatré velivoli inglesi. Ebbene, è laggiù. Sembra un granello. Un capanno di legno.

Il giornalista si giunge ansioso e trafelato ed è accolto con molta cordialità. Si fanno le presentazioni e si snodano le narrazioni a sbalzi, brevi ma espressive. Magnifiche azioni di lotte aeree e di incredibili audaci compendiate in tre parole. Con un unico. Tutto è detto con semplicità straordinaria, come di cose naturalissime che non richiedono nessuno sforzo e nessun elogio.

Il visitatore prende a memoria appunti per scrivere colonne e colonne di giornale.

Si va fuori per il campo. Sotto un pallido sole invernale. Si profilano da un lato quattro o cinque caccia. Qua e là sparsi, sembrano degli inermi giocattoli.

Il gruppo dei cacciatori in calabri corti ora si tiene d'intorno all'attento ascoltatore, ridendo e chiacchierando. Sono ragazzi in vacanza. Qualche cane grosso e qualche cagnolino, saltellano accanto, abbaiando festosi alle chiamate del padrone.

— Vedete — dice un aviatore secco e lungo — questo è Ebro, il fedelissimo. Pura razza pointer.

— E questo è Brik... Di che razza non lo so. Ma mi vuol bene.

Ed un altro soggiunge.

— Ma ora ti faccio vedere Leone. Una meraviglia! Ci amano d'un amore profondo. Leone, Leone... Non lo vedo. Dove sarà? Dove si è cacciato? Leone!

Il biondo e piccolo cacciatore si distacca dal gruppo, corre per il prato e sparisce dietro una baracca. Poi ricompare tenendo sotto il braccio qualche cosa somigliante a un fagottello.

— L'ho pescato finalmente il mio Leone. Ecco.

Il giornalista alza la testa, sorpreso. Leone è un micino nero. Ha una screziatura di bianco sulla gola ed un occhio semiguerco. Un batuffolo di pelliccia che potrebbe stare in una tasca della tuta.

L'aviatore lo solleva delicatamente per farlo ammirare.

— Ecco, il mio Leone! L'animale più intelligente del campo. Mi ama. Dorme con me, mangia con me. Volerebbe anche, se non dovesse congratularsi per i miei ritorni. Se ne infischia, lui, degli inglesi. E quando comincia a far buio, se ne va al sicuro. Passa tutta la notte nel rifugio.

Prende la parola il comandante del campo, il capitano R. Il suo viso si allunga ed è triste.

— Avete fatto la conoscenza dei nostri amici. Meno uno... Freccia.

— Chi è Freccia?

— Il cagnolino del tenente A. partito otto giorni fa non è rientrato alla base...

— Ah, lo so! Che magnifico soldato...

Chi sa! Non è detta l'ultima parola. Può darsi...

— Può darsi. Ma noi non speriamo più! Freccia, invece, aspetta sempre. Voi non lo vedete perché si nasconde. Sbuca fuori quando sente il rombo dei motori. All'atterraggio di quelli che ritornano. Un bombardiere arriva e Freccia va incontro. Si ferma aspettando che scenda l'equipaggio. Egli spia ed annusa. E' preso da un tremore. Niente, il padrone non c'è. Se ne va, si accuccia. Ecco, s'ode di nuovo il motore, altro atterraggio. Ricompare Freccia, guardando e fremendo. No, non è lui! Alla caccia. Un terzo bombardiere, un quarto. La stessa malinconica scena... Povero e piccolo Freccia! E' sempre distillato, ma non ha perduto la speranza di rivedere il suo amico.

IL BATTESIMO

Trent'anni. Un corpo magro, snello, scattante. Capelli neri un po' grigi sulle tempie. Il volto a due espressioni, ora di buono e sorridente fanciullo ed ora un cipiglio duro e mascelle serrate. Tenente di complemento, ex ufficiale di fanteria in Etio-

pia, E' felice. Per tre ragioni. Prima, perché ha trovato un campo di aviazioni ideale, un campo in prudenza, con l'acqua che scorre da una parte, lasciando una parte asciutta nella quale si parte e si atterra benissimo. Seconda, perché fra poco avrà l'occasione di dimostrare la sua abilità di cacciatore. Terza, perché un ariete gli ha portato una civacissima e intelligente cagnetta che gli si è subito affezionata. Che vorrebbe di più?

Tutto pare che vada benino... C'è solo una piccola cosa che lo fa pensare. Questa, che bisogna pur dare un nome alla bestiola. A chiamarla sempre Piccola, Piccola non va proprio bene. Ci vuole un nome che non sia banale, che non senta della vita cittadina... « Vediamo un po', la chiamo la chiamo... ». E non decide nulla, finché non scocca l'ora della prova di caccia.

L'allarme è dato. Via con l'apparecchio. Prende quota. Sotto sono tre bombardieri, che allora ancora non erano sganciati. Li raggiunge. I tre si serrano a cuneo per difendersi, ma hanno il sofo di faccia. Il tenente italiano spara da cinquanta metri. Uno della formazione da sinistra risponde. Il nostro cacciatore lo fronteggia con una

prima ed una seconda scarica, lo abbatte. E così con il secondo e con il terzo appiccicchio.

Ritorno alla base. Atterraggio. Il campo è in festoso movimento. Egli scende dalla carlinga, si leva gli occhiali, gira intorno lo sguardo sui suoi camerati, si china verso la cagnetta che saltella e gli pone le zampe sulle ginocchia. L'accarezza e dice: « Erano tre « Blenheim », sai? E ti ho trovato, al nome il nome di guerra, ti chiamerai Blena! »

IL MOTORISTA

Campo di aviazione italiano libico. Piena intensa attività di guerra. Ne soste, ne riposi. Quando si dorme? Mai. Poiché se quattro hanno concesso un'ora di sonno la massa, il nucleo maggiore e ben sveglio, per aria e per terra. Le squadriglie vanno e ritornano. Decollano tre-quattro sei. Atterrano tre-quattro cinque... Uno non c'è... Ma non r'è scramento. Si raddoppia l'ansia, si raddoppiano i voli ed il fervore dei bombardieri, dei cacciatori degli specialisti. I montatori e i motoristi sono attorno

a pistoni a passo d'ottica, a gambe di forza, ruote, armi, radio, meccanismi di scoppio delle bombe, strumenti di bordo. Tutto è lavorato e controllato, silenziosamente e abbondantemente, fino a che lo permette la luce del giorno e se non sopravviene il nemico.

Ed eccolo, infatti, con le prime ore notturne. L'allarme. Il rombo lontano, vicino, vicinissimo. Bombardamento breve e violento, e fuga del bombardiere.

Sul campo c'è qualche ferito. E' chiamata l'ambulanza.

Il sergente motorista ha un piede fra cassuto da una scheggia. E' riverso in una pozza di sangue. Pronuncia delle parole.

— Vi raccomando i motori. Il dieci, staccati attenti. C'è un rumore che non va. Anche il sette... Ve l'ho fatto vedere. Non lo mandate in volo se prima non siete sicuri. Il numero otto ratta... Peccato che non ci sto io... Guardate bene i motori... E silenziosamente.



