



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

NELL'IMPERO: NOSTRI "FALCHI" INDIVIDUANO E ATTACCANO UN POSTO NEMICO.

AGI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 8

23 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 25-6-1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18

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

ABBONAMENTI

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

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - MilanoPrezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni min. di colonnaEseguiti 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 edite

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

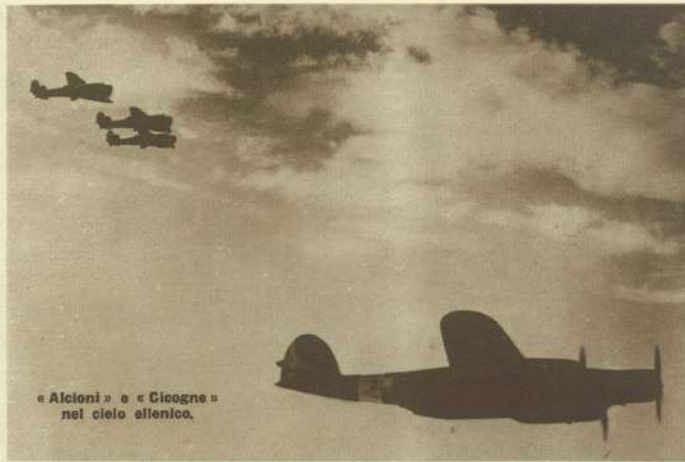
Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire

« Alioni » e « Cicogna »
nel cielo ellenico.Quando
sono
arrivate
Collaborazione dei Giovani

Da quando aveva sette mesi ed era un bamboccione che sgambettava in giardino al sole nella sua carrozzella, il rumore dei motori gli faceva spalancare gli occhioni azzurri su verso il cielo e quel grosso uccello bianco che si muoveva lassù gli faceva fare piccoli gridi di gioia e attirava particolarmente la sua attenzione.

Fin da allora dimostrò grande entusiasmo per gli aeroplani e questo entusiasmo crebbe con lui.

A due anni disse: piano. A quattro, per la prima volta dopo tanti inutili tentativi, fece sulla carta uno scarabocchio. Lo mostrò alla mamma e disse: « Guarda qui, mamma, un aeroplano ».

La mamma lo baciò e quando il babbo tornò dall'ufficio, gli sventolò davanti quel prezioso foglio di carta su cui molto rozza mente era disegnato una specie di primitivo aeroplano.

Il babbo si entusiasmò e fece molte carezze al bambino.
Giorgio diventò grandicello e andò a scuola.

Sul suo sillabario c'era un bella figura: un trimotore grande, bianco, lucente e intorno c'era tanto azzurro!

Sotto c'era scritto: *Aeroplani d'Italia*.
Quante ore stava con gli occhi fissi su quel disegno, affascinato, estatico, muto.

Non parlava che di aeroplani e di volare, quel bambino! E quando doveva scrivere un pensiero scriveva: « Gli aeroplani sono molto belli; oppure: « Quando sarò grande, andrò a volare e diventerò il più bravo aviatore di tutti ».

Un giorno lo zio aveva detto scherzando: « Ne faremo un aviatore » e il babbo aveva risposto: « Non ci mancherebbe altro! ».

Terza, quarta, quinta elementare.
Il maestro era molto contento di lui e l'esame d'ammissione al ginnasio sarebbe stato certamente superato senza difficoltà.

Infatti con tre 8 e un 7 Giorgio fu ammesso alla prima ginnasiale. Aveva dieci anni.

Suo padre fu molto contento e gli disse di chiedere quello che voleva per premio.

Il bambino non esitò: « Dieci lire mi bastano, papà ».

Il babbo stupito di una richiesta così irrisoria, tentò di obbiettare qualche cosa, ma fu costretto a cedere.

Il giorno seguente, alla sede della R.U.N.A., il commissario ricevette dalle mani del bimbo le dieci lire di abbonamento.

Ogni settimana gli arrivava *L'Aquilone* che egli in un'ora divorava. Solo allora suo padre capì.

In estate, durante le vacanze, costruì il primo aeromodello.

Dopo molte fatiche, una delle sue « creature », come egli li chiamava, volò.

Suo padre però si oppose a questo modo « inutile » di passare il tempo e il bambino continuò a lavorare di nascosto quando il babbo non c'era.

Terza ginnasiale, quinta ginnasiale, esame di licenza.

I professori erano tutti contenti e non c'era mai nulla da dire sul conto di Giorgio, se non che era un po' vivace e distratto.

Italiano, Greco, Storia, Geografia, Inglese 7, Latino e Matematica 8. Educazione Fisica 9. Ecco l'ottimo bilancio dell'esame di licenza.

Ma Giorgio non riusciva a far conoscenza con aviatori e ad entrare all'aeroporto. Arrivava fino al cancello e si fermava a guardare estatico, rimanendo là per una o due ore, con gli occhi fissi ai capannoni e ai velivoli che andavano e venivano. A malincuore distoglieva lo sguardo da quello che

egli considerava la sua vita e volgeva la bicicletta per ritornare.

Ora non ne parlava più, con nessuno. Teneva tutto per sé: sentimenti, sogni, speranze, gioie e delusioni.

Sua madre e suo padre credevano che quella « mania » fosse scomparsa. Però la mamma lo sorprendeva spesso con gli occhi su nel cielo, assente, lontano, che solo inseguita col pensiero e con la speranza i suoi sogni.

Lavorava molto di lena. Era il primo della classe. Dava ai suoi genitori le più belle e più grandi soddisfazioni.

Perché suo padre avrebbe dovuto rifiutare? Perché avrebbe dovuto costringere il suo unico figlio a seguire una via che non era la sua?

Alla fine del terzo liceo, superati benissimo gli esami, una sera dovette parlare in famiglia della strada che intendeva seguire: Caserta, Accademia Aeronautica.

Giorgio si sarebbe atteso tutte le risposte possibili, ma non quella che suo padre gli diede quella sera:

— Figliolo, sei tu che devi decidere. Io e tua madre non ci opponiamo. Ti dico sinceramente che avevo sognato per te tutt'altra carriera, ma lascio a te la piena e assoluta libertà di scegliere.

Se vuoi andare a Caserta, ebbene vai. Sono contento e anche tua madre è contenta, vero, mamma?

Il babbo aveva pronunciato queste parole con un accento così doloroso, che faceva male al cuore.

La mamma si asciugò di nascosto una lagrime e rispose sorridendo:
— Sì, sono contenta.

Ottobre. Le porte dell'Accademia si sono chiuse dietro le sue spalle. Un nodo gli serra la gola. E' commozione o gioia? Tutte e due. Fuori da quel portone sono rimasti i suoi diciotto anni di sogni, di speranze, di studio indefeso, di fatica e di rinuncia.

E' giunto il momento di raccogliere il frutto di quella breve parentesi di vita. Il sogno è realtà.

Lo attende tutta una vita di eroismo, di dedizione, di ardente entusiasmo, vita fatta di piccole cose, vita di eterna giovinezza, perché l'aria azzurra e cristallina che lo vedrà trionfare col suo apparecchio gli donerà un soffio vivificante che manterrà purissimi e intatti i suoi vent'anni.

Egli vede tutto ciò e con una fiamma di fede e di orgoglio nei suoi occhi pieni di cielo e di vento, comincia a prepararsi alla scuola della disciplina e del coraggio, a vivere pericolosamente.

ANNA FABBRI



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Hitler annuncia al mondo che il vaso è colmo e la misura trabocca e che le truppe germaniche hanno varcato il confine deciso a rovesciare il sistema versagliista.

In venti giorni Danzica, la cosiddetta città libera, ma asserrata al volere delle Potenze plutocratiche versagliiste, vede con gioia in fronte le sue catene e torna a far parte del Grande Reich germanico da cui nessuna forza umana avrebbe potuto per altro tempo separarla. I suo francobolli ricevono la stampigliatura della occupazione germanica mentre a Berlino l'avvenimento viene ricordato con la emissione di due francobolli con la scritta « Danzica è tedesca », illustrati con vedute della città.

Ma nello stesso tempo anche la Polonia scompare dalla carta geografica europea: la Polonia illusa e delusa dal « protezionismo britannico », la Polonia di Moscicki e di Ridz-Smigly crolla di fronte alla imponente

delle forze armate hitleriane e viene poi divisa fra la Germania e la Russia Sovietica in piena ripresa — quest'ultima — di rivendicazioni nazionali.

(Continua.)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

ECUADOR

Recentemente due francobolli fiscali (marche da bollo per i tabacchi manifatturati) sono stati sovrastampati in modo da servire per la posta ordinaria, con le scritte seguenti: « Postal adicional - Cinco centavos » e: « Casa de Correos y Telegrafos - Cinco centavos ».

5 cent. su 1 c. rosso; 5 cent. su 1 centavo, rosso.

ITALIA E GERMANIA

Il 30 gennaio scorso l'Amministrazione delle Poste Italiane ha fatto distribuire agli uffici postali una nuova serie di francobolli che recano le effigi del Duce e del Fuehrer, che sono di un soldato italiano e di un soldato tedesco. Questa nuova serie di francobolli vuole mettere in rilievo, davanti a tutto il mondo, la fratellanza di armi italo-germanica nella comune lotta di difesa delle due Nazioni. La serie è costituita di sei valori, rispondenti alle affrancature di maggiore uso. Ecco le sue caratteristiche:

10 centesimi, bruno

20 centesimi, carminio

25 centesimi, verde

50 centesimi, violetto

75 centesimi, rosa carminio

1 lira e 25 cent., azzurro.

In pari data l'Amministrazione delle Poste del Reich ha fatto emettere un francobollo che reca egualmente le effigi del Duce e del Fuehrer:

12 pfg + 38 pfg.

Il sovrapprezzo è destinato ad alimentare il fondo di cultura italo-tedesco.

MAURITIUS

Concorso filatelico dei dodici Re

Riportiamo, per comodità dei nostri lettori, il bando dell'originale Concorso Filatelico di cui abbiamo dato notizia nel numero precedente e per il quale ci sono già pervenute valanghe di soluzioni.

In una busta, il nostro Mauritius, ha raccolto dodici francobolli di dodici Stati, che recano le effigi di altrettanti Sovrani.

Si tratta, con le sommarie indicazioni seguenti, di individuare con precisione i nomi dei Sovrani ritratti sui francobolli stessi.

1. Mori recentemente in un incidente automobilistico.
2. E' Zar... Ma non di tutte le Russie.
3. Aveva una gran bella barba bianca e regnò sul Paese dove è il fiume delle donne guerriere.
4. Fu detto il Re Gelantiuomo.
5. Mori ucciso dagli insorti.
6. Ebbe un Regno lughissimo e indossava sempre una giubba bianca.
7. Appassionato alpinista perdetto la vita durante un'ascensione.
8. E' un notissimo giocatore di tennis.
9. Tre volte vittorioso.
10. Ama fare ogni mattina una passeggiata a cavallo per le vie della Capitale.
11. Padre della Patria.
12. Ebbe un famoso castello chiamato « Sans-Souci ».

I lettori filatelici potranno inviare la soluzione dei dodici quesiti, che consiste nello specificare per ciascuno di essi:

a) il nome del Sovrano e l'ordine che occupa fra quelli che si chiamarono come lui (per es. « Filippo V »).

b) La Nazione su cui regna o ha regnato (per es. « di Polonia »).

c) le due date che segnano l'inizio e la eventuale fine del suo Regno (per es. « 1880-1905 »). Nel caso in cui regni tuttora basterà mettere sola la prima data di avvento al trono e, al posto della seconda, la parola: vivente).

Ai primi cinque concorrenti che si saranno avvicinati con maggiore esattezza alla soluzione verranno assegnati, in ordine di merito, i seguenti premi:

Primo premio: Catalogo Landmans dei francobolli d'Italia e di Europa (dono dell'Editore).

Secondo premio: Mille francobolli differenti (dono della Ditta E. Risi di Roma).

Terzo premio: Album completo per i francobolli italiani (dono di « Aofoca, Roma »).

Quarto premio: Abbonamento a « L'Aquilone » per un anno.

Quinto premio: Una serie completa di francobolli (dono di Mauritius).

Le risposte dovranno pervenire a Mauritius, Redazione de « L'Aquilone », Piazza del Popolo 18, Roma, entro il 18 marzo p. venturo.

Non si terrà alcun conto di quelle che arriveranno in ritardo né di quelle alle quali non sarà stata accolta il tagliando qui in calce.

Le soluzioni dovranno essere scritte ben chiare in un solo foglio e spedite in busta chiusa.

CONCORSO FILATELICO
DEI DODICI RE

Inquietudine AMERICANA

Nei riguardi degli Stati Uniti, il Duce, nel suo ultimo storico discorso tenuto davanti le Gerarchie romane, ma indirizzato all'Italia e al mondo ha detto: gli Stati Uniti non hanno da temere perfettamente nulla dalle Potenze dell'Asse; il Duce ha soggiunto: sarebbe più probabile che gli Stati Uniti venissero invasi dagli abitanti di Marte, che dagli Eserciti dell'Italia e della Germania. L'inquietudine americana, quindi è perfettamente ingiustificata. Gli americani non debbono temere nulla, poiché noi da essi non vogliamo e non desideriamo nulla.

