

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



VOLO DI GUERRA DI UN "JUNKERS JU 88 K.. TEDESCO SCORTATO DALLE NOSTRE "SAETTE".

A Corfù brucia una nave mercantile contratta dai nostri «Piochistelli».



# GADRONCINO

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

Trascinato dall'elica, il muso puntato verso il cielo, corre l'idrovolante fra spruzzi di spuma.

Lentamente i galleggianti emergono, ora non sostengono più l'apparecchio, ma scivolano veloci...

Ecco si sono staccati dall'acqua e lasciano che il vento della corsa faccia cadere dal loro corpo, con una carezza veloce e fremente, le miriadi di goccioline iridescenti. Un poco faticosamente s'alza l'idrovolante e dalle barche, disperse nel lago sotto di lui, pare enorme e minaccioso.

Povero «Caproncino», tutti oramai sanno e vedono che sei vecchio; dalle barche, quando le sorvoli, ti salutano agitando le braccia ridendo della tua linea un po' antiquata, ma tu sei tanto buono — lo sa chi ti capisce — e di quella gente, che sta laggiù appiattita sulla bassa terra, non te ne curi; tu pensi solo al tuo dovere e non fai le bizze; sei vecchio e vero e non puoi più fare quei bei volteggi, quelle impennate che fanno i tuoi compagni più giovani, ma la tua pazienza ti ha fatto meritare un posto di grandissima importanza e responsabilità, un posto di insegnamento, di scuola: tu crei nuovi piloti, nuovi eroi dell'aria.

Ti credono un imboscato perché non affronti il rischio del combattimento, le raffiche micidiali, ma tu sei qui fra tanti giovani e lavori e t'affatichi per loro, per prepararli alla pugna e alla vittoria.

Apparecchio scuola sei e se fossi poeta ti dedicherei una poesia. Sì perché anche tu hai la tua poesia, anche tu mostri i tuoi aspetti romantici ed eroici nella tua anzianità laboriosa, nello strepito del tuo motore.

Quanti, dimmi, quanti giovani si sono seduti su quel seggiolino, senza imbottiture, quanti hanno impugnato quella tua lea, che ora chiamano preistorica, quanti volti hai fatto, quanti dimmi?

Quando sei nell'ombra, sotto la cupola del capannone, col motore e l'elica incappucciati, mi sembri un vecchio avvolto nelle sciarpe per paura di qualche malanno e tu invece non sei molto delicato, non sei come quei tuoi compagni giovani: sì, sono belli, non lo neghi, ma quante cure richiedono; ad ogni volo hanno sempre bisogno del loro medico, del motorista.

Ma l'ho visto i meccanici attorno nell'intervallo fra le solite verifiche trimestrali. Solo i galleggianti ogni tanto vanno riparati.

Con quei colpi che ti fanno prendere gli allievi! Quando ammarano loro, sembri una palla di gomma sull'acqua. Quante volte l'ho visto rimbalzare e saltellare in modo impressionante?

«E quante volte — mi dirai tu — non m'è sembrato di stroncarmi, di inflarmi nell'acqua ed ho sempre resistito! Son duro a morire».

«Ma tu, piuttosto, mi pare d'averti già visto sul lago. Non sei forse quello ch'era sempre in una piccola canoa?».

Sì, caro Caproncino, sono proprio io. Se sapessi che pare m'hai fatto prendere certe volte. Ti vedevo volare altissimo e il rombo del motore appena si percepiva; poi non

sentivo più nulla e non ti scorgevo più. Ti confondevi coi verde delle montagne e piombavi giù. Rivedevo la tua sagoma a qualche centinaio di metri dirigersi verso di me e sembrava proprio che tu volessi gettarti contro il mio fragile canotto, e riprendevo un poco e scendevo lontano. Ma intanto che momenti m'hai fatto passare, buon Caproncino! Ma dimmi, che si vede di lassù, com'è questo mondo con le sue montagne, coi suoi fiumi, con le sue città, visto dal cielo?».

L'apparecchio ora tace e pare non voglia rispondere a questa domanda.

Forse è una visione inesprimibile quella che si ha dall'alto e non vuole gustarla con una descrizione inefficace.

Forse è un invito ad andarla a vedere io stesso ed egli, certamente con molta calma, me la mostrerà, paziente.

MOSCA ERMANNO

## Filigrana

### I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(continuazione vedi num. precedente)

Intanto si succedono le emissioni di beneficenza. Riappaiono i francobolli dotati di sovrapprezzo a favore dei disoccupati intellettuali, in tutto simili a quelli in circolazione nel 1939 con le effigi di Caludio Debussy, di Onorato di Balzac e di Caludio Bernard. Varia soltanto il prezzo aumentato in relazione alle nuove tariffe postali; ma i colori sono gli stessi.

Un altro francobollo di beneficenza viene emesso a profitto delle vittime della guerra: una figura allegorica simboleggia la patria che accoglie fra le sue braccia alcuni fanciulli verosimilmente restati orfani.

Viene creato nel frattempo, evidentemente su ispirazione germanica il Soccorso Nazionale; ed ecco che a beneficio di questa istituzione, quattro valori pittorici fanno la loro apparizione. Dotati ciascuno di sovrapprezzo di 2 franchi, essi riproducono quattro aspetti della vita rurale, quasi a significare che la Francia dovrà d'ora innanzi dedicarsi particolarmente all'agricoltura, se vorrà vedere rinascere le proprie risorse nazionali e colmare in parte le ricchezze ingoiate nel vortice della guerra più stollida che la storia ricordi. Non minacciata da alcuno, senza una ragione, senza un perché essa si è fatta di fatti trascinare nel conflitto dall'egoismo egemonico della Gran Bretagna.

(continua)

### NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

**BULGARIA**  
Giovanni Genfleich, universalmente conosciuto con il nome di Gutenberg, è stato recentemente onorato con la emissione di

un francobollo in cui è raffigurato in un ovale, il ritratto del celebre maestro stampatore, circondato da una corona di alloro. Il francobollo vuole celebrare il quinto centenario della invenzione della stampa a caratteri mobili. Gutenberg (che era chiamato così dal cognome della madre) fu il primo a concepire di scolpire le lettere su tavole di legno e tale invenzione pare appunto sia stata da lui fatta verso il 1440, quando egli abitava a Strasburgo. La storia dei primi tentativi è tuttavia allo stato attuale degli studi, assai oscura. Nel 1450, trovandosi stabilmente a Magonza egli si unì a Giovanni Fust e a Schoeffer, per pubblicare parecchie opere, fra le quali pare sia anche la famosa Bibbia Mazarina, in doppia colonna di 42 righe ciascuna. Ma Gutenberg si avvide ben presto di non poter andare d'accordo col Fust, e fu allora che istituì, da solo una stamperia dalla quale furono pubblicate una decina di opere almeno, fra le quali sono il *Calendario* e il *Salterio* apparse entrambe nel 1467. La oderna emissione di francobolli vuole segnalare evidentemente la ormai antica consuetudine dei librai tedeschi e slavi di celebrare ogni cento anni il grande inventore.

Nella stessa occasione, sempre in Bulgaria, è stato commemorato un altro celebre stampatore, Nicola Karavelov, nel centenario della sua nascita, associandolo alla gloria del suo illustre predecessore. Anche lui figura in un medaglione ovale, circondato dal lauro della gloria.

Una macchina stampatrice e un libro aperto disegnati al disotto dei medaglioni che racchiudono i ritratti dei due uomini illustri simboleggiano i titoli di merito che li hanno assegnati alla celebrità.

Ecco le caratteristiche dei due francobolli:  
1 leva, verde-argento (*Gutenberg*).  
2 leva, bruno-carminio (*Karavelov*).  
Dentellatura: 13.

### FINLANDIA

E' stata emessa con la ormai consueta regolarità la serie di beneficenza a favore della Croce Rossa. E' composta di quattro valori gravati di sovraprezzo, le cui vignette simboleggiano la intensa opera di ricostruzione nazionale dopo il recente conflitto con la Unione Sovietica.

Si risanano le ferite della città, si coltivano i campi dove fu sparso tanto sangue dai combattenti, si assiste la maternità e la infanzia che rappresentano il patrimonio demografico della nazione.

Tutto questo all'ombra del vessillo della patria che sventola gloriosamente a protezione dei suoi figli.

Ecco le caratteristiche delle quattro vignette:  
50 penni + 3 penni, verde. (Un muratore è intento ad elevare le mura di una nuova casa).

1 marco e 75 p. + 15 p. bruno (Un contadino all'aratro restituisce ai campi la fertilità. Nello sfondo spicca come luminosa promessa una spiga di grano).

2,75 m. + 25 p. lilla-bruno (Una madre con il suo bambino, in primo piano sulle rovine di un villaggio stanno a simboleggiare la perpetuità della razza).

3,50 m. + 35 p. oltremare (La bandiera finnica sventola in un cielo di gloria).

MAURITIUS

## L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 18

4 maggio 1941-XIX

Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

## UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14  
un numero centesimi 60  
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITA'

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

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie  
L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite i versamenti sul conto  
corrente postale - Num. 1-24718

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

### Altre pubblicazioni edito

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

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

**RIVISTA 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

# IL RICATTO

L'ultima trovata del signor Churchill sorpassa per spudoratezza tutte le precedenti. Affine di trovare un pretesto per un altro dei suoi tristi disegni, affine di proteggere la fuga delle truppe inglesi dalla Grecia, affine di giustificare di fronte al mondo un'altra canagliata della R. A. F., di quella R. A. F. che aerosilura le navi ospedali, il signor Churchill ha emanato giorni or sono il seguente comunicato: «In vista delle minacce germaniche di bombardare Atene ed il Cairo, il governo di S. M. desidera far intendere che qualora una di queste due città venga molestata, esso inizierà il bombardamento sistematico di Roma. Una volta iniziato esso verrà continuato fino alla fine della guerra». E fin qui non ce ne importa un gran che. Tenti pure i suoi ricatti il signor Churchill, che tanto l'Asse non abbozza. Se ci sarà bisogno di bombardare Atene o il Cairo in quanto queste città servano di rifugio alle truppe inglesi, l'aviazione dell'Asse le colpirà come e quando crederà opportuno, e non saranno le smargiassate inglesi a farci desistere dai nostri attacchi. L'unico rimpianto degli aviatori italiani e di quelli germanici sarà quello di colpire delle città che ospitano nemici ma non sono città inglesi. Perché gli inglesi hanno ora un tale senso umanitario non per salvare le città, che per il semplice motivo di non appartenere al regno di S. M. britannica non sono degne di considerazione, ma soltanto per salvare i loro eserciti in fuga nei Balcani e assicurare i rifornimenti di materiale in Africa del nord.

E' infatti naturale che se il signor Churchill si impegna tanto per salvare le città di Atene e del Cairo lo fa perché sa quello che ospitano e a ciò che servono.

Ma proseguiamo nella lettura del comunicato inglese: «Si avrà la massima cura di non bombardare la Città del Vaticano. Ordini tassativi sono stati impartiti al riguardo».

Veramente non sappiamo come gli aviatori inglesi, che sono usi a bombardare di notte le città a quote altissime per non essere raggiunti dalla difesa contraerea, possano centrare tanto bene le bombe da non farle cadere sulla Città del Vaticano, incorporata in quella di Roma. Ma il perché di questo avvenimento è spiegabile quando leggeremo il resto del libello: «Il governo di S. M. è venuto già a conoscenza che una squadriglia è tenuta pronta a Roma per lanciare sulla Città del Vaticano bombe inglesi provenienti dal bottino di guerra nel caso che avvenisse una incursione britannica. E' pertanto necessario denunciare in anticipo il trucco...». Il resto del comunicato non ha altra importanza per noi.

