

NUMERO 31 - 4 AGOSTO 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



UN BOMBARDIERE INGLESE CADE INCENDIATO DA UN NOSTRO CACCIA

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

ANNO X

N. 31

4 agosto 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

rivolgarsi alla Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 8 - MilanoPrezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni riga, di colonnaEseguiti versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

EDITO DALL'

UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO

dipendente del

Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA
AERONAUTICAAbbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

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

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

LA GUERRA DI
MOVIMENTO

Nel corso delle operazioni dell'attuale guerra, l'aviazione ha preso tutti gli aspetti di protagonista del conflitto, ha dimostrato la inutilità di fortificazioni permanenti di grandissima potenza, ha sovvertito tutti gli antichi concetti strategici e ha risolto la crisi che minacciava di irrigidire la guerra di movimento in una guerra di posizione.

Il concetto « guerra di movimento » è sorto in opposizione alla guerra di posizione della guerra mondiale. La guerra attuale si riconnette alle guerre dei tempi andati. La guerra 1914-18 costituiva un fenomeno isolato nella Storia. Guerre di posizione si trovavano precedentemente soltanto negli assedi. La guerra attuale ci ha mostrato quindi masse di truppe che, secondo le esperienze del 1914-18, erano ritenute incapaci di movimenti comuni, rapidi, e di operare con celerità e precisione sul campo di battaglia. I condottieri del passato hanno insegnato come il movimento possa in guerra essere un mezzo di prim'ordine per ottenere vantaggi preziosi sul nemico, anche prima che sia avvenuto il cozzo vero e proprio tra gli eserciti. Maestro in questo campo era Turenne che, operando con piccoli contingenti, sapeva, grazie ad appropriati movimenti di truppe, portare il nemico in condizioni di così grande svantaggio, da raggiungere senz'altro lo scopo della campagna.

In generale il movimento delle truppe tende a procurare la posizione più favorevole per la battaglia prossima, e a dettare al nemico le leggi della sua azione sul campo, paralizzando la sua iniziativa.

Federico il Grande lottò così contro la coalizione che tentava di soffocarlo. Con le guerre napoleoniche cominciò la crisi della condotta della guerra; la crisi che ebbe la guerra di movimento minacciata di divenire guerra di posizione e che raggiunse poi il suo punto massimo nella guerra di posizione del conflitto mondiale 1914-18.

Ed allora si rivelarono difficoltà gravissime nel comando e controllo di così vaste masse di uomini.

L'entità degli eserciti e delle zone di operazioni soverchiavano le possibilità derivate dall'esperienza perché non si disponeva di nuovi mezzi atti a dare il controllo di spazi così vasti e di eserciti così imponenti.

La crisi già annunciata nel secolo XIX si manifestò in pieno nella guerra mondiale,

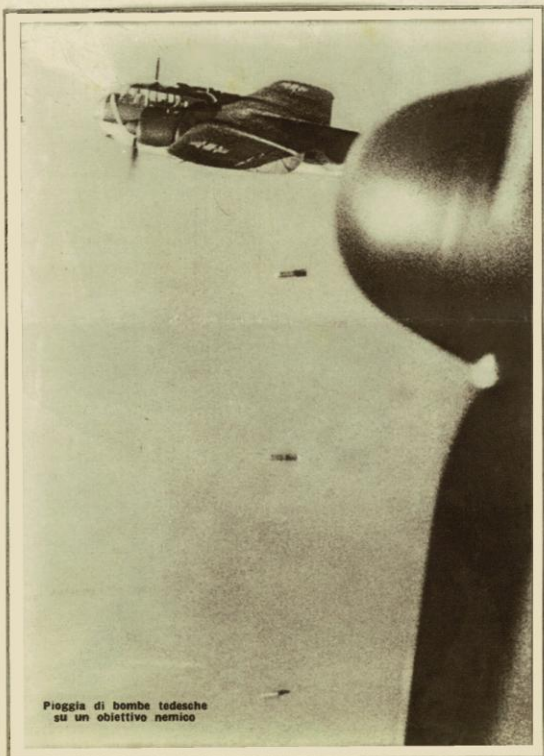
nella quale la difficoltà di manovra degli eserciti divenuti giganteschi, e l'impossibilità di guidare sin nel dettaglio operazioni unitarie, portarono ad un irrigidimento e poi ad un assetto dei fronti. Si aggiunge che il nemico della Germania procurò con ogni mezzo di evitare nuovi movimenti nei fronti irrigiditi, giacché esso non voleva che la guerra fosse decisa sul campo di battaglia, ma attraverso il blocco e la campagna di affamamento. Alla leva in massa e al servizio militare obbligatorio l'Inghilterra rispose proclamando che tutta la nazione avversaria era una fortezza assediata.

Il Comando tedesco, in questa guerra, abbandonando i principi dogmatici cari al nemico — ha messo l'ampliamento del materiale, delle masse e dello spazio in relazione diretta con le conquiste moderne della tecnica — col motore, con l'aeroplano, con l'organizzazione del servizio informazioni. Ciò ha avuto per risultato di ridurre e di unificare i mezzi e le basi stesse della condotta bellica moderna, cosicché l'impiego di un esercito di milioni di uomini su uno spazio di molte centinaia di chilometri in tre settimane, corrisponde all'impiego di un esercito di 100 o più mila uomini, dei tempi napoleonici, sopra uno spazio di 30-50 chilometri in una giornata. Adattamento e armonizzazione globale di tutti i mezzi moderni di guerra, unificazione del comando, che agisce da una Centrale, e scioglimento in movimenti appropriati delle masse di eserciti già irrigidite.

Nella campagna occidentale delle sei settimane la Germania ha ottenuto: realizzazione della propria iniziativa, celerità di operazioni, sorpresa, inseguimento ininterrotto, annientamento dell'esercito avversario.

E l'aviazione ha dimostrato di possedere tutti gli aspetti di protagonista del conflitto.

G. D. N.

Pioggia di bombe tedesche
su un obiettivo nemico

L'AQUILONE



STORIA DEL FRANCOBOLLO

(Continuazione v. numero precedente)

Bisognava quindi trovare un efficace rimedio all'abuso e garantire allo Stato la riscossione delle tariffe postali. Rowland Hill, pensò che, allo scopo, sarebbe stato più sicuro far pagare l'importo della tassa al mittente anziché al destinatario, rendendolo obbligato, via l'affrancatura delle lettere. Alla fine delle sue riflessioni perciò la questione poté dirsi risolta.

Tornato a Londra egli si diede a studiare il modo di mettere in pratica il suo sistema di riscossione e difatti, di lì a qualche tempo, il francobollo fece la sua apparizione.

Esso aveva la veste di ricevuta della tassa pagata, per quegli che doveva spedire una lettera, e nello stesso tempo, dovendo essere applicato sulla lettera stessa, veniva ad essere il biglietto, di viaggio della corrispondenza. Ma Rowland Hill non si fermò a questo. Egli pensò anche che non era giusto variare le tariffe a seconda delle distanze, specialmente nello stesso paese, e propose di conseguenza che venisse adottata la tariffa unica di un penny (dieci centesimi circa).

Così nacque il francobollo. Inventato verso la fine del 1839, esso venne messo in uso nel Regno Unito il 16 maggio 1840. Ma l'idea praticissima si diffuse ben presto nel mondo intero. I primi a seguire l'esempio della Gran Bretagna furono gli Stati e Ducati in cui era frantumata la nostra Italia, quasi contemporaneamente ad altre Nazioni europee.

(Continui)

RASSEGNA DELLE NOVITÀ

REPUBBLICA ARGENTINA

Dopo la posta penultima, la posta aerea, poi la posta sottomarina, infine ecco la « fotografia » dell'ultimo grido in fatto di comunicazioni: non più il dispaccio, non più la carta; non più la scrittura a mano o a macchina. E' addirittura la propria voce che viene inviata in un plico all'amico, al fratello, all'essere più o meno amato. E' una pellicola, una vera pellicola cinematografica sonora, che si incarica della faccenda, ovvero è un disco fonografico che si assume il compito di procaecia, e il destinatario, con apposita macchina di riproduzione, può sentire le parole che attende.

Naturalmente, una simile novità richiede, va anche una speciale affrancatura. Alla Repubblica Argentina spetta il vanto di aver istituito, prima nel mondo, un regolare servizio di missive parlate e di aver creato i francobolli speciali per la « fonoposta ». I filatelici avranno quindi una nuova branca cui dedicarsi e siamo certi che non sarà la ultima.

BULGARIA

Forse avanguardia di una nuova serie di posta ordinaria, è apparso in questi ultimi giorni un francobollo con la effigie di Re Boris, di profilo a destra. Il valore è stampato su carta patinata. La esecuzione non è accurata come quella delle ultime emissioni bulgare. Due leva, rosso.

BOEMIA E MORAVIA

Dopo la proclamazione del Protettorato da parte del Reich, l'amministrazione tedesca aveva ordinato ad un incisore un francobollo rappresentante il castello di Karlstein nei dintorni di Praga. Il valore venne inciso, stampato e messo in circolazione insieme agli altri facenti parte della nuova serie di posta ordinaria. Si trattava precisamente del valore da 50 halery verde. La sua viat fu però effimera poiché, nelle prime ore pomeridiane dello stesso giorno dell'emissione, gli agenti di Polizia lavoravano febbrilmente a ritirare dalla circolazione tale francobollo. Essi avevano scoperto, infatti, che la inoffensiva vignetta era in realtà interamente truccata: una nube delinea i confini della vecchia Cecoslovacchia, mentre una attenta osservazione permetteva di ritrovare nei contorni della collina e del fogliame i profili di Masarik, di Benes e di Kramar. Sembra che l'incisore abbia passato un brutto quarto d'ora.

