

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AGI

UN • VICKERS - ARMSTRONG WELLINGTON • PRECIPITA COLPITO DA UNA NOSTRA • SAETTA •

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 11

16 marzo 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente del

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 centosimi 80
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 mm. di colonnaEsigete i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO

AERONAUTICO

Un fascicolo costa 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



Finalità della guerra

Sul modo di considerare la guerra, vi è sempre stata e vi è tuttora disparità di vedute, poiché alcuni vedono negli orrori della guerra il risultato di una legge providenziale, altri vi vedono un fatto naturale e legittimo, ritenendo questi ultimi che sia niente altro che il diritto della forza.

Ecco, presso a poco, gli argomenti degli oppositori e dei propugnatori (s'intende, dal punto di vista dottrinale) del fatto «guerra».

Dicono i primi: il solo principio che possa giustificare la guerra è quello della legittima difesa; e perciò il proclamare tale principio vuol dire civilizzare la guerra. Fuori di tale principio, la guerra deve essere condannata come criminale. In altre parole, la guerra difensiva è un diritto, mentre la guerra offensiva, cioè la guerra dell'ambizione e della conquista, è un delitto. E perciò, se si riesce ad abolire la seconda, la prima non avrà più la sua ragione d'essere.

Dicono i secondi: gli Stati non sono obbligati all'immobilità esteriore, poiché grandi interessi nazionali possono consigliare e autorizzare la guerra: nel quale caso, siamo dinanzi a conflitti naturali e a cambiamenti territoriali legittimi. E' un errore — sia anche un errore onesto — quello di credere che una qualunque guerra, per essere giusta, debba essere difensiva; è un errore, perché gli istinti di ingrandimento e di gloria non sono, in ogni caso, interdetti alle nazioni e ai loro capi.

Dunque, diversità di opinioni sulla necessità del fatto «guerra». E, cosa ne dice la dottrina cattolica? Ecco, in breve.

La dottrina cattolica, rispettosa della dignità umana, riconosce la legittimità della guerra, contro la stoltezza di un pacifismo esagerato, se la guerra la esiga il bene comune. Occorre, però, che siano state prima e invano tentate tutte le altre vie per ottenere il proprio diritto; nel quale caso, uno Stato può ricorrere alle armi e farsi giustizia, costringendo l'ingiusto offensore alla riparazione o l'ingiusto aggressore a desistere dalle sue violenze. La inviolabilità di un popolo (di cui il diritto alla vita è un aspetto) è suggello della sua dignità umana e forma il suo stesso prestigio. Il quale, dunque, se misconosciuto, è giusto che il male che ne deriva sia eliminato sia pure con un altro male, la guerra, di portata però infinitamente minore. Nel quale caso, i mali e i dolori privati devono serenamente essere sostenuti dai cittadini, per evitare i mali pubblici, che potrebbero essere la comune rovina.

La dottrina cattolica, dunque, propugnatrice della giustizia e conservatrice dell'ordine individuale e sociale, non ha mai condannato assolutamente la guerra.

Vediamo, ora, cosa pensi la Chiesa sul modo di condurre la guerra. Premettiamo che una manifesta contraddizione si addimostra tra le regole che sono considerate dai cultori del diritto come i più solidi canoni giuridici e quelle che difatti sono poi accettate come regole di diritto. Egli è che le leggi che dovrebbero essere osservate durante la guerra sono più uniformemente e più universalmente accettate durante la pace che durante la guerra. Vi sono, ad ogni buon fine, le regole dell'Aja, le regole cioè formulate all'Aja, dal dicembre del 1922 al febbraio del 1923, da una commissione di giuristi. Queste regole affermano, in sostanza, che ciò che si può ottenere con minori perdite di uomini e di proprietà, ma con eguale rapidità e sicurezza,

non deve essere raggiunto con perdite maggiori. In altre parole, l'uso della violenza deve essere proporzionale allo scopo della guerra. Purtroppo, però, queste regole non hanno forza obbligatoria, perché non tradotte in convenzione internazionale; a parte qualunque discussione sulla forza obbligatoria di una norma di diritto internazionale pubblico. Ed allora, il condurre una guerra in conformità di esse regole diventa un affare di sensibilità morale dei combattenti. Interviene allora la dottrina cattolica, per insegnare che, essendo il fine della guerra quello di paralizzare le forze militari del nemico, che sole si appoggiano alla soddisfazione dei diritti per cui si combatte, chi la conduce la guerra ne deve deliberare, con discreta e sagace ponderazione, i mezzi proporzionali alle finalità perseguite. Quindi, i metodi di buona guerra devono essere quelli necessari al fine: ogni altro modo di procedere dovendo essere giudicato arbitrario, irragionevole e inumano, se diretto contro le persone; ingiusto, se diretto contro i beni altrui.

E qui entriamo nel vivo della questione, per quanto concerne la guerra aerea.

La dottrina cattolica ammette questa forma di guerra e la ritiene legittima di massima, prescindendo naturalmente dall'abuso che si possa fare di essa. Tuttavia questa ammissione è graduale; più consentita, cioè, la guerra verticale, in quanto più regolabile; meno consentita la guerra orizzontale, in quanto, se il colpo fallisce, il proiettile può arrecare danno ad inermi. Tuttavia, anche la guerra aerea orizzontale è da tollerarsi, se difensiva; poiché chi è assalito ha tutto il diritto di difendersi e, se nel difendersi arreca danno ad altri o anche a altri che non sia l'assaltatore, sarà cosa non voluta, ma solo ragionevolmente permessa.

Conseguenza di questa concezione della dottrina cattolica sulla guerra aerea è che, se vittime della guerra aerea e cioè del bombardamento aereo sono anche gli inermi o gli innocenti, questi sono vittime di forza maggiore, di disgrazia comune, non di cattiva volontà di alcuno, che direttamente o indirettamente ne voglia la morte.

Così pure, non è un dovere morale di giusta guerra l'eliminare dalla guerra aerea l'uso di quelle macchine, di quelle armi e di quei metodi contro i quali l'avversario non sia in grado di difendersi, o perché sono invenzioni nuove a lui tuttora ignote, o perché la loro entrata in azione ha troppo dell'imprevisto per potersene preannunciare, o per la troppo immane ed irresistibile loro efficacia; per il che riesca troppo arduo fronteggiare o paralizzarle. Se la guerra giusta è essenzialmente un ricorso alla forza per sostenere il diritto offeso, è evidente il rendere questa forza in sommo grado poderosa, irruenta e irresistibile, varrà a far raggiungere alla guerra più presto e più completamente il suo scopo, con diminuzione piuttosto che con aumento di mali.

Attraverso la concezione che la dottrina cattolica ha della guerra in genere e di quella aerea in specie, ho voluto dimostrarvi, miei cari giovani lettori, ed ora voglio concludere che l'indipendenza della Nazione, quella economica e quella politica, è un bene inestimabile, come tale concepito ed ammesso anche dalla dottrina cattolica, che ne consente la difesa anche, ove necessario, con la guerra condotta con mezzi leciti, dai quali essa dottrina non esclude la guerra aerea.

I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

L'Alsazia e la Lorena vengono parimenti incorporate nel grande Reich Germanico che giustamente prende la sua rivincita sulla Francia versagliata alla quale aveva ripetutamente teso la mano. Ma la Francia, ormai nipina schiava della Gran Bretagna ha rifiutato le generose parole del Fuehrer che solo era desideroso di dare pace e tranquillità all'Europa, ha voluto assai e distruggere la Germania.

Contrattaccata e vinta a sue volte in modo clamoroso, ha cessato di essere una potenza di primo piano; le terre di cui teri spogliò la Germania con la scusa di un irredentismo di dubbia fattura, le verranno naturalmente ritolte.

Ed ecco sulle effigi pensose di Hindenburg che adornano i francobolli del Reich, apparire due sovrastampe: ELSASS e LORENA, cioè ALSAZIA e LORENA per dimostrare la sovranità del vincitore e i primi pegni per la pace di domani.

Non basta. Anche il Lussemburgo dominato da secoli da una casta principesca nemica del progresso e del modernismo, si ricorda di essere una terra tedesca e viene anch'esso incorporato nel Reich.

Una serie di francobolli analoghi alle precedenti ma con la sovrastampa: LUXEMBURG documenterà nella filatelia il memorabile avvenimento.

Ma come già in Polonia altri francobolli dell'ex-Granducato vengono subito soprastampati con il nuovo valore in Reichsmark e Reichspfennige. L'effigie della Granduchessa Carlotta scompare melanconicamente sotto i segni del nuovo prezzo.....

(continua)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

PROTECTORATO

Il Giornale Filatelico di Berna, edito da Zumstein, che come



è noto, è anche editore del catalogo europeo omonimo dei francobolli, dà notizia che tre nuovi valori di posta ordinaria sono apparsi alla fine del mese di novembre del 1940.

Le caratteristiche dei valori, di forma rettangolare, sono le seguenti:

5 corone, blu-verde (Acquedotto di Beching);
6 corone, lilla (Piazza Adolfo Hitler con la fontana di Sansone a Budweis);
10 corone, azzurro (Palazzo Waldstein a Praga).

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Con una sovrastampa in nero, rispettivamente di L. 1,00 e L. 3,00, sono apparsi recentemente i due segnaposta da:

20 cent. azzurro e bruno
40 cent. azzurro e bruno

Quattro linee parallele orizzontali, al disopra della sovrastampa, cancellano il vecchio valore.

ROMANIA

A beneficio dell'aeronautica è stato emesso un francobollo dotato di sovrapprezzo e destinato al servizio postale aereo. Il valore



reca al centro la effigie del Fondatore della Guardia di Ferro, Corneliu Codreanu.

Oltre ad essere commemorativo del martirio del Capitano delle Camice Verdi romene, esso reca anche una scritta che esalta l'adesione della nuova Romania all'Asse Roma-Berlino.

20 lei + 5 lei, verde-scuro

SLOVACCHIA

Alcuni dei valori di posta ordinaria, già emessi nella repubblica sorta dallo smembramento del versaglioso conglomerato cecoslovacco, riappaiono ora stampati su carta filigranata. Recentemente è stato difatti messo in circolazione nella nuova fabbricazione il valore da:

1 corona, carminio
con l'effigie di Padre Hlinka, ritenuto il Padre della Patria Slovacca; e due valori per l'affrancatura dei giornali:
5 haleru, azzurro
10 haleru, rosso-bruno

Lu. Ca.

MAURITIUS

3160 SPECIALISTI

Lo specialista ha una missione da compiere, precisa, delicata, necessaria; e nel compimento di essa trova la sua ricompensa.

Il motorista conosce i segreti del cuore che anima l'elica vorticoso; il montatore conosce centina per centina, fibra per fibra, nodo per nodo, il corpo del velivolo affidato alla sua cura; l'elettricista sa dove metter le mani nel groviglio degli impianti di bordo e la illuminazione notturna dell'aeroporto è costantemente da lui sorvegliata; il radiotelegrafista mantiene i contatti tra i velivoli e la terra; il fotografo penserà alla documentazione del volo; la macchina fotografica è un occhio infallibile e la sua installazione a bordo è sempre un'operazione delicata che richiede esperienza e destrezza; l'armiere agguancerà le bombe e si assicurerà giornalmente che le armi funzionino perfettamente; ed opera sicura e silenziosa svolgeranno tutti gli altri specialisti, che con espressione indovinatissima sono stati chiamati « gli artigiani del volo ».

Ai molti vantaggi morali cui giunge lo specialista d'aviazione dopo il suo tirocinio, vanno aggiunti quelli di ordine materiale che non sono indifferenti.

Il corso ha una durata varia a seconda della categoria; al termine di esso l'allievo esce aviere scelto ed è destinato ad un reparto. Qui vivrà, al pari del pilota, la vita salubre e dinamica del campo d'aviazione, avrà la sua mensa, il suo lettino nei lindi dormitori, la sua sala, convegno con la biblioteca, la radio, i giochi e gli attrezzi ginnastici.

Al campo la sua cultura teorica si allargherà e la pratica sarà ancora approfondita; egli si impadronirà man mano del suo mestiere che all'atto del suo congedo gli permetterà meno difficilmente di trovare la strada del proprio avvenire a meno che preferisca continuare la carriera aeronautica, divenire sottufficiale, e poi an-

che ufficiale, se si sarà distinto per eccezionale attitudine professionale, per cultura e se avrà dato affidamento e garanzia di riuscita. Questi uomini, che hanno avuto un'istruzione complessa, che hanno partecipato a corsi regolari, che hanno acquistato una esperienza profonda, che sanno scoprire le cause di difetti e rimediarsi con competenza e sicurezza, spesso hanno dimostrato, al pari dei piloti, uno spirito eroico e di sacrificio che li eleva molto al disopra della media degli uomini comuni.

È aperto un arruolamento per titoli, per avieri allievi specialisti dell'Arma Aeronautica, nelle seguenti categorie e per il numero contro ognuna indicato:

1) Motoristi	N. 730
2) Montatori	» 730
3) Marconisti	» 250
4) Armieri Artificieri	» 400
5) Automobilisti	» 650
6) Aiutanti di Sanità	» 200
7) Fotografi	» 200
Totale	N. 3.160

Condizioni per l'arruolamento

Possono aspirare all'arruolamento i cittadini italiani e albanesi che, oltre a possedere la necessaria attitudine fisica, si trovino nelle seguenti condizioni:

- siano iscritti alla GIL;
- siano nati in uno degli anni 1922, 1923 e 1924 purché al 15 marzo 1941-XIX abbiano compiuto il 17. anno, oppure se della classe 1921 siano assegnati al contingente di leva della Regia Aeronautica;
- non siano stati, all'atto in cui avranno inizio i corsi, incorporati nelle altre Forze Armate;
- possiedono il titolo di studio richiesto per ciascuna categoria dall'art. 4 del presente bando;



e) risultino di buona condotta morale e politica;

f) non abbiano conseguito il brevetto di pilota civile.