Ora noi, noi aviatori italiani, vorremmo dire poche parole chiare al signor Churchill. L'aviazione italiana rigetta questa accusa infamante degna di essere coniata dai torchi della propaganda inglese. Se gli inglesi si sono resi colpevoli di un attacco proditorio ad Orano contro i marinai francesi che poche settimane prima li avevano salvati a Dunquerque; se gli inglesi possono impunemente silurare le navi ospedali; se gli inglesi col loro blocco spietato possono affamare intere popolazioni che hanno fatto fino a poco tempo fa il giuoco inglese, credono di poter misurare col loro metro gli aviatori italiani, sbagliano di grosso.

Gli aviatori italiani non possono rendersi responsabili del delitto di colpire, a scopo politico, la sede della Santa Chiesa; gli aviatori italiani non possono coscientemente portare le bombe su luoghi non solo importanti per le coscienze cristiane di tutto

il mondo ma soprattutto per i tesori di arte e di storia che essi racchiudono. Questo è bene che si ponga in testa il signor Churchill e tutti i suoi degni compagni della cricca dirigente inglese.

Se egli, per scagionare l'opera nefanda degli aviatori della R. A. F. su Roma, tenta gettare l'accusa sugli aviatori italiani, è doppiamente falso e diffamatore. Se egli in anticipo può incolpare l'aviazione italiana attribuendole il possesso di bombe inglesi (bombe che non possediamo e non possiamo possedere in quanto in Africa, nel solo territorio che gli inglesi hanno occupato, la R. A. F. non ha certamente

lasciato delle bombe per nostro uso, essendo queste le prime a saltare durante la ritirata) sa perfettamente che lo scopo dei bombardieri inglesi è quello di distruggere ogni e qualsiasi obiettivo senza curarsi di chi ci va di mezzo.

E poiché vogliamo essere obiettivi, vi diremo anche che negli episodi degni di ammirazione che gli aviatori inglesi hanno portato a compimento, non deve esserci estraneo un coefficiente altissimo per lo spirito: S. M. il whisky. Sappiamo infatti che in uno degli attacchi contro una nostra base da parte di una formazione di tre aerosiluranti inglesi, i velivoli vennero

buttati giù come tanti uccelletti dalla difesa contraerea. I sei aviatori fatti prigionieri, quasi incolumi, vennero trovati tutti ubriachi di whisky. Il coraggio per l'attacco proveniva da qualche buona ingozzata di liquore.

Gli aviatori italiani, quando vanno in volo, non bevono. Gli aviatori italiani, che hanno dato prove di valore e di audacia in tutti i cieli del mondo, sia in pace che in guerra, gli aviatori italiani sapranno con le loro azioni rispondere degnamente alla sporca menzogna del signor Churchill.

ALMAR

## Il paracadutista

Gli ultimi episodi della guerra hanno mostrato l'estensione che ha preso il nuovo mezzo di combattimento consistente a lasciar cadere dietro alle linee nemiche, dei paracadutisti armati che hanno specialmente per missione di sabotare le linee di comunicazione e di agire sul morale della popolazione provocando domani panico e disordini. Questi paracadutisti possono operare isolatamente o per gruppi.

Essi possono avere anche per compito di impadronirsi dei punti importanti: campi di atterraggio, stazioni radio, ecc., o di praticare la guerriglia sulle retrovie delle truppe.

Le truppe di paracadutisti sono delle formazioni di soldati che lasciano gli apparecchi con l'aiuto dei paracadute e che, una volta arrivate al suolo, si riuniscono per eseguire un compito tattico qualunque.

Il paracadutista è dunque un fantaccino o un mitragliere che si differenzia dai suoi

molto importante ed è esercitata sistematicamente. Essa deve dare confidenza all'allievo e liberarlo dai sentimenti di esitazione che potrebbe avere prima del «salto».

Il lancio di prova con l'aiuto di sacchi di sabbia gli dimostrano la sicurezza del suo apparecchio, l'apertura infallibile del paracadute e la sua discesa regolare. L'atterraggio del paracadutista come quello dell'aeroplano, è un momento critico che presenta certe difficoltà. Normalmente, la velocità di caduta del paracadutista è di sei metri al secondo, ciò che corrisponde ad un salto libero da un muro di tre metri di altezza.

Questa velocità di caduta può tuttavia essere aumentata fino a otto metri al secondo, secondo le condizioni atmosferiche e le correnti. Se si considera che un vento violento può soffiare nel paracadute e provocare un ondeggiamento, non sarà difficile immaginare a che cosa possa portare

l'atterraggio di questi coraggiosi soldati. Si è tenuto conto di tutte le circostanze in merito all'esercizio fisico accuratamente diretto, al quale l'allievo deve sottomettersi assieme al suo insegnamento teorico. E' inutile sottolineare che colui che è chiamato ad una scuola di paracadutisti deve possedere attitudine fisica, resistenza, preparazione morale e spirito combattivo. Le esigenze mediche, in particolare, sono più grandi ancora che quelle richieste agli equipaggi degli aeroplani. Si parte dal principio che è un combattente che deve arrivare al suolo in ogni modo da altezze spesso notevoli e tutta la istruzione tende a questo scopo. L'esercizio fisico rende il corpo docile, agile e resistente. Una cura tutta particolare è data agli esercizi di salto e agli atterraggi che devono poter avere luogo in tutte le posizioni. Il rotolamento, il rimbalzo al suolo, in avanti e indietro, è eseguito cento volte, mille volte, nel cor-



Il Gen. Priolo Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario all'Aeronautica e il Gen. Ranza, comandante di una grande unità aerea sul fronte albanese, durante le recenti azioni che si sono concluse con la vittoria delle nostre armi e la disfatta degli anglo-greci.

# SILENZIATORI

Nella notte tranquilla, un lontano, indistinto brusio si diffonde dall'alto, giunge alle postazioni della difesa. I quattro giganteschi padiglioni auricolari degli apparecchi d'ascolto si elevano simultanei, si dirigono si arrestano. In pochi istanti l'orecchio sensibile dell'osservatore acustico ha centrato la sorgente che emette il rumore caratteristico. L'aereo nemico non potrà più sfuggirgli. A qualche centinaio di metri di distanza, nel buio ancora, una potente fotoelettrica, collegata per cavo all'osservatorio acustico, ne segue parallelamente a lume spento tutte le oscillazioni. Il rumore cresce, si fa distinto, l'aeroplano è ormai a tiro. Di colpo allora, il riflettore potente si accende. Un fascio abbagliante di luce, che acusticamente era

già diretto sul velivolo attaccante, lo investe improvvisamente. Il nemico è svelato. La batteria antiaerea, in allarme e in attesa, scatena immediatamente uno zampillo di ferro e di fuoco.

Questa, in brevi parole, la vicenda che ogni notte si svolge sui fronti di combattimento, nei centri industriali, presso le città più soggette al martellamento aereo del nemico, in questa guerra perfezionata e meccanizzata in cui tutte le risorse dell'ingegno umano vengono messe a profitto con terribili effetti. Il rumore del motore svela il nemico in volo, evita la sorpresa, ne elimina il più efficace fattore offensivo. Ben altro effetto avrebbe un aeroplano da bombardamento che giungesse, silenzioso come un aliante, nel buio della notte fino sul bersaglio nemico, inatteso e inosservato. La sua opera distruttrice sarebbe compiuta prima ancora che scoppiasse l'allarme.

Non ci meraviglieremo dunque se il problema del silenziamento dei motori d'aeroplano ha sempre appassionato i tecnici. Il problema esiste naturalmente anche in aviazione civile, perché il rumore dei motori è, con le vibrazioni, uno degli elementi di stanchezza e di disturbo dei passeggeri. Qui però si è rimediato con le cabine insonorizzate, isolate cioè all'esterno con pareti rivestite di materiali acusticamente inerti e smorzanti, che non ammettono dentro l'ambiente chiuso destinato ai passeggeri, il rumore proveniente dal fuori. Nel caso però dell'aeroplano militare è proprio di fuori che si deve eliminare il rumore, quindi dobbiamo intervenire all'uscita del motore.

Qual'è la causa del rumore? Essa è insita nella natura stessa del motore a scoppio, che libera allo scarico, a regolari e frequenti intervalli, onde violente di gas ad elevata temperatura e pressione. Questi getti ripetuti di gas urtano ritmicamente

sull'aria circostante e la pongono in vibrazione. Data la potenza elevata dei motori moderni, la grande differenza di pressione fra la camera di scoppio e l'esterno, il rapido succedersi degli scoppi, si spara un colpo di fucile o di pistola, salvo la dannosa ripetizione del fenomeno.

Anche per le armi da fuoco, da lungo tempo si è pensato ad escogitare mezzi da eliminarne il rumore, rendendone gli effetti più sorprendenti e micidiali. Si ricorderà ad esempio una semplice invenzione di molti anni fa, consistente nella applicazione alla bocca di un fucile di un grosso e corto cilindro di lamiera, intramezzato internamente da tanti dischi forati, per il passaggio del proiettile. I gas uscenti dalla bocca dell'arma, invece di urtare direttamente sull'aria ambiente, si espandevano successivamente e gradualmente nei vani cilindrici fra i tramezzi, passando dall'una all'altra camera del silenziatore prima di uscire all'esterno con velocità relativamente bassa. Il sistema era abbastanza efficace. In modo assolutamente analogo sono fatti tuttora i silenziatori delle automobili. Qui tutti conoscono l'elemento silenziatore intercalato nel tubo di scarico, costituito da un grosso cilindro di lamiera contenente tramezzi piani o elicoidali e appunto destinato a rallentare i gas di sca-

4

Lo strattone nel momento in cui si apre il paracadute.



so di tutto il periodo di istruzione, sino a che l'abitudine assoluta è raggiunta.

L'allievo acquisisce la tecnica del salto lui medesimo, vale a dire, la posizione, i movimenti di quando lascia l'apparecchio in seguito a numerosi esercizi, nel corso dei quali egli salta da una carlinga da una altezza di 4 metri per essere trattenuto da delle cinghie e da cordelline come se fosse sostenuto al paracadute vero e proprio. I gesti, la posizione e l'attitudine sono esercitati a fondo fino al salto rapido in fila indiana, come dovrà aver luogo più tardi con un aeroplano. Grazie a queste esperienze, l'allievo apprende a mantenersi immobile, a conservare i piedi giunti e a girarsi dalla parte del vento. Egli è in seguito abbandonato perché si abitui all'atterraggio e al rimbalzo che seguirà questo esercizio.

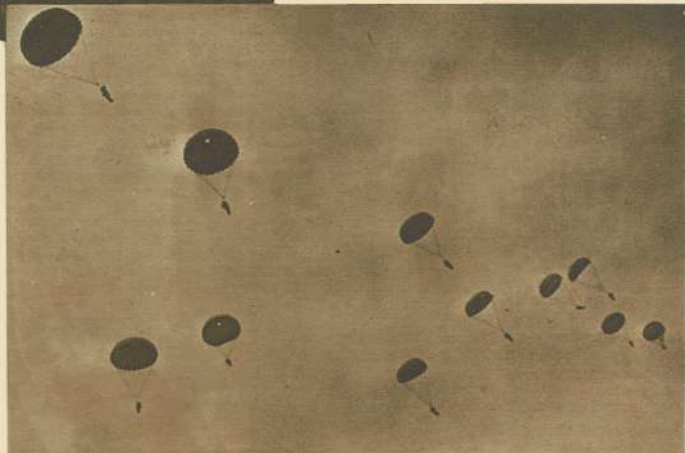
Nel grado d'istruzione seguente, l'allievo è condotto sul terreno. Un vecchio apparecchio al quale sono state troncate le ali, fornisce il vento che il paracadutista dovrà trovare all'atterraggio. Coricato sul dorso l'allievo si lascia portare dalla corrente d'aria. Egli deve imparare a mettersi immediatamente sulle gambe e a prendere il paracadute per padroneggiarlo.