La notizia ha destato vivo interesse nel campo filatelico dove si è pensato di trovarsi dinanzi ad una rarità destinata a fare un giorno la fortuna dei suoi possessori. Benché il francobollo incriminato ha continuato ad essere usato fino a poco tempo fa, e precisamente fino al momento in cui è apparso un nuovo valore, pure di 50 halery verde, ma con la vignetta del Castello di Neuhaus, in sostituzione di quello in questione.

Il tempo dirà una parola definitiva su questo strano fatto. Noi intanto ci limitiamo a dare la documentazione fotografica dei due francobolli, protagonisti, forse, di un dramma politico.

ITALIA

Sono stati dichiarati fuori corso i francobolli di posta ordinaria da 2 centesimi, arancione, con lo stemma dello Stato, in uso per la corrispondenza punteggiata fra ciechi, e il valore da centesimi 7 e mezzo, violetto, con la effigie di Carlo Giulio Cesare, che veniva usato per le stampe.

MAURITIUS

DESTINO D'ALBIONE

La vita moderna, con il suo velocissimo ritmo, rende i fatti di ieri già storia, già materia di meditazione storica. Avvenimenti di appena un anno fa si prestano già a considerazioni che hanno della sistematicità storica e cronistica tutta la calma e la ponderazione. Tali brevi considerazioni ce le ha suggerite la lettura di un articolo del generale francese Weigand apparso nel numero di luglio-agosto 1939 della rivista inglese «International Affairs». E' passato appena un anno esatto e le parole stampate del generale Weigand hanno già il sapore delle cose entrate definitivamente nel clima della cronistica che è quel tal clima che precede immediatamente la storia.

Ma procediamo per ordine. Esattamente il 16 maggio 1939 il generale Weigand si recò a Londra dove pronunciò una conferenza al «Chatham House». La conferenza era vivamente attesa e fu accolta con grande soddisfazione dalla cosiddetta opinione pubblica franco-inglese. Tema della conferenza era l'allestito argomento della difesa militare della Francia: il titolo ufficiale infatti di questa allocuzione di Weigand era questo: «Come è difesa la Francia». L'attesa conferenza dell'antico collaboratore di Foch ebbe tanto successo che i gravi redattori della rivista inglese di politica estera «International Affairs» decisero, come si è detto, di stamparla nel numero di luglio-agosto 1939. Tale conferenza stampata ci è caduta sotto gli occhi in questi giorni: vediamo quali considerazioni se ne possono trarre.

Tralasciamo scientemente tutto ciò che non riguarda il nostro argomento preferito e vediamo cosa mai disse Weigand nei riguardi dell'aviazione francese. Dopo alcune considerazioni generali sulla importanza dell'aviazione nella guerra moderna, Weigand espose i seguenti dati:

Nel 1937 il valore del macchinario e delle officine di costruzioni aeronautiche francesi era calcolato circa alla insignificante cifra di 60 milioni di franchi. (Questo stato di cose, sia detto qui per incidenza, era il risultato di un anno di politica aeronautica del Fronte Popolare: era il capolavoro di Pierre Cot!). Nel 1938 la Francia aveva speso un miliardo di franchi di macchinario, che — diceva Weigand — «è installato e comincia a produrre buoni risultati». «La capacità produttiva — continuava il vecchio generale francese — dell'industria aeronautica è aumentata considerevolmente. Noi produciamo oggi in una settimana quanto producevamo in un mese nel 1938. Io credo che fra poco raggiungeremo un tale livello, che nessuna forza aerea nemica da bombardamento potrebbe volare sul nostro territorio senza subire severe perdite». Weigand era, inoltre, soddisfattissimo della «qualità degli apparecchi francesi e del loro armamento, che — assicurava — non lasciava niente a desiderare».

Se queste sicure affermazioni — troppo sicure e superficiali — non fossero state nettamente smentite da tragici e sanguinosi avvenimenti, verrebbe voglia di sorridere. Il generale Weigand, l'accorto collaboratore di Foch, il futuro Comandante Supremo delle Armate francesi, era, appena 15 mesi fa, l'immagine stessa dell'ottimismo. Connettadino del signor di Voltaire, il generale francese Weigand era ed appariva l'incarnazione stessa di quel Caudillo per il quale tutto andava nel migliore dei modi possibili. E in questo pastone di ottimismo e di superficialità, Weigand poteva finanche la variatissima e pressoché inesistente aviazione francese. Ma tutto ciò, 15 mesi fa, andava benissimo per alimentare la «cordiale intesa» con l'Inghilterra. Gli inglesi, infatti, furono soddisfattissimi. Weigand tornò a Parigi e la ruota della storia continuò il suo giro fatale e inesorabile.

Venne la crisi polacca: le armate tedesche bruciarono un validissimo esercito, nero e coraggioso, in appena sette giorni. Sopravvenne infine il 3 settembre 1939: la Francia e l'Inghilterra dichiararono guerra alla giovane Germania nazionalsocialista.

Passò un lungo inverno di attesa. Sopraggiunse la magistrale impresa di Norvegia. L'aviazione francese, strettamente unita a quella inglese, si dimostrò impotente e pressoché inesistente. Ma sembrò a molti ancora una specie di incidente casuale. Principalmente il potente esercito tedesco si mette in moto. Il Belgio, l'Olanda e il minuscolo Lussemburgo non rappresentano ostacoli seri per le armate di Hitler: il suo francese è presto raggiunto; si iniziano quegli scontri che resteranno sotto il nome di Battaglie di Francia. Cosa fa la potente aviazione francese che Weigand aveva appena pochi mesi fa magnificata a Londra? Gli «Stukas» fanno in modo di non farla praticamente esistere. Comincia il dramma della Francia. Weigand, l'esperto della giovane aviazione francese, è intanto lontano: è in Siria a comandare la famosa Armata di Levante, «l'esercito fantasma», come amano chiamarlo. Gamelin, prima ancora di ridursi in un manicomio a disegnare fantastici piani di attacco alla Germania, non può fare meglio che appellarsi alla R.A.F. per cercare aiuto: l'aviazione francese, quella tale aviazione che si voleva gabellare per potente e invincibile, chiede aiuto alla R.A.F.

Sono passati pochi mesi dalla conferenza dell'ottimismo Weigand, ma sono stati più che sufficienti per smentire in pieno le affermazioni del vecchio collaboratore di Foch. Per tentare infatti di fermare le «Panzerdivisionen», Gamelin si appella a Londra: sono messaggi angosciosi dove si domanda l'aiuto e l'assistenza dell'aviazione del Regno Unito. Ma quest'aiuto non viene, oppure arriva tardi ed in minime proporzioni. Siamo al 15 maggio 1940: ecco un telegramma del generale Gamelin al Maresciallo dell'Aia britannico Newall: «N. 528 Cab./D. N. - A seguito della richiesta del Governo francese, preciso che il numero delle squadriglie da caccia con immediato invio sui campi di aviazione dell'aeronautica britannica nella Champagne è di 10. A tale riguardo occorre tener presente che, nell'eventualità dell'entrata in guerra dell'Italia, la Francia sarebbe obbligata a trasferire una parte delle sue squadriglie da caccia nella Francia sud-orientale e a Tunisi. Noi forniremo il necessario personale a terra. I particolari possono venire regolati mediante accordi diretti fra il Gen. Vuillemin e il Maresciallo Barrat. Firmato: Gen. Gamelin» (1).

E' la prima richiesta fatta in forma pres-

sante. I tedeschi avanzano, l'aviazione francese è impotente e il giorno seguente Gamelin si rivolge direttamente a Winston Churchill con un altro telegramma. Eccolo: «Segreto. N. 259 Cab./D. N. P. C. 16 maggio 1940. - L'Alto Comandante Gen. Gamelin al Generale Lejong. Per il Ministro Winston Churchill. - Mi permetto rivolgermi nuovamente a voi per chiedere l'immediato invio delle previste 10 squadriglie da caccia. La situazione è molto seria. Naturalmente queste 10 squadriglie si stabiliranno sulla Senna inferiore, dove sono protette e dove possono facilmente ritirarsi di nuovo. Firmato: Gen. Gamelin. Cifrato e spedito il 16 maggio 1940 alle 16.30» (2).

Ma le 10 squadriglie da caccia non vengono. Pur di farle venire sul più che minacciato suolo francese, l'accorto generale Gamelin aveva previsto anche un loro eventuale ritiro: ad inglesi che attaccano è sempre bene infatti prospettare una eventuale agevole fuga. Ma malgrado ciò la R.A.F. non si vede. La Francia scricchiola e il generale Gamelin si rivolge ancora, il giorno seguente 17 maggio, a Churchill. Ecco il terzo telegramma: «N. 533 Cab./D. N. D. 17 maggio 1940. - L'Alto Comandante Gen. Gamelin al Generale Lejong per il Ministro Winston Churchill al suo arrivo a Londra. - Da questa mattina la nostra Armata Giraud prenderà posizione a sud di Maubeuge. I combattimenti sono molto accaniti. Le conseguenze possono essere gravi, e precisamente non soltanto per la Francia, ma anche per l'Inghilterra. La direzione (dell'avanzata tedesca) minaccia infatti proprio le vie di comunicazione dell'esercito britannico. Io chiedo nuovamente l'impiego dell'aviazione britannica, in qualsiasi maniera, come contributo alla battaglia. Particolarmente efficace sarebbe la posa di mine magnetiche nella Mosa, per disturbare il rafforzamento e il rifornimento del nemico. Firmato: Generale Gamelin. Cifrato e spedito il 17 maggio alle ore 9.25» (3).