I giovani nati nel 1922 qualora risultino già arruolati dovranno esibire il prescritto nulla-osta da richiedere al Distretto Militare di appartenenza.

Domande e documenti

Gli aspiranti dovranno far pervenire, non oltre il 15 aprile 1941-XIX la domanda di ammissione in carta da bollo da L. 6 (anche in caso di povertà del concorrente) indirizzata al Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale del Personale Militare — Ufficio Concorsi - Roma.

Nella domanda l'aspirante dovrà indicare in ordine di preferenza, non più di tre categorie scelte tra quelle elencate nel presente bando alle quali intende concorrere, restando però sempre in facoltà del Ministero l'assegnazione ad una qualsiasi di dette categorie.

L'aspirante dovrà inoltre dichiarare di accettare la ferma di 30 mesi ed impegnarsi a volare ogni qual volta ne sia richiesto per ragioni di servizio.

Nella domanda dovrà essere indicato, in modo chiaramente leggibile, l'indirizzo esatto del concorrente, di ogni eventuale cam-

biamento dovrà essere data immediata notizia al Ministero.

I cittadini albanesi dovranno inoltrare domanda e documenti tramite la Luogotenenza di Tirana che, assunte le necessarie informazioni esprimerà il proprio parere sull'accoglimento.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

1) certificato di appartenenza alla GIL, vistato dal Comandante Federale della Gioventù Italiana del Littorio;

2) estratto dell'atto di nascita rilasciato in data posteriore al 10 marzo 1939-XVII;

3) certificato generale del casellario giudiziario in data non anteriore di tre mesi a quella del presente bando;

4) certificato, rilasciato dal Podestà del Comune di residenza, dal quale risulta che il candidato è cittadino italiano, o atto di notorietà dal quale risulti che il candidato è in condizione di poter acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare, ai sensi della legge 13 giugno 1912, n. 565;

5) attestazione di buona condotta morale, civile e politica, di data non anteriore di tre mesi a quella del presente bando, rilasciata dal Podestà del Comune in cui il giovane ha domicilio, vistata per conferma dal Prefetto;

6) atto di assenso del padre o, in mancanza di questi, della madre esercente la patria potestà o, in mancanza di entrambi i genitori, del tutore espressamente autorizzato, oppure una dichiarazione del Podestà comprovante che il candidato si trovi nella impossibilità di presentare il suddetto documento. Se il giovane sia già emancipato dovrà presentare l'atto di assenso del curatore parimenti autorizzato;

7) stato di famiglia dell'aspirante.

8) attestato sanitario, dal quale risulti chiaramente che mancano nel genitilizio del concorrente casi di psicopatia, epilessia, isterismo e di neuropatia a carattere spiccatamente ereditario e che non si ebbero mai nel giovane crisi convulsive di qualsiasi genere né anomalie del carattere.

Tutti i documenti di cui si numerò precedenti debbono essere redatti sulla prescritta carta da bollo e debitamente legalizzati o vidimati. Per i certificati rilasciati dal Governatorato di Roma non è richiesta la legalizzazione. In caso di povertà, da comprovarsi mediante certificato rilasciato dalla autorità competente, tutti i documenti indicati nel presente articolo possono essere compilati in carta semplice;

9) titolo di studio;

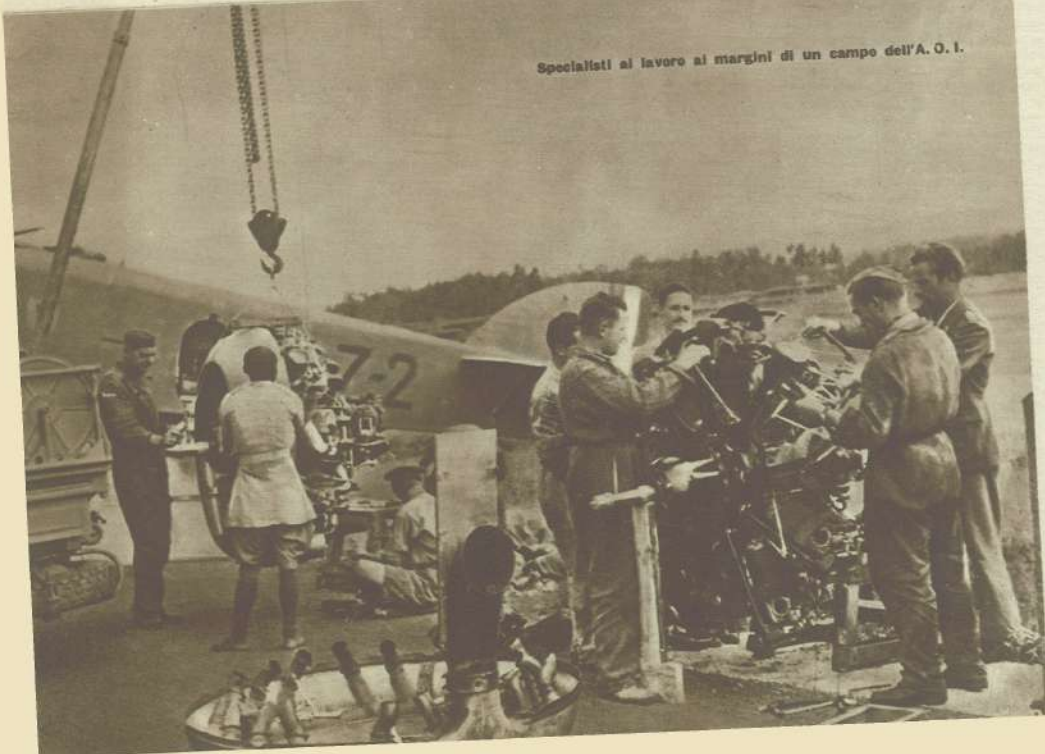
a) per gli aspiranti alle categorie motoristi, montatori, automobilisti, aiutanti di sanità, armieri, artificieri, il certificato di compimento delle cinque classi elementari rilasciato da una scuola pubblica, secondo l'ordinamento scolastico vigente;

b) per gli aspiranti alle categorie marconisti e fotografi il certificato di licenza di una scuola media di grado inferiore, Regia o pareggiata, vistato dal R. Provveditore agli Studi;

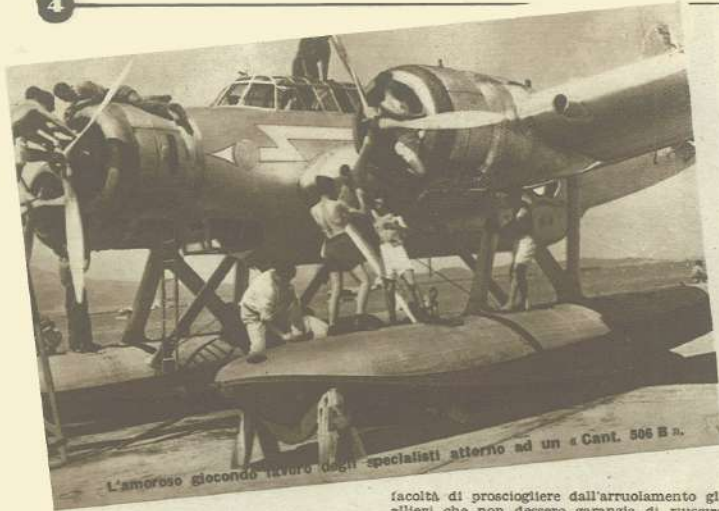
10) certificato di mestiere: richiesto obbligatoriamente per le categorie motoristi, montatori, armieri, artificieri, automobilisti; è facoltativo per le rimanenti categorie. Esso deve certificare che l'aspirante ha esercitato mestiere affine alla categoria prescelta e specificare il periodo di tempo durante il quale il candidato ha prestato servizio. Tale documento deve essere vistato dal rappresentante la Federazione cui è iscritto il datore di lavoro.

Indipendentemente dalla regolarità della domanda ed in qualunque tempo il Ministero, assunte le necessarie informazioni, si riserva la facoltà di escludere dal concorso o di

Specialisti al lavoro ai margini di un campo dell'A. O. I.



PALLONI IN GUERRA



prosciogliere dai corsi quegli aspiranti che non ritenesse opportuno ammettere a far parte della R. Aeronautica.

Tutte le domande verranno classificate secondo un criterio di merito sulla base dei titoli esibiti.

Verrà data la precedenza:

a) ai possessori di titoli di studio superiori a quello richiesto;

b) agli aspiranti in possesso di brevetto di specializzazione aeronautica.

Per gli aspiranti alla categoria marconisti tale precedenza verrà accordata anche a coloro che abbiano conseguito un diploma in radio-tecnica legalmente riconosciuto.

Costituiranno titoli preferenziali:

a) l'essere orfani di guerra; orfani dei Caduti per la Causa Fascista; figli di militari e funzionari civili di ruolo della Regia Aeronautica; figli di impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato; appartenente a famiglia numerosa;

b) i certificati di mestiere rilasciati da Enti o Stabilimenti di notoria importanza nazionale nel campo industriale.

A parità di titoli sarà data la preferenza agli aspiranti appartenenti alle classi più anziane.

Visita medica e arruolamento

Gli aspiranti riconosciuti ammissibili ai corsi saranno invitati con lettera « foglio di viaggio » a presentarsi presso un Ente aeronautico stabilito dal Ministero per essere sottoposti a visita medica collegiale da una Commissione sanitaria e, se giudicati fisicamente idonei, arruolati nella R. Aeronautica in qualità di avieri allievi specialisti ed inviati immediatamente a frequentare i relativi corsi.

I non idonei saranno rinviati in famiglia previo rimborso delle spese di viaggio.

Il giudizio della Commissione medica è definitivo e insindacabile. Contro di esso non v'è ammesso appello.

Gli idonei alla visita medica che si rifiutassero di sottoscrivere l'atto di arruolamento saranno restituiti in famiglia a proprie spese e senza concessione dello scontrino per la riduzione sulle ferrovie.

Gli allievi, una volta arruolati, non potranno ottenere il passaggio ad altra categoria di specialisti della R. Aeronautica.

Corsi - Nomina e specialisti - Concedimenti ed eventuale carriera

I corsi per specialisti hanno una durata variabile dai sei ai dieci mesi a seconda della categoria ed avranno inizio presumibilmente nel mese di aprile 1941.

Per tutta la durata dei corsi e con decorrenza dall'avvenuto arruolamento gli allievi riceveranno la paga giornaliera di lire 1.60.

Al termine del corso di specializzazione e dopo avere ultimato con esito favorevole un periodo di tirocinio presso un Reparto di impiego gli allievi saranno nominati specialisti nella categoria rispettiva e riceveranno, oltre la paga, l'indennità giornaliera di mestiere.

Gli allievi marconisti saranno nominati specialisti e promossi avieri scelti al termine del corso di specializzazione.

Gli appartenenti alle categorie aventi obbligo continuativo di volo riceveranno inoltre l'indennità di volo stabilita dalle disposizioni in vigore.

Ultimata la ferma di trenta mesi gli specialisti arruolati in base al presente bando saranno collocati in congedo e passeranno a far parte della forza in congedo della Regia Aeronautica.

Tuttavia, in relazione alle disponibilità organiche, il Ministero potrà ammettere alla continuazione della carriera, nei limiti e con le modalità da determinarsi dal Ministero stesso, quegli elementi che, per essersi distinti per disciplina, rendimento e capacità professionale, diano affidamento di diventare ottimi sottufficiali. Agli stessi, in seguito a domanda ed a parere favorevole delle Autorità competenti, potranno concedersi successive commutazioni di ferma ed ammissione alla rafferma.

Durante il corso il Ministero si riserva la

facoltà di prosciogliere dall'arruolamento gli allievi che non dessero garanzia di riuscire buoni elementi sia per ragioni fisiche che per deficienza di qualità intellettuali e professionali ovvero per cattiva condotta.

Gli allievi possono essere anche prosciolti a domanda indirizzata al Ministero, entro i primi quindici giorni dall'inizio del corso.

Coloro che risultassero non idonei agli esami finali del corso di specializzazione saranno prosciolti dalla ferma speciale contratta.

I prosciolti, qualora appartengano a classe che non ha ancora concorso alla leva, saranno licenziati definitivamente alle armi e avranno l'obbligo di concorrere alla leva con la propria classe.

Saranno invece trattenuti alle armi gli appartenenti a classe che ha già concorso alla leva nonché coloro che, riprovati agli esami finali del corso di specializzazione ma dichiarati idonei ad esercitare le mansioni di aiuto specialisti, facciano domanda di compiere in anticipo gli obblighi di leva stessi.

Per i prosciolti il tempo trascorso alle armi in qualità di allievi specialisti non sarà computato nella ferma che essi sono tenuti a compiere per fatto di leva.

