

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



BOMBE ITALIANE SU MALTA

AGI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 6

9 febbraio 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 26-6-1940 XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18

Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 13

un numero centesimi 60

numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

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

L'area 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 edita

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50

Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. 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. 24

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 34,50

Un fascicolo L. 3,50

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire

ACUSTICA

A volte, nel momento in cui avvengono delle forti esplosioni causate o da un'eruzione vulcanica o da un cannone di grosso calibro, si vedono in cielo delle linee concentriche di luce e di ombra. Il fatto è scientificamente spiegato così. E' noto che il suono è costituito da un succedersi di onde longitudinali di compressione e di rarefazione diffondendosi dalla sorgente nell'atmosfera circostante. Ora, dato che la pressione influisce sul potere rifrangente dell'aria, può accadere che si formino le dette linee luminose. Fenomeno atmosferico che può essere anche colto dall'obiettivo fotografico nelle sue varie densità.

Partendo da codest'osservazione, Gaspare Gini pubblicava recentemente sull'*Ambrosiano* un notevole e lungo articolo, trattando l'argomento delle onde sonore, che noi riteniamo utile riassumere in quei punti che riguardano il campo aeronautico.

Le onde sonore e quelle luminose hanno parecchi fenomeni comuni, pur essendo sostanzialmente diverse e con enorme divario di lunghezza d'onda. Si sa che le onde sonore si propagano con la velocità di 340 metri al secondo, velocità però in molta parte dipendente dalla temperatura e dal grado di umidità che influiscono sulla densità dell'aria.

E' appunto sulla velocità del suono che si basa il meccanismo dei moderni avvisatori acustici, i quali servono a precisare in guerra la posizione delle batterie nemiche. Si tratta, scrive il Gini, di «un sistema di microfoni scaglionati su una linea parallela al fronte, e distante da esso circa tre chilometri. Un ufficiale osservatore in primissima linea mette in azione simultaneamente tutti questi apparecchi, appena sente tuonare la batteria nemica ricercata, e la stacca quando ritiene che l'onda li abbia ormai superati. Nei microfoni le onde sonore investono una serie di fili di platino riscaldati elettricamente, e influiscono sulla loro temperatura variandone anche la conduttività. Ne derivano oscillazioni elettriche le quali sono trasmesse a un'unica centrale ed ivi registrate su apposite pellicole. Il confronto dei tempi di arrivo del suono ai diversi microfoni permette di risalire all'origine; basterebbe di sporre a questo scopo di tre apparecchi ricevitori, ma se ne impiegano generalmente di più, per avere un mezzo di verifica. Con questo metodo si possono individuare batterie distanti una decina di chilometri con approssimazione di cento metri».

Un'altra applicazione del principio è utilizzata da certi fari in tempo di nebbia; essi trasmettono contemporaneamente il loro nominativo con un altoparlante e con la radio, e i naviganti possono calcolare mediante l'intervallo di tempo la propria distanza dal faro.

Quando il tempo è nebbioso la temperatura rimane generalmente bassa, e alla buona trasmissione contribuisce la tranquillità dell'atmosfera, in quanto la densità uniforme evita ogni fenomeno di rifrazione fra i diversi strati. Di estate, invece, durante le giornate calde, gli strati d'aria vicini al terreno sono rarefatti, e conducono le onde sonore più velocemente, deviandole verso l'alto; inoltre le numerose correnti ascensionali provocano una serie di irregolarità limitando la portata del suono. Il vento e l'umidità, intanto, possono produrre degli strani effetti. Può accadere il fatto di udire vicinissimo il rombo del motore di un aeroplano, quando questo è lontano quaranta chilometri. D'altro canto, accade anche che si formi un orizzonte

acustico assai più alto di quello ottico, e al di sotto del quale il rumore non si percepisce. Il che rende difficilissimo il lavoro delle stazioni ascoltatrici per la difesa antierea le quali in genere applicano un principio che rasenta quello fisiologico, per cui gli animali imbroccano la direzione di provenienza di un suono.

Dette stazioni sono formate da «coppie di trombe colletrici, situate alla distanza reciproca di qualche metro, e collegate alle orecchie dei rispettivi osservatori. Il breve intervallo di tempo intercorrente fra l'arrivo dell'onda nell'una e nell'altra tromba permette di identificare la direzione di provenienza del suono. Quando, grazie ad una rotazione opportuna del sistema, il rumore si sente con uguale intensità nelle due orecchie, l'aeroplano è di fronte all'osservatore e l'errore si può ridurre a pochi gradi. La precisione del metodo è però assai ridotta dagli eventuali agenti atmosferici avversi, e ancor più sostanzialmente dalla velocità dei moderni aeroplani, cosicché le indicazioni ottenute sono sempre in ritardo rispetto all'effettiva posizione dell'apparecchio».

Può verificarsi il caso di udire a grandissima distanza il rombo di un'esplosione, mentre esso non viene avvertito in luoghi vicini intermedi. Sembra che la solita distribuzione della temperatura nei vari strati dell'atmosfera sia tale da provocare un'inflessione dei treni d'onda sonori verso l'alto, finché, verso i trenta chilometri di altezza, essi incontrano uno strato di temperatura elevata, che li riflette al suolo. Pare inoltre che a quell'altezza esistano dei venti che soffiano da oriente durante l'estate, da occidente d'inverno. Non tutta l'energia delle esplosioni serve a produrre vibrazioni udibili: altre se ne propagano, di frequenza più bassa ma di ugual natura, capaci di far tremare le finestre e di sfondare i vetri. I barometri più pronti le registrano, e spesso gli animali se ne mostrano turbati, mentre per noi rimangono di solito del tutto inavvertite.

MERCURIO

Gli abbonati che desiderano CAMBIARE D'INDIRIZZO debbono farne richiesta all'Ufficio Editoriale Aeronautico Piazza del Popolo, 18 - Roma INVIANDO LA FASCETTA con la quale ricevono il settimanale e aggiungendo L. 1,- per rimborso nostre spese

LA SETTIMANA ESTERA

Gli unici personaggi che a Londra si siano creati davvero una fama sono i pompieri. Non vi è fotografia riprodotte il desolato aspetto di un quartiere «condito dalle bombe» — come dicono loro — in cui non si veda una solida rappresentanza di vigili affacciandoti tra i calcinacci fumanti e gli autobus a pancia all'aria e di fuoco se ne sta producendo a Londra in misura così copiosa (di pari passo ai cannoni ed agli aeroplani) che naturalmente occorrerà un numero sempre crescente di uomini per... vigilare tutto questo patrimonio nazionale. Per questa ragione, il Ministro della Sicurezza Pubblica, sig. Morrison ha rivolto un appello a tutti i cittadini allo scopo di organizzarsi in gruppi di pompieri per sorvegliare le loro proprie abitazioni, negozi, uffici, ecc. che stiano preda degli incendi causati dai bombardamenti. Ognuno, insomma, si deve spegnere il proprio fuoco. «Noi dobbiamo — ha detto il Ministro — appoggiare in ogni modo il corpo dei pompieri. Voi tutti sapete ciò che è avvenuto nella City nella notte del 30 dicembre, quando una pioggia di bombe distrusse alcuni dei più preziosi edifici storici».

Se, come hanno affermato gli stessi Inglesi, la storia di domani dipenderà dal ritmo di produzione bellica dei loro stabilimenti, c'è da sospettare che i preziosi edifici storici colpiti, accennati dal signor Morrison, siano qualcosa di ben diverso dalle dimore impolverate ed imbalsamate dei loro rispettabili trapassati.

La Società Aerea tedesca Lufthansa ha celebrato il 15. anniversario della sua attività. Fu difatti il 6 gennaio 1926 che la grande Compagnia, succedendo alle società di navigazione «Junkers» ed all'«Aero Lloyd» iniziò i suoi servizi aerei con una piccola se pure efficientissima flotta di aeroplani monomotori: i famosi «Junkers» metallici a lamiera ondulata in uso quasi presso tutte le compagnie europee ed extra europee per le loro eccezionali doti di robustezza. Anche l'equipaggio tedesco Koehl-Hünefeld-Fitzmaurice usò uno di questi apparecchi (W. 33) per la traversata dell'Atlantico Settentrionale nel 1927, traversata che fu compiuta interamente per quanto conclusasi in maniera drammatica in un atterraggio di fortuna sulle coste del Labrador. Dal 1926 lo sviluppo della Lufthansa è stato veramente prodigioso. La linea più lunga gestita in quel tempo misurava 990 km. ed appena qualche anno dopo la stessa compagnia doveva esercire la più lunga e la più rapida linea aerea regolare del mondo; quella che dalla Germania arrivava alle coste peruviane attraverso l'Atlantico del sud seppure con l'ausilio delle navicelle. 15.000 km. in 4 giorni di viaggio complessivo. Nel 1936 la Lufthansa iniziò i suoi servizi aerei, dapprima sperimentali, poi regolari, nell'Atlantico del nord effettuando 50 transvolate complete. Nei suoi 15 anni di attività la grande Società tedesca può vantare questo stato di servizio: 150 milioni di chilometri volati; più di 2 milioni di passeggeri trasportati; 24.000 tonnellate di posta. Malgrado la guerra la Lufthansa assicura attualmente il servizio aereo con dodici nazioni europee.



Meraviglioso e tremendo spettacolo notturno nel cielo di una città tedesca del nord

INVASIONE

dell'Inghilterra

La Casa Editrice «L'Albero» di Verona lancia sul mercato librario questi giorni un interessante volume di Dante Pariset intitolato «*Hic sunt Britanniae*». Da questo libro, che contiene una dotta e brillante documentazione intorno alle vicende storiche che riguardano particolarmente l'Inghilterra, togliamone e riproduciamo l'ultimo capitolo che riguarda i tentativi di invasione aerea e i bombardamenti aerei subiti dalle isole britanniche.

Alle ore 13.15 del 6 ottobre 1940 la stazione radiofonica di Londra ha trasmesso in lingua francese la seguente informazione: «Radio Mosca dichiara che il piano germanico di invasione dell'Inghilterra consisterebbe nel costruire un passaggio su zattere attraverso la Manica per farvi transitare le truppe, in numero ingentissimo. Prima di applicare questo piano la Germania dovrà attendere un'occasione favorevole, dato che l'aviazione britannica esercita un efficace controllo».

Già centotrentasei anni prima, era stato presentato a Napoleone un progetto fantastico. Nel 1804 si era proposto di oltrepassare il Canale con due nuovissimi mezzi. Le artiglierie e i carriaggi avrebbero dovuto superare l'ostacolo attraversando una galleria sotterranea appositamente scavata, mentre la flotta, scortando le truppe di sbarco, sarebbe stata protetta da un forte numero di aerostati e di palloni frenati.

Da più di un secolo la fantasia galoppa. E questo bubbone infetto che è l'isola di Britannia è un eccitante unico per i cervelli ferulli in inventiva.

L'Ottocento è pieno di queste menti bislacche. Chi ha dimostrato che l'isola è perfettamente invadibile e chi no.

Lord Bellingbrooke è un uomo politico inglese che ha proclamato la teoria dell'impossibilità dello sbarco in Inghilterra. Siffatta teoria ha dominato tutto l'Ottocento e parte del Novecento.

Un altro ottocentista britannico, l'immaginoso romanziere Edgar Wallace non ha esitato teorizzare sullo sbarco. Egli ha formulato una profezia non scevra d'interesse nel suo racconto intitolato: «Le avventure di Selby».

Nel fantastico racconto del Wallace ci s'imbatte in vari punti di aderenza con la realtà di oggi. Il romanziere prevede il cozzo fra «l'Impero della Medioeuropa» e la Gran Bretagna, provvisto, il primo, di «soldati meravigliosi» e forte, la seconda, di una città enorme che è Londra, la quale è un mondo a sé stante: «se si riuscisse a distruggere la metà, l'altra metà seguiterebbe a vivere senza accorgersene».

La Medioeuropa si vede obbligata a entrare in guerra perché, esclama per bocca dei suoi sudditi, «dovunque siamo stati, ad ovest, a sud o ad est, l'Inghilterra ci ha sbarcato la strada. Per centinaia di anni si è intronessa fra noi ed il nostro ingrاندimento. Vi meravigliate che noi la odiamo? Vi stupisce se la consideriamo come un nemico del nostro popolo?»

Lo sbarco in Inghilterra, che nelle «Avventure di Selby» deve avvenire in maniera simultanea sulle coste dell'Essex e del Kent, è molestato dalla nebbia: «vecchia alleata si legge dell'Inghilterra». Tuttavia centinaia uomini sbarcano ad Essex di notte, tempo ed iniziano l'avanzata in territorio nemico. I britannici sgomberano città del litorale ed anche dell'interno e si dispongono a ripiegare su Londra».

«La campagna progettata dal Comando degli eserciti della Medioeuropa — prosegue il Wallace — era una campagna di guerriglia. Si sapeva che l'Inghilterra era preparata per un attacco convenzionale, coi suoi decisivi risultati. I grandi sistemi di comunicazione erano paralizzati. L'intero paese contemplava con sgomento e stupore un avvenimento che non poteva comprendere trovandosi davanti ad una situazione senza precedenti. Il piano di campagna consisteva nel distruggere le comunicazioni e impedire l'incontro con qualche forte concentramento dell'armata nemica. Dovevano necessariamente vivere sulle risorse del paese, e per questo occorreva che la loro armata fosse scissa in tre porzioni uguali, ognuna perfettamente autonoma».

«La teorizzazione di Londra era solo una parte del programma, in quanto contava sulla demoralizzazione del popolo».

«La flotta aerea della Medioeuropa, terribilmente spettacolosa».

