

NUMERO 30 - 28 LUGLIO 1940 - A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



LA BATTAGLIA DEL MEDITERRANEO - L'ARK ROYAL, ATTACCATA DA FORZE AEREE ITALIANE

L'AQUILONE
Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 30

28 luglio 1940-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

 Direzione e Amministrazione - Roma
 Piazza del Popolo 18
 Telef.: 681-597 - 67-576

 ABBONAMENTO ITALIA, IMPERO e COLONIE
 per un anno L. 25, per un semestre L. 13

ALL'ESTERO

e numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

 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

EDITO DALL'

**UFFICIO
 EDITORIALE
 AERONAUTICO**

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Altre pubblicazioni editte
LE VIE DELL'ARIA

 Abbonamento annuo L. 12,50
 Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

 Un numero costa lire 3,- - Abbona-
 mento annuo lire 45. Estero il doppio

**RIVISTA DI DIRITTO
 AERONAUTICO**

 Un fascicolo costa dieci lire. Abbona-
 mento annuo L. 35. Estero il doppio

**RIVISTA DI METEOROLOGIA
 AERONAUTICA**

 Un fascicolo costa otto lire. Abbona-
 mento 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 nu-
 meri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO

 Costa due lire. Abbonamento a 12 nu-
 meri 20 lire.

AGONIA DI MALTA

Se non è ancora morte, questa che sta vivendo attualmente Malta la si può certamente chiamare agonia. All'agonia sopraggiunge, come si sa, immancabilmente la morte. Tale divenire non accade solo agli uomini e alle cose organiche, ma anche a quelle isole che la superbia britannica aveva erette a baluardi del suo sistema imperiale. Malta sta per morire; quello di Malta si può benissimo chiamare assedio aereo. Per Malta accade all'incirca ciò che capitò alla Barcellona rossa: ch'è l'assedio aereo è il preludio della sua distruzione in quanto perno strategico nemico.

L'aviazione fascista, prima di iniziare quelle superbe azioni aeree di largo raggio, ha scardinato questa importantissima base inglese. Si calcola che nel solo mese di giugno quasi centocinquanta tonnellate di bombe furono messe a segno nei tre campi di aviazione di Malta. Sul campo di Hal Far Tà, sul campo Venezia, sulla Micabba e sull'idroscalo di Calafra (che si trova al centro di quella zona di forti e costruzioni militari sul Grande Porto, a sud-ovest di La Valletta), sul silurificio, tonnellate di bombe italiane hanno sconvolto il baluardo difensivo e offensivo di Malta. Malta, a mano a mano, è andata sgretolandosi nei suoi punti vitali; anche la sua difesa è andata illanguidendo. Testimonianze di bombardieri italiani affermano che la difesa contraerea appare sempre più debole. Sono lontani ormai i tempi in cui Malta accoglieva i nostri intrepidi bombardieri con voluminoso e serrato fuoco contraereo. Malta — se fosse permesso usare questa dialettale ma efficace immagine — si è ridotta al lumicino.

All'inizio della guerra — quest'ultima guerra dell'indipendenza italiana — Malta questa minuscola isola appariva come una più che efficiente base aereo-navale. Essa era un permanente pericolo per la nostra flotta e per buona parte del territorio nazionale. Per scongiurare tale potenziale pericolo era più che necessario annullare ogni capacità offensiva dell'isola, tenerla sotto il costante controllo delle nostre forze, battervi incessantemente il traffico marittimo ed aereo. E' quello che è stato fatto. La vicinanza irrisoria alle nostre coste è stata sfruttata magnificamente dalla nostra arma del cielo. Il fatto di averla a poche centinaia di chilometri dagli aeroporti della Madrepatria, ha significato la sua progressiva distruzione. Quelle poche centinaia di chilometri che ci separano da Malta sono servite — naturalmente — più a noi per distruggere gli apparecchi militari dell'isola, che ai «Tommy» aviatori per minacciare le nostre coste...

Già dall'11 giugno — primo giorno di guerra — i nostri aviatori si presentarono in massa sugli obiettivi militari maltesi. Da allora, fino ad oggi, quasi tutti i giorni e talvolta più volte al giorno, Malta ha ricevuto la visita dei nostri bombardieri: il porto, i campi di aviazione, gli arsenali, so-

no stati sottoposti al più efficace trattamento che si meritavano: il bombardamento preciso e implacabile. In altre epoche, per ottenere tale risultato, sarebbero stati necessari sbarchi di truppe, rischiose crociere marittime. Oggi, nell'epoca dell'aviazione sovrana, niente di tutto ciò. Ondate di bombardieri ed anche la più forte base, alla lunga, cede, flette e scompare in quanto tale. Ma per attuare questo, più che bombardieri ibridi nel senso generico, bisogna parlare di bombardieri italiani. Voglio dire: un risultato simile non è alla portata di tutti gli aviatori.

Una volta eliminata Malta in quanto piazzaforte nemica, l'aviazione italiana è passata a compiti più vasti: a quelle azioni aeree a largo raggio che hanno riempito di stupore e di ammirazione i tecnici di tutti i Paesi. Le più lontane basi aeree nemiche — Caifa e Gibilterra — sono ormai nel raggio d'azione dei bombardieri italiani. Ora, chi vola su Caifa e Gibilterra ha realmente il dominio aereo assoluto del Mediterraneo. E questo dominio è italiano, poiché italiani sono stati gli aviatori che hanno incendiato e distrutti i depositi e le raffinerie di petrolio a Caifa. Ma tutto ciò si è potuto realizzare poiché Malta — la solida imprevedibile Malta, secondo il parere del famigerato Lord Sticksland — è in agonia e la sua morte è prossima.

Con la fatale fine di Malta ormai non si naviga più nel Mediterraneo senza il beneplacito italiano. Codesta è ormai una zona vietata e tutte le Marine del mondo sanno che per andare dallo stretto di Gibilterra all'Egeo occorre passare per lo stretto di Messina. Questo stato di fatto non esclude, tuttavia, che le navi neutre (quelle realmente tali) non trovino opposizione di sorta, né subiscano sensibili ritardi se seguono la strada loro indicata. Chi mostra di non tener conto di questo stato di fatto (come tentò fare, tempo fa, quella nave mercantile valutata intorno alle diecimila tonnellate) finisce con l'andare incontro ad un matematico risultato: quello di essere affondata. L'Italia fascista, padrona assoluta del cielo, sta realmente ed effettivamente trasformando il Mediterraneo in Mare Nostro.

Abbiamo parlato di una agonia fatale e progressiva di Malta. Naturalmente, abbiamo inteso dire dell'agonia di Malta in quanto piazzaforte nemica. Ma Malta, dopo questa agonia e questa morte, risorgerà a nuova vita: non sarà più una sentinella nemica ma una plaga nostra.

G. P.

LEGGETE E DIFFONDETE

**AVVENTURE
 DEL CIELO**

 un romanzo completo, racconti av-
 venturosi, varietà, giochi enigma-
 stici, cronache e rubriche varie

COSTA SOLO 2 LIRE

 L'originale distintivo dipin-
 to sull'impenne di un
 «caccia» italiano

COME NACQUE IL FRANCOBOLLO

(Continuazione: vedi numero precedente)

 Nuovo sorriso della ragazza, che rivolse a
 Rowland Hill questa domanda:

 — Ma voi non tradirete il mio segreto?...
 — No, certamente — rispose il viaggiatore di commercio.

 — Ebbene, eccolo: è semplicissimo. Per mezzo di alcuni segni disposti in modo convenzionale, e stabiliti in precedenza fra noi, io e il mio futuro sposo, non abbiamo bisogno di vedere altro che la sopraccinta e l'indirizzo delle lettere che ci spediamo, per riconoscere esattamente il contenuto di esse.
 — Oh!... Oh!... E' ben trovato. — interruppe Hill.

— E' vero, signore? — proseguì la ragazza raggiante. — Ebbene pensate che, con questo stratagemma, non ho ancor dato un solo centesimo al procaccia nonostante che, fino ad oggi, io abbia ricevuto più di cento lettere!...

Rowland Hill non poté che lodare, in apparenza, la trovata della ragazza, la quale fece anche i suoi migliori auguri di felicità; ma, in pari tempo, rifletté su molte cose, le quali lo portarono a concludere che la frode, (poiché si trattava di una frode bella e buona), nonostante che fosse stata generata da un sentimento affettuoso, non avrebbe tardato a recare gravi danni alle finanze statali se fosse stata applicata su scala maggiore.

(Continua.)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ

HONDURAS

Il cinquantenario della Unione Panamericana è stato celebrato, fra l'altro, con una serie di quattro francobolli, che sono stati emessi il 14 aprile scorso, riuniti in un solo blocco. Di esso sono stati tirati 1 milione di esemplari, di cui 25.000 non dentellati.

La vignetta è di tipo unico e reca, al centro, una carta geografica, fiancheggiata dal vanto dell'Honduras e dalla bandiera statale della Confederazione degli Stati Uniti. Negli angoli sono riprodotti lo stemma della Repubblica e le effigie di Francisco Morazan, Giorgio Washington, José del Valle e Simon Bolívar, una per ciascun valore.

STATI UNITI D'AMERICA

In onore degli scrittori celebri americani è stata emessa una serie di francobolli commemorativi che recano i ritratti dei seguenti illustri personaggi: Washington Irving (1783); James Fenimore Cooper (1789); Ralph Waldo Emerson (1803); Louisa May Alcott (1832); Samuel L. Clemens, più noto come Mark Twain (1835).

In onore dei celebri poeti: Henry W. Longfellow (1807); John G. Whittier (1807); James Russell Lowell (1819); Walt Whitman (1819); e James Whitcomb Riley, è stata emessa un'analoga serie, stampata negli stessi colori, in cui varia però la cornice della vignetta. Le date fra parentesi si riferiscono agli anni di nascita degli illustri personaggi.

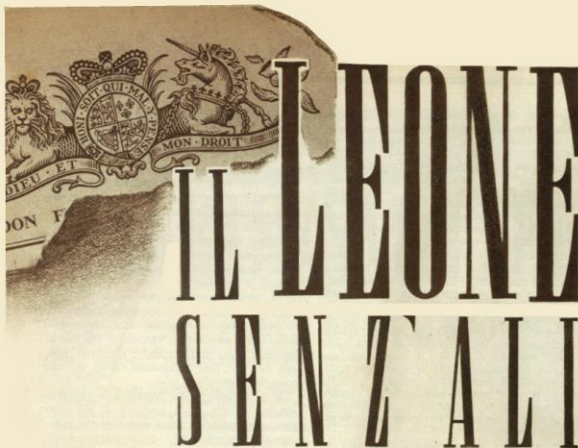
1 cent, verde; 2 cent, carminio; 3 cent, lilla; 5 cent, oltremare; 10 cent, bruno. Carta spessa e colorata con filigrana: U.S.P.S. (una lettera per francobollo). Dentellatura: 10½ x 11.

POLONIA (Occupazione germanica)

Una lunga serie, ottenuta sovrastampando francobolli e segnature della Repubblica Polacca è apparsa da qualche tempo. Le sovrastampe sono di diverso tipo e grandezza, come i valori di cui diamo riproduzione. In esse, oltre all'aquila germanica, che sostiene una svastica incoronata d'alloro, vi è la scritta: General Gouvernement (Governo Generale) e il valore espresso in valuta polacca e cioè in grószy e in złoty. Ecco l'elenco dei valori e messi: 2 gr. su 5 gr. rosso arancio; 4 gr. su 5 gr. rosso arancio; 6 gr. su 10 gr. verde; 8 gr. su 10 gr. verde; 10 gr. su 10 gr. verde; 12 gr. su 15 gr. bruno giallo; 16 gr. su 15 gr. bruno giallo; 24 gr. su 25 gr. lilla; 24 gr. su 25 gr. ardesia; 30 gr. su 5 + 5 gr. rosso arancio; 30 gr. su 30 gr. rosa; 40 gr. su 25 + 10 gr. lilla; 40 gr. su 30 gr. violetto; 50 gr. su 50 gr. lillorosa; 50 gr. su 55 gr. blu grigio; 50 gr. su 20 gr. verde; 50 gr. su 25 gr. verde; 50 gr. su 30 gr. verde; 50 gr. su 80 gr. verde; 50 gr. su 1 złoty verde; 60 gr. su 55 gr. oltremare; 80 gr. su 75 gr. verde grigio; 1 zł, su 1 zł, arancio; 1 zł, su 55 + 15 blu; 2 zł, su 2 zł, rosa lilla; 3 zł, su 3 zł, grigio blu. La sovrastampa è nera su tutti i valori.



MAURITIUS



Gli inglesi, prima ancora di costruire una vera Armata Aerea, fabbricarono un film di propaganda intitolato: «Il leone ha messo le ali». Il leone sarebbe stato la vecchia Inghilterra; le ali, naturalmente, erano gli aeroplani che essa credeva di avere in gran numero. Ecco perché, secondo quel candore ottimismo tipicamente inglese, al leone inglese erano spuntate le ali. Essi non pensarono a questo piccolo particolare: che le ali (e quali ali!) le avevano anche le aquile germaniche e italiane. Con quello spirito curiosamente esclusivista, che è dovuto forse al fatto di essere degli insulari, gli inglesi non badarono a tale dettaglio, o per lo meno vi dettero pochissimo peso. Solo più tardi esso si fece luce in quegli spiriti ottusi: e si fece luce nel modo più concreto possibile: facendo sentire il suo peso e la sua presenza sulle stesse isole inglesi. Non per nulla su una squadriglia di bombardieri germanici vi è scritto in caratteri gotici questa frase di Hitler: «Non vi sono più isole». E questa sentenza, come tutti sanno, non è restata una pura e semplice frase, come forse speravano gli inglesi. Al contrario, ha dimostrato di essere una realtà prima ancora di essere un concetto.