LA SETTIMANA ESTERA

Se è vero che il dolore affratella gli uomini e li fa stringere uno all'altro, chissà, per sillogismo, quanto debbono soffrire i poveri londinesi condannati a vivere pigiati come sardine nei rifugi antiaerei. A sentire i lamenti e le rimozioni della stampa britannica contro il governo per la insufficiente attrezzatura igienica nei ricoveri di Londra, non si può fare a meno di ammirare la disinvoltura con la quale tutti quei « gentlemen » si sono improvvisamente adattati a rivivere nel loro ambiente d'origine che secondo ciò che scrive il « Times », non è più degno di una cloaca. Afferma dunque il magno organo della City che i rifugi antiaerei dopo tanti mesi di metodici bombardamenti sono rimasti allo stato più sconco dei primitivi, soprattutto nei quartieri popolari della metropoli, che per essere così strettamente mescolati alla sua attività industriale e portuale, sono anche più duramente colpiti! Il « Times » stesso parla di un sotterraneo dell'East End ove ogni notte millecento persone dormono le une addosso alle altre come sardine nell'olio tra pareti trasudanti umidità in una atmosfera resa malfida dalla immediata vicinanza di una fognatura urbana in cui si scaricano i rifiuti di un mercato di viventi e soprattutto della presenza di dodici secchi destinati a soddisfare ai bisogni della sventurata massa umana. In un altro ricovero il pavimento sempre umido è ricoperto da due dita d'acqua infetta e le pareti sono rivestite di un grosso strato di salinistro le cui esalazioni vengono combattute alla meglio con espedienti come quello consistente nel bruciare una cipolla su un fuoco di carbone. La Commissione sanitaria, presieduta dal medico personale del Sovrano, Lord Horder, ha suggerito nientedimeno che l'impiego di una maschera sterilizzata per tutti i frequentatori dei rifugi, a scanso di epidemie di ogni sorta. La fame poi non deve essere estranea a tutta questa ira di Dio. Tanto è vero che lo stomaco vuoto sta creando nella fantasia dei londinesi le più strane immagini mangerecce. Ora, difatti, essi chiamano « sandwich » una nuova tattica di bombardamento che i tedeschi impiegherebbero. Questa tattica consiste nel lanciare dapprima delle bombe incendiarie, poi un gran numero di dirompenti ed infine altre bombe incendiarie. E di questi « panini imbottiti » gli inglesi ne fanno delle vere scorpacciate, credetelo. E' l'unica cosa di cui i tedeschi non li priveranno mai.

Dall'epoca in cui Leonardo da Vinci, durante il suo soggiorno a Milano (1487-1499) ebbe ad occuparsi del volo meccanico ponendo il problema del « più pesante dell'aria » e convincendosi che la vittoria sulla natura sarebbe stata una conseguenza di un sistema di abilità e di forza, fino ai giorni d'oggi in cui il cielo è normalmente solcato da macchine velocissime, dotate di grande autonomia e maneggevolezza, messa alla portata di tutti e che non costituiscono più né un mistero né un ordigno sperimentale, l'uomo ha rivolto la sua attenzione particolare al mezzo aereo considerato come forza operante nel corso di una guerra.

Fin dai tempi più remoti, per istinto e per elementare ragionamento, accessibile anche alla intelligenza più ristretta, il combattente cercò di prevalere sull'avversario sfruttando la posizione più elevata rispetto ad esso, cercando di piombargli dall'alto di una collina o di un monte o lanciando da questi la sua offesa (sassi, frecce), oppure costruendo le cittadelle e i fortificazioni sulle sommità delle alture.

Una constatazione immediata che dovette fare senza dubbio l'Uomo fu la seguente: dall'alto si vede di più, si abbraccia più orizzonte; quindi è possibile accorgersi con maggiore anticipo dell'avvicinarsi dell'avversario e predisporre la difesa. E quanto più elevato è il posto di osservazione, tanto maggiore è il campo visivo.

Fuono allora appollaiate sentinelle

sugli alberi, poi sulle torri.

Anche l'offesa dall'alto, specialmente se condotta dietro il riparo delle pietre di una costruzione, dava risultati proficui, obbligando il nemico a movimenti lenti e cauti per non scoprirsi — non bisogna dimenticare che dall'alto la visibilità è molto maggiore — e costringendolo ad appesantirsi di corazzate e di macchine che non sempre erano idonee a proteggerlo in modo soddisfacente.

Si può senz'altro affermare quindi che la condotta della guerra, considerata sia dal punto di vista di lotta tra poche unità che di urto tra masse di eserciti, è sempre stata più agevole ed ha sempre offerto maggior possibilità di successo a chi ha avuto il dominio della posizione più elevata rispetto allo avversario.

Con il primo lancio di pallone, effettuato il 15 novembre 1783, nella R. Villa di Monza, dal Conte Marsilio Landriani, l'attenzione generale si rivolge al « più leggero dell'aria ». Da allora è un succedersi ovunque di tentativi, di prove, di esperimenti; palloni di tutte le dimensioni e di tutti i tipi sono innalzati o si cerca di innalzare; alcuni recano una navicella in cui cominciano a prender posto i primi aeronauti: a Pavia, nel 1784, è una pecora che ha la ventura di volare. E' il primo essere terrestre che si stacca dal suolo.

L'ascensione del 25 febbraio 1784 del Conte Paolo Andreani è la prima in Italia che porti un carico di passeg-



Pallone osservatorio impiegato nel 1796 durante l'assedio di Mantova.



La notizia che l'Austria stesse costruendo a Treviso degli aerostati incendiari da lanciare su Venezia assediata nel 1849 era così interpretata dai disegnatori dell'epoca.

geri, e la quarta, in ordine di tempo, tra le ascensioni compiute in tutto il mondo.

Meno di dieci anni dopo, e precisamente il 26 gennaio 1794, la giovanissima aeronautica ebbe il battesimo del fuoco all'assedio di Maubège e specialmente alla battaglia di Fleurus, in Francia, quando agli ordini di Coutelle, fu stabilita dal Comitato di Salute Pubblica, la formazione di una Compagnia di Aerostieri.

L'assedio di Mantova (1796-1797) e la Campagna di Egitto, condotta da Napoleone I nel 1799, videro ancora l'impiego dell'aerostato come mezzo di osservazione. Secondo una stampa popolare, il pallone impiegato durante l'assedio di Mantova era assicurato, mediante una grossa corda, ad un carro, tirato da diversi cavalli, carico di pietre, che aveva la funzione di pilone di ormeggio; entro la navicella prendevano posto tre ufficiali i quali, muniti di cannocchiale, osservavano le mosse del nemico e lo svolgimento della battaglia, scrivendo le loro osservazioni su fogli che, rinchiusi entro una scatola unita a terra da una corda con un sistema a teleferica, spedivano ai generali perché questi dessero gli ordini più opportuni.

Nelle Cinque Giornate di Milano (1848), invece, il pallone ebbe un compito essenzialmente propagandistico; i milanesi infatti affidarono alle mongolfiere dei messaggi a stampa indirizzati al popolo di campagna incitandolo ad insorgere e a tagliare le comunicazioni agli aiuti austriaci. Il testo dei manifestini era esattamente il seguente:

« Al popolo di campagna!
Si raccomanda alla popolazione di campagna di stare armata vigorosamente a guardia della strada romana e specialmente della strada postale veneta, di barricare e di rompere, se occorre, per impedire il trasporto di artiglierie di grosso calibro e di casse di munizioni che fossero per giungere in sussidio delle truppe austriache ».

Il primo impiego dell'aeronautica come mezzo di offesa aerea ebbe luogo però durante l'assedio di Venezia, nel 1849. Gli austriaci, infatti, il giorno 12

agosto, tentarono di incendiare la città a mezzo di palloni (le cronache del tempo parlano di 200) aventi, in luogo della navicella, un cerchio di legno nel quale era collocata una bomba del peso di 30-40 libbre, munita di miccia a tempo, la quale, dopo un certo periodo dall'innalzamento dello aerostato, si staccava automaticamente.

Una sola di queste bombe cadde nella città di Venezia, e precisamente presso la Chiesa di S. Marco, esplodendo senza arrecare quasi nessun danno; le altre caddero in prossimità delle linee austriache anch'esse con effetti quasi nulli.

Era stato creato tuttavia il principio dell'offesa aerea.

La fantasia popolare si accese facilmente traducendo in articoloni pretenziosi, stampe, canzonette e poesie, caricature e disegni illustrativi i più sorprendenti e immaginari mezzi aerei di offesa. Fece così la loro comparsa sui vari gazzettini e sui quotidiani della epoca, palloni giganteschi recanti piattaforme cariche di soldati, di cavallerie e di artiglierie, che avrebbero dovuto conquistare città e castelli scendendo dal cielo; comparvero strane macchine munite di pale di legno o di tela, le quali calavano dall'alto, a mezzo di carrucole, bombe a non finire.

Si cominciava ad intravedere la possibilità di un uso maggiore del mezzo aereo nel campo militare.

Trascorsero gli anni, gli uomini vollero i loro studi a forme più complesse di macchine, tornò e prevalse la formula del « più pesante dell'aria ».

Ultimi diretti discendenti delle mongolfiere di carta e di tela, pavesate a festa e adorne di lanterne, furono, nella guerra mondiale, gli Zeppelin (i « sifonimi » che terrorizzarono Londra).

Oggi, sulla stessa Londra, ben altri mezzi aerei si avvicinano l'uno dietro l'altro, l'uno accanto all'altro, alla contro ala.

Sono i potenti bombardieri germanici che, insieme agli apparecchi italiani, hanno « il dominio della posizione più elevata » in questa guerra, e recano là dove vogliono e quando vogliono l'offesa più idonea per imporre la volontà di due popoli.

PERSEO.

ATTACCO ai CONVOGLI

E' ben noto che la maggiore caratteristica dell'attuale guerra subacquea è quella della stretta cooperazione dei velivoli con i sottomarini. Le forze armate dell'Asse, dispiegate con tanto valore e tanta accortezza, ne hanno dato parecchi e mirabili esempi. I sommergibili vedono con l'occhio dell'aviazione.

Degni di nota, frattanto, sono i nuovi metodi tedeschi di attacco ai convogli inglesi. Metodi non esattamente conosciuti nei particolari, poiché lo Stato Maggiore germanico li mantiene naturalmente segreti, ma così efficaci e fulminanti da dare per via di induzioni modo ai competenti ed ai tecnici di poter divulgare in proposito informazioni di vivo interesse.

La nuova tattica si estrinseca con le azioni di massa dei sottomarini. Alla seguente maniera. Apparecchi aerei di ricognizione lontana si librano, poniamo per ipotesi, molto al largo della costa sud occidentale dell'Inghilterra. Ivi convergono a fascio le rotte marittime. Un convoglio è avvistato ed allora si segnala alla base. Si trasmettono i dati: dimensioni, posizione, rotta, velocità del convoglio. Tale segnalazione è ritrasmessa agli « U. Boot », cioè a un folto gruppo di sottomarini che trovano in perlustrazione in quella data zona. Appena il convoglio è scorto, i sottomarini si dispongono per poter attuare il più opportuno degli svariati metodi di attacco in massa. Se si decide l'attuazione dell'attacco « centrale », gli attaccanti si schierano frontalmente rispetto al convoglio in marcia. Le macchine sono tenute nella pressione che permetta di mantenere soltanto la prescelta quota di profondità. Accertato approssimativamente che il gruppo silurante trovasi al centro del convoglio vengono lanciati i siluri in tutte le direzioni, costringendo così i cacciatorpediniere di scorta a disimpegnarsi velocemente fra una nave e l'altra per poter fare uso delle bombe antisommergibili. L'individuazione della posizione degli attaccanti da parte della scorta è resa assai problematica a causa del rumore delle eliche delle navi, il quale attutisce quello delle macchine dei sottomarini.

Oltre al detto metodo « centrale » sono applicati anche i metodi « tangenziale » e « diagonale » ma nulla di preciso è trapelato sulla manovra di essi.

Grande assegnamento si fa dalla Germania sulle innovazioni nella guerra sottomarina. Per i tedeschi la distruzione di un convoglio britannico ha la stessa importanza della distruzione di un grandissimo stabilimento industriale nemico. Lo enorme sviluppo dell'aviazione germanica apporta un inestimabile contributo a tutte le operazioni sul mare. Gli aeroplani vanno sparando di mine dei tratti assai vicini alle coste inglesi. Grossi idrovoltanti,

con abbondante autonomia, spaziano sull'oceano, ammarano e trasmettono ai sommergibili i necessari dati meteorologici ed informazioni. Questi apparecchi possono stare in volo, senza rifornirsi alla base, finanche due o tre giorni.

La collaborazione delle due armi ha reso possibile ai sommergibili di agire sulle rotte più lontane del nemico. A loro volta gli apparecchi da bombardamento in quota possono avere il bersaglio delle navi non lontane dalla costa.

Tali condizioni di fatto hanno imposto alla marina inglese il continuo aumento del numero delle navi da guerra di scorta. Un'attività senza tregue e senza riposo che ha logorato il materiale e gli equipaggi.

D'altro canto il programma tedesco delle costruzioni sottomarine non si esaurisce affatto e s'intensifica. Si produce in massa e si serba il segreto. L'industria bellica è razionalizzata al massimo, col massimo degli effetti. Il territorio del Reich è disseminato di fabbriche, nelle quali vengono rifinite e ultimate le svariate parti dei macchinari e poi trasportate nei cantieri di montaggio. Né soltanto nelle città germaniche si lavora per condurre ad oltranza la guerra contro la crollante potenza marittima britannica, ma in parecchi Paesi di Europa.