Questo veleggiatore in costruzione metallica è stato progettato per desiderio espresso dal gruppo tecnico « Aluminium » dell'Esposizione nazionale svizzera 1939 secondo gli studi aerodinamici di J. Spalinger dal dott. ing. Koenig e costruito alla Scuola aeronautica di Berna sotto la direzione di H. Schreiber.

Lo Spalinger ci dà la seguente descrizione del modello. Appoggiandosi al tipo in legno « S 22 » già provato con successo, si è cercato di realizzare un progetto di facile esecuzione in metallo leggero, adattandone la forma. Trattandosi della costruzione di un unico esemplare, si doveva dapprima cercare di non gravare la spesa con numerosi strumenti speciali di lavoro e di sfruttare dispositivi ausiliari molto semplici. Importante da questo punto di vista è stato l'uso conseguente di getto di metallo leggero (Alufont) per tutti i raccordi e punti nodali.

Messisi d'accordo il tecnico del metallo leggero, il progettista, il veleggiatore e il costruttore, nacque, nonostante il brevissimo tempo a disposizione, un progetto relativamente facile a realizzare, pur essendo buono sotto ogni rapporto. Due longeroni tubolari, perpendicolari uno all'altro, formano gli elementi principali della fusoliera e delle ali. Per i longeroni dell'ala, che devono sopportare delle forze di torsione e di flessione non indifferenti, sono stati scelti tubi circolari di Avional SK.

In corrispondenza alle sollecitazioni in diminuzione verso l'esterno, i singoli tubi di 2 m. di lunghezza, sono stati gradigati nel diametro in maniera da poter unire due tubi alla volta, mettendoli uno nel-

l'altro per inchiodarli insieme. I pezzi di 4 m. così ottenuti, in considerazione delle eventuali riparazioni, sono stati avvitati con manicotti fusi. In questi punti di raccordo sono stati applicati, corrispondentemente alle forze di torsione da trasmettere, delle cerniere principali. In questo modo si è potuto ultimare le singole parti dell'ala di 4 m. di lunghezza e collegarle con le parti adiacenti per mezzo di avvitiamento. All'estremità esterna del pezzo alare lo spessore della parete dei longeroni diminuisce, per cui al posto dei tubi senza saldatura fu necessario usare dei gusci di lamiera ricurvi in semicerchio e chiodati agli orli. Così pure le estremità alari sono state formate da due piani rivestiti in lamiera, raccordati all'ala per mezzo di viti.

Il raccordo dell'ala, ed il raccordo della fusoliera sono simili a quelli dello « S 18 », a guisa di articolazione rigida tripartita.

Nei punti di articolazione i raccordi s'intrecciano in collegamento a più sezioni a guisa di denti; i bulloni conici di raccordo, in acciaio, di alta lega possono essere facilmente montati e smontati per mezzo di bulloni filettati. Le pressioni frontali in direzione orizzontale sono condotti nella maniera usuale attraverso longeroni obliqui sui raccordi posteriori dell'ala. Le cerniere d'alar normali e le cerniere intermedie necessarie al mantenimento della forma del profilo sono state fissate semplicemente per mezzo di vite Parker-Kalon sui tubi dei longeroni. I bordi d'entrata e d'uscita sono stati eseguiti in strisce di lamiera Avional corrispondentemente curvate, gli alettoni corbe di solito da longeroni longitudinali e cerniere in collegamento triangolare. Le ali e gli alettoni sono rivestiti di tessuto.

La costruzione della fusoliera, composta dalla cabina anteriore con raccordo dell'ala

e dal lungo-tubo della fusoliera come supporto dell'impennaggio, è stata adattata completamente alla forma richiesta. La cabina rappresenta una costruzione a guscio para; le sollecitazioni esterne sono condotte da un dispositivo robusto dalla chiglia all'ala. A causa della struttura del telaio, della collocazione del sedile e del comando su una chiglia robusta non è stato necessario di costruire un rinforzo per la cabina. Tutto il rivestimento in Avional viene fissato con chiodi a testa incassata.

Il tubo della fusoliera, che in questo caso è più propriamente chiamato supporto dell'impennaggio, è composto da due gusci in lamiera Avional da 1 mm. che in forma di due sezioni circolari (spesso chiamato « biangolo ») va rastremandosi all'indietro. I due orli longitudinali di questi gusci sono inchiodati insieme formando un angolo. Per impedire uno schiacciamento si è posto fra le due metà del guscio un leggero graticcio chiodato insieme ai bordi dei gusci. All'estremità posteriore del tubo conico della fusoliera è inchiodato il supporto del pattino che forma contemporaneamente il longerone della deriva. L'impennaggio a sbalzo con longerone a cassone come elemento di torsione ha potuto essere mantenuto relativamente piccolo nelle misure. Il timone di direzione resta continuamente unito alla fusoliera, mentre l'impennaggio orizzontale può essere smontato facilmente per il trasporto. Anche nell'impennaggio si è fatto largo uso di pezzi fusi in Alufont per evitare punti di raccordo complicati.

Le caratteristiche sono queste: apertura alare 17 m.; lunghezza 7,3 m.; altezza 1,2 m.; superficie alare 16,6 mq.; profondità media 0,577 m.; dilatazione alare 100%; carico 0,49 g/m.; peso al suolo 180 kg.; carico 80 kg.; peso in assetto di volo 260 kg.; carico alare 157 kg. mq.; rapporto di planata 1,25; velocità di discesa 0,65- con Vn-57 km./h.

RESISTENZA PASSIVE

In un nostro articolo qualche settimana fa avevamo promesso di parlare, appena possibile, dell'aerodinamismo nei modelli volanti e dei migliori sistemi per raggiungere lo scopo.

Cominceremo col considerare le resistenze passive ed i migliori sistemi per ridurle al minimo.

Come si sa la portanza è una cosa da desiderare e la resistenza è una qualcosa da evitare.

Purtroppo, per una innata perversità degli aeroplani che è ben nota a tutti gli aeromodellisti, la portanza può essere ottenuta solo in piccole quantità e attraverso l'uso di speciali apparati, come appunto possono essere le ali, la resistenza invece si può produrre in abbondanza anche quando non la si desidera: essa infatti appare tutte le volte che un qualsiasi oggetto si muova.

E' appunto da questa indesiderata onnipresenza della resistenza all'avanzamento che è nato lo studio dell'aerodinamica e la continua lotta dei tecnici che cercano di diminuirla al minimo. La resistenza aerodinamica totale di un aeroplano è costituita da due parti.

a) la resistenza utile che corrisponde a quella indotta dall'ala e che è detta utile perchè, essendo strettamente legata al fenomeno che produce la portanza, non può essere eliminata.

b) la resistenza passiva che corrisponde a quella relativa a tutte le parti dell'aereo esposti al vento compresa la resistenza di profilo dell'ala.

La resistenza passiva è la somma di due resistenze: la resistenza di attrito, provocata dallo sfregamento fra la superficie del corpo e l'aria, e la resistenza di forma dipendente, come dice la parola dalla forma del corpo.