Dopo questa istruzione elementare, egli passa agli esercizi di salto dall'aeroplano. In certe armate, e in particolare in Russia, dove si conobbero le prime scuole organizzate e razionali di paracadutisti, si attribuisce una grande importanza agli esercizi che gli allievi devono eseguire durante i loro primi salti nel vuoto. In Germania, per contro, dopo l'istruzione che noi stiamo descrivendo, si passa direttamente al salto fuori dell'apparecchio. Un istruttore ed uno istruttore aggiunto ed una classe di una dozzina di allievi prendono posto in un grosso apparecchio da trasporto. L'apparecchio si avvicina al posto di esercizio e l'istruttore dimostra con l'esempio un salto perfetto. L'apparecchio ritorna una seconda volta, una terza volta e ad ogni passaggio un allievo lo lascia all'ordine dell'istruttore aggiunto.

Il momento psicologico più delicato è l'abbandono dell'apparecchio, ma, in seguito a numerosi esercizi preparatori in prossimità del suolo, l'allievo ha assimilato la tecnica del salto. Sotto l'obbligo imperioso dell'ordine militare, egli sormonta egualmente in aria i sintomi di ansietà che potrebbe avere e, dopo pochi salti, già il paracadutista non ha più alcuna esitazione. Ciascun salto è controllato al suolo dallo istruttore che ha atterrato per primo. La stima dell'altitudine presenta per il debuttante una certa difficoltà. Poco appresso l'apertura del paracadute, egli crede di scendere molto lentamente. Arrivato vicino al suolo, al contrario, egli ha l'impressione che la terra si avvicini a lui a tutta velocità. L'istruttore è là parlante in un grande portavoce. «Restate immobile. Non vi dondolate». Grida egli all'allievo. «Ancora 40 metri! Ancora 30 metri! Giratevi in faccia al vento! Tenete le gambe giunte». E già il primo atterraggio è riuscito, l'allievo rotola, si rialza immediatamente e piglia il suo paracadute in una rapida corsa.

Dopo un numero di salti a differenti altezze in condizioni meteorologiche e di visibilità svariate, il soldato riceve la insegna di paracadutista, quindi è trasferito in una compagnia.

I paracadutisti rappresentano la più giovane formazione dell'armata dell'aria. L'idea di deporre i soldati isolati o corpi di



Pioggia di paracadutisti tedeschi.

truppe dietro il fronte nemico per mezzo di apparecchi apparve già nel corso dell'ultima guerra mondiale. Gli atterraggi forzati che obbligavano gli apparecchi a discendere sovente ben lontano dietro il fronte nemico, fecero nascere presso i beligeranti l'idea di utilizzare questa situazione per gli scopi militari. Al principio non si inviavano tuttavia che degli uomini isolati con l'ordine di far saltare delle linee di ferrovia o dei ponti, allo scopo di tagliare le vie di comunicazione. I risultati di questi atti di sabotaggio decise nel 1918 i capi delle armate a studiare la possibilità di utilizzare questo nuovo mezzo di combattimento su una più grande scala.

L'intervento di queste truppe speciali in Norvegia ed in Olanda, ha dimostrato come ci si poteva contare nella guerra moderna.

I paracadutisti e la fanteria dell'aria costituiscono così un'arma di primo valore nella guerra di movimento. Se una volta si dichiarava essere l'aviazione soltanto una arma di distruzione nell'impossibilità di occupare da sola un territorio, questa affermazione è oggi sorpassata dagli avvenimenti.

G. d. N.

Paracadutisti tedeschi sull'Olanda.



Pioggia di paracadutisti italiani.

rico riducendo molto bene il rumore. Una buona automobile moderna, quando corre su strada a velocità normale, emette infatti un leggero sibilo, ben diverso dallo scoppio lacerante dello scappamento aperto.

Immaginiamo ora, però, di avere non già un motore di modesta potenza come quello dell'automobile, ma un motore d'aeroplano di potenza circa cento volte maggiore. Quell'elemento silenziante, che era già nell'auto pesante e ingombrante, diventa ora di dimensioni e peso proibitivi. Quella riduzione della libertà di uscita dei gas, tradotta in contropressione allo scarico, che spreca una certa percentuale di potenza anche nell'automobile, porta via decine e centinaia di cavalli al potente motore d'aeroplano. Quell'ingombro, che l'ingegnere automobilista nasconde facilmente sotto il telaio e fra le ruote, è un problema per l'ingegnere aeronautico, che non può costringerlo nella già accupata cabina e deve esporlo al vento, con altro spreco di potenza per effetto aerodinamico. Non ci meravigliamo, perciò, se ancora l'aeroplano silenzioso è un mito.

In attesa della soluzione completa, ogni costruttore ha intanto escogitato dei palliativi. Così si sono visti tubi di scarico appiattiti e profilati nel senso del moto, in cui i gas uscenti vengono laminati e raffreddati (per effetto del vento relativo) prima di sfuggire liberamente all'indietro. Cappucci allo scarico, di forma talvolta assai strane, che lasciano espandere al chiuso il gas per poi trafilare attraverso fori piccoli e fitti della parete. Catene di tubi di Venturi, che costringevano i gas a successive espansioni e compressioni in modo da spezzarne e dissiparne l'energia cinetica. Collettori frontali, in cui il gas caldissimo viene fortemente raffreddato in modo da contrarlo riducendone il volume prima di riportarlo all'indietro verso l'uscita.

Con qualsiasi soluzione, il problema del silenziamento del motore d'aeroplano presenta un triplice ordine di difficoltà. Problema di potenza, perché sostituendo allo scarico libero uno scarico più o meno ostacolato da deviazioni o mascheramenti, si genera inevitabilmente una contropressione che frena il motore riducendone l'efficienza. Problema di peso, perché questo impianto di silenziamento dovrà essere voluminoso e robusto, se vuol essere efficace e durevole. Problema di materiale, perché il silenziatore riceve i

gas caldissimi e corrosivi che il motore proietta violentemente allo scarico. Materiali refrattari e metalli inossidabili si sono alternati nel difficile compito, finora con risultati incompleti. In sostanza, la ragione del guaio è insita nella imperfezione congenita del motore a scoppio, che getta via allo scarico sotto forma di gas caldo ad elevata velocità una quantità di energia termica e dinamica. La soluzione ideale è dunque quella che, invece di lasciare a questa energia l'ingrato compito di generare del rumore, la utilizzasse in modo utile al volo. Si può pensare a far sfuggire i gas all'indietro, utilizzandone l'effetto di reazione per creare un supplemento di propulsione, ma ciò è praticamente effettuabile soltanto a grandi velocità di traslazione, lontane ancora da

quelle normali di volo. Meglio ancora si può impiegare tutta questa energia in una turbina a gas; la cui rotazione sarà utilmente impiegata da un compressore, capace di alimentare potentemente il motore stesso. E' questa appunto una soluzione su cui più si sono accaniti i tecnici. In questo caso, il peso della turbina, che fa da silenziatore, può essere considerato come utile, in quanto fa parte del sistema di compressione. Resta però sempre il grave problema dei materiali con cui si dovrà costruire una macchina complessa ed importante, lavorante con un fluido caldo e chimicamente attivo quale il gas di scarico del motore.

La vera, radicale soluzione, sarebbe infine quella... di eliminare il motore a scoppio. Ma di questa interessante faccenda parleremo un'altra volta.

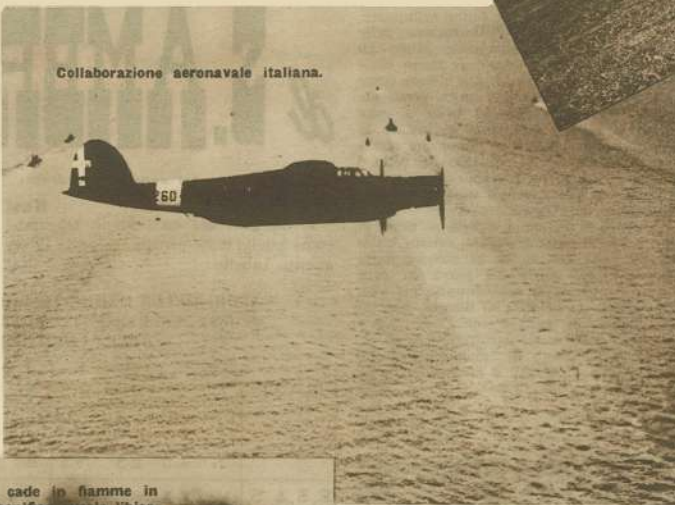
MARGUS

# «CA 313»

La nostra aviazione da ricognizione si è arricchita ultimamente di un moderno velivolo che può assolvere oltre ai compiti della ricognizione strategica e tattica anche quelli del bombardamento leggero.

Il «Caproni 313» frutto di studi e di ricerche attraverso la costruzione di una serie di velivoli che, nati col bimotore «Ghibli» destinato al servizio di presidio coloniale, si è sviluppato con il «Libeccio» Ca 310, il Ca. 311 e Ca. 312.

Capace di trasportare un carico notevole di bombe e dotato di un efficace complesso difensivo, il Ca. 313 ha una struttura che gli permette una ampio campo di visibilità in tutte le direzioni e quindi assolvere degnamente i compiti dell'osservazione aerea.



Collaborazione aeronavale italiana.



Il caccia inglese cade in fiamme in un uliveto della bonifica rurale libica.

castelli motore. L'ala è munita di alettoni di manovra e di curvatura per l'ipersostentazione. Attacchi speciali a spinotto uniscono l'ala alla fusoliera la cui parte anteriore è costruita in profilati di lamiera di acciaio con rivestimento di metallo trasparente e lamiera leggera.

La parte centrale e posteriore della fusoliera è costruita in tubi di acciaio ai quali è fissata una sovrastruttura di legno che porta il rivestimento di tela verniciata.

Il carrello di atterraggio a larga carreggiata, consta di due semi-carrelli indipendenti muniti di freni alle ruote e di ammortizzatori. I semicarrelli sono retrattili in volo con comando idraulico azionati dal posto di pilotaggio. In caso di guasti lo

Scambio di impressioni fra cacciatori italiani.



abbassamento dei semi-carrelli è garantito da un comando meccanico di fortuna.

Sul muso della prua è ricavata la cabina dell'osservatore-puntatore, completamente trasparente e situata in posizione avanzata rispetto all'ala e ai motori, cosicché permette un'ottima visibilità senza ostacoli verso l'avanti e verso la zona inferiore, caratteristica questa che permette di osservare a lungo il terreno sorvolato, senza dover costringere il velivolo ad evoluzioni.

L'osservatore dispone di un sedile a schienale situato al centro della cabina ed ha a portata di mano i congegni dei lancia-bombe, il comando della macchina fotografica e dell'apparecchio radio.

Posteriormente alla cabina dell'osservatore, ma sempre avanti all'ala e quindi con ottima visibilità, è situata la cabina di pilotaggio a posti affiancati.

Il comando a volante con piantone centrale è unico, ma è trasferibile dall'uno all'altro posto. Le pedaliere invece sono doppie, quelle di destra possono essere ribaltate al pari del relativo seggiolino per permettere il passaggio dalla parte posteriore della fusoliera alla cabina di puntamento.

L'armamento difensivo è costituito da tre mitragliatrici: una a tiro anteriore, sistemata sul bordo di attacco dell'ala viene azionata dal primo pilota; le altre due sono montate in torrette, una per il tiro dell'emisfero superiore e l'altra per la difesa del settore posteriore e inferiore in prossimità dell'apparecchio radio, in modo da consentire al marconista-mitragliere il pronto impiego dell'arma.

I lancia-bombe permettono la sospensione orizzontale di 400 kg. di esplosivo nelle varie combinazioni di peso. I serbatoi della benzina, della capacità di oltre 1000 litri, sono alloggiati in compartimenti dell'ala, a destra e a sinistra della fusoliera.

