

NUMERO 26 - 30 GIUGNO 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



ALI FASCISTE IN GUERRA - UN SOMMERGIBILE NEMICO COLPITO E COLATO A PICCO DA NOSTRI IDROVOLANTI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 26

30 giugno 1940-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma Piazza del Popolo 18
Telef. 681-597 - 67-576
Uffici Pubblicità di Milano
in via del Gesù 4

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI L. 100/110

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 2,50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

A PROPOSITO DEL CACCIA «F5»

La signora Fabrizi, madre di Fabrizio Fabrizi, il progettista del «caccia» italiano «F. 5», ci manda la gentile lettera che noi siamo ben lieti di pubblicare, unitamente



L'ing. Fabrizio Fabrizi.

alla motivazione con la quale il Ministero dell'Aeronautica volle premiare il valore e l'altissimo spirito di abnegazione dell'ing. Fabrizi, rimasto vittima del proprio coraggio e della ferrea volontà che lo animavano. L'ingegner Fabrizio Fabrizi, esemplare figura di studioso dei problemi aeronautici, periva il 9 giugno del 1937 in incidente aereo, mentre controllava in volo il comportamento di un velivolo da collaudare, al fine di poterne.

miglio del pilota, la cui attenzione era in gran parte necessariamente assorbita dal pilotaggio, individuare i difetti.

Roma, 19 giugno 1940-XVIII

Gent.mo Direttore.

Ho visto con vera commozione il disegno in prima pagina del vostro Giornale che rappresenta l'apparecchio ideato dal mio adorato figliuolo, scomparso nell'adempimento del più sacro dovere. Vi mando la fotografia del mio Fabrizio, la motivazione della medaglia al valore concessa alla sua memoria, le fotografie che consacrano il battesimo del Suo apparecchio, costruito oggi in serie in una officina aeronautica.

A tale riguardo Vi sarei grata se volete precisare che il nominativo del nuovo caccia italiano non è già «Caproni F5» ma bensì «Fabrizi 5».

Grazie per quanto farete per onorare la Sua memoria.

La mamma di Fabrizio
TERESA FABRIZI ROVERO

Il Ministero dell'Aeronautica conferì la medaglia d'argento al valore aeronautico a Fabrizio Fabrizi con questa motivazione:

Giovane ufficiale del Genio Aeronautico già maturo d'impegno e di fede elaborata e compita, progetti costruttivi affermandosi per le Sue brillanti doti di studioso ed il Suo valore di tecnico.

Per tutto esaminare, confrontare e penetrare nel nobile intento di ottenere la migliore fusione della teoria con l'esperienza si prodigava nel volo oltre il dovere offrendosi sempre volontario nelle prove più difficili e rischiose.

Nel Suo ultimo volo venuto a trovarsi l'apparecchio in condizioni di non poter più manovrare non abbandonava il Suo posto per dividere le sorti del pilota e per darli il Suo conforto morale.

Immolava così la Sua giovane e promettente vita alla gloria dell'Arma.

Cielo di Tormarstorta, 9 giugno 1937-XV.



Due viste del «caccia» «Fabrizi 5».



L'AQUILONE



COME NACQUE IL FRANCOBOLLO

(Continuazione v. numero precedente)

La ragazza, però, non solo non lo ringraziò con la riconoscenza che chiunque avrebbe avuto in simile contingenza, ma si mostrò apertamente seccata di quanto Rowland Hill aveva fatto.

Incuriosito, allora, il viaggiatore di commercio trasse la fanciulla in disparte per sapere la ragione di quella sua strana contrarietà. La ragazza non si fece troppo pregare, e con aria sfrontata, nel breve lasso di cinque minuti, cominciò a parlare di sé, della sua vita.

Ella era fidanzata. Il suo fidanzato però viveva lontano, a Londra, dove si era recato per fare fortuna; ne sarebbe tornato, per sposarla, non appena avesse potuto mettere insieme un certo gruzzoletto.

Rowland Hill cominciò a prender gusto al racconto e fece finta di prestarvi seria attenzione.

— E' molto tempo — le chiese — che il vostro fidanzato è partito?

— Sono già due lunghi anni — sospirò la ragazza.

— Vi capisco... — insistette il viaggiatore. — Ma immagino che vi mancherà spesso sue notizie...

La fanciulla si illuminò: — Oh!... in quanto a questo, assai più sovente di quanto non si possa pensare!

(Continua).

RASSEGNA DELLE NOVITA'

GERMANIA
L'esposizione filatelica di Berlino ha dato occasione per la emissione di un francobollo, gravato di sovrapprezzo, e che è stato venduto 1/2 Marco più del facciale, aumentato, cioè, del biglietto d'ingresso alla Mostra. Il valore, la cui vignetta ritrae la facciata della Cancelleria, è inciso finemente a mano. Dentellatura: 14. Esso è da 24 pennig, più 76 pennig di sovrapprezzo, ed è stampato in color verde.

BELGIO

A complemento della serie ordinaria è stato emesso, qualche tempo fa, un valore da Franchi 2,50, verde nero, con la effigie di Re Leopoldo che sostituisce lo stesso valore sovrastampato da Franchi 2,45.

LETTONIA

Sono apparsi otto valori di una serie di posta ordinaria con lo stemma dello Stato. Filigrana: Croce gammata. Dentellatura: 10. La serie è così composta: 1 santimo, violetto-bruno; 2 s. bistro giallo; 3 s. vermiglio; 7 s. verde; 10 s. verde scuro; 20 s. violetto; 50 s. verde nero; 1 lats verde oliva.

RUSSIA

Assai noto è in Italia lo scrittore Antonio Pavlovitch Tchekhov (conosciuto meglio come Anton Cecòf) autore de *L'orto dei ciliegi*, e di molti altri bellissimi racconti e romanzi. Egli nacque nel 1860 a Taganrog, in Ucraina, e morì, appena quarantatréenne, in Germania nel 1904, dopo aver soggiornato a lungo sulla Costa Azzurra e in Crimea a causa della sua malferma salute.

E' l'80° annuale della sua nascita che l'U.R.S.S. ha voluto commemorare, emettendo in suo onore una serie di quattro francobolli le cui vignette riproducono due diversi ritratti dello scrittore. Ecco le caratteristiche della serie: 10 copechi, verde oliva; 15 cop. azzurro chiaro; 20 cop. violetto; 30 cop. bruno rosso. Dentellatura: 12 1/4 per 11 3/4.

SLOVACCHIA

La serie di posta ordinaria si va man mano completando. E' stato messo in vendita, recentemente, un nuovo valore in cui è riprodotta un'artistica veduta del Palazzo Presidenziale di Bratislava. Esso è da 10 koruny, blu. Dentellatura: 10 1/2.

SENZA FRANCOBOLLO

Leonida Verbetti, Pontassieve. — Ho ricevuto la tua collezione... Ma che... disastro! Prima cosa per un collezionista, sia pure principiante, è l'ordine. Almeno l'80 per cento dei francobolli della tua raccolta sono stati resi inservibili perché attaccati male. A parte ti spedisco un catalogo della Ditta Alberto Bolaffi di Torino, da cui potrai apprendere preziosi consigli sul modo di preparare i francobolli da mettere in collezione.

Preziosi Angelini, Palagiano. — Le tre serie della Mostra Triennale delle Terre Italiane d'Oltremare sono state tutte emesse e potete rivolgervi per il loro acquisto all'Ufficio Filatelico del Ministero dell'Africa Italiana, in Roma, Via Ulisse Aldrovandi 16.

MAURITIUS

Prossimamente bandiremo il Secondo Concorso Filatelico dell'Aquillone.

L'INGHILTERRA?

Dopo il crollo della Francia, l'Inghilterra può essere invasa oppure no? È divenuta di grande attualità. È questo, un interrogativo che molti si pongono con varie intenzioni. Gli scrittori direttamente interessati (cioè gli scrittori inglesi) se lo pongono per poter rispondere, naturalmente, in un modo nettamente negativo. Noi vorremmo, viceversa, analizzare il problema nel modo più obiettivo possibile per poter rispondere in modo adeguato. Il nostro desiderio di obiettività e di massima precisione è la migliore garanzia che si possa dare per un'analisi di questo genere.

Prima ancora di mettere avanti considerazioni logiche di carattere strettamente personale, non sarà superfluo — ai fini anche della completezza di esposizione — rifarsi a tecnici della materia che con autorità e competenza hanno già scritto su questo soggetto. Noi, però, non ci limiteremo ad esporre parzialmente i punti di vista: al contrario, analizzeremo i due punti di vista opposti: quello inglese e quello tedesco. Per il punto di vista inglese, useremo il libro del Liddel Hart intitolato: «The Defence of Britain», per il punto di vista tedesco useremo il severo studio di Ewald Bause intitolato: «Raum und Volk im Weltkrieg» e Spazio e popolo nella guerra mondiale. E' appena necessario aggiungere che codesti punti di vista sono, più che contraddittori, assolutamente inconciliabili. A noi resta il compito di vedere fino a che punto il rigore della logica è stato alterato dalla passione di parte.

Diremo subito che il libro dell'Hart è, dei due, il più fiacco ed il meno logico. Codesto signor Hart, storico e teorico militare di grande reputazione, critico militare di uno dei più grandi giornali inglesi, autore di numerosi libri sulla prima guerra mondiale, su Puchi, su Scipione, sulla tattica dell'avvenire, ecc., è un illustre rappresentante di quella tipica mentalità comica e facilonia che in definitiva ha condotto alla rovina la Francia e che non mancherà di essere deleteria anche per la vecchia Inghilterra. Il libro di cui qui si parla, apparso nel luglio dell'anno scorso e poi è stato ristampato più volte, ma ad ogni nuova edizione e malgrado le definitive lezioni che l'Inghilterra riceveva dagli esiti della campagna di Polonia, le idee del signor Hart non si spostavano di un millimetro: fermo come una roccia egli restava rinchiuso nella sua superficiale superficialità e sicumera.

Riesumiamo dunque il libro di Liddel Hart e vediamo cosa pensasse questo eminente stratega fino a pochi mesi fa della possibilità di una invasione della Gran Bretagna. Del resto codesta è una vecchissima questione. Ogni qual volta la guerra era all'orizzonte, il timore di vederla trasportarsi gli orrori sul proprio suolo è stato sempre presente all'Inghilterra. Questo dal tempo dell'Inevitabile Armada fino alla caduta di Napoleone. Ma mai il pericolo è stato vivo e concreto come in questi tempi. Nemmeno quando Napoleone concentrò i propri uomini a Boulogne per tentare uno sbarco sulle isole britanniche a mezzo di palloni. Questo acuto timore, questo che più che timore, bisognerebbe chiamare paura, rinasce, e in forma acuta, al tempo di Napoleone III. Infatti, per parare il pericolo, fu organizzato un corpo volontario (Volunteer Force) che poi rimase con una forma stabile e col tempo diede origine alla Territorial Army. Infine, durante la guerra mondiale, sempre in vista del gran pericolo, una gran parte di questo esercito e anche della Regular Army, fu, sul principio, trattata in patria per la difesa delle isole contro una possibile invasione tedesca. Solo molto tempo dopo si riuscì a sapere che in quell'epoca i tedeschi non pensarono mai seriamente a tentare una invasione in Inghilterra.