La resistenza di attrito è completamente eliminabile in quanto causata dalla viscosità dell'aria, può però essere ridotta levigando al massimo tutte le superfici esposte all'aria e riducendole alle minime dimensioni possibili.

La resistenza di forma può essere anche essa ridotta moltissimo con l'adozione delle cosiddette forme di buona penetrazione; ma non sempre questo è possibile poiché molto spesso la forma delle varie parti di un apparecchio dipende da necessità funzionali. Vediamo dunque come si possono ridurre al minimo le resistenze passive senza creare fastidi alla costruzione. Rimane naturalmente fissato che, i modelli dovranno per prima cosa, essere finiti a regola d'arte; le superfici esposte all'aria dovranno essere pulite e, se è possibile, lucidate per mezzo di apposita vernice, la carta o la seta di ricopertura non deve fare grinze. Tutto questo perchè la resistenza di attrito è molto maggiore della resistenza di forma; in un corpo a forma di buona penetrazione, nel quale cioè la resistenza di attrito è ridotta al minimo, la resistenza di attrito occupa il 74% della resistenza totale.

Come abbiamo già detto, poi, la resistenza di attrito è direttamente proporzionale alla superficie: si deve perciò cercare di ridurre alla minima possibile dimensione le parti esposte all'aria.

Poichè non è possibile ridurre la superficie alare, giacchè ciò porterebbe anche alla diminuzione della portanza, bisognerà rivolgere l'attenzione a tutte le altre parti che compongono un modello.

La prima, la più importante, è la fusoliera. Il compito di questa parte dell'aereo è, come si sa, quello di tenere unite tutte le altre parti. Normalmente le sue dimensioni si sono perciò legate al distanziamento che si vuole avere fra ala e timoni, alla necessaria resistenza agli urti in atterraggio alla grandezza della cabina di pilotaggio ecc. Nei modelli manca una sola di queste funzioni, quella di contenere il pilota, ma i regolamenti internazionali obbligano all'uso di una superficie di sezione maestra minima, oltre la quale non si può scendere.

In compenso, in qualche tipo di modello si aggiungono altre funzioni: nel caso dei modelli ad elastico per es. la funzione di supporto della matassa elastica è essenziale e quindi le dimensioni della fusoliera

dipendono anche da questo suo particolare uso.

Si deve perciò cercare di conciliare tutte queste cose con le esigenze dell'aerodinamica. Nel caso di modelli veleggiatori la cosa è abbastanza semplice poiché la fusoliera ha la sola funzione di tener lontani ala e timone. Con un accurato disegno, portando i timoni fuori della scia dell'ala e con un adatto dimensionamento della superficie è possibile accostare moltissimo lo stabilizzatore all'ala. In apparecchi moderni abbiamo visto i timoni a piccolissima distanza dall'ala, la distanza fra i centri di pressione delle superfici essendo di appena due volte la corda media alare.

Una sistemazione del genere, oltre a diminuire la superficie d'attrito per la diminuzione della lunghezza, la diminuirà anche a causa della più piccola sezione maestra che sarà possibile usare.

Molti potranno obiettare che un modello così progettato perde in stabilità. La pratica ha dimostrato invece che con un accurato progetto si può tranquillamente affrontare la precarietà dell'equilibrio.

La superficie degli impennaggi dovrà naturalmente essere aumentata e sarà il caso di pensare ad un profilo deportante per aumentare l'effetto. Quando si tratti di modelli ad elastico le cose si complicano poiché la lunghezza della fusoliera è strettamente legata alla matassa elastica.

Se si intende seguire la scuola americana, che predica la grande salita iniziale, una riduzione della lunghezza sarà possibile: si ricorderà certamente a questo proposito la corta fusoliera del modello di Catrill alle Wakefield del '38. Se invece si intende seguire la scuola italiana od inglese, che insistono sulla durata della scarica e sulla salita lenta e regolare, l'accorciamento della fusoliera non sarà più possibile poiché influirebbe moltissimo sulla durata della scarica.

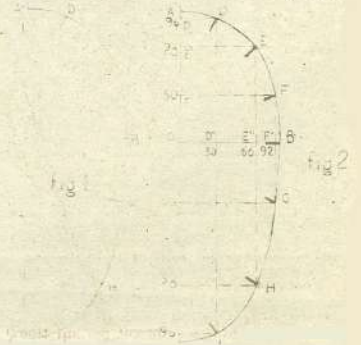
Sarà sempre bene ridurre al minimo il carrello usando gambe semplici a sbalzo o meglio ancora dei monoruota; l'ideale in questo campo rimane però sempre il carrello retrattile.

I modelli a motore a scoppio non desta-

Sistemi DI DISEGNO

Molti aeromodellisti trovano difficoltà nel disegnare le ordinate della fusoliera di un modello. Alcuni disegnano direttamente sulla vista di fianco ed in pianta del progetto la posizione dei listelli e ricavano in questo modo la forma delle ordinate. Altri le disegnano ad occhio prendendo come base la ordinata maestra. Questi sistemi sono inesatti e non permettono di ottenere forme ben avviate e perfette. Da diverso tempo ho studiato un sistema molto preciso, col quale si possono sviluppare tutte le sezioni, basandosi su alcuni dati ricavabili dalla sez. max. Questo sistema, che a prima vista può sembrare più difficile di quanto effettivamente è, ha una certa somiglianza con il calcolo delle centine. Innanzi tutto bisogna disegnare meta della sez. max. (essendo l'altra metà simmetrica), tracciare l'asse AC corrispondente all'altezza, ricavata dalla vista di fianco della fusoliera, e l'asse OB passante per O, cioè per la linea di fede della fusoliera.

La misura di OB si ricaverà dalla vista in pianta. Disegnata la sez. max. determineremo il numero (a piacere) e la posizione dei listelli D, E, F... (fig. 1). Condurre da ogni



punto D, E, F... le parallele ad AC e ad OB, (fig. 2). Queste rette incontreranno OA in D', E', F', ed OB in D'', E'', F''. Ora partendo dal punto O, bisogna trovare le quote, in %, di OA ed OB, dei punti F', E', D' e D'', E'', F''. Ciò si ottiene in questo modo. Supponiamo che OA sia di cm. 5 ed OF' di cm. 2. Dividiamo 2 per 5 e moltiplichiamo il quoziente per 100. Troveremo che F' si trova a partire dal punto O, al 40% di OA. Nello stesso modo dividendo i rispettivi segmenti OE' ed OD' per 5 e moltiplicando ciascun quoziente per 100 otterremo le quote in % dei punti E' e D'. Lo stesso faremo per i punti giacenti su OB. Ottenute le quote dei suddetti punti della sez. max. potremo calcolare le altre ordinate, in ognuna delle quali ricaveremo le misure di OA e OB dalla vista di fianco e in pianta. Supponiamo di dover calcolare un'ordinata diversa dalla sez. max. avente OA di cm. 4 ed OB di cm. 3. I punti F', E', D' si trovino rispettivamente al 40, al 78, e al 96% di OA, partendo da O, ed i punti D'', E'', F'', al 30, al 66, e al 92% di OB, sempre a partire da O. Moltiplicando cm. 4 per 40, 78,96, e dividendo ogni prodotto per 100, ricaveremo che i punti F', E', D' si trovano rispettivamente su OA a 1,6 a 3,1 a 3,8 centimetri da O. Lo stesso calcolo si farà per trovare i segmenti OD'', OE'', OF'', su OB. Ora conducendo dai punti F', E', D' e D'', E'', F'', le parallele ad OA e OB, queste si incontreranno nei punti D, E, F. Congiungendo questi punti avremo la sagoma superiore ad OB della nuova ordinata. Per disegnare la par-