Del Ca. 313 è prevista anche la versione civile che può trasportare oltre all'equipaggio, ai bagagli e alla posta, sei passeggeri sistemati in comode poltrone sistemate lungo i fianchi della fusoliera.

Questo tipo di velivolo è indicato per il veloce smistamento del traffico aereo sulle linee di penetrazione in collegamento con i centri di traffico più importanti.

Sul velivolo sono montati due motori I-sotta Fraschini Delta RC. 35 a 12 cilindri disposti a V rovesciato, raffreddati ad aria che azionano eliche metalliche triple a passo variabile in volo.

Con questi motori che sviluppano una potenza di 620 c. v. al suolo e di 700 c. v. alla quota di 3500 metri, il Ca. 313 ha le seguenti caratteristiche: Velocità massima 445 km.-h.; Velocità di crociera 370 km.-h.; Velocità minima 126 km.-h.; Tangenza 8.500 metri; Autonomia con carico militare completo 1.000 km.; Autonomia massima 1.700 km.

A. M.

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

# alianti stratosferici

Il sondaggio dell'atmosfera con apparato senza motore trovò in Germania il substrato favorevole per il massimo sviluppo, e i risultati notevoli, man mano conseguiti, incitarono le altre Nazioni alla diffusione dei nuovi mezzi per sondare l'atmosfera.

Le grandi ali degli alianti ormai si elevano quasi dovunque e i giovani sono particolarmente attirati in questa nuova via che luminosamente si apre alle loro particolari attitudini.

Alle prime fasi di orientamento ben presto subentrarono le coordinazioni con le scienze sperimentali e, più intimamente, con la Meteorologia e l'Aerologia; e nel contempo il perfezionamento della tecnica e l'abilità dei piloti favorirono le evoluzioni sempre più ardite. Le gare nazionali e internazionali, con lo spirito combattivo aviatorio, hanno sempre dato nuovi impulsi all'efficienza del volo, e i 730 km. di percorso a metà precedentemente stabiliti e gli 8000 metri sul livello del mare, attestano i perfezionamenti conseguiti nel giro di poco più di un decennio. E oggi nei paesi dove il volo a vela è molto sviluppato, si lavora attorno alle possibilità di superare i 10.000 metri: cioè di penetrare nella stratosfera dove l'aliante non troverebbe correnti verticali, bensì notevoli correnti orizzontali che forse favoriranno lunghe traversate, sorvolando continenti e mari alla quota ove il cielo frequentemente è sereno e l'atmosfera è lucida nelle sue più pure colorazioni azzurre.

Due vie diverse sono state seguite e ciascuna di esse ad intervalli, ha subito maggiore sviluppo: le correnti termiche e le correnti ascendenti lungo il pendio dei monti.

Una netta divisione fra questi diversi metodi in effetti non esiste, e si può dire che nel volo a vela si cerca, ove si presenti l'occasione, di sfruttare le correnti ascen-

dentil comunque esse si originino. Un esempio tipico lo troviamo nell'attraversamento delle Alpi che fu praticato da più alianti, in partenza da Berna, nel maggio 1938. Il volo a vela al disopra delle Alpi è la più brillante affermazione delle molte possibilità del pilota di aliante.

Se correnti dinamiche, correnti di rilievo, favorirono il sorvolo delle cime più elevate, dei ghiacciai più scintillanti, le correnti termiche, alla loro volta, che si generano nelle strette conche dei pendii rocciosi, nei campicelli di neve a ridosso della chiostra di cuspidi, di creste, di guglie, diedero modo di compiere sbalzi rapidi rendendosi amica la natura, grande in ogni manifestazione.

Come ben dice Georgii, l'apostolo più fervente del volo a vela, i magnifici risultati ottenuti con i voli fra i monti rimettono in auge il volo a vela lungo i pendii, che era stato posto in seconda linea dal fiorire del volo termico; e fanno sviluppare, oltre il volo termico, l'utilizzazione delle correnti ascendenti lungo gli ostacoli opposti dai monti al fluire delle masse d'aria dai luoghi di più elevata pressione verso le zone di più bassa pressione. Questo continuo progresso mira a dare al volo a vela la possibilità di solcare la atmosfera con qualunque situazione atmosferica, poiché, sia in occasione di bello o di cattivo tempo, vi è sempre spostamento di masse d'aria, generi di ogni manifestazione meteorologica.

Lo sviluppo del volo a vela si deve in gran parte al costruttore che rimane chiuso nelle sue officine e in piccola parte partecipa alla gloria del pilota in volo. Grandi progressi si conseguirono col rendere piccola la velocità di discesa, con un buon angolo di planata, con grande apertura alare, con ottime caratteristiche di volo, merce l'impiego di timone orizzontali e verticali compensati, e più tardi con la dimostrazione sperimentale che la bontà

aerodinamica di un aliante può venire migliorata notevolmente dando un'opportuna forma alla fusoliera e riducendola gradualmente sino ad incorporarla con l'ala stessa. La protezione del pilota è migliorata con una cappotta esterna in modo da togliere così l'interruzione della forma della fusoliera. I freni aerodinamici permettono di ridurre ad un limite sopportabile l'alta velocità di picchiata degli alianti. Perfezionamenti tutti che oltre a dare una notevole sicurezza per i voli acrobatici o entro le nubi, rendono possibile il raggiungimento di quote elevate, utilizzando le forti correnti ascendenti che non di rado si verificano negli ammassi cumuliformi.

Ora, miei cari lettori, vi gioco un tiro manco: pianto l'articolo a metà e vi lascio con tanto di naso. Eh, già, infatti tutto quanto ho detto finora non è roba mia, ma l'ho tolto da un libro interessantissimo che ha visto la luce in questi giorni. Il libro si intitola «Nuovi orizzonti della meteorologia» e ne è l'autore Filippo Eredia, sul valore del quale è superfluo soffermarci. Bompiani ha raccolto in una edizione nitida e chiara gli scritti di questo noto scienziato sui fenomeni che si presentano nell'atmosfera e che sono costantemente seguiti e studiati da una piccola

schiera di appassionati, rimanendo però quasi sconosciuti alla maggioranza. Le pubblicazioni infatti a carattere essenzialmente tecnico, con paroloni difficili e grande sfoggio di formule matematiche e di x, y, e k, non sono accessibili a tutti; ciò che abbiamo imparato sui libri di scuola è insufficiente e, d'altra parte, le continue innovazioni e scoperte hanno lasciato di molto indietro la materia allora studiata.

A tutti coloro quindi che sono direttamente o indirettamente interessati ai problemi dell'aria e ai suoi fenomeni per lo sfruttamento di essa, il prof. Eredia è venuto incontro con questo suo libro piano, semplice e avvincente, corredato da molte belle fotografie e da chiarissimi grafici e che non dovrebbe mancare nella biblioteca di nessun aeromodelista o volovelista.

Ad esso vi rimando quindi, cari amici, se volete conoscere la fine dell'articolo, se volete sapere come viene usato l'aeroplano contro la grandine, se volete conoscere che cosa sia il misterioso raggio verde e come si generino le aurore boreali, che diavolo sia il diavolo di sabbia e come il sole possa assumere la forma di un cappello da carabiniere.

A. G.

# di S. AMBROGIO II'

(Continuazione dal numero precedente)

## Nasi

Il disegno dei nasi viene tracciato come quello delle centine secondo la seguente tabella:

VALORI DELLE ORDINATE DEI PROFILI IN FUNZIONE DELLE ASCISSE ESPRESSE IN PERCENTUALI DELLA LUNGHEZZA DELLA CORDA DI RIFERIMENTO X.

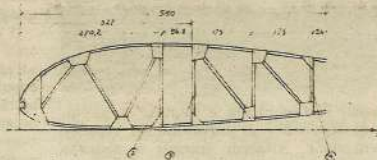
NASI	y	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60
1	y <sub>1</sub>	43	83,5	97,5	115,5	129	139	160	163,5	156	143	127
	y <sub>2</sub>	43	23	15,5	8	5	3	0	2,5	11,5	24	34
2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12	y <sub>1</sub>	43	83,5	97,5	115,5	129	139	160	163	153	137	116
	y <sub>2</sub>	43	23	15,5	8	5	3	0	2,5	11,5	22	30
13	y <sub>1</sub>	45	84	98	118	130	140	160	163	153	-	-
	y <sub>2</sub>	45	30	19	11	8	5	3	5	14	-	-
14	y <sub>1</sub>	60	94	107	123	134	143	161	162	154	-	-
	y <sub>2</sub>	60	45	36	28	26	23	21	22,5	28	-	-
15	y <sub>1</sub>	86	112	123	134	142	150	161	161	157	-	-
	y <sub>2</sub>	86	74	68	62	60	57	52	52,5	55	-	-

Per la costruzione si usano i listelli di pioppo della sezione di mm. 5 x 8 e si procede come per le centine.

I fazzoletti vanno messi da entrambe le fiancate in corrispondenza del blocco

## NASO 1

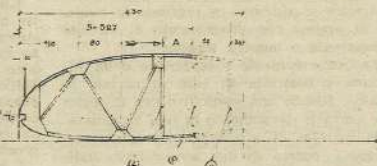
corda m/m 1000  
N° 2 pezzi simmetrici



## NASI 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12

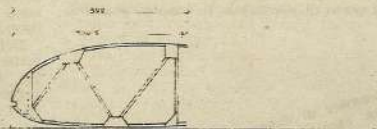
corda m/m 1000  
N° 2 pezzi simmetrici per ogni naso

NOTE:  
1) Il tracciato si riferisce ad un naso standard. A seconda delle esigenze si possono costruire nasi con diverse forme.



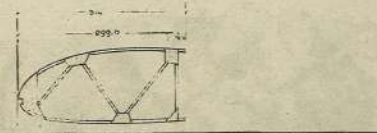
## NASO 13

corda m/m 965  
N° 2 pezzi simmetrici



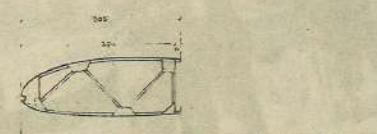
## NASO 14

corda m/m 900  
N° 2 pezzi simmetrici



## NASO 15

corda m/m 805  
N° 2 pezzi simmetrici



E' da notare che per il naso n. 11 è bene fare una centina completa come la n. 11 dalla quale si asporterà la coda che, ricoperta su una fiancata con compensato da mm. 1 servirà da terminale e con l'alettone in corrispondenza della centina n. 8.

I nasi n. 1 e 2 terminano in corrispondenza del diagonale, mentre gli altri, escluso il n. 11 che va fino al longheroncino porta-alettone, terminano al filo anteriore del longherone principale, si dovrà pertanto tener conto come per le centine della seguente tabella dei vari di A e di B:

NASO	1	2	3	4	5	6	7
A in m/m	500	53	505	472	44	42	375
B in m/m	327	327	327	327	327	327	327

8	9	10	11	12	13	14	15
342	308	275	24	200	175	144	11
327	327	327	327	327	322	314	305

chetto del bordo di attacco e del listello n. 2 e per i nasi n. 1 e 2 anche in corrispondenza del listello n. 3 e 4.

(Continua) C. L. DELLA TORRE

## LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Renato Botta, Aglie. — A questo mondo, mio caro, non bisogna mai abbandonare nessuna speranza, neanche quella di ricevere una risposta dall'Aquilone.

La tela di cotone va bene come materiale di ricopertura, però ti consiglio la seta, molto più leggera, più solida, meglio verniciabile.

Per applicarla alle strutture basta una colla qualsiasi, la migliore però è certamente il collante cellulosico, poiché oltre ad essere solidissimo permette incollature rapide e quindi velocità di lavorazione, facendo risparmiare una quantità di spillature.

Per rivestire in seta, od in tela, dovrà seguire questo procedimento:  
Comincia con il fissare la tela su di una estremità della fusoliera, per esempio sul muso, e fissala poi su un elemento perpendicolare a questo, per esempio sul longherone superiore della fusoliera.