«Londra si mostrò loro, molto prima che la cupola di San Paolo fosse visibile. Si esten-

deva gialla e rossa e angelo-nerastra, proveniva al di là del focolare abitato, quasi broccia ingioiellata, lunghe file di ville eleganti, allineate su larghi viali alberati. Offriva agli invasori una veduta magnifica, questa moderna Babilonia, con le sue sontuose dimore degli Epuloni e le capanne delle migliaia e migliaia di figli di Lazzaro, ammucciate verso i limiti estremi».

«Una bomba scoppiò alla base del brutto obelisco che sorreggeva nel centro di Ludgate Circus e lo abbatté. Un'altra cadde in Farrington Street e vi scavò un buco profondo. Molte dovevano essere cadute nel fiume».

Le «Avventure di Selby» (avventure di un soldato che si fa strada sino a diventar generale) prevedono che i dirigibili daranno la mazzata di grazia all'Inghilterra, paese che non possiede un vero e proprio soldato. «Il soldato inglese — scrive Edgar Wallace — è quell'uomo vestito di rosso, che si ubriaca spesso e che fornisce argomento alle canzonette umoristiche da caffè-concerto».

Dal regno della fantasia si passa però presto nel campo della realtà con l'invenzione dell'aeroplano.

Il re inglese Edoardo VII avrà meditato alquanto il 25 luglio 1909 quando Luigi Bleriot per la prima volta attraversò la Manica con il suo velivolo.

Da quel momento l'isola maledetta non è più separata in modo netto dal continente. All'imperatore germanico Guglielmo II era aperta, nella guerra scoppiata nel 1914, una nuova via per colpire l'Inghilterra dritto al cuore, annullando la millenaria frattura del Canale.

Adolf Hitler, il Fuehrer, Cancelliere della Germania nazionalsocialista, vuol giungere là dove Filippo II, Luigi XIV e Napoleone non sono riusciti a causa del cinturone di acqua. «L'Inghilterra non è più un'isola», ha egli dichiarato, ed ha aggiunto: «Verremo!»

L'opera dei dirigibili

Il Generale Von Hoppnar, per due anni comandante generale delle forze aeree germaniche durante la guerra 1914-18, ci riporta alla genesi dei bombardamenti aerei, di cui oggi Londra è uno dei banchi di saggio principali.

«Fu la Francia che, il 4 dicembre 1914, attaccando la città indifesa di Freiburg ad ottanta chilometri dalle linee portò per la prima volta il terrore della guerra aerea nella popolazione civile — egli scrive — Le conseguenze non tardarono a farsi sentire».

Cannonissimi, sottomarini, dirigibili, aeroplani, sono alcune delle nuove armi del XX secolo. Berlino si avvale dapprima del più lento dei mezzi di distruzione aerea a lunga distanza, il dirigibile, per una ritorsione immediata contro le due grandi Capitali nemiche, Londra e Parigi. Parigi viene bombardata con i cannonissimi dai dintorni di Laon, vale a dire da una distanza di circa 125 chilometri. Londra riceve il 29 dicembre 1914 il battesimo del fuoco dell'aria. Un idroplano la bombardò.

Già la propaganda inglese ha fatto larga pubblicità a un altro idroplano che il 21 dicembre ha sorvolato la costa di fronte a Dover, lanciando bombe, e il 23 si è spinto nell'interno dell'isola, ormai violata dal cielo.

I dodici dirigibili di cui in quel momento dispone il Reich sono impiegati intensamente, a partire dal gennaio 1915. Nella notte sul 20, due «incrociatori dell'aria» operano un primo bombardamento massiccio delle opere militari, navali, portuarie e industriali di Londra. Heinz Doetter, uno degli ufficiali che partecipano all'impresa, descrive il suo volo di guerra con bollente inchostro.

«L'aeronave — egli scrive — sembra essere anelante e desiderosa di gettarsi in avanti per vendicare il bombardamento delle città aperte germaniche e delle persone inermi. Bisogna che gli inglesi, i quali si credono così al sicuro nella loro iso-

la, si destino dallo spavento. Ed ecco grandi laboratori cadere come castelli di carta. I fumaioli s'inclinano come se fossero piegati da mano formidabili, poi crollano causando danni, ancora più gravi. Una bomba raggiunge in pieno una fornace, le cui mura aperte sono velate da nubi bianche che oscillano a fiotti. Parecchie rimesse in fiamme rischiarano i dintorni con una luce rossastra, che facilita il nostro lavoro».

Le utopie dei Wells formulate nel suo libro sulla Guerra dell'aria sono superate dalla realtà.

La notte del 31 maggio 1915 Londra subisce un bombardamento di Zeppelin in grande stile. «Non dimenticherò mai quello che ho visto — si legge in una cronaca giornalistica di cinque lustri o sono — L'atmosfera, di una purezza ideale, era come lacerata dai continui getti di luce dei proiettori e dallo scoppio dei proiettili. Vedevo distintamente il fuoco di fumo bianco che dopo l'esplosione sembrava aggrapparsi alle stelle. Udivi un rombo di motori che veniva dall'ovest. Mi volsi verso quella direzione e contro la costellazione dei Gemelli potei scorgere come un pesce mostruoso che guizzava lento e calmo nell'atmosfera limpida. Era uno Zeppelin. Veniva innanzi tranquillamente. I proiettili scocciavano secchi, rapidi, forse troppo affrettati, alquanto a sinistra e al di sotto del mostro. Credetti d'improvviso che questi fosse inseguito da uno sciame di aeroplani. Avevo veduto dei punti rossi e agili, che gli guizzavano intorno. Non potei trattenere un grido d'ammirazione, ma dovetti poi accorgermi che m'ingannavo e che non si trattava di aeroplani, ma di razzi luminosi. Improvvisamente lo Zeppelin si sottrae al fascio di luci che l'inseguiva. Il rombo s'allontanò e non rimase che il placido paesaggio notturno».

Anche nella notte dell'8 settembre e il 13 ottobre Londra è bombardata dagli Zeppelin. Nel 1915 si registrarono venti incursioni aeree sul territorio inglese, che è castigato con trentasette tonnellate e mezzo di bombe esplosive e incendiarie. Le incursioni salgono a ventidue nel 1916 ed investono anche Liverpool. E questo, l'anno di massima gloria degli Zeppelin. Essi talvolta partono in gruppi di venti unità.

I «pachidermi» del cielo, i maestosi pionieri dell'aria, riversano sul suolo nemico complessivamente centocentricine tonnellate di ferro. Queste diminuiscono, invece, a trenta tonnellate nel 1917, nel corso del quale l'anno gli inglesi non vedono che sei volte soltanto gli argentei Zeppelin semiconfusi nella caligine del seimila metri d'altezza.

Il 5 agosto 1918 i gloriosi piloti delle posenti aeronavi compiono l'ultimo servizio di guerra sull'isola avversaria, saldatosi con la dolorosa perdita del capitano di fregata Peter Strasser.

I celeri dell'aria

La lotta pel dominio bellico dell'aria nasce anch'essa venticinque anni o sono. I franco-inglesi oppongono ai lenti dirigibili un'arma più veloce: gli aeroplani. A quest'ultima arma, la Germania contrappone con

estremo vigore, verso la metà del 1917, una sua nuovissima flotta celere. I «Ghota» cominciano a pulirare sul cielo inglese dal 25 maggio 1917 sino alla fine della guerra, scaricando tonnellate di bombe e impegnando violenti duelli al di sopra di Londra, che nel 1917 viene raggiunta una decina di volte.

La Capitale della Gran Bretagna subisce danni che vengono calcolati a due milioni e mezzo di sterline.

E' possibile l'invasione?

La vulnerabilità aerea di Londra prevista fin dal 1914, come informa nel primo volume dell'opera «La crisi mondiale» l'allora Primo Lord dell'Ammiragliato Winston Churchill, è dunque un fatto compiuto da oltre un quarto di secolo.

L'evoluzione della aeronautica nell'ultimo ventennio è stata così intensa che non si paria più di conquista del dominio aereo soltanto ai fini di una pressione dall'alto su Londra, per quanto ciò sia un fatto importante, contando la Capitale inglese otto milioni di abitanti, vale a dire più di un sesto dell'intera popolazione della Gran Bretagna ed Irlanda.

La conquista del dominio aereo acquista valore decisivo nei confronti di uno sbarco in Inghilterra.

«L'invasione non potrà verosimilmente avvenire finché un'aviazione non avrà decisamente sopraffatto l'altra», ha sentenziato lo stesso Churchill in un suo discorso del 18 giugno 1940 alla Camera dei Comuni.

Queste parole del Capo del Governo inglese preannunciavano al popolo l'inizio della battaglia d'Inghilterra.

La battaglia d'Inghilterra ha avuto inizio con mezzo mese di attacchi aerei preliminari: dal 5 al 20 agosto 1940. Una prima azione a fondo si è verificata dal 24 agosto al 7 settembre. Poi, col grande attacco germanico del 7 settembre, si è iniziata l'opera generale di dissanguamento e di paralisi del nemico, tuttora in corso.

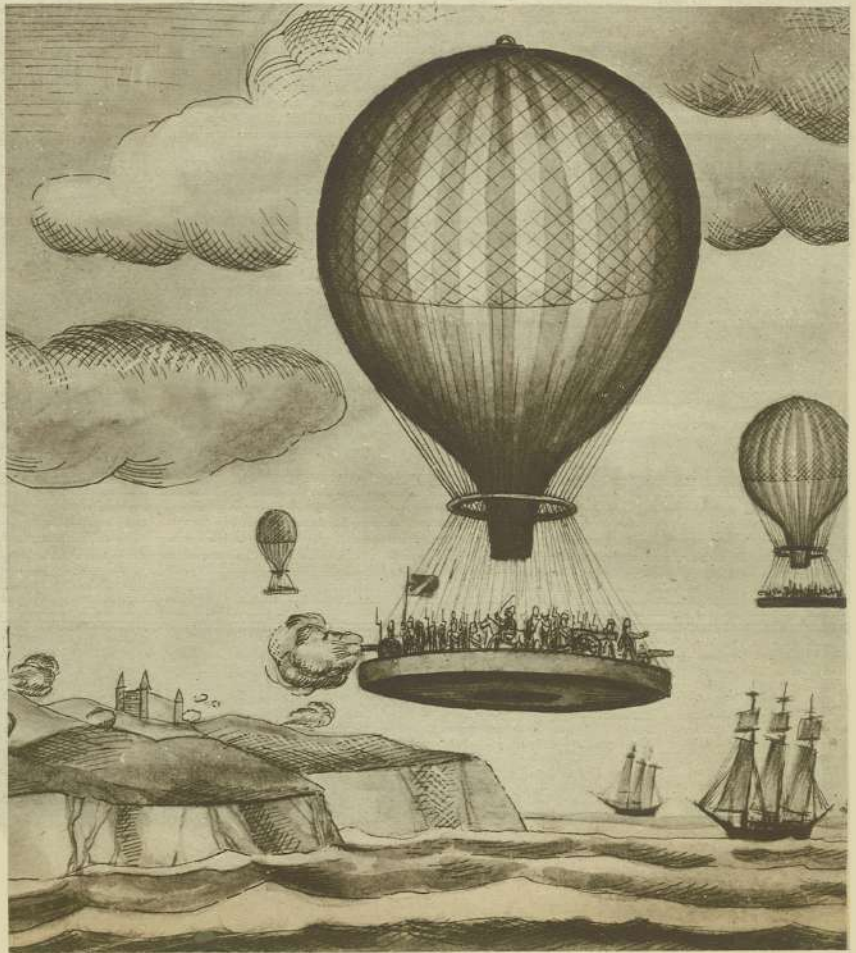
La battaglia infuria senza tregua in un cielo che è divenuto il più infocato del mondo. Con straordinaria e scientifica tenacia, con metodo ed elasticità, il Maresciallo dell'aria del III Reich, Ermano Goering, spezza, disorganizza e polverizza tutta l'attrezzatura della Royal Air Force e il resto del potenziamento bellico nemico.

Il maggiore Seversky espone un suo netto pensiero nella Nette Zürcher Zeitung a dell'agosto 1940: Se i germanici vinceranno la guerra aerea, l'occupazione dell'isola non sarà che una formalità».

Tutte le inchieste condotte sul problema del giorno: «E' possibile invadere l'Inghilterra?», portano al medesimo risultato: «Soltanto il potere aereo, esercitato nel più vasto senso della parola, con tutti i mezzi disponibili, è in grado di mettere il Reich in condizioni di infliggere all'Inghilterra il colpo mortale».

Gli eserciti di terra

Se l'armata aerea dell'Inghilterra è in via di decomposizione e quella navale, anch'essa gravemente tartassata, è disseminata su nu-





merosi fronti marittimi abbastanza lontani, l'esercito britannico appare invece dislocato su tutto il territorio dell'isola, intanto dalla Manica alla Scozia e nell'Irlanda del Nord.

Nel febbraio del 1916 gli inglesi erano a conoscenza dell'eventualità di un tentativo di sbarco. Essi stesero uno sbarramento di mine a levante del Canale di Dover e il 10 aprile di quel medesimo anno l'Alto Comando della flotta germanica dovette prendere la decisione di prescrivere alle sue unità subacquee l'abbandono definitivo del transito attraverso lo stretto di Calais. Nel suo diario di guerra il capitano di Corvetta Bauer, capo del servizio dei sommergibili in Germania, scrisse in questo modo: « Non esiste più alcun tratto dello Stretto che possa essere attraversato dai sommergibili senza gravi pericoli. Perciò esso resta vietato ». Ad onta di ciò, la minaccia del Kaiser rimase incombente su Albione per tutto il tempo della guerra 1914-18. A pagina 224 delle sue Memorie il maresciallo inglese Wilson riferisce che durante la guerra mondiale l'ammiraglio Jellicoe aveva dichiarato essere nell'assoluta impossibilità di opporsi ad uno sbarco di forze considerevoli nei paraggi della Manica ad ovest di Dunkerque, e ciò fece malinconicamente osservare allo stesso maresciallo: « Che cosa significa, allora la padronanza del mare? », come rammenta A. Trizgino nel « Tevere ».