Però, bisogna aggiungere, in quel medesimo periodo correva voce in Inghilterra che i tedeschi tenessero pronta nel loro porti una flotta di speciali imbarcazioni costruite allo scopo preciso di tentare lo sbarco. Se tutto ciò lo vogliamo chiamare timore, non facciamo altro che usare una parola dolce e forse un eufemismo: la vera espressione da usare sarebbe una sola: paura. A questo proposito, del resto, lo stesso Liddel Hart dice: «Probabilmente,

se avessero tentato una spedizione contro l'Inghilterra, i tedeschi non sarebbero riusciti a disporre nostre forze maggiori da quelle che distrassero con la semplice minaccia». Verrebbe voglia di aggiungere: «potenza della paura». Da questo punto di vista bisogna dedurre che codesta paura, allo stato attuale, ha raggiunto un livello che per il passato non aveva mai toccato. Infatti, nella guerra '14-'18 l'Inghilterra, — secondo la testimonianza dello stesso Petain, — mandò sul terreno francese ottanta divisioni; nell'attuale, la Gran Bretagna non ha inviato in Francia che appena venti divisioni. Si deve dedurre che il timore di uno sbarco tedesco in Inghilterra è enormemente aumentato. Il motivo determinante di tale accresciuto «timore» è uno solo: l'arma aerea.

Questo, però, non è il parere dell'Hart. Secondo l'autorevole stratega inglese, è proprio il grande sviluppo dell'arma aerea nei tempi moderni che ha reso più problematico uno sbarco su una costa nemica. Sembra di sognare; eppure queste sono le convinzioni di molti inglesi che vanno per la maggiore nel loro Paese. Secondo questa felice gente, uno sbarco tedesco in Inghilterra non è altro che uno spauracchio. Ma uno spauracchio, aggiungiamo noi, che ha preso tanto corpo e si è talmente ingigantito da far restare decine di divisioni britanniche sul suolo nazionale ad attendere le «paterfamilias» tedesche... Intanto, ecco come si esprime l'Hart: «Ma adesso, è comunque da adesso, c'è una valida ragione per ritenere che il pericolo sia molto diminuito» e si accolti il perché «perché lo sviluppo dell'arma aerea ha grandemente diminuito le possibilità di una invasione per mare».

Sembra, ripeto, di sognare.

Ma, seguiamo attentamente il ragionamento del grande stratega inglese. Ascoltate: «Uno sbarco su una costa nemica di fronte a truppe ostili è stata sempre una delle operazioni di guerra più difficili. Ora è divenuta ancora più difficile e addirittura quasi impossibile, perché un convoglio di trasporti che si vada avvicinando alla costa costituisce un bersaglio vulnerabilissimo per la forza aerea del difensore. Anche le più esposte all'attacco aereo sono le operazioni di sbarco. Potrebbero essere compiute solo se, nel corso di esse, la forza aerea avversaria potesse essere cacciata dal cielo. Ma la forza aerea del difensore, poiché opera sulla costa, necessariamente sovrachierà in numero quella che l'invasore potrà portare sulla sue navi o sulle portaerei per coprire lo sbarco». Questo il ragionamento errato dell'Hart.

Vediamo ora dove si trova l'errore.

Il ragionamento dell'Hart era fondato su due presupposti di fatto, tutti e due egualmente errati. Il primo enunciato errato era che nel caso di invasione germanica della Gran Bretagna, la forza aerea tedesca avrebbe operato su basi enormemente lontane, mentre la aviazione britannica avrebbe opera-

to dalle proprie basi, tutte più o meno vicine al teatro dello sbarco. Anzi lo stratega da tavolino inglese arriva fino a supporre che l'invasore avrebbe disposto solo di quella parte della sua aviazione che fosse riuscita a trasportare su navi o su portaerei. Queste erano le ragioni dietro le quali si trincerava, e forse si trincerava ancora, buona parte dell'opinione pubblica inglese: ragioni, come si è veduto, largamente condivise anche da tecnici e da competenti. Tutto ciò, secondo me, ha un valore eguale alla famosa tattica dello struzzo che crede di allontanare il pericolo nascondendo la propria testa nelle pietre in modo da non vedere il cacciatore. Il secondo ragionamento (anche profondamente errato) era questo: che le due avversarie sarebbero state, all'incirca, di pari forza. Viceversa, gli avvenimenti ultimi, e particolarmente quelli del 10 maggio in poi, hanno rivelato in pieno quanto questo presupposto fosse errato.

Lo Stato Maggiore tedesco non ha commesso l'errore che costituiva il presupposto del solitario ragionamento di Liddel Hart. Fino a che, infatti, l'aviazione germanica non possedeva che degli aerodromi situati in territorio germanico, esso neppure pensò di invadere le isole britanniche. Mentre ora che la sua aviazione dispone di tutti gli aerodromi olandesi, belgi e della zona francese a nord della Senna, il problema dell'invasione dell'Inghilterra si è affacciato in primo piano. Lo Stato Maggiore tedesco, probabilmente, più che pensando in via organizzativa tale invasione, bisogna pensare infatti che Calais dista da Dover 20 miglia: circa cinque minuti di volo. Come si vede, la situazione è completamente cambiata, anzi totalmente capovolta. Con questi dati di fatto tutto il logico ragionamento dello stratega inglese crolla come un castello di carta. Egli non aveva previsto un semplice particolare: che le forze germaniche, prima di operare uno sbarco in Inghilterra, avrebbero occupato la costa del continente più vicina alla costa inglese. Ora, uno stratega e un tecnico di cose militari che non riesce a prevedere cose lampanti di questo genere e di tale portata, non sappiamo come definirlo. E dire che per mesi essi hanno affermato che per vincere una guerra e per condurre con efficacia una

campagna militare è necessario possedere una fertile immaginazione.

Adesso passiamo all'altro polo, al nostro polo. Sentiamo cosa dice nel suo libro più sopra citato il professore tedesco Bause. Lo studioso tedesco, come preambolo, analizza le ragioni per cui la Germania nella guerra '14-'18 non poté vincere. Fra le tante ragioni, il Bause indica le seguenti che ci sembrano le più importanti: la mancata occupazione dei porti francesi sul Canale della Manica quando erano alla mercé del suo esercito. Codeste, infatti, anche a nostro parere, ci sembrano ragioni basilari, di enorme importanza. Nella «prossima guerra» (cioè nell'attuale confliggente) il Bause afferma che la Germania potrà evitare tali errori in questo modo: occupando subito Olanda, Belgio e la costa francese nord-orientale. Gettare quindi un sargento attraverso il Canale sulle coste di Kent risulterà un affare relativamente semplice, specialmente se l'attaccare sarà in possesso dei porti francesi sul Canale: Dunkerque, Calais e Boulogne, dai quali, con le artiglierie di lunga portata (cosa che la Germania sta attuando proprio in questi giorni) potrà tenere il Canale sgombrato da navi inglesi. La seconda regione da occupare, — e anche più importante della prima — sarà l'East-Anglia che più che una penisola è una vera e propria isola. Qui l'esercito invasore troverà sicuro e conveniente ricetto e di là potrà minacciare direttamente Londra (che da quel lato è indifesa) e anche — cosa molto importante — la zona portuale del Midlands. La conquista di questa ultima regione potrà essere sicura solo se vi sarà una occupazione supplementare dell'Irlanda.

Il professore tedesco conclude infine in questo modo: «Confessiamo che «per via di ragione di compiacimento meditare sulla distruzione che presto o tardi deve colpire quella Nazione orgogliosa e apparentemente invincibile. Il pensiero che quel paese nemico, per molti secoli non conquistato dallo straniero, potrà essere conquistato da noi, ci riempie di legittimo orgoglio».

Questo, siamo certi, è anche il pensiero del nostro Paese, di questa nostra Italia che si appresta a rompere le catene che la tenevano chiusa nel suo mare: nel Mediterraneo.

A. G.



IL BOMBARDAMENTO DI MALTA

Questa fotografia è stata eseguita da bordo di un bombardiere italiano durante l'attacco all'aeroporto di Hal Far, la più munita base aerea di Malta.

IL VOLO A TUFFO



Nella previsione di una guerra contro l'Inghilterra, la Germania doveva preoccuparsi, come è naturale, di colpire la grande nemica nel suo essenziale elemento di potenza e di prestigio, e cioè la Marina; e poiché una flotta è specialmente una flotta così numerosa e potente come quella inglese non si costruiva in pochi anni, ma è il frutto di una politica secolare fondata sulla conservazione del dominio del mare, bisognava trovare un'arma poco costosa, facilmente e rapidamente riproducibile in migliaia di esemplari, di alto rendimento sia come mezzo di distruc-

zione sia come parte attiva nell'economia della guerra, il cui impiego potesse trasformare la flotta nemica da fattore di potenza in elemento di debolezza. Questa arma è stata trovata, questa arma che ha costituito, a nostro avviso, il grande segreto di Hitler, sciamano come le cavallette sulle maestose navi da battaglia inglesi e le colpisce e le danneggia e le affonda e le polverizza; quest'arma che dominando il cielo domina il mare e la terra, che scende quasi a perpendicolo sul bersaglio terrorizzando gli uomini con l'urlo lacerante del suo motore imballato, col crepitio delle mitragliatrici, col tonfo lacerante e micidiale della enorme bomba lanciata con precisione quasi matematica: quest'arma è lo «Stukas», apparecchio d'attacco in picchiata, in tedesco: *Sturz-Kampfflugzeug*.

Premettiamo che l'idea, come l'arma, non è del tutto nuova. L'idea di puntare e scendere verticalmente sul bersaglio, e di lanciare nel bersaglio il carico di esplosivo mantenendosi sempre in posizione verticale, annullando così la maggior parte degli errori dovuti alla velocità orizzontale dell'apparecchio e alle deviazioni di rotta, risale a molti anni addietro: se non andiamo errati e senza presunzione fu propugnata da un nostro ufficiale, oggi generale comandante di una Divisione da bombardamento; la prima realizzazione concreta fu fatta dall'aviazione fascista al tempo delle sanzioni, quando cinquecento piloti si offrirono, veri volontari della morte, di condurre all'impatto contro le navi inglesi un apparecchio esplosivo che facesse saltare, scoppiando all'urto, anche la nave. Fu costruito a questo scopo un apparecchio bimotore rozzo, di poca



Uno dei famosi «Stukas» tedeschi che dal primo giorno del conflitto hanno dominato il cielo del Mar del Nord.

spesa, di notevole velocità orizzontale, munito di freni aerodinamici che limitando la velocità verticale consentivano al pilota di manovrare correttamente anche in picchiata, senza risentire troppo del tormento delle accelerazioni dovute alle improvvise variazioni di rotta e di inclinazione del velivolo; l'eroismo del pilota, che doveva condurre in tal modo se stesso a scoppiare sulla nave, mantenendo la calma della manovra e della mira e la forza d'animo di non deviare al momento fatale dal punto d'impatto, diveniva vero e proprio stoicismo, si elevava oltre il piano delle qualità umane le più belle e le più rare, per diventare una qualità soprannaturale: ecco che l'Eroe diveniva veramente semidio del mito. Come si è detto, ben cinquecento nomi, poco più poco meno,

formavano nel 1936, la lista dei semidei dell'Aeronautica fascista.