Più i convogli inglesi si allungano e più numerosi si fanno i sottomarini destinati a inabissarli, più perfetta ed inaspettata la manovra d'attacco. I bollettini ne fanno la inoppugnabile cronaca, ogni giorno.

Capovola la situazione del 914-918. Allora l'Inghilterra bloccava la Germania sulle basi di Dover e della « Northern barrage », cioè lo sbarramento che comprendeva la zona di mare tra le isole Shetland e le coste norvegesi. Sbocco chiuso ai tedeschi. Ora, le principali rotte marittime, influenzate dalle dette due basi, sono micidiali per il naviglio inglese. E' la Germania che ora blocca — e con quanta efficienza! — con i suoi « U. Boot », con gli immarevoli e potenti bombardieri pesanti e leggeri, con le formidabili postazioni di artiglieria a lunga gittata sulla Manica e sulle coste norvegesi.

MERCURIO

Giornalisti aeronautici decorati

A nome del Pührer, il Maresciallo Goering ha concesso al nostro valoroso collega Maner Luaidi la Croce di Ferro di seconda classe in riconoscimento delle sue azioni di guerra aerea contro l'isola inglese.

Al collega Luaidi il nostro Ministero dell'Aeronautica ha assegnato la medaglia di argento per i primati aerei conquistati in voli turistici.

La fine dell'ultima nave di un convoglio inglese.



Corso d'aeromodellismo

(Continuazione dal numero precedente)

I AERODINAMICA

Fra le tante idee e frasi fatte c'è anche quella secondo la quale l'aria è un qualche cosa di vuoto e d'inconsistente; «aereo» è tutto ciò che è leggero, senza resistenza.

L'aria al contrario è un qualche cosa di consistente, di resistente: tanto consistente da riuscire a sostenere perfino i grandi bombardieri, pesanti parecchie decine di tonnellate.

Certamente essa non ha la consistenza della densità, come, si dice che possano avere altri fluidi, come per esempio l'acqua, ma ha, pur sempre, una densità considerevole. Quando si agita con violenza una mano nell'aria, come per dare uno schiaffo, difficilmente ci si accorge, di questa resistenza poiché l'uomo è fatto per vivere nell'atmosfera e quindi la sua forza è calcolata in base ad essa. Ma se soltanto ci proviamo ad agitare, con la stessa violenza una racchetta da pingpong o esponiamo una mano dal finestrino di un treno in corsa, si ha subito la sensazione chiara e precisa della densità dell'aria, della sua compattezza.

Ci si accorge insomma che l'aria offre una resistenza al movimento, né più né meno come l'acqua o come altri fluidi, sia pure in minore quantità.

Ci si accorge anche che la quantità di questa resistenza, detta resistenza all'avanzamento dipende da alcune condizioni fisiche o geometriche.

Ci si avvede per esempio che la resistenza dipende, prima di tutto, dalle condizioni fisiche dell'aria, dell'atmosfera. Quando l'aria è più calda o la pressione è più bassa, ad esempio, la resistenza è minore a causa della sopravvenuta rarefazione.

Tali variazioni sono poco sensibili alla stessa quota, divengono notevoli invece salendo in quota: infatti mentre allo stesso livello si possono avere variazioni di pochi millimetri nell'altezza della colonna di mercurio del barometro, alla quota di 5500 metri la pressione è ridotta quasi alla metà e la resistenza opposta da un corpo viene fortemente diminuita.

Poiché queste variazioni fisiche dell'atmosfera costringerebbero a lunghi calcoli che, soprattutto nei modelli, interessano po-



co noi ci limiteremo a dire che la densità dell'aria al livello del mare è uguale ad a.g., in cui a è uguale al peso dell'unità di volume dell'aria (kg./mc. 1.225) e g l'ac. accelerazione di gravità (cioè metri al secondo, 9.81) a/g è cioè uguale a circa 1/8 uguale a 0.125. Altra notevole influenza ha la superficie della sezione del corpo in movimento od esposto alla corrente d'aria. Altro importante fattore è la velocità con cui il corpo si sposta nell'aria o con cui l'aria lo investe. L'aumento della resistenza è proporzionale all'aumento della velocità e più esattamente cresce col quadrato di essa.

Ha infine importanza notevole la forma del corpo: esistono infatti dei corpi che, a parità delle precedenti condizioni presentano maggiore e minore resistenza all'avanzamento in confronto di altri, appunto a causa della loro forma. Le forme che offrono la minore resistenza, che vedremo più avanti si dicono forme di buona penetrazione. Per confrontare fra di loro le diverse forme dei corpi si usano degli speciali numeri, detti coefficienti di resistenza, che servono appunto ad indicare la maggiore o minore bontà della forma. Tali numeri si dicono coefficienti di resistenza e variano anche con la velocità, con l'orientamento del corpo e la densità della aria. Essi si possono anche, in molti casi calcolare sulla carta, ma, nella quasi totalità dei casi si preferisce provarli sperimentalmente per mezzo delle gallerie del vento.

Tali gallerie sono formate da un condotto in cui passa dell'aria in movimento ad una certa velocità e ad una certa pressione: in questo canale d'aria viene esposto il corpo da provare od un suo modello in scala geometrica; l'azione dell'aria sul corpo viene registrata per mezzo di speciali bilance a cui il corpo è sospeso con dei fili. Le bilance danno, in grammi, l'entità

della resistenza opposta dal corpo nelle condizioni e posizioni volute e da queste cifre si ricavano i vari coefficienti di resistenza che sono adimensionali.

Le gallerie del vento sono basate sul principio della reciprocità degli effetti, secondo il quale è indifferente che sia l'aria che si muova contro il corpo fermo oppure che il corpo si muova nell'aria ferma.

Una ragione intuitiva della proporzionalità della resistenza al quadrato della velocità si può avere ragionando come segue.

La resistenza che un corpo incontra nel muoversi nell'aria è dovuta al fatto che la presenza obbliga le particelle d'aria a deviare per fargli posto: se questo disturbo è uno per una certa velocità, per una velocità doppia dovrà essere doppio perché lo spostamento delle particelle d'aria è doppiamente violento e doppio ancora perché in uno stesso spazio di tempo viene messo in movimento un numero doppio di particelle d'aria: quindi la resistenza sarà quattro volte maggiore: analogamente si può ragionare per velocità triple (9 volte), quadruple (16 volte), ecc.

Si è detto che la resistenza opposta da un corpo varia, non solo con la superficie della sua sezione maestra, ma anche

con la forma del corpo. Si era notato infatti che la resistenza del corpo variava, a parità della superficie frontale, con la sua forma del corpo e si è giunti, con l'esperienza a trovare che la forma di migliore penetrazione è quella del corpo cosiddetto siluriforme, di fig. 7, a sezione circolare. Si notò, durante le esperienze, che aumentando il rapporto fra il raggio della sezione maestra e la lunghezza del corpo, la resistenza diminuiva fino ad un certo limite per poi tornare a crescere per valori troppo alti della lunghezza (in genere quando questa oltrepassava i sei raggi). Si vide quindi che interveniva un'altra forma di resistenza: la resistenza di attrito. Infatti, aumentando la lunghezza del corpo, fermo restando la sezione maestra, aumenta la superficie esposta all'aria, e poiché anche l'aria ha una viscosità, cioè le sue particelle offrono una certa resistenza a scorrere una sull'altra o su di una superficie aumentando quest'ultima si veniva ad aumentare la resistenza di attrito delle particelle d'aria sul corpo al punto tale da rendere nullo il vantaggio offerto dall'allungamento del corpo che permetteva un deflusso più dolce e regolare delle particelle d'aria.



il 'SIR 20'

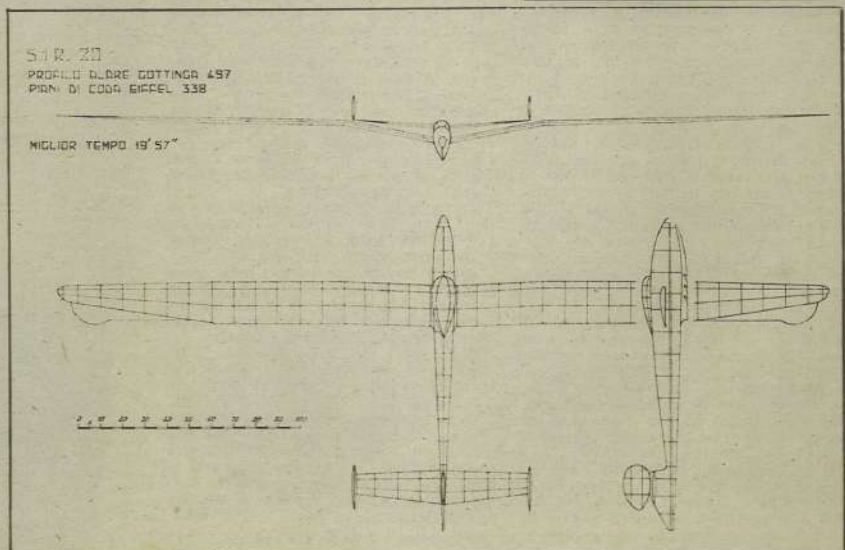
Per i sostenitori dei grandi allungamenti alari, presentiamo un ottimo modello di tale formula: il Sir 20 (vedi disegno). Come per gli altri di vario tipo già precedentemente descritti, anche per quest'ultimo si tratta di costruzione effettivamente realizzata e che fu provata in vari voli, dei quali, qualcuno di notevole interesse. Il Sir 20, che è stato costruito in due esemplari del tutto identici e che abbiamo pubblicato in fotografia qualche mese fa, è stato progettato e realizzato da Dino Sirocchi, lo stesso che nel raduno aeromodellistico di Milano del 1934, la primavera scorsa, ottenne una bella vittoria di categoria con un tempo di oltre 20 minuti. Il Sirocchi, vecchio ed esperto aeromodellista ha al suo attivo fra le tante costruzioni, anche quella di uno «Zoegling», in collaborazione con altri; ha inoltre in corso di omologazione un primato nazionale per modelli veleggiatori, stabilito l'autunno scorso, e di cui daremo in seguito più dettagliate notizie.

Il disegno schematico del Sir 20 qui riprodotto nelle viste d'insieme, è sufficientemente chiaro e rende perciò ovvia ogni descrizione sulle sue linee architettoniche. Ci limiteremo pertanto ad osservare che la protuberanza carenata sul dorso della fusoliera, che potrebbe altrimenti identificarsi con un finto posto di pilotaggio, sia dovuta alla preoccupazione del progettista di ottenere la sezione maestra proporzionalmente le altre sezioni, e quindi con lo scopo evidente di mantenere la resistenza all'avanzamento della predetta fusoliera in limiti modesti con conseguente vantaggio anche per il peso dell'insieme. Come tutti i veleggiatori disegnati dagli aderenti al G. A. P. (gruppo aeromodellisti parmensi) il SIR 20 risulta di dimensioni vicinissime a quelle massime previste dal regolamento della F. A. I. Le ragioni di ciò, come già detto nella presentazione di altri veleggiatori del G. A. P., consistono nel fatto che, dalle innumerevoli esperienze fatte da quegli aeromodellisti, si è potuto stabilire che i veleggiatori di grandi dimensioni volano assai bene e risultano di grande efficienza, sia in lanci in pianura con il prescritto cavo, che in pendio. Altro particolare degno di

nota del SIR 20 ed sperimentato con successo è l'applicazione di due alettoni in lamierino di alluminio di cinque decimi, nella parte rastremata dell'ala e che, continua, non la curvatura del profilo, aumentandone di molto l'efficienza, oltre a soddisfare maggiormente la stabilità laterale. Le due semiali sono fissate alla fusoliera col sistema ormai universalmente adottate di innesto a baionetta, con il variante che le due lamette di compensato non sono incollate sui longheroni delle semiali ma solo infilate in modo da potere venire immediatamente sostituite. La carenatura sopra il dorso della fusoliera è in un sol blocco ottenuto dalla compensazione su stampo di strati di carta con colla di farina molto diluita, il tutto verniciato poi a spirito.

Il costruttore ha fatto, per la realizzazione, largo uso di materiali assolutamente nazionali, e cioè tranciato di pioppo nelle varie dimensioni per le centine, compensato di betulla e di pioppo nei vari spessori, per i diaframmi e parti di sforzo. Il piano di coda, fissato su una pinna in rilievo sulla fusoliera, comporta due derive sdoppiate ed è regolabile col solito sistema a vite di pressione ed incastro che permette la variazione dell'incidenza per il centraggio. Due robusti listelli di pioppo trafilato costituiscono la principale struttura di forza della fusoliera. La copertura è in carta pergamena verniciata.

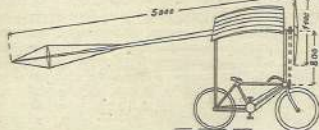
GIOVANNI FABBI



Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dal numero precedente)

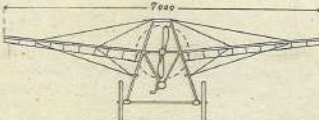
Il primo apparecchio di Schelles (vedi L'aquilone n. 10) consiste nella sua parte principale in tre coppie di ali disposte una dietro l'altra in una superficie portante superiore e in un'intelaiatura di tubi di acciaio disposta sotto le ali. Il tutto unito ad una bicicletta. Le ali sono costituite da uno scheletro di centine longitudinali di



La bicicletta volante del conte Puisseux (Parigi 1909).

bambù e da centine trasversali di vimini con un rivestimento di seta verniciata. Le punte esterne delle ali sono molto elastiche e sono in tubo Gorontalo. Le ali non sono unite alla intelaiatura d'acciaio con giunte pieghevoli, ma con nastri di lamiera in acciaio a molle, che in unione alle molle di trazione supplementari mantengono le ali nella posizione normale, cioè in quella più bassa.