Nel 1916 gli uomini e gli armamenti terrestri furono considerevolmente aumentati. Si rinviò in tal modo tutta l'attrezzatura interna della Gran Bretagna, che si dispose a fronteggiare la minaccia di Guglielmo II.

Già Napoleone III — come rammenta il capitano inglese Liddel Hart nella sua opera intitolata: « La difesa dell'Inghilterra » apparsa nell'estate del 1939 — aveva talmente minacciato d'invasione la Gran Bretagna, che Londra s'era vista obbligata a creare una milizia volontaria. Quest'ultima, appunto nel 1916 si trasformò in un considerevole esercito territoriale.

Oggi l'Inghilterra, stando a quello che ha annunciato W. Churchill il 18 giugno 1940 nel suo discorso ai Comuni, avrebbe alle armi 1.250.000 uomini. Fra essi disognerebbero tener conto dei battaglioni internazionali, composti di fuorusciti che hanno trovato asilo in Inghilterra, con la vecchia prospettiva di vedersi massacrati per la causa di Albione.

Le cifre enunciate da Churchill sono messe in dubbio dal giornale « La Stampa », nel cui numero del 16 luglio 1940 si legge quanto segue:

« Ammesse superate le difficoltà dello sbarco, quante sono le forze terrestri che l'Inghilterra ha in efficienza nell'isola? Qui ci troviamo di fronte al buio. Secondo i progetti di Hore Belisha (8 marzo 1939), all'inizio della guerra, o meglio, all'atto dell'adozione della coscrizione obbligatoria (26 aprile), l'Inghilterra avrebbe dovuto, oltre al suo esercito permanente composto di quattro divisioni di fanteria e due divisioni corazzate, creare altre nove divisioni di fanteria, tre motorizzate, una divisione corazzata e due brigate di cavalleria. In tutto, dunque, diciannove divisioni, di cui tre corazzate e due brigate di cavalleria. Inoltre, avrebbero dovuto essere completate o costi-

tutte sette divisioni cosiddette contraerei, per la difesa territoriale del Paese.

« Di queste truppe, è certo che dieci divisioni almeno sono state militarmente distrutte in Francia; per quanto gran parte del personale si sia salvato con la fuga, tutte le altre sarebbero in ricostruzione. E' vero che è stato annunciato l'arrivo di due divisioni canadesi che sarebbero da aggiungere al conto, e inoltre che — secondo nuovi progetti, di cui si, ebbe notizia nel febbraio 1940 — l'Inghilterra avrebbe dovuto portare l'intero esercito a ventisei divisioni operanti in Francia. Ma è molto probabile che tutto ciò sia rimasto allo stato di progetto, come lo proverebbe il fatto che, nonostante le insistenze del Governo francese, quello britannico non poté inviare altre truppe durante la disastrosa campagna di Francia. Probabilmente le nuove Unità non erano armate o non erano addestrate. Nel discorso sopra citato del 18 giugno, Churchill ha detto che l'Inghilterra aveva alle armi 1 milione e 250.000 uomini, ma all'infuori della tara che si deve naturalmente fare alle affermazioni di quell'esercito mentitore, resta da vedere quanti di quell'uomini sono realmente atti a combattere: quello che conta, insomma, è il numero di divisioni, non il numero di uomini.

« Tutto sommato — conclude « La Stampa » — riteniamo grosso modo che l'Inghilterra non possa opporre allo sbarco germanico una forza superiore alle quindici o diciotto divisioni realmente combattenti. Perciò la Germania basta che sbarchi 25 divisioni circa per rendersi sicuramente padrona dell'isola. Non è impresa da poco, poiché si tratta di mezzo milione di uomini con un materiale immenso, il triplo circa di quanto occorre per la conquista della Norvegia. Sarà indubbiamente il più grande sbarco di viva forza che la storia annoveri.

La cifra del mezzo milione di uomini per invadere l'Inghilterra viaggia sulla punta delle penne dei critici.

Secondo il giornalista francese Henri Bidou (« Paris-soir » del 5 settembre 1940) è prematuro dire quando l'invasione dell'Inghilterra potrà effettuarsi, perché i progetti della Germania sono segreti e le sue possibilità molto mal conosciute. « Siamo tutti d'accordo — prosegue il Bidou — nel ritenere che un'azione di forza segnerà la fine di questa guerra ma con quali mezzi? Mezzo milione di uomini e molto materiale sarebbero necessari, stando all'opinione di un giornale svizzero ».

La fabbrica delle menzogne

Nel « Sunday Pictorial » del 15 settembre 1940 Lloyd George, sotto il titolo: « Come Hitler vorrebbe invadere il nostro paese », afferma tra l'altro: « E' ormai evidente che ci avviciniamo alla fase risolutiva della guerra in Gran Bretagna. La battaglia aerea che il mondo segue da settimane con ansiosa attenzione, si è spostata dalla Manica su Londra... E' chiaro che i germanici fanno preparativi per invadere la Gran Bretagna e che le loro truppe ammassate a tale scopo tenteranno di attraversare il mare, che è

la più sicura difesa della nostra isola. Non è più un bluff, ma è una minaccia che diventerà realtà... La battaglia si svilupperà su un fronte di più di centonovanta miglia. Vi saranno impiegate armi di ogni genere e stormi di aeroplani vi interverranno. Sulle rive della Manica saranno schierate grandi masse di artiglieria di grosso calibro, che semineranno la morte e la distruzione. Sarà una battaglia titanica come l'umanità non ne ha ancora vedute... Finora Hitler non ha intrapreso nulla che non sia stato coronato di successo. Io posso soltanto profetizzare che gli inglesi si batteranno come sempre disperatamente per difendere la loro isola ».

Colpita seriamente dal cielo, l'Inghilterra è dunque vulnerabile anche da terra. Il « cinturone di acqua » non è più la ciambella di salvataggio dei britannici.

Ma questa è una cosa che si sapeva da lungo tempo. Non aveva forse dichiarato ai Comuni il 3 ottobre 1935 il paroloso Winston Churchill che « l'Inghilterra è il paese più vulnerabile dell'Europa »?

Il Primo Lord dell'Ammiragliato, Alexander, parlando alla radio di Londra il 4 luglio 1940, alle ore 22, ha detto: « L'invasione della Gran Bretagna può essere tentata in un punto qualsiasi della nostra linea costiera, lunga ben duemila miglia ». Tre giorni prima, il 1. luglio, Harold Nicholson, sottosegretario al Ministero delle Informazioni, aveva dichiarato in un comizio a Shrewsbury che la Gran Bretagna può essere attaccata, sottolineando che « il più grave pericolo che abbia mai minacciato l'isola negli ultimi novecento anni, sta per diventare realtà ».

Dal giorno 10 luglio Londra possiede un direttore della difesa terrestre, nominato sotto i segni della più tremenda paura.

La paura è enorme, in Inghilterra. Eppure oggi Londra parla d'invasione del continente!

La propaganda di Londra è scatenata come all'epoca di Elisabetta: sotto la minaccia di Filippo II, si cerca di soffocare lo sgomento e di velare l'imminenza della catastrofe, mediante iniezioni di coraggio artificiale, fornite dall'inesauribile fonte delle menzogne.

Già nel « Moniteur » Napoleone, il quale conosceva bene gli inglesi, aveva scritto che questi hanno l'abitudine di inventare le notizie e diffonderle in casa loro e nel mondo. Mentitori sistematici, gli inglesi sono talmente invecchiati in questa pratica, che ne abusano senza limiti. Vero è che dopo otto o dieci giorni, al contatto dell'insopportabile realtà, devono quasi sempre smentirsi; ma intanto la menzogna ha avuto il suo effetto; e, del resto, una nuova menzogna è pronta per prendere il posto e il ruolo di quella decaduta.

A distanza di poco più di un secolo, inventando di sana pianta notizie relative ad avvenuti sbarchi germanici in Inghilterra, Londra può smentirsi e far credere che il nemico è incapace di attuare i suoi progetti. In tal modo, oltreché menzogne, si fabbricano illusioni e si spera d'infondere nuovi sensi di fiducia negli strumenti della resistenza.

Alle 10 di sera del 2 luglio 1940 Radio Londra ha diramato un comunicato ufficiale del Ministero delle Informazioni, in cui s'

smentiva lo sbarco di truppe germaniche sulla costa e l'atterraggio di paracadutisti del Reich sul suolo inglese. Nei giorni seguenti si gridava a Londra alla vittoria, perché il nemico non si era presentato sul territorio dell'isola, « probabilmente perché se ne era mostrato incapace ».

Il 19 ottobre 1940 la stupefacente Radio Londra inventava una vittoria. Essa annunciava che un grande tentativo di invasione era stato respinto e che cinquantamila soldati germanici avevano perso la vita nella vana impresa dello sbarco. Due giorni dopo, lo stesso Governo inglese era obbligato a smentire l'informazione, inventata di sana pianta, precisando che nessun tentativo del genere si era mai verificato! Ma, intanto, si poteva ancora una volta, a Londra, battere sul tasto dell'incapacità del nemico di mandare ad effetto i suoi progetti di sbarco. Come se questo dovesse avvenire alla data sperata dagli inglesi!

La propaganda mendace è ormai tutta imbastita sul grande tema: « Berlino avrebbe già rinunciato allo sbarco ».

« Tutte le menzogne — proclamava il monzognero redattore del « Daily Telegraph » del 23 settembre 1940 — non potranno riuscire a nascondere per lungo tempo al popolo germanico che i progetti d'invasione sono falliti. Il tentativo di Hitler ha fatto fiasco. Ogni base dove egli ha preparato la sua armata per l'invasione è stata invasa dalle fiamme, sotto i ripetuti colpi della nostra aviazione. I neutri europei riconoscono che il potere della decisione non appartiene più alla Germania ».

Evidentemente, la distruzione delle basi di partenza per l'attacco contro l'Inghilterra non deve essere avvenuta che nel cervello del disgraziato redattore del « Daily Telegraph », poiché appena ventiquattrore prima il domenicale « Sunday Pictorial » ospitava un articolo del bollettino Lloyd George formulante una viva raccomandazione: « E' di capitale importanza per la sicurezza dell'Inghilterra che tutti i porti del continente ove sono approntate navi, motonavi e zattere per un'invasione, vengano efficacemente e ininterrottamente bombardati! ».

Del resto, lo stato d'animo dei commentatori inglesi più o meno epiletici, rasenta molto spesso il ridicolo e il grottesco. Il collaboratore militare dell'« Observer » in data 22 settembre 1940 sostiene che l'esercito inglese è convinto di poter battere i germanici con qualunque forza questi attacchino. Il progresso della meccanizzazione dell'esercito britannico — prosegue — si è dimostrato soddisfacente negli ultimi tempi. La fornitura di materiale bellico d'ogni specie sorpassa tutte le aspettative. Il comandante supremo della difesa territoriale ha dichiarato di attendere con gioia il momento in cui egli potrà gettare in mare le truppe del Reich. Il fallimento di un tentativo d'invasione nel momento attuale significherebbe aver fatto il lavoro preparatorio per la futura invasione del continente ».

A quando ?

Il pensiero dei « neutri » sullo sbarco in Inghilterra i sul « piani » delle potenze dell'Asse, non è che un altro frutto della propaganda inglese, ritrasmessa dai giornali e dalle stazioni radiofoniche di Londra o di Nuova York.

La radio di Nuova York, ad esempio, ha varato alle ore 19 del 24 ottobre 1940, in lingua italiana, un'informazione di evidentissima emozione britannica, così formulata: « Nei circoli neutrali si dichiara che Hitler avrebbe abbandonato il progetto d'invasione dell'Inghilterra che tenterebbe di eseguire due piani strategici, entrambi diretti contro la Gran Bretagna. Il primo consisterebbe in un attacco scagliato dalla Spagna e dall'Italia contro la roccaforte di Gibilterra e contro la flotta inglese nel Mediterraneo; il secondo, che sarebbe condotto dalla Germania in collaborazione con la Spagna, consisterebbe nel tentativo di distruggere il commercio inglese con l'America Latina e le linee di comunicazione intercontinentali ». Questo secondo piano prevederebbe l'uso delle basi navali ed aeree della Spagna situate lungo la costa atlantica e delle isole Canarie.

Alle ore 14,30 del 23 settembre 1940 Londra ha fornito la seguente informazione in lingua tedesca: « L'agenzia « United Press » scrive che bisogna attendersi l'invasione tedesca durante le nebbie invernali. I circoli militari inglesi — informa l'agenzia — credono che i tedeschi lasceranno passare il periodo autunnale che solitamente porta tempeste e nebbie e poi eseguiranno, durante l'inverno, il tentativo di sbarco ».

Nel « Journal » del 30 ottobre successivo, il generale Duval ha scritto che gli inglesi hanno sperato che l'autunno allontanasse la possibilità dell'invasione; non è così; tutto resta possibile, e comunque l'inverno non deve essere considerato come un periodo di inazione forzata.