%	OA	OB	OC
30	—	0,9	—
40	1,6	—	2,64
66	—	1,98	—
78	3,1	—	4,68
92	—	2,76	—
96	3,8	—	5,76
100	4	3	6

fig. 3

te inferiore il procedimento è identico. E' comodo, per averli sotto mano, riunire i valori in tabelle (fig. 3). S'intende che OA, OB, OC, variano di ordinata in ordinata, invece le quote in %, rimangono fisse. Come vedete il sistema è semplice e permette lo sviluppo di qualunque sagoma di ordinata.

BERTO

W. SPERANDINI



Due immagini dell'idro del romano Arseni



CRONACA BREVE

Col tempo e colla paglia si maturano le nespole e si approntano gli aeroplani americani per la Gran Bretagna. Il noto tecnico aeronautico inglese, Sir Walter Layton, tornato recentemente dagli Stati Uniti dove si era recato dietro incarico del sig. Churchill per vedere un po' a che punto fossero le ordinazioni di materiale aereo, ha dichiarato alla stampa, beninteso con le dovute cautele per timore di dare un colpo al cuore del padrone, che le spedizioni vere e proprie di apparecchi d'oltre Atlantico avranno luogo nientedimeno che tra diciotto mesi. Nell'attesa i londinesi inganneranno il tempo col contare le bombe che piovono sul loro tetto. Lord Layton ha inoltre dichiarato che l'industria americana non è ancora completamente attrezzata per far fronte alle richieste sempre più colossali ed urgenti che avanzano gli inglesi e che soltanto l'interessamento energico del Governo avrebbe l'effetto di un colpo di frusta; ma questa frustata ufficiale potrà essere data soltanto dopo che il Congresso si sarà pronunciato.

Tra i molti rumori che si odono da ogni parte, in questi tempi burrascosi, c'è anche quello del motore silenzioso, il tanto atteso motore silenzioso, mille volte vagheggiato, mille altre annunciato e mille altre rimangiato. Questa volta però si tratterebbe di cosa seria poiché sono i tedeschi ad occuparsene. Qualche tempo fa lo Stato Maggiore germanico, come si apprende da un giornale svizzero, aveva invitato una casa costruttrice di motori di tentare degli esperimenti allo scopo di accertare quali possibilità di realizzazione avrebbe avuto il tipo di motore propulsore che risultasse completamente silenzioso. Appaiono evidenti i vantaggi che avrebbe comportato una simile riuscita, specie nel campo militare. Ora, sembra che tali esperienze abbiano avuto un esito soddisfacente. Questi motori silenziosi applicati tanto ai motoscafi che agli aeroplani (e perché no alle automobili ed alle motocicletta, finalmente?) possono funzionare tanto a benzina che ad olio pesante. Un testimone oculare presente alle prove di collaudo avrebbe riferito che i motoscafi muniti di questi motori fecero l'acqua ad altissima velocità senza provocare altro rumore all'infuori di quello prodotto dall'elica nell'acqua e dalla scia spumeggiante. Anche per gli aeroplani si sarebbero ottenuti lusinghieri successi, pure spinto al massimo regime, il rumore del nuovo motore sarebbe uguale al solito ronzio di un dinamo. Il costruttore di queste meraviglie sarebbe il celebre ingegnere Porsche della Casa Auto Vw. Non, il progettista della più famosa vettura da corsa di questi ultimi tempi e l'ideatore della automobile popolare voluta dal Fuhrer. La casa Junkers l'avrebbe coadiuvato nelle esperienze mettendo a sua disposizione i propri laboratori sperimentali. Lo stesso ingegnere Porsche in una conferenza tenuta recentemente a Berlino per illustrare la sua scoperta ha affermato che anche gli inglesi stavano studiando qualcosa di simile sebbene seguendo una via diversa. Naturalmente non è ancora il caso di parlare di costruzioni in serie del nuovo tipo di motore.

I. V.

LA SETTIMANA ESTERA

Secondo una statistica ufficiale pubblicata in questi giorni risulta che dall'11 giugno a tutto il 27 dicembre 1940 l'offesa aerea italiana contro navi da guerra e mercantili nemiche ha comportato l'affondamento di 4 navi da guerra mediante bombe; l'affondamento di 3 navi da guerra mediante siluro aereo. Sono state colpite sicuramente da bombe 47 navi da guerra e 4 da siluro aereo. Probabilmente colpite risultano 22 navi da guerra, inoltre sono stati affondati 6 piroscafi, colpiti sicuramente 24 e probabilmente 7. Le navi da guerra affondate da bombe sono: un sommergibile, un cacciatorpediniere, e due unità appartenenti al naviglio sottile. Le navi affondate da siluri aerei sono: due incrociatori di medio tonnellaggio ed un incrociatore ausiliario.

La settimana che va dal 10 al 18 gennaio è stata una delle più infuocate per la Marina britannica nel Mediterraneo. Fatta segno a ripetuti attacchi da parte della Aviazione dell'Asse, dapprima con lo scontro dei giorni 11 e 12 nel Canale di Sicilia e poi con il grande attacco su Malta del Corpo Aereo Tedesco il giorno 16, le forze navali nemiche hanno subito la perdita di un incrociatore tipo «Southampton» di 9100 tonnellate che è stato affondato dall'equipaggio in seguito ai gravissimi incendi a bordo, la eliminazione, almeno per la durata della guerra, della portaerei «Illustrious», la più moderna delle unità di questa categoria, rifugiata a Malta e lì ancora ripetutamente colpita da bombe di calibro massimo; il danneggiamento grave della grande corazzata tipo «Malaya» di 31.000 tonnellate, riparatasi a Gibilterra, e l'offesa di altre unità minori in seguito alle stesse operazioni aeree.

la ciabatta di

TILSON

al quale era fissato, mediante una fettuccia, un pezzo di cartoncino sul quale poche parole apparivano vergate frettolosamente da una mano agitata. Il notaio di Charle-Magne-qui-fait-le-bain portò agli occhi lo strano messaggio, leggendo:

«A partire dalle ore ventiquattro di oggi stesso lo stato di Piccadilly, facente parte, con quello di Star sea's, della repubblica federata «Gaby», si considera in guerra con quello di Star sea's. Il suo presidente, Fred Albony, tiene a far sapere al signor Jean Pot, capo dello stato nemico, che egli si rifiuta sin da questo momento di intralciare trattative che, data l'origine della tensione diplomatica tra i due stati, non potrebbero in nessun modo far giungere a risultati di pace. Egli inoltre informa il governo nemico che considera territorio avversario tutto quello posto al di là della giusta metà del pontile che unisce le due navi».