L'apparecchio, costruito, dimostrò impenettabile qualità manovriera; non essendo più necessario adoperarli come bolide-bombe, terminata la guerra d'Etiopia furono perfezionati ed oggi costituiscono il materiale di volo dei nostri reparti da bombardamento a tuffo.

Lo «Stukas» germanico segue a un dipresso il nostro metodo d'attacco a tuffo: salvo una minore inclinazione (60-70 gradi) rispetto all'orizzonte. I nostri tuffatori invece scendono pressa poco verticalmente, con angolo d'inclinazione, rispetto all'orizzonte più prossimi ai 90 che agli 80 gradi; in tal modo la precisione del tiro è, si può dire assicurata, perché si è calcolato che se si commette un errore del 5 per cento nell'apprezzamento della velocità di tra-

Bombardieri tedeschi attaccano un convoglio britannico nel Mar del Nord.
(Dis. di A. Mastroianni).



stazione in un volo a tuffo eseguito fino a mille metri di quota con un angolo d'inclinazione di 80-90 gradi lo scarto della gittata viene ad essere inferiore ai 25-30 metri, supposto che la velocità in affondata del velivolo si aggiri intorno ai cinquecento chilometri ora; una nave da guerra ha dimensioni di 150-200 metri di lunghezza e pertanto gli errori del 5 per cento, che sono normali, possono considerarsi trascurabili. La precisione del tiro a tuffo permette di realizzare ottimi tiri anche a quote superiori ai 1000 metri; la bomba aggiunge così alla velocità dell'apparecchio quella di caduta acquistando così maggior forza di penetrazione e produce perciò effetti maggiori.

Una minore inclinazione rispetto all'orizzonte porta una maggiore percentuale di errori in gittata, dovuti ad un maggiore errore nello apprezzamento della velocità di traslazione; i valorosi piloti germanici avviano a questo inconveniente diminuendo la quota di lancio: la loro bomba, con ogiva rinforzata e con esplosivo ad altissimo rendimento, ha una grande forza di penetrazione; ormai le navi affondate dagli «Stukas» non si contano più.

Il metodo d'attacco degli «Stukas» era quello adottato in Spagna dalle «cicogne d'assalto» che si portavano a quattromila metri sul bersaglio per discendere a trecento duecento metri allontanandosi poi a volo radente per sfuggire più facilmente alla rabbiosa reazione contraerea.

Lo «Stukas» è un apparecchio monopiano «Junker» (Ju. 87) biposto, ha un motore da 1100 c. v.; una velocità di circa 360 km.-ora; il carrello non è rientrabile. La sua notevole autonomia, tanto maggiore quanto minore, è il carico di guerra; porta una bomba da 250 o da 500 chilogrammi a seconda dell'autonomia che deve raggiungere nel suo volo di guerra ed è armato di un cannone e di due mitragliatrici.

Come abbiamo detto, lo «Stukas» è l'arma medievale che ha reso effimera la potenza marittima dell'Inghilterra. Impostato circa due anni or sono in Germania, ossia all'inizio della preparazione bellica della nazione, data la semplicità di costruzione è rapidamente riproducibile: il largo impiego che ne fa l'Aviazione del Reich dimostra che non esistono preoccupazioni di esaurimento; ragione per cui lo «Stukas» insieme all'impiego dell'altra enorme massa dei bombardieri di quota (Do. 215, Heinkel 111, Me. 110) provocherà l'esaurimento della grande e ormai inutile flotta inglese, sui mari del Nord. Sul Mediterraneo c'è buona guardia.

UGO RAMPELLI

IDEE CHIARE SULLA DIFESA ANTIAEREA

Nel quadro dell'attività dell'Aviazione durante la guerra in corso, particolare rilievo hanno avuto le incursioni notturne: sono infatti da ricordare le sistematiche offese di città interne nel territorio germanico e le incursioni effettuate da apparecchi nemici su città dell'Italia settentrionale. È interessante, pertanto, esaminare quali siano le possibilità di difesa che hanno gli apparecchi in volo notturno e quali quelle di difesa delle città minacciate.

Un primo rilievo da farsi riguarda le condizioni di visibilità del bersaglio da parte di aeroplani in volo notturno. È chiaro che ogni cura deve essere posta affinché il bersaglio sia meno visibile che si può. Da ciò le severe norme dell'oscuramento. Non v'ha dubbio che la maggiore possibilità di riuscita da parte degli attaccanti è offerta dalle notti di luna; ma la navigazione aerea è così progredita che il bersaglio può essere, sia pure meno facilmente, raggiunto anche nelle condizioni di tempo poco favorevoli. La difesa antiaerea trova elementi negativi per la propria efficacia sia nella mimetizzazione degli apparecchi, sia nel fatto che non è opportuno usare riflettori per la ricerca degli apparecchi stessi, giacché i riflettori se possono guidare il tiro contrario, servono anche a delimitare meglio il perimetro del bersaglio. Si può pensare alla difesa per mezzo degli apparecchi da caccia, ma ragioni tecniche limitano l'attività e la efficacia della caccia di notte. Date le possibilità di collisione tra gli apparecchi in volo, è necessario fare partire questi apparecchi singolarmente e determinare la loro azione in zone limitate. Occorre anche con-



Combattimento tra caccia italiani e bombardieri inglesi. (Dis. di M. Guerri).

siderare che la presenza in cielo di apparecchi in caccia dell'avversario rende difficile il tiro di interdizione.

Tenuto conto delle considerazioni fatte, è naturale che la migliore difesa contro gli attacchi aerei, di notte, è costituita dalle provvidenze apprestate dalla protezione antiaerea, senza che per questo, però, si debba rinunciare a contrastare, quanto più possibile, la minaccia dell'azione degli apparecchi avversari. Infatti è sempre curata l'organizzazione periferica di batterie e mitragliatrici contraeree che, se possono fare un fuoco molto concentrato, possono effettuare uno sbarramento difficile ad essere superato. Ma per quanto il progresso dell'attività delle artiglierie contraeree sia stato molto

notevole in questi ultimi anni e i sistemi di avvistamento e di ascolto permettano di dare l'allarme aereo alle popolazioni con grande tempestività, è molto difficile impedire a una massa da bombardamento di raggiungere i suoi scopi, mentre si può solamente riuscire ad ostacolarne la minaccia.

Se la difesa contraerea sarà stata così forte da distruggere buona parte delle forze attaccanti, è naturale che il nemico potrà essere indotto a non rinnovare i tentativi che risulterebbero troppo costosi. I bombardamenti di Genova sono già costati al nemico una decina di unità. Dinanzi a questo stato di fatto è necessario che la popolazione soggetta a incursioni notturne dimostri fermezza d'animo, come del resto si

è dimostrato negli attacchi notturni avvenuti contro varie città.

L'Aviazione fascista, magnifica di ardimento, cerca in ogni modo di diminuire l'efficienza aerea del nemico, diminuendone, così, la capacità di offesa; e questo fa cercando nei loro nidi gli apparecchi nemici e distruggendoli con bombardamenti e mitragliamenti che sono effettuati talvolta di notte, ma molto più spesso di giorno.

CRONACA BREVE

FRANCESI IN PIDGA. In un aeroporto di fortuna presso Cosoleto, provincia di Genova, è atterrato un aeroplano civile francese con a bordo due persone. Interrogati, hanno dichiarato di essere sudditi polacchi partiti in aereo da Bordeaux approfittando della confusione che vi regna e di essere venuti in Italia per mettersi al sicuro. L'apparecchio, che è in buone condizioni, è stato sequestrato e le persone che esso recava, internate.

UN GESTO SIGNIFICATIVO. I Pionieri del volo hanno chiesto al Duce, Ministro della Aeronautica, di essere impiegati, ove e come crederà, concedendo ad essi di prender parte ancora una volta nell'Aeronautica militare italiana, da essi iniziata, all'azione dalla quale usciranno soddisfatte le rivendicazioni nazionali ed ingrandita la potenza della Patria nel segno della Croce Sabauda e del Littorio.

DIMENTICATI! L'aviatore pervasivo Conterno Elmorevolaban il quale collabiva con la spedizione scientifica svedese-americana, che esplora alcune zone dell'interno, ha riferito di avere scoperto una colonia di 80 famiglie bianche, la quale aveva perduto ogni contatto con il mondo fin dal lontano 1915 ed era stata da allora competentemente dimenticata dal mondo. La colonia è stata rinvenuta nel territorio, fittamente boscoso, del distretto di Madre de Dios ed i suoi componenti non sapevano nemmeno l'esito della guerra di venticinque anni o sono. I capi della colonia hanno appreso con vivo stupore l'esistenza della radiofonia e hanno chiesto subito un apparecchio radiofonico per rimettersi in contatto con il mondo.

Una squadriglia di «Morane» e di «Curtiss P. 36» francesi in volo sul fronte occidentale. Già molti di questi velivoli sono stati abbattuti dai nostri «Cr. 42».



NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

(Continuazione dal numero precedente).

I pericoli cui va incontro il veleggiatore volante ad alte quote, sono la formazione di ghiaccio, la scarsa visibilità a causa dell'appannamento interno delle superfici trasparenti ed il mancante funzionamento degli strumenti di bordo.

Il deposito di ghiaccio sull'aliante, si può verificare entro le nubi in particolari condizioni di temperatura e di tensione di vapore. Se la temperatura dell'aria è sotto zero, la condensazione del vapore d'acqua può quindi effettuarsi in forma solida originando così i cristalli di ghiaccio. Gocce liquide in istato di sopraffusione si solidificano all'improvviso a contatto con una superficie solida.

Siccome la rapidità di formazione del deposito di ghiaccio dipende dalla massa d'acqua urtata in ogni minuto all'apparecchio, è evidente che nell'aliante, le cui velocità orizzontali non sono elevate, detta rapidità non è forte. Ciò nonostante dei gravi inconvenienti possono prodursi. Il bloccaggio delle articolazioni dei comandi è raro, ma non è da escludersi.

Un buon rimedio è quello di tenerli molto ingrassati. Riguardo agli strumenti, notiamo che i più facili non funzionano, e ciò anche solo a causa del freddo, sono i variometri ed indicatori di virata.

Nei tubi di Pitot e Venturi sono molto facili le formazioni di ghiaccio falsando così o sospendendo la lettura degli strumenti. Un rimedio è quello di circondare le sezioni strette dei tubi con spirali metalliche riscaldate automaticamente, tutto ciò però porta ad un aumento di peso per la presenza di batterie e non tutti i veleggiatori possono sovraccaricarsi, poiché le esistenti fonti di energia elettrica servono a far funzionare altri strumenti.

In certi casi questi ultimi richiedono un consumo più forte di corrente per funzionare oppure si fermano. Riguardo alla visibilità abbiamo detto che le superfici trasparenti si appannano all'interno, inconvenientemente, come si vede, meritando una particolare cura.