In una corrispondenza pubblicata dalla « Stampa » il 3 novembre 1940 il dottor Giuseppe Piazza ha telefonato da Berlino:

« Il giornale « Angriff » controbatte brillantemente l'ultima ridotta in cui si usano trincerarsi spesso nei giornali britannici le risorse vittoriose dell'Inghilterra quando sono a corto di argomenti e cioè la ridotta storica del precedente di Napoleone, il quale, dopo avere vinto continuamente e costantemente nel continente, dovette alla fine giacere di fronte all'Inghilterra, dimoche le sue vittorie altro non furono se non altrettante tappe della propria finale sconfitta.

« Una quantità di argomenti si affollano alla penna di fronte a tali facili raggiugli

storie dilettantesche, buoni e impressionare soltanto gli scolari; e il giornale ne elenca soltanto alcuni: anzitutto, dice, è passato da allora più di un secolo, nel quale si sono realizzati tali e tanti progressi tecnici che hanno tra l'altro, tolto all'Inghilterra il suo carattere di isola; non vi erano, al tempo di Napoleone, né aeroplani né sottomarini e non vi erano nemmeno le artiglierie che tirano dalla costa francese su Dover.

« In secondo luogo, quello che allora mancò sempre a Napoleone, ossia il completo dominio del continente, è ora a piena disposizione della Germania. (Non si dimentichi che Napoleone ebbe sempre allora nel continente contro di sé tre grandi Potenze: Prussia, Austria e Russia).

« Terzo: allora non era ancora nata una grandissima potenza mediterranea, la quale ora milita per la causa del continente, l'Italia.

« Ultimo infine, che mentre allora chi aveva brandito in mano la fiaccola del riscatto continentale erano i ma i francesi, oggi sono invece i tedeschi o gli italiani. Il che fa una certa differenza. L'Inghilterra può allora aver ragione di un Napoleone; ma aver ragione del continente intero quando esso è diretto da un Hitler e da un Mussolini, questo è un altro paio di maniche ».

Annientare l'Inghilterra!

Un lucido articolo pubblicato nell'estate 1940 in un foglio barcellonense del giornalista spagnolo Luis Moure Marifio, termina nel modo seguente: « Il 16 giugno, nel suo editoriale, il «Times» minacciava l'Europa. Nei suoi discorsi Churchill non parla già più contro Berlino o Roma: una sconcertata, di cui gli siamo grati, gli permette di minacciare il continente nella sua totale eccezione geografica. Questi fatti vogliono significare una verità, la cui ignoranza è stata pagata a molto caro prezzo da certi Paesi europei, ed è questo: l'Inghilterra non è l'Europa. La Gran Bretagna insulare separata dal continente della geografia, ha nel mondo interessi che non solo non possono appentarsi con quelli europei, ma anzi sono antagonisti con la convenienza e l'avvenire storico dell'Europa. Londra è alla testa di polpo di un grande Impero dominatore di terre nelle più lontane latitudini, un Impero che con singolare abilità ha sempre procurato di accendere in Europa la discordia allo scopo di godere senza preoccupazioni l'incalcolabile bottino imperialemente accumulato.

« Questa politica inglese ha già una sua cantina storica. Sappiamo che Filippo II disse gli interessi europei — cristiani e spagnoli — contro l'anglicanismo eretico e scissionista. Lo stesso Napoleone, conseguita l'unità d'Europa con le sue armi, si scontrò faccia a faccia con le Isole Britanniche, erette a mo' di fortezza minacciose contro gli interessi europei. Filippo II e Napoleone furono vinti, ma adesso, nel terzo tentativo, sarà l'Europa che vincerà l'imperialismo inglese.

« E' ora che il continente scuota il giogo di Londra ».

Questa filippica antinglese fa pensare al concitato appello dell'ottocentista spagnolo Juan Donoso Cortés, che in una lettera inviata al conte Raczinski da Parigi il 10 gennaio 1852 scriveva: « Esiste un interesse supremo, un interesse sacro, il più grande e il più sacro di tutti: annientare l'Inghilterra ».

Mussolini ha parlato il 18 novembre 1940. Egli ha detto: « Questa guerra, come la terza guerra punica, deve concludersi e si concluderà con l'annientamento della moderna Cartagine: l'Inghilterra ».

Così dicendo, il Duce è riantato col pensiero ai generali di tutte le legioni sepolte nella polvere dei secoli.

Le meravigliose legioni che da Cesare a Onorio per circa cinque secoli, combatterono e vinsero in Britannia, rivivono nel ricordo delle battaglie.

Non indarno la Roma del Campidoglio e la Roma papale diedero alla Britannia il Verbo, la Fede, il Diritto e l'armonioso arco latino.

Torneranno le legioni sulle rive dei grandi fiumi e dei mari misteriosi « al confine della natura vivente », dove tanti secoli or sono si abbeverarono i cavalli dei cavalieri romani, dove si riverberò il fulgore degli accampamenti dei padri nostri, dove i nostri antenati fecero echeggiare i canti del trionfo, contro le acque sonore e contro i sassi invernigliati di generoso sangue.

I pionieri della civiltà capitolina assassinati in agguato dai barbari di Britannia dipinti il volto di blu; i vecchi martiri della carità cristiana ghigliottinati durante secoli in Inghilterra; i veterani di tutte le battaglie, cui il fato impedì di combattere e di morire sul territorio dell'isola, sotto le bandiere amate di Filippo II e di Napoleone I; reclamano a gran voce dall'Eroclie vindice la loro vendetta storica. Essi segnalano al mondo la necessità che rimica una millenaria ingiustizia.

Si levano i morti dalle tombe scoperte e intonano un maestoso coro di redivivi.

Essi ora sorridono. Sorridono perché sanno che procediamo dritti verso l'annientamento della moderna Cartagine: l'Inghilterra.

Per coloro che attueranno il prodigio, per questi Eroi immortali, l'umanità liberata e riconoscente forgerà una corona di bronzo sulla quale i secoli passeranno senza poterla corrodere.

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

L'altante

antibio

L'altante antibio è poco usato dai velivoli poiché esso non permette, causa la poca finezza, voli notevoli di distanza, di durata e di quota.

Infatti la finezza è bassa causa la minore penetrabilità della fusoliera rispetto a quelle normali (quindi aumento del C_x) e dalla presenza di due galleggianti laterali.

Nel presente articolo daremo alcune nozioni fondamentali di teoria sull'idroaltante ed inoltre faremo alcune considerazioni di carattere generale.

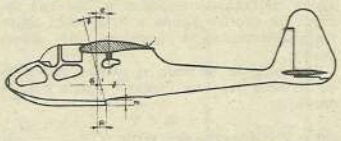


Fig. 1 — G = centro di gravità dell'altante, A = distanza tra centro di gravità e gradino = 0,10-0,15 la larghezza « c » dello scafo; m = altezza gradino = 0,06-0,07 « c »; $\beta = 8^\circ-12^\circ$ ad in qualche caso 0°; e = distanza fra centro di gravità e asse galleggiante. È noto che la verticale baricentrica deve cadere tra il 25 ed il 30% della corda media aerodinamica. Non possiamo dare una formula precisa per trovare « e ».

Lo scafo di un altante antibio deve essere progettato in maniera tale da permettere il decollo, l'atterraggio e l'ammarraggio. Il decollo può avvenire indifferente sia dall'acqua a mezzo motoscafo o verricello posto su una riva oppure a terra per mezzo di verricellata o traino aereo.

Lo scafo oltre ad avere buone caratteristiche deve anche possedere un buon comportamento in acqua e cioè: buona stabilità, manovrabilità, rapidità nei mettersi sul gradino, ecc.

La dimensione dello scafo è di solito fissata dal volume necessario per contenere il pilota, cruscotto e comandi; naturalmente lo scafo di un altante antibio è diverso come costruzione da quello di un idrovolante (il profilo trasversale può essere uguale) poiché in quest'ultimo le dimensioni dello scafo sono determinate oltre che dal maggior peso dell'apparecchio.

anche da esigenze marinare, e cioè: tenuta del mare, robustezza per le forti sollecitazioni all'ammarraggio. Per tenere bene il mare non v'è altro che aumentare il tonnellaggio (quindi maggiore dimensione e peso); inoltre l'idrovolante per ragioni di sicurezza, deve avere necessariamente lo scafo o galleggianti costruiti a compartimenti stagni.

Nell'idroaltante invece tali organi devono essere costruiti solo per decollare e scendere su laghi e fiumi.

Non esistono degli idroaltanti capaci di tenere il mare; si potrà, è vero, ammarare anche in mare, ma a condizione di assoluta calma.

Dunque lo scafo dell'altante in questione non presenta le difficoltà costruttive dello scafo dell'idrovolante.

La forma del fondo a scafo in sezione trasversale può essere piatta, però è poco usata poiché all'ammarraggio provoca sol-

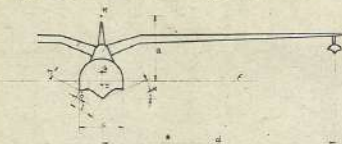


Fig. 2 — M = metacentro a altezza metacentrica (in prima approssimazione si può fare $a = 0,4 \sqrt{\text{peso altante}}$); y = centro di volume; P-P' = linea di galleggiamento; d = distanza tra asse trasversale e asse galleggiante; c = larghezza dello scafo; s, b, b' = 1/4; l = in rapporto alla larghezza « c » dello scafo; $\alpha = 12^\circ-30^\circ$.

lecitazione d'urto elevate; sono molto usati invece i fondi a chiglia.

In posizione di galleggiamento la spina idrostatica deve essere uguale al peso totale dell'apparecchio.

La linea di galleggiamento dovrà essere parallela alla linea di volo dell'idroaltante; il peso dell'apparecchio deve essere uguale al peso del volume d'acqua spostata; il centro di spinta dovrà essere sulla verticale baricentrica dell'idroaltante (rispetto delle condizioni di equilibrio e di galleggiamento).

Vediamo ora lo scopo del gradino nello scafo.

Esso permette di dare una posizione obliquata e limitata di appoggio allo scafo sull'acqua quando per effetto della velocità di traslazione il sostentamento da idrostatico diventa idrodinamico sia per aumentare la resistenza di scivolamento sull'acqua che per ragioni di equilibrio.

Al decollo la parte anteriore genera una portanza dinamica che unitamente alla portanza delle ali solleva l'altante; con l'aumentare della velocità la risultante delle forze idrodinamiche si sposta all'indietro finché l'apparecchio corre sul gradino.

Per la presenza di quest'ultimo la vena liquida viene interrotta e non genera aspirazione sulla parte posteriore dello scafo, mancando il gradino lo scafo sarebbe succhiato verso l'acqua ed il decollo ritardato.

Bisogna tenere conto che il decollo deve essere più breve possibile poiché, nel caso di una verricellata, il cavo disponibile può essere limitato.

La posizione del gradino in vista longitudinale viene fissata in modo che esso risulti a poppa della verticale baricentrica dell'idroaltante (vedi fig. 1).

Se il gradino risulta troppo avanti si ha poca sostentazione dinamica, occorre quindi una maggior velocità al decollo, se invece è troppo indietro si ha troppa sostentazione dinamica, l'altante quindi salta fuori dall'acqua ed essendo ancora insufficiente la sostentazione aerodinamica ricade sollecitando gravemente lo scafo.

Comunque accurate prove alla vasca per mezzo di modellini daranno l'esatta posizione (1).

Passiamo ora alla stabilità in acqua di rollio e beccheggio. Uno scafo può subire, rispetto alla sua posizione normale, delle oscillazioni intorno ai due assi longitudinale e trasversale. Il punto di incontro delle verticali condotte per i centri di spinta in posizioni normale e in posizione inclinata di un piccolo angolo rispetto alla prima dice il metacentro.

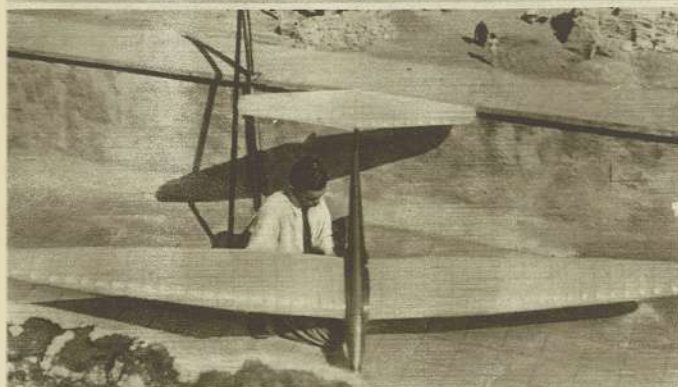
Si ha così un metacentro trasversale ed uno longitudinale; a seconda che il metacentro



ATTIVITA' ITALIANA



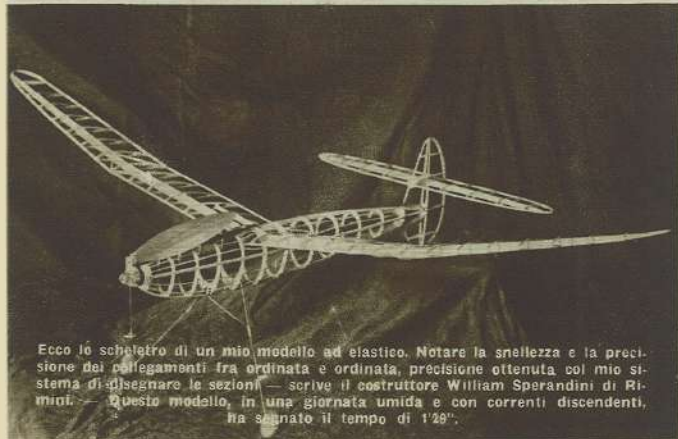
Questo veleggiatore è stato battezzato « Pinocchio » dal suo costruttore, il cremonese Adriano Castellani, appartenente alla R. U. N. A.