Il fissaggio va fatto con spilli ed essi devono servire a tenere la stoffa nella tensione giusta. Man mano che le spillature sono finite si passa sulla tela, in corrispondenza dei longheroni, o delle ordinate sulle quali è stata eseguita la spillatura, un po' di colla

e con il dito la si costringe a passare attraverso il tessuto ed a venire a contatto con il legno.

Quando le due prime spillature indicate sono finite e la colla ha fatto presa, la stoffa va tesa, spillata ed incollata sull'ordina di coda della fusoliera e sul lungherone inferiore. Si ripete poi l'operazione per l'altra metà della fusoliera e così la copertura è completa. Non è necessario incollare la tela su tutti i listelli di forma della fusoliera poiché a questa funzione provvede la vernice tenditela stessa.

L'apertura alare del «Lupus 3» è di poco superiore ad un metro.

Libero Simoni, Trieste. — Quando un apparecchio a motore entra in vite orizzontale gli alettoni sono a zero (questo lo ha detto l'ingegnere di redazione). Per la tabella del R.A.F. 32 ti conviene aspettare i prossimi numeri dell'«Aquilone» poiché verrà ripubblicata, insieme ad altri profili, fra due o tre settimane. Per rendere impermeabile la ricopertura di carta puoi usare una qualsiasi vernice alla nitrocellulosa colorata o trasparente.

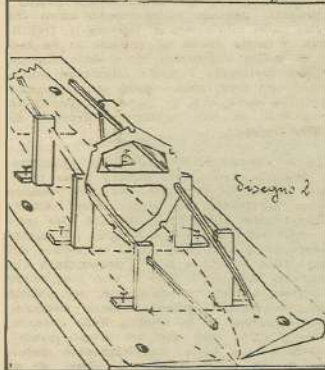
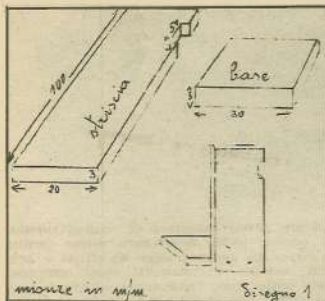
GIAR.

## Scala di montaggio per fusoliera

Ecco un sistema nuovo per costruire fusoliera di forme complesse senza svergature e dissimmetrie.

Si preparano usando compensato comune da mm. 3, alcune strisce (due per ogni ordinata) su ognuna delle quali, ad altezze esattamente uguali, si praticano degli incastri la cui sezione sarà quella dei listelli che s'intende usare. Ognuna d'esse viene poi fissata, con colla e chiodini ad una base di legno duro, spesso almeno mm. 5 (vedere disegno 1), verificandone accuratamente la perfetta perpendicolarità al suolo. Fissato poi il disegno in pianta della fusoliera su una tavoletta piana, si piantano questi supporti a filo d'ogni segno di ordinata, facendoli nello stesso tempo penetrare entro la linea di contorno della fusoliera di tanti mm. quanto è l'incastro (nel caso della figura mm. 3). Adesso si pongono nelle scanalature a destra e sinistra due listelli, a tenere a posto i quali basterà l'ordinata maggiore (disegno 2).

Come si vede si hanno allora due listelli perfettamente paralleli alla tavoletta e perpendicolari al contorno; non si ha altro da fare che incollare le altre ordinate, badando che, pur essendo accostate ai supporti non vi aderisca la colla, e applicare, una



volta seccata questa, gli altri listelli, procedendo simmetricamente.

Questo per fusoliera che hanno un listello parallelo alla linea di trazione; per le altre, invece, basterà lavorare sul disegno di fianco e seguire la stessa istruzione.

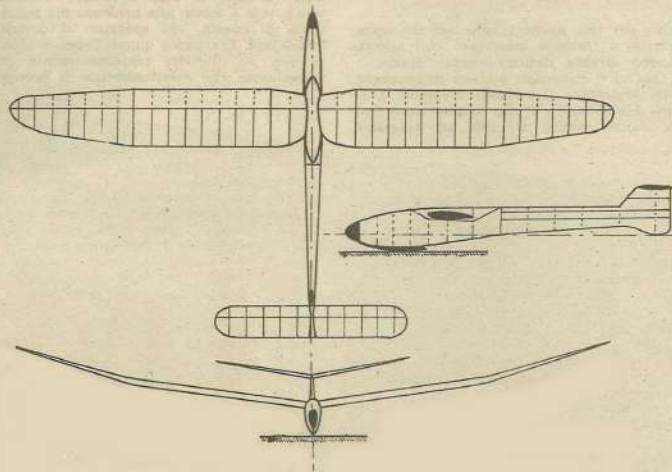
Si consiglia di adottare un listello tipo e fare i supporti in numero e grandezza sufficienti, affinché possano bastare per fusoliera d'ogni tipo e grandezza.

Lavorando così e usando collante celolucido si potranno ottenere fusoliere complete in meno di un'ora.

ALBERTO SORACCO

i modelli  
con  
riusciti

# Il veleggiatore da gara T.G.23



Nel progettare questo veleggiatore, disegnato per il Corso di Aeromodellismo della scuola media unica nel Collegio S. Vincenzo di Piacenza, si è cercato di conchiudere la massima semplicità costruttiva con la possibilità di ottenere buone caratteristiche di volo. Anzi le doti di volo sono proprio garantite dalla semplicità delle linee e della struttura che permettono una lavorazione molto precisa anche da parte di chi è ancora agli inizi della carriera aeromodellistica.

I materiali impiegati sono nazionali ed alla portata di tutti: il pioppo in listelli, tondini e tranciato vi è usato largamente mentre l'impiego del più costoso compensato è limitato alle parti che debbono sopportare i massimi sforzi.

L'ala ha un profilo biconvesso all'attacco con la fusoliera; l'S. L. 1 nella parte centrale ed un biconvesso simmetrico alle estremità: questa disposizione di profili, insieme con la forma in pianta ed il doppio diedro frontale, crea una distribuzione della portanza molto opportuna ai fini aerodinamici e strutturali. Si può obiettare che il doppio diedro abbassa il centro di pressione; bisogna però tener conto che abbassa anche il centro di gravità specialmente nel caso del veleggiatore in cui il peso dell'ala rappresenta una buona percentuale del peso totale.

L'ala si costruisce facilmente in quattro pezzi distinti che poi vengono collegati mediante le apposite guance di compensato. Le centine di tranciato sono collegate da un lungherone unico che nella parte centrale dell'ala è formato da due listelli di pioppo da 2x5 e da una controventatura di irrigidimento pure in pioppo; nelle parti rastremate invece i listelli sono da 2x3 e non vi sono controventature. Al centro, vicino alla fusoliera, due guance di compensato sottile o di tranciato formano un robusto cassone. Gli sforzi di torsione sono assorbiti dal rivestimento in carta da disegno del bordo d'attacco.

Solidale all'ala, nella sua parte centrale, si trova una carenatura che si adagia, con leggero gioco, in un corrispondente alloggiamento nella fusoliera. I soliti elastici tengono a posto tutto. Chi trovasse che un'ala di 1 metro e ottanta in un pezzo solo è troppo ingombrante, può facilmente adottare il solito attacco a baionetta.

Il piano di quota, di costruzione leggerissima, è, grazie alla sua posizione ed al diedro frontale, completamente fuori dalla scia aerodinamica dell'ala. Lungherone e centine sono in tranciato; il contorno è in tondino di pioppo a due mm.

La forma di fianco della fusoliera risponde alla necessità di situare il più in basso possibile la zavorra di contrappeso pur conservando una posizione elevata del centro di spinta laterale. La costruzione è di tipo ortodosso: c'è soltanto da notare che nella parte anteriore la forma è affidata ad un rivestimento di cartoncino accuratamente applicato e rifinito. Nella parte posteriore il rivestimento poggia esclusivamente sui

lungherone per evitare ogni dannoso ingombamento. Si può usare tanto la seta quanto la pergamina non troppo sottile, mentre per l'ala è consigliabile la pergamina o addirittura la vergatina.

Il carico alare si aggira sui venti grammi per decimetro quadro. Di questo modello è stata preparata una tavola costruttiva particolareggiata che gli interessati potranno richiedere all'autore in Via Cibrario 37, Torino.

GUIDO TERIAGO

## Una gara a ROMA

Ecco il regolamento per il Raduno Aeromodellistico organizzato dalla Sede Provinciale della R.U.N.A. «A. Guidoni» di Roma.

Art. 1. — La Sede Provinciale della R. U. N. A. «A. Guidoni» Roma bandisce per il giorno 25 maggio 1941-XIX un Raduno Aeromodellistico che si svolgerà sul Campo della Marcigliana.

Art. 2. — Possono partecipare al Raduno tutti gli aeromodellisti soci e non soci che siano in possesso dell'attestato di aeromodellista o meno. I modelli presentati possono essere di qualunque tipo purché provvisti di fusoliera interamente chiusa.

Non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 3. — Il Raduno comprende tre categorie:

a) Modelli volanti a fusoliera veleggiatori.

b) Modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica.

c) Modelli volanti a fusoliera con motore a scoppio.

Art. 4. — L'iscrizione al Raduno, che deve pervenire entro il 20 maggio 1941-XIX, alla Sede Prov. della R.U.N.A. di Roma, piazza del Popolo 18, Roma, deve essere accompagnata dal versamento di L. 5 per ciascun modello partecipante. Le iscrizioni che verranno dopo tale data non saranno accettate.

Art. 5. — Ogni concorrente deve effettuare una serie di tre lanci, per i veleggiatori e per quelli a matassa elastica, due per i modelli con motore a scoppio.

Sono classificati i lanci di durata minima di 30". I lanci di durata inferiore a 30" sono considerati lanci mancati e possono essere ripetuti. Ogni due lanci mancati consecutivi equivalgono ad un volo classificato di durata nulla.

Art. 6. — Il lancio avviene secondo le norme stabilite dal Codice Sportivo F. A. I. Regolamento sui Primati Modelli Volanti ed esclusivamente da terra per mezzo dell'elica per la Categoria c).

Art. 7. — Il tempo di volo viene cronometrato dall'istante nel quale il modello si distacca dal sistema di lancio per la Categ. a) dal lancio a mano per la Categ. b) fino al momento del ritorno al suolo dell'urto contro un ostacolo, dalla scomparsa dalla vista del Commissario addetto al controllo e del cronometrista.

Per la Categoria c) la gara è di durata con funzionamento limitato del motore. Il lancio avviene da terra, esclusivamente per mezzo dell'elica. Ogni modello deve essere provvisto, a cura del concorrente, di un autoscatto interruttore della corrente d'accensione regolato per una durata di 30"; il funzionamento viene controllato dalla Direzione della gara con ammissione di uno scarto non superiore a 5" in più o 3" in meno. Il tempo di volo viene calcolato dal momento della messa in azione dell'autoscatto fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro un ostacolo, della scomparsa dalla vista del Commissario addetto e del cronometrista.

L'arresto del motore è controllato da terra, ed è ammesso per la durata di funzionamento, uno scarto di 3" in più o in meno dei 30" stabiliti come sopra: le durate superiori od inferiori rispettivamente a 35" e 27" determinano l'invalidità della prova.

Il tempo di volo delle prove valide agli effetti della classifica, viene determinato aggiungendo o sottraendo dal tempo totale cronometrato, un numero di secondi uguale al triplo del numero dei secondi di funzionamento del motore in meno o in più dei 30" stabiliti.

Art. 9. — La classifica, per tutte le categorie, viene stabilita in base al miglior tempo di volo realizzato.

Art. 11. — Gli eventuali reclami devono essere presentati alla Direzione del Raduno entro un'ora dalla fine della gara, accompagnati dal deposito di L. 10 che è restituito, nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 12. — I concorrenti che danneggiano i modelli di altri concorrenti o comunque intralciano il regolare svolgimento del Raduno o compiono atti di indisciplina, sono squalificati.