Tuttavia, malgrado queste alte assicurazioni, noi vediamo gli Stati Uniti scivolare sempre più verso una pericolosa fobia nei riguardi della Germania e anche nei nostri riguardi. È uno strano fenomeno di panico e di paura collettiva. E' del resto, un fenomeno che si può verificare solo in quel paese in cui di tanto in tanto, si sente la necessità di impiccare qualche povero negro a guisa di difesa razziale. Gli Stati Uniti sentono, in altri termini, il bisogno di difendersi da qualcuno e da qualche cosa. Il loro è realmente uno strano fenomeno; un fenomeno che, con una abusata espressione, molte

volte è stato chiamato « complesso di inferiorità ».

Tale continua ed incessante necessità di difendersi da qualcuno e da qualche cosa, oggi li porta alla convinzione di doversi difendere dal pericoloso dinamismo della Germania e dell'Italia. E sia pure. Adesso assistiamo, per esempio, alla campagna per il reclutamento e l'arruolamento del personale per la loro aviazione militare. Negli Stati Uniti, oggi difatti si svolge una intensa attività per il reclutamento di nuove forze per la loro armata dell'aria. Gli Stati Uniti vogliono forgiarsi una grande aviazione perché debbono difendersi dagli abitanti di Marte, dai figli del Sol Levante, dai bruni italiani e dai biondi e colossali germanici...

Malgrado queste necessità impellenti, sembra che la propaganda in favore dell'aeronautica sia, più che indispensabile, necessaria se si vogliono ottenere reclute per la futura potente Armata dell'aria degli Stati Uniti. Per trovare uomini disposti a vestire la divisa di aviatore militare, negli Stati Uniti è necessario mettere su una vasta campagna pubblicitaria a base di manifesti allellanti, di imbonitori stipendiati che strepitano agli angoli delle strade e di ogni forma morale e materiale di seduzione. Malgrado ciò, ripeto, il rivolo di reclute che, docili, si avviano verso le caserme aeronautiche degli Stati Uniti, è più che esile.

Ma, a parte l'insufficienza degli uomini, ora negli Stati Uniti si sta delineando un'altra deficienza: la deficienza degli apparecchi di addestramento per queste reclute. Una volta trovate le tante squadrate e faticate reclute dell'aria, non si sa dove farle volare: mancano gli apparecchi necessari. Per esempio, e secondo notizie americane, il bombardiere di addestramento «Vultee» non gode buona fo-

ma nella Armata dell'aria degli Stati Uniti. Ma noi ci eravamo promessi di parlare solo del problema dell'arruolamento delle reclute e di esso parleremo, lasciando in disparte, per il momento, quello degli apparecchi di addestramento.

Le candidature a membro dell'Aeronautica degli Stati Uniti restano sempre molto al di sotto delle necessità fissate dal Dipartimento della Guerra per ciascun Distretto. A tutto ciò si deve aggiungere che dall'80 al 90 per cento dei candidati debbono essere respinti perché di costituzione fisica insufficiente. Ma tutto ciò non spaventa soverchiamente le Autorità militari e aeronautiche degli Stati Uniti: infatti, se



Battea nel cielo elisino.



Bombardieri italiani nel cielo epirota.

zi staccati dei motori di aviazione «Allison - Engineering» vengono fabbricati nelle officine automobilistiche della «Cadillac»; o se gli stabilimenti «Hudson» producono pezzi staccati di aeroplani per la «Curtiss-Wright», e se la «Packard» prepara la costruzione in serie dei motori «Rolls-Royce» raffreddati a liquido, e la «Ford» ha ricevuto una ordinazione per la costruzione su licenza dei

motori doppi stellari «Pratt e Whitney», ecc., tutta questa mobilitazione industriale in favore della produzione aeronautica non significa nulla. Gli americani dovrebbero trovar il modo di fabbricare in serie gli aerei, i piloti ed i mitraglieri, possibilmente raffreddati a «Whisky».

CRONACA BREVE

Del 9 al 15 febbraio l'aviazione nemica ha subito da parte delle nostre forze aeree perdite particolarmente gravi. In soli 4 giorni nei cieli dell'Africa orientale e sul fronte greco in specie la nostra caccia ha segnato una serie di folgoranti vittorie. Nei duelli aerei sono stati abbattuti 32 velivoli nemici, altri 44 sono stati distrutti al suolo e 9 sono stati abbattuti dalla D.C.A. In cinque giorni, e cioè dal 9 al 14 febbraio il nemico ha perduto complessivamente 102 velivoli.

Una missione di tecnici germanici capeggiata dall'ing. Capo di S. M. del Ministro dell'aria del Reich, il pilota dott. Leyenseter, ha visitato nei giorni scorsi i nostri stabilimenti aeronautici e particolarmente la Fiat Aeronautica d'Italia, le Officine Motori d'aviazione, le Sale Prove della Fiat Lingotto e gli impianti della «Microtecnica». I tecnici tedeschi hanno seguito con interesse tutte le fasi di lavorazione del nostro materiale aeronautico ed hanno espresso il loro alto compiacimento per la perfezione dei procedimenti, per le splendide realizzazioni autarchiche e per l'alto spirito che guida l'opera dei dirigenti e delle maestranze.

Secondo una statistica della rivista svizzera «Flug Wehr Technik» compilata per illustrare l'articolo «Bombardiere contro nave da guerra» risulta che nei primi 17 mesi di guerra le perdite navali dei belligeranti sono le seguenti: 30 cacciatorpediniere affondate dagli aerei, 19 dalle artiglierie navali, 10 dai siluri ed uno dalle mine; 2 incrociatori affondati e 25-30 danneggiati dagli aerei, 3 dall'artiglieria navale e 3 dai siluri; 10 navi da battaglia danneggiate dagli aerei, 1 dall'artiglieria navale ed 1 affondata dai siluri; 1 nave portaerei affondata e 3 danneggiate dagli aerei, 1 affondata dai siluri.



Alcione sul mare.

non si rinuncia in nessun caso alle condizioni poste per la dichiarazione di idoneità fisica, si tende piuttosto a ridurre le esigenze relative all'istruzione generale. Si fa questo ragionamento negli Stati Uniti: meglio un zuccone sano e forte, che un mingherlino istruito...

Il fabbisogno minimo per i nove Distretti militari degli Stati Uniti (corpi aerei) era, secondo le previsioni, di 240 reclute al mese per ogni distretto; ossia mensilmente 2160 uomini in tutto. Nell'ottobre 1940 invece il numero degli iscritti non è stato che di 1974, e nel novembre di 1337. Soltanto il quarto Distretto militare, cioè quello che ha sede ad Atalanta, ha superato il minimo, con 293 candidati, mentre tutti gli altri sono restati molto al di sotto delle previsioni. Come fizio alla disperata difesa americana all'attacco dei mariani, non c'è male... Poteva anche andare peggio...

Ultimamente il Dipartimento americano della guerra ha annunciato l'apertura di nuovi corsi d'istruzione per ufficiali tecnici dell'Armata aerea compresi armieri, fotografi, ecc. Per questi allievi ufficiali sono previsti corsi di 9 mesi. Dal gennaio 1941, devono essere arruolati ogni mese 100 ingegneri aspiranti ufficiali. Essi saranno divisi in pari numero fra le Università di Nuova York e di Perdue per una istruzione elementare di tre mesi alla scuola tecnica d'aviazione di Chanute Field. Questo, per gli ingegneri; gli armieri e i fotografi saranno poi destinati a Lowry Field, gli aspiranti ufficiali delle truppe di guardia a Scott Field. Questo il piano, piano che, per il momento, si trova sulla carta e nelle belle intenzioni americane.

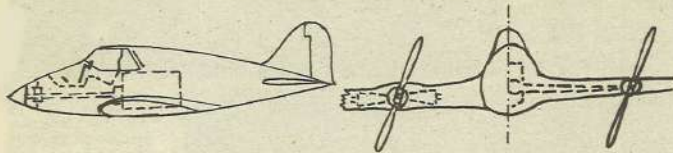
Anche, quindi, se si constata — come si deve fare — che da un certo tempo in qua l'industria automobilistica americana coopera, entro certi limiti, all'esecuzione del programma, stabilito per l'industria aeronautica, resta sempre in piedi il problema delle reclute e del personale. Se, per esempio, vari pez-

MOTORI muscolati

L'evoluzione delle forme aerodinamiche degli aeroplani di tutti i tipi verso linee semplici e snelle con abolizione di ogni rialzo ed escrescenza, è una conseguenza diretta dello sforzo per raggiungere velocità sempre maggiori, perseguito dai progettisti in tutto il mondo. Per l'aeroplano civile, velocità e rendimento aerodinamico si confondono e si completano per raggiungere l'economia d'impiego. Per il velivolo militare, poi, la guerra moderna ha indicato nella velocità il più efficace mezzo di protezione contro l'offesa antiaerea da terra, e l'elemento fondamentale per l'azione di sorpresa e la fuga. Poiché, come è noto, la potenza necessaria a spostare un corpo nell'aria aumenta con la velocità, in misura grandissima, non è più possibile tol-

Come giustamente diceva il costruttore olandese Fokker, i progettisti di aeroplani avrebbero da un pezzo abbandonato i motori esterni se nell'aria, come nell'acqua, si potessero «vedere gli spruzzi». È chiaro che nessun costruttore navale si sognerebbe oggi di affiancare ad uno scafo due navicelle con le eliche.

Si giunge così a quello che possiamo considerare come il terzo periodo nell'evoluzione della tecnica aeronautica, caratterizzato dall'adozione dei motori interni. Di questa fase si vedono ora i primi segni, se non nelle realizzazioni di serie, almeno negli studi e nei tentativi sperimentali. Prove isolate sono state fatte anche in passato da vari precursori, e il giorno in cui le appendici esterne attuali scompariranno



lerare al secento chilometri all'ora del velivolo moderno quei montanti, fili, escrescenze e ineguaglianze che potevano essere consentite nei vecchi aeroplani, e il costruttore pratico è costretto, a costo di sacrifici di peso, di transazioni sul costo, di laboriosi studi, ad avvicinarsi sempre più alle snelle forme esterne che l'aerodinamica gli impone.

In questa evoluzione, il gruppo motore-propulsore è passato, si può dire, per tre fasi ben distinte. Nella prima, ormai tramontata, abbiamo visto i castelli motori, distinti dal corpo principale del velivolo, sostenere il motore fuori di esso, talvolta liberamente esposto al vento di corsa, talaltra più o meno carenato come un corpo a parte. Possiamo dire che gli ultimi fortunati esponenti di questa tendenza sono stati i nostri gloriosi S. 55; i quali riuscivano nonostante la presenza dei motori esposti e delle gambe di forza carenate che li supportavano, a raggiungere una efficienza aerodinamica complessiva, per quei tempi assai rilevante. La seconda fase, di cui ci troviamo forse ora prossimi alla fine, è caratterizzata dalla fusione delle forme del motore, opportunamente carenato, con la fusoliera o le ali del velivolo. Questa fusione, che nei motori raffreddati a liquido riesce abbastanza naturale e spontanea per la forma allungata della massa del motore, ha condotto nel caso dei motori stellari raffreddati ad aria, ad alcune caratteristiche soluzioni nuove, le quali hanno dato al velivolo di questo periodo una sagoma tutta particolare.

Dall'ingombro circolare del motore deriva la speciale forma delle fusoliere di monomotore moderne, tozze e troncate anteriormente.

La sezione maestra di queste fusoliere, per motori di potenza un po' elevata, ha finito per essere regolata piuttosto sulle necessità di raccordo del motore stesso, che su quella di contenere la sagoma frontale del pilota seduto, che vi resta agevolmente incluso. Nei multimotori, si è arrivati alla caratteristica forma della gondola alare, che raccorda la massa circolare del motore con quella piatta e allungata dell'ala. Si creano così dei corpi allungati, nel senso del moto, che hanno unicamente scopo aerodinamico e che il costruttore deve sfruttare il meglio possibile per alloggiare accessori o serbatoi, onde economizzare altro spazio prezioso.

È evidente il contrasto fra questo punto della tecnica aeronautica ed il corrispondente stadio della tecnica navale. La nave moderna porta i suoi gruppi motori dentro di sé, ben nascosti e protetti nel suo ventre carenato e, soprattutto, perfettamente accessibili in ogni momento, anche in navigazione. Non siamo più ai tempi della piroga primitiva, col bilancere esterno equilibrante, o della tirreme con la sua rastrelliera mobile sui fianchi

del tutto non è certamente lontano.