Questa si può chiamare la prima fase delle richieste francesi. Le «Panzerdivisionen» avanzano e Gamelin viene sostituito da Weigand che arriva in aereo dall'Oriente. Appena messo piede in Francia dichiara: «Mi avete chiamato due settimane troppo tardi!». Poi si risanina e annuncia di aver escogitato un dispositivo capace di fermare le Divisioni corazzate: «Sfonderranno ma non passeranno!», questa è la sua frase che fa ben presto il giro di tutto il mondo. Si attendono miracoli, ma i miracoli non vengono e non verranno. Piuttosto queste dichiarazioni si rivelano vuoto verbalismo sul tipo di quello che aveva formato il substrato della conferenza di Londra un anno prima al «Chatham House». Vengono invece nuove richieste sempre in merito all'aviazione. Gli inglesi, intanto, hanno attuato il velato suggerimento di Gamelin, sono andati via.

Siamo al 30 maggio 1940: ecco il testo del telegramma di Weigand all'Alto Comandante britannico: «N. 1272/3 P. T. Segreto. 30 maggio 1940. - Arcole a Brumaire. - L'Alto Comandante Weigand crede di dover attirare l'attenzione del Capo di Stato Maggiore sulla situazione delle unità aeree britanniche rimaste in Francia. Attual-

mente rimangono sul nostro territorio soltanto tre squadriglie da caccia. Tutte le altre sono ritornate in Inghilterra. Dopo la fine della battaglia delle Fiandre queste ultime squadriglie non sono in grado di poter partecipare alla nuova battaglia che probabilmente verrà iniziata sul fronte della Somme, nella Champagne, oppure sulla Mosa. Tutto il peso della battaglia cade quindi sull'esercito francese, il quale deve sopportare oneri enormi. L'Alto Comandante francese prega insistentemente l'Alto Comandante britannico di voler comprendere la serietà di questa situazione e di prendere tutte le misure affinché una notevole parte dell'aviazione britannica, particolarmente da caccia, possa venir subito portata in Francia e trovarsi pronta per l'imminente battaglia. Firmato: Weigand» (4).

Ma l'aviazione inglese non verrà in Francia: non verrà subito né mai. Weigand indirizzerà altri angosciosi appelli, ma senza risultati. La Francia crolla e Albione resta impassibile.

Questo dramma viene rivelato, però, molto tempo dopo, per un fortuito caso. «Le nostre truppe — avverte un comunicato ufficiale tedesco — hanno fatto un grosso bottino. Nella piccola città La Charité sur la Loire, unità del servizio informazioni hanno catturato in un treno semidistrutto gli archivi segreti politici dello Stato Maggiore francese. I documenti trovati sono di una importanza tale che la loro pubblicazione deve essere senz'altro considerata come la più sensazionale di questo genere». I documenti ufficiali che abbiamo riportato sono infatti quelli trovati dai tedeschi a La Charité: essi ci illuminano su molti aspetti del dramma francese e sulla perdita di Albione. Sulla perdita e sulla totale insipienza degli uomini politici che la governano. Eccone la chiara dimostrazione. Pochi giorni fa e precisamente il 14 luglio il Primo Ministro britannico Winston Churchill pronuncia alla radio un lungo discorso e fra le tante cose stupide che dice, afferma, parlando di una eventuale invasione dell'Inghilterra, anche questo: «Tutte le truppe regolari, tutta la nostra produzione di munizioni e una parte assai cospicua della nostra aviazione erano state inviate in Francia e mantenute colà in azione. Ora abbiamo tutte queste forze a casa». Per chi ha seguito questa nostra esposizione non sarà difficile dedurre come noi facciamo che se tutte queste forze aviatriche che erano state inviate in Francia non hanno potuto fermare il crollo francese, queste medesime forze non arresteranno il crollo inglese. Se poi poche squadriglie da caccia e da bombardamento nel linguaggio inglese si chiamano «cospicue forze» questo non ci riguarda; noi diciamo: tali «cospicue forze» non salvarono la Francia così come non salveranno l'Inghilterra dal suo sicuro destino.

RICCARDELLO

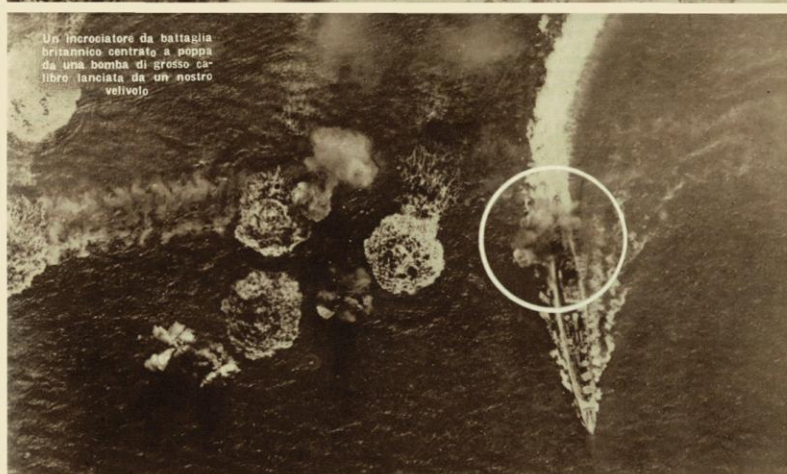
- (1) Relazioni Internazionali: «Libro bianco tedesco» n. 6 (prima serie), pag. 1056.
- (2) Idem.
- (3) Idem.
- (4) Relazioni Internazionali: «Libro bianco tedesco» n. 6 (prima serie), pag. 1059.

— gli «Stukas» fanno in modo di non farla praticamente esistere.





I depositi di petrolio di Malta sotto il tiro dei nostri bombardieri



Un incrociatore da battaglia britannico centrato a poppa da una bomba di grosso calibro lanciata da un nostro velivolo



L'arsenale e i depositi di Malta incendiati dal tiro dei bombardieri italiani

FRONTE

(Nostro servizio speciale)

X J. Aeroporto del deserto

Al momento della dichiarazione di guerra alla Francia e all'Inghilterra, il campo operativo dell'Aviazione libica si estendeva per molte migliaia di chilometri quadrati: esso costituiva un settore fra i maggiori di quanti ve ne siano mai stati in altre guerre. La lunghezza di tale campo operativo supera i quattromila chilometri, sviluppandosi lungo il confine egiziano sino al confine tunisino.

Per un settore tanto vasto è evidente che l'organizzazione, l'armamento e l'impianto delle basi, il trasporto dei materiali e i necessari collegamenti hanno richiesto uno sforzo prodigioso. In un clima avverso, attraverso strade di comunicazioni affollate per altre esigenze belliche, tale realizzazione organizzativa ha avuto del miracoloso. Gli aeroporti d'impiego sono sorti sulla sabbia del deserto, sul *serir* sassoso, in zone che paiono paesaggi lunari dove la vita e la natura sembrano essere state sommerse in una negazione totale.

In baraccamenti provvisori, oppure attenti, dati in questi campi, vivono gli aviatori italiani. (Questi uomini che vivono dell'essenziale, hanno imparato ad affrontare ed a combattere, piuttosto che a resistere passivamente contro le difficoltà imposte dall'ambiente. L'aviazione fascista è composta da pionieri che non hanno ancora trenta anni! Sono i pionieri dell'Africa Orientale e delle sabbiose valli spagnole). In questo clima incandescente le nostre macchine aeree debbono operare e mantenere la loro perfetta efficienza, malgrado il sole massacrante e la sabbia. Il carburante, gli esplosivi, i pezzi di ricambio, i viveri, la più preziosa acqua debbono sempre e in qualsiasi momento affluire a tutte le basi. Per realizzare ciò la organizzazione ha avuto — particolarmente nei primi giorni di guerra — esigenze rigorose e difficili.

Al margine di questi campi d'aviazione sorti sulla sabbia del deserto, quasi sempre c'è un allucinante miraggio. Stannani ne ho visto uno: il vento lo faceva ondeggiare ritmicamente: si vedevano alberi altissimi e animali sui trampoli. Quando le nostre pattuglie si alzano, lo fendono spezzandolo in due. La burrasca del deserto, frequente in alcune zone marmariche, con la sua nebbia rossastra che toglie il respiro e infoca l'atmosfera sino ai cinquanta gradi ed oltre, non ha mai diminuito l'attività dei nostri reparti.

I compiti dell'aviazione assumono su questo fronte, necessariamente, una importanza di primo piano. Anche i mezzi aerei impiegati dal nemico appartengono ai tipi più potenti e moderni. Ai nostri « caccia », infatti, sono contrapposti i « Spitfire » e i « Gloster Gladiator ». Il primo è un apparecchio velocissimo e di modello recente; meno recente ma ben armato e veloce il secondo. Ai nostri bombardieri il nemico contrappone il « Wickers Armstrong », veloce, armato e di discreta capacità offensiva; il « Bristol Blenheim » che è una buona macchina sopra tutto per questi climi, e infine l'idrovoltante « Sunderland » che può portare anche siluri.