Le tre ali di ogni lato sono unite da un tubo trasversale; i tubi trasversali stanno



Velivolo a trazione muscolare (Puisseux 1912).

in comunicazione con i manubri della bicicletta mediante aste di trazione. I due pedali possono essere girati 45 gradi al di sotto e 45 gradi al di sopra dell'orizzontale. Le molle e il peso delle ali si spingono nella posizione più bassa.

Per volare con questo apparecchio, si deve lanciarsi da un piano inclinato e le ali, mediante l'aria che agisce dal basso, vengono rivolte all'insù e quindi anche i pedali: le molle di trazione delle ali vengono tese. A seguito della forza delle molle le ali vengono abbassate di nuovo e l'apparecchio si eleva.

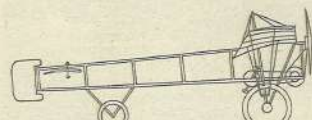
Se tale movimento delle ali, che senza l'aiuto dell'uomo adagio si quieterebbe, è mantenuto mediante il movimento dei pedali, e ciò richiede poca fatica, si rende possibile un prolungamento del volo librato.

L'apparecchio di Schelles, nel quale sono attuate alcune buone idee, rappresenta un tentativo di realizzare il volo aerobatico (impossibile dal punto di vista odierno) nel senso di Lilienthal. Per il mantenimento della stabilità sono disposti, in continuazione dell'ala, verso la parte anteriore, un timone di profondità e sotto l'ala un piano di stabilizzazione verso la parte posteriore, al quale si collega un

piccolo timone di direzione. Questo primo apparecchio di Schelles aveva un'apertura alare di 6,2 metri, una superficie di 12 metri quadrati ed un peso di 27 chilogrammi.

Due vecchi corridori ciclisti, Demcke e Thormann, costruirono nel 1908 un aeroplano-bicicletta, cercando di arrivare, con l'aiuto dei loro forti muscoli bene sviluppati, a compiere un volo, sia pur breve. Il loro apparecchio non molto dissimile da un cervo volante di Hargrave, era costruito a guisa di biplano, poggiato su un carrello a quattro ruote molto solido, con un'elica trattativa sulla parte anteriore. Però neppure un giro del campo fu possibile eseguire con quel congegno dato il suo peso eccessivo.

In Francia, il conte Puisseux è considerato precursore delle biciclette volanti.



Vista di fianco del velivolo di Puisseux.

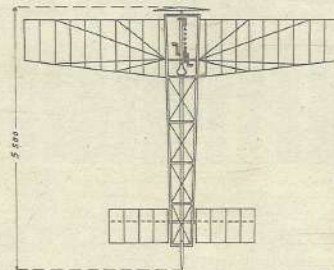
Egli è stato uno dei primi a fare dei tentativi pratici. Nel 1909 costruì alcuni piccoli apparecchi con funzionamento a pedale. Interessante la relazione che descrive il tipo di costruzione e le caratteristiche di questa prima macchina: «Una invenzione che ha del miracoloso è la bicicletta volante del conte Puisseux. Si immagini un ciclista che porti con sé uno zaino. Improvvisamente si ferma in aperta campagna, apre il suo zaino e ne tira fuori una macchina volante che fissa sulla sua bicicletta. Due persone chiamate allo scopo lo aiutano e poi egli molto allegramente passeggia per l'aria. Alacrememente spinge i pedali. Perché? Questo è il motore col quale mantiene in moto la sua macchina. La macchina viene fissata con quattro tubi sulla bicicletta. La macchina volante consiste in un albero in legno di bambù di 5 metri di lunghezza, che porta sul davanti l'elica di soli 1,50 di diametro. Ai lati viene sormontata dalle due ali che hanno una superficie di 3,5 metri quadrati.

Sulla parte posteriore è fissato uno stabilizzatore. Non esiste ancora un successo pratico e molti diranno che una tale macchina è un'assurdità. Quindi anche in questo caso si deve dire: pazienza!».

In merito allo stesso apparecchio scrive due anni più tardi un altro cronista: «Il desiderio di volare con la propria forza, senza l'aiuto di un motore, non dà requie alle menti ingegnose, sebbene, secondo le esperienze finora fatte dagli aeronautici, non si possa pensare ad un successo. Anche la nuova «bicicletta volante» del conte Puisseux a Quistrehem, dipartimento Calvados, che non è molto dissimile da una farfalla gigantesca, non ha raggiunto nei tentativi con essa eseguiti più di qual-

che salto di 16 metri di lunghezza; l'inventore crede bensì di arrivare almeno a metri 50. Ma questo non è un vero volo; i muscoli umani non sono abbastanza forti per poter mantenere sospeso il corpo nell'aria per un periodo più lungo».

In seguito ad una distribuzione sfavorevole del carico ed in mancanza di una sufficiente forza di alzata delle ali forse



Vista in pianta del velivolo a trazione muscolare di Puisseux.

troppo rimpicciolite, l'apparecchio del conte Puisseux ha completamente fallito. Il suo secondo modello, dell'anno 1911, si appoggia piuttosto agli aeroplani a motore allora in grande successo. Il telaio della bicicletta è stato sostituito in questo apparecchio da una fusoliera in legno con tre ruote senza molle. L'elica poggiata col suo albero nel piano dell'ala è azionata da pedali i quali trasmettono il loro movimento rotatorio all'elica per mezzo di una catena, di due ruote a catena e di due ruote coniche.

Nel decollo l'elica faceva al massimo 950-1000 giri, cifra però che non soddisfava. Malgrado la grande superficie e il rapporto più favorevole di apertura e lar-

ghezza d'ala riuscì solamente un piccolo salto.

Il 26 febbraio 1912 il conte Puisseux fondò una Società per la divulgazione del volo senza motore (l'Aviation sans moteur). S'intendeva con questo nome un volo a trazione muscolare, non il movimento del volo librato o a vela di oggi.

In Germania, prima della guerra, oltre a Demcke e Thormann, anche altri inventori hanno tentato di volare per forza muscolare. Spesse volte nei giornali sono stati menzionati, a questo riguardo, i tentativi dell'ingegnere Roberto Schuele di Asslingen. La sua macchina era costituita da una bicicletta, sulla quale poggiava un'ala di 24 metri quadrati. L'apparecchio, che per la massima parte consisteva in legno, pesava 100 chilogrammi e pare si sia elevato a sette metri dal suolo. Il costruttore, in seguito di questa notizia, fu tempestato da innumerevoli richieste. Cosicché non gli restò altro da fare che procurarsi la pace con una smentita. In una lettera alla redazione della rivista «Flugsport» nel febbraio 1911 l'ingegnere Schuele comunicò quanto segue: «Per evitare le molteplici domande, che recentemente mi vengono rivolte in merito al prezzo e alla costruzione di un apparecchio volante con bicicletta, alle quali mi è impossibile rispondere per mancanza di tempo, dichiaro di non avere recentemente fatto nessun tentativo di volo. Dall'ottobre 1909, dopo avere avuto piccoli successi con un'elica di nuovo tipo su un congegno a pedale, non ho più costruito nessun apparecchio dopo aver fraccassato il mio in un tentativo fallito. In primavera farò dei tentativi per ottenere risultati comparativi fra le eliche finora usate e quelle da me ideate. Da questi risultati dipendono tanto gli aiuti finanziari quanto gli ulteriori tentativi per la costruzione di un nuovo apparecchio.

(Continua)

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

cronache vicentine

Nel mio animo c'è un'allegria, una spensieratezza, un non so che di brioso, tanto che non so resistere alla voglia di uscire all'aperto a respirare a pieni polmoni quest'aria così salubre e leggera e a salutare il ritorno della primavera.

Uno stormo di rondini sfreccia veloce nel cielo azzurro. Sono le prime rondinelle, messaggere alate della nascente primavera. Vengono da un paese lontano dove era tutto sole e calore, ma sono sicure che torneranno in questa immensa sotto il sole splendente d'Italia, il più bello del mondo.

I prati sono coperti di mille fiorellini multicolori dal profumo inebriante, i «non ti scordar di me» gareggiano in azzurro con il cielo.

Il campo d'aviazione è occupato da tanti puntini bianchi. Sono i miei amici aeromodellisti che mi aspettano. Oggi è festa per loro; è festa di sole, di entusiasmi, di desideri.

Hanno risposto tutti al richiamo della primavera e sono accorsi a lanciare i loro modelli, frutto di fatiche e di ansie, ma fonte di grandi soddisfazioni.

I minuscoli veleggiatori, assai diffusi un tempo, sono ora rarissimi, mentre abbondano i «grossi calibri» nei quali si sono specializzati i costruttori vicentini.

Nota un insolito numero di apparecchi biplani, eleganti e perfetti in ogni particolare.

Un tempo scrivevamo su queste colonne che gli aeromodellisti vicentini non avevano troppa simpatia per i modelli volanti ad elastico, mentre al contrario la produzione aeromodellistica locale si orientava verso la categoria veleggiatori che, dicevamo, davano migliori risultati e maggiori soddisfazioni ai costruttori.

Ora non più! La nostra osservazione dipendeva forse dal fatto che l'uso della costruzione di modelli ad elastico, non era abbastanza diffuso e valutato in pieno.

Da allora grandi passi si sono ottenuti anche in questa categoria, raggiungendo risultati soddisfacentissimi ed inaspettati.

Nella scorsa estate un «Wakefield» di Borgo scompariva alla vista in altezza dopo un volo di 45' ed un modello progettato e costruito da Taberna compiva numerosi voli superiori ai 20' raggiungendo quote ragguardevoli.

Al «Wakefield» sono succeduti i modelli da velocità ed ora i biplani, ed all'orizzonte si profilano già gli apparecchi con motore a scoppio di cui l'«LENA» di Zausa è il primo esponente.

Intorno agli aeromodellisti s'è radunata una folla di curiosi e appassionati, in maggioranza giovani e soldati.

Un elegante modello giallo-rosso, con una perfetta virata, descrive un quarto di giro e continua il suo volo veleggiato stabile e sicuro. L'apparecchio volteggia così per alcuni minuti intorno al campo, quindi guadagnando sempre più quota per la presenza di una corrente ascendente prodotta da grossi cumuli temporaleschi, si allontana in direzione delle colline, scomparendo dietro un'avviorinessa.

E' il veleggiatore di Taberna, non nuovo a simili prodezze e che alle ultime gare nazio-

nali si è piazzato ai primi posti della classifica.

Subito dopo abbiamo un'altra gradevole sorpresa, una deliziosa primizia primaverile di buon auspicio per le prossime competizioni a cui saranno chiamati a cimentarsi gli aeromodellisti vicentini: un magnifico volo di 31' ottenuto dal modello veleggiatore «Rondine» di Angione. Un risultato notevole che ha riempito di felicità il bravo costruttore, quella felicità che solo i costruttori di modelli volanti sanno provare.

Un insistente ronzo mi attira in un angolo del campo. Circondato da un capannello di curiosi c'è Zausa che da un'ora sta affannandosi ad avviare il suo modellino motorizzato. Finalmente il motore scoppietta regolarmente, il crocchio si apre. Zausa sembra un scalmanato, prende l'apparecchio in mano, lo mette in posizione di volo e... niente da fare.

Il motore ha «piantato» nuovamente! Gironzolo ancora per il campo, faccio qualche fotografia, dò qualche compiacente spiegazione ad un caporale napoletano, ma poi, con aria avvilita, mi apparto in un angolo.

Sento qualcosa in me a cui non so dare un nome.

Dev'essere nostalgia, la mia, nostalgia del tempo in cui anch'io in pantaloni corti ed in maniche di camicia ventivo ogni domenica al campo a lanciare i miei modelli. Ora, da molti mesi, essi riposano, stenti di polvere, in un angolo della mia stanza...

Un'ora dopo a casa, colla carta, spruzzatore e vernice in mano, rivesto a nuovo il mio «Leonardo da Vinci».

La primavera ha fatto il miracolo! Domenica prossima sarò anch'io al campo con gli amici, non da spettatore però, ma da protagonista.

AQUILA BIANCA

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

AEROMODELLISMO ANNO XIX

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

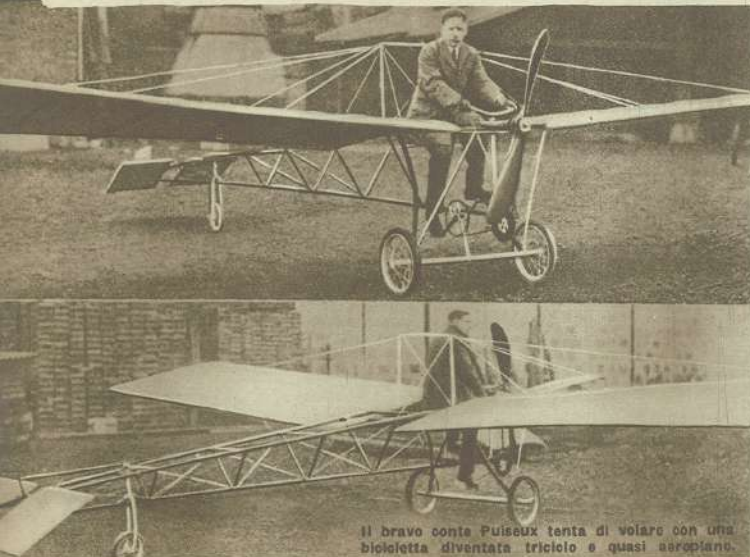
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e itensili.