L'inclusione del motore in fusoliera, in particolare nei monomotori, non richiede neanche la creazione di motori appositi. Il motore raffreddato a liquido, essendo già distinto nel suo complesso principale e nell'apparato raffreddante (radiatore) si presta facilmente ad essere conglobato nelle forme affilate di una fusoliera moderna. Basterà arretrarlo rispetto alla estremità anteriore in modo da farne capitare l'ingombro là dove la fusoliera è più panciuta, e ridurre così la prora a forme aerodinamicamente più convenienti. Questo è stato fatto in passato nell'idrocorsa italiano P.F., nell'olandese Koolhoven da caccia, e recentemente, nel Bell Airacuda, la cui fusoliera si avvicina più del solito ad un corpo di penetrazione teorico. In tutti questi casi la difficoltà è data dalla distanza fra il motore e l'elica, che deve essere collegata al motore stesso attraverso un albero prolungato, sorgente di vibrazioni nocive e in ogni caso pesante. Nei due ultimi apparecchi citati si è combinato, con questa innovazione il concetto di avvicinare la massa del motore al baricentro e contemporaneamente disporre il posto di pilotaggio «davanti» al motore. Si protegge così il pilota posteriormente e gli si offre una migliore visibilità. L'albero di trasmissione però si allunga ancora.

Quando le eliche invece si fanno restare sulle ali, come in tutti i multimotori attuali, possiamo nascondere i motori sia nelle ali stesse, sia nella fusoliera. Quest'ultima soluzione, verso cui si accaniscono attualmente le ricerche di tutti gli uffici tecnici più avanzati, consentirà evidentemente di tenere le masse raccolte nel baricentro (con vantaggio della manovrabilità) e di rendere il gruppo dei motori accessibile agevolmente in volo. L'ostacolo maggiore è dato sempre dalle trasmissioni, in questo caso complicate dall'angolo che l'albero uscente lateralmente dalla fusoliera deve fare con quello che raggiunge l'elica in senso antero-posteriore. È evidente la necessità di avere parti robuste e rigide su cui attaccarsi e la difficoltà dello studio dei vari complicati meccanismi. Probabilmente il problema sarà facilitato dalla più estesa adozione degli elevati carichi alari, perché l'ala moderna, più massiccia perché più sollecitata, è relativamente più rigida delle antiche. Finora, tuttavia, non ci risulta che sia stato provato in volo un aeroplano di questo tipo. Il concetto invece di far rientrare l'ingombro del motore nelle linee aerodinamiche del velivolo lasciando i motori nell'ala, ha condotto alla progettazione dei motori piatti, di cui vari esemplari sono stati costruiti e provati, anche con successo. Il motore piatto, costruito cioè a cilindri contrapposti o quasi, e con tutte le masse sistemate in modo da limitare ogni sporgenza in direzione verticale, si nasconde facilmente dentro lo spessore del

l'ala, in generale fra i longeroni, se questi sono due, o davanti o dietro il longerone unico. Qui il problema della trasmissione è ridotto, ma sussiste sempre quello del raffreddamento, sia nel caso del motore raffreddato ad acqua, sia in quello raffreddato ad aria. Ricordiamo, ad esempio, un antico brevetto francese per sistemare nelle ali i normali motori stellari, coricati di piatto, raffreddati ad aria con ventilazione forzata. In tutti i casi, sia che il motore stia nelle ali, sia che stia nella fusoliera, dobbiamo provvedere ad alimentarlo, a raffreddarlo e ad eliminare i prodotti di scarico. Tutto ciò è ben risolto nelle installazioni esterne attuali, ma dovrà essere nuovamente sperimentato nelle installazioni future nascoste.

Ci saranno canali di adduzione dell'aria da prendersi in punti adatti per pressione e temperatura, intercapedini ventilate per eliminare il riscaldamento della cabina o

di parti strutturali importanti, canali di scarico isolati per gettare fuori i gas caldissimi prodotti dalla combustione. Problemi nuovi per il progettista del velivolo, per l'installatore, per il tecnico dei materiali, per lo stesso motorista e per il pilota, che si troverà fra le mani una macchina ben diversa dalle solite e certamente più complessa.

Non è il caso, in periodo di guerra specialmente, di fare troppe previsioni e deduzioni su quella che sarà la tecnica aeronautica avvenire. Possiamo però fin d'ora affermare che l'installazione dei motori nascosti si renderà necessaria negli aeroplani futuri assai presto, che da essa discenderanno modifiche fondamentali nella concezione degli aerei moderni e che anche in questo campo, come in tanti altri, progettisti e costruttori italiani saranno in prima linea.

MARGUS

Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dal numero precedente).

Tragicamente finirono i tentativi del belga de Groof. Il suo apparecchio aveva delle ali di circa 10 metri di lunghezza, fissate su un'impalcatura con cerniere e giunture. Un piano di coda di 9 metri di lunghezza avrebbe dovuto impedire il rovesciamento, e mantenere cioè l'apparecchio in equilibrio. De Groof voleva abbassare le ali alle quali erano fissate numerose cordicelle, con le mani; col rallentamento il movimento delle ali all'insù doveva seguire automaticamente, poiché dalle aste superiori dell'intelaiatura delle cordicelle resistenti in caucciù portavano al dorso delle ali.

De Groof ebbe l'ardire di far portare la sua macchina, non ancora provata, in alto per mezzo di un pallone. Il 2 giugno 1874 il pilota del dirigibile Simmons del giardino Cremorne a Londra lo trascinò con sé. A forte altezza però Simmons non ebbe il coraggio di tagliare la corda che legava de Groof al suo pallone. Il pallone atterrò poco dopo e tutto andò bene. Però De Groof affermò di aver atterrato da solo e prima del pallone per mezzo del movimento delle ali e si affaticava a far credere questo anche agli altri.

Ben presto tuttavia fu dimostrato che il suo apparecchio non poteva mantenersi nel cielo senza il pallone. Il 3 luglio dello stesso anno ebbe luogo la seconda ascesa ed a circa 30 metri di altezza de Groof e il suo apparecchio vennero staccati dal pallone. L'apparecchio però non poté continuare il volo e precipitò al suolo come una pietra.

Prima della realizzazione del volo a motore i costruttori di aeroplani miravano ad un apparecchio azionato dalla forza mu-

scolare umana. Ma alla prova dei fatti fu accertato che la forza umana non era sufficiente. Attraverso un groviglio di fantasie tecniche, di stupidità e di utopia arriviamo al secolo ventesimo, a proposte costruttivamente utilizzabili che però sono ancora lontane dai risultati sperati. Tutti gli sforzi tecnici che avevano per meta il volo per mezzo della forza muscolare, non portarono a risultati pratici, al massimo a giocattoli tecnicamente ingenui. Gli apparecchi e le macchine non volarono mai, gli inventori o precipitarono o raggiunsero delle piccole e trascurabili svolazzate. Alla nostra epoca era riservato il privilegio di avvicinarsi alla meta agognata.

Anche Otto Lilienthal, il maestro della tecnica del volo, da giovane costruì apparecchi a trazione muscolare. Il fratello Gustavo lo coadiuvò nei tentativi di volo. Quattordicenni scolarci del Ginnasio, costruirono il loro primo apparecchio. Le ali di 2 m. di lunghezza e di 1 metro di profondità erano costituite da listelli e sottili foglioline di legno di faggio. Segretamente, per eludere le beffe dei loro «ragionevoli» prossimi, iniziarono i tentativi di volo, di notte, sulla piazza d'armi della loro città natale Anklam. Sulla parte ventrale delle ali fissarono delle cinghie attraverso le quali passarono le braccia e poi corsero, battendo le ali, giù per una trincea nella speranza di arrivare in questo modo al volo libero. Ben presto però dovettero persuadersi dell'inutilità dei loro sforzi.

Senza però lasciarsi scoraggiare da questi insuccessi, costruirono più tardi un nuovo apparecchio ad ali battenti. Questa volta presero a prestito il loro materiale dai volatori naturali, usando le penne delle ali dell'oca per la costruzione del

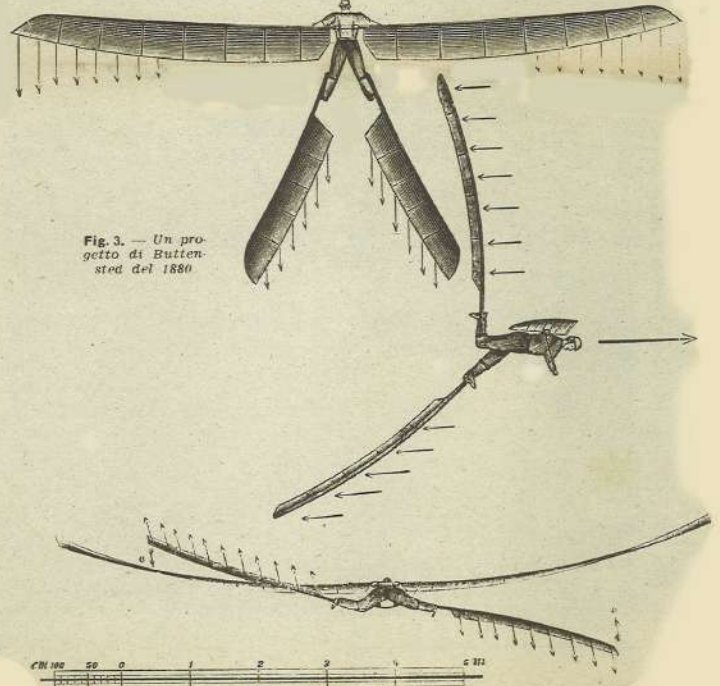


Fig. 3. — Un progetto di Buttensted del 1880

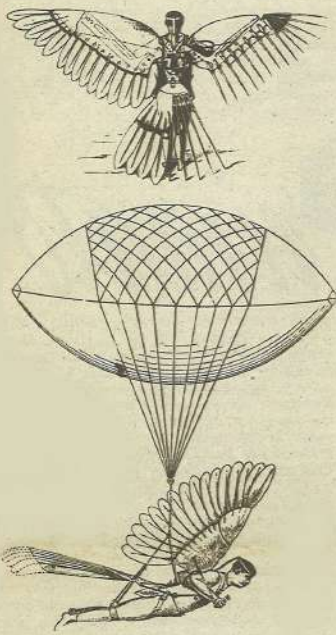


Fig. 1 e 2. - Progetto di Reuben Jasper Spalding, U. S. A., 1873.

le ali. Listelli di legno di palissandro, arrotondate e appuntite formarono i lunghi remi dell'ala di tre metri di lunghezza o, come essi dissero, la costola della penna. A questi vennero attaccati le ali cucite su liste di tessuto. I tentativi con questo apparecchio ebbero luogo nella soffitta della loro casa. Il risultato fu un innalzamento di 20 cm. nel movimento di abbassamento delle ali, ma durante il movimento opposto delle ali l'apparecchio cade immediatamente al suolo. Quindi anche con le modifiche apportate il risultato era negativo.

Per un certo periodo di tempo furono tralasciati i tentativi ma nel 1867 i due fratelli costruirono il loro terzo apparecchio. Questa volta usarono due piani più grandi e quattro più piccoli complessivamente della stessa superficie di quella dei due grandi. Nel movimento alternato di questi ali si sarebbe dovuto raggiungere un costante movimento di ascesa.

Tali tentativi svoltisi in una tenuta a Demnitz non ebbero successo. L'apparecchio non si alzò per nulla dal suolo. Per constatare quale forza di corsa la macchina potesse sviluppare, i due innovatori l'appesero ad un'asta sulla parete d'una stalla, facendo correre le corde su due rulli, e mettendolo in equilibrio per mezzo di un contrappeso. In questa maniera stabilirono che col battito dell'ala poteva essere sollevata la metà del peso dell'apparecchio con l'aviatore, cioè 80 chilogrammi circa. Successivamente non furono fatti più tentativi.

Ma il problema non dette pace a Otto Lilienthal. Egli studiò meglio il volo degli uccelli, costruì impianti sperimentali provando piccoli modelli nel loro effetto. Nel 1889, occupandosi già di nuovo con tentativi pratici, pubblicò il suo libro: «Il volo degli uccelli, quale base dell'arte del volo», che influenzò non indifferentemente più tardi Pilcher in Inghilterra, Ferber in Francia e i fratelli Wright in America.

Il Lilienthal stabilì il principio: «Prima stare sospesi poi volare» e secondo questo principio cercava di agire. Con i suoi librai universalmente noti fece dei voli sempre più lunghi e più lontani. Prima a Steglitz, poi a Lichterfelde e infine nelle montagne di Rhinow dove gli riuscirono voli di quasi 400 metri di lunghezza. Qui lo raggiunge il suo destino. Egli è il primo uomo effettivamente volante che muore la morte dell'aviatore.

Dopo numerosi voli fortunati precipitò mortalmente il 9 agosto 1896.