Ma la capacità bellica del nemico è assolutamente inferiore ai mezzi bellici di cui dispone. Questo si è potuto constatare a più riprese, anche negli stessi tentativi di sordinali di aggressività che, in taluni casi, il nemico ha dimostrato di possedere. I reparti di truppa nemici, con i quali i nostri assaltatori sono spesso a contatto (nella più vasta cooperazione con l'esercito che caratterizza la guerra moderna aerea-terrestre) sono forniti di ottime armi antiaeree e, com'è noto, dispongono di numerosi contingenti corazzati. Ma tutto ciò, come si è detto, non basta. L'aggressività inglese non è sostenuta da uno spirito veramente e autenticamente aggressivo: essa è piuttosto una nozione imposta, ed è quindi artificiale, e come tale crolla al primo urto. Anche in aviazione, dove cioè il mezzo tecnico ha raggiunto un livello elevatissimo, l'elemento uomo ha pur sempre il sopravvento. Mai come in questo momento la storia ha dimostrato con maggiore evidenza la verità di questa altissima legge che gli italiani hanno appresa da Mussolini: « La massa è il macigno: la volontà sorretta dall'ideale ne fa la leva ».

Espressione tipica di questa aristocrazia della guerra è l'aviazione: la caccia, l'assalto, la ricognizione, il bombardamento. Ne hanno qualche cosa i carriisti inglesi.

Quando dopo una lunga crociera nei cieli tersi e abbaglianti, i nostri monopiani avvistano i carri nemici, si buttano a capofitto su queste insidiose testuggini del deserto e giù, sino a due tre metri, a mitra-gliare le torrette armate. Abbiamo veduto, appunto su questo aeroporto di X J, alcuni di questi equipaggi al ritorno dall'azione. Le pallottole da 12 millimetri, che qualche volta decorano le ali e le fusoliere delle belle macchine, non attenuano o offuscano la baldanza, l'allegria e la cavalleria di questi giovani e gloriosi arditi del cielo. Voi sentite dalla loro bocca resoconti calmi, di poche parole, in cui non traspare esultanza alcuna o esaltazione del gesto compiuto. E' questa, una vera aristocrazia abituata a

LIBICO

misurare la vita con un nuovo metro: la loro misura è l'azione rapida e decisa. Essi hanno realmente una volontà sorretta da un ideale.

Se l'assaltatore è un magnifico e sobrio tipo di combattente, altrettanto è necessario dire del cacciatore. Il cacciatore è realmente un tipo particolare: non è difficile riconoscerlo fra gli altri aviatori. È un giovane serio ma mai grave: ha la faccia quadra, angolata e un portamento fiero. Ha grandi fazzolettoni colorati al collo, casacche di volo unte e bisunte. Sono casacche «da battaglia»: sotto vi è un giovane elastico corpo nudo. Ha anche un suo gergo e una sua particolare mimica. Questo è il «cacciatore», il cacciatore italiano come è venuto concretandosi attraverso tre guerre.

Il bombardiere, in un certo senso, in aviazione è il padron di casa. Sa che il suo compito è quello risolutivo e lo mostra nell'atteggiamento: vuol far sapere di essere cosciente di ciò in un campo di guerra non occorre molta esperienza per distinguere un bombardiere da un cacciatore. Il bombardiere insomma in sé tutti i caratteri del pilota, ma è più calmo, più deciso, seppure altrettanto impetuoso. Poiché, in realtà, soltanto apparentemente il bombardamento è meno avventuroso delle altre specialità.

Un esempio.

Un bombardamento avvenuto su concentramenti di autoparchi situati oltre Sidi Barrani. Per operare tali bombardamenti una nostra formazione ha dovuto compiere diversi passaggi sopra la base aerea nemica. Le esplosioni hanno coperto di fumo una grossa baracca ai limiti del campo e le sagome di vari apparecchi sparsi sul campo. Dal primo compito, pare che almeno nove siano stati distrutti. Ma la caccia nemica è riuscita ugualmente a levarsi compiendo un ampio giro a volo rasente a sud dell'aeroporto. Ben presto fa quota. Si tratta di tre pattuglie di «Gloster» che, com'è noto, hanno una discreta velocità di salita e una buona maneggevolezza. Le nostre formazioni da bombardamento si sono, è inutile dirlo, strette ed hanno ingaggiato battaglia. Mentre i puntatori lanciacono l'ultima serie di bombe (poco prima, sugli autoparchi nemici avevano lanciato due serie da 100 e da 50 chili) i mitraglieri della torretta e dei laterali hanno iniziato il tiro. Un motorista di un apparecchio gregario di destra della prima pattuglia, colpito ad un ginocchio, mentre stava per accasciarsi, ha intravisto un caccia nemico in coda all'apparecchio del suo comandante ed ha trovato ancora la forza per mirare e sparare. Il capo pattuglia della formazione avversaria è precipitato in fiamme. A questo punto la formazione da caccia inglese ha stretto l'anello di fuoco intorno alla pattuglia rimasta in coda. Un altro caccia, ben presto, ha dovuto abbandonare il combattimento ed ha atterrato fuori del campo in una scia fumosa visibilmente malconcio. Ma l'apparecchio di sinistra della nostra ultima pattuglia, per un colpo ricevuto al motore, è stato costretto tutto ad un tratto a diminuire la velocità. In quattro si sono avventati contro, ancora prima che i gregari potessero difenderlo. Soltanto il comandante dell'equipaggio è rimasto incolume. L'apparecchio indifeso dalle sue armi ha attirato sinistramente la furia nemica. Montanti di coda, «flaps» ed altre parti vitali sono state letteralmente mozzate. Malgrado ciò, il capo pattuglia ha compiuto il miracolo. Impossibile dire come abbia potuto rimuovere da solo il corpo del camerata caduto sul volante e pilotare la macchina al di qua delle nostre linee ed atterrare. Noi che gli abbiamo potuto parlare poco dopo gli abbiamo sentito dire solo il nome dei camerati caduti.

Tali sono i bombardieri italiani. Le azioni compiute in questi primi giorni di guerra hanno già dato al bombardamento il posto d'onore che gli spetta. Concentramenti mobili e munitissime basi nemiche, attrezzature portuali ed aeree, hanno capitolato sotto il suo maglio inesorabile e preciso, costringendo il nemico a mutare piani organizzativi e dislocamenti. E far mutare al nemico i suoi piani sotto la bronza legge delle circostanze sfavorevoli, vuol dire fargliene approntare sempre di peggiori.

Caratteristica di questa guerra — più spietata che in altre — sta nel fatto che il soldato di terra ha compreso nettamente e perfettamente il valore dell'arma aerea e ne chiede quanto più sovente è possibile l'intervento. E' di qualche tempo fa ma sempre viva nella nostra memoria la battaglia alla Ridotta Capuzzo sulla direttrice di Sollum. In questa battaglia le nostre truppe inflissero una dura lezione al nemico.

Noi stessi abbiamo veduto, durante un volo compiuto nel corso dell'azione, l'entusiasmo con cui gli uomini delle prime linee salutavano le ali compagne di combattimento. Questa unità di intenti e di azione — così come è avvenuto su altri fronti per l'amica Germania — realizzerà, su questa fronte avanzato, la vittoria certa.

FEDERIGO VALLI

Pioggia di bombe sulle raffinerie di Haifa



Un cacciatorpediniere inglese colpito da un nostro bombardiere



Forze navali nemiche a sud di Candia bombardate dalla nostra aviazione



STUDIO DI UN VELEGGIATORE

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

PARTE II

MATERIALI

Tutti i listelli che ci occorrono, per centine, longheroni, ordinate in fusoliera ecc., verranno ricavati con la pialla meccanica a spessore. Si può, ad esempio, quando si disponga di belle tavole senza difetti, ridurre la tavola intera a spessore, poi tagliare con la sega circolare, o a nastro, le strisce necessarie, e ripassare queste alla pialla sulle altre due facce ricavate alla sega. Trattandosi di listelli quadrati in genere, o rettangolari in sezione, la cosa è facile.

Una difficoltà che spesso si incontra nella preparazione dei longheroni è quella di incollare le solette costituite dai listelli di abete nel nostro caso, all'anima in compensato, quando non si abbia un numero sufficiente di morsetti a vite per stringere i pezzi insieme. Vedremo come tale ostacolo possa venire facilmente eliminato con l'uso di chiodi.

La colla che noi adopereremo per tutti i lavori sarà quella alla caseina. Di tale colla, che si presenta come una polvere bianca o giallastra da sciogliere in acqua fredda, ne esistono varie qualità ed è inutile dire che si sceglierà senz'altro la migliore possibile. In generale vi sono le necessarie istruzioni scritte sul sacchetto o altro recipiente che contiene la polvere, ma in via di massima si sceglie un kg. di caseina in un litro e mezzo di acqua, agitando finché ogni grumo sia scomparso, si lascia riposare mezz'ora la miscela, e poi si aggiungono altri 200 grammi di acqua, agitando sempre molto accuratamente. Bisogna ricordarsi che la colla va preparata, con le proporzioni di cui sopra, soltanto nella quantità occorrente al lavoro di mezza giornata, in estate anzi di poche ore, perché dopo tale periodo di tempo va a male. I pezzi incollati devono essere lasciati in riposo per almeno 24 ore e usati sotto sforzo soltanto dopo una settimana.

La lavorazione delle parti metalliche, che sono nel nostro caso in generale strisce piane o nervate, si può fare interamente a freddo, salvo le poche saldature. Le lamiere si tagliano facilmente con lo scalpello, azionato lateralmente contro la lastra stretta in una morsa metallica lungo la linea da tagliare. Dopo questa sommaria agrossatura comincia il lavoro di lima, per il quale si richiede naturalmente un po' di pratica.

Ogni garzone di meccanico è però in grado di sagomare questi semplici pezzi con la lima, eventualmente stringendo insieme nella morsa più pezzi uguali e limandoli tutti insieme. Le nervature si eseguono stringendo nuovamente nella morsa i pezzi singoli e ribattendo di fianco il bordo con un martello.