Una soluzione che si può prospettare è quella di disporre di parti mobili delle superfici trasparenti in maniera da potere

ALIANTE AD alta quota

egualmente avere la visione. Ma siccome la cabina deve restare chiusa per le ragioni che abbiamo già enunciate, tale possibilità è da escludersi.

Rimane allora la soluzione del terzi-stallo oppure delle lastre riscaldabili analoghe a quelle delle automobili. Ma esperimenti fatti dimostrano come atrofizzando sul trasparente, esso può perdere la sua trasparenza. Da scartare la soluzione del disco rotante sulla lastra per i motivi su detti ed anche perché bisogna disporre di un apposito motore elettrico che comporti quindi un aumento di peso.

In quanto alla applicazione della lastra riscaldabile rileviamo che nelle auto basta avere una piccola superficie visiva, mentre nell'aliante la visibilità deve essere assicurata lateralmente ed in alto.

Bisogna quindi munire il trasparente di numerosi filamenti che per essere riscaldati abbisognano di una forte corrente elettrica con conseguente peso a bordo. (Occorrono 80 calorie per fondere un grammo di ghiaccio). Anche quest'ultima soluzione non è quindi molto attuabile.

In tutto il mondo velovelistico le ricerche ed esperimenti ad alta quota proseguono incessanti e non sarà lontano il giorno in cui l'aliante volerà a quote superiori ai 10.000 metri.

Finora la massima quota raggiunta con un aliante è di 9200 metri.



Alberto Ruggeri, Corrida. — Il calcolo dei montanti va eseguito in base alla formula di Eulero per la pressoflessione, che si trova in qualsiasi manuale. Se, come in generale avviene, il montante può essere considerato cernierato ad ambedue le estremità, tale formula dice che il carico massimo che esso è capace di sopportare (carico di compressione diretto secondo il suo asse) è dato dal prodotto del momento di inerzia minimo della sua sezione, per il modulo di elasticità, per circa dieci (esattamente, il quadrato del rapporto fra circonferenza e diametro, cioè π^2), diviso per il quadrato della lunghezza. Questo carico deve naturalmente risultare superiore a quello di rottura al coefficiente prescritto.

Formule più complesse non sono generalmente necessarie in questo caso, specialmente se il montante è in legno e un po' abbondante nelle dimensioni. Per determinare il carico da assegnare su di esso si conviene ricorrere ai soliti diagrammi sul lungheroni (carico secondo l'apertura alare) eseguiti in modo analogo a quelli illustrati per il veleggiatore «Pojana» in questo giornale, ma modificati in modo da far comparire le reazioni di appoggio all'attacco del montante e alla fusoliera. Ti raccomandando la massima cura nella determinazione di tali reazioni. Vedrai subito, però, che quello che a te interessa è il caso del volo rovescio e quello dell'atterraggio brusco (con effetto d'inerzia sulle ali, verso il basso, perché sono i soli casi in cui su quel montante si ha carico di compressione. La tensione sollecita il materiale molto meno, benché il carico risulti di entità maggiore. Ti consiglio anche di progettare un montante in tubo di duraluminio e di acciaio e fare un confronto fra i pesi delle varie versioni per trovare la soluzione più conveniente.

Mario Ruzi, Sondrio. — Non ti sono difficoltà concettuali, anzi da ritoccare nella costruzione di una turbina a vapore per aeromodelli, ma soltanto problemi meccanici pratici non piccoli. Posso dirti del resto che in Germania un aeromodello a turbina ha volato con successo lo scorso anno, confermando la bontà del metodo e la praticità del meccanismo. La turbina era del tipo Laval ad azione, con una sola girante. E' consigliabile fare la turbina di dimensioni molto ridotte, ricavando la girante in un disco metallico con palette fresse. Gli ugelli di effluvio, in numero pari e simmetricamente disposti, devono avere la corretta inclinazione che si può ricavare dai manuali. Per la caldaia, si tratta soltanto di avere una buona superficie, in genere va bene un serpentino di rame ben fittito. I focolari fondati sul principio della lampada da soldatore non hanno dato finora buona prova e forse il miglior sistema è ancora quello dell'alcol solido. Per ora non si usa condensatore, ma lo scarico libero.

Rino Dal Moro, Milano. — Non vedo perché tu voglia insistere sulla faccenda del motorino ad aria compressa quando ormai ci sono quelli a benzina. Forse ti preoccupi il consumo di carburante? In ogni modo non esagerare nella sottigliezza del serbatoio, sia perché limiterebbe la pressione massima e quindi, a parità di volume, la durata, sia perché il serbatoio è bene abbia una certa rigidità, per non dar luogo durante lo svuotamento a raggrinzimenti che sono senz'altro degli inizi di rottura. Il riduttore di pressione è necessario. Ne troverai disegni non soltanto sui vecchi numeri de «L'Aquilone», ma anche sul «Costruttore di Aeromodelli», credo anche nella nuova edizione, che molti sostengono esserla certamente prima del Giubileo Universale.

L'ING. AERONAUTICO



L'Es 113, il nuovo velocissimo caccia tedesco dalla sagoma accuratamente profilata già uscito vittorioso da numerosi combattimenti.

L'AQUILONE

2 MEDAGLIE D'ARGENTO

Su proposta del generale Pricolo. Capo di Stato Maggiore della R. Aeronautica, il Capo di Stato Maggiore Generale ha concesso sul campo la medaglia d'argento al valore militare ai due seguenti piloti che si sono particolarmente distinti per ardimento, spirito di sacrificio ed elevatissimo senso del dovere durante le azioni di bombardamento su Tolone.

Sottotenente di complemento pilota Rosari Antonio di Bergamo. — «Capo equipaggio di un velivolo da bombardamento con l'apparecchio colpito da intenso fuoco d'artiglieria nel corso della sua prima azione di guerra condotta su una delle basi più fertili e meglio difese del nemico vedeva abbattersi su di lui il secondo pilota, colpito a morte prima dell'attacco all'obiettivo. Nonostante la sua breve esperienza di volo permaneva in formazione effettuando il tiro sotto la violentissima reazione e conduceva brillantemente a termine la missione. Esempio ammirevole di ardimento, spirito di sacrificio ed elevatissimo senso del dovere. — Cielo di Tolone, 15 giugno 1940-XVIII».

Maresciallo pilota Bruni Raffaele da Cagliari. — «Secondo pilota a bordo di apparecchio da bombardamento, precario di una formazione, dopo avere eseguito con esito brillante la propria missione di guerra, veniva attaccato da preponderanti forze da caccia avversarie. Con sangue freddo ammirevole e serena coscienza del proprio dovere manteneva rigorosamente il proprio posto di formazione mentre vedeva mortalmente colpito dalla raffica delle mitragliatrici il proprio pilota e gravemente feriti gli altri membri dell'equipaggio. Con l'apparecchio menomato per le avarie riportate, superando gravi difficoltà di pilotaggio e di navigazione, riusciva a portare in salvo alla propria base le preziose vite dei suoi compagni di volo. — Cielo di Tolone, 14 giugno 1940-XVIII».

BORSE DI PILOTAGGIO

Il Comando Generale della G.I.L. mette a disposizione dei propri organizzati, per l'anno XVIII, 100 borse di pilotaggio per il conseguimento del brevetto di pilota civile di primo grado.

Hanno diritto di usufruirne 100 Giovani Fascisti delle 94 province italiane che si trovino nelle seguenti condizioni:

— abbiano compiuto il 17° anno e non superato il 20° anno di età;

— posseggano la necessaria idoneità fisica da accertarsi mediante visita medica preventiva presso l'ufficio sanitario premitare del Comando federale;

— posseggano quale titolo di studio minimo la licenza di scuola media inferiore, regia o paragonata;

— posseggano l'atto di consenso dei genitori o di chi ne fa le veci;

— i Giovani Fascisti aspiranti all'assegnazione della borsa dovranno presentare domanda al proprio Comando federale, producendo i documenti prescritti dei quali l'elenco può essere richiesto al Comando stesso.

I corsi per il conseguimento del brevetto di pilota civile di primo grado saranno svolti presso le scuole della R.U.N.A. che hanno sede negli aeroporti più vicini alle residenze degli allievi ed avranno la durata media di due mesi, con inizio presumibile entro il prossimo mese di luglio.

Al termine del corso i giovani premitari che avranno conseguito il brevetto premitare di pilota d'aeroplano saranno inquadrati nelle sezioni aviatrici della R.U.N.A. ed avranno l'obbligo dell'allenamento annuale al volo fino alla chiamata alle armi.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aeromodello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - Bologna

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

(Continuazione dal numero precedente)

GLI AEROMODELLI AD ALI BATTENTI

Gli esempi di volo che la Natura offre all'uomo non sono certo basati sull'impiego dell'elica, come gli esempi di locomozione non sono certo basati sull'uso della ruota. Il moto circolare, che per l'uomo è stato facile realizzare nelle macchine, pare che non sia tanto adatto agli organismi viventi, evidentemente per la difficoltà di avere le due parti, staccate. In ogni modo era naturale che gli uomini tentassero il volo battente come loro spontanea ispirazione per un mezzo di staccarsi da terra, e lo hanno fatto in ogni tempo. Senza qui riattaccare la solita canzone a sfondo storico-mitologico, avente per inizio le prodezze di quel ragazzo disubbidiente e sventato di Icaro, le meraviglie della colonia di Archita, e poi giù, giù, fino ai modelli perfettamente riusciti di Penaud e alle esperienze di Marey e infine agli studi di Magnan, possiamo dire senz'altro che modelli di ornitotteri, cioè di apparecchi con le ali battenti, ne sono stati fatti ed hanno volato da un pezzo, alcuni, come per esempio quello di Penaud, anche molto bene.

In tempi recenti aeromodelisti italiani e tedeschi hanno costruito ornitotteri capaci di volare, generalmente di piccole dimensioni, e in tutti questi tentativi si è avuto sempre tutta l'ala battente, mentre la flessibilità di questa, o accorgimenti speciali nei meccanismi di articolazione, provvedevano alle variazioni di incidenza necessarie affinché l'ala fosse contemporaneamente portante e propellente.

La situazione è cambiata recentemente con l'introduzione, da parte del tedesco Dippisch di un nuovo tipo di aeromodello ad ali battenti, che si è subito rivelato molto più efficiente dei soliti, e basato sull'impiego di ali miste, cioè in parte fisse e in parte battenti. Qui le due mansioni sono divise, e la parte centrale dell'ala, fissa, è esclusivamente portante, mentre le estremità, battenti, sono soprattutto propellenti e sostituiscono quindi l'elica. A questo schema appartiene anche l'aeromodello «Lupus 5» delle Tavole Costruttive de «L'Aquilone».