Avvedutisi, dunque, che le ali non le aveva solo il vecchio leone inglese, gli albanesi si misero in testa di fabbricare molti apparecchi. Svanita la favola della loro superiorità qualitativa che pure tanto avevano sbandierata all'inizio di questa guerra, si contenteranno di un programma più elementare: quello della quantità. La Radio di Londra fece conoscere al mondo che il Parlamento canadese aveva deciso di costruire 30.000 piloti, e che un grande fabbrica degli Stati Uniti, la «Rolls Royce», iniziava presto la costruzione di 9000 motori, dei quali 3000 per l'aviazione militare americana e 6000 per conto del Governo britannico. Senonché pochi giorni fa si è saputo che delle famose 70 scuole di pilotaggio che dovevano entrare in funzione nel Canada per istruire i 30.000 piloti necessari alla R.A.F., una sola funzionava realmente e le altre erano ancora allo stato embrionale e giacevano sotto forma di progetto scritto negli archivi del Governo canadese. Nessuna notizia precisa dei motori della «Rolls Royce» americana; ma, probabilmente, anche essi, prima di diventare concreta realtà, avranno subito una congrua decurtazione... Per cui, anche il problema della pura quantità si allontana paurosamente.

Ai primi di questo mese Lord Beaverbrook, ministro inglese delle costruzioni, ha annunziato solennemente che la produzione degli aeroplani negli stabilimenti industriali della Gran Bretagna è quest'anno raddoppiata rispetto a quella dello scorso anno. Apparentemente è un risultato più che soddisfacente; ma solo apparentemente. In realtà, se la Gran Bretagna è riuscita a raddoppiare la sua produzione aeronautica, la Germania e l'Italia hanno fatto lo stesso. Il rapporto, dunque, già inizialmente sfavorevole all'Inghilterra, non cambia. Mutata, anzi, la situazione militare a causa della capitolazione della Francia, il rapporto delle forze aeree si è spostato ancora in favore delle Potenze dell'Asse. Infatti, siccome soltanto una parte delle forze aeree italiane è impegnata attualmente nel Mediterraneo, in Libia e in Africa Orientale contro l'Inghilterra, l'altra parte può considerarsi senz'altro destinata al fronte occidentale: destinata, cioè, ad aumentare ancora in favore dei Paesi fascisti il famoso rapporto quantitativo.

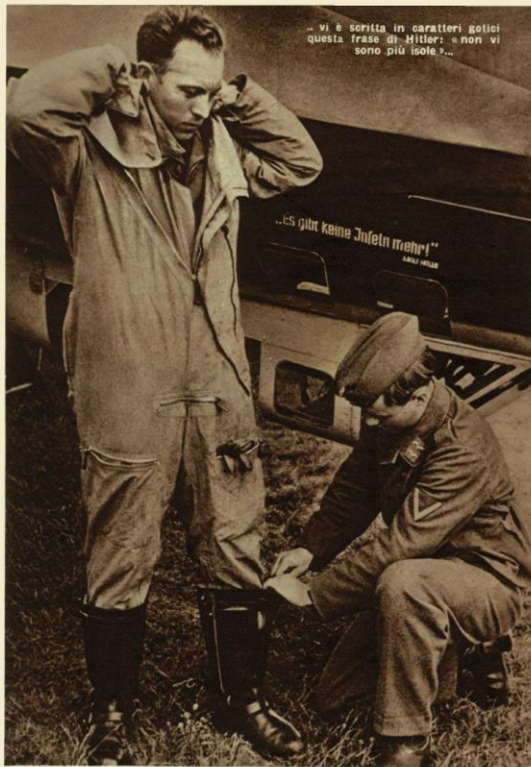
A tutti questi fattori negativi nei riguardi dell'Inghilterra, bisogna aggiungere un altro di capitale importanza: e cioè che gli Stati Uniti, dovendo badare più seriamente ai fatti loro e particolarmente alle

complicazioni dell'Oceano Pacifico e alla incognita di eventuali sgradevoli sorprese che potrebbero riservare in un prossimo avvenire i Possedimenti francesi e inglesi nel continente americano alla luce della dottrina di Monroe, hanno ridotto di parecchio l'entità delle rimesse di armi e di aeroplani alla Gran Bretagna. Ammesso poi (e non concesso) che il Canada abbia realmente promesso di mandare 50.000 piloti alla Gran Bretagna, non bisogna dimenticare questo fatto di capitale importanza: che un uomo, per quanto particolarmente dotato, non può diventare un valido pilota di aeroplani militari (apparecchi che marcano ad una velocità di 500-600 chilometri orari) che dopo cinque o sei mesi d'intenso allenamento. Detto questo ne consegue quest'altro: quanti piloti può mettere fuori una scuolotta nel Canada: una scuolotta dove regna sovrano il malcontento per la pochezza di paghe e la rozzezza del trattamento? E quanti mesi credono i vari Churchill, Cooper e Beaverbrook, che l'Italia e la Germania attendono per scagliarsi contro l'isola inglese?

Passiamo infine ai famosi 6.000 motori americani che sono diventati ormai una favola in tutto il mondo. Gli inglesi affermano di aver «passato» delle commissioni per un milione di dollari; e probabilmente avranno versato dei buoni anticipi. Ma la «Rolls Royce» — e non si sa bene il perché — ha passato l'ordinazione alla «Packard» e la «Packard», a sua volta, si è riservata di studiare la cosa. Il meno che si possa dire è questo: che tale strano modo di comportarsi delle grandi industrie siderurgiche americane nei riguardi della Gran Bretagna (Ford in testa a tutti) è per lo meno singolare. Comunque, anche se la «Packard» si impegna, dopo aver studiato attentamente la cosa, di consegnare i famosi 9000 motori, li dovrà pur costruire e i primi 3000 costruiti — con le arie che spirano anche al di là dell'Atlantico — saranno per l'aeronautica degli Stati Uniti.

Da tutto ciò si può facilmente concludere — e infatti noi lo facciamo tranquillamente — che il dominio dell'aria, il tanto ambito e necessario dominio dell'aria, è e rimarrà fino alla fine della guerra delle Potenze dell'Asse. Questa è la realtà anche se la propaganda del signor Duff Cooper afferma il contrario. I servizi di codesto allegro signore sostengono nientedimeno che mentre la Royal Air Force dominerà, oltre che il Mediterraneo ben 9.000 chilometri quadrati di territorio libico, e che dall'inizio della guerra i tedeschi avrebbero perduto, ad opera esclusiva degli inglesi, 2100 apparecchi, il territorio della Germania, con tutte le sue fabbriche, aeroporti, e vie di comunicazioni, sarebbe sotto il controllo assoluto e totale dell'aviazione di S. M. Britannica.

Senza soffermarci molto su queste infamazioni, diremo, almeno, per ciò che ci riguarda più da vicino, che è indubbiamente un singolare dominio del Mediterraneo quello della R.A.F. che permette ai nostri bombardieri azioni su Kaifa e Gibilterra. Tutto ciò vuol dire il nostro dominio incontrastato su una distanza di 3600 chilometri. Questi sono i nostri fatti; a Duff Cooper e ai suoi servizi lasciamo volentieri il compito di smentirli goffamente a parole. Abbiamo riportato delle cifre sciocche; il lettore si renda conto del ridicolo di certe spaccate albaniche. La cosa, però, più amena è sapere che gli inglesi credono di dimostrare al mondo che le loro affermazioni sono suffragate dai fatti. Giorni fa un giornale londinese si domandava perché mai i tedeschi si ostinano a bombardare esclusivamente le coste meridionali e orientali della Gran Bretagna. Secondo detto



«Vi è scritta in caratteri gotici questa frase di Hitler: «non vi sono più isole»...»

giornale, questo fatto dimostra che l'aviazione del III Reich non è poi tanto forte come Goering vorrebbe dimostrare: se fosse infatti veramente forte — concludeva il giornale — l'aviazione tedesca avrebbe già realizzato il bombardamento totale contro il suolo dell'isola. Se ragionamenti di tal genere non fossero sommanamente sciocchi, si potrebbero confutare con la seguente affermazione: la R.A.F. non esiste perché non ha ancora distrutto la Germania!...

Contro tanta e così grosse sciocchezze, gli italo-tedeschi si limitano ad opporre la nuda sobrietà dei loro comunicati ufficiali e dei loro bollettini di guerra. In questi comunicati e in questi bollettini appare luminosa e provata il ruolo delle aviazioni dell'Asse. Infatti, da quindici giorni, con un crescendo progressivo, l'aviazione del Reich sottopone ad un metodico e certamente studiatissimo bombardamento i concentramenti navali, gli impianti portuali e i centri industriali dell'Inghilterra. Dalle azioni di trenta, quaranta, cinquanta minuti ripetute due o tre volte nei primi giorni dopo la capitolazione della Francia, si è giunti alle azioni di bombardamento ad ondate continue durante ventiquattro ore consecutive di quest'ultima settimana. Con un metodo e una efficacia impareggiabili, gli aviatori tedeschi — veri scienziati del bombardamento — fanno letteralmente ribollire il suolo della vecchia Inghilterra sotto la precisione e la efficacia dei loro ben centrati colpi.

L'Italia, mentre appresta i suoi stormi per la prevista collaborazione sul fronte occidentale, svolge, con altrettanto metodo, le sue azioni aeree contro i convogli inglesi nel Mediterraneo e contro le basi militari aeree e navali inglesi di questo mare su cui lo Stato Maggiore inglese faceva assegnamento per il suo decantato *Air control*. Da Gibilterra a Malta, da Cipro a Suez, da Haifa a Aden, da Kartum a Moyale, l'aviazione italiana dimostra, non a parole ma a fatti, il suo reale potere e controllo. Gli inglesi hanno coniato un frase — *Air Control* — noi abbiamo realizzato un vero ed effettivo controllo. Sulla carta strategica della vecchia Albione la funzione di base navale di Malta ormai non esiste più: le nostre quotidiane visite nel tranquillo rifugio della Valletta hanno reso questo braccio di mare poco ospitale per le navi inglesi; l'acqua vi ribolle troppo spesso e troppo paurosamente

per effetto delle nostre bombe. Oramai questo non è che un ex tranquillo rifugio. Già, infatti, gli inglesi si preoccupano di cercare altre basi navali più sicure. Non le discutiamo qui perché l'argomento ci porterebbe troppo lontano dal compito che ci siamo prefisso.

Malta, però — la disgraziata isola italiana — rappresenta ancora allo stato attuale un ponte di lancio dei velivoli inglesi. È necessario che questo ponte di lancio cessi di funzionare, in un modo o nell'altro. I «Tommy» aviatori che ancora si avventurano sul territorio italiano (particolarmente sulla Sicilia) provengono da Malta. A nord di Roma il territorio nazionale è ormai praticamente fuori del raggio d'azione dei velivoli inglesi partenti da basi fisse. D'altro canto crediamo che l'ammiraglio britannico non creda conveniente rischiare delle avventure con vulnerabilissimi portaerei (se ne ha ancora nel Mediterraneo, dopo i danni subiti dalla «Ark Royal») nelle acque del golfo di Taranto o del Canale di Otranto; o, tanto meno, nel Tirreno o a Nord-Est delle Baleari.

Credivamo di essere molto vicini al vero affermando che la R.A.F. più che sviluppare azioni offensive nel Mediterraneo, deve limitare la sua attività alla protezione della «Mediterranean Fleet» e delle sue basi. Anche questo compito — come si è visto nella recente vittoriosa battaglia aeronavale dello Jonio — è superiore alle sue forze ed è, in sé, un compito vastissimo. Le acque del Mediterraneo sono diventate infide particolarmente per chi pretendeva di dominare questo mare chiuso. Le acque spagnole non sono più accoglienti (lo cessarono di essere del resto, da quel lontano 18 luglio del 1936) quelle francesi, metropolitane e coloniali, tanto meno. Al centro e a oriente è rimasta l'Italia, con la sua marina e la sua aeronautica in perfetta collaborazione.

Concludendo, si può in tutta calma affermare che da quel lontano giorno in cui venne fabbricato e proiettato il film: «Il leone ha messo le ali» molta acqua è passata sotto i ponti; soprattutto sotto i già vecchi, tarlati e decrepiti ponti britannici. Più che mettere le ali, il vecchio leone inglese ha fatto un tentativo: un vano tentativo.

M. P.

1 CONTRO 5

«E' andata così. Ero chinato sull'apparecchio di puntamento a mirare un capannone al margine ovest del campo. Non pensavo al volo. Il secondo pilota è un ragazzo che sa il fatto suo: ha combattuto in Spagna, è stato istruttore all'Accademia quando ero al terzo corso. Come ogni volta mentre punto, prendo la botola, una spolverata di sabbia rossa raccolta sul campo al decollo mi va in gola. Bisognerà finalmente trovare il modo di eliminare questa faccenda. La caccia già ci girava attorno da qualche minuto. Non ci pensavo. In formazione di tre, come volava la mia pattuglia, la caccia ci fa un baffo. Il mio apparecchio era a destra del comandante, meglio difeso degli altri anche perché il sole rimaneva sempre a sinistra, negli occhi dalla caccia. Il balbettio fitto delle mitragliatrici di bordo si univa al rombo dei motori, come al solito. I motori di questa macchina sono padreterni. L'altro giorno un compagno è tornato da Alessandria col centrale che dava l'olio in entrata a 100 gradi. Roba da matti.