Letta che ebbe questa singolare forma di dichiarazione di guerra, il notaio francese volse gli occhi verso la vetrata: oltre la quale, come una massa oscura nel buio della notte incipiente, s'intravedeva l'altra nave. Fissò l'ombra della «Piccadilly» per qualche secondo, quindi gridò, con gli occhi fuori dalle orbite:

— Ebbene, che sia la guerra! La guerra!
— Quindi si diresse verso la cucina, con passo trionfante.

XVI

LA BIONDA JOAN

Patrick O' Connor, il ragguardevole primo portiere del lussuoso palazzo abitato dal miliardario Franklin Franklin nel mezzo della Broadway, era molto occupato, quella splendida mattina di sole che il cronista dell'«American World» definì, provocando così l'ascesa del suo stipendio da 70 dollari la settimana a 100 «un'inequivocabile sentenza canicolare», a cacciare dai lucidi marmi del vasto atrio alcuni audaci mici i quali, forse spinti da quei fondati sentimenti di anarchia che nessuno potrà negare in quei felini, dimostravano una spiccata tendenza di recarsi a compiere i loro esercizi ginnastici della mattina nel bel mezzo della «hall» pavimentata di lapislazzuli che ogni notte schiere interminabili di inservienti si affaticavano a rendere ben lucida.

(continua)

MARIO GUERRI



(Continuazione del num. precedente)

— Ma cosa dite? Che c'entra il capitano? Non avete detto che siete un naufrago? Voi siete arrivato qui sopra dopo di me, quindi qui comando io... Un'idea luminosa lo colpì — c'è una legge — gridò fuori di sé — secondo cui ogni relitto appartiene al primo che lo trova. Ed io sono stato il primo a metter piede su questo galleggiante, abbandonato a sé stesso...

— Vuol dire che voi siete il proprietario dell'isola galleggiante, come la chiamate voi, ma io ne sono il comandante.

— Ma, santo cielo, mi volete spiegare il perché? — urlò l'ex-giornalista.

— E' semplice. Non ignorerete che i capitani di marina hanno il diritto, una volta che la loro nave si trovi fuori dalle acque territoriali, di funzionare da notaio in matrimoni, in atti legali di qualsiasi specie, raccogliere testamenti, ecc. Or bene, è logico che, come un capitano, nell'assenza di un notaio, lo sostituisca, un notaio, nell'assenza di un capitano, faccia le sue veci!

— Ma quello che dite è assurdo! — gridò, sbalordito, Fred, strabuzzando gli occhi e agitando le sue magre dita davanti al volto sorridente di Jean Pot. — Qui non si tratta di stabilire gerarchie di nessun tipo. Siamo due uomini a bordo di una nave; anzi di due: cercheremo di viverci meglio che ci sarà dato!

— Non l'intendo così — replicò in tono duro il notaio, battendo la punta del piede destro per terra. — Io sono il capitano dell'isola galleggiante e voi il mio equipaggio. Fatemi il favore di ordinare il pranzo. Ho fame.

A Fred pareva di sognare. Si stropicciò gli occhi, guardandosi poi intorno, sempre più sbalordito. Gli specchi gli rimandarono l'immagine del suo viso atterrito, pallido di sconforto.



...lo strepito di un vetro che andava in frantumi lo distolse dai suoi pensieri...

ALBANIA: QUOTA 3000

Durante la notte era caduta ancora la neve e il vento aveva urlato forzando gli spragli delle finestre, scuotendo le lamie, sbattendo le porte. Una nottata infernale. Poi, quasi improvvisamente, verso l'alba, tutto era tornato silenzioso e rumori di stinti eran venuti da fuori fin dentro l'oscurità della baracca. Un paio di scarponi chiodati che si trascinano sul pavimento di legno e lo fanno risuonare come una cassa armonica; una porta che cigola ed una sedia che si sposta; rumore di acqua; poi la voce del Tenente C. che chiama un aviere e qualcosa che casca in terra; da più lontano giunge un parlottare confuso, qualcuno cammina ora frettolosamente all'esterno, ma non si distingue il rumore dei passi, solo la voce nitida, un accento napoletano che impreca contro il tempo.

Do' un'occhiata all'orologio che tengo al polso: sono appena le quattro e già tutto il campo deve essere in piedi. Io soltanto poltrisco ancora, infreddolito e assonnato. Il cappotto che ho steso sulle coperte di lana non è stato sufficiente a ripararmi dal gelo della notte: ci deve essere una fessura in qualche parte che permette al vento di entrare zuffolando, tutto allegro di farmi dispetto. Bisogna che dica all'aviere di scovarla e chiuderla, altrimenti mi buscherò una polmonite.

Lo chiamo a gran voce e finalmente, dopo un certo tempo, eccolo che si presenta, alto, dinoccolato, con un sorrisetto ironico che indispettisce chi non lo conosce bene: è invece un ottimo ragazzino dell'alta Italia con certe mani che sembrano le pale del forno, ossute e rosse. Gli dico di prepararmi qualcosa di caldo e lui mi risponde di aver già fatto tutto: la mia colazione, bollente e fumante, è pronta sul tavolino. Questo mi decide ad alzarmi e decisamente butto le gambe fuori del letto. Mentre mi vesto gli domando cosa c'è di nuovo: neve e freddo, freddo e neve.

Fuori, sul campo, gli avieri stanno preparando una specie di pista per la partenza dei trimotori. Sento infatti dei colpi sordi. Egoisticamente speravo che oggi non ci fosse azione: devo andare in volo per il mio servizio e l'idea di affrontare i vari gradi sotto zero a quota 3000 non mi sorride affatto. Eppure dovrei sapere che non c'è tempo proibitivo per questi uomini e queste macchine. Lì ho visti partire in mezzo a tempeste di neve, raffiche violentissime, con la nebbia più fitta, sotto diluvi di pioggia, di giorno, di notte, sempre! Non appena è segnalato un obiettivo, partenza! Si va via, si compie l'azione e si torna ad attendere la successiva, senza guardare tanto per il sottile. Ho una sconfinata ammirazione per questi ragazzi — ce ne sono molti giovanissimi — che combattono questa guerra con uno spirito altissimo, sportivo, sempre allegri, senza immusonire se fa freddo o se debbono interrompere il pranzo appena cominciato.

Fuori è un chiarore lattescente che si stempera nell'aria bluastria e che toglie ogni ombra; una colossale illuminazione a luce indiretta, un po' sbiadita che dettaglia le figure e i particolari.

I trimotori ingoffati nei pesanti cappucci che li hanno riparati dalla neve e dal freddo della notte mettono sul bianco del terreno una nota scura. Mi avvio verso la baracca della mesclita, già aperta da tempo, calda di vapore e odorosa di cioccolato, di caffè, di latte caldo, di sigarette. Numerosi piloti impellicciati e gonfi nelle combinazioni di volo, sono seduti a gruppi, mangiano, fumano e ridono. Ridono sempre questi ragazzi.