Il concetto fondamentale che ha ispirato il progettista di questi nuovi aeromodelli, è che l'ala che batte, per essere propellente, deve essere flessibile in modo da prendere una curvatura capace di dare alla risultante aerodinamica, in ambedue le fasi, una componente diretta in avanti. Per questo stesso fatto, però, l'ala che si abbassa risulta a bordo d'uscita rialzato e quella che si alza a bordo d'uscita abbassato, e in sostanza l'effetto portante rimane molto diminuito. In sostanza, quanto più l'ala battente è un buon propulsore, tanto più è un cattivo sostenitore. Perciò la miglior cosa è limitarne l'estensione al minimo indispensabile ad assicurare lo sfruttamento propulsivo della potenza disponibile, e conservare per la sustentazione l'ala slittante normale, col suo impennaggio, anteriore, o posteriore. Si intravede, dietro tutto questo, qualcosa di artificioso, caratteristico delle prime realizzazioni dell'uomo in ogni campo, ma per ora i risultati ci dicono che questo è il meglio che abbiamo. Su questo principio, sono nate due categorie di aeromodelli ad ali battenti che non sono più perciò dei veri ornitotteri. Su un tipo, le alette che battono stanno alle estremità delle ali e sono mosse in concordanza con le leve e manovelle. Il centro dell'ala ha un profilo curvo normale ed è fuso, le estremità hanno copertura sottile flessibile, irrigidita soltanto sul bordo d'attacco. In un altro tipo, il velivolo si presenta come assolutamente normale, sia nelle ali, sia negli impennaggi, ma ha uno speciale complesso propulsivo,

costituito da una coppia di alette battenti ravvicinate alla radice, che possono stare davanti o dietro la fusoliera. Qui si utilizza in più dell'altro tipo, un effetto di aspirazione nel V allargantesi fra le ali che battono, messo già in rilievo dallo studioso francese Magnan e da lui osservato anche sperimentalmente sugli uccelli e sulle farfalle. Anche questo secondo tipo si è mostrato in pratica buono.

Un terzo tipo, fondato sullo stesso principio degli aeromodelli di Dippisch, ma realizzato in modo fondamentalmente diverso, è costituito dall'aeromodello ad elire, recentemente introdotto da studiosi e aeromodelisti italiani. In questo caso abbiamo ancora le parti solite del velivolo ad ali slittanti, ala e coda, e un propulsore formato da due alette battenti a profilo sottile flessibile, ma queste sono unite rigidamente fra loro alla radice per formare un nuovo organo propulsivo, l'elire, che ha movimento oscillante. Si eliminano così le bielle e le manovelle del sistema battente con due alette distinte, e si sostituiscono con un semplicissimo dispositivo a manovella e elire oscillante, che ha il compito di far alzare una delle elire per far abbassare l'altra, e viceversa. In tal modo, mentre gli effetti propulsivi delle due elire si sommano, perché ogni metà dà una componente in avanti sia quando si alza sia quando si abbassa, gli effetti portanti si neutralizzano in ogni istante. C'è insomma una differenza fondamentale aerodinamica, oltre che costruttiva, fra questo sistema e quello tedesco. In quello, ad ogni battuta, l'ala centrale slittante deve contrastare la tendenza del modello ad alzarsi e abbassarsi, per effetto della reazione delle alette, variando continuamente la sua portanza. In questo, invece, ad ogni oscillazione le elire si compensano da sé verticalmente, e la reazione provocherebbe un moto di rullo, che viene naturalmente mascherato per la rapidità della battuta e l'inerzia dell'ala principale. Si può ritenere che, per la migliore distribuzione delle masse e il più perfetto equilibrio, sia possibile raggiungere col sistema italiano delle elire velocità di battuta e alternanza maggiori, il che è vantaggioso per l'uniformità del volo. L'elire può venire disposta sia davanti sia dietro al modello, e anche, come ad esempio nell'aeromodello «Lupus 5» delle Tavole Costruttive de «L'Aquilone», al centro dietro l'ala, provocando un'aspirazione su questa, vantaggiosa, e sfruttando bene l'architettura generale per un buon centraggio. E' naturalmente possibile, sia nei modelli ad ali battenti, sia in quelli ad elire, raddoppiare gli elementi propulsivi. Come nel caso delle eliche coassiali controrotanti si arriva allora ad equilibrare perfettamente tutte le reazioni, con evidente vantaggio del comportamento in volo e del tormento delle strutture.

(Continua)

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Alessandro, Anzio. — Travedi mi ha raccontato del tuo modello. A quanto l'amico mi ha rivelato, questa volta ci sei, in pieno. Abbiti perciò, per prima cosa, le mie più calorose felicitazioni. Manda ai più presto i disegni di questo tuo nuovo portentoso modello, unitamente ad una succinta spiegazione. Per i disegni, so che non dovrei farti raccomandazioni, poiché ti so bravo disegnatore, ma ti devo tuttavia ricordare alcune particolarità di carattere tecnico la cui necessità potrebbe esserti sfuggita. Gli schemi debbono essere chiaramente riproducibili al naturale, e pertanto occorre che abbiano: una larghezza che sia esattamente quella di una, due, tre, quattro colonne del nostro giornale, una altezza che non superi quella della pagina (spazio per il testo, s'intende), dati e scritte esplicative ben chiari, scritti pulitamente in calligrafia almeno buona. E ora, buon lavoro! In quanto al disegno del caccia tedesco che tempo fa ci inviasti, non possiamo pubblicarlo, perché ci sembra di aver capito che tu l'hai copiato tale e quale (ah, birbantello!) da una rivista americana. E poi, come avrai modo di accorgerti, a partire dalle nuo-

ve, le nostre copertine dovranno solo riprodurre episodi di guerra aerea.

Tu quoque. — Di tutta la tua lunga chiacchierata, ho solo capito che tu vorresti, al costruire modelli volanti, ma confessi, quasi fosse una colpa, e ce ne chiedi quasi scusa, di non avere molto tempo a disposizione, perché devi lavorare, o studiare. Né lavorare, né studiare, amico mio, costituisce un reato preso in considerazione dal nostro codice. Io penso invece che sia una bella e nobile cosa. Tu dirai che anche il vecchio maestro dice così, e mi accuserei di retorica. Caro Tu quoque, vuoi che per essere più originale dica ciò che non penso? Il fatto è che lavorare costituisce, per me, una vera fonte di soddisfazioni. I risultati dicono che è anche una fonte di immensi guadagni. Essi, i maligni, invadono i bottoni rotti e il soldo bucatto che l'amministrazione mi passa alla fine di ogni mese, sia veniamo a noi, come dice l'amico Crivello. Tu, dunque, lavora e fai modelli, se puoi, se no, almeno solamente, che diano; non ti accuseremo mai di antieromodelismo!

Fagiani, Dorato, Udine. — Per le eliminatorie solo ad Udine possono sapere qualcosa. Per l'attestato puoi provare direttamente, ma credo sia difficile poiché le proposte d'attestato devono pervenire dalle R.U.N.E. provinciali.

Per la matassa a treccia, devi preparare una matassa lunga il 110 per cento più di quella che puoi ottenere con un numero di fili uguale alla metà; alla matassa lunghissima così ottenuta darai una cinquantina di giri in senso contrario a quello normale di carica. Fatto questo uncinchi i due capi della matassa e le vedrai intrecciarsi da sole.

GIAR



Il 5 giugno si è svolta sull'aeroporto «Tommaso Del Molin» una gara riservata agli aeromodelisti di Vicenza, valevole agli effetti della selezione per il Concorso nazionale.

Per quanto concerne i piccoli apparecchi ad elastico la lotta, sin dalle prime battute, sembrava doversi risolvere tra l'«1 AKTV» della coppia Morselli-Zenere e l'«1 BOSE» di Borgo. Terzo incomodo era presto l'«1 E.T. 1» di Pedrina.

Il primo lancio di Borgo era il decisivo. Il cronometro del camerata Montini segnava la durata del volo in 1'5" 2/10. Questo tempo l'«1 BOSE» non riusciva più ad ottenerlo, in quanto gli altri due lanci erano di 32" e 50" rispettivamente. Invece il piccolo apparecchio della coppia Morselli-Zenere otteneva nei due lanci i seguenti tempi: 30" e 34" 2/10. Il terzo lancio non poteva essere effettuato a causa dell'avvenuta rottura della matassa. Pedrina dal canto suo otteneva dopo un poco convincente 17", un 20" 3/10 ed infine un netto 34".

Pertanto la classifica risultava alla fine la seguente:

1. Sergio Borgo, con 1'5" 2/10. 2. Morselli-Zenere, con 34" 2/10. 3. Domenico Pedrina, con 34". 4. Peruffo con 31".

Subito dopo era la volta dei «veleggiatori». La «vecchia a Rondine» di Angione dava subito l'impressione di essere la più adatta alla prova, ed infatti il tempo di volo era di ben 1'47". Sergio Borgo, non contento di essersi risultato primo nella categoria «elastici», tentava il doppietto. L'«1 SEBO» otteneva nel primo lancio soltanto 12" 5/10. Ma nel secondo atterraggio il piccolo modello di Borgo si era sfasciato. Invece un buon terzo posto si guadagnò col suo «1 DOOME» Pedrina che dopo aver segnato nei primi due lanci 46" e 31" 5/10, nel terzo otteneva un buon tempo, 132" 5/10. Così alla fine la classifica era la seguente:

1. Angione con 1'47". 2. Sergio Borgo, con 1'40". 3. Domenico Pedrina, con 132" 5/10.



Attività aeromodellistica di allievi del Collegio Aeronautico di Forlì durante un campeggio a Pavullo.

la 'GADENA'

Chi, dopo aver letto uno degli ultimi bollettini diramati dal nostro Quartier Generale, si ostinasse a cercare su una carta aeronautica i campi francesi di Cuesse, Perrefeu e Cannet des Maures, farebbe una vana fatica: tali aeroporti non sono segnati su alcuna carta, e non vi furono mai segnati. Si tratta infatti di campi improvvisati dagli aviatori francesi in zone pianeggianti della Francia meridionale allo scopo, ingenuo scopo che non è sfuggito all'occhio esperto dei valenti piloti italiani, di trarre in inganno i nostri bombardatori che già da qualche giorno avevano iniziato il martellamento delle basi aeree nemiche. Infatti, il territorio francese è ricco, nel suo meridione, di estese e riparatissime praterie che ben si offrono alla rapida improvvisazione di campi di guerra. Pochi capannoni smontabili, qualche tenda facile a trasportarsi, ed ecco l'aeroporto sorgere dove prima non era che un innocente pascolo.

Ma, come abbiamo detto, all'occhio dei nostri aviatori non era sfuggita la fatica dei nemici e subito si ideò di far vista ai due nuovi aeroporti sorti come per incanto tra fiorite vallette, sui verdi pascoli della Provenza.

L'incarico fu assegnato, anziché al bombardamento, alla caccia, che già più volte, in Spagna, aveva dimostrato di possedere tutte le caratteristiche necessarie per un attacco di sorpresa ai nidi delle aquile nemiche. E così la mattina del 15 giugno...

Nel cielo nettissimo che è quasi violaceo e che in basso, mille, duemila metri più sotto, solo rade sciarpe di garza biancastra immobili nello spazio interrompono simili a studiati colpi di un pennello preraffaellista, i rapaci d'acciaio si sono incontrati, al luogo e all'ora designati, come per un magico caso. Provenienti da più punti del lontano orizzonte frastagliato che ad ovest scende ondate più tranquille verso il sud ancora nemico, che ad est s'arrampica verso il cielo con audaci svettate di roccia calcinata dalle nevi e dal ghiaccio eterni, hanno ora formato in volo, senza un cenno, un solo gesto, come cosa già perfettamente abituale, un disegno geometrico che manterranno fedelmente, sino all'attacco audacissimo che avrà solo l'aspetto di una furia travolgente.