Il veleggiatore del romano Alessandro Martorelli, primo classificato all'ultima gara nazionale.



Il volo di un modello durante la gara organizzata dal Comando Federale della C. I. L. (Sezione Premilitare Leva dell'Aria) di Macerata.



Ecco lo scheletro di un mio modello ad elastico. Notare la snellezza e la precisione dei collegamenti fra ordinata e ordinata, precisione ottenuta col mio sistema di disegnare le sezioni — scrive il costruttore William Sperandini di Rimini. — Questo modello, in una giornata umida e con correnti discendenti, ha segnato il tempo di 1'29".

centro è più alto, più basso o coincidente con il centro di gravità dell'aliante l'equilibrio è stabile, instabile o indifferente.

L'altezza metacentrica fornisce la misura della stabilità dell'idroaliante; se la stabilità è piccola si ha un avvicinamento aperiodico alla posizione di riposo, ma lentamente, se la stabilità invece è eccessiva si hanno delle oscillazioni continue aperiodiche alla posizione di riposo.

Il progettista dell'idroaliante deve cercare di scegliere la misura della stabilità in modo che il ritorno alla posizione di equilibrio avvenga con un movimento tra il periodico e l'aperiodico.

Per quanto riguarda la stabilità di rollio osserviamo che è necessario, per ottenerla, di mettere dei galleggianti laterali ad una certa distanza in senso trasversale dall'asse dello scafo centrale.

Una preoccupazione esistente è quella che riguarda la posizione pericolosa dell'apparecchio in acqua, infatti sotto il movimento ondulatorio possono essere sollecitati fortemente gli organi dell'idroaliante. Come già detto in precedenza l'aliante anfibio non deve essere fatto scendere in mare altro che in particolari condizioni di calma. Comunque, se il costruttore vuole verificare la condizione più pericolosa in acqua dell'idroaliante basterà che egli disegni un profilo d'onda e vi collochi sopra l'apparecchio nella posizione più sfavorevole.

Il profilo di un'onda si ottiene trovando la distanza tra una cresta e l'altra con la formula:

$$l = 30 \sqrt{v}$$

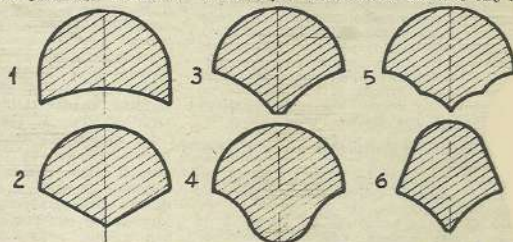
dove v = velocità del vento.

La profondità dell'incavo sotto la cresta è:

$$d = 0.65 \frac{v}{3}$$

Veniamo ora a qualche particolare di costruzione. La sezione trasversale dello scafo dovrà essere un poco modificata per poter permettere il decollo dell'idroaliante da terra (vi si può collocare un pattino). Non si possono dare norme precise per tale modifica dipendendo tutto ciò da esperienze.

I galleggianti laterali sono generalmente fissi, si possono però fare retrattili. Ci riferiamo invece ad un volovelista il quale parte per il volo e si allontana dal campo di partenza in una certa direzione, al momento in cui non ha più possibilità di tenere l'aria per lo scioglimento delle correnti ascensionali egli, se è in volo con l'idroaliante (sempre nel caso in cui i voli avvengano in località provviste di numerosi specchi d'acqua), può facilmente trovare il posto ove scendere evitando così la preoccupazione di cercare il campo di atterraggio; inoltre lo specchio d'acqua è molto più individuabile dall'alto che non



un campo. In certi casi dunque si può concludere che l'anfibio presenta qualche vantaggio, è intuitivo che entrano in gioco molto le preferenze individuali riguardo il genere di volo che si vuole effettuare e se si vuole scendere in acqua od in terra.

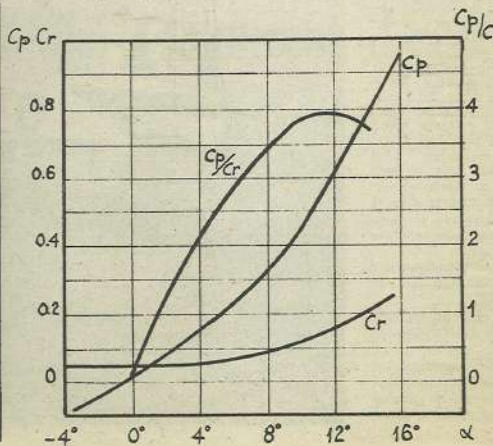
In merito alla manovra di ammaraggio mentre con l'idrovolante bisogna fare una apposita scuola, per l'idroaliante, nella maggior parte dei casi, bastano invece pochi voli per imparare correttamente ad ammarare; infatti la velocità di ammaraggio non è eccessiva ed il pilota ha tempo di osservare bene il pelo dell'acqua e non confonderlo con il fondo; questo pericolo esiste quando l'acqua è molto limpida.

Per fare un buon ammaraggio bisogna effettuare una leggera picchiata e richiamare piano piano tenendo l'apparecchio veloce a pochi centimetri dall'acqua. Un modernissimo aliante anfibio, di cui diamo la fotografia, è stato costruito in Germania dal noto velivolaista Jachtman; le prove condotte sul fiume Havel presso Berlino hanno dato ottimi risultati.

GIORGIO CURIEL

(1) Ricordiamo qui che le prove alla vasca si compiono in base alla legge di similitudine (legge di Froude) che dice: «Le forze variano come i volumi e le velocità corrispondenti come la radice quadrata della scala».

(2) In Russia è stato sperimentato un aliante anfibio costruito interamente in gomma che si gonfiava al momento del volo.



**i modelli
con
riusciti**

NAR-1

Il *Naruno* è un aereomodello ad elastico a grande apertura, che progetta convinto anch'io, come Pavese, che con tali dimensioni si vengono ad avere modelli di ottime caratteristiche di volo: modelli che sanno entrare in termica facilmente sfruttandola al massimo.

La costruzione del *Naruno* è abbastanza semplice ma la sconsiglio ai principianti. L'aereomodello ha un'apertura alare di centimetri 185 con una superficie di dmq. 33,5 ed una lunghezza totale di cm. 132,3. Il carico alare è di circa 18 grammi per dmq. e quindi il modello non dovrà superare i 600 grammi di peso.

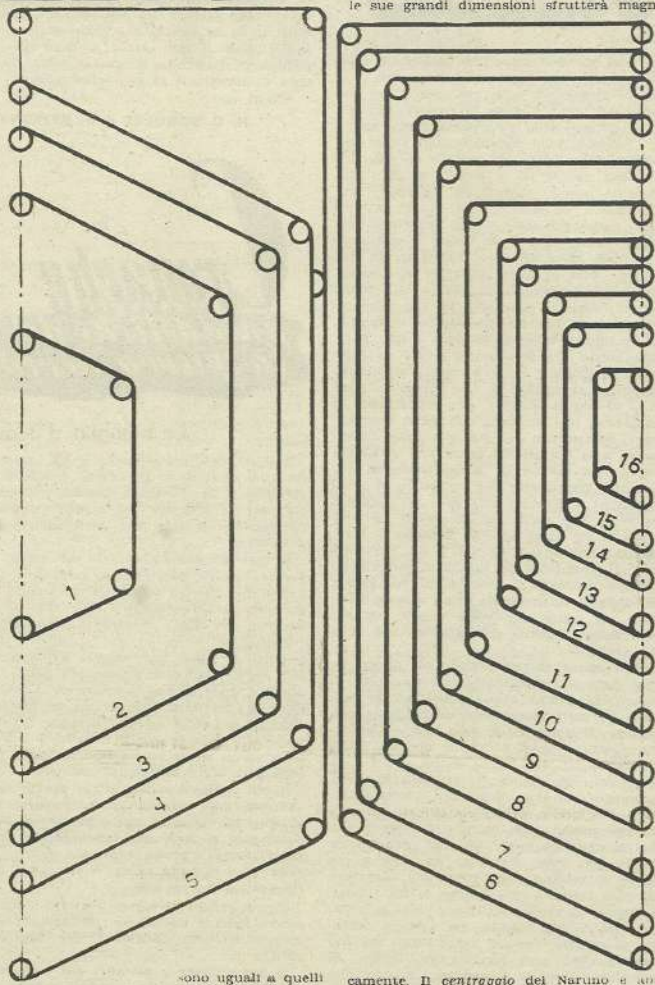
L'ala è di forma rettangolare con rastremazioni ellittiche alle estremità. Le 12 centine che compongono l'ala sono tutte ricavabili da tavolette di pino da mm. 1. Nella costruzione si darà prima ai longheroni il diedro stabilito quindi si infileranno le centine nel vano di essi. I longheroni sono costituiti da 4 listelli di tiglio della sezione di mm. 2x4. Il bordo d'attacco è un fondino di pino di 3 mm. di diametro, che alle estremità verrà curvato a vapore e il bordo d'uscita è un listello triangolare 3x12 al leggerito. Per la copertura dell'ala si adopererà carta pergamina sottile, che si vernicerà con gommalacca o altra vernice impermeabilizzante.

Nelle tavole eseguite per completare la descrizione del modello, non vi sono inclusi i profili già sviluppati nelle misure occorrenti e non ho pensato di fare una tavola a parte date le poche centine che occorrono per le rastremazioni dell'ala e dei timoni.

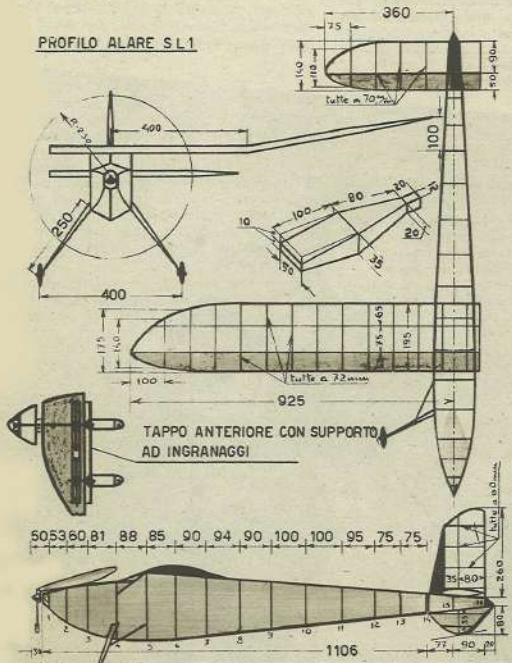
La fusoliera è a sezione esagonale fino alla quinta ordinata, mentre dalla quinta alla sedicesima, la fusoliera continua a sezione pentagonale presentando la parte superiore dove poggia l'ala. Le 16 ordinate sono in compensato di betulla tipo Aviazione, dello spessore di mm. 3, collegate da 6 rondini di pino canadese da 5 mm., oppure da 6 listelli di tiglio 3x5.

La fusoliera è poi rinforzata da alcune diagonali in listelli di tiglio della sezione 3x3. Tutte le ordinate, tranne la prima e quelle di giunzione tra fusoliera e timoni, sono alleggerite al massimo. Per il rivestimento si adopererà carta pergamina robusta che si avrà cura di verniciare. Vedremo poi che la struttura non è leggera come sembrerebbe, dovendo resistere anziché alla torsione ad una forza di compressione grazie ad un supporto a ingranaggi incastrato nel musone. Sul prolungamento della fusoliera tra le ordinate 14 e 16 sono fissati in blocco gli impenningi verticali e orizzontali, mentre l'impenningo verticale porta un qualunque profilo biconvesso, quello orizzontale porta il Clark X calettato a 3° positivi.

I piani orizzontale e verticale portano le centine in pino da mm. 1 infilate in un longherone formato da due listelli di sezione 3x3 in tiglio. I bordi d'attacco e d'uscita



PROFILO ALARE SL 1



AEROMODELLO AD ELASTICO NAR 1
 APERTURA ALARE mm. 1850
 LUNGHEZZA TOTALE mm. 132,3
 SUPERFICIE PORTANTE dm² 33,5
 CARICO ALARE PER dm² gr. 18

SCALA 1:10
 PADOVA 1-2-41
 DIS. NARDO M.

sono uguali a quelli usati per l'ala. I timoni in blocco sono tenuti uniti alla fusoliera mediante la matassa e andranno ricoperti con carta pergamena sottile e verniciati.

Il carrello è formato da 2 gambe di forza in filo d'acciaio da mm. 3, rese aerodinamiche e robuste da listelli di balsa incollati fra di loro e quindi sagomati secondo la forma voluta. Inoltri sulle due gambe sono saldati due rinforzi in filo d'acciaio da mm. 2,5. Le ruote dovranno essere in legno di discreto peso.

Gruppo moto-propulsore. L'elica è monopala ribaltabile e porta un'ogiva che dovrà essere possibilmente in acero. La pala si ricaverà da un blocco di cirmolo le cui dimensioni sono indicate nel disegno; a lavoro finito si curerà di verniciarla con vernice gommalacca. Nell'ogiva va pure applicata la falsa pala che avrà una lunghezza di pochi centimetri.