Ho fatto un primo tiro. Centrato il capannone con una da 100. Si è levata una fumata sottile ma rapidissima, subito piegata dal vento verso il mare. Stavo per ritornare a posto quando ho sentito di colpo una botta secca nel motore di sinistra e poi uno slottatore dentro i cilindri. Ci hanno fregato un cilindro di sicuro, mi son detto.

Di qui è cominciata la tarantella. Il motore colpito ha tenuto per un po' poi si è bloccato, elica in croce. Ho preso i comandi, ma c'era poco da fare. Anche il centrale ha cominciato dopo poco a starnutire. Non dava più di 1500 giri. Oramai la pattuglia l'avevamo perduta. Cinque caccia *Gloster* ci assalivano da tutte le parti. Deve essere stato un bel divertimento, cinque contro uno. Figli di cani. Una vera sarabanda di colpi; entravano da sopra, da sotto, dalle ali. A bordo un puzzo di benzina da soffocare. I *televé* schiantati non ci dicevano più niente. Qualcosa doveva essere successo anche ai piani di coda. Bisognava pedalare, con certi calci da atterrare un somaro, per tener su l'apparecchio.

La mitragliatrice di destra si è fermata di colpo. Il secondo è andato a vedere, poi è tornato, ha preso la cassetta dei medicinali e mi è parso di sentire il puzzo dell'acido fenico mescolato con quello della benzina. Comincia, mi son detto: se ci beccano i mitraglieri è fatta. Il motorista mi è venuto vicino a dirmi che qualcuno era morto: ha aperto le braccia e tirato su gli occhi. Ho capito subito. Mentre si ritornava indietro ed io continuavo a guardarlo per capire come era andata. Ho visto piegarsi e prendersi un piede in mano con una smorfia di dolore. Poi ha avuto un altro sobbalzo ed è caduto di traverso. L'altro sergente mi è venuto vicino poco dopo con la testa tutta sanguinante. Ma si trattava di roba da poco, due pallottole fra i capelli di striscio.

Intanto l'aeroplano continuava a perdere quota. Volavamo a mille metri sui 250 all'ora. La caccia c'era addosso oramai da dieci minuti. Finirà pure anche questa. Le nostre mitragliatrici hanno tacito del tutto. Anche l'aviere è stato colpito. Al cuore, mi ha detto il secondo che è andato un momento dietro a vedere. La cabina pareva un colabrodo. Non bisogna mollare. Ma intanto siamo a 700 di quota e il centrale riscalda sempre di più.

Ad un tratto vedo proprio davanti un *Gloster* che s'impenna. Poi sento una svenagliata dalla nostra torretta. Sì, mi pare di avere sentito i colpi dopo. Sarà stata una impressione. Vado a vedere. E' stato il maresciallo a sparare. Anche lui non è ferito. Il caccia è precipitato. E due. Il primo l'ha buttato giù il comandante quando eravamo ancora in pattuglia. Meno male. Sinora la peggio ce l'hanno ancora loro.

In vista del confine i caccia se ne sono andati. Avevamo ormai solo 500 metri di quota. Forse loro avevano finiti i colpi. Abbiamo atterrato sui sassi, vicino a una strada col carrello chiuso perché non funzionava più niente. E' andata bene. L'apparecchio è a casa.

A bordo due morti e uno ferito; soltanto io e il secondo illesi. Abbiamo fatto il segno della croce ai morti. Soltanto dopo molte ore il ferito ha potuto essere por-

tato in un ospedale. Ma se la caverà presto. Anche l'apparecchio, nonostante le centinaia di colpi incassati, dicono che sarà riparato. Il mio casco è forato in due punti. Ho avuto fortuna. La peggio l'hanno avuta gli inglesi».

Questo è il racconto che mi ha fatto in un campo della Marmarica un pilota di 22 anni, uscito dall'Accademia di Caserta pochi mesi fa.

FEDERIGO VALLI

(dal «Popolo d'Italia»).

LA P. A. A. IN GERMANIA

E' stato dimostrato abbastanza che la maggiore potenzialità dell'arma aerea, nell'attuale guerra fra inglesi e tedeschi, sta dalla parte della Germania. Quindi è sommarmente interessante sapere come la nostra grande Alleanza abbia organizzato la difesa antiaerea. Dato gli ultimissimi progressi scientifici, con le relative applicazioni — meccanica, chimica, balistica — è naturale che chi sa offendere sa anche difendersi.

L'organizzazione della P.A.A. tedesca è così accuratamente e minuziosamente realizzata che meriterebbe un lunghissimo articolo. Siamo costretti dallo scarso spazio a darne un breve cenno.

La nazione tedesca si è piazzata in prima linea nella difesa antiaerea per la ragione della vastità del suo territorio e per la ragione derivante dalle clausole del Trattato di Versailles che le proibivano i mezzi offensivi, per cui essa doveva almeno provvedere alla possibilità dei mezzi difensivi. Inoltre bisogna anche pensare alla mirabile facilità organizzativa che posseggono i germanici.

Prima del 1935, prima cioè dell'anno che segnò per la Germania la liberazione dai vincoli del detto nefasto Trattato, sorse in Germania l'Unione statale protezione antiaerea (*Reichsluftschutzbund*) nota con la sigla R. L. B. che accentro, armonizzandole, tutte le attività che avevano lo scopo della difesa antiaerea. Non vi furono più

iniziative slegate e disperse. Fu creato un unico organismo che cominciò a funzionare perfettamente e che in seguito fu in pieno assorbimento dal Ministero dell'Aria, che ora comanda le forze aeree e quelle contreree. Un sol capo con un solo organismo, che si avvantaggia di conseguenza della cooperazione degli altri Ministeri, poiché la protezione antiaerea provvede alla tutela della popolazione civile, beni e persone, industrie, commerci.

Al Ministero dell'Aria son dunque dati i compiti direttivo, organizzativo, formativo e di ricerche e di studio. Organi esecutivi sono gli elementi di polizia centrale e periferici, del gruppo statale industriale che vigila sulle industrie, della R. L. B. che provvede alla istruzione della protezione individuale ed in ultimo di tutti i cittadini soggetti al dovere di protezione antiaerea. Da notare subito le numerose scuole centrali e periferiche, statali e della R. L. B. ed i corsi di istruzione per uomini e donne. Esiste al riguardo un'imponente serie di disposizioni e parecchi regolamenti particolarizzati.

Il territorio dello Stato è ripartito in zone di attività opportunamente collegate fra loro e facenti capo ad un sol comando e ad una sola direttiva. V'è una gerarchia con i comandanti in sottordine della polizia locale ed i gruppi della R. L. B. La polizia dispone delle istituzioni statali e comunali per l'estinzione degli incendi, per i servizi sanitari e ricoveri e dei militi della Croce Rossa e del Servizio soccorsi tecnici. In caso di bisogno sono chiamati a coadiuvare i cittadini obbligati al servizio di protezione antiaerea.

Questi ultimi sono stati istruiti in precedenza e si considera il loro compito come un alto dovere civico, che non può essere concesso ai condannati, a quelli «che non godono del diritto d'onore civile» e agli altri sotto giudizio penale oppure che siano stati per indegnità di spensati dal servizio militare.

La R. L. B. ha un'immensa sfera d'azione. V'è il compito generale di formare la coscienza del pericolo in tutta la gran massa della popolazione e poi un'immensa quantità di compiti particolari che si svolgono in estensione ed in profondità. Uno dei più importanti è certo quello della formazione degli istruttori, i quali dovranno agire in modo che nessun cittadino sfugga alla necessaria istruzione.

Fra le scuole si può ricordare la «Wanssee», un modello del genere, nascosta in un bosco vicino Berlino. Vi si formano istruttori abilissimi. Dette scuole sono frequentate da adulti, donne e ragazzi. Si dà molta importanza alla protezione individuale. Si difende, sì, l'organismo principale, la fabbrica, l'edificio, ma si cura anche con attenzione la difesa degli organi. Ad ogni probabile e singola offesa, si pre-

dispone un idoneo mezzo di difesa. Prima la protezione dell'individuo. Seguono i complessi industriali. L'attrezzatura industriale è uno dei maggiori gangli della vita di una nazione.

Uno dei criteri fondamentali che guidano la P. A. A. tedesca per la difesa degli stabilimenti industriali è la creazione degli spazi. E' chiaro che quanto più l'obiettivo è spezzettato ed interrotto su larga superficie, meno si verifica il centramento, oppure il danno prodotto dalle bombe non è sempre così grave che non si possa riparare in qualche modo e senza troppo rallentare la produzione industriale. Son facili le illusioni ed i provvedimenti. Per l'avvenire, s'intende. Poiché le cosiddette zone industriali, create nel passato con un fine economico, sono ora un bersaglio preferito.

La protezione delle industrie è diligentemente curata. Vi è preposto il «Gruppo statale industriale». Ogni stabilimento provvede alla propria difesa, ma sempre in coordinazione ed in dipendenza di un unico comando centrale. Da notare in proposito che è applicato in modo rigoroso il principio che la continuità della produzione è più importante della protezione degli impianti e degli operai.

Notevole ancora. C'è l'Istituto statale di p. a. a. che provvede, per così dire, alle cose tecniche, al materiale, agli attrezzi, apparecchi e simili. Per l'assicurazione c'è la disposizione che le luci aperte devono essere schermate o filtrate in tal maniera che nell'oscurità ed a 500 metri di distanza in tutti i sensi l'occhio non possa percepire nessun raggio di luce. Ed ogni luce, contrariamente come si usa allora, non deve essere assolutamente colorata.

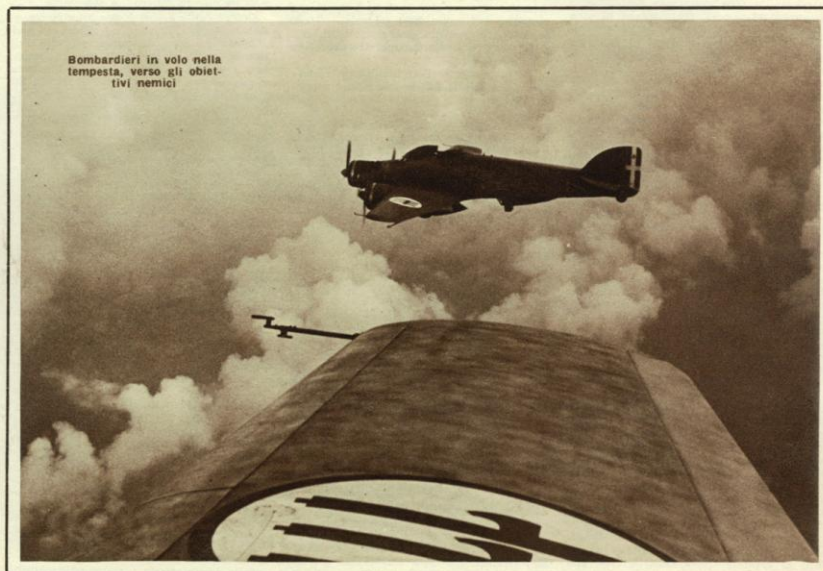
Né minore scrupolosità e precisione hanno le norme seguite nella costruzione dei ricoveri i quali debbono proteggere contro gli effetti delle bombe esplosive, o gli spostamenti ed i rischi d'aria, le schegge, ecc. Non vi sono, naturalmente, molte differenze fra la difesa antiaerea della Germania e quella degli altri Paesi, ma c'è senza dubbio della diversità in alcune realizzazioni, nelle quali si riscontra il caratteristico metodo tedesco pratico, diligente e minuziosissimo.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

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

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili. Catalogo illustrato inviando L. 2



NEUARTIGE ANGRIFFSMITTEL

Pochi volovelisti, forse, han potuto preannunciare un avvenire bello all'alba silenziosa. Anche i più appassionati sostenitori del volo a vela ponevano ad obiettivo di questa affascinante attività soltanto l'alto valore sportivo e l'affinamento delle doti di volatore.

La fruscante ala, che trae il suo sostentamento dalle forze della natura, poteva infatti dichiararsi la colomba del cielo: la fragilità di costruzione, la leggerezza e l'armonicità di linee non potevano far presagire nulla di guerresco.

Invece questo conflitto, che si è rivelato il conflitto delle sorprese, ha riservato una novità ai volovelisti. I germanici, senza sbalordire con molte invenzioni, nulla hanno lasciato di inteso nello sfruttamento di ogni mezzo a vantaggio della risoluzione rapida della guerra.

Animati da uno spirito militare altissimo, guidati da Comandanti dalle idee molto chiare e decisi ad imprimere alla guerra quella velocità di movimento capace di svincolarla dalle massacranti caratteristiche della guerra di posizione e di affamamento, i germanici hanno cercato di avere nel campo tattico, ossia nell'attuazione episodica della guerra, quella superiorità momentanea che permette di superare all'istante il nemico.

E si sa che in guerra, quasi sempre, la superiorità consiste unicamente nella sorpresa. Costringere il nemico ad accettare una data azione prendendolo di sorpresa significa averlo già in mano. Quando un esercito è pronto e sa minutamente come deve agire, e sa come quella data operazione dovrà svolgersi avendolo già eseguita in tempo di pace nel corso di accurate manovre, e riesce a sorprendere il nemico impreparato, possiede in sé, già prima di scattare, i germi della vittoria; la caduta del nemico è certa: egli resterà dapprima disorientato, poi sarà costretto ad una difesa raffazzonata che si metterà presto in disfatta.