Sono decine di caccia bruniti che recano sui timoni la croce bianca e il segno di Savoia: nuovo distintivo dell'aviazione italiana. Si tratta di nuovissimi «Cr. 42» da poco usciti dalle sale fumose e torride delle officine, che sembrano ora anemici di questa prova d'aria e di sole che culminerà nel glorioso battesimo del combattimento. Nelle carlinghe visi giovani, di adolescenti, quasi, che l'ansia dello scontro imminente già brucia e tende. Ali contro ali, immobili gli uni rispetto agli altri, i veloci biplani dal ventre argentato come quello degli squali guizzanti, dal dorso maculato dalle tinte mimetiche che li nascondono alla vista dall'alto, i settanta caccia volano a quattrocento all'ora verso gli ultimi contrafforti alpini, verso le prime regioni della Francia meridionale dove annidano i gufi che la notte vanno su Torino, Milano e Genova a fare vittime fra l'inerme popolazione civile. Ecco che i giochi rocciosi che fanno guardia all'Italia passano sotto come inghiottiti, attirati e dissolti dal vento travolgente del rapido volo. Ora è un disgradare armonioso di ondate che s'acquietano lontano nel placido riposo della campagna.

L'azzurro quasi viola si va macchiando di panni bigi, di cumuli ovattosi, di garze e di brandelli fluttuanti giallo sporco, turchini, rossicci. Negli squarci aperti verso il basso passano, come inquadrati da finestre irregolari, i campi e i monti della Provenza francese. A sinistra si muove, serpeggiando sul contorno ondulato della riviera splendida, la fascia azzurra del Mediterraneo.

Qualche rifraggio avversario alla posta sale a dar noia, ma è fuggito da brevi raffiche: bisogna economizzare il piombo per la grande giostra che è stata promessa in casa del nemico. Un'occhiata esperta alle spie che denunciano la quantità del munizionamento, una lieve carezza alle sicure, il colimatore è già a posto. Oltre lo sguardo, la mente perfora il cruscotto, il para-

fiamme, l'intrico sconcertante di tubi e canali che vanno come un vitale sistema venoso dagli organi di comando al motore, giunge sulle canne lucide delle mitragliatrici che s'allungano all'ombra delle capote verso i lontani obiettivi. E già preguata lo strepito tumultuoso del fuoco addosso al nemico, l'ebbrezza della lotta mortale, la ridda infernale tra il cielo e la terra.

Davanti al disco urtante dell'elica che rifrange la sfera bollente del sole già alto sull'orizzonte appare d'un tratto, sorta da un'appannatura violacea che copre il terreno, la valletta ben nota ai piloti che la hanno lungamente studiata sulle carte e sulle fotografie planimetriche imparandone a memoria ogni particolare plastico. Nella medesima frazione di secondo tutti i piloti hanno scorto il bersaglio, hanno ricordato la tattica, si sono disposti per l'assalto. Come se la visione avesse provocato il contatto tra due elettrodi, una scossa, una corrente elettrica ha serpeggiato per la schiena degli uomini incendiandoli di un ardore improvviso che già si comunica ai comandi, e da questi alle macchine. La formazione si allunga in una sterminata teoria di bolidi che piega il capo verso la terra lontana, si inabissa con un fragore di tuono accelerando sino a precipitare in un tuffo vertiginoso che ingoia lo spazio dilatando il suolo variopinto, inghiottendo forme e sensazioni sino allo spasimo acuto di un'allucinazione. E il fuoco esplode d'un tratto. Ancora la mente non ha afferrato l'accaduto che già la prima macchina, dopo aver sfiorato il terreno, schizza in alto scomparendo, subito sostituita da un nuovo velivolo che rade a sua volta il campo, lo percuote con una raffica fitta che solleva zampilli di terriccio e si alza ancora, traccia una ruota dietro la coda del precedente, scompare. E ancora altri, in una ridda ossessante, in un'ondata di fragore che squassa l'at-

mosfera, tra il martello acutissimo delle mitraglie, il grido dell'aria lacerata dai bolidi dietro ai quali resta come un gemito, un senso di vuoto e d'improvviso silenzio.

Sul campo è l'inferno. All'improvviso frastuono dell'attacco una folla di specialisti e corsa fuori dai capannoni, si precipita, ma non sa dove andare, si abbanda sotto il soffio delle ali vicinissime. Intorno ad essi le frustate tremende delle mitragliatrici sollevano strisce lunghe di terra. Cadono dei feriti, dei morti. Si sentono urla e imprecazioni. Qualcuno giunge presso i velivoli allineati sulla linea di volo; frettolosamente, tra il diluviare dei colpi, mette in moto il motore di qualche «Morane». Intanto il diabolico altalenare dei caccia italiani seguita ad abbattere sul campo ondate furibonde di piombo che battono sui tetti di lamiera, sulle macchine, sugli uomini, sui velivoli riempiendo l'aria di mille risonanze strane, di infiniti lamenti mortali. Dopo l'ultimo dei «Cr. 42» è di nuovo il primo, e la ridda continua, più veloce, più tremenda, implacabile ed ossessionante come una maledizione. Un «Morane» prende il via, striscia sul campo, alza la coda, stacca le ruote; ma un'ombra che cala su di lui inghiottendolo, ne piega il muso verso terra, lo abbatte in una nube di polvere subito illuminata dal bagliore vermiglio della fiammata. Un altro si alza, tenta di

far quota... sono passati pochi secondi che il suo motore dà un singulto, l'elica scandisce pochi colpi secchi e si ferma. Anche questo velivolo si fracassa sul campo, dove pianta il muso in un urto tremendo che lo riduce in un attimo un inestricabile intreccio di rottami metallici subito arsi dal fuoco. Altri apparecchi, colpiti mentre attendevano immoti la mano del pilota, hanno piegato le ali, uniti in un solo rogo spaventevole... Ancora i caccia italiani sfrecciano salendo e abbassandosi sul campo, senza risparmiare nessun obiettivo... è la tattica sperimentata in Spagna, ben nota ai fuggiaschi rossi: la *cadena* che dava la febbre agli uomini del Terzo. Anche dei depositi di carburante, raggiunti dalle pallottole infuocate delle armi italiane, esplodono e si trasformano in un vulcano pauroso.

Dopo, sui due campi dove ogni metro rivela la traccia della morte, il silenzio sembra assurdo, tremendo, cupo; esso pesa sugli uomini con una sensazione dolorosamente fisica. Nelle orecchie dei sopravvissuti che guardano stupiti c'è ancora la voce dei motori italiani, il crepitio delle mitragliatrici, lo scoppio delle esplosioni. Le ali italiane sono lontane, verso i massicci alpini, nella stessa formazione compatta nella quale erano giunte.

ROMANUS





Continua da

"numero precedente"

— Berremo più tardi — ho esclamato, mentre annaspavo verso la finestra — il vino ci sembrerà più buono quando saremo fuori di pericolo... eccoli! Sì, mi sembra che il disco lunare giri sotto di noi... Evidentemente, il ugo si capovolge...

— Le diciotto e cinquanta — la voce dell'ottimo Nicola squillo con inaspettata scortia nel breve spazio della cabina — Siamo già da quattro minuti «cittadini» lunari! E nella caduta verso il nostro satellite noi abbiamo già percorso alcuni metri... Ma la velocità dovrà aumentare secondo il quadrato della distanza... Poche ore e saremo all'ultimo miglio... Vi dirò l'ora esatta dell'arrivo, perché bisogna che ci prepariamo in tempo... Così, fino alle 19.30, siamo rimasti a fluttuare nell'aria come tre grossolane caricature d'oranghi...

Panorami lunari

3 settembre, ore 21

Abbiamo cenato tranquillamente, poi ci siamo rimessi al nostro osservatorio. Lo spettacolo offerto dal disco lunare per tre quarti illuminato dal Sole, è veramente magnifico. Si cominciano a distinguere abbastanza nitidamente i particolari della superficie così arida e tormentata. Il sistema di Tycho, la sua raggiata luminosissima che si parte da una quantità di crateri, è lì, sotto i nostri occhi abbaglianti. Sembra una stella che si sia schiacciata contro la Luna. Possiamo così rilevare il carattere montagnoso di questo piccolo globo; qui però predominano le montagne anulari, mentre sulla Terra le catene dei monti costituiscono la regola generale. Ma di queste catene se ne trovano anche sulla Luna, come il gorgo degli Appennini, che appare adesso sul limite d'ombra: è un gigantesco ammasso di picchi, forse d'una trentina di chilometri di lunghezza, che si staglia sopra la cupola. Sotto la catena degli Appennini lunari si stende il Mare Imbrium, una immensa pianura circolare, fiancheggiata da bastioni rocciosi. Il cannocchiale che abbiamo portato con noi, di duecento ingrandimenti, avvicina la Luna a circa centocinquanta chilometri. Sono ancora troppi per poter vedere le particolarità di questo suolo che, se non accadano inconvenienti, potremo visitare tra poco. Per esempio, non riusciamo ancora a rintracciare i famosi solchi che spaccano, talvolta per centinaia e centinaia di chilometri, la crosta lunare. Invece, come ho scritto più sopra, ci appaiono distintamente i sistemi dei raggi, specie quelli di Tycho e di Copernico. Si sentono dare le più strane e svariate spiegazioni sulla natura di questi raggi, che non sono né sollevamenti né depressioni, perché non gettano ombre di alcun genere. Taluni astronomi credono debba trattarsi di strisce di lava raffreddata da secoli. Altri, più fantasiosi, come il Meyer, già ricordato in questi appunti, hanno ammesso l'ipotesi che la lucentezza dei raggi di Tycho sia prodotta da lunghi agglomerati di ghiaccio. Comunque, gli scienziati terrestri non ne sanno niente: e spetterà a noi il non lieve ufficio di dare la sicura esatta spiegazione del problema. Domani arriveremo.

E stanchezza o commozione? Mi si chiudono gli occhi...

3 settembre, ore 22

Improvvisamente, il prof. Nicola si sveglia per dirci: — Ricordatevi che arriviamo alle nove, undici, dodici e venti secondi del 4 settembre! Ho rifatto ora i miei calcoli...

Infatti, il nostro egregio amico, seduto sul lettuccio, stava scrivendo su un libretto, alla luce della lampada notturna.

— Il calcolo è facile. Abbiamo attraversato la linea di equilibrio fra le due attrazioni alle diciotto e quarantasette. Eravamo arrivati ai quarantasette cinquantadue minuti del viaggio. Ci restavano a percorrere ottomilaseicentocinquanta leghe: ebbene questa distanza noi la stiamo semplicemente superando, lasciandoci cadere sulla Luna. Data la minor forza di attrazione del nostro satellite, impiegheremo in tutto cinquantamila secondi, ossia tredici ore, quarantatré primi e venti secondi. Arriveremo perciò, alle nove e quarantuno di domattina. Buona notte.