Più difficile è il praticare bene le fori, specialmente quelli di grande diametro necessari per i nostri attacchi. Nelle officine aeronautiche non si praticano mai fori sulle piastre subito nelle dimensioni definitive, ma si tracciano invece dei piccoli fori di guida, trapanando poi piastre e legno (ad esempio, in longheroni) al montaggio, quando le parti metalliche sono trattenute in posto da morsetti. Noi potremmo attenerci quasi interamente a tale sistema, facendo i fori leggermente più piccoli del definitivo diametro del bullone e mettendo in posto le piastre sul legno con due viti per pezzo, viti che metteremo per il momento nei fori stessi destinati ai bulloni. Con un trapano (possibilmente del tipo a colonna, dato che tutti i nostri pezzi sono abbastanza maneggevoli in fase di montaggio degli attacchi) si allargano i fori corrispondenti nelle strisce metalliche



L'arma di difesa contro gli attacchi dal basso in un bombardiere tedesco

e contemporaneamente si fora il legno. Dato che praticamente tutti i fori sono da 10 mm., ci possiamo anche pagare il lusso di un alesatore. Fatti alcuni fori, si introducono in essi i bulloni relativi, e si possono allora togliere le viti messe in principio per forare anche dove esse stavano e mettere i rimanenti bulloni. Si possono così eliminare quasi completamente i morsetti. L'unica lavorazione a caldo necessaria nel nostro velleggiatore (tranne una saldatura autogena, che faremo fare da persona specializzata) è la saldatura a citone (lega di rame e zinco) del genere, che può del resto venire anche del tutto eliminata, dato che ogni rondella è stata progettata con due buchi, per essere tenuta dal bullone successivo a quello effettivamente lavorante sulla rondella. In ogni modo la saldatura a citone, o brasatura, si fa scaldando al color rosso scuro i pezzi di acciaio da unire, fondendovi sopra un filo di citone (lega speciale per tale scopo, con l'aiuto di borace per fondente) e unendo bene i pezzi che saranno lasciati raffreddare lentamente. Questo tipo di collegamento risulta molto robusto e non richiede attenzione e la pratica della saldatura autogena. Per di più il metallo base non viene portato al punto di fusione critico per gli acciai. Non abbiamo dato alcuna prescrizione per l'acciaio da usare nelle nostre strisce di attacco, perché i carichi sono minimi, ma in ogni modo l'acciaio al carbonio (tipo saldabile) che resiste alla trazione di 45 kg.-mmq. (allungamento 20 per cento) è ampiamente sufficiente.

(Continua)

VIAGGI AEREI AFRICANI

Ad aprire un libro come questo e con una così suggestiva copertina che vi mette subito sott'occhio il profilo d'un minareto, le linee di un'ala e di un muso d'aeroplano e d'una palma sullo sfondo desertico, prima di cominciare a scorrere le pagine e a leggere, voi fantasisti e pensanti. Ecco che si spalancano davanti alla vostra immaginazione le sconfinde distese degli orizzonti africani; solcati e dis-

nati dalla potenza delle ali create dall'uomo. Non vi sono più silenzi e solitudini che non siano rotte dal ronzio del motore.

Voi certamente rifletterete sulla straordinaria importanza che ha il velivolo rispetto al deserto. Voi pensate, di colpo, che l'Africa è fatta per l'aeroplano e che l'aeroplano è fatto per l'Africa. Le immense distese e le distanze africane, che si misurano a centinaia e centinaia di chilometri sembrano che esistano appunto per essere coperte e sorpassate dalle moderne macchine aeree. Il deserto ha cessato di essere ferace, non uccide e non divorza più, è ora, addomesticato e tenuto al guinzaglio. Dall'aeroplano.

Chi legge, dopo questa preliminare considerazione, alle prime battute è preso da una rita simpatia per l'A. che si rivela apertamente animato da due profonde passioni, due passioni che quando hanno avvechiato non lasciano più il soggetto: l'Africa ed il volo. Due nobili passioni, che la sua propria dei nostri magnifici giovani esuberanti e voluttosi, perché esse sono perenni e cariche di avvenire.

Il Gabrielli ha certo vissuto parecchio in Africa, soffrendo combattendo sognando, se ne è naturalmente innamorato, come tutti quelli che ci sono stati, e non ne può star lontano e sente il bisogno di parlarne e di farla amare ed ammirare dagli altri. Un libro, dunque, scritto da un appassionato africanista ed aviatore, anche se non ha tutte le perfezioni letterarie, ma non privo delle indispensabili doti di sincera spontaneità e di diligente osservazione, è fuor d'ogni dubbio assai interessante.

L'A. vi conduce con lui. Voi siete felici di stargli accanto, nella cabina. Vi accorgete di avere una guida garbata ed esperta ed un ottimo istruttore. Egli, se vuole farvi ammirare il paesaggio ed il panorama, le tinte, il contrasto del verde e dell'azzurro, le masse bianche che si stagliano sui fondi rossi ecc., sa opportunamente graduare la quota. C'è dovizia di pittoreschi e magici effetti nei cieli della Libia. Il pilota se li fa vedere anche volare. Ma l'apparecchio, come sa imprecabilmente decollare e descrivere spirali ascendenti, così sa planare e atterrare. Subentra l'africanista, che vi fa dire tante

cose, e della prosperità e delle realizzazioni libiche, della fecondità della terra e del valore degli italiani, delle avvedutezze del Governo.

Lo scrittore niente trascura. L'aria dell'aeroturismo in genere e vi acquellera Tripoli in attesa del Gran Fremo. E poi seguono gli altri saggi: Gadames, la misteriosa e bianca cittadina, sull'orlo del Fini del Sahara, con le stuzze bule e fresche. I bersagli dell'aria, la lanterna aerea libica, l'aviazione sahariana. I suk tripolini. I caffè arabi. Cenni sul gas metano e sulla trazione elettrica nelle ferrovie piangenti coloniali. Le esercitazioni dei paracadutisti libici. Una varietà di temi e di brevi trattazioni che servono a mantenere mirabilmente desta l'attenzione del lettore. La Gejara, il Garian, la Sirtica, il Gebei con le loro caratteristiche e le loro fisionomie, come appaiono a prima vista e come si affiggono e vivono quando ci si sta vicinissimo, fatti i maggiori centri libici, passano interessanti sullo schermo, con giuste pause didascaliche e gradite inframmettiture pittoriche e coloristiche. Sono davvero degli sguardi in volo.

Se ne può concludere che il libro di Donatello Gabrielli, così riccamente illustrato ed illustrato, oltre ad essere istruttivo per se stesso, ha il pregio, gran pregio, di lasciare il segno nell'animo nostro, poiché dopo aver letto le rapide pagine la fantasia spazia ancora per i vasti cieli di Africa accompagnata da un dolce sussurro di motori lontani.

la

DONATELLO GABRIELLI: Sguardi sulla Libia dall'aeroplano. Copertina e disegni di M. Sacchi — Tripoli, ed. Maggi.

CRONACA BREVE

GLI INGLESI SI PREPARANO ALLA GUERRA CON I GAS? — La stampa germanica pubblica che la radio tedesca annunciò il 16 luglio che le fabbriche tedesche lavorano 21 ore al giorno per fabbricare gas tossici, insinuando ironicamente che la Germania probabilmente si prepara ad accusare l'Inghilterra dell'uso di tali gas. I giornali tedeschi commentano che questa notizia verrebbe impressionare il mondo e mentre smentiscono energicamente l'innocente menzogna, si chiedono se non sia proprio la Gran Bretagna, che, spinta alla disperazione, si prepari all'uso degli aggressivi chimici. Le *Muenchner Neueste Nachrichten* scrivono: «Fino ad ora la Germania ha condotto la guerra strettamente nei limiti del diritto internazionale, adesso tuttavia sembra che gli inglesi si vogliano preparare a violare nuovamente gli impegni internazionali. Noi ammoniamo severamente la Gran Bretagna».

ACQUISTO DELLE BERMUDE E DELLA NUOVA SCOZIA? — Il movimento americano tendente ad acquistare contro contanti o, meglio ancora, in qualità di pagamento dei debiti di guerra rimasti insoddisfatti, le colonie britanniche, francesi ed olandesi situate nella regione del Canale di Panama, è già noto da tempo e rappresenta un altro esempio della larghezza di vedute con cui si concepisce negli Stati Uniti la famosa dottrina di Monroe. Ma ecco che ora si parla di una nuova iniziativa di ben maggiore importanza, e di conseguenze ancora più gravi, il Comitato navale della Camera dei Rappresentanti avrebbe proposto di comprare o di affittare le Bermude britanniche e la costa della Nuova Scozia per stabilirvi basi aeree e navali della Marina americana.

Quest'iniziativa non potrebbe evidentemente, se lasciata indifferente i Paesi responsabili europei.

IL RIARMAMENTO AEREO. — La Repubblica Argentina è in procinto di iniziare un vero e proprio riarmo aereo e di mettere le basi di un'industria aeronautica nazionale. La spesa complessiva iniziale sarebbe di circa 150 milioni di pesos, ossia, il resto dell'ultimo credito straordinario stanziato nel 1935 (22 milioni di pesos). E chiaro che all'inizio la giovane aviazione argentina dovrebbe rivolgersi all'estero con acquisti in massa, e questo problema, non è facilmente risolvibile oggi che l'industria aeronautica americana è già completamente assorbita dal fabbisogno nazionale e dalle ordinazioni britanniche, e le industrie dei Paesi europei sono assorbite dai bisogni bellici. Di conseguenza, parecchi ambienti argentini hanno suggerito di aspettare la fine della guerra europea per passare ordinazioni definitive, in modo da poterle collocare in base alle esperienze belliche. E' stata inoltre approvata la costituzione di una milizia aerea, secondo l'iniziativa presa dal Direttore generale dell'aviazione civile.