Art. 13. — Per tutte le questioni che possono sorgere fa testo il Regolamento dell'ultimo concorso Nazionale per Modelli Volanti. Salvo eventuali modifiche l'appuntamento rimane stabilito per domenica 25 maggio 1941-XIX, alle ore 8,30 presso il cancello di accesso alla palazzina della R.U.N.A. Aeroporto del Littorio.



Riprendendo l'attività radunistica, domenica 16 una folta schiera di concorrenti con 22 modelli si sono radunati a Punta Sabbioni (Venezia) per disputarsi il XVIII Raduno-gara.

Partitroppo le condizioni atmosferiche non secondarono la buona volontà dei modellisti che non desistettero un momento dal lanciare i loro modelli; i tempi di volo ottenuti vanno riferiti perciò alle sole doti dei modelli escludendosi affatto il vantaggio delle correnti ascensionali.

La mancanza della scuola di Mestre non tolse grande vivacità e movimento alla gara che ben potrebbe chiamarsi «la gara dei tre minuti».

L'inizio fu scialbo, e, per errori di lancio, grave di scassature che tolsero dalla competizione anche modelli veramente ben fatti, così si rovinarono i veleggiatori di Bonvicini e di Saccon e di parecchi altri.

Un «329» di Gajo segnò il primo buon tempo della giornata, il modello, però, volò troppo diritto e finì in mare ad una certa distanza dalla costa, e si guastò.

Poi, mentre prima era stata calma piatta, si levò dal Sud un venticello che andò sempre più rinforzando ed ostacolando i lanci. Difatti i modelli, dopo i 3 minuti, spartivano quasi tutti dalla vista.

L'insistere nei lanci diede però i tempi migliori con 3'30" del bel veleggiatore di Brotto, 3'33" di Sabbadini, 3'40" di Micheletti, e 3'55" e 3 quinti di Di Clemente.

Si tentò la sorte anche dei modelli ad elastico e, nonostante il vento che, come si sa è proibitivo per questa categoria di modelli, si ottennero tempi sufficienti, come 1'57" dal modello di Gajo, 1'25" da quello di Sabbadini, 57" dalla «Cavalletta» di Lucio Populin che tentava una categoria nuova per lui, mentre si ritiravano gli altri per rotture nelle prove.

Osservazioni a questo XVIII Raduno? Ecco, negativamente, mancanza di esercizio, specie nei lanci col vento, che finirono quasi tutti in irrimediabili scassature, nonostante l'opera cameratesca di Populin e di Bonvicini che mettevano a disposizione degli inesperti la loro «praticaccia». Positivamente, invece, una buona preparazione tecnica, una chiara comprensione dei difetti dei modelli ed una intelligente correzione dei medesimi, infine, una gran buona volontà di corrispondere all'opera degli istruttori di aeromodellismo superando le difficoltà del momento.

Attenendo accurato alle asperse condizioni atmosferiche, ed alle rotture derivate, non è da meravigliarsi se il nome dei «cannoni» non suoni tra i vincitori. Il nome del vincitore, invece, forse riuscirà nuovo. Si tratta di una buona promessa della quale non disperiamo.

Ed ecco la classifica:  
Veleggiatori — 1. Di Clemente Giancarlo in 3'55", punti 58; 2. Micheletti E., in 3'40", punti 41; 3. Sabbadini S., in 3'33", punti 34; 4. Brotto, in 3'30", p. 31; 5. Gajo, in 3'29", punti 30.

Modelli ad elastico — 1. Gajo Bernardo, in 1'57", punti 28; 2. Sabbadini S., in 1'25",

# Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dal numero precedente)

Bréau, che è pienamente conscio delle difficoltà del lancio, aziona non solamente l'elica, ma anche la ruota posteriore. Interessante il rivestimento in cellon, che dovrebbe diminuire la resistenza dell'aria per il pilota. Per la stessa ragione le ruote sono rivestite di vetro. Le prove ebbero, secondo Bréau, un esito buono. Certamente i successi non saranno stati abbondanti

guire dei voli, anche lunghi, col suo apparecchio a trazione muscolare non appena questo sarebbe definitivamente finito.

Due altri entusiasti seguaci dell'apparecchio muscolare, il sergente maggiore a riposo Lindemann e il suo collaboratore Sonne hanno esibito nel 1934 ad Adlershof,

pace. Egli non s'illude che il suo tipo possa raggiungere dei primati. Spera solamente di poter indicare nuove vie al volo a vela tedesco. Se e in quale misura questo sarà possibile, lo mostrerà la pratica.

In merito ai successi di questa macchina parleremo in seguito. I successi meravigliosi del volo a vela negli anni scorsi hanno dato a questo ramo del volo uno sviluppo enorme, conquistandogli un posto di onore accanto al volo a motore. Però il volo a vela è legato alla presenza del vento, senza di questo, voli maggiori si devono frastasciare. Era logica quindi l'idea di creare con un ulteriore perfezionamento un veleggiatore che eventualmente si potesse

## LA SETTIMANA ESTERA

Mentre le ultime informazioni degli Stati Uniti ci dicono che laggiù la produzione aeronautica è in diminuzione e che molti stabilimenti hanno chiuso i battenti sia per gli scioperi che per la mancanza dell'alluminio, il Governo americano aumenta le promesse di aiuti alla Gran Bretagna. Nei prossimi 12 mesi gli inglesi dovrebbero



«Piochiatelli» e «Sparvieri».

Ma non si può negare una possibilità di miglioramento del tipo Aviette, sviluppando la potenza dell'elica. Il peso di circa 50 chili potrebbe essere ancora diminuito con una costruzione più leggera delle ali e della bicicletta, così da aumentare le possibilità di volo.

A Berlino verso la metà di marzo del 1934, l'ingegnere Engelbert Zaschka intraprese con buon successo dei voli col suo apparecchio a trazione muscolare. Egli, che per parecchio tempo si era occupato della tecnica del volo e di invenzioni relative, mostrò ad una piccola cerchia di intimi il suo apparecchio, nel quale per mezzo di una pedaliera era azionata l'elica di speciale rendimento, offrendo all'aria una superficie maggiore di attacco e aumentando in questo modo l'efficienza. I primi voli di prova ebbero risultato modesto. L'apparecchio che raggiunse un'altezza di 150 m. dal suolo volò per alcuni metri. Erano più salti che veri voli, a causa del peso eccessivo della fusoliera, che era costruita in tubi di ferro a guisa di una bicicletta.

Zaschka aveva eseguito i suoi lavori senza aiuto finanziario e l'acquisto di materiale più leggero e più costoso non gli era possibile. Sperava però di poter interessare l'industria per la sua costruzione per poter poi, ricevendone aiuto, provvedere a miglioramenti.

Egli credeva fermamente di poter ese-

presso Berlino una costruzione interessante. Di questo apparecchio e del suo costruttore riferisce un giornale berlinese come segue: «Nella colonia della polizia di Adlershof si trova il sergente maggiore a riposo Lindemann, il costruttore di un apparecchio ad ali battenti. Entrando nel suo appartamento si comprende subito: un entusiasta del volo. Si vedono piani, disegni, calcoli. In angolo uno stranissimo modello. L'inventore ci mostra poi il certificato del collaudatore del Deutscher Luftfahrt Verein che attesta l'attitudine dell'apparecchio, di lancio e di veleggiatore, a scopo di prove. Con la convinzione che teoricamente e tecnicamente tutto è senza eccezione, si osserva un po' più da vicino lo strano uccello.

Con un'apertura d'ali di 8 m., pesa 65 chili. Questo apparecchio a trazione muscolare, come lo chiama il costruttore, è fatto col legno di conifera americana, alla quale soltanto dopo trent'anni crescono i rami, fatto straordinario come l'apparecchio stesso. La fusoliera è una bicicletta a ruota libera, con pedali, asta, manubrio e gomme. Si aggiunge solamente una serie di leve che aziona i comandi. Un leggerissimo pendio, dovrebbe bastare, azionando i pedali, per poter volare...

Lindemann ha chiesto il brevetto per la sua macchina. Egli sperava di poter appurare inaspettate innovazioni nel volo a vela. Costruisce dal 1927. Durante la guerra servì nell'aeronautica e da allora il pensiero del volo senza motore non gli dette

tenere sospeso per più tempo nell'aria per mezzo della forza muscolare del pilota.

**B. HAESSLER E VILLINGER VOLANO PER IL PREMIO DELLA SOCIETÀ POLITECNICA DI FRANCOFORTE SUL MENO.**

Il primo incitamento all'energica conquista dell'antichissima e sempre inutilmente vagheggiata meta lo diede il noto ingegnere Oskar Ursinus. Egli, uomo col cuore entusiasta per il volo, si trovava ovunque c'era necessità di incoraggiamento, di organizzazione e di battaglia. Era il pioniere del volo a vela. Gli si deve molto.

Nel luglio 1933 la Società Politecnica di Francoforte pubblicò le condizioni per un concorso con un premio di 5000 marchi per il primo volo a trazione muscolare. Secondo il regolamento il premio spettava a colui che per primo avesse eseguito un volo a trazione muscolare, su pista chiusa, intorno a due paletti distanti uno dall'altro 500 m., senza toccare il suolo fra il lancio e l'atterraggio. Era permesso al concorrente di accumulare della forza prima del volo. Questo accumulamento doveva però avvenire dinanzi alla commissione tecnica di controllo immediatamente prima del volo, e non doveva sorpassare i 30 minuti. L'accumulatore di energia doveva venir caricato sull'apparecchio.

Tale concorso è stato incitamento e base per gli ultimi successi che in questo campo sono stati raggiunti in Germania. Sul campo di Rebstock presso Francoforte sul Meno riuscì il 29 agosto 1935 il primo « volo » a trazione muscolare.

(Continua)

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

ricevere 20.000 aeroplani di combattimento. Di questi, 10.700 dovrebbero essere forniti in base alla recente legge di affitti e prestiti, mentre i rimanenti sono compresi nelle ordinazioni britanniche effettuate prima della legge stessa. Sono inoltre pronti i progetti per un collegamento aereo tra i due paesi allo scopo di portare in Inghilterra, a tappe, anche gli apparecchi da zattera di media autonomia. Se questo progetto venisse realizzato i piloti americani porterebbero gli aerei fino a metà strada purché nell'altra metà non ci siano i tedeschi ad accoglierli in una maniera differente da quella inglese.

Dalla «Fortezza volante» alla «Corazzata dell'aria» c'era un piccolo fosso costituito dalla potenza che per non essere troppo distribuita in tanti motori doveva naturalmente mantenersi limitata. Ora per il costruttore americano Douglas ha saltato questo fosso con tutte le 82 tonnellate del suo ultimo rampollo B. 19, denominato «la corazzata dell'aria». Qui si può cominciare a parlare davvero di protezione, per quanto non si possiede ancora nessun elemento circa i sistemi e le qualità della corazzatura. Il fatto però che nel grosso quadrilatero ad ala bassa completamente metallico di 64 metri d'apertura alare, 40 di lunghezza e 12 di altezza, siano state piazzate delle torrette protette girevoli con cannoni a tiro rapido e mitragliatrici deve indurre a pensare che qualcosa di nuovo sta per nascere nel campo delle Fortezze Volanti finora chiamate così olti per compimento che per altro. Speriamo soltanto che con le torri trinate di grosso calibro non venga fuori anche il capriccio dei telemetri e via via delle coffe e dei pennoni.

Il «Douglas B. 19» è dotato di quattro motori a doppia stella di 18 cilindri Wright Cyclone da 2200 HP ciascuno. I serbatoi contengono 41.600 litri di carburante per una autonomia di 9600 km. con un carico di bombe di 18.000 kg. ed un equipaggio di 10 uomini. La velocità massima è relativamente bassa: 270 km.-h.