I germanici, traendo utili insegnamenti dagli sbarchi aerei già attuati dalla Russia e dall'Italia, istruirono segretamente migliaia di paracadutisti che, ben allenati ed equipaggiati, ebbero le loro grandi manovre nella rapida conquista della Polonia.

E' noto che quella nazione di circa 30 milioni di uomini militarmente preparatissima venne debilitata in poco più di venti giorni. Ma l'alto Comando germanico non fece trapielare nessuno dei sistemi di guerra impiegati. Solo dopo l'occupazione dell'Olanda e del Belgio, durante la quale vennero lanciate centinaia di paracadutisti a conquistare posizioni predominanti nel cuore del nemico a distanza di centinaia di chilometri dalle prime linee, si è saputo la novità: la *Neuartige Angriffsmittel*.

Ma non è stata questa la sola sorpresa, che alla caduta del forte belga Eben Emael (uno dei sistemi fortificati più potenti del Belgio, sistemi fortificati che, come si ricorderà, ritardarono di mesi l'avanzata germanica del 1914, permettendo ai franco-inglesi di correre ai ripari e smorzare così la potenza d'urto dell'attaccante) il comunicato del Gran Quartiere Generale germanico annunciava che la nuova vittoria si doveva all'impiego di un nuovissimo mezzo di guerra tenuto segreto dai Comandi.

Le più strane congetture furono fatte dai belligeranti e dai neutrali. Chi parlava di un nuovo potentissimo esplosivo, chi di speciali gas a potere soporifero, capaci di addormentare i difensori del forte, chi a polveri con alto potenziale termico. Ma non vi fu nessuno che si avvicinò alla realtà.

Questa era ben più semplice: all'alba, un grosso alante contenente otto uomini decisi a tutto veniva rimorchiato in altezza da un velivolo. A qualche decina di chilometri di distanza dal forte, l'alante che portava a bordo, oltre gli uomini, mitragliatrici leggere e cariche di esplosivo potente, veniva sganciato e protetto dalla sua silenziosità riusciva ad atterrare non visto nell'interno del sistema fortificato approfittando anche della scarsa luce del giorno appena nascente.

La bassa velocità di atterraggio permetteva all'alante di prendere terra nel brevissimo spazio dove voleva condurre il suo

pila. Gli uomini si disponevano subito ad attaccare gli obiettivi fissati in precedenza, resi pratici dalle carte di cui li aveva muniti il loro Comando.

Collocate in sito le cariche di alto esplosivo, queste venivano fatte brillare contemporaneamente e quindi entravano in azione le mitragliatrici leggere che prendevano d'infila le ferite. I difensori del forte, al grande frastuono e nel vedere le torrette di acciaio di decine di tonnellate saltare in aria, si davano ad una difesa disordinata sparando senza una mira precisa.

L'azione degli audaci assaltatori era poi combinata con quelle delle truppe che dall'esterno aspettavano lo scoppio delle cariche per lanciarsi all'attacco.

Naturalmente la caotica difesa belga nulla poteva contro la sorpresa degli audaci assaltatori che si impadronivano di punti nevralgici della difesa del sistema fortificato. Il comandante del forte, non sapendo di avere a che fare con soli otto uomini, decideva la resa credendo che il forte fosse già quasi tutto in mano a chi sa quanti nemici.

Ecco spiegato così l'arcano del nuovo mezzo di guerra. Pochi uomini audaci montati su una fragile fruscante ala hanno realizzato il miracolo di far cadere una fortificazione che avrebbe inghiottito migliaia di vittime. Essi hanno fatto risparmiare molto sangue ed anche un prezioso tempo alle truppe avanzanti.

Il Fuehrer premiava sul posto gli eroici assaltatori con la onorificenza della Croce di Ferro.

A. M.

LO SAPEVATE...?

che esistono pure i «deputati in picchiata»? No, forse voi non lo sapevate ancora poiché i deputati in picchiata sono una specialità creata proprio in questi giorni nella vicina e battutissima repubblica democratica dove una combriccola di residui parlamentari, visti gli effetti sorprendenti degli «Stukas», vorrebbe zettarsi anch'essa a capofitto sulle cose francesi per dar loro una verginità di mentecato, o meglio, cercando di farlo dimenticare ai vittoriosi dell'Asse. Ma siccome questi la sanno lunga e sanno anche per esperienza come certe conversioni troppo repentine vadano prese con le molle, si sono

subito affrettati ad avvertire i deputati in picchiata di rallentare un poco il loro tuffo verso la progettata costituzione totalitaria perché questa volta non si tratta soltanto di lasciare la bomba e scappar via, ma di gettare le fondamenta per la nuova Europa, ciò che richiederà calma, pazienza e soprattutto fiducia.

Ma lasciamo andare tali questioni che non ci riguardano troppo; per fortuna c'è chi si incaricherà di risolverle nel modo migliore. Occupiamoci piuttosto degli elicotteri ad alta velocità, in gestione negli Stati Uniti. E' davvero commovente la lenta e faticosa ascesa dei poveri elicotteri verso i più alti gradini della società aviatoria quando si pensi alla loro «brida» origine di uccelli-cigno. Eravamo talmente abituati a considerare l'elicottero soltanto come una capricciosa creatura aerea, buona tutt'al più ad essere impiegata praticamente per certi servizi civili di seconda ordine ed anche per uno stravagante diletto, che ora ci sembra quasi uno scherzo immaginario in gara di velocità con i suoi parenti ricchi. Ebbi, stesso, l'elicottero, nell'udire i progetti dei buoni ingegneri americani deve aver provato le medesime sensazioni di incredulità e di meravigliosa sorpresa che fecero gioire Cenerentola quando la fata le domandò se voleva andare alla festa da ballo.

Finora i costruttori di elicotteri si erano preoccupati di risolvere il problema del controllo, della stabilità e della sicurezza prima di affrontare la questione del rendimento. Pochi Wulf, in specie, col suo famoso modello a F. W. 61 «a» ha dimostrato ampiamente il grado di perfezione a cui si è arrivati oggi in fatto di stabilità e di maneggevolezza. Superata quindi questa fase che era la più scabrosa, non rimaneva altro che trasformare l'elicottero in un aeromobile veramente pratico. Le recenti ricerche alla teoriche che pratiche svolte negli Stati Uniti fanno intravedere la possibilità di dare all'elicottero una velocità orizzontale almeno uguale a quella di un apparecchio dalle stesse caratteristiche, volendo con ciò alludere ad un apparecchio normale ad ali fisse, aventi la stessa portanza per lo stesso numero di cavalli. Il tecnico Montgomery Knight, della Scuola Tecnologica della Georgia, ha presentato all'Istituto americano delle Scienze Aeronautiche una relazione in cui afferma, con l'appoggio di prove pratiche, che un'ala fissa di determinate dimensioni richiede alle alte velocità una forza motrice leggermente superiore a quella che occorre per azionare un rotore della stessa superficie. Le ragioni adottate per sostenere quest'affermazione di principio sono state assai discusse in seno alla commissione che ha esaminato la relazione Knight. Ma non appena rotto il ghiaccio ecco unirsi al signor Montgomery molti altri tecnici e costruttori, simpatizzanti dell'elicottero veloce, per tornare alla carica con progetti e conferenze. Tale fervore d'intenti starebbe dunque a dimostrare che qualcosa di nuovo è in vista anche nel campo degli elicotteri, e con questi chiarimenti di luna è già molto che ci si preoccupi di un problema per il momento secondario.

A proposito di chiarimenti di luna, avete letto la novità dei gatti volanti? Un nostro corrispondente dal fronte della Manica riferisce che per rispondere ai pirati britannici i quali, approfittando dell'oscurità vanno a bombardare le città aperte tedesche e olandesi, si curi di evitare le battaglie alla luce del sole, l'aviazione germanica offre ora «i gatti volanti». Si dice che questi apparecchi di ca-

cia siano muniti di dispositivi speciali per la segnalazione automatica al pilota della presenza di ogni altro aereo navigante entro un raggio di alcuni chilometri; in tal modo il cacciatore, senza vedere il nemico, è avvertito della sua presenza e gli si può avvicinare per attaccarlo. Di qual genere sia questo dispositivo nulla si sa ancora, ma è un fatto che quando alcuni giorni or sono gli inglesi si recarono di notte su Stavanger nessuno degli apparecchi facenti parte della spedizione ritornò a casa per raccontare la fine che avevano fatto gli altri; ed anche più tardi, in un'altra avventura del genere, la Royal Air Force lasciò altri 16 velivoli in una vera e propria battaglia impegnata di notte sopra la Manica, presso Dover.

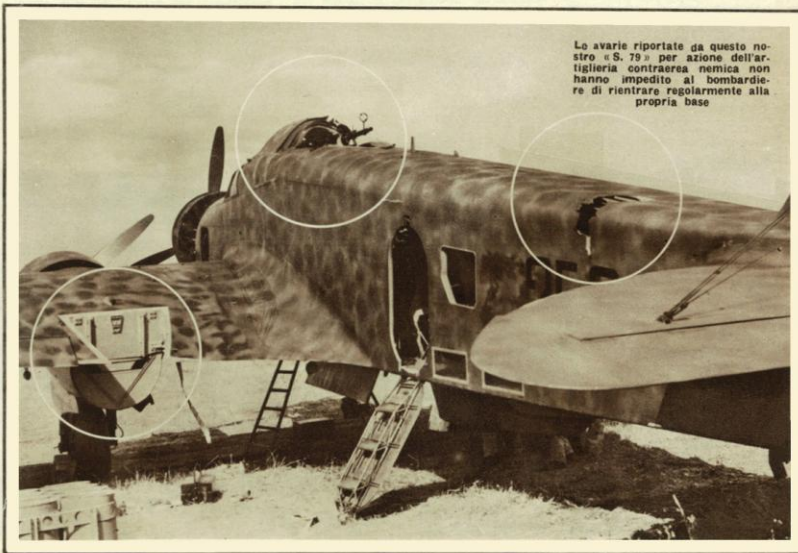
Sembra dunque che non si scherzi. E meno male che i «sorelli verdi» volavano quando ancora i «gatti volanti» non erano nati. Noi però duriamo che sarebbero andati egualmente in perfetto accordo per dare la caccia ad un nemico troppo pericoloso per tutti e due.

I. V.

CRONACA BREVE

LE LINEE CIVILI italiane continuano quasi tutte, nonostante la situazione, il loro traffico lungo la penisola. Questo fatto appare significativo alla stampa estera, che lo fa risalire in più commenti, notando come, tra i Paesi belligeranti, l'Italia sia il solo che abbia serbato tanta serenità da poter continuare nella più grande calma certi servizi che in Inghilterra e in Francia furono sospesi sin dall'inizio della guerra.

I REPARTI PARACADUTISTI germanici dispongono di un proprio servizio sanitario, e i medici e gli infermieri dividono i rischi dei camerati combattenti assai più che ogni altro corpo o arma, in quanto tutte le volte che un nucleo di truppe viene lanciato a terra dagli aeroplani, è accompagnato da un sanitario. Naturalmente i dottori, gli assistenti e i portafertili sono stati scelti dopo un'accurata selezione fisica, ed iniziarono già in tempo di pace il loro allenamento insieme alle truppe, eseguendo lanci dal 50 ai 500 metri di altezza, e partecipando anche a marce forzate rapidissime su terreno di campagna. L'istruzione tecnica speciale comprende inoltre la fulminea organizzazione di un posto di pronto soccorso con il materiale ausiliario che viene lanciato ad ogni reparto mediante appositi paracadute. Si tratta di un materiale sanitario che in un minimo di spazio e di peso riunisce tutto quanto è necessario anche per eseguire operazioni di una certa importanza. Riordiniamo che i servizi sanitari paracadutisti furono impiegati per la prima volta dall'Italia nella campagna abissina: in occasione del criminale massacro delle maestranze Gontrund, medici e infermieri italiani si lanciarono con il paracadute sul luogo dell'agguato e poterono recare immediatamente le loro amorevoli cure agli operai italiani straziati dalle barbarie dei predoni di Tafari.



Le avarie riportate da questo nostro «S. 79» per azione dell'artiglieria contrattenta nemica non hanno impedito al bombardiere di rientrare regolarmente alla propria base

STUDIO DI UN VELEGGIATORE

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

UN NUOVO LIBRATORE

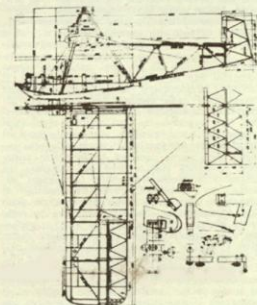
L'alante libratore, destinato alla scuola in piano o in pendio e specialmente studiato per essere dato in dotazione alle scuole stesse per uso intenso e gravoso, ha ormai acquistato una sua ben nota fisionomia, che lo fa differire sostanzialmente dall'alante creato per voli di meno modeste pretese. Si può affermare senz'altro che presso tutte le Nazioni che praticano il volo a vela su vasta scala, e segnatamente con l'intento di formare rapidamente ed economicamente una grande massa di piloti, il libratore da scuola è un derivato assai prossimo del vecchio Ziegler tedesco, le cui caratteristiche peculiari si sono dimostrate ottimamente intonate alle esigenze particolari d'impiego. Pur nella sua schematica semplicità però, questo alante è suscettibile di varianti e perfezionamenti di dettaglio, suggeriti specialmente dall'esperienza, che possono portare un contributo anche decisivo alla utilizzazione del velivolo sul campo. Con gli scarsi mezzi spesso a disposizione è necessario che la struttura sia non solo semplice e chiara, ma anche riparabile senza possibilità di errore da parte di personale non eccessivamente specializzato, con mezzi elementari, senza per questo diminuire le qualità di volo che la scuola moderna esige di elevato livello sia nel campo delle caratteristiche pure, sia in quello alquanto scabroso della stabilità.