Il mio arrivo è accolto da esclamazioni ironiche e allegre, perché, secondo loro, sto diventando pigro come una marmotta. Diamine, sono le sei e dicono che mi sono alzato tardi! Faccio un'altra colazione in loro compagnia e chiedo dove si andrà stamattina. Non mi azzardo neppure a mettere in dubbio la partenza.

«Oh, un volo da collegiale, c'è da rompere una strada e pizzicare una colonna di rifornimenti!»

Si parte. Le porte degli apparecchi sono state già chiuse ed ora non si sente altro che il rombo fortissimo dei motori. Sono seduto accanto ai piloti. Davanti, oltre il disco balenante dell'elica, è il campo bianco di neve; la partenza sarà abbastanza difficile; intorno a noi sostano gli avieri che aspettano di vederci decollare. Il cielo

e luminoso e limpido ed anche il sole, un sole un poco anemico, è venuto fuori dalla cresta di un monte. Il primo pilota guarda l'apparecchio del comandante la squadriglia, poi l'orologio; dice qualche parola all'orecchio del maresciallo che ha di fianco, ma non riesce a capire; i mitraglieri, il marconista e il motorista sono qui con noi tra le travature metalliche tutte bucherellate come rose dai topi, tra i tubicini rossi gialli verdi delle condutture elettriche. Appese, in letargo, sono le bombe e gli spezzoni. «Faremo presto», mi urla il pilota. «In un'ora si va e si viene». Il maresciallo gli batte su una spalla. L'aereo del comandante va via. I motori sbuffano nuvolette bianche e vampe livide dai tubi di scappamento. Le eliche impazziscono: poi la macchina si muove dapprima lentissimamente; gli avieri la seguono con l'animo sospeso. La neve è sufficientemente compatta e le ruote, pur affondando, possono rotolare. Ora va via più spedita, corre, ha alzato la coda, si è distaccata, e in aria!

Il S. Tenente M. ha abbassato lentamente le manette del nostro apparecchio. Dopo qualche minuto anche noi siamo nella scia del primo aereo; aspettiamo il terzo rotando sul campo, poi, quando questo ci ha raggiunto, si punta dritti a sud. Il pilota tira a sé il volantino e prendiamo quota. Da uno sguardo in basso: dalla terra sale un candore abbagliante; il sole vi allunga ombre azzurre che rendono il terreno cor; l'evidenza di un plastico illuminato a luce radente: gobbe, valloni, spuntoni rocciosi grigi e neri, cime aspre e pareti strapiombanti; montagne e montagne; terra da alpini, questa! Siamo presto in territorio nemico e ci alziamo ancora; l'altimetro segna 3.500 metri. Un freddo acutissimo filtra attraverso i cristalli ed entra dalle finestre a cui si affacciano nere e lucenti le canne delle grosse mitragliatrici. I sergenti sono accanto a queste pronti a rintuzzare una probabile offesa avversaria. Urlo al maresciallo di dirmi dove siamo; questi mi mostra una carta e mi fa vedere un punto lungo una linea rossa; chiedo se il nostro obiettivo è quella tale strada distante: lui fa cenno di sì e mi passa la carta. Seguo il terreno dal finestrino laterale. Nonostante la quota piuttosto alta a cui voliamo i particolari sono evidenti, incisivi quasi come da un bullino, gigantesco. Le ombre hanno adesso un tono più caldo, un viola pallido che ha sfumature delicatissime da orchidea. Nello scavalcare una montagna vedo snodarsi la strada che dovremo battere. E' una grande arteria camionabile e soggetta a traffico intenso a giudicare dalla striscia scura della neve pestata e sporcata dalle ruote degli autocarri.

Il comando dell'aeroporto era stato avvertito che una colonna di mezzi sarebbe partita stamattina alle 4 da X per recarsi a Y. Tra poco dovremmo avvistarli. L'aria fortunatamente continua a mantenersi di una limpidezza da cristallo. L'aereo del comandante avanti al nostro batte le ali per richiamare l'attenzione; la colonna è in vista, i portelloni vengono aperti; il tiratore è sceso nella sua gondola. A bordo si vive il momento bellissimo ed eccitante dell'assalto, della lotta. Non distolgo un attimo lo sguardo dalla fila degli automezzi che si avvicina rapidamente. Siamo stati avvistati perché la colonna si è frazionata, gli autocarri si sono intervallati fra loro e fermati. Da qualcuno di questi fioriscono nuvolette bianche; tirano su di noi, ma ormai siamo loro addosso. Vedo distintamente i grappoli neri degli spezzoni uscire dal ventre del primo apparecchio, e di spandersi lungo la strada. Non posso seguirli fino a terra perché noi, a nostra volta siamo sopra e molliamo una, due, tre gelatose. Si vira a sinistra e si ricomincia la giostra. Vedo adesso benissimo grandinare i proiettili del terzo aereo; la colonna greca è colpita in pieno e tutti i mezzi, dal primo all'ultimo, ricevono la nostra annaffiata. Da qualcuno si levano già colonne nere di fumo. Ora tocca alla strada. E' sempre il comandante che esegue il tiro per primo; tre grosse bombe panciute vanno giù caprioleggando: come al solito, la prua del nostro aereo mi corre l'esplosio-



ne; ma si odono distintamente i colpi. Anche noi lasciamo andare tre bombe che raggiungono il bersaglio. Tornando passiamo nuovamente sugli autocarri distrutti e in fiamme. Due altre bombe nere scivolano via e puntano sul nastro della strada. Questa volta le vedo scoppiare distintamente: una al centro, l'altra al margine

della carreggiata. Qualche chilometro dopo anche il nostro apparecchio si alleggerisce di esplosivo.

Domani, il bollettino di guerra, in brevi parole, annuncerà il nostro quotidiano contributo alla vittoria.

PERSEO

Nel prossimo numero inizieremo la pubblicazione di un ampio studio sul VOLO MUSCOLARE

Eccovi l'interessante sommario dei capitoli:

PREFAZIONE.

I PRIMI TENTATIVI DELL'UOMO DI VOLARE PER MEZZO DELLA FORZA MUSCOLARE:

- Preistoria;
- Il volo muscolare intorno all'inizio del secolo.

BICICLETTE VOLANTI:

- Dalla bicicletta alla bicicletta volante;
- Le costruzioni per le prime gare in Francia;
- Poulain vince il premio della gara Peugeot nel 1921.

I PRIMI SUCCESSI DEL PURO VOLO MUSCOLARE:

- Il volo a vela indica nuove vie;
- Haessler e Villinger volano per il Premio istituito dalla Società Politecnica di Francoforte sul Meno.

PUO' L'UOMO VOLARE PER MEZZO DELLA PROPRIA FORZA MUSCOLARE PER UN LUNGO PERIODO DI TEMPO?

- Indicazione della potenza minima necessaria per volare;
- Considerazioni sulla potenza del corpo umano;
- Potenza e limiti di potenza della bicicletta volante «Aviette», quale gradino preliminare al volo muscolare.

QUALE TIPO DEL VOLO A TRAZIONE MUSCOLARE INDICA LA VIA GIUSTA?