Nel 1889 un inventore americano segnala come «mezzo di trasporto rapido» un macchinario da lui progettato. Con questo egli voleva percorrere «tutte le strade nelle diverse direzioni con la massima velocità e in linea più diretta». La figura N. 1 mostra l'elevazione. La figura N. 2 mostra «il viaggiatore» durante il volo. «Da questo volo, dice l'inventore, si ricava la tranquillità con la quale un simile viaggio

aereo può essere fatto e si osserva la figura elegante che rappresenta l'aviatore in aria». L'inventore non ritiene assolutamente necessario il pallone, poiché le ali possono essere «usate», anche senza di esso. L'inventore fa ancora alcune proposte per l'ulteriore perfezionamento della sua costruzione, come p. es. l'uso della forza elettrica per l'azionamento del macchinario. Il suo brevetto non ha meno di 20 voci; consiste principalmente nella combinazione di una giacca o un busto con ali e coda, e da diverse combinazioni di piume e giunture con le quali le ali dovrebbero essere mosse.

Il proprietario di questo brevetto è Reuben Jasper Spalding da Rosita nella Columbia. Il brevetto ha la data del 5 marzo 1889 e il numero 398 984. Al brevetto era accluso un modello; però non si menziona quando l'apparecchio è stato praticamente usato. Dissertazioni interessanti sul volo umano libero fece Carl Buttenstedt, pioniere per l'osservazione del volo degli uccelli, morto nel 1910.

Nel volume 10 della rivista «Der Stein der Weisen» dell'anno 1890 egli dice quanto segue: «Immaginatevi un uomo, come rappresentato dal disegno (3. fig.), appeso fra due pale di mulino, leggere, elastiche, costruite a somiglianza di ali battenti, e l'uomo salta come un Condor da uno scoglio altissimo. Ammesso che non vi sia vento, l'uomo che cade si muove verso il suolo e le sue ali, sotto le quali è appeso, hanno una pressione dal basso. E' come se una pressione d'aria soffiasse dal basso in alto. Per conseguenza le punte delle ali si piegano verso l'alto e nella stessa maniera spingono le particelle d'aria oblique all'indietro; poiché il movimento della caduta è un leggero movimento di battuta. Subentra quindi una tensione orizzontale nei piani alari, perché il corpo pesante dell'uomo non può così rapidamente venire strappato dalla sua caduta perpendi-

colare come potrebbe essere per le estremità delle ali. Se l'uomo è più pesante di un uomo normale egli cadrà più rapidamente, essendo la pressione dell'aria più forte e quindi anche la forza di tensione. La forza di tensione è costituita dall'effetto equivalente della forza veleggiatrice, quindi un corpo pesante veleggerà più rapidamente di un corpo più leggero alle stesse condizioni. Con ali simili, non si cadrà mai perpendicolarmente, ma si sarà sempre spinti in avanti come in una barca a vela. Allo stesso modo, l'uccello veleggia quasi orizzontalmente, non lavorando col battito delle ali. Ma anche per queste ali non esiste un arresto nell'aria, poiché l'apparecchio ha sempre la potenza di sprofondamento, cioè sempre pressione dal di sotto, e quindi esiste sempre una pressione di veleggiamento verso il davanti. Dirigendolo con mezzi ausiliari in alto, la caduta obliqua comincia subito di nuovo. La pressione obliqua verso l'avanti cessa solamente se l'apparecchio non ha più sotto di sé alcuna colonna d'aria; finché ha soltanto la più piccola tendenza allo sprofondamento ha pure una pressione in avanti. L'uomo deve collocarsi sotto a simili ali con dei mezzi elastici e cioè in modo che egli possa con un manubrio torcere il piano alare nella sua direzione longitudinale in maniera da poter produrre a sua volontà un angolo di volo aperto o opposto. Quale mezzo ausiliario per il volo a sospensione sarà bene agganciare alcune superfici battenti e di comando sulla parte inferiore delle cosce e per dirigersi in su, in giù e in parte e lasciarsi sospingere. A questo scopo bisogna divaricare le gambe il più possibile, girarsi sui fianchi, alzando la gamba destra se si abbassa la gamba sinistra. Ambedue i movimenti hanno un effetto motore.

(Continua)

H. G. SCHULZIE e W. STIASNY



IL DISEGNO DELL'ABITACOLO

Allo scopo di dare ai nostri lettori la possibilità di disegnare essi stessi il posto di pilotaggio dell'aliante abbiamo preparato lo schema della fig. 1.

Come si comprenderà le misure indicate nella tabellina hanno un valore puramente indicativo dato che le misure definitive scaturiscono nel disegnare tutto l'apparecchio.

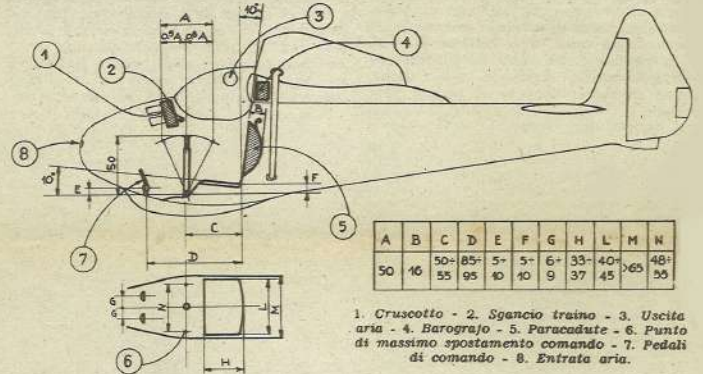
Una volta che si sono effettuati alcuni calcoli di massima dell'aliante e cioè: apertura d'ali, allungamento, spessore alla radice alare, lunghezza fusoliera, ecc. si può cominciare a disegnare il posto di pilotaggio tenendo presente che:

1) Se l'aliante è ad alto rendimento, e cioè adatto per gare di distanza e di durata, la larghezza della fusoliera deve essere almeno di 75 cm. allo scopo di dare al pilota una grande libertà di movimenti.

2) Devesi prevedere, specie se l'aliante è del tipo acrobatico, l'appoggiatesta per il volovelista; di solito subito dietro di esso vi si colloca il barografo; bisogna anche studiare il modo come il pilota può attaccare la puntina dello strumento.

3) Nel disegnare la cappottina bisogna assolutamente evitare una inclinazione all'indietro, oltre i 40°, poiché la visibilità decresce con il crescere della inclinazione o curvatura delle superfici del trasparente. Bisogna curare che sia buona la visuale anteriore, laterale, superiore ed inferiore. Il

trasparente deve potersi istantaneamente liberare a mezzo comando semplicissimo per poter permettere, in caso di necessità, il lancio con il paracadute; il comando della cappottina trasparente sganciabile deve es-



1. Cruscotto - 2. Sgancio traino - 3. Uscita aria - 4. Barografo - 5. Paracadute - 6. Punto di massimo spostamento comando - 7. Pedali di comando - 8. Entrata aria.

sere al centro dell'aliante o meglio a portata della mano sinistra.

Il sistema del trasparente sganciabile e quello che dà migliore affidamento in caso di pericolo poiché in un primo tempo

La tabella che pubblichiamo dà le quote di ingombro ed il peso di tutti gli strumenti di bordo. I dati si riferiscono ad apparecchi costruiti da una nota ditta italiana.

Il termos ed il polmoncino per la derivazione di prese statiche si mettono generalmente dietro il cruscotto fissati a mezzo di appositi sostegni. Per quanto riguarda le installazioni studiate per il volo d'alta quota abbiamo già esposto in un nostro precedente articolo (1) le difficoltà e le realizzazioni. Crediamo quindi opportuno non ripeterci inutilmente.

(1) Vedi «L'Aquilone»: Alianti ad alta quota n. 25 e 26 1940-XVIII.

DENOMINAZIONE	INGOMBRO	PESO	NOTE
Bussola da turismo e volo a vela	mm. 90 x 90 x 9	gr. 570	
Giro direzionale o azimutale girescopio	» 110 x 120 x 115	» 1730	Funziona con tubo Venturi
Orizzonte artificiale	» 170 x 110	» 1680	Funziona con tubo Venturi
Indicatore di virata e sbandamento	» 80 x 80 x 120	» 580	Peso con il Venturi
Indicatore di sbandamento	» 18 x 45 x 120	» 100	
Variometro	» 80 x 80 x 120	» 910	Funziona con il termos - Nel peso indicato vi è compreso
Indicatore di velocità	» 87 x 50 x 79	» 340	Funziona con presa statica
Inclinometro longitudinale	» 32 x 82 x 95	» 140	
Altometro	» 95 x 105 x 100	» 420	
Barografo	» 190 x 160 x 135	» 2400	
Tubo Venturi	» 250 x 60	» 200	
Tubo Pitot normale	» 230 x 16 (diam.)	» 240	Con asta di sostegno orizzontale
Tubo Pitot riscaldato	» 230 x 16 (diam.)	» 240	
Termos	» 11 x 7 x 24		

Cari amici,
quando avete letto
L'AQUILONE
mandate ad un soldato che conoscete.

Ferrarini, suo progettista e realizzatore, ora faccio una prova di assaggio. La freccia d'atterraggio, in cemento, è una pista di lancio ideale, ed ecco il Fer 40 (che proprio di lui si tratta) sulla freccia col motorino a pieno regime. Ma le prove non

un tetto di cumuli che in profondità, laggiù ad oriente si fanno neri e cupi, e che devono esercitare su di lui un'attrazione irresistibile. Prima che essi se lo prendano togliendocelo di vista, viene deciso di mandare in volo un Breda 15 che lo segua. Ma anche gli aeroplani certe volte si danno delle arie che non sono quelle della sostentazione; il BA1 15 che è il fermo, pettoruto come un passerotto, quasi consi-

lota subito viene a trovarci entusiasta di quanto ha visto. Era a 1500, ci dice, mentre lo ascoltiamo senza distogliere lo sguardo dallo strumento, ed il motorino «frullava» ancora in pieno. Ci sono ascendenze notevoli, continua, che vi danno da sperare molto bene; peccato che ci sia il divieto di portare macchine fotografiche in apparecchio, avrei potuto fissare uno spettacolo inusitato! Il Fer. 40 sembra ora es-

Tentativo di Primato

Il modello volante è certe volte una ben strana macchina che sembra racchiudere in se stessa qualcosa di vivente, un io pensante, che lo faccia agire come sotto il comando di una volontà talvolta sbarazziana, che gli fa compiere manovre giudiziose o monellerie e sberleffi. Mi è capitato una volta di vedere un nervoso modello ad elastico, compiere una serie di figure acrobatiche, compreso un giro di vite sulla coda, il tutto assolutamente fuori programma, puntare con una decisa picchiata un Capronico fermo a terra ed eseguire all'ultimo momento una «tirata» scavalcando nettamente l'ostacolo. Esattamente come avrebbe potuto fare un maneggevole apparecchio pilotato, proprio come se la manovra fosse stata perfettamente calcolata. Altra volta mi fu dato di assistere ad una specie di finta caccia fra due altri, che trovatisi per caso contemporaneamente in volo, virando ed incrociando senza cozzare, sembravano animati da un incontenibile desiderio di battersi.

Anche oggi su questo aeroporto dal nome illustre di un biondissimo Asso che volò su Vienna, un motomodello pronto per un volo di primato darà un certo che di scanzonato e di animazione al tentativo. Forse la meticolosità della commissione sportiva che lo ha misurato in lungo ed in largo come un coscritto alla visita di leva, gli ha messo il ghiribizzo. Forse curiosi ed appassionati che gli si stringono addosso gli danno un imbarazzo insopportabile; il costruttore lo sottrae finalmente a tanta assillante attenzione, per fare, dice lui, una prova di motore. C'era da scommettere che la mano dell'improvvisato motorista, avrebbe dovuto scapaccionare parecchio Felichetta prima di ottenere l'avviamento, invece, due colpetti bene assestati, provocano immediatamente una serie di sonori scoppi come brevi raffiche di fucile mitragliatore, poi tutta la potenza del minuscolo motore erompe in pieno trascinando in moto vorticoso il piccolo propulsore.