Tutte queste esigenze spesso contrastanti, sembrano bene armonizzate nel nuovo libratore da scuola tipo 36 che il tedesco N. S. F. K. ha ora unificato. Con questa decisione di generalizzare per tutte indistintamente le scuole di volo librato un tipo solo, si è enormemente semplificata la possibilità di approvvigionamento e di ri-

cambio. Per di più, in un periodo in cui, per ovvie ragioni d'interesse nazionale collegate allo stato di guerra, il personale può essere improvvisamente trasferito o sostituito, la generale pratica delle caratteristiche di manutenzione e regolaggio di un tipo di alante, consente di attendere ai voli con la massima fiducia nel perfetto stato del materiale impiegato.

Nelle sue linee generali il libratore 36 non differisce sostanzialmente dalla ben nota schiera degli Ziegler, specialmente dal tipo 35 di cui è il naturale sviluppo. L'ala, con un'apertura di m. 10,44, è del tipo normale a due longheroni, controventati con fili. I longheroni però, costituiti a doppio T con anima in compensato e solette in abete, sono di costruzione semplice ma alquanto raffinata, per il considerevole risparmio di peso rispetto allo antico tipo a tavola. Sul longherone anteriore sono fissate le carrucole per i cavi

di comando degli alettoni. Il profilo, fino al primo longherone, è materializzato dalla solita copertura, in compensato. Il resto dell'ala è intelato. Le centine, di profilo concavo-convesso a moderata curvatura, sono a traliccio di listelli di abete, con fazzoletti triangolari in compensato sottile.



Di speciale interesse è la grande semplificazione degli attacchi metallici. Sfruttando opportunamente le possibilità offerte dall'intralicciatura esterna a fili, il costruttore ha, con una intelligente ripartizione degli sforzi, scegliendo accuratamente i punti di attacco, ridotto le piastre al minimo e a forme di rapida e facile lavorazione. Gli attacchi alla radi-

ce delle semiali sono infatti dei semplici ganci aperti verso il basso e tutta l'operazione di montaggio delle semiali stesse si riduce all'agganciamento in posto di queste, al fissaggio dei quattro fili superiori facenti capo al triangolo classico di attacco superiore e alla messa in tensione dei quattro fili inferiori che vincolano la cellula al pattino costituente la base del trave. Il trave stesso, rudimentale fusoliera del libratore, ha la classica forma a traliccio ma si distingue per un'accurata scelta delle dimensioni e dell'orientamento dei suoi elementi. Una novità, che merita di essere segnalata e apprezzata, è il molleggio del pattino di atterraggio con due gambe elastiche «Fauli». Abolito così il duro contatto col suolo, che nei vecchi libratori si ripercuoteva dolorosamente sull'allievo e peggio ancora sulle strutture, causando un rapido e pericoloso logorio di queste, il nuovo alante si trova finalmente nelle stesse condizioni del moderno aeroplano, in cui organi appositamente studiati assorbono le rudi reazioni d'atterraggio. Ne risulta una più gradevole tranquillità per l'allievo, che non attende più con tanta ansia il colpo finale nella delicata fase terminale del suo breve volo, e l'apparecchio tutto si sregola molto meno, riducendo in tal modo le soste. Per il resto le innovazioni sono specialmente in materia di razionale aumento della comodità. Il sedile ben studiato come forma, è corredato di un attacco completo con cintura e bretelle che vincola bene il pilota. I comandi, assai semplici nelle loro parti metalliche, si avvantaggiano di una pedaliera a doppia asta tubolare, che consente il movimento parallelo dei due pedali con reggi-tacco. La visibilità è naturalmente completa, mancando ogni ostruzione anteriore.

Particolare attenzione sembra essere stata posta nel raggiungimento di una elevata stabilità di forma, sia longitudinale, sia laterale. La posizione prescritta del baricentro è al 27,5 per cento del profilo alare e non si arretra mai dopo il 30 per cento anche per piloti molto leggeri. Una serie completa di indicazioni è fornita per il perfetto regolaggio dell'apparecchio, anche in base agli eventuali scarti di peso per costruzione. Quanto alla stabilità laterale, essa sembra semplicemente assicurata da uno svergolamento negativo dell'ala ottenuto in corrispondenza degli alettoni con un graduale rialzo del bordo d'uscita di questi. Il diedro laterale è moderato e una buona deriva alia è creata dall'intreccio del triangolo superiore di sostegno della cellula.

In conclusione, nella sua rustica semplicità, questo libratore soddisfa tutte le esigenze del futuro pilota di grado A e B, consentendogli anche alcune soddisfazioni che soltanto una costruzione razionale, e soprattutto leggera, può dare. Il peso a vuoto è infatti di kg. 95, con una superficie alare di oltre 16 mq. Per questo alante è prevista anche una leggera carenatura del posto di

pilotaggio, con cui entra senz'altro in una classe di libratori quale i nostri piloti sognano spesso di cavalcare per le vie del cielo, sogno che attraverso le organizzazioni italiane di volo a vela può essere presto e bene tradotto in realtà.

P. C. B.

GIBILTERRA

Dopo Alessandria, dopo Caifa, estremo baluardo orientale, doveva giungere fatalmente l'ora di Gibilterra, estremo baluardo occidentale. Era questa l'azione che avrebbe dimostrato luminosamente il nostro reale ed effettivo dominio del cielo nel Mediterraneo. Questa è una impresa degna degli aviatori d'Italia. Detto questo, credo sia detto tutto.

La normale discrezione che di solito avvolge imprese di tale genere, non ci permette di dilungarci molto su questa luminosa impresa della nostra arma del cielo. Tenteremo, tuttavia, sulla scorta di notizie rigorosamente ufficiali, dare ai nostri lettori qualche dato che permetterà loro di apprezzare con più coscienza la portata di questo oramai già celebre bombardamento.

Gli apparecchi italiani decollarono all'alba del 19 luglio con due tonnellate di esplosivo nel loro ventre capace, 2200 chilometri di mare aperto li aspettavano. La cura meticolosa con la quale era stata preparata questa audace impresa rendeva tutti fiduciosi sul suo esito. Tabelle, prontuari, diagrammi, rappresentavano i limiti delle possibilità di navigazione dei nostri superbi apparecchi; e tutto ciò era stato prudentemente calcolato. Erano, questi, i limiti posti dalla sorda materia alla sconfinata audacia degli aviatori italiani. Chilometri, tempi, consumo orario, regime del motore, benzina, prontuari dei periodi di luce, dei fari che sulla costa spagnola e africana avrebbero servito di riferimento, rappresentavano il materiale indispensabile per la buona riuscita dell'impresa.

Sul principio, il vento contrario ostacolò non poco e ritardò il cammino dei nostri apparecchi; ma sulle Baleari prima, e poi sul Capo Matifou, le tabelle dei tempi e dei consumi tranquillizzarono la navigazione oramai vicina agli obiettivi. Infatti a destra il faro Punta Europa e a sinistra il faro Punta Abyla con i loro periodi di luce, stavano lì ad indicare la famosa porta del Mediterraneo. Se le chiavi di questa porta erano ancora nelle mani di estranei, gli aviatori italiani si accingevano a rompere, con le loro bombe, il meccanismo della serratura inglese.

Gibilterra era illuminata: la città, a nord-ovest della stretta penisola, brillava. Gli apparecchi italiani erano giunti sulle opere militari di sorpresa. Ben presto, prima ancora che si accendessero i riflettori per scrutare il cielo, i bacini, l'arsenale, i macchinari di svuotamento, gli scali di alleggio, i magazzini, le avio-

rimesse, le centrali elettriche, un deposito di munizioni, vengono centrati. Appena cadute le prime bombe cento occhi si accendono incrociandosi, frugando il cielo. Poi tutte le innumerevoli postazioni di batterie della difesa contraerea associate a quelle delle navi aprono un fuoco infernale. Sparano tutti i calibri. Ma il fuoco è impreciso e disordinato: tradisce il nervosismo che è in diretta relazione dell'enorme sorpresa che ha dettato questa azione.

I nostri apparecchi, incuranti di questa mortale cortina di fuoco che li avvolge da tutti i lati e li minaccia, compiono un largo giro, e ritornano sugli obiettivi una seconda volta e li bombardano ancora. Poi, tutti assieme, assolutamente incolumi, riprendono la via del ritorno. Se le chiavi di questa vitale porta sono ancora in mani estranee e nemiche, la serratura ha ricevuto certamente un brutto colpo.

G. P.

Pace bucolica ai margini di un nostro aeroporto di guerra



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CHIAMIAMOLA...
TRAZIONE
NEGATIVA

(Continuazione del numero precedente)

Finora abbiamo considerato il caso in cui la trazione ha intensità uguale alla resistenza e passa per il baricentro. Nel caso in cui la trazione sia superiore alla resistenza si ha logicamente, una velocità superiore a quella necessaria per ottenere il volo orizzontale, e siccome ogni aumento di velocità ha per effetto un aumento della portanza e quindi della risultante aerodinamica F , non sussiste più l'equilibrio fra la portanza P ed il peso G , la prima essendo divenuta maggiore del secondo; la F e la R , non essendo più in equilibrio, danno una risultante verticale RS che solleva l'apparecchio; la traiettoria è perciò in salita.

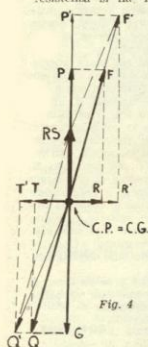


Fig. 4

Come si vede dalla fig. 4, il modello dovrebbe salire con l'asse di trazione orizzontale; tuttavia, quando si abbia una esuberanza di potenza rispetto al volo orizzontale, il modello si dispone con l'asse di trazione inclinato verso l'alto.

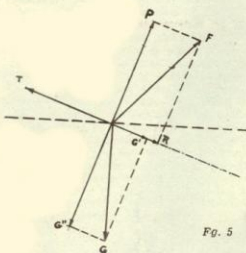


Fig. 5

Le condizioni di equilibrio sono date dalla fig. 5 nella quale per comodità la forza di gravità G è scomposta nelle sue componenti G' e G'' in modo tale che G'' risulti

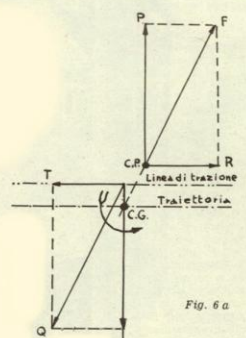


Fig. 6a

uguale e contraria a P ; l'asse di trazione perciò si inclina di quanto necessario per ottenere tale equilibrio.

E fin qui tutto va bene, come abbiamo

visto. I guai nascono invece quando la trazione non passa per il baricentro, e vediamo perché.

Prendiamo il caso della fig. 6a in cui la trazione è, sì, uguale alla resistenza; ma passa sopra il baricentro. La risultante della trazione e della gravità non passa più, neanche, per il baricentro ma più sotto. Si hanno così due forze, la F e la Q uguali e di senso contrario, ma non aventi la stessa linea d'azione.

Si presenta il caso che in fisica si chiama coppia di forze; coppia che tende a far ruotare il corpo attorno al baricentro nel senso indicato dalla freccia e, nel caso specifico, a picchiare.

Nella fig. 6b è illustrato il caso opposto; la trazione passa sotto il baricentro e quindi tutto il sistema tende a ruotare nel senso indicato dalla freccia e precisamente a cabrare.

E' precisamente quest'ultimo il caso che

RADUNO A ROMA

Tutti gli aeromodelisti di Roma e del Lazio sono invitati a partecipare all'incontro amichevole che avrà luogo domenica 4 agosto ai Campi di Annibale a Rocca di Papa.

L'iscrizione è aperta a tutti per tutte le categorie e per qualsiasi numero di modelli.

La tassa di iscrizione è di L. 5 a modello e servirà a formare i premi secondo il sistema «dividi l'incasso».

Le iscrizioni si accettano sul campo anche durante la gara.

L'elenco di eventuali premi straordinari e il regolamento dettagliato verranno comunicati sul campo.

L'appuntamento è alle ore 6.30 a Piazza del Cinquecento (Stazione, Termini) di fronte alla Casa del Passeggiatore.

più spesso si presenta, infatti la maggioranza dei modelli, sotto la sciarica dell'elica tendono a cabrare a volte anche molto fortemente specialmente nei primi istanti della salita.

Quando il modello presenta un tale difetto si usa dare all'elica dell'elica, per mezzo di adattatori spessori (adattissimi i flammiferi del tipo cosiddetto minerva), una incidenza negativa in modo da far passare la linea di trazione per il baricentro o, per lo meno, da avvicinarla molto, in modo da neutralizzare o per lo meno smorzare gli effetti della coppia $F-Q$.