# Cronache

## aneddotiche della guerra aerea

### Gli incerti del mestiere

— Pronto. Chi parla?  
 — Il giornalista P.. Desidererei il comandante della squadriglia.  
 — Sono io. Dite.  
 — Ah, capitano! Non vi seccerebbe di darmi qualche particolare sull'ultima impresa del vostro Atrone?  
 — Capisco. Il Blenheim abbattuto. Il quarto, che è poco... Non c'ero. Ma ci sono i due ufficiali dell'equipaggio. Essi vi sapranno dire...  
 Un'altra voce al microfono.  
 — Parla il tenente G... Il nostro Atrone, uno dei comuni da ricognizione. Cinque uomini, quattro mitragliatrici, solite bombe. Ampio lavoro sul mare. Sul bacino del Mediterraneo centrale.  
 — Il tempo?  
 — Discreto. Mare quasi calmo. Qualche ammasso nuvoloso a circa mille metri. Una brezza da nord-est. Navigazione soddisfacente. Ad una quota di 400 metri.  
 — A bordo chi c'era?  
 — Io, da osservatore, il tenente pilota V., un sottufficiale secondo pilota, l'armiere e il motorista.  
 — Avete incrociato a lungo, prima della sorpresa avversaria?  
 — Poco più di un'ora. Non erano forse trascorsi novanta minuti che io e il pilota scorgemmo a cento metri più in alto di noi l'apparecchio nemico. Il binocolo non

ingannava. Un Blenheim d'assalto e da bombardamento. Ci attaccammo alle quattro mitragliatrici. L'armiere alla superiore in torretta, il motorista alla inferiore, io ad una delle laterali, il secondo pilota all'altra.  
 — E il Blenheim che si scaraventava all'attacco, credendo di poter presto ghermire la facile preda. Superiorità di velocità, di maneggevolezza, di armamento. Capisco. La presunzione...  
 — No, no... Invece...  
 — Come no... Pronto, pronto. Parlate più chiaro!  
 — Non ha attaccato. Ha fatto una conversione, nascondendosi tra le nuvole. E noi abbiamo continuato la rotta. In guardia, però...  
 — Ed è tutto qui? E l'abbattimento? Le piroette...  
 — Che cosa dite?  
 — Ho detto pi-roet-te. Danza di fuoco, ballo...  
 — Ah, bello volete dire? -Eh, sì, poi è venuto il bello. I due apparecchi inglesi sono apparsi...  
 — I due? E non era uno?  
 — No. Erano due...  
 — E non mi avete detto che avevate avvistato un Blenheim?  
 — Sì. Ma il secondo se l'è andato a cercare...  
 — Come, come? Pronto... Non capisco più niente!  
 — Attenzione. E' stata una finta. Il Blenheim si è nascosto ed è andato a chiedere il rinforzo di un compagno. Ed eccoli tutti e due addosso a noi. Capito?  
 — Sì, continuate.  
 — Addosso, in picchiata, sul piccolo Atrone. Ma non ci hanno né spaventati, né fulminati...  
 — Ah, capisco. Il ballo e il bello.  
 — Infatti. Sussulto sincero delle nostre quattro fedeli mitragliatrici. Sparavano e

Nel rapidissimo passaggio dei due Blenheim in fila che stavano sulle nostre teste a meno di cinquanta metri. I proiettili hanno percosso l'acqua del mare facendoli spruzzare. Mira sbagliata. Per effettuare un'altra scarica i due assalitori avrebbero dovuto rivoltarsi. Mentre il primo pilota ha posto sotto l'Atrone a tutto motore, i quattro mitragliatori hanno perseverato nella sparatoria. Il primo Blenheim ha virato. Manovrato di fronte. Per un attimo il ventre...

— Come dite? Avete detto il ventre?  
 — Sì, ventre dico! Non capite? La pancia, allora! Quella del Blenheim. Per un istante è rimasta scoperta. E prima che il grosso apparecchio si sia potuto raddrizzare, ce l'abbiamo fatto. Le nostre pallottole l'hanno messo fuori servizio. Si è inclinato, ha scivolato d'ala, si è messo in candela. Dritto in mare. Addio.  
 — No, no! Non lasciate il telefono. Vi prego...  
 — Ma io ho detto addio al Blenheim. Vi dirò qualche altra cosa. Che altro volete sapere?  
 — Ed il secondo Blenheim che fine ha fatto?  
 — Mancía a chi lo trova. Chi sa! Avrà pure riportato dei buchi. La velocità ce l'aveva. E' sfumato. Tra le nuvole.  
 — Quanto tempo è durato lo scontro?  
 — Tre minuti e mezzo. Contati. Il cronometro che ho al polso non si è fermato mentre sparavo con la mitragliatrice.  
 — E dopo che è accaduto?  
 — Abbiamo continuato nella nostra tranquilla ricognizione, trasmettendo ai Comandi di terra gli avvistamenti che facevamo.  
 — E la vostra bella vittoria contro i due formidabili assalitori l'avete trasmessa?  
 — Eh, no! Son cose da trasmettere quelle? Ma sono gli incerti del mestiere, quelli. Li potremo sempre far conoscere per far circolo quando torniamo alla base. Noi siamo soprattutto dei ricognitori. Dico ricogni-to-ri.  
 — E quanto tempo ancora siete rimasti in volo, dopo «l'incerto del mestiere?»

— Nessuno. Hanno concentrato il fuoco i due indiatolati, ma hanno perso il tempo.  
 — Tenente, un'ultima domanda, prima di ringraziarvi della vostra cortesia.  
 — Dite pure.  
 — In una precedente vostra missione su Alessandria d'Egitto, quando quel Ghoster...  
 Ma la conversazione fu bruscamente interrotta ed il ricevitore riappeso. Arrivava un ordine di partenza.

## CRONACA BREVE

Le azioni di aerosiluramento di unità navali avversarie nelle acque del Mediterraneo sud-orientale citate nei Bollettini del Quartiere Generale delle Forze Armate dal 24 marzo al 20 aprile sono state effettuate da equipaggi al comando degli ufficiali piloti.  
 Capitano pilota Buscaglia Carlo, che ha al suo attivo tre siluramenti. Maggiore pilota Cannaviello Vittorio, che ha al suo attivo due siluramenti. Tenente pilota Sacchetti Giorgio, con due siluramenti. Tenente pilota Cimicchi Giuseppe. Tenente pilota Greco Pietro e Tenente pilota Gusa Rodolfo.

L'opera della R. Aeronautica Italiana durante la fulminea vittoriosa campagna jugoslava (6-18 aprile) condotta insieme alle forze armate germaniche, è costituita dalle seguenti cifre ricavate dai Bollettini del Quartiere Generale.

Ottantasei velivoli nemici distrutti al suolo ed accertati, oltre un rilevante numero che non è stato possibile precisare.

Sette velivoli nemici abbattuti in combattimento.

Cinque piroscafi ed una torpediniera affondate in seguito alle incursioni sulle basi navali nemiche; quattro cacciatorpediniere, una unità di medio tonnellaggio; un bacino galleggiante gravemente colpiti.

Due nostri velivoli non sono rientrati.



Assemblamento di «Bastie».

sbaravano, tenendo a bada il nemico. Ma non ha tardato nemmeno lui. Una raffica è venuta e ci ha sfiorato. Dall'alto in basso.

— Altre tre ore. Bisognava dar termine al nostro giro. In totale quattro e mezzo. Tanto dura il nostro lavoro quotidiano.  
 — Nient'altro per la cronaca, dopo lo scontro?  
 — Nient'altro. Tranquillamente a casa.  
 — Feriti a bordo?

Naturalmente non può essere per il momento tradotto in cifre tutto ciò che la nostra aviazione ha esplicito durante la campagna, ossia il prezioso e talvolta decisivo apporto alle truppe avanzanti; l'opera di distruzione nelle retrovie, nei porti, negli aeroporti, nei depositi, nella rete ferroviaria e stradale, nei concentramenti di truppe; la ricognizione, i trasporti, il servizio sanitario. Tale opera sarà tra breve egualmente documentata ed illustrata in tutto il suo valore.

# SOSTA IN SICILIA

Nebbia fitta, bassa e gelida; la natura arischia poche chiazze di colore sull'immenso mosaico grigio che l'avviluppa e che ha divorato tutte le cose che esistevano al mondo. I suoni giungono all'orecchio smorzati, fiochi; sembra d'essere in una terra del nord e non nella bella e solista Sicilia, bagnata dal Mediterraneo.

Dalla porta di questo piccolo bar che s'affaccia sul vasto aeroporto, nulla si distingue, e di tanto in tanto, giunge qualche indistinto rumore che però la nebbia inghiotte subito, avida.

Ora che la nebbia si è un poco alzata, da una distanza che è impossibile precisare, giunge a noi come l'indistinto ronzio d'un velottero sconosciuto, grosso, rapidissimo. Ma in pochi istanti il ronzio diventa rombo netto, sonoro, voce irrompente di dominatore e ci rivela che ciò che si approssima a noi è una macchina alata.

«I Savoia 79», grida qualcuno nascosto dalla nebbia.

Ora che la nebbia si è un poco alzata e che qualche raggio di sole buca questa coltre che avviluppa la terra, possiamo vedere di che si tratta.

Sono infatti tre maestosi «S. M. 79» che si apprestano ad atterrare. La loro manovra, sebbene ostacolata da questa maledetta nebbia è sicura e veloce. A turno posano le ruote su quest'erba umida di rugiada e si fermano; i loro ossenti motori ansimano ancora per lo sforzo compiuto, poi tacciono.

«Da dove venite?», chiedo ansioso ai tre tenenti piloti entrati nel bar. Squadro questi soldati: uno è un ragazzo biondo, magro; il secondo è scuro di pelle e di capelli, il vero tipo meridionale; il terzo è basso, grassottello, biondo anch'esso. Mi risponde, per tutti, quest'ultimo.

«Veniamo dal Littorio. Tutto in un salto, perciò abbiamo fame, sete e sonno».

«Vi porterò da sfamarvi e dissetarvi, ma, quanto al dormire, bisogna che vi rivolgiate altrove».

«Lo so, lo so, grazie!».

«Fu nel cielo di Marsiglia che io ebbi per la prima volta l'apparecchio colpito — racconta ora il biondino —. Ero con un «S. 79» in pattuglia con altri, e, più degli altri ero carico, perciò avevo i movimenti impediti, la velocità inferiore, stentavo a prendere quota per sottrarmi alla violenta reazione antierea avversaria. Allora tutte le artiglierie, d'accordo, se la presero con me. Guardando dai trasparenti vedevo vampe di qua, vampe di là, dappertutto, il puntatore lasciò andar giù una serie da «100» e stava per premere i bottoni della seconda, quando un colpo metallico che nulla aveva della detonazione ma somigliava piuttosto ad un forte tocco di campana lo distolse. Guardai in giro: fumo, fumo e fumo. Mi sembrava però di non essere stato colpito. Eravamo a 2500 metri... giù l'altra serie... Essa va giù, giù, si vede bene sullo sfondo appiattito della città... poi scompare ad un certo momento alcune macchie si aprono, come fiori neri, sul bersaglio. Esplosione niente, non si sente niente. Colonne di denso fumo cominciano poi a levarsi e lemme lemme, salgono verso il cielo...».

Tutt'un tratto l'apparecchio si piega paurosamente su un fianco e comincia una vite verticale.

La situazione è pericolosa. Manovro attentamente e con calma... il pesante veicolo dopo alcuni minuti secondi di resistenza è in mio potere... lo porto in picchiata e poi, a poco a poco in volo orizzontale. In 12 secondi la mia avventura ha avuto capo e fine.

Il motore destro era stato colpito e minacciava ad ogni istante di incendiarsi; il motorista però, vi toglie la benzina e lo sorreglia continuamente.

Sorvolai il mare a circa cinquecento metri di quota e puntai decisamente verso la Liguria. L'atterraggio fu molto laborioso, anche per la piccolezza del campo di fortuna, ma infine fu coronato da successo!».