Catalogo illustrato inviando L. 2

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

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



Il bravo conte Puisseux tenta di volare con una bicicletta diventata triciclo e quasi aeroplano.

AVVENTURA AEREA

L'apparato Morse picchiò ancora sragliatamente due, tre volte, poi si arrestò. Il soldato telegrafista batté di nuovo con foga: — Notizie, notizie? — Seccamente, giunse una breve risposta: — Nulla.

La porta dello sgabuzzino illuminato da un mozzicone di candela si spalancò come ad una ventata improvvisa, il capitano in tenuta di volo si precipitò all'apparato, scostando con una mano il telegrafista. Lesse sulla strisciolina bianca, richiamò disperatamente. E, lettera a lettera, ricomparve la risposta invariabile: —Nulla. Privi di altre notizie. Nulla. Fuori albeggiava appena.

Durante la notte erano partiti in volo quattro aeroplani della squadriglia. Si recavano per un'azione di guerra su Pola con ordine di bombardare gli impianti militari e le navi da guerra austriache ancorate nel porto. Sull'aeroplano contrassegnato col numero 4084 aveva preso posto l'equipaggio completo. Nel cielo freddo, sgombro di nubi, si librava una gran luna piena.

— Le bombe? — chiese il tenente pilota Lante.

— In ordine, signor tenente — rispose l'armiere. — Dodici. Ho provato gli sganci. Funzionano a meraviglia.

— Andiamo? — gridò il tenente Guidi, l'osservatore, che se ne stava appoggiato a un'ala. Si allacciava l'altimetro un po' al disopra del ginocchio.

— Saremo di ritorno — gridò Lante dall'alto della carlinga alla sua ordinanza — verso le tre. Fammi trovare la stufa bollente come un inferno.

— Sì, signor tenente.

I motori mugghirono successivamente. Gli apparecchi si lanciarono di corsa verso il confine del campo: in un istante furono perduti di vista, assorbiti dalla notte.

A quattromila metri, dopo un'ora e mezza di volo, l'aeroplano 4084 si trovava su Pola. I due piloti, l'osservatore e il mitragliere scorgevano sotto, nella luce lunare, gli obbiettivi da battere: Pola era luminosa e visibilissima. Gli altri apparecchi successivamente erano passati sulle fortificazioni e sul porto scaricando le bombe e, certo, ora filavano sulla rotta del ritorno.

Guidi, il tenente osservatore, si voltò verso Lante e gli indicò col gesto di planare. I motori affievolirono il loro battito; Lante iniziò il volo librato.

— Sgancio! — urlò Guidi.

Lante annuì.

Cinque, sei secondi passarono. Due bombe finirono in mare. Le altre batterono sulle fortificazioni portuali. Nella notte i tre si sporsero a guardare, giù, le fiammate prodotte dalle bombe incendiarie.

Il cielo era frugato dai riflettori. Le canomate raggiungevano ormai la quota dell'apparecchio con colpi vibranti che scuotevano gli aviatori in carlinga. Il tiro nemico s'infittiva ogni secondo, e in breve la situazione divenne gravissima. Bisognava dirigersi veloci sulle linee italiane. Via, via, via! Una raffica raggiunse l'aeroplano: grossi scheggiatori passarono fischiando tra le ali; il motore destro, colpito in pieno, ne fu squarciato e s'arrestò di colpo. Anche l'elica era stata spezzata, e i timoni di direzione non rispondevano più alla manovra.

— Maledetta batteria! — urlò Lante curvandosi sui comandi e cercando di domare l'aeroplano.

— Guidi, dove vai?

L'osservatore si era buttato carponi e insinuava le mani fra i cavi metallici di comando. Che cos'era che impediva la manovra? Certo altri danni ignoti, oltre quelli palesi, rendevano quasi impossibile la manovra.

— Nulla, — rispose a cenni Guidi, — non so cosa possa essere.

L'aeroplano vibrava forte e minacciava da un istante all'altro di scivolare d'ala. Procedeva inclinato. Era ferito a morte. Il secondo pilota, il sergente Del Vasto, abbandonò i comandi e si chinò a controllare i cavi, dalle staffe sino agli attacchi,

pazientemente, con grande sangue freddo. E neppure questa volta si riuscì a trovare le cause del guasto.

Sotto di loro, nel buio, improvvisamente scattò un fascio di luci. Era un campo d'aviazione nemico. Forse invitava gli aviatori italiani ad atterrare. Il proiettore, abbassando e innalzando il suo fascio luminoso indicava la linea di atterraggio.

— Atterrare? — chiese una voce.

— No! — gridò Lante.

Il pensiero di portare in mano nemica un aeroplano italiano lo rendeva inflessibile contro se stessi.

Eppure la benzina era al termine. I due motori superstiti stavano per arrestarsi, esauriti. Quattro paia d'occhi frugavano nel buio la puerosa superficie della terra. Bisognò planare. Bisognava atterrare alla ventura. Sotto di loro si spalancava una regione montuosa.

— Lante?

— Guidi, chudiamci gli occhi — rispose Lante.

Ora i motori erano immobili, i quattro compagni potevano udirsi.

— Giù, Siamo quasi a terra!

Poi ci fu uno schianto: come una casa che crolla dalle fondamenta.

Si ritrovarono nel buio, miracolosamente illesi. Non avevano riportato che poche graffiature. Lante era stato lanciato, nell'urto, in un torrente che segnava il margine del bosco sul quale si erano abbattuti. Erano in territorio nemico e distanti almeno 80 chilometri dalle linee italiane. Tutt'intorno un gran silenzio.

— Del Vasto! Hai cerini?

Dopo un istante brillò il bagliore d'un incendio. L'aeroplano bruciò come una torcia. Non doveva cadere, neppure nello stato di rottame, nelle mani dell'avversario.

E, mentre appariva l'alba, rabbrivendo di freddo si misero in cammino. Ma come avrebbero raggiunto, fra nemici, le linee italiane? Si dirigevano, con l'aiuto di una carta e di una piccola bussola, a ponente. Costeggiarono una pianura acquitrinosa e brulla; dall'altro lato c'era uno stagno immobile e triste.

— Alt! — gridò Guidi.

Si fermarono, si misero in ascolto. Udiro-no un crepitare di fucileria.

— Giù, in acqua!

Si cacciarono nel pantano, fino al petto. La fucileria diminuì, si spense. Ma non si vedeva un'ombra, non si sentiva un rumore. In fondo ardeva ancora l'aeroplano.

— Guidi! Sono state, a sparare, le cartucce della nostra mitragliatrice.

Si rimisero, grondanti, in cammino. La

marcia durava da tre ore. Procedevano guardinghi, fermandosi tratto tratto per scrutare attentamente l'orizzonte. La fame li tormentava. Superata una collina tutta rocce aspre scopersero finalmente una casetta rustica. Lante titubò, poi picchiò alla porta. Ma un uomo, vecchio e calvo, che si affacciò sulla soglia tutto sospettoso e col viso duro, richiuse loro sgarbatamente la porta in faccia.

Ripresero a camminare silenziosi, per ore e ore, in quel deserto di pantani e di rocce, privo di abitazioni. Foschi presentimenti turbavano lo spirito dei quattro aviatori. E avanti, avanti, sul terreno glabro e roccioso che si svolgeva ora pianeggiante ora ondulato, sassoso e monotono come se non dovesse mai avere fine.

La notte riposarono all'addiaccio sotto la sporgenza di una roccia. Uno, a turno, vegliava. Ma verso lo spuntare del giorno, mezzo inebetiti dalla fame e dalla stanchezza, furono risvegliati da sei gendarmi austriaci che, messi sull'avviso dal contadino calvo, erano riusciti a scovarli alle prime luci del giorno.

Riferirono la strada in senso inverso, sotto la trista scorta.

Nel traversare il bosco dove erano precipitati, Lante si allontanò un istante, accompagnato da uno dei gendarmi. I compagni udirono, esterrefatti, un grido e poi due colpi di fucile.

Il tenente Lante rientrò nelle linee italiane tre giorni dopo, lacero e ammalato. Si era fasciato una ferita al braccio con un lembo di camicia ridotta a strisce. Fu lui a raccontare ai compagni del campo d'aviazione l'odissea dei compagni del Caproni 4084, finiti in prigionia.

GIUSEPPE MORMINO

CRONACA BREVE

L'opera della V Squadra Aerea in Libia durante otto mesi di guerra è documentata dalle seguenti cifre: 1416 azioni di bombardamento e siluramento con un impiego di 3268 velivoli che hanno sganciato 74.829 bombe e siluri per un complesso di chilogrammi 1.545.933, 3364 azioni di caccia ed assalto con un impiego di 9229 velivoli. I quali hanno abbattuto sicuramente 192 apparecchi nemici, 79 probabili e 36 distrutti al suolo, sparando un complessivo di 540 mila 858 colpi.

Le nostre perdite ammontano a 130 uomini gloriosamente caduti combattendo, 200 feriti, 180 dispersi e 15 prigionieri. 95 velivoli in combattimento e 76 al suolo per offesa aerea nemica.

Sono state pubblicate le cifre relative al materiale bellico ceduto alla Spagna dall'Italia durante la sua guerra di liberazione dal luglio 1936 al maggio 1939. Per quanto riguarda l'arma aerea furono forniti all'aviazione legionaria ed a quella di Franco: 763 apparecchi; 1.414 motori; 16.720 tonnellate di bombe; 9.620.000 cartucce e 76.500 tonnellate di materiale vario. Con tale materiale furono costituite le seguenti unità: 4 stormi, 4 gruppi autonomi, una squadriglia autonoma, due sezioni allarme, con un totale di 29 squadriglie. Le azioni di bombardamento furono 5.318; le ore di volo 135.265; le bombe lanciate superano i 12 milioni di chilogrammi. Gli apparecchi da noi abbattuti furono 903.

Una disposizione ministeriale contenuta nel Giornale Ufficiale della R. Aeronautica del 21 febbraio u. s. abolisce il distintivo istituito a suo tempo per il personale dell'Arma Aeronautica, Ruolo combattenti, facente parte dei Reparti d'assalto.



Nel cielo di Chieti prendono il volo i sogni di Paolo Fanci.

Cronache

aneddotiche della guerra aerea

Neri come carboni

Dopo aver bombardato a dovere, l'Arione manovra accortamente e arditamente per uscire dalla zona di cielo greco battuta da un intensissimo fuoco di sbarramento. Ad uscirne è assai difficile, ma c'è tanta fervida volontà e tanta buona capacità... Si va bene, si va bene. Tutto a posto. L'impresa sta per riuscire, quando l'apparecchio ha un violento scossone: un dirimpente lo ha raggiunto ed è scoppiato vicino al motore centrale.

L'Arione vibra nell'intera ossatura. Picchia, si inclina, traballa. I piloti con polso fermo lo portano però fuori dalle traiettorie della contraerea. Nessun ferito a bordo? Sì, il motorista. Ad un ginocchio. Cosa da nulla, dice lui, sorridendo. Una rapida fasciatura. Rimane al suo posto? No, nemmeno questo. Leggermente soppiccando, con premura, con ansia, va a verificare i tubi del carburante ed i rubinetti di rifornimento. Evidente, che c'è un buco ad una condotta. Nell'interno del trimotore si diffondono i vapori del carburante. Si fanno densi.

Che fare? Bisogna ridurre al minimo i motori. Si tratta di risparmiare per quanto possibile il combustibile. La massima parsimonia. Bisognerà forse veleggiare... Necessità più che urgente di uscire dalla pericolosa cerchia delle montagne, di guadagnare il mare aperto e la costa italiana.

Sulla via del ritorno, finalmente ci si trova. Ma a bordo l'equipaggio soffre, perché si respira male. I vapori di benzina salgono al cervello. Stanno per divenire insopportabili. Il cristallo, davanti alla cabina si è fatto nero. Quasi quasi non si respira più.

Che cosa accadrà quando i vapori avranno invaso totalmente il poco spazio della cabina? Sarebbe una miserevole fine, tutto perduto. Perduto il ben fatto... Aver con dotto felicemente una battaglia per poi morire asfissati... Il solo pensiero è più atroce della sofferenza fisica stessa.

C'è uno che grida:
— Al barilotto dell'acqua!
E gli altri:
— Al barilotto! Al barilotto!
Si cerca. Si fruga. Dopo un febbrile cercare il recipiente è infine scovato nella cassetta dei rifornimenti.

— Ed ora delle bende, delle fasce ci vogliono!

— Presto, le bende!
Si cerca, si cerca. Non si trova nulla.
— Cot fazzoletti! Fuori i fazzoletti!
E gli uomini dell'equipaggio ad uno ad uno, curvi sul barilotto bagnano il loro fazzoletto sotto la cannella e se lo applicano sulla bocca in modo che possa funzionare da tampona e da filtro.