Il modello deve essere in... vena mi dice

devono andare molto a genio al modello se questi liberato d'un colpo dalla mano che lo trattiene per i timoni, stacca le ruote quasi subito e prende quota con una «tirata» da far invidia ad un caccia. E vi insiste salendo impennato velocemente, rimpicciolendo; sembra di assistere ad una vera e propria fuga; meno male che il tempo ufficiale è stato preso ugualmente. Come un monello che per averne fatta una delle sue, portatosi ad una distanza che lo renda sicuro dell'impunità, si metta a fare sberleffi all'inseguitore, il Fer 40 raggiunge una rispettabile altezza si dà a bordeggiare con una larga virata, che mantiene, il contorno Nord del campo, restando in quella zona per molti minuti, passando e ripassando sulla nostra verticale. A terra, il «tifo», particolare stato psichico di cui si ammaliano istantaneamente gli sportivi, si manifesta frattanto con maggior virulenza proprio su alcuni estranei capitati lì per caso. Neppure l'ufficiale di picchetto si salva dal contagio; una linetta azzurra in diagonale, come un segno di malita colorata su una figurina, ce lo fa distinguere laggiù, fermo a viso in aria, vicino ad una delle grandi aviorimesse. Alcuni aeromodellisti si guardano ad un tratto ammiccando, poi spariscono in gruppo; sono quelli che hanno per i modelli che «tagliano la corda» uno speciale fiuto. Curiosi tipi costoro; quando l'accenno ad una «fuga» del modello in volo non è ancora percepito dai più, li vedi prendere la bicicletta e sparire in silenzio. Rientreranno poi qualche tempo dopo trafelati, col «fuggitivo» smontato sotto il braccio, un elemento per ciascuno, lieti, o non tanto, a seconda delle scassature, e della distanza a cui lo hanno ritrovato. C'è da giurare che essi seguiranno il volo pedalando lentamente col naso all'insù, e che non capiterà loro di inseguire invano la preda come i famosi seguaci della similitudine Manzoniiana. Ma il Fer 40 sembra volersi prendere gioco di tutti; quasi che per uno strano intuito, avesse potuto capire l'intenzione degli inseguitori, eccolo che si dirige ora verso il lato Nord-Est del campo verso

derasse da volatore adulto, di nessuna importanza la scappata di quel moccioso lassù, che andando a zonzo si prende beffe degli uomini stando, per lui a torto, tanto interesse, fa il difficile ed il suo motore sembra non volersi avviare. Ma la bombola di avviamento sembra sussurrare a quest'ultimo qualchecosa di sempre più energico se ad un tratto lo fa sussultare e dare quindi in escandescenze fra un pandemonio di scoppi e di buffate di fumo azzurrino. Anch'esso si è lasciato, in definitiva, convincere. Vediamo ora, l'apparecchio già in volo arrancare per raggiungere il modello che intanto è salito ancora e si vede appena; onesto apparecchio da turismo di un tempo, il «Bredino» predilige il volo tranquillo, e la caccia, non sembra certo essere il suo forte se per raggiungere il modello impiega un tempo non indifferente. Ora l'ha finalmente avvicinato e sembrano padre e figlio in una inconcludente passeggiata domenicale. Ma noi a terra, siamo decisi a goderci meglio la nostra parte di spettacolo ed a non perdere nulla del volo. Ci portiamo alla cabina dei meteorologisti che non sembrano rendersi subito conto come dei «borghesi» possano avere cose di tanta importanza da iscarsi al loro tranquillo ed un po' nascosto, posto d'osservazione. Ci spieghiamo rapidamente, e ci viene concesso seduta stante di usare del teodolite. Dopo qualche tentativo, infruttuoso, riusciamo a «centrare» nello strumento «quei due che insieme vanno»; il modello che sotto l'influenza delle ascendenze esegue continuamente inversioni di rotta virando ora a destra ora a sinistra, il Breda che gli fa la «corte» girandogli a distanza, in virata sinistra. Siamo al 41. minuto di volo ed il Fer. 40 sembra salire ancora; le nubi che vanno sempre più addensandosi ci mettono in imbarazzo per la visibilità, ma nel teodolite lo «teniamo» ancora abbastanza bene. Ora il velivolo inseguitore abbandonata la preda a se stessa faticosamente raggiunta è in volo librato e rientra. Il pi-

soersi stancato di girovagare senza meta, e prende decisamente la direzione Sud-Ovest, scomparendo e riapparendo fra sfilacciate di nubi. Siamo ormai al 73. minuto di volo e la nostra osservazione viene interrotta per il lancio del palloncino sonda. Decisi a non mollare ora che il primato si sta delineando, e la visibilità si affievolisce, facciamo mettere in moto un Capronico decollando rapidamente. Una «viratona» di quelle che fanno fare gli occhiacci al Capopilota della Runa e su, due metri al secondo, nella direzione dove il nostro sguardo ha lasciato il modello. Ma il sole che volge ormai al tramonto rende luminosa la foschia, dall'altra parte, cielo nero come la scarpaga che non ci permettono di vedere nulla. Bisogna pure trovarlo; il motore tira a meraviglia, ma si va piano, assai più piano della nostra impazienza, e forse per ciò, mi viene in mente il motivo di Lucciola «trotta, trotta somarello...» Ormai dovremmo essere pressappoco nella posizione giusta, guardo ora in un senso ora nell'altro, ma non posso sottrarmi al fascino sempre nuovo del volo; due automobili che si inseguono a corsa pazzesca sul nastro d'asfalto della via Emilia, rischiano di farmi dimenticare il Fer. 40 che dovrebbe esserci poco lontano. Difatti, il pilota del Breda di po' anzi, che è in volo con me, stavolta in funzione di commissario, si volta d'un tratto e mi indica una località dove spicca in mezzo agli altri, un grosso fabbricato giallo carico. Ma il modello dov'è? Spero che lo avrà visto lui se insiste che mi diriga la sopra. Osservo il cronometro che avevo messo a zero all'inizio del primato, il Fer. 40 è al 90. minuto di volo, un bel tempo, ma ormai c'è ben poco da sperare di poter soffiare ai Russi il primato internazionale di categoria. Sono ora sulla verticale della piccola borgata, ed il mio compagno di volo si sporge dal suo posto indicandomi un gruppetto di persone che io pure avevo notate, e vedo finalmente il modello ancora in volo ma ormai raso terra, e difatti quasi subito dopo vediamo volare via qualcosa che ci sembra un'ala, certo per un urto contro una pianta. Prendiamo il tempo in quello stesso istante: una ora 33 primi 15 secondi. Picchio per ridurre ancora di più la quota, eseguo tre o quattro giri per segnalare giù che abbiamo visto tutto, poi, manetta in tasca e via in direzione dell'aeroporto dove, per poco non atterro lungo, per l'essermi troppo indugiato in me stesso a rammaricarmi che per soli pochi minuti non era stato stabilito un primato internazionale.

GIOVANNI FABBÌ



Con l'introduzione del lavoro obbligatorio secondo le disposizioni della Carta della Scuola, molti istituti medi del Regno hanno scelto come lavoro obbligatorio l'aeromodellismo.

Di alcuni casi abbiamo già dato notizia, di altri parleremo quando le trattative con la R.U.N.A. ora in corso, saranno concluse. Il 25 febbraio u. s. intanto si sono iniziate le lezioni di aeromodellismo come lavoro obbligatorio, nelle prime ginnasiali dell'Umberto I a Roma. Il Preside di questo Istituto ha saputo così rendere la lezione di lavoro ancor più divertente di quanto già sia.

Le lezioni si svolgono sotto la guida di Uberto Travagli e noi seguiamo con molto interesse lo sviluppo del corso poiché si tratta del primo tentativo d'introdurre l'aeromodellismo come materia d'insegnamento. Le lezioni, infatti, si svolgono in aula due volte alla settimana.

Il corso, iniziato a stagione così inoltrata, siamo sicuri, darà ugualmente ottimi risultati.

Ci congratuliamo intanto con il Preside dell'Umberto I per la sua decisione e ci auguriamo che il suo esempio venga seguito presto in altre scuole.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

Il covo nel deserto

Il « Falco » spaccia sul costone delle dune il tenente R. spicca un salto dalla fusoliera, rotola giù per la china sabbiosa. Si ferma. Si passa le mani sul viso, si tocca le gambe e le braccia. Nessuna ferita. Ma la testa gli gira un po'. Bisogna riprendere lena e riordinare le idee. Completo silenzio d'intorno e il sole sta per tramontare.

Gli sembra di essersi destato dopo un sogno tempestoso. Una fantastica giostra di fuoco fra diciotto « Falchi » e quaranta « Blenheim », « Gloster » e « Hurricane ». Un fruscio di botte ricevute e date, da parte degli italiani, con un sovrano disprezzo di ogni pericolo. Quanti nemici precipitati?

Il tenente R. ha un attimo di sorriso, ma si rabbuia subito. Un atroce ricordo lo fa sussurrare e rabbrivire. Il ricordo della guerra di Spagna, durante la quale dovette subire la triste prigionia dei rossi. Una data che è rimasta inchiodata: il primo ottobre 1938. Aveva vent'anni, allora, e seppe evadere.

Diventare, adesso, prigioniero degli inglesi? Ah, questo, no e no! Si scuote e si incammina, corre. Da un momento all'altro pare che, trovandosi in territorio nemico, possa essere sorpreso dagli autobombardieri che certamente lo ricercano. Ad un certo punto si batte la fronte. Ha dimenticato il paracadute nell'apparecchio. Torna indietro. Risale la duna. Il « Falco » è lì. Prende il paracadute, se lo carica sulle spalle e rifà il cammino.

Egli sa che le linee italiane sono a ponente. Il sole è tramontato, ma la Stella Polare e le altre costellazioni non si vedono ancora. Non si vedono nemmeno le due dolcissime piccole stelle amiche dei voli notturni, Giove e Saturno, che segnano la direttrice levante-ponente. Avanti lo stesso. Non tarderanno a comparire. Non v'è sentiero. Pietre, piante spinose, affossamenti e sabbia sabbia sabbia. Cammina, incespica, cade. Ogni tanto un cespuglio gli sbatte sul viso. Pesano quegli otto chili del paracadute, non consentono un passo più rapido. Trascorre qualche ora. Alza gli occhi... Eccoli Giove e Saturno. Cominciano a brillare. La direzione è buona... Avanti, verso ponente. Si fa notte. C'è adesso il chiarore lunare. Ore e ore di estenuante marcia nel silenzio e nell'arido groviglio di quella boscaglia desertica. A tratti un po' di vento reca da levante ancora il ronzio di qualche « Gloster ». Poi più nulla. L'aviatore non sente ora che il battito del proprio cuore.

E' mezzanotte. Fasci di luce proiettata d'improvviso tagliano l'oscurità delle dune. Il tenente si crede scoperto da un'autobombardata nemica. Si accovaccia sotto una pianta. La luce si spegne. E lui riprende a camminare. Di nuovo il proiettore e di nuovo a nascondersi. Il gioco dura per un pezzo e rende ansimante l'uomo. Poi tutto ricade nell'ombra. E l'aspra marcia è ripresa.

Comincia ad albeggiare. Forse sono le tre del mattino. Il pilota è all'estremo della resistenza fisica. Messosi in cammino alle quattro del pomeriggio ha ormai camminato per undici ore. E' sfinito. La stanchezza lo rende un automa. Gli occhi quasi chiusi. Ogni passo è uno sforzo. Sta per cadere come un mazzo inerte, quando i suoi piedi inciampano. Che cos'è? Sembra una corda tesa. Fa per districarsi. Non vi riesce. Allunga una mano. E toccando, lancia un grido di gioia. Ha capito che si tratta di un cavo telefonico. E' il filo, certo, che la Provvidenza gli manda. La salvezza. Il cielo si rischiarava.

Egli, allora, si libera del paracadute perché è sicuro di poterlo dopo ricuperare, e seguendo di corsa la guida del cavo, si mette a gridare, a chiamare: « Soldati, camerati! ».

Nessuna eco, nessuna risposta. Corre ancora, chiama, grida. Tende l'orecchio. Niente.

Ma egli non è più stanco. Ha ritrovato le forze e grida ancora. Qualcuno dovrà sentire.

— Soldati! Camerati!

E' una eco? E' un'illusione dell'udito?

Un suono lontano... Sì, è una voce!
Corre ancora. Grida.
Finalmente l'aviatore percepisce una chiara risposta. Una sentinella lo ha sentito.
L'ultima chiamata:
— Sono un pilota italiano!

Fu raccolto esanime a cinquanta chilometri ad ovest dal punto di atterraggio, ma presto egli riebbe i sensi ed il sorriso. Bastarono un sorso di cognac ed un sorso di acqua fresca. E fu telefonato al Comando d'Armata perché fosse avvertito il Comando di Stormo che il tenente R. era rientrato senza la più piccola ferita.

Compagno di scuola

Mare grosso e nubolaglia nera, densa. Oramai non v'è dubbio, la tempesta viene. Si scatenava. Ma i tre uomini del piccolo idroplano ricognitore italiano hanno i nervi perfettamente calmi. Assetto costante di volo... Tutto va bene... Eh, no! A un certo punto il motore non va bene affatto. Ci sarà un guasto serio. Evidentemente un proiettile antiaereo della nave nemica lo ha colpito. Bisogna ammarare. Prima che l'organo propulsore si arresti, i giri si vanno rallentando... Bisogna ammarare. Si scivola sulla sconvolta superficie del mare. A sinistra nereggiava qualche cosa. Un enorme scoglio. E' un isolotto. Mano ferma alla leva di coda e l'apparecchio vi si dirige in volo librato, dopo aver lanciato l'appello di soccorso.

Tra il sussulto violentissimo prodotto dai cavalloni lo scafo riesce a toccare l'acqua. L'ammarraggio avviene, ma è assai probabile che qualcuno dell'equipaggio si sia fatto del male. Infatti il primo pilota si comprime con le mani la testa sanguinante. Inchiodato sul suo seggiolino. Un urto fortissimo contro la parete dell'abitacolo. Il sangue scorre in un frotto, bagna ed arrossa la tuta... La lesione deve essere larga. Il secondo pilota e l'armiere si affrettano a trarre di sotto alla barca pneumatica di salvataggio la cassetta di soccorso, rianimano il ferito che è quasi svenuto, lo medicano nel miglior modo possibile.