- Il problema del lancio;
- Ricerche intorno al peso giusto in assetto di volo;
- Nuove vie di costruzioni;
- L'elica quale mezzo di propulsione; la necessità di un accumulatore di energia;
- Applicazione e valutazione dell'ala rigida;
- Considerazioni sui differenti tipi del volo ad ala vibrante (ornitotteri);
- Aeroplani ad ala battente (ortotteri);
- Il puro volo ad ala vibrante;
- L'apparecchio ad ali vibranti a rotazione;
- L'apparecchio a pale rotanti;
- Azionamento per mezzo di ali rotanti;
- Fino a dove si può giungere?

QUALI SCOPI HA IL VOLO A TRAZIONE MUSCOLARE UMANA?

- La forza muscolare mezzo ausiliare nel volo a vela;
- Volo a trazione muscolare, lo sport della gioventù futura;
- L'Istituto del volo muscolare a Francoforte sul Meno.

APPENDICE

- La motocicletta volante;
- Bibliografia.

PEZZO DI PICCHIATELLO



Questo è un « Picchiatello » in Grecia, afferma il giovane pittore Vittorio Franciolini che ce ha mandato il disegno.

L'AEROPORTO DEL DESERTO

non è il titolo di un film

Sotto il costone roccioso, i radi rovi e ciuffi d'erba secca, con l'umidità della notte, appaiono scuri, inviditi. Nell'incerta luce antelucana, qualche uccello notturno, sorpreso dalla nascita del giorno, taglia l'aria in trallice, a volo radente: sono gufi, civette dal piumaggio nerissimo, i rostri e gli artigli adunchi pronti a ghemire, offendere.

L'orizzonte già si profila attorno, appena strozzato dalla linea del basso acroscuro la quale lo taglia come una corda. Un gran silenzio incombe sulla terra spoglia, accrescendone il mistero e la solitudine. Il pensiero, davanti a questa visione di abbandono, vaga in cerca di forme o avanzi di vita che un giorno lontano hanno avuto luogo su queste lande inaridite. In nessuna parte, tranne che sul mare, si ha l'impressione come qui della sfericità della terra al sorgere del sole: questo sembra spuntarsi da una depressione, un abisso che segna il limite della terra: basterebbe raggiungere quel... limite per provare il disinganno di un altro abisso o depressione che segna i confini apparenti del mondo!

Mancando la flora e l'orografia che, percossi dalla luce solare fonte prima di ogni irradiazione e quindi, di ogni colore, il sorgere e tramontare del sole non ha, qui, effetti cromatici o scherzi d'ombra: né quel risveglio di vita che si verifica ove la natura vive più intensamente. I nani rovi che apparivano scuri, evaporata l'umidità, ridiventano color stoppia, confondendosi col terreno brullo e roccioso. Pochi passerai, isolati, e qualche allodola, salutano l'avvento del giorno con un debole cinguettio che l'udito stenta a raccogliere. Non altro: la fauna locale vive di notte.

Purtavia, da quando abbiamo eletto questo campo di fortuna, quasi nel cuore del deserto, la presenza di noi uomini, anima di voci e di rumori la zona. Saremo, in tutti, una cinquantina di militari. Coperti appena di calzoncini corti e, chi si e chi no, d'una camicia lercia, i piedi protetti da sandali sahariani, dalle punte alzate come l'unghia dei fauni, ci siamo installati nelle tane e le grotte, scavate dalle bestie e dall'erosione delle acque, lungo i creti della « uadi ». Di buon mattino, gli occhi ancora assannati, le barbe ed i capelli incolti, arruffati e infarinati di polvere strisciavamo fuori dalle grotte, strisciandoci e scuotendoci la terra e il freddo di dosso e, uno sguardo al cielo limpido e concavo come una cappa di cristallo, muoviamo a zompo per il deserto, nomadi senza meta e senza un'apparente ragione di vita. Il rumore dei nostri passi, sui ciottoli del fiume disseccato, le grida o il canto di qualche spensierato, il rombo di automezze che scaricano o caricano carburanti e munizioni vicino ai depositi sotter-

anei, sono gli unici segni di vita visibile ed udibile. Ma, terminato il lavoro, a soffocare la noia e l'ozio che sovente ci sovrastano, si gira, a crocchi, in cerca di caccia e di avventura, armati di moschetti o di mazze. Il terreno è tutto bucherellato di formiche, gallerie di talpe, tane di ricci e porcospini.

Osservo l'aria svagata e trasandata di questi uomini venuti ed educati nella città artificiosa, ove il cittadino è schiavo delle sue abitudini. Se non fosse per gli affetti lontani, per la nostalgia del luogo natio, delle abitudini contratte, non innate, essi appena ricorderebbero: scorderebbero tutto se la speranza di farvi presto ritorno venisse a mancare. Perché questo ha di bello l'uomo: presto si acclimata ed ambienta, specie se una ragione suprema quale è quella che qui ci tiene, lo richiada.

Abbandonati i modi e le convenienze di civiltà, qui ci si parla liberamente, per inimica e ammiccar d'occhi, come si parlano

gli indigeni o nativi di tutte le terre e di tutte le età. Chè per quanti sforzi faccia, l'uomo cosiddetto civile, per mascherare ciò che è e ciò che è stato, non riuscirà mai a soffocare questi istinti che hanno del primordiale e dell'adamitico insieme.

Difatti, osservo che qualcuno di noi, per esprimere ira o gioia, si batte l'anca con la mano; qualche altro si accocchia per terra, guarda assorto il cielo e la terra, o traccia sulla sabbia delle figure; altri, incapaci di star fermi, raccattano conchiglie, silici appuntite o danno la caccia alle lepri ed i ricci. Un giorno che tre avieri armati di moschetti riuscirono a colpire una gazzella, anziché portarla al campo, raccolsero degli sterpi e, arrosolatala sul fuoco, si impinzirono di carne lasciandone gli avanzi agli sciacalli ed a qualche corvo che, avuto sen-

tore del buon odore, accorse, volteggiando sulle ossa.

Come vedete, la vita nel deserto ha pure le sue attrattive; e non esagero se dico che vi è fra noi chi la preferisce a quella chiasiosa della metropoli. Qui si fraternizza, ci si accosta gli uni agli altri; la sera specialmente, seduti per terra, si narra con gesti semplici e occhi sognanti, dei fatti della giornata e della guerra che, impossibilitati a combattere di persona, combattiamo in ispirito. I ricordi della propria famiglia fanno spesso capolino nella memoria, ma la fede e la fiducia nella vittoria decisiva, la giovinezza gagliarda, entusiasta di ciascun militare, dal comandante all'ultimo aviere, inducono a dimenticare e a vivere in allegria. Quando poi il cielo diventa un campo di asfodeli palpitanti e la notte tropicale invita al riposo, allora ci si ritira nelle grotte, come su uomini della caverna, ma invero protetti dall'umidità della notte e da qualche eventuale attacco nemico.