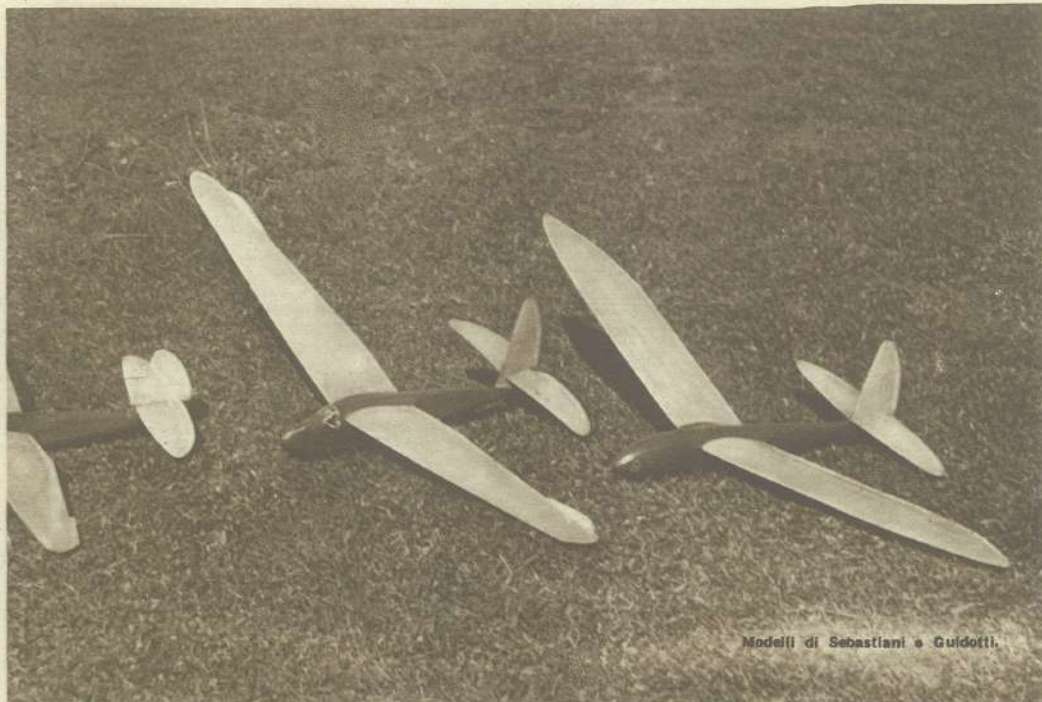
Provvisorio rimedio, all'incipiente soffocazione. Ed ora occhio aperto alla manovra. Si farà in tempo a rientrare alla base? Resisteranno le loro forze? La respirazione diventa affannosa. E' una fatica, ormai. Perderà ancora? E se la cabina sarà riempita di quel veleno vaporoso...

Alla base, al campo d'atterraggio sanno che il trimotore bombardiere sta per arrivare. Sanno che è uscito quasi incolume da una fittissima sparatoria delle batterie contraeree nemiche. Si prevede però che vi siano dei feriti gravi a bordo. Autambulanza pronta ed occhi fissi al cielo.

Un lieve rombo lontano. Un punto all'orizzonte. Il rombo si accentua, si profila l'Arione.

— Vengono!
Avviene l'atterraggio. Tutti gli uomini e gli ufficiali del campo sono d'intorno all'apparecchio che si è fermato. C'è anche il colonnello comandante. L'equipaggio discende uno ad uno.

— Ohoo! — si esclama. I ritornati sono irrimediabilmente affumicati e chiazzati di olio. Sembrano usciti da una carbonaia e da una botte di grasso. Il viso così impietrito che i lineamenti scompaiono. Si vede soltanto il lampo degli occhi ed il bianco dei denti, poiché essi sorridono. Il passo strasciato delle persone estenuate, all'estremo della loro resistenza fisica. Ma sorridono. Non è andato tutto bene? Il motorista, sì, zoppica un pochino, ma è com-



Modelli di Sebastiani e Guidotti.

tento, soddisfatto come gli altri e sorride il suo bel sorriso di carbonaio. Ed il tremendo rischio di morire asfissati? E chi lo ricorda più? Esso non è stato che l'attimo di un incubo.

Per cui, alla premurosa domanda del colonnello del campo al pilota dell'Arione: «Capitano M., come si è svolta la rotta di ritorno?», è stata data questa risposta:
— Signor colonnello, come vedete, ci sta, ma un po' sporcati.

Col capo contro un palo...

Picchiatelli in azione sul fronte greco. Azione, come si sa, travolgente, col pieno raggiungimento degli obiettivi e con un sereno di gloria per i protagonisti, i quali lo colgono alla brava ed alla spiccia e non se ne accorgono affatto. Niente di straordinario. La cosa più naturale e semplice che ci possa essere. E se no, che Picchiatelli sono?

Prima di decollare, oggi, il tenente S. pare che senta un'insolita vigoria. E' in forma, per davvero, oggi. L'avvio al motore gli dà la sensazione di un sonoro e dolce preludio di sinfonia intonato da tutti gli ottoni di un'eccellente orchestra. E' certo il preannuncio di buona fortuna.

Su su, il Picchiatello sale che è una meraviglia. Fila diritto su l'obiettivo. Ammassamenti di truppe greche, nuclei grossi e densi di rifornimenti. Bisogna bombardare e bombardare. Il tenente S. aspetta con calma, senza impazienze di sorta, che giunga il momento buono per sganciare. Ci siamo. Tu/ft e sganci si succedono in maniera perfetta. Una, due, tre, quattro... Le bombe caprioleggiano giù. Esse aspettavano con ansia quel felice momento... Non ne rimane nessuna appesa. L'abbandona serie è esaurita. E il risultato è ottimo, senza dubbio.

Alleggerito e soddisfatto per aver ben compiuto il suo incarico, il tenente si accinge alla manovra di viraggio: è giunto il momento di tornare a casa...

Ma che cos'è laggiù, in fondo alla strada? Tante e tante formichette... Una colonna in marcia. Da capo? Senza più bombe? Fa niente. Mano alle mitragliatrici! Ah, Picchiatello, fa tu! Giù, in irrimediabile picchiata, a bassa quota, a mitragliare, a spezzonare, a disperdere e a sconvolgere. Non a bassa quota, ma a bassissima quota, quasi sfiorando gli alberi, il tenente passa e ripassa con l'apparecchio leggerissimo e docilissimo sulle truppe correnti e sgomentate. Sventagliate di proiettili dovunque. Un inferno di grida, di spaventi, di rovine di cose, di soldati, di macchine. Muli e carriaggi che saltano per aria e poi rotolano sui rovesci e sulle scarpate della strada. Cannoni che precipitano per i ripidi costoni. Sorpresa, scompiglio, devastazione. Il bersaglio non può essere meglio colpito. Viva il Picchiatello! Ed è incolume. E' intero. Ed anche incolume e non scalfiti gli uomini dell'equipaggio: il pilota, cioè il tenente S., ed il mitragliere. Ora si, che se può tornare a casa. Basta per oggi. Le munizioni sono finite.

Manovra di ritorno. L'apparecchio è an-

cora a bassa quota. Uno strapiombo di roccia da un lato. Pericoloso, da evitarsi. Il pilota, ancora ansimante per la movimentata azione, devia bruscamente e cozza violentemente con l'ala destra contro un palo. Che è mat? Una linea telegrafica che pare sia sorta d'improvviso da sottoterra.

Il Picchiatello reagisce con una forte impennata. Si riprende quota, per fuoriuscire dalla pericolosa vallata.

I due dell'equipaggio, ad alta quota, non più in organo, guardano all'apparecchio. Che danni ha prodotto l'urto contro il palo? Un pezzo d'ala ed un pezzo d'altone non ci sono più. La lamiera è contorta nel punto dello spacco e pende, sbattuta dal vento, una parte del filo telegrafico.

La navigazione è resa difficile dall'aria che penetra nella spaccatura. L'apparecchio sbanda. Occorre resistere. La leva piegata in modo da annullare le inclinazioni.

Il pilota ed il mitragliere hanno gli occhi fissi ad atterrare oltre le linee italiane? Ma no. Sbanda un po', s'inclina un po', ma il buon Picchiatello riesce a fermarsi vicino agli altri buoni Picchiatelli. Ad atterraggio avvenuto, gli avieri scovano nell'ala spezzata un isolante di porcellana ed un mucchietto di schegge del palo telegrafico.

Conclusione dell'avventura. Il tenente S. è circondato dai camerati, anziani provatissimi nelle giostrate aeree e giovani alle prime armi, tutti desiderosi di conoscere le movimentate fasi del bombardamento e del mitragliamento effettuati. Ed il pilota, sotto l'incrocarsi delle domande, risponde:

— Cari camerati, non ho nulla da raccontare. Vi dico soltanto che ho sbattuto col capo contro un palo.

la



Mario Flaminio, Grosseto. — Zio Falcone mi ha passato la tua lettera per farmi esaminare il disegno del modello. In complesso va bene, ma dovrei rifarlo su carta bianca e non millimetrata, con un po' più di precisione e completarlo con una descrizione. Mario ed Ugo Rodorigo ricambiano i tuoi saluti.

Giovanni Belloni, Roma. — I libretti della RUNA sono adattissimi per principianti, soprattutto il primo. A Roma non c'è ancora un negozio di materiale per aeromodelli, ma ci sarà presto, forse più presto di quanto credi. Per non rovinare la tavola costruttiva, puoi riportare il disegno del pezzo sul legno per mezzo di carta carbone. Non ho sott'occhio la tavola del G.F.I. e non posso per ora accontentarti. Se puoi venire in redazione verso l'una e mezza di un giorno qualsiasi sarò ben lieto di accontentarti.

Ugo Roasio, Roma. — Il «Costruttore» minaccia di divenire un mito, ma si sta facendo di tutto per deviarlo da questa sua

tendenza. Uscirà presto certamente. Via Ruggero Bonghi è una traversa di via Merulana; ci puoi arrivare con la circolare rossa scendendo in via Labicana. Il regolamento delle gare prescrive di una fusoliera chiusa, ma le fessure per il rientro del carrello sono ammesse, purché naturalmente, non siano esagerate. Il Balsital non è ancora in vendita, ma lo sarà presto e nella tua città.

Aquila Bianca, Vicenza. — Per questa volta ti perdono le considerazioni personali, ma ricordati che i segreti di redazione sono profondi ed impenetrabili, tanto da rendere vane le tue supposizioni. La penna che ti risponde in questo momento è guidata da tutt'altra mano da quella da te supposta. L'articolo che vuoi mandare non è accettabile per la semplice ragione che sei stato prevenuto e vedrai un pezzo in proposito sul n. 9 del nostro giornale. Non so se potrò mandarti le fotografie che desideri perché momentaneamente non ne abbiamo. Cercherò di pubblicare quella che mi hai mandata, ma non ti prometto nulla.

GIAR.

CRONACA BREVE

Sono state concesse le medaglie d'argento al valore militare ai seguenti aviatori: Colonnello Pilota Mazzini Umberto, Colonnello Pilota Pezzi Enrico, Tenente Colonnello Pilota Draghelli Emilio, Tenente Colonnello Pilota D'Ippolito Pasquale, Tenente Colonnello Pilota Bertaglia Luciano, Maggiore Pilota Vincenzi Ugo, Maggiore Pilota Maiorca Paolo, Maggiore Pilota Palmiotti Michele, Capitano Pilota Curto Mario, Capitano Pilota Milli Gaetano, Capitano Pilota Padovani Piero, Capitano Pilota Meille Valdo, Capitano Pilota Crosara Sergio, Capitano Pilota Ammannato Athos, Capitano Pilota Verrascina Emilio, Capitano Pilota Bobba Guido, Tenente Pilota Pozzolini Giorgio, Tenente Pilota Farinon Ludovico, Tenente Pilota Casadio Francesco, Tenente Pilota Parisi Vincenzo, Tenente Pilota Mazzotti Terzo, Tenente Pilota Boni Enrico, Sottotenente Pilota Coletta Guido, Guardiamarina Osservatore, Lot Zulkar Marino, Maresciallo Pilota Tenore Filiberto, Primo Aviere Armiere Monticelli Leone.

Dal 1. gennaio al 20 febbraio del corrente anno le perdite inflitte alle forze aeree e navali inglesi dal Corpo Aereo Tedesco nel Mediterraneo sono le seguenti: apparecchi abbattuti 18; perduti 6. Inoltre, 1 incrociatore affondato e 6 colpiti, 1 nave da battaglia colpita, 1 portaerei colpita, 1 cacciatorpediniere colpito. Naviglio mercantile: 3 piroscafi affondati e 5 gravemente colpiti.

I quadrimotori germanici di lunga crociera «Condor» stanno riempiendo delle loro gesta meravigliose le cronache di guerra di questi ultimi giorni. Le loro formidabili azioni in pieno Atlantico contro il naviglio mercantile nemico costituiscono un contributo oltremodo efficace al contro-blocco dell'Asse. L'ultima impresa è quella compiuta il 27 febbraio a 500 miglia dalle coste irlandesi dove i «Condor» hanno affrontato e sbaragliato un convoglio inglese composto di 26 navi. Nove piroscafi, per un complesso di 50.000 tonnellate, sono stati affondati e 7 danneggiati. In totale sono state così distrutte o inutilizzate 146.000 tonnellate, nella stessa azione.