Le ultime ore

Il professore Nicola spegne il lume e torna a sdraiarsi. Io rimango qualche tempo con gli occhi spalancati, a riflettere. Strano! Mi par di sentire l'angoscia della caduta velocissima. Già, sotto di me, centomila crateri lunari aprono le loro voragini per inghiottirmi... Penso all'America, la grande patria che forse non rivedrò più...

4 settembre, ore 5 del mattino

— La Luna riempie quasi tutto l'orizzonte. È terribile vedere come il nostro razzo vi si precipita contro!

Arriveremo sul suolo lunare con la velocità di circa duecento chilometri al secondo: il che sarebbe assai grave per le nostre povere persone, se non avessimo a bordo i mezzi di ridurre e annullare gli effetti di questa caduta. Dobbiamo richiudere lo sportello esterno per evitare la possibile rottura del grossissimo cristallo della finestra: ma prima vogliamo ancora dare uno sguardo al «paesaggio» contro il quale ci stiamo avventando. Le ombre appaiono sempre più crude e più nere, forse per la gran luce che il Sole rovescia ora sui monti e sulle pianure del mondo che siamo ormai prossimi a «scoprire». Il professor Nicola Piccardi mi indica e mi descrive, rapidamente, le particolarità di una regione su cui non avevo ancora fermato l'occhio: il golfo delle Iridi. Questa vasta insenatura rocciosa dovrebbe avere molta somiglianza con il golfo di Napoli: che io non ho mai veduto, del resto. Ma il mio compagno di viaggio, da buon italiano, in questo paragoni si esalta.

— E' vero... C'è qualcosa che richiama alla mente il golfo di Napoli... ma per l'amor del cielo, quel nostro golfo è un angolo di paradiso... tutto verde e azzurro... e questo... Sembra un cartuccetto dell'inferno... Ehi! Gli astronomi hanno molta fantasia... perché, vedete? nel centro dell'arco è un bel cratere isolato, quasi un fratello del Vesuvio... Ecco: di fronte all'apertura del golfo, due monticelli che dovrebbero corrispondere alle isole di Capri e di Ischia. Ed ecco lì, verso la destra, un'area sparsa fittamente di crateri, proprio come i Campi Flegrei sul golfo di Napoli.

Nonostante ciò, come si vede bene anche di qui, il golfo delle Iridi è almeno quattro volte più grande dello specchio d'acqua racchiuso tra Capo Miseno e la Punta Campanella... Guardate lassù... quella macchia grigia tondeggiante? E' il così detto mare degli Umori... e, sul margine di questo mare, il circo di Gassendi... largo più di cento chilometri... uno dei pochi circhi che abbiano la piattaforma interna più alta della pianura circostante. Un po' più in basso, «vedete»? due piccoli crateri... Kleper e Aristarco... Ebbene, ecco quest'ultimo, ed il cratere gemello Erodoto — molto più distante — hanno fatto dannare tanti astronomi... Già, perché Aristarco è straordinariamente bianco... ed Erodoto, a volte... si copre di vapori... Guardate! Guardate!... Si direbbe che una nube di argento passi sopra il disco di Erodoto.

Con queste ultime parole chiudiamo la parentesi scientifica e seguiamo a vivere, intensamente, la nostra drammatica avventura.

Serriamo i dadi che chiudono l'imposta metallica... La visione della Luna scompare... Siamo ormai come



ciechi chiusi in una prigione di metallo... e così rimarremo fino all'arrivo sulla Luna: sei ore al massimo.

L'accensione

4 settembre, ore 9 e 10 minuti

Abbiamo rimesso in azione gli esplosivi. Il razzo ha avuto una brusca scossa: poi il tachimetro ha segnato un forte rallentamento nella velocità della caduta. Da millecinquecento chilometri il secondo eccoci a milletrecento... a milleduecento... a mille... a ottocento... Certo, in pochi minuti, arriveremo al minimo necessario per assicurarci una dolce discesa. Ma dove discenderemo? Ormai, come ho scritto sopra, noi non possiamo veder niente. Arriveremo sulla vetta di un'alta montagna? Ne! bel mezzo di una pianura? Ecco una cosa alla quale non abbiamo pensato: quella di dotare il razzo di una specie di periscopio che ci permettesse l'osservazione del cielo e della Luna in qualunque momento del viaggio... Ma... chi sa... un'altra volta, quando ripeteremo la corsa... provvederemo...

ore 9 e 25 minuti

E improvvisamente cessa l'accensione! E' il tachimetro indica che ricominciamo a precipitare! Max è disceso nella cabina delle macchine. Troppo tardi! Siamo arrivati.

Una grande scossa, una mezz'ora d'intonimento. Improvvisamente ho sentito la voce squillante del collega italiano:

— Niente di rotto?

— Niente di rotto — ha risposto la voce di Max Boering.

Max Boering, mentre si struccia una gamba, risponde al mio pensiero:

— Ogni invenzione ha bisogno di essere riveduta, provata, modificata. Abbiamo avuto troppa fretta. Volevo dir questo, quando venni al campo di lancio di San Francisco. Intanto però noi dovremo pur contentarci di questo primo razzo, così brutale nella partenza e nell'arrivo, se vorremo ritornare alla Terra...

— Però, è un bel fatto!... — l'italiano riaccende la luce, osserva il quadrante di marcia. — Noi siamo arrivati nella Luna... Il tachimetro segna la distanza percorsa: 395-420 chilometri. Non c'è male, Signor, noi possiamo considerarci, ormai, cittadini lunari. E poiché la cosa deve inorgolirci, propongo di stappare una nuova bottiglia di vino per salutare l'avvenimento.

(Continua)

YAMBO

DECREPITEZZA

In tutte le più svariate attività umane — in pace o in guerra, vige una regola semplice, chiara e rigorosa quanto mai: questa, che ogni posizione intellettualmente e fattosamente raggiunta può essere mantenuta soltanto se si marcia avanti, per le ulteriori conquiste. Guai a chi si ferma. Adagiarsi, arrestarsi significa compromettere, perdere il frutto del proprio lavoro, della propria fatica. Non è forse popolare e comunismo il detto che non bisogna dormire sugli allori? Chi ci si addormenta muore. La vita è moto, è selezione. Quando non ci si muove più, significa che si sono esaurite le energie vitali e che bisogna cedere il posto.

Tale è l'ammaestramento che si ricava dagli ultimi avvenimenti di guerra, in cui la giovane aviazione germanica ha dimostrato una potente e decisiva supremazia. C'è una sola parola per definire l'incredibile impreparazione, povertà, miseria, dell'aviazione inglese: la decrepitezza. Più che vecchiaia, dunque, esaurimento totale. Inefficienza di sistemi, mediocrità di uomini, assenza di volontà e di idee giuste, con conseguenti inadeguati, irrisori strumenti di guerra, pur possedendo inesauribili ricchezze naturali. Se per poco si pensa all'immensità dei Domini e alla piccolezza dell'aviazione inglese, c'è davvero da sorridere. E il fatto che declino d'un impero mal sorretto. Una mentalità ed una tradizione giunte al tramonto.

Ed ecco un po' di cronaca retrospettiva con alcuni cifre: il 30 gennaio 1933, con l'avvento dei Nazionalsociali, fu una data formidabile per la Germania, data di rinascita della Nazione e di rinascita dell'aviazione tedesca. Nel '33 la Germania non aveva aeroplani. L'Inghilterra, invece, ne aveva 800. La Francia ne aveva 1600. La gara per il maggior numero e per la maggiore efficienza doveva incominciare, alla Francia ed all'Inghilterra sarebbe stato assai facile mettersi alla testa.

Nel 1934 il Governo inglese elaborò ed approvò un piano quinquennale per l'aumento della forza aerea. Ai primi mesi del 1935 l'aviazione britannica aveva 1020 apparecchi di prima linea, dei quali 688 avevano l'incarico della difesa della metropoli. Si calcolava che alla fine del '35 essi sarebbero aumentati a 1180 e nel 1936 a 1300. Nello stesso periodo di tempo l'aviazione francese poteva contare su circa 1650 apparecchi di prima linea.

Nel maggio del 1936, fra la generale meraviglia, si seppe che i Ministri inglesi Eden e Simon, recatisi in aereo a Berlino, s'incontrarono con Hitler e che questi fece loro noto che la Germania aveva raggiunto la parità aerea con l'Inghilterra e che si proponeva senz'altro di far lo stesso con la Francia.

Dopo la rivelazione uscita dalla bocca di Hitler che cosa avrebbe dovuto fare un buon Governo inglese, cosciente e degno, sapendo che non bastava più il dominio del mare per salvaguardare l'immenso impero e che occorreva il dominio del cielo? Quale azione avrebbero dovuto svolgere quei governanti, tenendo presente il motto dei predecessori, «è più necessario navigare che vivere?».

Bisognava raddoppiare, triplicare, per seguire la costruzione degli aeroplani senza nessuna sosta e senza riposo. Ad un diritto scopo. Ma se il momento era buono, gli uomini politici non lo erano affatto. L'istituzione era manifesta. Si tergiversava e non si decideva nulla. Si chiacchierava e si pensava che ci fosse dell'esagerato nelle dichiarazioni di Hitler. Non si giunse che a questo risultato: a decidere un programma di costruzioni, che avrebbero portato la forza aerea a 1500 apparecchi per la primavera del 1937. Programma certamente insufficiente e nemmeno attuato. Sul finire del 1936 la forza aerea metropolitana invece di aumentare era ridotta a 900 apparecchi. L'aviazione francese, di pari passo, retrocedeva anch'essa.

Si verificava l'incredibile. Hitler era assecondato dai Ministri inglesi e francesi che assottigliavano il numero dei velivoli democratici.

Ciò che l'Inghilterra fece dal settembre 1938 al settembre 1939 e nei primi otto mesi di guerra, sotto il pugno dell'estrema necessità, non poteva bastare più. Giungeva tardi.

Quarta, l'anemica e gracile attività politica del Governo inglese in una fase della vita di un grande impero che richiedeva uomini di ferro e d'eccezione, questi i segni di una prossima caduta d'una egemonia, che ha sonnecchiato, ha avuto irresolutezze, ha dimostrato di essere stracca e che darà perciò il posto a quelle Nazioni che hanno rigoglio impeto e potenza feconatrice.

LA

POSTA Aerea

Molti aeromobili mi hanno chiesto se l'Inghilterra potrà far fronte all'assalto combinato italo-tedesco. Altri dichiarano d'essere certi che l'impero inglese crollerà entro breve tempo, ma desiderano conoscere anche le mie opinioni in proposito, per stabilire se tali opinioni coincidono con le loro. Leggendo le corrispondenze da Berna di Mario Appelius al Popolo d'Italia ho rilevato alcuni passi che — corrispondendo all'ingrosso alle mie opinioni — possono servire di risposta ai miei giovani amici che desiderano avere una chiara idea della situazione. Ecco il brano, veramente interessante, dell'ottimo inviato dell'informissimo giornale fondato dal Duce. L'Appelius scrive dunque:

I fatti si incaricheranno di dimostrare all'Inghilterra le seguenti verità:

1) Per dislocare un grande impero basta scardinare tre o quattro pilastri opportunamente scelti.