«E voi — chiedo al meridionale — non avete preso parte a queste spedizioni?».

Bisogna certo interpretare come un sì il suo rimpingo di risposta.

«E dove?».

«Due su Tolone, una sulla Corsica, una su navi inglesi... ho preso soltanto qualche giorno di riposo dopo un'incursione su un aeroporto provenzale, poiché ritornai col velivolo che sembrava un «colabrodo».

«E come?», chiedo interessato.

«Le mitragliatrici... Dopo fatta la festa alle aviorimesse, ai serbatoi, ed aver buccato il campo fummo attaccati da una pattuglia di sette «Morane 406» nemici.

«Bellissimo spettacolo!» postilla il grassottello.

«Un «S. 79» che volava poco lontano da me fu subito colpito e dovette allontanarsi in precarie condizioni di stabilità, l'altro della pattuglia fu attaccato da tre caccia ma riuscì a disimpegnarsi non senza

aver fatto precipitare un troppo temerario «Morane». La nostra pattuglia era ormai rotta e mi trovavo in balia di sei velocissimi caccia, io, col mio pesante e grosso trimotore.

Tentai la sorpresa: i miei mitraglieri erano ognuno al suo posto, mi avvicinai ad essi vedevo bene l'amico francese suonarmi l'organetto addosso. Anche gli altri cinque, chi sopra, chi sotto, chi ai fianchi, si aggiunsero all'orchestra.

Eravamo a 3000 metri di quota. Leggitù fumavano i depositi di nafta, incendiati, opera delle nostre, delle mie mani... dice cambiando l'abituale tono di freddezza in una vampata di passione. La testa gli si leva fieramente in alto, come quando volava nello sciamante della morte, sventandosi, solo, contro sei nemici.

«... vedevo le colonne di fumo nero salire alte nel cielo e fondersi in un'unica nuvola, densa come cortina d'uragano. La mia missione era compiuta e morire era niente... Sotto!... sotto!... sotto!... Sentivo ogni poco sobbalzare l'apparecchio come per una scudiscata invisibile; toccato da un proiettile l'aeroplano rabbrivisce come un corpo. I miei mitraglieri sparavano, sparavano; tutto ad un tratto un'arma tace! E nel silenzio di questa portatrice di morte sentiamo che è venuta la nostra ora...».

Mi toccò picchiare giù e via, via, verso il ritorno, inseguito per un poco, poi abbandonato, salvo, ma ridotto ad una schiumarella...».

Gli altri due colleghi gli battono le mani: io mi unisco a loro.

«Che vi prende?» brontola.

«Bravo!» gli ribattono i due.

«Vol mi prendete in giro...». E riabbassa la testa, silenzioso.

Qualcuno ha picchiato — nel senso terrestre — alla porta.

«Avanti!».

E' la posta; un aviare pronuncia un nome e porge due lettere ad una mano tesa, impaziente, tremante. Quella mano appartiene al tenente biondo, magro, quello dell'avventura su Marsiglia; egli le prende, le rigira, le scruta, come per farci uscire il loro segreto. I suoi occhi sono fissi in quei due rettangoli di carta, la fissatrice dei dolori, delle gioie e delle menzogne umane. Il volto di questo ragazzo è trasfigurato dall'ansia, nella quale è impersonato il dolore.

Finalmente: lacera, legge, si fissa!

Con la coda dell'occhio lo seguo: è pallido, rilegge con più concentrata attenzione, come per discutere ogni parola ed inciderla nella mente.

Le due lettere, ora, sono lì sul tavolo, stracciate in minutissimi pezzi, per aver già partorito il loro segreto ed ormai inutili all'uomo.

Si vede: due calligrafie diverse, una alta, ampia, rivela un carattere giovane ed altero, l'altra rimpicciolita, stretta, nervosa, denota maturità. Madre e figlia... forse...

«Se almeno durasse questa nebbia!» mormora come conclusione di una lunga, interna riflessione.

E tace. Poi riprende, come a spiegarci questo strano desiderio.

«Se durasse... potrei correre a Firenze... subito... subito» e i due «subito» vibrano e tremano. E' una cosa per me molto

grave!...».

I tre si interrogano con lo sguardo; il volto del ragazzo è fisso, teso, il suo sguardo è duro; si vede benissimo che nel suo animo si svolge una tremenda lotta tra due sensi: *Dovere e Amore*.

Quale dei due trionferà?

La risposta ce la dà lui stesso, il puer. «Rimango! perchè sono aviatore!».

Fuori c'è il sole. E davanti a lui, l'orda maledetta della nebbia s'acquatta, si disperde e fugge, bassa, come le cose vili. E l'azzurro eterno trionfa e nel cielo e nel mare. Niente è più oscuro nel Creato salvo che nel cuore di questo ragazzo che, dalla finestra ora spalancata, fissa il cielo terso e sembra inghiottirsi sorsi di pena.

\*\*\*

Vanno!

La loro missione è terribile. Devono traversare il mare, poi sfidare centinaia di cannoni e far scorrere i loro micidiali chichichi su Malta. In tre ore il loro destino dovrà compiersi.

\*\*\*

Le eliche frullano al primo, maestoso, «S. 79»; esso si muove, dapprima adagio,

# POSTA Aerea

**Ala Veloce, Alessandria.** — Pubblicheremo sul giornale la situazione e un commento con le proposte.

**Fernanda Biseo, Milano.** — Il tuo «pez-zettino» (come si dice in gergo giornalistico) è scritto bene, ma... (ecco il terribile ma...). Insomma noi non pubblichiamo cose troppo malinconiche, mi intendi? Cerca di cambiare tono, per piacere. Manda altre cose, quando vuoi.

**Ermanno Mosca, Como.** — *L'Aquilone*, dunque, è un rarissimo caso, un fenomeno meraviglioso nel mondo giornalistico, e ciò perchè «dà retta ai giovani» anche se questi giovani, come te, mandano dei «pezzi» da pubblicare. Va bene, pubblico, e così impedirà che tu ti metta della cenere sul capo, che tu vada lontano, eremita sulle montagne rocciose. Anzi tu potrai dimostrare — come desideri — ai tuoi genitori che sai fare qualche cosa (non dei capolavori, siamo sinceri, ma qualche cosa di buono). So che di fatti, sarà più grande la gioia dei tuoi genitori che la tua. Ma tu non darti delle arie, bada bene. E niente pretese di compensi. Non si paga nessuno per non incoraggiare le arie dei novellini.

**Renato Campaola, Napoli.** — Ti prego di rivolgerti alla R.U.N.A.

**G.R. 42.** — Per quel che ne so io, nessun modello ad ali battenti è stato presentato alle nostre gare (non so all'estero). A *L'Aquilone* possono collaborare tutti; i saggi degli argomenti preferiti li puoi trovare nei numeri che escono puntualmente (se Dio vuole) ogni settimana. Non capisco cosa significhi il tuo preambolo relativo alla sincerità e alla verità. Che forse io non dico pane al pane e imbecille all'imbecille? Non mi pronuncio sulle biciclette volanti; Posso dirti che io non me la sentirei di tentare l'impresa di costruirne una, e peggio ancora, di montarla. Sai che fatica folle? Per via del Luogotenente io vorrei che tu ne parlassi un po' con Mur-

poi sempre più velocemente, finché, acquistata la velocità necessaria stacca le sue grosse ruote dal suolo che rientrano, con lento movimento, nelle gondole dei motori laterali.

Ora gli altri due apparecchi l'inseguono, formano un cuneo micidiale.

Non vediamo più nulla noi, ma è rimasto nell'aria come un triplice solco luminoso che si finge nelle nuvole, alte, bianchissime; ed esso persiste anche nel nostro spirito contro la grande nebbia dell'attesa.

\*\*\*

Quattro ore dopo ci giunge un telegramma dalla base d'arrivo della pattuglia. La censura l'ha costretto a poche parole ambigue, spoglie di ogni accento di precisione.

Ma il loro significato s'erge per noi inciso e nitido nell'angoscia, come un albero morto, solitario nella neve:

«Due bene, altro, disceso troppo basso, perduto!».

Disceso troppo basso!... L'eroismo supremo degli aviatori...

Venir giù, dritti sulla fornace, per colpire meglio o per lasciarsi...

ENRICO PISSIMBONE

scariello. Potreste dividervi le zone, d'influenza. (Rondini? rondini? Hai ragione. Questo genere di pennuti è quasi scomparso dalla tua città. Cercate voi, tu e Muscariello e gli altri, di fare qualcosa. Mobilitatene qualcuna in gamba con dell'iniziativa. Poi, una susina tira l'altra).

**Ciclometta.** — Leggi la risposta a Maria Umbra. (Io non ho il piacere di conoscere Maria Umbra personalmente, come conosco te, perciò non posso dirti se ha i capelli bianchi o neri. Posso dirti soltanto che è una brava ragazza piena di buona volontà e di senso. Tutto ciò in segreto, chè la sua modestia arrossirebbe se sapesse che la lodiamo). Tu sei sempre luogotenente; siamo d'accordo. Ed ora rimettiti a lavorare per i nostri soldati e non pensare al film. (A proposito: *Ebbrezza del cielo* non mi piace. Le ragioni per cui non mi piace, del resto, le ho scritte al tempo della prima visione su *Le vie dell'aria* e su *L'Ala d'Italia*, almeno mi pare. Però ho lodato le intenzioni. Mio Dio, a che cosa siamo ridotti: a lodare le intenzioni. Mi viene in mente che di molti cretini si usa dire: «perché è tanto buono»). Che c'entra, dico io? Sarebbe come dire: ha gli occhi neri, ma è biondo. Beh, viva le intenzioni: quelle buone naturalmente. (Dimenticavo: la risposta a Maria Umbra è stata pubblicata nel numero scorso).

**Aquila Bianca, Vienza.** — Mi sono sorbito il tuo racconto. Né bene, né male, direi. Ad ogni modo credo inutile pubblicarlo. Per due ragioni; le seguenti: 1) perchè i fatti di cronaca di questo tempo sono tutti più interessanti o comunque tanto interessanti quanto il tuo racconto, e sono, in più, tutti veri; 2) non condivido la tua opinione sugli eroi. Tu ci descrivi un eroe per partito preso. Il tuo Antonio Rossi vuole fare e diventare eroe per forza. A parer mio, il vero eroe è colui che, in condizioni particolari della sua vita privata o militare agisce da eroe, cioè con coraggio e disinteresse superiori. Insomma, per me il vero eroe è colui che compie un atto o una serie di atti e azioni eroiche senza mai pensare che, in fondo, ci sarà la medaglia...

ZIO FALCONE

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 utensili  
Catalogo illustrato inviando L. 2,50

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

## VIAGGIO IN EGITTO

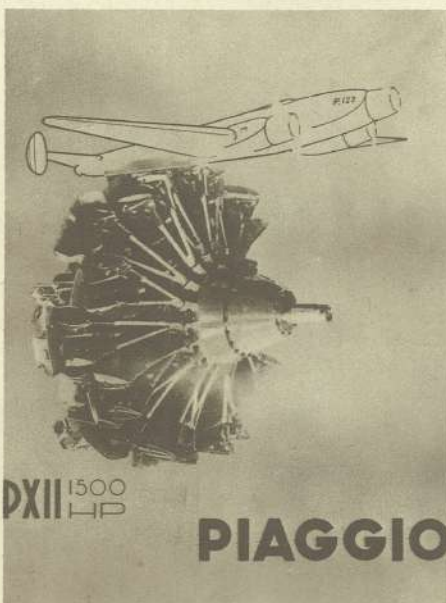


SIMOVIC: — E' bello morire per la patria.  
PIETRO II: — ...e bello regnare in Jugoslavia.

**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



# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



UN NOSTRO BOMBARDIERE COLPISCE E AFFONDA UN SOMMERSIBILE NEMICO