POSTA *aerea*

Ciconetta. — Tu mi fai ricordare che avevo fatto proponimento di organizzare, a mezzo de L'Aquilone una specie di nido delle madrine di guerra per gli aviatori. Lasciami studiare la cosa e poi di scriverò i miei progetti. Bisogna far le cose per benino. Avionetta si è sposata, come tu hai immaginato. Però non ha sposato un aviatore; almeno mi par di aver sentito dire. Certo i tempi di Avionetta erano bei tempi. Chissà dov'è andata a finire quella brava ragazza. Ti confesso che spero sempre di ricevere sue nuove. Spero anche che salti fuori una nuova rondine tanto attiva, vivace e piena di idee e di iniziative. Il nostro giornale ha bisogno di tipi come quella. (Saluta cordialmente la Luogotenente di Pola).

Giorgio Verini, La Spezia. — No, mio caro Giorgio, io non posso e non voglio criticare o sbeffeggiare chichessia. Lascia che la gente si impicchi all'albero che più gli piace. Questa era l'opinione di mio nonno Serafino, ed è la mia. Lodo il tuo zelo e la tua passione, ma non il resto. Lascia che la gente si impicchi... (Scusa, questo l'ho già detto). Ti mando la copia e tanti saluti. (Vorrei poter ringraziare il Federale, il vice Federale e il Segretario della R. U. N. A. di costi per la loro opera in favore della costituzione e del buon funzionamento della scuola d'aeromodellismo. Fallo tu a mio nome, con bel garbo). Per la pubblicazione dell'avviso è troppo tardi. E poi mi piace poco riempire il giornale di avvisi.

Macchi 200, Gorizia. — Se vuoi una risposta degnati di mandarci il preciso indirizzo.

Oscar Feruglio e Umberto Feletto, Udine. — Anche voi degnatevi di mandarci gli indirizzi.

Ippogrifo, Milano. — Rispondo alle domande che mi riguardano. 1) La tessera ti verrà spedita assieme agli altri tutti non appena sarà finita di stampare; 2) Non

esiste una collezione di profili per aeromodelli; 3) Il costruttore di aeromodelli III edizione è in corso di stampa e conterrà una collezione di profili. Alle altre domande risponderà Giarella.

Emilio Costa mio, leggi sulla testata de L'Aquilone le tariffe. Grazie per le tue espressioni: «Bellissimo giornale».

Eugenio Aimone, Torino. — Tu dici che la stampa de L'Aquilone è poco curata. Senti, io non intendo proteggere il tipografo e riconosco che qualche volta lo stampatore «tira via», come si dice, ma ti posso assicurare che il nostro giornale è uno dei meglio stampati, e forse il più elegante di quanti se ne pubblicano in Italia. Dal un'occhiatina agli ultimi numeri, per piacere. Alle domande di carattere tecnico risponderà l'Ing. Aeronautico, o Giarella.

Ai luogotenenti tutti, chiedo di farmi un rapportino sulla situazione locale circa la diffusione del giornale e l'attività aeromodellistica.

Alle rondini tutte rivolgo viva preghiera di scrivermi due righe e di mandarmi l'indirizzo preciso perché devo far loro importanti comunicazioni.

Agli aeromodellisti tutti dico e ripeto: 1) le domande di carattere tecnico vanno rivolte a Giarella su un foglietto separato; 2) le informazioni, o le proteste, di carattere amministrativo vanno rivolte direttamente all'amministrazione o scritte su un foglietto separato per l'amministrazione; 3) mandate molte e belle fotografie; 4) non dimenticate di scrivere dietro alle fotografie il nome del costruttore e tutti i dati relativi alla costruzione e ai risultati ottenuti; 5) diffondete l'aeromodellismo e il vostro giornale.

Antonio Corradi, chissà dove. — Giacché dici di essere un principiante principia col fornire, accanto al tuo riverito nome,

l'indirizzo di casa e il nome della città dove abiti.

A un pilota in guerra. — Una vecchia (non d'anni) amica de L'Aquilone mi chiede il nome di un ufficiale, sottufficiale pilota a cui offrire la sua assistenza di madrina.

Aquila Bianca, Vicenza. — Pubblicheremo «Ali contro ali» sotto il titolo «Prodigi». Le cronache vicentine sono state mondate un po'. Un'altra volta sii più breve, più cronista, più impersonale. Altrimenti non pubblicheremo. Capito?

A tutti i corrispondenti la preghiera di mandare regolarmente brevi notizie dell'attività aeromodellistica per le Cromachette. Dove esiste una sede o una rappresentanza qualsiasi della R.U.N.A. il corrispondente dovrà farsi vistare e approvare le notizie che invia al giornale.

Ivan Martini, Roma. — In verità mi scappa di risponderti che davvero la miglior cosa era chieder addirittura al tuo amico le informazioni relative alle scuole d'aeromodellismo di Roma. Devo confessarti che io non conosco né il numero, né il luogo dove funzionano tutte le scuole della capitale. Rivolgiti dunque al tuo amico o, meglio ancora, alla R.U.N.A., e precisamente al signor Celani in piazza del Popolo, 18. Ad ogni modo hai fatto bene a scrivermi. Prima di tutto perché io amo conoscere sempre nuovi aeronipoti e in secondo luogo perché mi ha fatto piacere sentire che ancora un ragazzo ama «L'Aquilone» e l'aeromodellismo, attività alla quale intende dedicare le sue ore libere. Grazie degli elogi che tributi al nostro giornale.

Ai vecchi e vecchissimi aeronipoti. — Incominciate a mettere in serbo qualche soldarello perché alla fine della guerra faremo un raduno di vecchi e vecchissimi che durerà almeno tre giorni e sarà memorabile. In quell'occasione celebriamo il decimo anniversario de «L'Aquilone», celebrazione non potuta fare l'anno scorso per le ragioni che tutti sanno. Ma finita la guerra sarà un'altra cosa. Faremo un numero speciale, specialissimo, voluminosissimo che conterrà, tra l'altro, gli scritti di molti di voi. In questi scritti voi racconterete come avrete conosciuto il giornale, che influenza ha esercitato sul vostro temperamento e sulla vostra vita «L'Aquilone» e che cosa avete combinato, o non avete combinato, in aviazione. Questo ed altro faremo, tra canti e bevute solenni. (Vedo già i nuovi, i giovani, i giovanissimi, i pivellini fare il broncio. Ma via. Non ci dimenticheremo degli aviatori di domani. Chi è entrato una volta a far parte della nostra famiglia, non se ne può più allontanare).

Franco Muscardiello. — Dove sei andato a finire? E' curioso come tu ti ostini ad essere biondo mentre io ti ho sempre immaginato bruno, anzi nero come la pece.

ZIO FALCONE

UMORISMO DI RAGAZZI

CIELO DI LONDRA

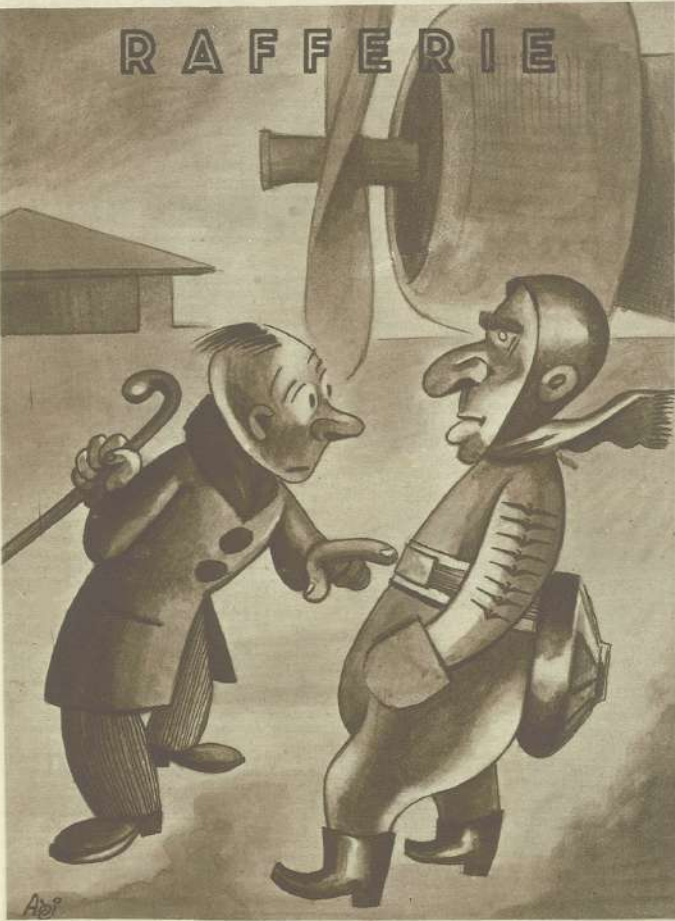


— Beh, non per vantarmi, ma io ho sempre avuto una grande disposizione per il volo senza motore.

la quale affermi che io mal e poi mai ti rispondo. Fronta smentita! Però, c'è un guaio, cara rondinella, io sono pronto a risponderti, ma... avvicinati, che gli altri non mi sentano; te lo voglio dire nell'orecchio. Sappi che la tua lettera — ma non lo dire a nessuno, senno' incominciano a dire che sono un disordinato e un distratto e non la fanno più finita! — la tua lettera, insomma, appena letta, l'ho perduta, e questo perché, probabilmente, l'ho voluta nascondere in qualche posto dove presumo di poterla rintracciare quando l'avessi voluto. Ora non ricordo più dove l'ho messa, quindi la devo ritenere perduta. E tu, rondinella, cosa mi dicevi nella tua lettera, oltre alle tante insolenze (l'unica cosa che io mi ricordo!) alle quali ho già risposto con i miei propositi? Non dire, ti prego, che sono proprio uno scapato! Sono soltanto stanco, e ho tante cose a cui pensare. Pensa che devo pensare perfino ad attaccarmi i bottoni. Hai capito? I bottoni. Mi attacco i bottoni, mi spazzolo i vestiti, mi tengo in ordine la biancheria e tutto il resto da me, proprio da me. Sono dunque più scusabile di quando avevo solo la preoccupazione di far sì di non soffocare sotto il mucchio delle vostre lettere, ti sembra? Ma, te lo prometto, alla tua prossima, che tu puoi indirizzare come al solito, non ostante io mi trovi assai lontano dalla mia Roma, sotto una fiammante divisa piena di galloni d'oro e rossi che sono il terrore di tanti soldatini che ogni sera mi guardano impacciati domandandosi come si debba salutare un pezzo così grosso, ed io ti risponderò subito subito, esaurientemente. E tu, ora, fa finta che ti abbia risposto, e non andare in giro a dire che sono il solito scapato.

GRIVELLO

RAFFERIE



— Tutte vittorie queste?...
— Oh, no, Sir! Questi segni indicano quante volte è stato abbattuto il mio apparecchio!

LA PENNA AL SEGRETARIO

Gaba Vercelesse. — La tua cara lettera mi è arrivata proprio in un momento in cui a tutto la mia povera testa pensava, fuorché a «L'Aquilone». Hai mai fatto una marcia di trenta chilometri, con lo zaino e il fucile? Nemmeno io. Però ne ho fatta una di dieci e, se non avevo lo zaino e il fucile, avevo, in cambio, una scarpa maledettamente stretta. Insomma, per non star qui ad annoiarti con il racconto delle mie disgrazie, ti dirò, con poche parole, che la tua graziosa letterina, giunta con tanti bolli dell'Editoriale e le postille e le frecce colorate di tutti quegli indiscreti censori che hanno l'abitudine di ficcare il naso nelle lettere degli altri, ha avuto il taumaturgico potere di farmi passare di colpo un tremendo dolore a un collo e di farmi dimenticare, momentaneamente, che mi trovavo, sudato e impolverato, sulla branda della mia camerata, per riportarmi, con la velocità del pensiero, al mio lussuoso tavolo di redazione, tutto di lapisazzuli e di malachite. Su questo lussuoso tavolo c'era sempre un gigantesco mucchio di lettere a cui dovevo rispondere, e riposandomi dietro il quale ho dormito tanti bei sonni dei miei tempi borghesi. Ritornato in spirito dietro a questo tavolo, sempre per merito della tua lettera, ho ritrovato il mucchio di lettere, e ho potuto leggere le date: 2 dicembre 1937, 21 marzo 1936, e così via. Allora mi son dette che ero un piagnone, e che Gaba Vercelesse e tanta altra brava gente aveva ora pienamente ragione se mi maltrattava e insolentiva affermando che lo scopo della mia vita è unicamente quello di non rispondere alle lettere che mi arrivano. Sai cosa ho fatto? Mi son preso tutta quella posta e l'ho trasportata qui, sulla mensola che sovrasta la mia branda elegante; e mi son proposto solennemente di essere nel prossimo futuro il più zelante corrispondente degli amici de L'Aquilone. Miracoli delle tue lettere, o della vita militare?

Non lo so, se soltanto che questa che sto ora scrivendo è una risposta ad una tua nel-

oppure inviate l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO Roma, Piazza del Popolo, 18 - mediante il c. e. postale n. 1-24718

Leggete L'ALA D'ITALIA

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

**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 „ 6,-
- 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



PXII 1500 HP
PIAGGIO

REGGIANE
REGGIO EMILIA

RE 2001

BREDA
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

ALFA-ROMEO
MILANO

*Tira, tira giù
che passano
gli Alfa*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



LA FINE DI UN «FAYREY BATTLE».