2) Ogni impero ha un cemento che si chiama prestigio. Quando il prestigio crolla anche il cemento si spappola.

LEGGETE E DIFFONDETE
AVVENTURE DEL CIELO

un romanzo completo, racconti avventurosi, varietà, giochi enigmistici, cronache e rubriche varie

COSTA SOLO 2 LIRE

3) Un impero come l'inglese ha molti nemici che al momento opportuno si fanno avanti.

4) Il periodo dei grandi Eserciti di milioni di uomini più o meno istruiti e leggermente equipaggiati è tramontato. Un milione di uomini armati di cannoni e di mitragliatrici non può resistere a 100.000 soldati specializzati che sfondano con la potenza dei loro arieti corazzati e sfruttano lo sfondamento con la velocità dei loro motori.

5) Per trasformare in acciaio e in motori il suo oro l'Inghilterra ha bisogno di uno spazio di tempo. Questo tempo non lo avrà e non lo può compiere con l'oro.

6) Se Churchill si mette dinanzi a uno specchio made in England e guarda bene negli occhi Churchill si accorgerà, a meno che non voglia imbrogliare oltre la Camera dei Comuni anche se stesso, che l'Inghilterra si batte per semplice onore della bandiera ma non più per vincere. Per vincere ci vogliono due cose: un Esercito e un campo di battaglia. L'Inghilterra non ha né l'uno, né l'altro. L'Esercito metropolitano inglese è condannato a diventare un gigantesco Esercito di pompieri, incaricato di spegnere gli incendi che divamperanno sull'isola.

7) La flotta serai al tempo di Napoleone e serai nel 1914 perché vi erano degli Eserciti terrestri che si battevano sul continente per conto dell'Inghilterra. Dove sono queste volte questi Eserciti?

8) Battuti gli Eserciti pretoriani alleati o no, le navi inglesi possono trovarsi a non sapere più dove andare alla fondazione di aspettare la famosa ultima battaglia.

9) Il colmo per una potenza navale che ha il «dominio dei mari» è di perdere i mari e il dominio di se stessi attraverso una serie di battaglie terrestri.

10) La tenace Albione si spezzerà questa volta la fronte contro la più grande tenacia di Mussolini e di Hitler.

11) I fatti dimostreranno che la tenacia britannica era un bluff come l'occhio d'aquila.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Venezia. — I miei — i tuoi amici, faranno capanna, ripetendo che lo non taccio che risponderle a te, rubando uno spazio che farei molto bene a discorrere altrimenti, ma, a te e agli altri amici suocernati, ci tengo a far noto che, questa volta, proprio non potrei fare a meno di dedicarti un po' di righe, perché te le meriti davvero. E, siccome voglio che tutti questi chiamati di aguzzini sappiano la ragione dell'interessante fenomeno, ecco che racconto quanto avviene la notte a Venezia. La notte, a Venezia, cari amici, avvengono cose ben strane. Per esempio, avviene che talvolta suona la sirena che dà l'allarme alla città. E che c'è di strano? domanderete con voce irata brandendo le corte navette dalla lama temprata nelle acque del Quadrilatero. Anche da noi, direte con sorrisi di sprezzo gettando dagli occhi lampi attutiti da apposti schermi azzurri, accade questo. Ma a Venezia, seguito io imperturbabile dando prova di estremo sangue freddo e di altissimo spirito di abnegazione, avviene che, al suono dell'allarme, la gente corre ai rifugi sotterranei, magari in camicia da notte e con il cappuccio in capo. E allora, miei amici, ecco che in uno di questi rifugi si verifica la seguente scena: il custode del rifugio, uno strano tipo di bipede umano dalle molteplici attività, facilmente riconoscibile dal pseudonimo di Aquila Bianca che egli sbandiera orgogliosamente nei momenti più impensati, si fa in mezzo a tanta gente strappata al sonno dall'improvvisità dei nostri nemici, e si mette a gridare con voce roca, deformata dalla lunga abitudine: «Aquilone!». Aquilone, ultima edizione uscita adesso. Leggete Aquilone. E la folla, sotto l'influsso della peccata bellica e spinta dagli sguardi intimidatori del custode, acquista i giornali, pagandoli somme esorbitanti che il suddetto bipede vuol tacere al sottoscritto, ma partecipando così, senza volerlo e senza saperlo, alla propaganda per la quale noi tutti ci battiamo da anni con sovrano sprezzo del pericolo e audacia rarissima. E pare perfino che il suddetto bipede, mediante tale attivo mezzo, sia riuscito a guadagnare a questa nostra causa delle leggiadre rondinelle, che presto si abboneranno. Il che dimostra inol-

quila dello Stato Maggiore francese, come in «rapotenza della Home Fleet». Il mondo aspetta con ansia e con curiosità di conoscere le condizioni fatte alla Francia. Mussolini e Hitler non hanno fretta. Mentre si nominano i plenipotenziari e si fanno giungere alla nuova Compiègne.

Aeromodelлисти ferraresi!

Il trio «Avio» vi invita a partecipare all'adunata che avrà luogo domenica 7 luglio, alle ore 11, all'Aquedotto di Piazza d'Armi. Segno di riconoscimento una copia de L'Aquilone in mano.

L'Esercito germanico e l'Esercito italiano tendono a saldarli, senza precipitazione, in una regione che è assai cara agli Italiani perché ha dato all'Italia i suoi Re valorosi e vittoriosi. Da Conti e Imperatori, i Savoia hanno fatto una bella strada insieme all'Italia!

ZIO FALCONE

tre che Aquila Bianca... beh, basta. Adesso, ditemi voi se il nostro amico se le merita o no, cinque righe di notorietà. Aquila Bianca, seguendo di questo passo, tu diverrai un trascinatore di masse! Ho consegnato a Zio Falcone il biglietto scritto per lui, ma egli ha scosso la testa, regalandomi un suo sorriso martellato. Messo da parte il suono martellato, oggetto di squisita fattura, mi affrettai ora ad assicurarti che egli non la pensa di te tanto male come prima: amico, il perdono è vietato! Lo so, tu anelli la reintegrazione del tuo titolo di luogotenente, e la notte, intanto, piangi e ti arroveli. Onde, per la tranquillità dei tuoi sonni e per la giustizia, ho deciso di inventare senz'altro un ordine cavalleresco e di dartene, con grande solennità di rito, il titolo. Ti nomino, Aquila Bianca, Cavaliere dell'Ordine della Centina e del Longherone, a tutti gli effetti legali ed amministrativi. E ora, Cavaliere, passiamo ad un nuovo argomento, come diceva il carnefice del Terrore quando, tagliata la testa ad un barone, invitava gentilmente un principe reale a salire presso di lui. Tu mi scrivi di una certa fotografia carlipa da Taberna sul mio tavolo e recata a Venezia, ove avrebbe sollevato grande scalpore. Io aperto, mio caro amico e Cavaliere, che tale fotografia non sia una di quelle che io ho per giorni cercato di distruggere nel modo più assoluto, fatemi a tradimento dal Maligno tuo. Sì, raffiguranti in velocità, mentre compiono strane danze classiche sul prato della Marcigliana, in procinto di prender parte ad uno di quei fenomeni che la fisica, con fredde e cinica disinvoltura, definisce capitolomboli. Se fosse proprio una di quelle, io sarei costretto a precipitarmi a Venezia, e a rovesciare la città sino a farne cadere la causa diffamante di tale mio spiasimo.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Marco 22 - Telefono 340190



Una formazione di bombardieri tedeschi «Do 215» in volo verso gli obiettivi nemici.

E' in vendita

**PERCHÉ
L'AEROPLANO
VOLA**

Pubblicato da

**AVIAZIONE
PER TUTTI**

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

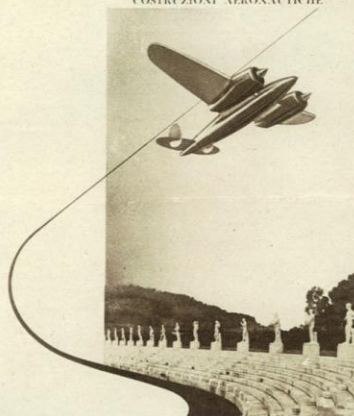
**COSTA
SOLTANTO 1 LIRA**

**AEROPLANI
MOTORI**



"REGGIANE"
OFFICINE
MECCANICHE
ITALIANE S.A.
REGGIO EMILIA

BREDA
COSTRUZIONI AERONAUTICHE



Possenti ed instancabili come i motori
che sollevano le ali d'Italia sono i motori
che fanno pulsare il cuore delle
industrie italiane

I prodotti italiani sventolano
vittoriosamente il loro italianis-
simo nome oltre i confini della
Patria e oltre gli oceani

MARZOTTO

è il nome dell'industria italiana
che fornisce tessuti di lana ad
oltre 50 Paesi esteri



Lanificio V. E. Marzotto - Valdagno
S. A. Manifatture Lane Gaetano
Marzotto & Figli - Filatura di
Maglio di Sopra.

Pettinatura di Mortara (Pavia)
Lanificio di Manerbio (Brescia)
Lanificio di Brugherio (Milano)
Tessitura di Brebbia (Varese)
Lanificio di Pisa



**PXII 1500
HP**

PIAGGIO



FIAT

**APPARECCHI
PER TUTTI GLI USI
CIVILI E MILITARI**

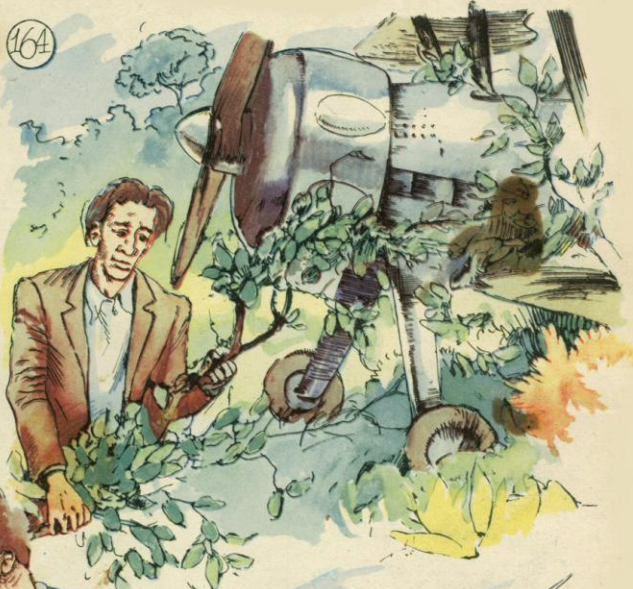
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO FRANCIA, 346

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



164



165

ATTENZIONE! L'BUCHIAMO-GRI-
DA LO STAPPA, E QUEL DOCCILE
BESTIONE CHE E' IL "BUONASOR-
TE" METTE GIU' IL MUSO, IN CER-
CA DI UN PRATO.



166



167



(38-IL SEGUITO AL PROSS. NUM.)