Tale rimedio è buono sul campo ed è molto utile ma... c'è un ma. Infatti così inclinata verso il basso l'elica non dà il massimo rendimento, non solo, ma i filetti fluidi spinti dall'elica vengono a colpire ala, timoni, fusoliera, ecc. con un'incidenza diversa dallo 0 con conseguenze imprevedibili e quasi sempre dannose.

E' bene perciò cercare di far passare la linea di trazione per il baricentro già in sede di progetto.

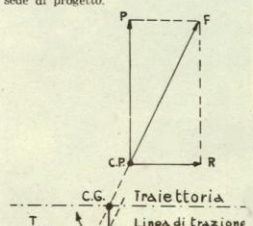
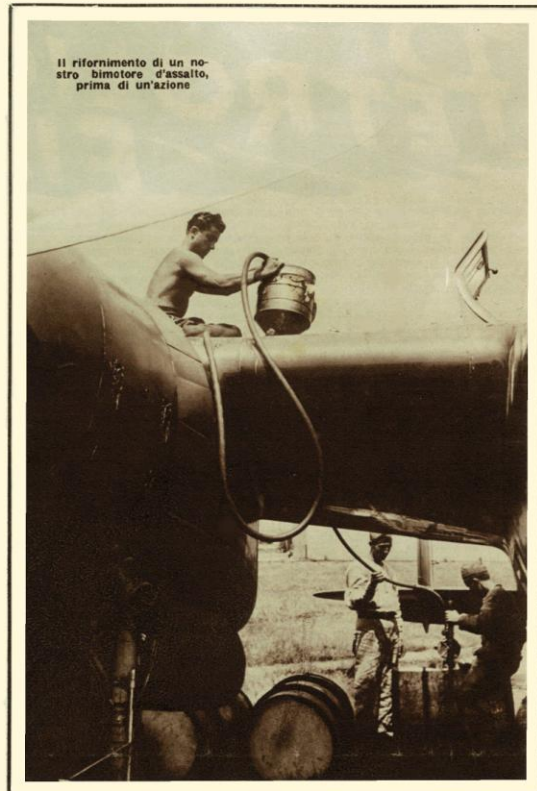


Fig. 6b

La cosa si può ottenere cercando di far passare la matassa elastica non troppo lontana dall'ala nel caso di modelli ad elastico e mettendo più in basso possibile



Il rifornimento di un nostro bimotore d'assalto, prima di un'azione

le pile e la bobina nel caso dei modelli con motore a scoppio.

Contrariamente a ciò, da qualche tempo si nota una certa tendenza a rialzare l'ala rispetto alla linea di trazione seguendo l'errato criterio che una tale disposizione favorisca la salita. Ciò è esatto solo nel caso dei modelli a motore a scoppio, perché, in tali modelli, un abbassamento del baricentro rispetto al centro di spinta laterale conferisce una maggiore stabilità laterale al modello e, quindi, diminuisce le possibilità di scivolata d'ala derivanti da una salita in spirale troppo stretta. Ma di questo ci occuperemo in un prossimo articolo.

UTI



E' da segnalare, elogiando l'iniziativa, un esempio che tutte le sedi della R.U.N.A. dovrebbero seguire.

In occasione della riunione del proprio Consiglio direttivo, svoltasi il 22 giugno scorso, la sede della R.U.N.A. di Firenze ha deciso di concedere una borsa di pilotaggio a quell'aeromodelista fiorentino che nelle prossime gare risulterà primo in classifica.

La notizia non ha bisogno di commenti. Ognuno può comprendere quanto sarebbe bello se una tale iniziativa si generalizzasse.

...

Il XIV Raduno di Punta Sabbioni rimarrà celebre negli annali dell'aeromodellismo veneto, oltre che per il numero dei modelli partecipanti (38), anche per le scassature, verificatesi in tale quantità da far pensare ad un vero e proprio malocchio; infatti più della metà dei partecipanti fu costretta al ritiro e tra questi vari «casi» fra i quali Sabbadini, De Grandis, Valle, Urai e Gurato, i cui lanci preliminari facevano prevedere ottimi risultati.

La gara si svolse tutta nella mattinata poiché durante il pomeriggio il vento non permise ulteriori lanci.

Nonostante ciò la gara fu ugualmente animata anche per l'intervento di un gruppetto di ragazzi della R.I.N.A. trevisana: infatti

dopo un volo di Gurato di 2° e 55" Urai prese la testa raggiungendo e superando i quattro primi mentre Carniato di Treviso si aggiudicava il terzo posto col tempo di 2° e 17" seguito da De Grandis con 2° e 2". Poi si avventurava Baldan con un ottimo 2° e 45", ma Sergio Sabbadini pensava a mettere a posto tutti con un ottimo 10° e 2/5.

Volo superbo compiuto tutto in ascesa, notevole soprattutto la distanza superata (circa 1 km.), che rese necessario un movimentato recupero in Laguna.

Nella gara dei modelli ad elastico rimase vincitore Valle con 51" raggiunti in un volo di prova prima che la rottura della matassa lo costringesse al ritiro. Secondo risultato Sergio Sabbadini con il solito ed ormai vecchio modello.

Tirando le somme si può dire che a questo XIV Raduno si è visto come l'entusiasmo, specie nei giovanissimi, non accenti a mancare, e come questi raduni della R.U.N.A. veneziana comincino ad acquistare risonanza: prova ne sia la simpatica partecipazione dei ragazzi della R.U.N.A. trevisana.

Ecco le classifiche:

Classifiche modelli veleggiatori: 1. Sabbadini Sergio, 10°3'2/5; 2. Urai, 4°5"; 3. Gurato, 2°55"; 4. Baldan Marcello, 2°45"; 5. Carniato (Treviso), 2°17"2/5; 6. De Grandis A., 2°; 7. Scaramuzza G., 1°59"; 8. Bellé Giorgio, 1°57"; 9. Saccon A., 1°35"; 10. Furlanetto (Treviso), 1°34.

Classifiche dei modelli ad elastico: 1. Valle Vittorio, 51"; 2. Sabbadini Sergio, 40"; 3. Carniato (Treviso), 31"; 4. Bellé Luigi, 29".

Classifica di eliminazione per le gare nazionali (veleggiatori): 1. Populin Lucio, punti 1.658; 2. Sabbadini Sergio, p. 493 2/5; 3. Sabbadini Mario, p. 436; 4. Bonvincini Roberto, p. 184; 5. Gallo Luigi, p. 86 1/5; 6. Bellé Giorgio, p. 71; 7. Urai, p. 66; 8. De Grandis Alfo, p. 58; 9. Rossi G., p. 29; 10. Duse, p. 26.

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVIII inviando L. 1,50

allo ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

PETROLIO IN FIAMME

La storia ha diviso le epoche della vita umana secondo i campi al cui sfruttamento l'uomo ha atteso: quella di oggi è l'epoca del petrolio. L'oro nero, lo hanno chiamato storici e speculatori, regnanti e industriali. Questa meravigliosa linfa che da pochi anni l'astuzia di Drake ha fatto entrare il sangue dell'organismo societario moderno, segnerà con la sua scomparsa il crollo dell'edificio della civiltà attuale. La vita di due miliardi di persone subirà una tremenda sincope. I mezzi di locomozione di ogni continente si arresteranno. Migliaia di industrie cesseranno di esistere. Il ritmo di produzione dell'oro nero segnerà le alternative della vita delle nazioni e l'essenza dei loro rapporti, muterà traccia a caratteri indelebili i destini di una gerarchia che vede l'Impero britannico tiranicamente dominante su centinaia di milioni di uomini.

L'Oceano di nafta che si stende nel sottosuolo dell'Irak, della Siria, della Palestina, e scende poi sotto l'Arabia settentrionale, insinuandosi oltre il Mar Rosso sino a raggiungere le lontane coste danubiane, questa immensa fonte di ricchezza sulla quale si sono sempre puntati gli squarci di avidi degli affaristi di ogni Paese, alla quale hanno rivolto le loro cure diplomatiche tutte le Nazioni, sul quale puntano i desideri di ogni Stato, costituisce da tempo ormai una delle più forti armi che la tentacolare belva britannica ha sino ad oggi sfruttato per il mantenimento della sua tracotante egemonia in ogni settore del mondo.

Le tubature che dai pozzi di Mossul, simili a gigantesche arterie vitali, conducevano la pulsante ondata di nafta sino alle coste palestinesi, ai depositi della città di Haifa, costituivano la ragione di principale di vita della proclamata sovranità dei mari flotta inglese. Ad esse le imponenti corazzate irte di cannoni sorgevano il carburante necessario alla loro esistenza. Quel denso liquido nero che affluiva interminabilmente dalle profondità del deserto orientale di Mossul era il sangue stesso della forza britannica. L'oro nero palestinese dava vita agli aeroplani della R.A.F., alle corazzate di S. M. Britannica, alle colonne motorizzate che tengono ancora sotto i loro cingoli i più ricchi territori del globo.

E' questo lontano e nascosto organo vitale al quale attingevano le forze del nemico, questa gigantesca centrale di energia, questo visceri di eccezionale importanza che dava vita a tutto un colossale organismo militare, che la nostra aviazione ha avuto incarico di colpire, colpire, colpire sino alla sua fine, inferendo così al nemico un terribile colpo la cui ferita non potrà ormai più risanarsi.

Porte della sua agguerrita difesa, della sua stessa opulenza, della enorme distanza che la separava dal nemico, Haifa non si aspettava l'attacco.

E' stato dato l'incarico di raggiungere in volo questo ganglio vitale del nemico ad un uomo noto a tutti gli italiani per il suo eroismo, la sua abilità, il suo sprezzo del pericolo che lo caratterizzano. Questo ufficiale pilota che ha già al suo attivo tre guerre combattute da prode ha assunto con gioia il terribile impegno. Milcinquecento chilometri di mare: una via dritta nel cuore del nemico.

Una preparazione meticolosa ha preceduto l'impresa. Essa è stata studiata nei minimi particolari, costruita dalle fondamenta con materiale sicuro e di provata efficienza. Si trattava di partire alla gari baldina contro infiniti ostacoli; ma gli aviatori italiani sanno bene far questo. Nel volgere di poco tempo, i piani dell'azione destinati a rimanere nella storia erano compiuti nei minimi particolari. La sorte di Haifa era già decisa. Il rombo dei motori, il cui battito ha nell'alba di un tiepido mattino strappato dal suolo la pesante formazione dal segno della croce, costituiva la sentenza di morte della creduta invulnerabile fonte di energia della flotta britannica.

Stracci lanosi di foschia grigia si stendono puramente sul piano liquido del Mediterraneo orientale addensando su di esso ombre cupi lacerate ogni tanto da assolate

schiarite. Sopra di essi, nel sole fortissimo, la formazione italiana vola alla contro ala percorrendo un'invisibile strada rilevata dall'esame incessante dei precisi strumenti di bordo. Orologio, bussola e indicatore di velocità suggeriscono ai piloti la posizione. La meta è ancora lontana. A bordo non si parla, quasi il nemico dovesse ascoltare. Gli aviatori sono quasi, essi stessi, stupiti di tanta audacia. Il cielo sembra rabbrivire trasalendo al rombo sicuro che lo percorre.

Cipro passa a sinistra, sonnecchiando, ignara del nemico che l'ha sfiorata quasi. Haifa si avvicina: occorre far quota. Il falco cade sulla preda dell'alto.

Ecco finalmente — è un'ora e mezza che gli audaci trasvolatori attendono — la costa apparire all'orizzonte. Pare una lieve sciarpa adagiata sul lembo estremo del Mediterraneo. Una striscia sulla quale i raggi del sole già alto rivelano forme imprecise assorbite dalla monocromia del suolo.

L'ordine per l'attacco viene trasmesso di velivolo in velivolo. I piloti hanno appena serrato le mascelle, le pupille sembrano più aperte. Tutti sono già ai loro posti di combattimento. Gli armieri carezzano con lo sguardo affettuoso i ruvidi fusi di acciaio appesi entro gli appositi sostegni. Al muoversi di una leva, una fessura si apre nel fondo, rompendo di colpo, con la lama di luce che subito si precipita dentro, la semioscurità della fusoliera.

L'osservatore è steso nella gondola. Come è strano, vedere ora nella realtà questo meraviglioso obiettivo tanto tempo studiato, con ansiosa cura, sulle fotografie planimetriche e sulle carte topografiche! Tutto si rivela chiaramente nei minimi dettagli. Ecco la grandissima distesa di abitazioni dilagare in una pigrizia ondata color mattone sino ad una lenta sfumatura di verde; ecco, al centro di una larga vena bianca con la quale il deserto assolato si insinua verso il mare, l'obiettivo che ora bisogna colpire. E' un rettangolo preciso, che sembra disegnato, di due chilometri per uno. Dentro di esso, un numero infinito di dischi chiari, i serbatoi. A fianco di questo immane deposito di fluido prezioso, le raffinerie, con l'intrico arruffato delle tubature infinite, le torri gigantesche di idrogenazione, gli impianti di scarico.

La mano che preme la leva di sgancio non trema. Ma il cuore sembra accelerare leggermente i battiti, mentre lo sguardo insegue nel quadrato bianco della finestra la fuga rapidissima delle bombe in caduta. Una, due, tre... I fusi lucidi abbandonano le custodie di metallo con uno scatto lieve, scomparendo nella botola aperta sotto di essi. Per un solo attimo l'occhio li vede ancora allontanarsi; poi spariscono dietro, inghiottiti dalla velocità.

Ogni velivolo ha depositato nel cielo il suo carico mortale. Sono centoventi bombe di grosso calibro che ora piovono velocissime verso gli obiettivi.