— Tenerete, come state ora? Che altro possiamo fare per voi?

Con voce fioca e tentando di rialzarsi il ferito risponde:

— Io sto bene... Ma adesso dobbiamo tirare a secco l'apparecchio — e dicendo queste parole ricade supino, mentre l'idroplano è più che mai sbalottato dalle onde.

Il secondo pilota e l'armiere accudiscono per un po' il compagno sfinite e riverso, gli pongono sotto il capo un pacchetto di stracci e si danno con estrema energia alla tre-

menda lotta contro il mare infuriato per portare il velivolo sulla riva dell'isolotto. Vi riusciranno con le loro sole forze?

Alla base di partenza del ricognitore arriva intanto il radiomessaggio: « Colpiti nel motore. Tenente V. ferito gravemente. Ammaraggio difficile. Località... ».

— Come avete detto? Il tenente...? — chiede con ansia un giovanissimo sottotenente torinese.

Ed il marconista:
— Il tenente V.

— Ah, proprio lui! Ma V. è stato il mio compagno di corso. Il più simpatico ed affezionato dei miei amici. Chiedo di essere comandato per questa spedizione... Desidero tanto di andarci io...

Il capitano consente e la spedizione si effettua senz'altro, al comando dell'ufficiale torinese S.

L'involo dell'idro di soccorso dalla base avviene, nonostante il cattivo tempo, con una certa agevolezza a causa della tranquillità dello specchio d'acqua mantenuta dalle dighe successive.

Prendendo quota però il vento forte, il cielo nero ed il mare agitatissimo dimostrano la loro ostile violenza. La bufera renderà difficile il salvataggio. Vieto al sottotenente S. sta il maresciallo secondo pilota che aguzza lo sguardo, esplorando fra l'alto e fragoroso rimescolio delle onde. La bussola li guida verso il punto segnalato. Batte più forte il motore o batte più forte il cuore dei due uomini?

Ecco, si profila l'isolotto. L'apparecchio discende discende. Il maresciallo dà un grido. Avvista il ricognitore alla deriva dell'isolotto. Gli stanno sopra, ammarano fra inaudite difficoltà, ma ammarano. Sono accanto ai tre naufraghi. Esplosione di gioia.

Si provvede dapprima a mettere al sicuro l'idro da ricognizione, facendolo arenare. Si penserà in seguito a farlo rimorchiare e condurre alla base. Il sottotenente S. si precipita verso il compagno di scuola ferito, lo abbraccia e comprende in un attimo che questi ha bisogno delle cure immediate del medico. Ha perduto troppo sangue. Ma come si farà a montare tutti e cinque nell'idro di soccorso? Con quel peso, non potrà alzarsi di certo. Uno di loro dovrà necessariamente rimanere, a terra, sull'arido e disabitato isolotto, sotto le raffiche della tempesta, ad aspettare altro soccorso, che sarà anche pieno di incognite...

Il sottotenente S. non ci pensa due volte. La decisione è presa in un baleno. Egli si carica del corpo ormai inerte del compagno di scuola e lo depone delicatamente al posto di pilotaggio nella carlinga dell'idro soccorritore. Il maresciallo secondo pilota guida l'apparecchio. Montano anche i due uomini del primo equipaggio stretti e senza fiato. Parlano tutti e quattro. E il sottotenente S. rimane solo, nella sopravvenuta oscurità della notte. Rimane

solo, su quello scoglio sperduto, tra l'inferno degli elementi, contentissimo di aver fatto esattamente il proprio dovere.

Il tenente V., ricevute le cure opportune, guari presto, il sottotenente S. fu a sua volta soccorso e salvato. Ed anche l'idro con il motore colpito fu riportato alla base.

LA SETTIMANA ESTERA

In Russia è stato effettuato, con un grosso quadrimotore terrestre, il primo volo transatlantico Mosca-Arcangelo-Igarka-Anadia sul Mare di Bering. La distanza di 8000 chilometri viene percorsa in più tappe. Una gran parte della rotta attraversa la calotta polare.

Anche in Russia sono state effettuate in questi giorni altre notevoli imprese aviatorie, però nel campo aerostatico dove l'interesse scientifico è sempre grande qualunque non riguardi direttamente i problemi aeronautici come noi li vediamo specie nelle circostanze attuali.

Tre aerostati sovietici, ciascuno del volume di 660 metri cubi, si sono sollevati il 31 gennaio navigando in varie direzioni e coprendo, malgrado le avverse condizioni atmosferiche, lunghe distanze in audaci transvolate proseguite fino al 2 febbraio. Uno degli aerostati è atterrato dopo 40 ore di volo nella regione di Anova, a 300 km. dal luogo di decollaggio. Gli altri due, dopo aver volato all'altezza di circa diecimila metri con temperature bassissime ed in condizioni meteorologiche difficili, hanno atterrato ad oltre 900 km. nelle regioni della Russia Meridionale.

Gli inglesi credettero recentemente di aver trovato la bacchetta della fata inventando le famose piastrelle incendiarie che, gettate a migliaia dagli aeroplani, avrebbero dovuto distruggere le campagne e gli abitati dei paesi avversari. I loro bel programmi incendiari sarebbero però ora sul punto di essere soffocati, così come si fa pestando un fiammifero gettato sul tappeto da un bimetto incoerente. Informazioni ufficiose rivelano che nei laboratori di una notissima società chimica germanica è stato trovato il mezzo di neutralizzare l'azione di queste piastrelle. Il metodo è presto a poco il seguente: un ordinario apparecchio da bombardamento lancia sul bosco da « trattare » un certo numero di bombe cariche di una « sostanza oleosa » e, poco dopo, altre bombe molto simili a quelle incendiarie che si usano in guerra. Lo scoppio dei due tipi di bombe crea una reazione chimica che forma un gas particolare, il quale va naturalmente a fissarsi sugli alberi — tronchi e foglie — ed assicura la concentrazione necessaria. A contatto con la corteccia, il gas si trasforma in una patina ignifuga. Dopo tre giorni, stormi di apparecchi volano a una quota di 50 metri dal bosco e lo irrorano di una grande quantità di « polvere bianca » a base di ordinario sale da cucina. La polvere entra in combinazione con la patina già formata in precedenza sugli alberi, e questi sono così definitivamente resi immuni dal pericolo d'incendio.



« Alcioni » in partenza per una missione contro la Grecia.



(Continuazione e fine.)

Ma una voce lontana lo distrasse dal suo inumano proposito: era il rombo di un aeroplano...

Sollevata la testa a scrutare per le vie del cielo, scorse subito un punto scuro, un piccolo vellivolo, che danzava nell'aria, come se fosse pilotato da un ubriaco, approssimandosi alla «Gaby». Sconcertato dall'improvvisa ed importuna apparizione, cercò, sul ponte della nave avversaria, l'«ex-giornalista». Sbarrò tanto di occhi quando lo vide agitare come un pazzo le braccia, mentre dalle sue labbra usciva un rantolo: — Bob, Bob, Bob...

Il notaio di Charle-Magne qui-fait-le-bain comprese subito, mentre un sudore freddo gli imperlava la fronte, che la partita era finita. L'arrivo dell'ospite misterioso ed inaspettato rovesciava d'un colpo tutti i suoi progetti. La guerra stessa, che si basava principalmente sul numero dei contendenti, su un dualismo, insomma, inquietante, poteva ormai dichiararsi finita. Le forze, sulla «Gaby», sarebbero presto assommate a tre uomini. Cosa fare? Il poveretto si lasciò scivolare sul ponte, mentre la cassetta piena di esplosivi, dopo aver rimbombato sulla ringhiera di cromo, scompariva in acqua con un «puff!» mesto come i pensieri dell'infelice notaio bretone.

Il vellivolo era ormai vicinissimo. Al francese, cattivo conoscitore di cose aeronautiche, parve una pessima carcassa; non mancò, naturalmente, di maledirla con tutto il suo contenuto. Intanto Fred, sul ponte vicino, non cessava di dar segni della sua improvvisa contentezza. L'idrovolante, poiché tale era la macchina apparsa, si abbassò sulla superficie marina, virò leggermente, poi, a motore ridotto, piano accostandosi sempre più e dirigendosi nello spazio tra i due scafi. I galleggianti dello sconosciuto macchinino toccarono l'acqua con lodevole eleganza; l'apparecchio si arrestò proprio sotto il ponte.

Il notaio vide allora uno sportello aprirsi sul fianco della fusoliera e una testa tozza e pelosa spuntare nella debole luce che fasciava l'apparecchio. Un braccio si agitò, mentre un grido risuonava:

— Ehi, mister Fred!
— Bob, vecchia marmitta, sii il benvenuto! — si scalmanava Fred Albony dalla ringhiera.

Ma le sorprese, per il povero notaio bretone, non erano finite. Accanto alla testa del pilota apparve quella, fasciata di capelli biondissimi, di una ardita ragazza che subito impose il silenzio ai due amici che si salutavano tanto clamorosamente.

— Voi siete Fred? — chiese con voce garbata ma decisa — ebbene, fatemi salire. In nome degli Stati Uniti, io prendo possesso di questa nave.

Un singhiozzo salì alla gola di Jean Pot. Ma quella era una sorpresa anche per l'ex-giornalista.

Il silenzio, uno strano silenzio fatto di misteriosi avvertimenti, fasciò l'isola galleggiante, che così vedeva conclusa la sua strabiliante avventura.

EPILOGO

Dopo quanto abbiamo narrato, gli eventi precipitarono lasciando i protagonisti di tanto romanzesca storia un po' storditi. La ragazza, che, l'avrete capito, era la nipote del miliardario californiano, spiegò a Fred come fosse ora di piantarla con tanto inutili battibecchi. Ella rendeva a lui la vita, che lui la ricambiava con la nave. Il notaio bretone, pur di mettersi ancora una volta contro il suo ex-nemico, appoggiò l'idea della giovane. Fred, alle strette, dovette cedere. Cos'era intanto successo di Tilson e dei suoi? Il «Good Morning», girovagando alla ricerca dell'isola galleggiante, ebbe modo di compiere una lunga crociera durante la quale il vecchio Tilson ebbe del tutto il modo di convincersi come il mare e le cose attinenti non facessero per lui e per il suo stomaco. La notizia del ritrovamento dell'isola galleggiante da parte

della bionda Joan suscitò un clamore immenso nei due contendenti, e la rivalità tra le due società parve riacendersi, per un attimo, in modo veramente allarmante. Eventi maggiori costrinsero finalmente l'avventura a prendere una piega definitiva e pacifica.

Sul cielo dell'Europa si addensavano minacciose nubi. I giornali cominciavano a trascurare l'allevamento dei bachi da seta e la biografia dei più vecchi portateletti dei diversi comuni per parlare, sebbene ancora sottomestamente, di guerra... Finì che la «A.A.» e la «N.A.L.A.C.», cosa davvero impensata, strinsero un accordo. Questa fu un'idea della bionda e graziosa nipote del miliardario Franklin; state a sentire. Cosa fare dei servizi aerei, disse la ragazza, con un conflitto in aria? Si rischierebbe di fallire. E anche se riuscissimo a scamparla, credete che molta gente avrà voglia di traversare l'Atlantico per

andare dalle città americane a quelle inglesi? Dove starebbe allora il proverbiale buon senso dei concittadini della repubblica stellata. Tilson era ricco e anzianotto, pensò di liquidare gli azionisti e ritirarsi dagli affari. Franklin fece altrettanto. Comprò una lenza e se ne andò a pescare il salmone nel Canada, dopo essersi munito di un'intera collezione di dentiere perfezionatissime. E dell'isola galleggiante, cosa successe? Il destino di «Gaby» era già segnato dal momento in cui gli occhi della nipote di Franklin Franklin la scoperò nell'immensità piatta del mare... Dell'isola galleggiante ancorata in zona climatica presso le Azzorre, fu fatta una splendida clinica per gatti, dove la bionda Joan si ritirò a vivere in vesti di direttrice e di proprietaria. Ma non si ritirò sola... dovette sapere che Fred, dopo aver pensato a tante e diverse cose, vagliato il pro e il contro e indagato l'avvenire, concluse che la vita di uno scapolo non è poi una bella cosa...