L'«AIR FRANCE» SOSPENDE I SERVIZI. — L'ufficio direttivo dell'«Air France» annuncia in data 24 luglio che in conseguenza delle clausole dell'armistizio, la società francese di navigazione aerea «Air France» ha sospeso ogni attività.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL LUPUS 11

La tecnica italiana del grande aeromodello veleggiatore, che unisce alle notevoli dimensioni una ottima estetica e doti di volo massime, si è vittoriosamente imposta su tutte le tecniche straniere non soltanto in campo nazionale, ma anche in campo internazionale. Le grandi dimensioni consentono infatti la realizzazione pratica di forme costruttive curate e quindi più del solito aderenti ai dettami della moderna aerodinamica. Per di più, e specialmente nel nostro caso, è possibile in questi aeromodelli adottare integralmente materiali autarchici, in quanto le stesse esigenze strutturali ben si prestano all'impiego dei legnami nostrani, come il tiglio e il pino, non soltanto nelle parti di forza ma anche in quelle zone, specialmente destinate al raggiungimento delle forme esterne volute, che sembrano in altre tecniche appannaggi dei legni ultraleggeri. La costruzione risulta pertanto più aderente alla effettiva struttura dei veri apparecchi, e la pratica aeromodellistica sempre più si approssima, in tutti i suoi dettagli, a costituire effettivamente una proficua introduzione alla costruzione dei velivoli.

A questa categoria di aeromodelli appartiene il **Lupus 11** di cui l'Editoriale Aeromodellistica pone in vendita la tavola costruttiva al prezzo di L. 12. Nonostante le rilevanti dimensioni dell'aeromodello (apertura alare superante i tre metri) all'fusoliera, impennaggi e tutti indistintamente i particolari sono stati disegnati nella tavola al vero, onde rendere veramente immediata la riproduzione, l'esecuzione e il montaggio. L'ala, munita di un longherone principale di forza, è costituita da due semiali rastremate innestate alla fusoliera con balonetto. Un longheroncino ausiliario, un semplice listello, riunisce le centine e migliora il collegamento fra le parti. Esso serve d'innesto anche alla balonetta posteriore, che assicura la corretta incidenza. Il longherone anteriore, invece, è costituito da due listelli foranti i correnti e da un'anima in tranciato o impiallacciatura di acero, avente la funzione di resistere a taglio e di far lavorare insieme i listelli di tiglio. Le centine sono del tipo solito in compensato, e di profilo variabile da un concavo convesso, fortemente portante, all'incastro, fino ad un biconvesso dissimmetrico all'estremità. Oltre ai profili, è variabile anche l'incidenza geometrica di questi, cosicché tutta l'ala risulta avvolta aerodinamicamente e geometricamente, con grande vantaggio della distribuzione di portanza e della stabilità. Un buon diedro laterale è assicurato dalla forma delle ordinate di forza della fusoliera. Gli impennaggi sono della solita costruzione leggera, col regoliaggio del piano orizzontale per mezzo di una vite a legno verticale facilmente manovrabile dal-

l'esterno. La fusoliera ha sezione appuntita verso il basso, ricavata da archi di cerchio modificati per generare un andamento poligonale del rivestimento e munita superior-

mente di appendici che sostengono una cresta nella parte posteriore. La cresta si raccorda in coda sia col timone di direzione, sia col supporto del piano orizzontale. Nella parte anteriore un musone in sughero fa da raccordo e da ammortizzatore, ed è seguito da un vano contenente il contrappeso. Tutte le ordinate sono ricavate in compensato, con alleggerimenti a traforo di semplice sagoma, mentre quelle destinate a ricevere le balonette portano degli spessori in pino, che distanziano e collegano gli strati di compensato. Sul contorno si incastrano i listelli di tiglio.

Il pattino, con intagliati i ganci di collegamento al cavo di traino, è anch'esso una striscia sagomata in compensato. Tale striscia si continua nel contorno del timone di direzione e fa da chiglia rigida alla struttura della fusoliera. In tal modo sia l'ala (a causa del suo particolare longherone) sia la fusoliera (a causa della chiglia) risultano munite di uno scalo naturale di montaggio, che assicura il corretto allineamento di tutti i pezzi.

In conclusione, il **Lupus 11** può essere definito come un tipico aeromodello da gara, che riunisce alle caratteristiche di volo, capaci di primato, una eccezionale facilità di costruzione, dovuta allo studio razionale di tutte le parti. Sulla tavola sono, come al solito, specificati con note i vari pezzi, cosicché l'aeromodellista può immediatamente provvedersi dei materiali e iniziare la costruzione.

LUPUS



Remo Bonarotti, Padova. — Per il tuo modello ti consiglio senz'altro di usare il «R.A.F. 32» che puoi trovare nei numeri arretrati de *L'Aquilone*. La gommalecca si può diluire con alcool, ma se si tratta della gommalecca trasparente che si trova in vendita presso le ditte aeromodellistiche occorre che essa sia assolutamente anidra. L'equilibrante puoi trovarlo presso una delle suntuonate ditte; ti avverto però che molto spesso va sotto il nome di vernice tendibile.

Sandro Godina, Padova. — Per non far sorridere ironicamente i distinti signori vestiti di nero, con bastone e con pancia e con il pollice nel taschino del panciottino, per non indurli a dire che «senza quel pezzo di piombo sul muso il modello sarebbe senz'altro più leggero», la cosa migliore è quella di nascondere accuratamente nell'interno della fusoliera il piombo in questione.

Scienza a parte e veniamo al sodo. Non andare a cercare forme strambe e nuove. Quello che conta soprattutto in un modello è il proporzionamento giusto e la calcolazione esatta. Le forme nuove portano sempre con sé delle gravi incognite e delle difficoltà di messa a punto difficilmente superabili in pochi giorni e non credo che tu abbia tempo da sprecare!

Luigi Cioni, Osimo. Ho detto già infinite volte che noi non vendiamo disegni di veleggiatori e ilbratori o peggio di apparecchi da turismo. Se vuoi costruirli un aeromodello per essere, come dici, un volatore perfetto devi rivolgerti a ditte aeronautiche costruttrici di apparecchi e devi richiedere a loro i disegni che desideri. Se poi vuoi costruire un veleggiatore non capisco perché tu non abbia pensato a costruire il «Pezza», il veleggiatore di cui tanto si è occupato «L'Aquilone» e che è stato minuziosamente descritto su queste colonne. Ma le leggi o non lo leggi «L'Aquilone»?

GIAR



Tutti noi siamo certi, anzi certissimi, che la Savoia-Marchetti sia una delle più grandi migliori officine aeronautiche, non solo di Italia, ma del mondo.

Gli apparecchi recenti le sigle «S.M.» si sono sparsi per il mondo durante un ventennio accumulando primati su primati. Ma se siamo sicuri della bontà degli aeroplani Marchetti, siamo altrettanto sicuri della disprezzabilità degli aeromodelli che escono da quella stessa officina.

Voi spalancherete certamente gli occhi obiettando che la Savoia-Marchetti non ha mai costruito aeromodelli; certamente no, ma risponderemo noi, ma i suoi dipendenti ne costruiscono nelle ore libere, non solo, ma fanno anche delle fra loro.

L'ultima di esse si è svolta il 21 luglio a Sesto Calende organizzata dal Doposcuola della Ditta, e ad essa hanno partecipato 37 concorrenti dattenti ad un pubblico valutato ad oltre 3000 persone.

A giudicare, dalla oltre la gara deve essere riuscita magnificamente e voi penserete certamente a modelli stupendi, dalle forme nuove e dalle sagome svelte; penserete che dei gli uomini (poiché i concorrenti erano per la maggior parte tali) che passano la vita a costruire quelle meravigliose macchine che sono gli apparecchi Savoia-Marchetti non possono costruire altro che modelli di classe.

Invece niente di tutto questo: i modelli presentati erano nella stragrande maggioranza dei modelli a tubo, non solo, ma dei modelli a tubo del vecchio tipo «entrate».

Sui campi si sono rivisti con gli anaeromodelli modelli con due lunghissimi tubi di spinti a V con eliche propulsive mosse da malfate ellittiche e timorosi della più leggera bava di vento.

Insieme a una gara tipo 1927 combattuta in pieno 1940.

Confessiamo che la notizia della gara e più ancora le fotografie, che pubblichiamo in altre parti del giornale, ci hanno scoraggiato. Il pensiero, di aver lavorato tanti anni, di aver, tanto scritto, costruito, sbrattato, per fare sempre più grande e più bello l'aeromodellismo, per perfezionare sempre più il modello volante con il risultato di vedere oggi, su uno dei più celebri campi d'aviazione del mondo, una simile gara, ci ha annichiliti.

Per fortuna il caso di Sesto Calende rimane unico. A Venezia, per esempio, si seguita sempre a lavorare sul serio. Domenica 7 luglio ha avuto luogo l'eliminazione provinciale per il Concorso Nazionale, categoria veleggiatori. La gara, interessante sotto ogni aspetto, ha avuto ben 23 iscritti fra i quali figurava una agguerrita rappresentativa dell'aeromodellismo selenense (per chi non lo sapesse diremo che selenense sono gli abitanti di Schio). Due parole di elogio bisogna proprio spendere in favore di questi ragazzi che, ogni qualvolta hanno sentore di gare, raduni e simili, pigliano la littorina per Venezia, decisi a contendere la vittoria ai camerati vicentini.