L'incursione non è stata ancora segnalata. Il fragore assordante delle prime esplosioni desterà l'inglese dal suo torpore

comodo, riportandolo di colpo ad una ben cruda realtà.

Le prime bombe urtano i depositi su un lato del quadrilatero. Uno schianto spaventoso, e gigantesche colonne di fumo eruttate d'improvviso verso il cielo si alzano tragiche a testimoniare la giustezza del tiro compiuto. Le lamiere circolari che trattengono la nafta si lacerano, si piegano, fondono. Un mare di fuoco dilaga. I depositi vicini esplodono « per simpatia » sotto l'urto dell'aria spostata violentemente dalle esplosioni. E altri depositi, vengono colpiti. Nuove pigrissime si arrotondano nel cielo oscurando d'un tratto la città allarmata. Tra le fiamme e le macerie roventi che frangono orribilmente dappertutto vaghe forme umane in fuga disordinata si agitano simili a spettri. La pioggia di ferro e di fuoco continua. I depositi scoppiano uno dopo l'altro. Le tubature si trasformano in arterie roventi che poi si rompono: orribili torrenti di fuoco scaturiscono da esse. Le torri cadono spezzate, gli impianti di idrogenazione saltano in aria con boati tremendi. L'atmosfera di fiamma vibra continuamente squassata senza tregua da terribili esplosioni. Pezzi di lamiera, travi, schegge metalliche e relitti d'ogni sorta volano in ogni direzione. Sono passati pochi secondi, e già tutta l'immensa zona che racchiudeva i depositi le raffinerie e gli impianti accessori sembra mutata nel cratere di un vulcano in eruzione. Tra le vampe frustanti l'aria arro-

ventata nuvole torbide, pesanti, opache, si gonfiano e turbinano salendo a coprire tutta la regione. Finalmente il nemico reagisce. Passato il primo momento di terrore e di sbalordimento, esso dà fuoco alle batterie. Una pioggia di ferro sale a dar lotta a quella che ancora scende su di essi. Ma il tiro, se è fitto e rabbioso, è disordinato. Gli aerei italiani non mutano formazione. Rotano su Haifa, colpendo ancora precisi. Lo stesso oledotto, l'orta che conduce la preziosa linfa da Mossul al mare, è incendiato. La regione petrolifera della Palestina è tutta un rogo nella quale brucia uno dei principali elementi della forza inglese. L'aria ancora trema per le esplosioni; il cielo è completamente oscurato. Su Haifa è caduta la notte.

Gli aerei italiani sono sulla via del ritorno. Il fuoco antiaereo non ha neppure intaccato la tela delle fusoliere ora più leggere. Il tardivo inseguimento tentato frettolosamente da alcuni cacciatori con dei lenti biplani arrancanti a fatica non ha avuto esito.

Le macchine fotografiche vengono fatte scattare per dare alla storia di questa nostra guerra la documentazione precisa dell'impresa che rimarrà leggendaria.

Dopo mezz'ora di volo sul mare aperto, a duecento chilometri di distanza dalla costa orientale, l'immenso fungo nerissimo della nuvola prodotta dall'incendio è ancora nettamente visibile a sud est. Il petrolio di Haifa brucia, e nessuno lo potrà spegnere.

La radio di bordo del velivolo di punta lancia ai nostri comandi la notizia dell'impresa compiuta. Poi tace, ma per poco. E questa volta, non sono parole in linguaggio cifrato che volano sull'etere a raggiungere i nostri soldati: è una frase di spavalda ironia che i nostri aviatori gettano in buona lingua britannica al nemico e ai suoi suditi, ai neutrali, al mondo intero: « Chi vuol vedere il più grande incendio del mondo, vada a Haifa ».

A Haifa britannica, che arde lontano, di fiamma inestinguibile, come una simbolica visione di profetico significato.

ROMANUS





(Continuaz. del numero precedente)

— Là... là... non vedete?

Ci indica una strettura della valle, lungo la quale sono apparse strane ombre sottili che scivolano silenziose e si perdono lontano.

Forse è un errore dei nostri occhi. Quelle ombre imprevedibili scaturiscono dalle scarpature della rupe. Hanno la leggerezza di volo delle nostre libellule... Ma sono assai più grandi, e, cosa stranissima, sembrano dissolversi quando entrano nelle zone non battute dal sole.

Lo stupore ci rende immobili e taciti. Come esprimere questa straordinaria commovente che ci prende la gola, che ci impedisce quasi di riflettere?

E, intanto, con una prestanza prodigiosa, le sponde dello stagno si coprono di vegetazione... Certo: questo diffondersi di larghe macchie rosse, che invadono le pietre riarse e si allungano come tentacoli verso le pareti della valle, è dovuto ad un fenomeno naturalissimo. Vegetazione!

Propositi di un viaggio al centro della Luna

Ci siamo riuniti nel razzo, divenute ormai la nostra « patria astrale » e abbiamo discusso a lungo sulla inutilità di spingere più a lungo le esplorazioni del mondo lunare. Allontanarci dal razzo non possiamo; ma possiamo, però, scendere nelle grotte del nostro satellite, studiarne la costituzione geologica, i fenomeni naturali, le tracce probabili di una qualche vita primordiale.

Sulla Terra, la storia delle età antiche è scritta negli strati del terreno: forse anche nella Luna è successo la stessa cosa: organismi vegetali e animali possono aver lasciato le loro impronte nelle successive stratificazioni della superficie. Dovremo tener conto che i quattro quinti della crosta lunare sono di natura vulcanica: ma, sulla Terra, gli strati della lava eruttiva non arrivano a grandi profondità; e anche nel nostro satellite deve essere accaduto il medesimo fenomeno. Max Boeing, dopo la visita alla « valle del lago », non ragiona più: è preso dalla smania della scoperta: secondo lui, è un errore il perder tempo nel riposo o nello studio: una volta ritornati nel razzo da una escursione, dovremmo subito darci a preparare la nuova vita: comprimere nuovo ossigeno nei serbatoi, riempire di viveri le nostre bisacche, riparare agli eventuali danni degli scafandri, e via. Disgraziatamente, come fa osservare con molta opportunità James Hebert, anche noi abbiamo bisogno di riparazioni e di cure e dopo di noi i delicati apparecchi del razzo, che dobbiamo mantenere sempre in grado di efficienza perfetta.

Per esempio, il motore che produce l'ossigeno ha spesso qualche arresto per piccole avarie, riparabili solo con una attenta e scrupolosa vigilanza. Se questo motore si arrestasse in modo definitivo, noi saremmo spacciati! D'altra parte, il nostro collega americano pensa che sia difficile trovare una via per discendere nelle viscere della Luna.

Un riassunto necessario

— Bisognerebbe, ad esempio — ha osservato stamari — che nel nostro satellite ci fossero grotte come quelle del Mammoth o di Postumia...

— Chi ci dice che non ci siano? — Max era ormai lanciato nella sua teoria di esplorazioni intensive ad ogni costo — Lungo i contrafforti degli Appennini, probabilmente, troveremo qualche spaccatura che ci permetterà di penetrare nell'interno del globo...

Io ho detto, in tono conciliante:

— Sono ormai settanta ore che viviamo sulla Luna. In questi tre giorni che rappresentano un quinto del giorno lunare, abbiamo potuto assicurarci di alcune cose importantissime: prima: sulla superficie della Luna ci sono ancora residui di acqua. Seconda: nei bassifondi, l'aria, che fascia l'intera Luna di involucro leggerissimo, ha qualche consistenza e permette a esseri organici di vivere e di respirare. Certo, questa atmosfera lunare è composta, press'a poco, come quella terrestre: ma vi si riscontra una maggior proporzione di ossigeno e relativa minor quantità di elio. Terzo: a grado a grado che il sole sale all'orizzonte, sulla crosta lunare avvengono fenomeni di disgelo e di vegetazione. Quarto: in certe valli, un po' disotto al livello normale del piccolo astro, questi fenomeni si producono con più intenso sviluppo e sono uniti con altri: non meno degni di rilievo e di osservazione, come ad esempio, il formarsi di dense nebbie costituite da vapore acqueo e l'apparire di veri e propri laghetti, riuniti talvolta da minuscoli corsi d'acqua. E' certo che verso il tramonto della lunga giornata lunare, questi laghetti e questi ruscelli diventano per il gran

freddo materia solida, cioè ghiaccio. Quindi: la permanenza di organismi viventi sulla Luna, nonostante le avverse condizioni di temperatura e di clima, la scarsità estrema dell'aria e dell'acqua, è dimostrata.

« Noi non abbiamo potuto ingannarci: qualche cosa nel fondo della « valle del lago » ha volato, con movimenti analoghi a quelli dei nostri insetti; non abbiamo potuto, è verissimo, rilevare le forme precise di questi strani esseri, che forse appartengono alla classe degli efimeri, e nascono e si propagano solo con il sole, per morire al tramonto; ma, insomma, il fatto è certissimo ed è anche una recisa risposta a quegli astronomi terrestri che si ostinano ad affermare la morte della Luna. Certo, amici miei, il nostro piccolo satellite è ormai alla fine della sua lunga giornata. Tra breve, centomila anni, a dir molto, non si troverà più sulla superficie della Luna, un atomo di aria e di acqua, sia pure sotto forma di ghiaccio, come adesso. A questo periodo, succederà quello dello distaccamento. E' probabile che un giorno la Luna, come pensa quell'astronomo, sotto l'azione del freddo estremo e del calore, si scrolierà, si stricolerà nello spazio. Ma intanto, per almeno cento secoli, noi potremo viver qui, respirando aria e bevendo acqua lunare, e divertendoci magari a far minestrone con i licheni e i funghi nati sui margini delle paludi. Durante le notti, quando il termometro scende a meno di duecento gradi sotto zero, noi ce ne staremo rannicchiati nel fondo di qualche grotta: l'estate, riprenderemo forza e vigore e, riparati dall'ombra di qualche montagna, adiremo la temperatura di cinquanta e sessanta gradi... al sole... »

Una partita di poker

— Ma scusate — mi ha interrotto James, accendendo la pipa — voi non volete mai ritornare sulla Terra?

La domanda mi ha fatto ridere. James non sa che Romide mi aspetta, in un angolo del nostro vecchio mondo. Ho guardato Max Boeing, intento a verificare le valvole dei nostri serbatoi d'aria. Max Boeing risponde al mio sguardo e sorride: poi dice, con garbo:

— Ritornare sulla Terra? Ora che ci siamo assuefatti a respirare l'aria della Luna?

James Hebert si è stretto nelle spalle. Poi, togliendo dalla dispensa le bottiglie di whisky, ha brontolato:

— Certo... finché non avremo consumato la provvista dei liquori... si può rimanere. Ma poi?

Ed eccoci ora, tutti e tre, riuniti intorno a un tavolino, per contenderci il primato di una partita a poker. Ceneremo, riposeremo, e poi andremo alla ricerca di una apertura che ci permetta di visitare l'interno della Luna.

Giorni e notti che uccidono

(alla trentadecima ora della prima giornata lunare)

... Abbiamo riportato, dopo una lunga escursione, alcuni campioni di vegetali lunari, che il collega James Hebert, esperto in botanica, ha subito esaminato e classificato, poiché, per un caso che non riusciamo a spiegare scientificamente, alcuni di questi vegetali sembrano strappati a un terreno terrestre. Ecco, ad esempio, alcuni funghi, che l'amico James ha subito chiamato, come quelli delle nostre campagne, « boletus ignarius », detti volgarmente lingue di abete. Scorticato e battuto col mazzapicchio, questo fungo sulla Terra fornisce il cosiddetto agarico dei chiturgi; polpa secca, floscia, di color bruno rossastro, spugnosa, usata per stagnare le ferite, le emorragie, e particolarmente il sangue nelle punture delle sanguisughe. Imbevuta poi di soluzione nitrosa se ne può fare un'oca.

Sono molto diffusi, almeno in questa regione della Luna, i licheni. Abbiamo qui un campione perfetto di lichene islandico, e un altro di « cetraria pulmonaria », che potrebbero esserci utilissimi, se fossimo raffreddati, o avessimo un principio di polmonite. La « cetraria » si potrebbe anche usare per farne un po' di birra, bevanda ottima, di cui abbiamo una desolante scarsità nella dispensa. Ci penseremo, se dovremo rimanere qui alcuni mesi...

Non abbiamo finora incontrato sulla Luna una vera pianta: voglio dire, una pianta, con il tronco, i rami e le foglie. Probabilmente questi vegetali, costretti a vivere, per molto tempo, nella alternativa delle notti e dei giorni interminabili, sono ormai scomparsi insieme col rapido dissolversi dell'atmosfera. Certo, una volta, il nostro satellite era avvolto in una densa fascia atmosferica che attenuava i rigori della temperatura, e impediva la dispersione del calore nelle lunghe notti di trecentocinquanta ore. Qui, sulla Luna, le stagioni sono ripartite così: la notte è l'inverno: dura quindici giorni terrestri, e costituisce il più terribile ostacolo alla continuazione della vita scientifica.

Credo che la interminabile notte polare sul nostro globo, messa al confronto con la notte della Luna, potrebbe considerarsi come una specie di imitazione del paradiso terrestre. Qui il termometro scende — almeno così hanno affermato e affermano gli scienziati terrestri — allo spaventevole zero assoluto: il freddo degli spazi interstiziali: duecentosessanta gradi sotto zero.