E così ebbe inizio un nuovo romanzo. Ma questo non ve lo racconto

MARIO GUERRI
FINEQUANDO *de la luna*

La cena frugale era al termine. Sotto il capannone che ospitava gli equipaggi era un gran vociare ed una sana, giovane allegria. In aria navigavano lente sciarpe azzurrognole di fumo e gli avieri, in giacchetta bianca, stavano togliendo i piatti e le bottiglie; rimaneva qualche bicchiere con due dita di vino rosso in attesa di essere asciugato completamente. I piloti che nella giornata erano stati sull'aeroporto di Kacicati si davano un gran da fare sbracciandosi a commentare col gesto l'azione che andavano man mano descrivendo. Quasi trenta apparecchi greci erano stati distrutti! Uno colpo grosso! Un tipo napoletano, grassoccio e con un paio di lucenti baffetti neri, era il scalmanato e faceva chiasso per quattro. Anche dagli altri tavoli si erano alzati, adesso, ed erano venuti vicino a sentire. Poi, entrò un ufficiale con alcune fotografie e tutti gli furono d'intorno pressandosi e spingendosi per vedere. I cartoncini passarono di mano in mano testimoniando l'opera di distruzione effettuata sul campo nemico. Effettivamente quasi trenta apparecchi greci apparivano messi fuori combattimento: guardando attentamente, fra i resti fumanti e i crateri delle bombe, si potevano contare nove soli apparecchi ancora intat-

ti: nove *Gloster*, ma anche per questi era segnata la sorte.

Nella notte, approfittando del chiarore lunare, tre *Falchi* avrebbero portato nuovamente il loro saluto sul campo di Kacicati.

* * *

Fa freddo. L'aria è limpida e la luna, già alta, illumina l'aeroporto incidendo ombre azzurrine. Tre apparecchi son già fuori sulla linea di volo e brontolano in sordina con il motore al minimo. L'elica ha riflessi vitrei. Il meccanico scende dal posto di pilotaggio dopo aver controllato che tutto vada bene e saluta il pilota al quale stanno allacciando il paracadute. «In bocca al lupo, signor tenente!» poi, rimane con gli altri per vederlo partire. Una mano guantata saluta dalla fusoliera e fa cenno ai gregari che si può andare. Strepita il motore, sbuffa e fiammeggia, accelera i giri; il ritmo dell'elica diventa vorticoso, l'urlo è adesso lacerante; tremano le erbe dietro la coda dell'apparecchio ed una polvere fina, argentata dalla luna, si alza e si disperde. Il *Falco* ha staccato le ruote ed è sfrecciato in aria; è già lontano. Dietro lui, rombanti, seguono gli altri.

Bisogna far quota. La nottata è magnifica ed il plastico del terreno sotto-

stante è di una evidenza assoluta. E i tre piloti conoscono bene la strada. Gli apparecchi velocissimi scivolano nell'aria, immobile ed i loro corpi verdastrati, sotto il raggio azzurrino della luna, assumono aspetti da fauna acquatica.

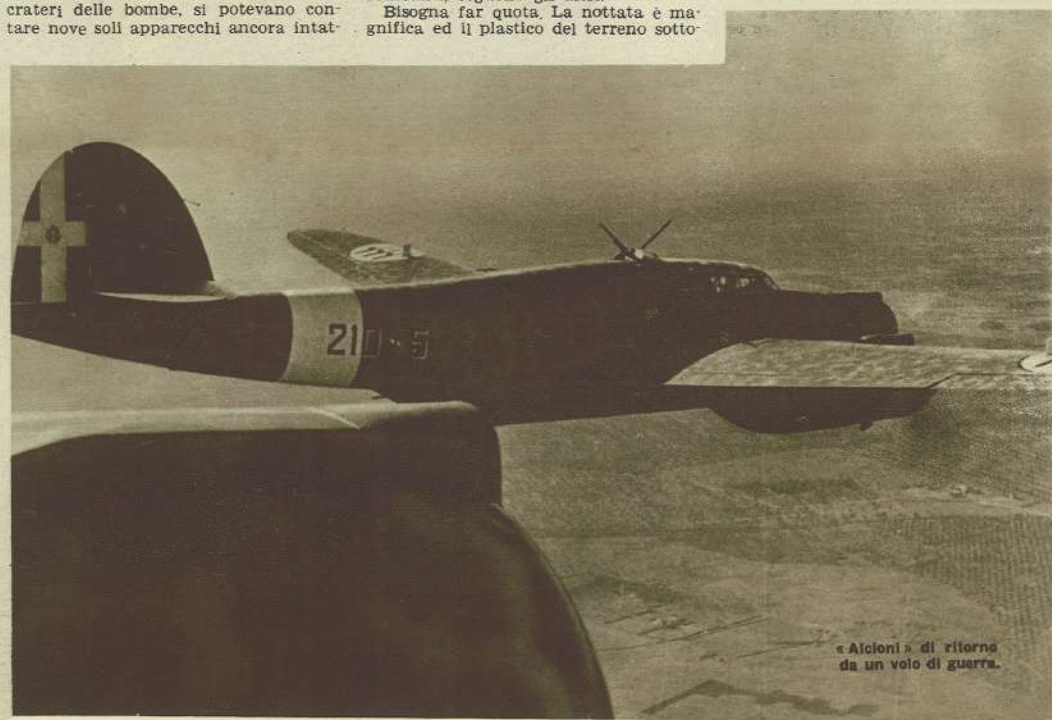
Le montagne dell'Epiro vengono sollevate a grande altezza! la neve chiara di bianco le cime e i pianori, ad densa ombre trasparenti, cava fuori dalla tinta uniforme delle rocce lumi e riflessi d'argento. Le gole si abbuiano in oscurità impenetrabili. Stradine con torte e tremolanti salgono e scendono girano roccioni cercando la pianura. Gianina non è lontana. L'abitato mentre inciso da ombre, solcato dalle vie e irretito nei vicoli, dorme incosciente.

Lo sguardo dei piloti percorre macchinamente, per forza d'abitudine, l'orizzonte: ma nessun aereo nemico è in vista. La loro galoppata è, per ora, inavvertita. Ecco Kacicati. In fila, l'uno dietro l'altro, i tre *Falchi* si gettano sulla preda.

Fischia il vento contro i tiranti e le ali che precipitano nella picchiata vertiginosa; gli occhi dei piloti sono fissi sul terreno che sale contro il muso dell'apparecchio, sui vellivoli che già si vedono a terra, sul capannone provati dall'assalto diurno. Una, due, tre, dieci, venti vampe si accendono; salgono mille punti luminosi, mille strisce incandescenti: teorie di fiammelle balenanti vengono su rapidamente, si sventagliano, scivolano via da un lato; fioriscono gli scoppi delle granate antiaeree: fuochi d'artificio abbaglianti, che danno irriverberazioni subitane alle eliche d'acciaio, spruzzano il cielo di incrinature di fuoco; creano una ridda infernale lungo la rotta degli apparecchi. Salgono ormai ininterrottamente da terra miriadi di punti luminosi a creare una cortina di ferro. I riflettori si affannano a frugare il cielo e brancolano come mani immense che cercano e non trovano.

Ma i *Falchi* passano. Piombano giù urlanti fra lo strepito della difesa e colpiscono i *Gloster* a terra crivellandoli di piombo, sfioracciando le ali e le carlinghe, spezzando i comandi, distruggendo i motori, accendendo su di essi cento incendi. Il carosello tremendo non ha sosta e l'accanita, disperata reazione avversaria non rallenta di un attimo l'impeto dei nostri apparecchi che passano e ripassano e tornano sul campo; si avventano fino a pochi metri di altezza incuranti di tutto. Uno dietro l'altro, legati nel giro turbinoso, sembrano mostruosi uccelli da preda creati da divinità terribili e guerriere.

Un fascio di luce accecante, bianchissima, piomba ora su un *Falco* e lo tiene dentro e lo segue nella sua rapida corsa. L'aereo scintilla tutto come rivestito d'argento e su di lui si concentra il fuoco avversario. Ma per poco. L'apparec-



«Alicioni» di ritorno da un volo di guerra.

chio che segue voige le sue armi contro l'occhio incandescente e spavido. Una scarica è sufficiente ad accecarlo. I *Gloster* ardonno tutti ormai sul campo di *Kaciciati*. Si può tornare.

Rapidamente, come son venuti, scompaiono i tre cacciatori italiani lasciando nell'animo del nemico lo sgomento e il terrore per l'assalto fulmineo, l'irruenza dell'azione e i risultati raggiunti. L'aeroporto greco non è ormai che una sgangherata rimessa di ferri torto e di motori bruciacciati.

Ma la luna è ancora propizia per i nostri piloti. All'altezza di *Corfù*, un punto luminoso è acceso nelle acque: le vele di un grosso veliero riverberano i raggi lunari e indirizzano i tre *Falchi* su una nuova preda. E' uno degli scafi che, durante le ore notturne, i nemici,

adibiscono al trasporto dei viveri e delle munizioni dall'isola alle truppe del toriale. C'è ancora qualche pallottola nei nastri delle mitragliatrici.

Bastano poche picchiate; le armi tambureggiano sonore, grandinando proiettili sulla coperta e tutto intorno, sollevando spruzzi bianchissimi. Il veliero sbanda. A bordo non vi è più indizio di vita; l'imbarcazione va alla deriva.

I *Falchi* riprendono il volo tranquillo verso l'aeroporto che li attende. Il capo squadriglia solleva gli occhi sul cielo e incontra il faccione ridente della luna che sembra ammicciare furbe scamente; ed anche lui sorride.

PERSEO

Boe sulla Manica

Fra i vari settori dell'organizzazione della guerra aerea ce ne è uno che merita un maggior cenno illustrativo e divulgativo: quello dei mezzi adoperati per salvare gli infortunati del cielo, cioè gli aviatori caduti in mare dopo la perdita dell'apparecchio.

È assai interessante, in proposito, il sistema seguito dai tedeschi sulla Manica e sulle vicine zone di mare, che costituisce un imponente teatro di guerra dove si svolge un gigantesco duello. I germanici hanno ivi apprestato una mirabile rete di accortezze e providenze, che è come una riprova del loro spirito metodico, sagio e minuzioso e che contribuisce indubbiamente a mantenere alto il morale di quelli che combattono affrontando ogni pericolo. Si tratta del vigile controllo su una grande distesa di mare.

A tale scopo servono le boe di salvataggio fisse, le lance di soccorso, gli idrovolanti di soccorso ed un'efficientissima serie di mezzi di segnalazione che sono una meraviglia di tecnica. Centinaia e centinaia di boe messe a regolare distanza fra loro ed ancorate nei punti in cui si prevede giustamente la maggiore frequenza dei velivoli. Ogni boa è come una zattera che ha al centro una torretta. Nell'interno di questa c'è tutto quanto possa occorrere e confortare i naufraghi: quattro lettini, vestiti, biancheria, caffè, tè, scatole di biscotti, di carne, di marmellate, tabacco, medicinali e cassette di pronto soccorso. Sullo zatterone è poi impiantato un ottimo complesso per fare le segnalazioni, usandiere e fumate, che dovranno dare modo alle lance di salvataggio e agli idrovolanti della Croce Rossa di accorrere sul posto. Alla boa inoltre si agganciano delle lunghissime gomena sostenute sull'acqua da sagheri, alle quali possono afferrarsi anche se il mare è mosso i piloti caduti, in maniera che non è ad essi difficile raggiungere la zattera ospitale.

Gli idrovolanti intanto sorvegliano senza posa tutta la zona battuta pronti a ricevere le segnalazioni di soccorso. Ma se per un caso eccezionale non fosse captato qualche segnale, è certo che i naufraghi al massimo nelle ventiquattrore potranno tempestivamente essere salvati dalle lance di salvataggio che ogni giorno visitano e controllano tutte le boe, rifornendole di viveri e raccogliendone i ricoverati.

Altra provvidenza del Comando tedesco è questa. Ad ogni velivolo, o da battaglia o da ricognizione, è dato ordine nel caso scorga naufraghi in mare di dare subito per radio la loro posizione al Centro di assistenza della Croce Rossa. Così idrovolanti e barche di salvataggio accorrendo sul posto hanno la matematica certezza di compiere felicemente l'opera di aiuto.

Nulla viene trascurato per rendere immediati i mezzi di salvataggio. Tutta la costa in mano tedesca formicola di innumerevoli vedette, le quali seguono con i cannocchiali le perpexze e le fasi delle battaglie aeree. Non v'è grande o piccola giostra che non sia attentamente guardata dal principio alla fine. E quando l'epilogo si volge al drammatico e dei piloti sospesi al paracadute stanno per smarrirsi sul mare, in un baleno vengono lanciati gli appelli al Centro di soccorso.

Codesto è, sommariamente detto, l'insieme delle providenze attuate per salvare gli aviatori infortunati, insieme che è come una fitta rete a piccole maglie sempre pronta ed efficiente, dalla quale difficilmente può sfuggire il naufrago. Ma c'è ancora dell'altro da notare e che serve benissimo a salvaguardare la preziosa vita dei combattenti dell'aria. Un mezzo semplice ed ingegnoso, che gli aviatori stessi portano con loro. Un preparato chimico, che rende possibile il salvataggio

anche in alto mare e che ha avuto recentemente, per così dire, buon colloquio. Esempio, il seguente fatto verificatosi nel Mare del Nord.

Prima di un'azione bellica. Il pilota tedesco *Ch.* ha sacrosantamente compiuto a dovere l'imbarco ricevuto. Ha scavalcato un avversario, ma a sua volta è stato scavalcato. L'apparecchio crivellato e col fuoco a bordo sta per precipitare, ma egli agile e fulmineo si butta giù col paracadute.