L'elica è fissata sull'apposito albero di un supporto a due ingranaggi ai quali, il cui vantaggio sopra descritto va unito a quello di una durata di scarica maggiore dov

ta al numero superiore di giri sopportabile dalle matasse. Infatti questo supporto dotato di due matasse ciascuna di 42 mmq. di sezione e cm. 106 di lunghezza, raggiunge una durata di scarica di circa 2 minuti con la potenza uguale a quella di una matassa di 84 mmq. di sezione. Questo è certo il particolare più importante del gruppo moto-propulsore, perché i due minuti di scarica permettono di acquistare molta quota al modello che con le sue grandi dimensioni sfrutterà magnifi-

VELEGGIATORI



Il modello del pistoiese Marcello Pagnini.



Veleggiatore di m. 2,80 di apertura alare costruito da Antigio Soldano di Milano.



Ecco un giovinello soddisfatto. E' Giulio Dosio del Corso Preparatorio (Sezione Aeronautica) di Udine.

camente. Il centraggio del *Naruno* è abbastanza facile e sarà raggiunto dopo numerosi lanci con l'elica ripiegata. Con piccoli spostamenti dell'ala, che dovrà trovarsi tra la quinta e l'ottava ordinata, si ottengono grandi variazioni in volo che facilitano il compito del centraggio. Ottenuta la migliore planata si caricherà la matassa di un centinaio di giri. Il modello esaurirà completamente la carica acquistando quota inizierà il volo veleggiato.

NARDO MATTEO

(Padova, vicolo S. Maria Iconea 9)



Tempo fa abbiamo dato notizia di un volo di primato effettuato da Giulio Marini di Cagliari con un idromodello di sua costruzione. Avevamo anche detto che il primato era in corso d'omologazione.

Ci viene ora comunicato che l'omologazione è impossibile poiché il modello non risponde ad alcune caratteristiche richieste dal regolamento della F. A. I. per i primati di modelli d'aerodina (alias, modelli volanti).

L'impedimento è nato da una errata interpretazione del codice della F. A. I. da parte del costruttore che ha cumulato la superficie della reazione maestra dei galleggianti a quella della sezione maestra della fusoliera al fine del computo della sezione maestra totale del modello.

Il regolamento della F. A. I., invece, prescrive che si debba tener conto della sola sezione maestra della fusoliera calcolata in base alla lunghezza fuori tutto del modello. Purtroppo dunque, il volo del modello di Marini non potrà essere omologato come primato, pur rimanendo una bella prova.

Che fine hanno fatto tutti quelli che qualche mese fa giuravano di aver risolto il problema del radiocomando?



Un altro costruttore friulano: Giovanni Saracino di Udine.



L'ultima fatica di Gaetano Incarboni da Castagironi.

storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione del numero precedente)

L'apparecchio era attaccato ad una leggera carrozza, che avrebbe dovuto muoversi per un po' sul suolo e poi dolcemente innalzarsi. Un bastone in mano all'aviatore avrebbe dovuto fungere da equilibratore. La giustificazione di questa idea del volo, secondo Bauer era riposta nella Bibbia. Egli diceva che era comando del Signore di andare per tre vie: per terra, per l'acqua e nell'aria.

Cosicché la sua invenzione avrebbe permesso agli uomini di non essere più in svantaggio di fronte alle mosche e agli insetti. Il suo mondo immaginario era fortemente influenzato dalle parole di Mosè, del Re Salomone e di Ezechiele, e «la carrozza dei cherubini» nominata nella Bibbia è sempre da lui ricordata. Nell'applicazione della sua invenzione vedeva specialmente mete religiose: la sua «carrozza celeste» doveva portare la parola di Dio ai Pagani, ma doveva anche gettare a quintali il fuoco, la cenere e le pietre sui popoli e le città eretiche. I disegni di una chiazzeria esemplare, ed elaborati fino ai più piccoli dettagli, aggiunti al memoriale fanno comprendere che la macchina di Melchiorre Bauer per i tempi di allora stava molto al di sopra della pura fantascienza e sotto certi rapporti somigliava ai primi aeroplani. A somiglianza di questi il materiale doveva consistere in legno, seta e fili di rame, e l'apparecchio doveva costare quattro mesi di lavoro. Per risparmiare maggiori spese egli consigliava di usare la carta invece della seta per la copertura, cosicché la spesa totale dell'apparecchio avrebbe raggiunto non più di dieci talleri.

Bauer presentò il suo progetto a Federico il Grande, al Re d'Inghilterra e infine al signore della Turingia, il Conte Enrico di Reuss, ma nessuno di questi poté darsi ad aiutare l'esecuzione pratica.

Secondo le notizie dei giornali del tempo, un giovane che era stato condannato a morte aveva eseguito il 29 settembre 1777 a Port Louis nella Bretagna un volo coronato da successo. Si chiamava Domenico Dufort e si dichiarò pronto a provare praticamente un mantello per volare costruito da A. Defontage. In caso di riuscita del volo era stata assicurata la grazia al condannato. Il giorno stabilito Dufort salì sul tetto della torre dell'arsenale, alta circa cinquanta piedi. Gli fecero bere un cordiale, mentre si riesaminava l'ossatura del mantello. Dufort se lo agganciò e saltò nel vuoto mentre tirava un vento fortissimo.

Più di 10.000 persone, il Governatore Conte di Aegouillon ed i componenti dell'Accademia delle scienze assistevano al volo. Dufort svolazzò per un po' nel vento, oscillò e cominciò poi lentamente e contegnosamente a scendere. A brevissima distanza dal punto di partenza l'uomo volante arrivò sano e salvo al suolo, acclamato dalla folla entusiasta. Gli fu regalato un lauto compenso in denaro, raccolto al momento fra gli spettatori, e do poi un allegro banchetto se ne partì. Il condannato a morte aveva «volato» per la sua libertà.

Carlo Federico Meerwein, costruttore di Baden, pubblicò nel 1782 nelle «Oberheischen Mannigfaltigkeiten» uno studio intitolato: «L'uomo è stato creato anche per volare?» e due anni più tardi pubblicò il memoriale: «L'arte del volo secondo la maniera degli uccelli». Meerwein è stato il primo a cercar di dedurre la misura di una superficie portante necessaria per un uomo, dalla grandezza e superficie degli uccelli. Egli trovò che un uomo ha bisogno di dodici metri quadrati di piano per mantenersi nell'aria. L'aerostatica col pallone inventata per «caso» non fece impressione su Meerwein. Questa seconda lui si poteva chiamare piuttosto un «nuotare» nell'aria, a guisa dei pesci nell'acqua piuttosto che un «volare» secondo lo esempio degli uccelli.

Meerwein vede il volo umano copiato dagli uccelli come una cosa semplicissima. Egli nega che la struttura del corpo umano sia inadatta al volo, inquantochè l'uomo può benissimo mantenersi nell'aria orizzontalmente; i piedi li può usare per il comando del timone e formare un timone delle gambe stesse col tendere una superficie di tessuto fra di loro. La respirazio-

ne non sarebbe impedita, poiché il naso è costruito così bene che l'aria non può venire immessa a forza nel naso e nei polmoni dell'uomo disteso sul ventre. Sorvola la questione della necessaria forza motrice, facendo delle considerazioni sulle possibilità della forza dell'uomo e si compiace nell'idea che le ali in quanto al peso non possono avere importanza, essendo l'uomo appeso ad esse.

La macchina costruita da Meerwein nell'anno 1781 pesava 56 libbre e misurava 111 piedi quadrati. Era costituita da due leggeri telai di legno ricoperti di tessuto, che aperti avevano la forma del taglio longitudinale di un fuso. Le due ali erano collegate insieme nel centro, in maniera da potersi muovere in su e in giù. Il pilota stesso era legato nel mezzo in posizione orizzontale e stava appeso, in maniera simile al pipistrello, alle due ali. Dinanzi a sé aveva un'asta, per mantenersi in equilibrio, che premuta dal corpo provocava il movimento dell'ala. Per l'allenamento al volo l'inventore trovò che un'altura sopra una distesa di acqua profonda era il posto più adatto. Un tentativo di volo avvenuto a Giessen non ebbe un successo notevole. Gli scritti di Meerwein vennero tradotti tre anni dopo in francese e commentati anche nei giornali e nei libri tecnici. Il traduttore del Robinson, lo scrittore Campe, racconta di aver veduto nel 1789 a Heidelberg, in occasione di un viaggio a Parigi, un uomo che volle volare giù dal Schlossberg (monte del castello) con delle ali artificiali.

Egli aveva costruito delle ali di un legno leggero ricoprendole con una rete di spago. Le piume erano sostituite da pezzetti di carta pergamena sovrapposti nella rete. Il tentativo di volo fallì, e l'inventore venne raccolto con le costole rotte.

Un esperimento simile eseguiti pochi anni dopo un certo Calois nel giardino Morbeuf presentò una gran folla. Egli aveva attaccate alle spalle delle ali artificiali che venivano mosse dalle mani e dai piedi. Come la massima parte dei suoi predecessori anche lui volle decollare da un'alta colonna e perfino mantenere una direzione di volo stabilita, per mezzo di un timone a forma di ventaglio. Il suo volo somigliò ad una rapida caduta, ma ebbe la fortuna di potersi liberare dai rottami del suo apparecchio solo leggermente ferito. Al pubblico fu ridato il denaro e si dice che Calois emigrasse in America per sfuggire alle canonature dei suoi connazionali.

Nell'anno 1810 il pittore inglese Thomas Walker pubblicò a Hull un libriccino col titolo: «Un trattato sul volo meccanico e spiegazione completa del principio di natura per mezzo del quale gli uccelli sono in grado di volare, con indicazioni e disegni

per la costruzione di una carrozza alata nella quale un uomo può stare seduto e innalzarsi per mezzo di una leva e volare attraverso l'aria leggero come un uccello». Tentativi di volo veri e propri Walker non li intraprese, ma si limitò alla sua pubblicazione.

Fra i primi che in Austria si occuparono della costruzione di un apparecchio e delle prove di volo con un congegno mosso dalla forza muscolare vi è l'orologiaio viennese Jakob Degen, nato a Oberwil nel Canton di Basel. La biografia porta come data di nascita il 17 novembre 1756.

(Continua)

H. G. SCHULZE e W. STIASNY



La bottiglia d'acqua

L'atterraggio nella boscaglia era stato un prodigio di abilità, di sangue freddo e di coraggio. E la tremenda vicenda dei combattenti italiani non era affatto conclusa, entrava in un'altra fase, forse ancora più pericolosa...

Ordine del comandante di dar fuoco all'ormai inutile apparecchio tutto fuori, con i motori colpiti ed i serbatoi squarciati, dopo avere bene assestato i suoi colpi all'avversario. Un'alta e crepitante fiammata.

L'ufficiale, ferito ad una spalla e a una gamba, si volse agli uomini dell'equipaggio. Feriti anch'essi. Il secondo pilota più grave. Cinque uomini sanguinanti. Non avevano che tre moschetti carichi, sei bottiglie d'acqua minerale ed una bussola. D'intorno il fitto della boscaglia e nell'aria ancora la minaccia di una caccia inglese che li perseguitava nel tentativo di salvezza.

Avanti! nella macchia senza sentieri, fra l'intrico delle piante spinose sparse dovunque in faccia ai lati e per terra. Faticosamente si inoltrano, tenendosi in gruppo. Si fanno i primi cinquanta metri. Uno cade. E' il secondo pilota. Non ne può più. Impossibile trascinarlo.

Che si fa? Si decide di lasciarlo sotto un albero folto in compagnia dell'armiere, con cinque bottiglie d'acqua e due moschetti carichi.

Il comandante e gli altri due - carichi della rimanenza delle provviste e delle munizioni e viveri e cioè della bussola, di un sol moschetto e un sol caricatore e una sola bottiglia d'acqua - vanno avanti ancora. La boscaglia pare che li voglia in ghiottire e quando attraversano qualche ro-

dura scorgono sempre il velivolo che li spia e li insegue.

La dura marcia li porta, dopo ore ed ore, nel fitto. Non possono essere più visti dall'alto. Ma sono stanchissimi, esauriti. Il sole ed il riflesso della sabbia li stordisce. Sostano. Breve riposo nell'ora più calda. Riprendono il cammino. Per l'intera giornata. Alle otto di sera sono febbricitanti. Si fermano ed accendono delle sterpi per mantenere lontane le belve ed i serpenti. Il riposo dura fino a mezzanotte. Camminano, guidati dalla bussola e dalle stelle. Si fa giorno.

La bottiglia dell'acqua è finita. Dopo le sorsate, si dividono le ultime gocce. La gola riarsa, le labbra gonfiate. Non possono nemmeno parlare. Sole a piombo. Non c'è ombra. La sete li strazia. Almeno una goccia! Rompono la bussola per berne il liquido. Macché! E' petrolio.

Passano tre cammelli. Un'idea! Riescono ad ucciderne uno con un colpo di moschetto. Per berne il sangue. E neanche questo è possibile, perchè nessuno dei tre ha la forza di usare il coltello.

Ecco un ascari! Va loro incontro. Ma ha la borraccia vuota. Egli dice però che il pozzo è a trenta chilometri... Avanti. Un altro ascari. Questi ha due dita di acqua. Le bocche dei tre assetati avidamente le succhiano dalla borraccia. Un attimo di tregua. Ripresa di faticò. Il miraggio del pozzo li sostiene per un po'.

Avanzano, sbocconcellando i passi e il riposo. Uno procede in testa, mentre gli altri due si fermano a riposare. Il primo si ferma ed è raggiunto dai due che hanno riposato. Alternativamente. Li tiene la speranza, camminando così, di arrivare più presto. Fanno un chilometro all'ora.

Camminano, si trasciano per l'intera notte del terzo giorno. Spunta l'alba. Sono su un prato. C'è la brina. Vi si buttano sopra. Leccano l'umido terriccio mescolato alla sabbia. Ma anche questo vien meno, perchè il sole asciuga rapidamente tutto. La sete resta, spietata.