Quale organismo, sia pure rudimentale, potrebbe resistere ad una tale temperatura? Passiamo adesso al giorno sulla Luna: dalla levata del sole al tramonto scorrono altri quindici giorni terrestri. Queste trecentocinquanta ore: circa di luce possono dividersi così: primo periodo di cento ore: primavera; secondo periodo di centocinquanta ore: estate; terzo periodo di cento ore: autunno. Ora noi, siamo già entrati nell'autunno. Comincia a far fresco. Al sole, il termometro segna appena trenta gradi. Abbiamo avuto alla metà del giorno, tra la centosettantesima e la centottantesima ora, fino a centodici gradi al sole. Troppi, per favorire lo sviluppo degli organismi, in questa piccola isola del sistema solare, ormai condannata alla morte!

(Continuaz.)

YAMBO



POSTA aerea

Giuseppe Manzì, Milano. — Mi domandi notizie tecniche sul nuovo apparecchio britannico «Defiant». Ebbene, comincerò col dirti che tale tipo di apparecchio nemico lo vedrai fedelmente e artisticamente riprodotta in una copertina de «L'Aquilone» prossimamente. Questo nuovo aeroplano inglese, chiamato più precisamente «Boulton Paul Defiant», pare verrebbe utilizzato dagli inglesi come velivolo di scorta ai bombardatori, a cagione soprattutto della sua notevole potenza di fuoco, consistente come è noto in quattro mitragliatrici pesanti e in una torretta armata di 4 cannoni manovrabili elettricamente. Benché non risulti che il «Defiant» sia stato mai utilizzato in questo senso, salvo che nel corso di un bombardamento della «R.A.F.» su Dorkum vario tempo addietro, mi sembra che quest'impiego si presti più alle caratteristiche del velivolo, piuttosto dell'intercettazione, come era stato precedentemente asserito. L'aeroplano tedesco corrispondente può essere considerato il «Messerschmitt Me. 110». Quest'aeroplano tuttavia, ideato precedentemente per la scorta ai bombardieri, è stato poi impiegato prevalentemente come aeroplano autonomo d'attacco. Del resto la differenza essenziale tra i due aeroplani risiede nel punto nel diverso orientamento della tecnica d'impiego. Mentre i tedeschi in esso sacrificano tutto alla velocità e alla concentrazione del fuoco nella direzione dell'asse di volo, gli inglesi ricercano la concentrazione del fuoco verso l'indietro e in una direzione obliqua all'asse di volo. E questo appunto perché il «Messerschmitt» è destinato all'attacco degli aeroplani da bombardamento e da caccia nemici, mentre il «Defiant» è destinato a difendersi contro gli attacchi aerei. In sostanza due aeroplani di primitiva concezione simile che possono trovarsi impiegati l'uno contro l'altro, coi compiti opposti.

Garnier Carlo, Milano. — Ciò che mi ha maggiormente interessato della tua lettera è la efficace descrizione della tua cameretta. Certo che una stanza più aeronautica di così non si potrebbe immaginarla. Penso anche che con tante eliche ed ali stampate e dipinte un bel giorno questa tua stanza potrebbe involarsi nel terso cielo di Bari... Provvederò a farti inviare qualche numero arretrato de «L'Aquilone» per

la propaganda. Le foto che mi hai inviate non sono pubblicabili perché decisamente brutte. I miei collaboratori ricambiano i saluti ed io ricambio i baci...

Filippo Marco. — E' in corso di elaborazione un provvedimento per l'istituzione di corsi allievi ufficiali di complemento per la R. Aeronautica presso la Milizia Universitaria Fascista. I giovani sarebbero incorporati nella Milizia Universitaria come allievi ufficiali nel penultimo anno accademico. Oltre a seguire i normali corsi teorico-pratici, comportanti naturalmente anche le istruzioni specifiche di carattere professionale aeronautico, impartite da ufficiali della R. Aeronautica, gli aspiranti piloti conseguirebbero il brevetto di primo grado presso le scuole della R.U.N.A. esistenti nelle città sedi universitarie. Le istruzioni di volo sarebbero svolte nella stagione più propizia, cioè nel periodo delle vacanze estive tra il penultimo e l'ultimo anno.

no accademico. Dopo aver sostenuto gli esami di laurea gli allievi ufficiali all'inizio dell'anno solare successivo verrebbero regolarmente arruolati nella R. Aeronautica per compiere il servizio di leva, con il grado iniziale di primo aviere, e frequenterebbero i prescritti corsi presso le scuole militari di pilotaggio per conseguire il brevetto di pilota di aeroplano e poi il brevetto di pilota militare. Tenuto conto della istruzione iniziale di pilotaggio ricevuta presso le scuole della R.U.N.A., il periodo da trascorrere presso le scuole militari sarà convenientemente ridotto in modo che gli universitari potranno conseguire la nomina a sottotenente con anticipo rispetto agli allievi reclutati attraverso i bandi normali. Tale anticipo si prevede sia di tre mesi, e dello stesso periodo di tempo risulterà ridotta la ferma, che in totale compoterà quindi 15 mesi di servizio anziché 18.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

W la birra! — Come «di ho accettato con entusiasmo il tuo pseudonimo. Sì, amico mio, W, c'è e sempre, quest' «di» nettare che ci fa dimenticare il caldo, le zanzare, le fredde insidie. La tua sfortuna, caro amico, è veramente grande! Partire a Roma con l'intento di dedicare tutta una stagione ai modelli volanti, e fermarsi in un luogo dove non si può lanciare un modello neppure con l'aiuto di una compagnia di pompieri! Ti consiglio senz'altro di livellare le montagne e disboscare le colline. E veniamo ora alla sequela di domande con la quale mi hai mirabilmente centrato, ma che, essendo io blindato, calafato e silicato, non hanno minimamente intaccato le mie qualità psico-fisiologiche. Tu sei abbonato semestrale, e vuoi sapere se hai diritto alla tessera. A proposito degli abbonati, dimmi, lo sai cosa è un abbonato? Confessa il tuo sconforto: lo vedo, tu tracchetti, barbagli, barcameni... ebbene, difenditi e ascolta: un abbonato è... un abbo non ancora morto! Dopo questa micidiale faccenda che certa stampa straniera vorrebbe che costituisse la famosa arma segreta che permise ai tedeschi la conquista del forte belga di E. Ensal, ma che invece nei circoli bene informati si creò inventata da Tamerlano durante un'indigestione di marconi, io, facciamo una bella virata e torniamo a noi. Tranquillizzati, amico: tu avrai la tua tessera. Capitolo secondo: Caserta. Un nostro

esauriente articolo su tale argomento deve ormai già averli soddisfatti. Tre fotografie. Ah, amico! Tu hai posto il dito sulla piaga, ovvero il piede sul callo, ovvero il gomito nello spazio intercostale tra la quinta e la sesta costola del mio emitorace sinistro, dove ho un livido maledetto. Le fotografie, caro mio, sono il nostro punto interrogativo, la angoscia mordente che toglie, insieme a nuove fitte di zanzare, il sonno alle nostre notti! Chiedimi, quindi, l'impero inglese, ma non mi domandare fotografie. (Voce del lettore: «già, bel cambio! Lì sai fare, gli affari, tu»). Argomento quarto. Vuoi sapere se sono tifoso. No, ma ho avuto la varicella da piccolo.

Tutti mettono in testa alle loro lettere delle scritte in rosso: importanti, urgenti, personali! Laonde lo cerco sempre, nel mucchio delle missive, una letterina senza segnalazioni in rosso. Una letterina umile e goffa come una violetta. Quando la trovo, rispondo a razzo.

Bernardo Gajo. — Grazie dell'idea di scriverti a macchina. Se tu avessi realizzato il tuo infernale proposito di scriverti in inchiostro verde, mi sarei visto costretto a risponderti in giallo. Ho letto (che audace!) la tua lunga requisitoria, contro quelle nostre fotografie. Noi le pubblichiamo, caro Bernardo, non perché fossero belle, ma perché

ZOROASTRO N. 3?



Abbiamo già parlato di Zoroastro N. 2: il trastercino Luigi Mariani, progettista e costruttore di un alicante con elica moscia da pedali con il quale egli si ripromette di realizzare il volo muscolare. Ecco ora un altro romano, il nostro lettore Ermanno Broglio, che ci racconta di aver costruito un modello (per ora) riprodotto un velivolo con il quale egli riterrrebbe di aver risolto l'annoso problema. Ma, questa volta, niente elica: l'apparecchio di Broglio è mosso da ali battenti, le quali, a quanto egli stesso ci scrive, tengono poste in azione mediante un semplicissimo meccanismo di trasmissioni. L'uomo dovrebbe fare su per giù lo stesso movimento che occorre per arrampicarsi su una fune. L'apparecchio è stato studiato anche per l'eventualità di un atterraggio in acqua. Che l'uomo volante stia davvero diventando una cosa seria?

che contenevano insegnamenti utili all'aeromodellismo e alla vita dei campi. Dici che vuoi entrare nella nostra famiglia. Ma ci sei già entrato, perbacco, entrane! Tenni! chiedendomi se mi puoi spedire con speranza delle fotografie. No, caro mio. L'unico mezzo perché mi arrivino è che tu le spedisca col francobollo, non con la speranza. Ah, ah, ah! (cachinnno).

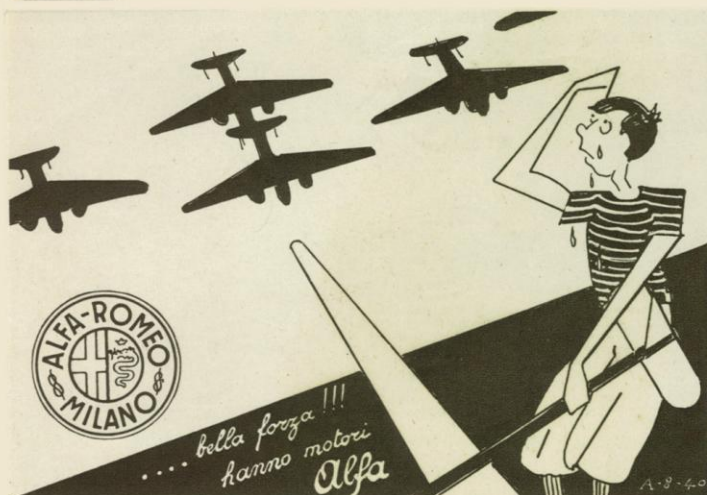
Vanni Scarfolito, Napoli. — Ecco la risposta che l'ing. Aeronautico, da me interpellato in proposito, mi ha dato. Il tunnel orientale del NACA ha effettivamente qualcosa di analogo a quello verticale per studi sulla vite, che abbiamo anche noi a Guidonia, ma è sostanzialmente diverso come scopo e come azionamento. Nel tunnel verticale la corrente d'aria è ascendente, e regolata in modo che il modello, cadendo in essa, resta sospeso all'altezza dell'osservatore. In questo caso il modello è regolato in modo da mantenersi in vite, e lo si vede ruotare in un piano orizzontale con moto caratteristico. Le cose vanno diversamente nel tunnel inclinabile, perché qui il modello (che è sempre fatto di balsa, leggerissimo, ed equilibrato staticamente, dinamicamente e aerodinamicamente) non ruota, ma scende, secondo il suo naturale angolo di planata, in una corrente che a sua volta sale, essendo inclinata dello stesso angolo. In sostanza, questa speciale galleria, che è destinata a studi sulla stabilità e sull'efficacia dei comandi, è costituita da un tubo, ad una delle estremità del quale è la solita elica aspirante. Il tubo è imperniato al centro su due orecchini, ed un operatore, muovendo appositi comandi, lo fa inclinare più o meno rispetto all'orizzonte. Contemporaneamente si comanda la velocità del ventilatore, e quindi la posizione del modello nel senso longitudinale. Il modello infatti in questo caso plana, contro un vento che ha la sua stessa velocità, ma in senso contrario, e una componente verticale eguale alla sua velocità di caduta. Quando tutto è in equilibrio, il modello vola, fermo rispetto alle pareti, trasparenti, del tunnel. Si possono ora azionare le superfici mobili (alettoni, impennaggi, ecc.) per mezzo di comandi elettrici, da un quadretto esterno, attraverso un sottilissimo filo che arriva al modello ed è tanto lungo da non limitarne i movimenti. Pare che il NACA dia molta importanza a queste ricerche perché ha recentemente costruito un nuovo grande tunnel di questo tipo, capace anche di lavorare con aria sotto pressione.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNINO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 380.680

Il carico di un nostro bombardiere





E' IN VENDITA
PERCHÈ L'AEROPLANO VOLA
 PUBBLICATO DA
**AVIAZIONE
 PER TUTTI**
 NEL SUO NUMERO 7
ACQUISTATELO! Costa soltanto UNA Lira



" L' AVVENTUROSO "

di 12 pagine in grande formato,
 quattro in tricomia

Le più interessanti storie avventurose
 illustrate. Un romanzo a continua-
 zione, novelle e note di varietà e
 curiosità scientifiche

E' una dilettevole e attraente pubbli-
 cazione settimanale per la gioventù
 che si forgia nel clima ardente del-
 l'Italia Imperiale

Un numero cent. 60

Abbonamento annuo L. 30

Casa Editrice G. NERBINI - Firenze

S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO FRANCIA 344



LA BATTAGLIA DEL MEDITERRANEO - UNA CORAZZATA BRITANNICA CENTRATA DAI NOSTRI BOMBARDIERI