M. PETRARULO

POSTA aerea

Stefano Pellone, Roma. — *Certamente questo è uno scherzo. Stefano Pellone era un brigante. Stefano Pellone (come ti firmi tu) non è un brigante. Almeno mi sembra. Dunque si tratta di uno scherzo. In tutti i casi ti avverto che non ti temo. Io sono armato. La fotografia della mia pistola l'ho pubblicata già. Non l'hai veduta?*

Aristarco Voll, Rio de Janeiro. — *La tua lettera ha girato mezzo mondo, prima di capitare, sdruccita e impacciata, sul mio tavolino da lavoro. Nella tua simpatica lettera rilevo un'osservazione curiosa. Tu dici che « L'Aquilone » è bello e ben fatto, ma dovrebbe essere più diffuso. Ragazzo mio, come fai a dire ciò? Come puoi giudicare stando a Rio? Ti manderò una lettera autografa, come chiedi, e tutti i numeri che contengono le tavole del Cineromano. Circa le donne volovoliste, devo dirti che in Italia non ce ne sono molte. Io personalmente ne conosco due o tre. Forse ce ne sarà una diecina, ma non di più.*

Pietro Storchi, Milano. — *E' vero, qualcuno ha detto « combatteremo all'ombra », ma non è stato un inglese con l'ombrello, come ti hanno fatto credere i tuoi amici burocrati. Questa frase è stata pronunciata da uno spartano apprendendo che i persiani avrebbero oscurato il sole con i loro dardi.*

Silvano Bocciati, Taranto. — *Come devi fare per diventare aeromodellista? E' facile. Acquista un manuale, leggi « L'Aquilone » e ti provvedi degli attrezzi e dei materiali necessari alla costruzione dei modelli volanti. Dopo qualche tempo ti accorgerai che i tuoi trabiccoli stanno per aria. Sarà una grande gioia, per te, e sarà segno che sei un aeromodellista. Grazie per gli elogi all'indirizzo del nostro giornale. Quando mi sarà possibile ti accontenterò con le fotografie.*

Franco Luperi, Livorno. — *Ti manderò le copie per i tuoi amici quando ti degnarai di far seguire il recapito al tuo riverito nome. Ti ringrazio delle belle espressioni che dedichi al nostro giornale e « specialmente — come scrivi tu — al romanzo delle Scimmie ». Aspetto con ansia che tu divenga aeromodellista.*

Cian Agostino e Compagni, tutta gente che scrive senza mandare l'indirizzo, firmando magari a metà, scrivendo come le galline, eccetera, eccetera. Sappiate che se è difficile e faticoso rispondere a gente che firma per intero e non dimentica di aggiungere il recapito, impossibile è rispondere a chi non fornisce gli elementi necessari per farsi conoscere...

Renato Cini (o qualche cosa di simile), Cuneo. — *Dunque « allo scopo di propaganda » voi avete organizzato a Bra una gara di aeromodellismo in occasione della venuta del Principe. Così mi scrivi, e mi immagini che la propaganda avrà fatto effetto e il Principe sarà diventato aeromodellista e forse si abbonerà presto a L'Aquilone. E poi hai parlato con il Principe. Hai parlato, o ballato? So che un tempo una ragazza che aveva il naso incipriato per benino ballò con il Principe... Bando agli scherzi (ed io ho scherzato perché tu parli del Principe senza dire di che principe si tratta) bando agli scherzi, io sono contento dei tuoi successi aeromodellistici e se a congratularsi con te e a chiederti tante cose intorno al tuo veleggiatore è stato proprio l'A. R. I. il Principe di Piemonte, io con te mi felicito, mio caro. La tua idea di organizzare una recita allo scopo di far quadrare la scuola d'aeromodellismo è lodevolissima, degna d'essere imitata da molti. Aspetto notizie del risultato di simile iniziativa. Non si dice omonimo, ma pseudonimo. Di Sparvieri sono pieni i cieli.*

Mario Violante, Palermo. — *In questi giorni partono dagli uffici de « L'Aquilone » pacchi enormi di corrispondenza privata di Zio*

Falcone. Chi non riceverà risposta nel giornale, la riceverà per posta ordinaria. Questo io voglio dirti in risposta alla tua scoppigliante lettera. Ti dico anche che Crivello è partito per il campo con una valigia bianca. Ha lasciato qui molte promesse i cui atomi noi stiamo bombardando con la speranza di scoprire se attorno al nucleo ci stanno elettroni o fanfaroni.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

C. C. C., Verona. — *Non credere che solo nella tua bella città la neve si sia degnata di farsi conoscere. A Roma non solo essa è giunta, ma è anche rimasta, e lo ha fatto per tanto tempo, che alla fine ne eravamo tutti stufo. E' andata via arrabbiatissima, per l'accoglienza fatale. Dice che a Roma viene una volta tanto, e che perciò quando viene deve essere trattata con i quanti! E con i quanti, infatti l'abbiamo trattato, altrimenti i geloni si sprecavano. Freddo siberiano, ti assicuro. Se non fosse stato per l'opportuna presenza della coppia di S. Pietro, la nostra città di sarebbe potuto facilmente scambiare per Leningrado. L'Azienda tramviaria, al posto delle solite vetture, faceva circolare slitte tirate da mute di cani esquimesi. Le carrozze erano condotte da renne e da caribri, i pedoni procedevano con racchette, soffermandosi di tanto in tanto a stacciare il terreno per vedere se conteneva oro. Questo quadro, appena abbozzato, invero, di ciò che è stato Roma nei giorni scorsi, ti faccia*

comprendere quanto sia errato pensare che Verona è Verona e Roma è Roma. Verona, caro mio, è tutt'al più Oslo, e Roma Ninjy-gorod (si scrive così?), il mondo, fanciullo mio, è grande e terribile.

Uno mi scrive trascurando di firmare. Bel campione! E' forse l'Innominato dei « Promessi Sposi », costui, o Mister X, o peggio ancora, l'Uomo invisibile attraverso la città? Ma passiamoci sopra, come voleva suggerire quell'imputato al giudice che lo accusava di aver fatto a fettine una famiglia di banchieri. Questo misterioso signore senza nome, cognome e indirizzo, mi scrive a macchina (beh, almeno quello!) una lunga lettera nella quale mi parla di come vorrebbe che fosse il nostro giornale. In una parola, egli vorrebbe che « L'Aquilone » non contenesse affatto materiale d'aeromodellismo « quegli inutili articoli fitti di formule e di calcoli che nessuno legge » e che ogni sua pagina contenesse, invece, racconti di guerra. Cosa dobbiamo fare? Io penso alla terribile sorte che toccherebbe a questo sconosciuto se noi, mossi da un crudele pensiero (già, ma non ne sappiamo il nome!) lo dessimo in mano alla tribù dei ventimila aeromodellisti sparsi per tutta l'Italia. Povero Mister X! Fa bene, fa bene, a restare sconosciuto...

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.690

VISIBILITA' ZERO



— Ehi, George, o noi stiamo facendo il volo rovescio, oppure le bombe sono piene d'idrogeno...

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**



**DXII 1500
HP**

PIAGGIO



REGGIANE
REGGIO EMILIA

RE 2001



BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE



*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



IL DUELLO MORTALE FRA UN • MACCHI 200 • E UNO SPUTAFUOCO.