E' adagiato in aperto mare. La giornata chiara, limpidissima. La vista può spaziare. Non vede niente e nessuno. Un'immensa solitudine. Nemmeno il lontano

profilo di una barca o di una boa. E' certo che il suo ammaraggio non l'ha scorto nessuno. Galleggia, ma teme di indurizzarsi perché fa molto freddo.

Deve adoperare l'ultimo mezzo di salvezza a sua disposizione. Il preparato chimico Riesce a discioglierlo nell'acqua. Ed ecco formata una larga larghissima chiazza, fortemente colorata, che ad ogni secondo più si estende e più si colora, che pare si incolli sul rivolgimento delle onde.

Un velivolo tedesco passa sul posto. E' ad alta quota. Forse ottomila metri. Ma l'enorme macchia, col favore della luce solare, è ben visibile dall'alto. Si capisce subito che vi è un aviatore in pericolo. L'apparecchio discende in rapidissima picchiata verso il punto indicato dalla colorazione chimica. Il naufrago è ancora vivo e dopo pochi minuti, un idrovolante della Croce Rossa, avvisato dalla radio, lo trae in salvo.

Gli idroplani della Croce Rossa germanici non si danno tregua nella ricerca e nel soccorso dei combattenti che, dopo la lotta con gli uomini e le macchine nel cielo, spesso debbono spendere le residue energie nella lotta con l'infido ed irritato elemento liquido che non è meno nemico. Questi idri non temono nemmeno di navigare a pochissimi chilometri dalla costa inglese pur di ricuperare gli sperduti tedeschi.

A conclusione di questi appunti diremo, ad onor del vero, che gli inglesi capaci di sparare brutalmente sui pescherecci francesi, non bombardano le boe di salvataggio, che sono fisse sul mare. E' da supporre che non lo facciano, perché quelle stesse zattere potrebbero essere sicuramente un angolo di rifugio anche per loro.

MERCURIO

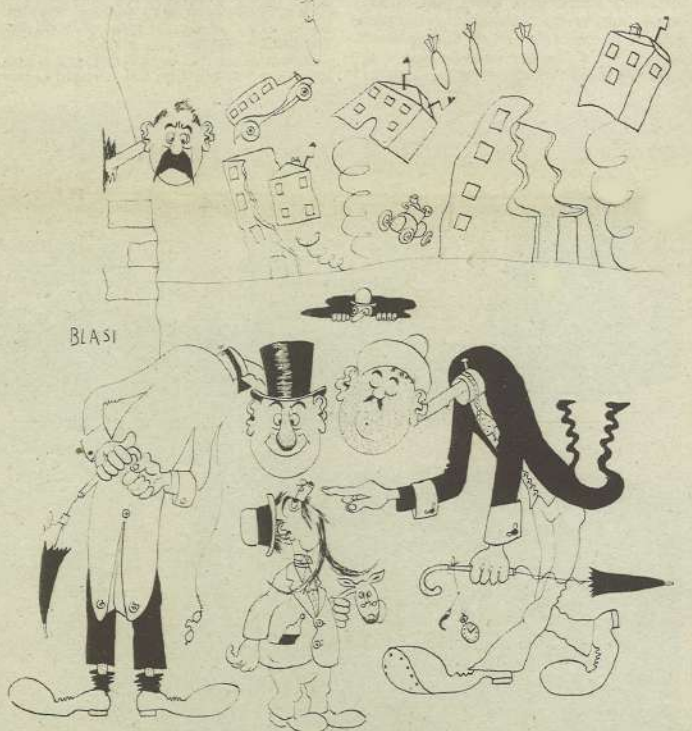
POSTA Aerea

Universitaria Volante. — Prima di tutto devi sapere che qui, in questa rubrica, fra zio e nipoti, ci si dà del tu all'italiana, o alla latina, se lo preferisci. In secondo luogo devi sapere che il mio segretario soprannominato *Crivello* (perché incaricato, di stacciare, diciamo così, tutta la corrispondenza) non è più in redazione con noi da due mesi. Egli sgobba (dice, ma sempre non gli si crede) in un campo d'aviazione, dove sta prendendo il brevetto militare. Ti rispondo dunque io, e ti dico che volentieri leggerò racconti aviatori e meno

volentieri poesie, cioè versi. Facile è far versi (ne ho fatti anch'io, per scommessa), difficile è far della poesia. Una bella prosa pulita vale mille pagine di versi con o senza rime. Queste le mie opinioni, che potrebbero anche essere sbagliate, non lo nego, ma, in quanto opinioni, rispettabili. Manda dunque ciò che vuoi; ma incomincia con il presentarti. Bisogna avere il coraggio delle proprie opinioni.

Caporale, Milano. — Ti ordino di presentarti a rapporto.
Tagliamento, Tolmezzo. — Tu poi ta-

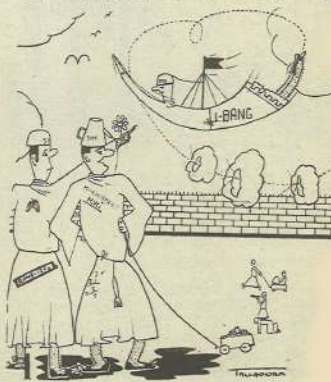
PRIMAVERA A LONDRA



— Come vedi, Londra è una città impressionabile: si lascia facilmente abbattere.

UMORISMO DI RAGAZZI

AL MANICOMIO



— Poverino, bisogna compatirlo: si crede un veleggiatore.

gliare qualche menti vuoi, ma se non mi dici come ti chiami e dove abiti, non posso mandarti il giornale che chiedi. Abbasso gli uomini. Abbasso E quando dico abbasso intendo in cantina, fra i topi e le muffe e le bottiglie vecchie, le quali, scioccando ogni tanto una spaventato coloro che hanno paura perfino di rivelare il proprio nome. Bella soddisfazione per un padre che dà nome e cognome ad un figlio che si vergogna di far conoscere questo nome e questo cognome. Io conosco un bambino che si chiama Massimo E' diverso da te. Egli ha poco più di tre anni e mezzo. Ne aveva soltanto due quando già si presentava così: «Io sono Massimo Martini detto Macchio (nome giapponese che si è appioppato lui appena ha incominciato a balbettare le prime parole)... sono Massimo Martini detto Macchio, figlio di Gastone Martini detto Martone, che fa il papetto, e di Ornella Morelli Martini detta Martina, che fa la mamma...» Impara, impara, ragazzo, e stai attento quando scrivi. Non aver fretta, voglio dire. Si scrive dispiaciute, belligerante, giudico, e non dispiaciute, belgrante e giudio.

Pierfederico Testi, Terni. — Qui sotto cerco di accontentarti, Giarella mi dice che dagli schemi inviati (troppo schematici, in verità, e senza dati) non può giudicare il tuo progetto. Auguri per la scuola e per la tua attività aeromodellistica.

Eccellenza il Prefetto di Terni. — Il ragazzo Pierfederico Testi, aeromodellista di codesta città, mi prega, a nome anche dei suoi compagni, di scrivervi per ringraziarvi, perché — dice — «l'Eccellenza il Prefetto si è interessato gentilmente ai nostri sogni». Interessarsi dei sogni dei fanciulli, Eccellenza, è la cosa più bella che possa fare un uomo, anche e specialmente quando per sogni si intende amore e desiderio del volo. Scusatelo, Eccellenza, e accogliete, con i miei omaggi devoti, pure i miei ringraziamenti.

Colonnello Chiappero, Terni. — Anche a voi colonnello, trasmetto i ringraziamenti più vivi a nome degli aeromodellisti di codesta città. Essi vi sono grati perché hanno finalmente una scuola d'aeromodellismo. I miei omaggi, signor colonnello.

ZIO FALCONE

Rivista Aeronautica

Ecco il sommario della «Rivista Aeronautica» del numero di gennaio 1941-XIX. L'augusto indirizzo di augurio del Sovrano alle truppe - La materia aeronautica nella nuova legge doganale (Prof. Salvatore Cicco) - La condizione giuridica dei territorii neutrali interclusi in rapporto alla navigazione aerea (Dott. Santi Guido Cicco) - La costruzione in grande serie dei velivoli metallici (Dott. Ing. Angelo Vallerani) - In tema di velivoli ad ala battente il «Remo-veleggiatore» (Prof. Giovanni Serragli) - L'autogiro e le sue possibilità nel campo del turismo aereo (Gigi Salti) - Alcuni chiarimenti sull'impiego dei normali apparecchi da bombardamento nelle azioni in picchiata (Dott. Ing. Giorgio Salvadori).

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & QUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - telefono 580-680

ALFA-ROMEO
MILANO

*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*



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

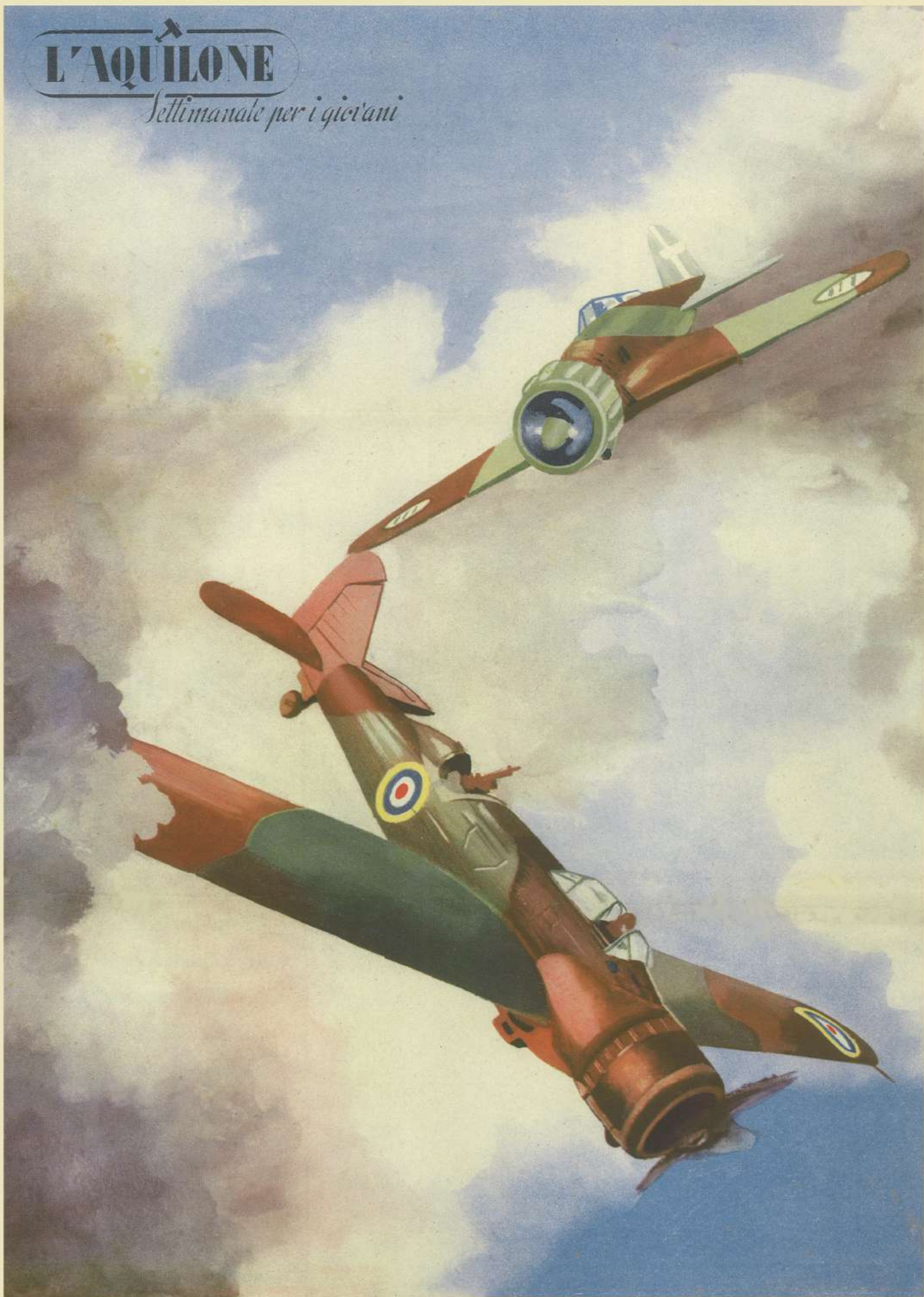
1. Il pilota preaeronautico L. 6,30
2. Il motorista preaeronautico „ 7,35
3. Il montatore preaeronautico „ 8,-
4. Il marconista preaeronaut. „ 7,50
5. L'elettricista preaeronaut. „ 8,-
6. Il fotografo preaeronautico „ 6,30
7. L'aiutante di Sanità preaeronautico „ 7,50

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



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



DUELLO FRA UN NOSTRO "SAETTA", E UN VICKERS WELLESLEY.