A stento si reggono in piedi. Si stringono fra loro. Si puntellano l'uno con l'altro. Vanno ad occhi socchiusi, in uno sforzo inaudito. Ogni energia sta per esaurirsi...

Passano finalmente due pastori nomadi. E' la manna. Hanno del latte di cammello. Un poco per ciascuno. La vita ritorna ma non possono muovere più un passo. Impossibile arrivare al pozzo. La febbre li attanaglia.

Sopraggiunge all'improvviso un carro, con un ufficiale e con ascari che li prende a bordo. I tre aviatori, dopo l'indicibile strazio, sono salvi.

Allah e Italia

Africa settentrionale. In un aeroporto, dove c'è frastuono, vivacissimo andirivieni e spesseggiate di uniformi colorate. Predominanti il rosso e il verde. Stridule grida, parole e frasi italiane scorrettamente pronunciate, di tanto in tanto inframmezzate dagli stalianissimi ordini precisi e squallanti degli ufficiali.



Un campo italiano di paracadutisti liberi, Paiono diavoletti e diavoloni neri nella loro tuta kaki, una fascia a strisce celesti e nere alla cintola, un piccolo casco rosso fiammante con due acuminati orecchiette.

Li chiamano proprio così: i «diavoli neri di Sidi-Abdu-Salam». E chi è Sidi-Abdu, ecc.? Presto detto. È un rappresentante di Allah in terra, il Santone: uomo vivo che mangia e beve acqua pura, che provvede di sicuri amuleti i bravi paracadutisti, i quali a loro volta ogni dieci giorni gli inviano una particella della paga. E questi amuleti? Sono dei quadretti di cuoio contenenti qualche versetto del Corano o pietruzze staccate dalle sacre tombe di Cuxra che salvaguardano la vita dei figli del Paria. Bravi e semplici soldati che hanno profondo il culto della loro religione e dell'Italia che li adotta, li nutrice, li veste e li educa.

Allah e Italia. Niente paura. Hanno il gagliardetto che è la verde bandiera del Profeta con una scritta ricamata in oro: il nome fatidico di Sidi-Abdu-Salam. Segretamente addosso, o nel fiocco della taccia o nel casco o legato ad un braccio, il prezioso talismano. Fanno fantasie per aria e per terra e sono impazienti di combattere contro gli inglesi. Temono una sola cosa. Questa, di esser mandati a casa. Si sentono guerrieri e tali vogliono rimanere.

Una mattinata splendida. Il sole irrompe su tutto il campo. Si svolgono le istruzioni. Bisogna cadere dal cielo e bene. Applicare gli insegnamenti ricevuti. Si preparano, gridano, fanno chiasso. Invocano Allah. Dicono approssimativamente così: «Che Allah mi perdoni se vengo dal cielo come Allah. Ringraziato sia Allah che mi ha dato questo paracadute leggero come il nulla, bianco come gli aironi del Gial, perché mi porti, veloce come il Simun, verso la guerra». ecc.

Una squadra di reclute si lancia e tutto va bene. Nessun incidente. Ecco che di colpo si acquistano degli anziani. Una seconda squadra dei nuovi si stacca dai compagni non ancora allineata e si lancia anch'essa. È andata bene? No. Pare che un berbero non sia caduto a dovere. Qualcuno degli astanti se ne è accorto. E' presente anche il colonnello, che dopo il lancio, passa in rivista la squadra. Son tutti diritti e fieri, compreso il berbero.

Il colonnello dice:

— Mehmet, jatto male?

— No, signor colonnello!

L'ufficiale gli sorride e gli rivolge altre domande e Mehmet risponde svelto e sorridente. Dopo la rivista, che dura un quarto d'ora, il colonnello si allontana.

Ma appena questi è andato via, Mehmet stramazza con gli occhi pieni di lacrime. Si era rotta una gamba, nel lancio, e aveva mentito perché temeva il rimprovero.

Il tenente lo conforta:

— Coraggio, Mehmet, non ti manderemo via. Farai il piantone di fureria.

Altro lancio. Dieci, venti paracadutisti sono a terra. Raggiunti ed illesi. E' felice anche l'istruttore. No. Aggratta le ciglia. C'è qualche cosa che non va. C'è Bu Fares che cerca di spattarsi d'arsella.

— Bu Fares, qui! Ti voglio vedere!

Bu Fares si avvicina a tace. Ha i piedi sanguinanti. Si è lanciato senza i sandali.

— Bestione! Che hai fatto? Che razza di soldato sei? Ed ora con quei piedi come combatteresti se venissero gli inglesi?

— Io, io... se li fossero inglesi, farei, farei... così... — E Bu Fares si dà a una corsa srenata lasciando sul terreno chiazze di sangue.



(Continuazione del num. precedente)

— Va bene, ma questo nessuno lo sa. Insomma, caro zio, dico a te, quello che tu dicevi a me sei anni fa: è ora di mettere testa a partito! Ma ti pare logico giocare tutto il proprio nome, la propria fortuna, il proprio avvenire, far correre lo stesso rischio ai tuoi cari, a tua moglie, alla tua nipotina — e qui la voce di Joan vibrò di commozione — per uno stupido puntiglio che potresti risolvere pacificamente, in modo assai diverso... ti sei messo nella mano di banditi, ti ricatteranno...

— Non è vero, ancora una volta inventi. Se la stupida isola galleggiante di quel vecchio pazzo di Tilson è scomparsa, io non c'entro per niente, non ne so nulla... — Vergogna! Ti si vede la bugia camminare sulla punta del naso...

— Ma ti assicuro... — si scosse il vecchio miliardario, concentrando però gli sguardi sulla sua cara appendice.

— Insomma, è ora di mettere il punto alla questione. E a questo ci penserò io. — Nelle cose mie tu non metterai le mani, te lo giuro! Ti devi convincere...

— Tu ti devi convincere che, se non mi darai retta, scappo di nuovo e vado nel Canada a cercare l'oro...

Il californiano sapeva bene come la nipote fosse capace di attuare questo suo progetto, quindi si lasciò cadere, con l'espressione di un vinto, sulla poltrona, gemendo. Un lampo di trionfo brillò negli occhi della nipote.

— Povero zietto, hai bisogno del tuo angelo tutelare... Io parlerò con quel Tilson...

— Ma sei matta? Tu, mia nipote, scendere a trattative con quei filibustieri...

— Lo farò. Rintraccerò l'isola scomparsa.

— Franklin Franklin levò gli occhi al cielo, facendo con le mani un gesto significativo.

— Non ne parliamo più, mia cara. Ci ripenseremo. Adesso dimmi di te, da brava. Cosa hai fatto in Francia?

— Ho preso la laurea in veterinaria, e poi mi hanno cacciata dall'Università perché...

Due ore più tardi dagli avvenimenti che abbiamo narrati, un'automobile da piazza terrorizzata con il suo vertiginoso passaggio i cittadini a quell'ora in cammino per le strade di New York, facendo sì che seicentotrentadue poliziotti rilevassero il numero della sua targa. La corsa, ad andamento pazzesco, si sviluppò lungo le principali arterie della metropoli, punto poi verso il porto, costeggiò quindi le affollate banchine, rischiando più volte di finire con un tuffo nelle acque calme dell'Atlantico. Finalmente il tassi si arrestò, con un lungo fischio che fece accapponare la pelle a tre quarti della popolazione di quel quartiere, su un lungo molo a fianco del quale si cullavano pigramente alcuni malandati e vecchi idrovoltanti.

— C'è bisogno di dire che dalla fumante vettura discese la bionda nipote di Franklin Franklin? La fanciulla, compenso in fretta l'autista del tassi, al quale non pare vero di essere finalmente libero di una posi pericolosa cliente, poi si aggrappò all'ala di un velivolo, scuotendolo violentemente.

— Ehi, sveglia! — gridò a un robusto giovanotto che sonnecchiava dentro l'angusta cabina.

Pronto, signorina! — esclamò quegli soffocando uno sbadiglio — Dove andiamo?

— A Londra, a tutta velocità...

Un'altra volta! — urlò il giovane strabuzzando gli occhi. Quindi perdetti i sensi, dopo aver mormorato il nome della madre.

XVIII

A BORDO DELLA «GABY»

La stampa internazionale ha perduto moltissimo, dal non essere messa al corrente di quanto accadeva a bordo dell'isola galleggiante «Gaby», dichiarata dall'irrepudibile Fred Allory repubblica federale, poiché i fatti che seguirono alla dichiarazione di guerra tra il giovane ex-giornalista e l'originale notaio di Charles-Magné-qui-fait-le-bain avrebbero potuto costituire un argomento tale da giustificare uno straordinario movimento di rotative.

La mattina, dopo la dichiarazione di guerra avvenuta tra la «Piccadilly» e la «Star sea's», Jean Pot si accorse finalmente cosa volesse dire una guerra dichiarata da un tipo come Fred Albony.

Era l'alba, e un sole pacifico e roseo come la canonica faccia di un massonico sorveglia all'orizzonte, quando l'attenzione di Jean Pot, capo dello Stato di «Star sea's», venne attirata da un rumore insolito che non poteva che denunciare un insolito movimento alla frontiera tra i due paesi. (Come si sa, i confini erano costituiti dal-

la linea di mezzo che attraversava latitudinalmente il ponte tra i due Stati costituenti l'isola «Gaby»). Vestitosi in fretta, il notaio brettone corse sulla passeggiata e, ivi giunto, poté notare come il nemico avesse poco tempo prima compiuto un'incursione sul proprio territorio, lasciando, a scopo evidentemente provocatorio, alcuni esemplari di un giornale propagandistico che, se fosse stato raccolto da un accurato collezionista, costituirebbe oggi senza dubbio un «pezzo» di sensazionale valore giornalistico.

Si trattava di un foglio stampato al civiltà (si ricordi che Fred Albony aveva eletto a sua «nazione» il Piccadilly, cioè lo scafo che conteneva gli uffici dell'isola galleggiante, nei quali non poteva mancare un ciclistile) intitolato «La voce di Piccadilly», che regava sotto un titolo assai vistoso il seguente articolo:

IL PRIMO GIORNO DI GUERRA

«Il Comando superiore delle Forze Armate di Piccadilly comunica: «Il primo giorno delle ostilità tra Piccadilly e Star sea's è trascorso senza avvenimenti degni di nota, tranne un ardito colpo di mano delle nostre truppe al comando del nostro stesso signor Presidente, che ci ha permesso di catturare al nemico tutto il contenuto della cambusa, senza il quale egli si trova oggi così sprovvisto nella maniera più completa di materiale commestibile. Il morale delle truppe è altissimo.

L'avvenimento al quale accenna il Bollettino odierno è senz'altro di basilare importanza per le sorti della guerra che noi giustamente combattiamo contro gli usurpatori delle nostre terre. Jean Pot, il crudele tiranno impossessatosi con mezzi contrari ad ogni legge civile di «Star sea's», è rimasto, dopo solo dieci ore dalla dichiarazione di guerra tra i due paesi, senza anitre, senza marmellate, senza miele, senza latte e senza farina. L'esercito di Piccadilly, condotto dal suo intrepido comandante Fred Albony, ha rotto nelle prime ore del giorno di oggi il confine, penetrando, inavvertito, nel territorio avversario, dove è potuto giungere, sempre approfittando del pacifico sonno del nemico, nella cambusa dalla quale è riuscito ad asportare audacemente ogni provvigione.

Le provviste che non potevano assolutamente per cause diverse, venire asportate, furono distrutte sul luogo, cosicché il nemico può all'alba del primo giorno di guerra venir considerato completamente debellato, mancandogli ogni vitto. Se il nostro esercito vittorioso ha lasciato al nemico le sue provviste d'acqua, sappia il nemico che di tali provviste non potrà però che a rischio di gravi pericoli usufruirne, poiché Fred Albony ci ha sputato dentro».

(continua)

MARIO GUERRI

CRONACA BREVE

Tra gli episodi più notevoli della guerra aerea, della settimana che va dal 24 gennaio al 1° febbraio, è quello del drammatico scontro tra due nostre «Cicogne» e quindi: «caccia» nemici del tipo «B.Z.L.» e «Gloster», sul fronte greco. Attaccati prima, ancora di sganciare le bombe sull'obiettivo, sul cielo di Premeti, le due «Cicogne», che stavano operando insieme, dopo aver portato a termine la loro missione, hanno iniziato il combattimento contro le preponderanti forze avversarie. Con manovre ardite, rintuzzando i ripetuti assalti nemici con le armi di bordo, talvolta affrontandoli decisamente, talvolta tuffandosi nelle nubi per sottrarsi al filo grandinare delle pallottole, i due bombardieri italiani sono riusciti a tenere a bada la muta fino a che erano in vista delle proprie linee. Ma uno di essi colpito gravemente ad un motore ha dovuto atterrare, strisciando, con la pancia su un terreno acquitrinoso. L'equipaggio ha raggiunto le linee mentre l'apparecchio saltava in aria per l'esplosione del serbatoio. Anche l'altro apparecchio è rientrato alla base con tre feriti a bordo dopo un drammatico inseguimento.



Graziose fanciulle giapponesi si interessano vivamente dei modelli di velivoli italiani alla Mostra dell'Italia Fascista allestita dal nostro Governo a Tokio.

Formazione di NUOVI PILOTI

«Io non voglio soltanto il pilota, ma innanzi tutto il soldato e poi il pilota». Questo è il monito del Duce agli Accademisti di Caserta adunati al battesimo del Corso «Orione» nel gennaio 1935. Ed è questo il sano principio che distingue e caratterizza l'opera diurna, silenziosa e, diciamo con franchezza e giusto orgoglio, rischiosa di tutte le Scuole di Pilotaggio della Nazione.