E questa volta, come già fecero nel settembre scorso, l'hanno proprio spuntata, conquistando il 1. ed il 3. posto in classifica.

Per quanto riguarda i concorrenti vicentini dobbiamo dire che questa è stata una gara rivelazione. Infatti si sono fatti luce



Lancio del «P. F. 5» di Franco Pezzoli alla gara di San Miniato

alcuni elementi giovanissimi, mentre gli anziani, gli asti più quotati non hanno saputo concludere niente di buono.

Non possiamo dare, per mancanza di spazio, una cronaca completa della gara e dobbiamo limitarci a dare le classifiche.

1. Zamosio, Schio, 3
2. Capriz, Venezia, 252"
3. Ballico, Schio, 228"
4. De Rossi, Venezia, 226"
5. Angione, Venezia, 225"
6. Zausa, Venezia, 136"
7. Chilori, Venezia, 129"
8. Angione, Venezia, 121"

Già ci siamo occupati in questa rubrica dell'iniziativa, presa dalla R.U.N.A. di Firenze, di assegnare una borsa di pilotaggio ad un aeromodellista meritevole: a pochi giorni di distanza ci è giunta comunicazione della R.U.N.A. di Venezia che ci informi che anche quella sede ha assegnato agli aeromodellisti ben due borse di pilotaggio gratuito. I due ragazzi prescelti hanno già iniziato i corsi e saranno, in un prossimo domani, due nuovi piloti per la Patria.

Oltre questo la Presidenza della R.U.N.A. di Venezia ha intenzione di assegnare periodicamente nuove borse ad aeromodellisti che si saranno distinti nelle varie manifestazioni aeromodellistiche.

Un nostro commento è ormai superfluo; i fatti parlano da sé. Soltanto toriamo ad augurare che l'iniziativa prenda piede e si diffonda sempre più.

Domenica 21 luglio è stata una buona giornata per gli aeromodellisti italiani, infatti, un po' da per tutto in Italia, quelle domeniche si sono svolte gare e raduni.

Anche a Padova ce n'è stata una, valevole come eliminazione provinciale. Circa una trentina di concorrenti risultavano iscritti nelle tre categorie: modelli con motore ad elastico, veleggiatori, modelli con motore a scoppio. La gara è riuscita interessante ed anche il tempo l'ha favorito; infatti la giornata era fresca per una leggera brezza ed il campo era ricco di ascendenze.

La competizione ha dato i seguenti risultati:

- Veleggiatori (allievi):
1. Cantoni, 224"/4,5.
 2. Lucio Marchi, 236"/2,5.
- Veleggiatori (dilettanti):
1. Oscar Marchi, 254"
 2. Piccolo, 271"/5.
- Modelli al elastico (allievi):
1. Baschetti, 236"/3,5.
 2. Di Stefano, 1°.
 3. Maria V. Bartolotti, 52"
- Modelli ad elastico (dilettanti):
1. Candea, 124"/2,5.
 2. Fiorenzato, 22"
- Modelli con motore a scoppio:
1. Marchetti, 227"/3,5.
 2. Lucarelli, 153"/3,5.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI
Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo
CIRILLO
L. 3,50 franco di porto
dell'aeromodello a tubo
LIBELLULA
L. 4,50 franco di porto e del
ROSTRO
Aeromodello veleggiatore
L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna



La bella virata di un veleggiatore del benenuto Belisario Benucci



L'AQUILONE

(Continuaz. del numero precedente)

Per ritornare al discorso di prima, cioè di quando su questo astro l'aria era densa e proteggeva col suo involucro il suolo dagli ardori del sole o dai freddi dello spazio, è lecito formulare l'ipotesi che, in quel periodo, i giorni si succedessero senza troppo gravi squilibri di temperatura: che durante la notte il freddo non superasse i venti gradi sotto zero e, di giorno, il calore non arrivasse ai quaranta gradi al sole. In queste condizioni, le piante di alto fusto e anche quelle minori, avranno potuto svilupparsi e continuare, senza gravi perturbamenti la loro vita. Così, anche le specie animali. E' probabile anche che molte di queste fossero provviste di pelliccia, per proteggersi dal freddo notturno. Ora, però, siamo all'ultimo atto del dramma lunare. Rimangono, tra le rocce, i licheni, i funghi, pochi esemplari di pianticelle che nascono col sorgere del sole e muoiono al suo tramonto; intorno ai margini degli stagni, strani insetti alati, esseri quasi irreali vivono la loro breve vita di un giorno... E' probabile che altri organismi scampati alla strage si trovino ancora nelle grotte lunari, dove l'aria è più densa e la temperatura più mite. Prima che il sole scenda dietro gli Appennini, e la notte agghiacci queste regioni, noi compriamo la disegnata escursione sotterranea. A trenta chilometri circa dal razzo abbiamo osservato una vasta caverna, aperta tra le rocce, e di cui non ci è sembrato prudente visitare il fondo perché la provvista dell'aria era quasi esaurita. Ma rinvoveremo il tentativo tra qualche ora... Max, come al solito, si dà un gran da fare per l'allestimento della «settimana spedizione selenitica»: è già intento a rifornire i serbatoi... il suo zelo è inasauribile... Caro e buon compagno!

James Hebert, elencate e messe a seccare le piante, finisce placidamente, a piccoli sorsi, la bottiglia del whisky...

Uomo della Terra - O uomo della Luna?

No, quello che scrivo mi sembra assurdo... Eppure! Le parole s'allineano sulla carta in modo disuguale e bizzarro. Sono, certo, che non ho più il senso dell'ordine della misura... Non capisco più niente! Eppure, non posso pensare ad un inganno dei sensi! Ammetto che uno di noi sia stato colto da una allucinazione, gli altri due avrebbero pur dovuto cercare di disingannarlo, di ricondurlo alla realtà...

No, no, non è così: tutti e tre abbiamo veduto la stessa cosa. Incomprendibile, inverosimile, certo, fuori di qualunque ragionamento logico e umano... ma vera, verissima, indiscutibile!

Cercherò di calmarmi, di procedere con una certa riflessione. E' stato nella visita alla caverna. Dove vadano a finire queste grotte aperte nei fianchi delle montagne non sappiamo ancora. Forse, durante le spaventevoli convulsioni plutoniche che han preceduto l'assettamento del globo lunare, si sono prodotte varie fessure che scendono profondamente nella massa dell'astro. Noi abbiamo seguito una di queste spaccature. Ma... non siamo discesi oltre le tre miglia nello spessore delle rocce. No, perché ce ne è mancato il coraggio...

Quasi sul limitare di un'ampia grotta, abbiamo visto biancheggiare un monte di ossami... Alla luce della lampadina, quel groviglio di costole enormi, di scapole, di corna, di lunghi femori... metteva spavento. Ma questa è stata la prima scoperta, la minore. In fin dei conti, quale meraviglia, che, in una caverna di questo povero piccolo mondo abbandonato e silenzioso, si siano accumulati gli scheletri degli animali delle antiche età? Col rarefarsi dell'atmosfera, col ritirarsi delle acque, col sopraggiungere del freddo e del caldo estremi, gli animali avranno cercato rifugio nelle grotte, e saranno morti, a poco a poco, per la inclemenza della temperatura e la mancanza del cibo...

Questa scena dell'orrida tragedia lunare è apparsa inaspettata davanti ai nostri occhi: ma, ripeto, non è stata la sola. Ansiosi, commossi, abbiamo continuato la nostra esplorazione.

Ed ecco, a un tratto, James Hebert, che ci precedeva, fermarsi e gettare un grido rauco.

Abbiamo affrettato il passo per raggiungerlo. E allora, come a lui ci è apparsa la visione straordinaria, allucinante... Uno scheletro umano era là, disteso su un letto di calcare bianco. Uno scheletro di «uomo», ancora intatto, che sembrava scolpito nella superficie candida: abbandonato, così, senza armi al fianco, senza alcun arnese che potesse indicarci che cosa egli facesse, in quella caverna profonda, lontano quattrocentomila chilometri dalla sua patria, la Terra...

E' stata tanta la commozione, che abbiamo dovuto ritirarci, ritornare alla quiete del nostro apparecchio ospitale, riposarci, pensare.

Max Boering, a un certo punto, ha detto:
— E se non fosse, quello, un uomo terrestre? Se fosse uno degli ultimi abitanti della Luna?

— No... non è possibile. Troppa sarebbe la somiglianza anatomica... Bisognerebbe ammettere l'unità delle forme organiche sugli astri!...

Max ha ribattuto:
— E non c'è, nell'universo, la unità della materia?

— E una cosa diversa...

James ha levato dalla dispensa un'altra bottiglia di whisky: l'ha stappata, invitandoci a bere...

Bisogna salutare in qualche modo l'uomo della Luna!... Abbiamo bevuto, quasi macchinamente; ma siamo rimasti storditi, tutti e tre; il whisky non ci ha dato alcuna gaiezza. Verso il razzo, minuscolo pianeta terrestre, avanzavano le ombre della gran notte di trecentosessant'ore. Le cime dei monti si orlano di luce.

E' l'ultimo saluto del sole...