L'allievo infatti, prima di iniziare le lezioni a «doppio comando» per il ragguagliamento del suo ideale, che è il brevetto di pilota militare, impara ad essere soldato.

Ed è questo il primo compito della Scuola: preparare l'allievo alla vita militare nel modo più completo, moralmente, fisicamente e professionalmente. Detto compito viene assolto con assoluta imparzialità e comprensione, scevre di ogni debolezza o esitazione.

Gli allievi vengono addestrati individualmente e collettivamente con istruzioni pratiche, ginnico-sportive, nonché alla perfetta conoscenza dello uso delle armi. Contemporaneamente sono loro impartite lezioni tecniche professionali, onde abbiano la più chiara visione dei mezzi che saranno ad essi affidati.

Dopo circa un mese l'allievo è già soldato e come tale giura vincolando solennemente la sua persona al servizio del Re e della Patria.

Col giuramento ha inizio il periodo migliore. L'allievo non vede l'ora di apprendere l'arte del volo, di sfidare lo spazio per potersi annoverare fra le vigili scorte degli azzurri confini della sua Patria.

L'ora è giunta, eccolo in combinazione di volo, in quella combinazione che da giorni ha avuto in consegna e che ha già misurato e rimisurato per sentirsi «navigante». Egli si reca in linea, inquadrato con i suoi compagni, per il primo volo.

Un casco ed un paracadute completano il suo corredo di allievo pilota

ed eccolo pronto per il «battesimo dell'aria».

L'istruttore, il suo maestro, quello che gli insegnerà a volare e che lo seguirà fino al brevetto, è presso l'apparecchio ad attenderlo. L'allievo riceve le istruzioni per il primo volo. «Il volo d'impressione» e, quando gli viene ordinato di montare in fusoliera, è raggianti di gioia. Non gli sembra vero.

Sorride al compagno che lo aiuta ad agganciare il moschettone del paracadute e le cinghie, poi a tutti gli altri che, ai propri posti, ansiosi attendono il loro turno.

L'istruttore è già al suo posto: con decise spuntate di motore porta il velivolo sulla linea di partenza, in attesa del segnale. Parte e, dopo un doppio giro di campo, riporta l'allievo in linea per prenderne un altro e poi un terzo, un quarto e così via.

L'entusiasmo del «battezzato» desta meraviglia e diventa contagioso. L'allievo che scende dal velivolo ha il viso raggianti, l'occhio vivido, e non può fare a meno di comunicare agli altri, che gli fanno corona, le sue rapide impressioni: «Meraviglioso! Fantastico! Sì va senza scosse, si sale, si gira, si discende, è una bellezza. Non sarei mai venuto giù. Come mi è parso breve il tempo trascorso in volo. Ho visto dal-

l'alto la città, la campagna: che incanto! Mi sono sporto senza alcuna paura. Non ho accusato alcun disturbo. Diventerò sicuramente un pilota. Come sono felice! «Una sequela di esclamazioni ingenue, ma tanto spontanee e significative».

Dopo il primo volo incominciano i veri e propri «doppi comandi».

E' questo il periodo più delicato e più oneroso per l'istruttore, che si dedica all'insegnamento con tutte le sue forze di mente e di cuore, con tutte le sue qualità di maestro coscienzioso, sicuro e capace, con quella passione e volontà che lo distinguono.

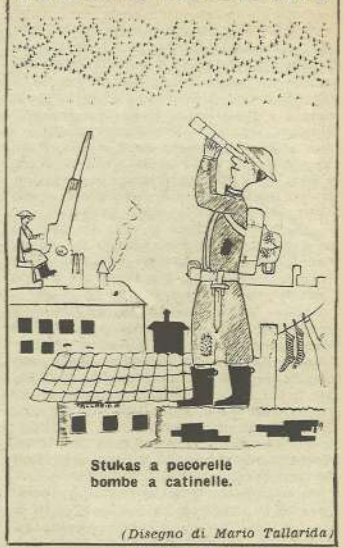
Studia l'allievo, ne stima le particolari attitudini, lo segue, lo assiste e lo consiglia nei momenti tristi e cerca di trarre da lui il massimo rendimento nei momenti migliori. Con lui «parte e atterra» fino al giorno in cui è sicuro che l'allievo ha raggiunto quel grado di istruzione necessario ed indispensabile per volare da solo.

Indi lo propone per la prova di «decollo» al Direttore della linea di volo, il quale, nei casi dubbi, lo prova personalmente in volo.

E così l'aquilotto sfida lo spazio. Ha vinto. Per lui la conquista dell'aria non è più un'illusione: ma neanche una completa realtà. Vinta la sfida, egli non deve fermarsi, né vivere sugli allori, ma perseverare con entusiasmo e con lena sempre crescenti. Nuove ed incognite ebbrezze, su velivoli progressivamente più complessi e più veloci, gli sono riservate in premio della prima vittoria.

Egli vola da solo, finalmente, e si specializza in tutte le forme normali e acrobatiche, individuali e collettive, del

LO SPIRITO DEI GIOVANI



Stukas a pecorelle bombe a catinelle.

(Disegno di Mario Tallarida)

combattimento, per puntare, risoluto e sicuro, la sua macchina alata e armata di piombo e di cuore contro il nemico, come aquila protesa con occhio e artiglio sulla preda.

VITTORIO DI STASIO

POSTA Aerea

Azello Azzarelli, Milano. — Il direttore mi ha assicurato che il tuo «Grifone», ribattezzato «Vita e morte del Grifone», verrà pubblicato prestissimo. Io ti dico che il pezzo mi piace abbastanza. Speriamo che interessi anche i lettori.

Falchi, Verona. — Mi congratulo con voi per l'attestato B. Mi sono informato presso la R.U.N.A. e mi hanno detto che i corsi di volo a vela verranno ripresi nel mese di giugno. Spero che «L'Aquilone» possa darne conferma presto.

Ermanno Vacalebre, Messina. — Curioso ciò che dici. Dici che vedendo volare il tuo veleggiatore preso in una termica ti è venuto il desiderio di possederlo. E allora non hai pensato e non pensi che se l'uomo (come tu desideri pronunciando molti ahimè e traendo molti sospiri) avesse le ali non esisterebbe probabilmente l'aeroplano. Ma lasciamo andare. Mandami i disegni, le fotografie e la descrizione con i dati del tuo modello. Pubblicheremo tutto su «L'Aquilone».

Sandro Godina, Padova. — Andiamo per ordine. Lode a te, anche se la tua fatica non è stata coronata da grande fortuna, come meritavi. Ho letto con interesse la descrizione delle peripezie toccate al tuo veleggiatore. Dici che a Pola desiderano ardentemente una scuola per aeromodellisti. Lo capisco; però non capisco perché mai la R.U.N.A. locale non insista presso la sede centrale. Vero è che con la guerra tutto è più difficile; ma insistendo qualche cosa si finisce sempre per ottenere. Dal canto mio dirò una parolina all'ingegner Bacchelli. Mi dici anche che a Padova gli aeromodellisti guardano con disprezzo coloro che costruiscono modelli ad elastico e modelli veleggiatori e che si sente gridare «viva il motore». Non scherziamo, e sopra tutto non facciamoci sentire al Delegato Centrale dell'aeromodellismo, il quale ha delle idee (giuste, lo opino) alquanto diverse in proposito. Non che i modelli con motore a scoppio non siano modelli degni di rispetto e di considerazione (sono aggregati difficili a realizzare, in verità), ma lo credo che la più grande soddisfazione un aeromodellista la debba trovare costruendo un veleggiatore e questo lanciando nel cielo a cavallo delle correnti. Che ne dici? Riferisci a Crivello le tue raccomandazioni e i tuoi auguri. Arzi lo faccio subito, pubblicamente. (Caro Crivello, il nostro caro Sandro Godina ti augura di abbattere centinaia di aerei inglesi; però si raccomanda che tu non dimentichi i nasiri delle mitragliatrici nell'armiera dell'aeroporto). Va bene così? Non so se pubblicheremo le tue fotografie. Non sono bellissime. Ma ci ripenserò...

Aquila Azzurra, intorno a Napoli. — Ecco la risposta che attendi da tempo. Non bisogna mai disperare, mio caro. La vita è lunga, specialmente per i giovani. So che ti farà piacere apprendere che si sta rivedendo il tempo perduto e che tu potrai scriverti cento lettere al giorno e ottenere

cento risposte (nello spazio di un secolo, bisbiglia lo spirito maligno che è dentro di me)... Ti assicuro che il costruttore di aeromodelli è veramente in vista. Sei dell'opinione che Crivello invecchi? E chi non invecchia? Grazie degli elogi tributati all'indirizzo de «L'Aquilone».

Capitano De Marzi, Napoli. — Ho letto la tua simpatica lettera. In realtà sono quasi solo. (Dico quasi, perché essere soli in una città come Roma è una faccenda piuttosto difficile). Come sai, e se non lo sai te lo dico io, l'ing. Lu è in Africa settentrionale a far l'eroe; l'indaffarato Mariotti è diventato improvvisamente vecchio (qualche volta va a fare l'eroe anche lui); è stato per qualche mese nel Dodecaneso, ha anche volato su Alessandria, per esempio, ma appena fa ritorno in sede ricade nella sua deplorabile vecchiaia neghittosa, seriosa e barbogiana. Che roba! L'ing. Bi. comanda un mucchio di cannoni. Già non riesce più a muovere gli arti tanto è ingrassato (mangia troppo, lo sai); l'ingegner Aeronautico va e viene come l'acqua del mare; Crivello è partito da molto tempo per un campo d'aviazione dove sta allenandosi e sperando, dopo il brevetto militare, in molti nemici molto onore; Travagli è vittima della tenia (volgarmente detta verme solitario); il pittor Tricheco ha fatto domanda per essere promosso da sottotenente a Generale (credo, in confidenza, che lo faranno appena tenente)... Ecco la cronaca che tu ti attendevi da me. Io non mi aggiro per le stanze vuote della redazione per il semplice fatto che non ne ho il tempo. Spero che lo vorrai ammettere. Ti auguro di trasmettere la tua ameba agli inglesi e di guarire al più presto. Certo pubblicheremo presto una almeno delle fotografie che mi hai mandate. Se si ti rimbarcherai su qualche vecchia ciabatta, magari di Tison, avvertici. La banda de «L'Aquilone» (come la chiami tu), anzi ciò che è rimasto della banda (e cioè un timpano, un fagotto, un trombone, un quartino, una cornetta) ringrazia e ricambia i saluti.

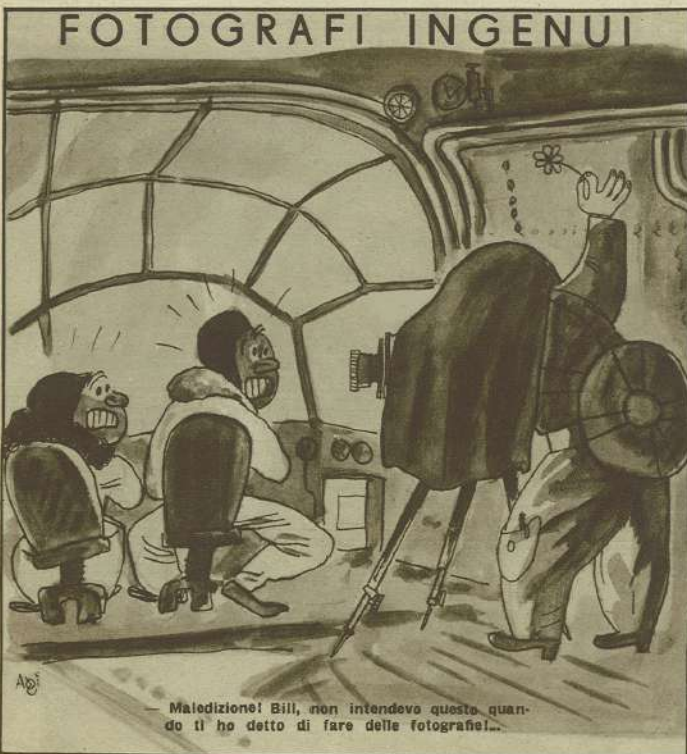
ZIO FALCONE

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Fotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



Maledizione! Bill, non intendeva questo quando ti ho detto di fare delle fotografie!

ALFA-ROMEO MILANO

*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*

CANTIERI RIUNITI
DELL' ADRIATICO
TRIESTE

**OFFICINE AERONAUTICHE
MONFALCONE**

BREDA
COSTRUZIONI
AERONAUTICHE

SOCIETA' ITALIANA ERNESTO BREDA - MILANO

**PER OGNI GIOVANE
PREAERONAUTICO
IL SUO MANUALE
DI SPECIALIZZAZIONE**

1. Il pilota preaeronautico L. 6,30
2. Il motorista preaeronautico „ 7,35
3. Il montatore preaeronautico „ 8, -
4. Il marconista preaeronaut. „ 7,50
5. L'elettricista preaeronaut. „ 8, -
6. Il fotografo preaeronautico „ 6,30
7. L'aiutante di Sanità preaeronautico „ 7,50

CHIEDETELO ALL' UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Roma - Piazza del Popolo N. 18 - inviando l'importo mediante il C/C Postale n. 1/24178

**FIAT
CR 42**

AEROPLANI LACONICI

S. G. Milano

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



FIORÉ
41

UN NOSTRO «RO 43» DELLA RICOGNIZIONE MARITTIMA ALLE PRESE CON UNO «SPITFIRE».