Un litigio per l'uomo della Luna

Passa il tempo e ancora non riusciamo a sollevare dall'incubo che ci opprime dal momento in cui abbiamo veduto, nel fondo di quell'orrido speco, uno scheletro umano. Abbiamo trascorso molte ore, tra «una dormita e l'altra» in una specie di peristilio formato da due colonne di lava che precedono l'entrata di una vasta grotta, sul fianco del muraglione circolare fiancheggiante un circo. Discorriamo e giochiamo alla luce della lampadina elettrica. Quale sia questo circo, non sappiamo precisamente: è uno dei tanti che danno alla Luna quell'aspetto singolare che ricorda le schiumaiole e certi viei butterati dal vaio. Poiché questo rifugio si trova molto al disotto del livello lunare, cinque o seicento metri, noi possiamo vivere e respirare senza il tormento dell'elmo da palombaro. Adesso, trascorsa la notte di quindici giorni, che ha gelato la Luna intorno a noi, siamo usciti dal razzo col primo raggio di sole e ci siamo rifugiati in questa specie di peristilio cui l'amico Boering ha messo poeticamente il nome di «terrazza dell'Averno». La temperatura qui è dolce, e se non fossero la immobilità e il silenzio della campagna che si stende davanti a noi, ci parrebbe di trovarci in un piacevole ritrovo di montagna, tranquillo e accogliente.

In questa «terrazza dell'Averno» consumiamo i nostri pasti e lavoriamo. Quando l'orologio segna l'ora del riposo notturno, benché il sole splenda sempre sulla crosta del globo lunare, ci ritiriamo nel razzo e ci sdraiamo sulle brande, aspettando il sonno riparatore. Così possiamo risparmiare energia elettrica, ossigeno e altri preziosi prodotti delle nostre macchine. Non abbiamo ancora risolto il problema della alimentazione perché qui, intorno alla nave-proiettile, per un raggio di sessanta chilometri al-

meno non abbiamo trovato una semplice radice, una pianticella, una fogliolina di natura... commestibile. Forse, scendendo molto giù nelle caverne lunari, qualche cosa si potrebbe trovare. Ma abbiamo come un ignoto terrore, quasi un segreto disgusto a ricercare organismi viventi in questo mondo che somiglia tanto a un gigantesco cimitero.

Le nostre discussioni su «lo scheletro» spesso arrivano a veri e propri litigi. Ieri — «dici ieri adoperando un termine di significato terrestre: dovrei scrivere ventiquattro ore sono», il prof. Boering uscì in questa stranissima frase:

— Per me, lo scheletro che abbiamo veduto, è proprio lo scheletro di un uomo. Perciò, in un'epoca imprevedibile, un uomo ci ha preceduto, sulla Luna!

James Hebert, che aveva cominciato a fumare, gettò via rabbiosamente la pipa.

— Un uomo ci ha preceduto sulla Luna??? Ma è assurdo!!! Come potete pensare cose simili???... Il nostro scheletro appartiene certamente a un uomo; ma un uomo lunare, ecco tutto. Io ho già osservato in questo prezioso avanzo di un'età forse lontanissima (e che porteremo con noi quando torneremo sulla Terra) alcune differenze anatomiche che mi meraviglia non siano state osservate anche da voi altri, i femori dello scheletro selenitico sono molto più lunghi di quelli dello scheletro terrestre. Le costole hanno una strana rotondità, e quelle che formano la gabbia toracica sono appena otto: quattro e quattro. Il cranio è, ne convengo, molto simile al nostro; più schiacciato, forse, ma ancora distante da quello delle scimmie antropomorfe.

E voi, amico Piccardi, che ne pensate?

— Fino a ieri — dissi, dopo aver riflettuto alquanto — fino a ieri credevo a una teoria molto logica, almeno in apparenza: che ogni astro dovesse avere abitanti adeguati alle proprie condizioni fisiche e geologiche. Ricordo di aver letto su questo argomento le curiose osservazioni di un piacevole divulgatore di ipotesi scientifiche, il dottor Papp:

«L'uomo è, in realtà, un vivente capovolguto della Terra», afferma il Papp. L'adattamento del corpo umano è spinto più innanzi e più generale che quello del corpo degli animali.

«Le dimensioni del suo corpo, il suo scheletro, il suo cuore, i suoi organi dell'andatura sono condizionati alla forza di gravità della Terra, e dobbiamo credere che subiscano notevoli modificazioni nei suoi fratelli, abitanti di altri pianeti. Abbiamo riconosciuto che le sue mani e il suo organo dell'udito sono opere causali della Terra. Il calore interno del suo corpo si rivelò come una conseguenza della posizione obliqua dell'asse terrestre. La costituzione del suo sangue risultò dipendente dall'ossigeno dell'atmosfera e dalla universale presenza dei batteri; tanto il calore interno quanto un succo analogo al sangue dovrebbero essere propri anche degli organismi dei suoi parenti abitatori di altri pianeti. Pensiamo che il suo occhio è un organo cosmico, un adattamento ai raggi del Sole, di cui si deve ritrovare esemplari nel nostro sistema solare dovunque vivano creature capaci di vedere. E qui si chiude il cerchio delle nostre deduzioni: l'uomo è, nella sua apparenza complessiva, una particolare creatura terrestre: nella sua struttura corporea è legato alla Terra come se fosse vera la vecchia leggenda biblica, secondo la quale egli fu formato con un po' di fango della Terra. Certo, possiede parenti su altri pianeti: ma in nessun punto del regno solare ha scia gemelli! Ora, queste parole, che sembrano tanto sensate, vengono contraddette dalla nostra scoperta.

— Anch'io ho un'ipotesi — interruppe Max, tranquillamente.

— Sentiamo! — urlò James, che, caso eccezionale, appariva sempre più impaziente ed eccitato.

(Continuaz.)

YAMBO



S.O.S.

Accanto alle azioni di bombardamento, le azioni cioè che costituiscono l'ossatura principale dell'offesa aerea, esistono molteplici altre attività che continuamente espongono l'aviatore al per tu con la morte, eventualità che peraltro egli accetta più che tranquillamente, in una meravigliosa dedizione al dovere che molto spesso, appunto perché rientra nella vita normale del soldato dell'aria, passa inosservata e presto dimenticata, ma che non per questo gli italiani debbono ignorare.

Intendiamo parlare principalmente della ricognizione, l'incessante proficua attività svolta giorno e notte in ogni settore del Mediterraneo, alla quale dobbiamo gran parte delle più significative vittorie sino ad oggi riportate in mare e nel cielo.

Quando gli apparecchi che hanno compiuto il bombardamento tornano alle basi di partenza, è la volta dei ricognitori. Gli stessi velivoli, gli stessi uomini che prima dei bombardieri hanno percorso quel tratto di cielo per recarsi sugli obiettivi prestabiliti per la futura azione a far rilievi, studiare piani, raccogliere particolari, prendono ora nuovamente il volo per portarsi ancora sugli stessi obiettivi allo scopo di verificare i danni prodotti dall'incursione. Questo rischioso lavoro, come abbiamo appena detto, è dai più ignorato, e pure tale attività si svolge quasi sempre tra il succedersi di episodi singolari ed impressionanti. Sotto la laconica espressione «ricognizione fotografica e a vista» si nascondono talvolta fatti di una drammaticità del tutto rara. Sembrano spunti per romanzi d'avventure, scene per film, e sono invece tratti di vita quotidiana.

I due trimotori navigano nell'atmosfera calma simile ad un immenso stagno dorato. Intorno ad essi i caccia della scorta diretta (due squadriglie: un'altra di scorta «diretta», vigila a quota superiore) giocano nel sole compiendo audaci scherzi acrobatici che attirano ai finestrini degli «S. 79» gli uomini non assorbiti dalle fatiche del pilotaggio. I «C. R. 42» si azzardano a sfiorare quasi le ali dei bombardieri, scivolano, si rialzano, rollano nella luce abbagliante come ebbri di gioia. Più calmi, posati, gli «S. 79». E più calmi anche i loro piloti, non abituati alla folle ubriacante mischia del combattimento individuale, ma allenati alle lunghe navigazioni notturne, alle attese snerpanti, al calcolo freddo che vuole calma assoluta e dominio dei nervi.

Il mare sembra un'immensa lastra di lapislazzuli appena venato di rughe sottili più azzurre, o gialline. Ecco, nei quadri opachi dei finestrini di prua, apparire l'isola nemica, metà dell'incursione esplorativa. Malta sorge dal Mediterraneo come una lieve macchia che adombra lo splendore adamantino della superficie liquida. All'occhio dei piloti sembra quasi una frastagliata foglia dell'acanto caro ai romani che si sia adagiata, portata via dalla brezza mattutina, sulle onde appena percepibili. Una piastra lucida foglia verde che galleggi immobile. Vicino ad essa, altri brandelli verdi macchiati di giallo putrido: quei lembi sono le altre piccole isole dell'arcipelago maltese. Una spriciolatura di scogli e di spiagge nelle cui anfrattuosità l'onda batte con il suo ritmo esasperante l'eterna canzone del mare.

La danza dei cacciatori si attenua, cessa poi del tutto. La formazione si allarga. Gli occhi ora esplorano attentamente in basso, vanno ai punti noti sul lido nemico, a cercare il sospetto di un debole su allarme che conduca alla mischia nel cielo. I velivoli segnati dalla candida croce di Savoia scendono di quota presentandosi agli inglesi nel barbaglio dei raggi cocenti. Contro il sole saranno scorti più difficilmente, in ogni modo più tardi. Si dirigono sugli obiettivi che nella notte i bombardieri amici sono venuti a colpire con una pioggia devastatrice di bombe di grosso ca-

libro ed incendiarie. Gli osservatori sono pronti alle macchine fotografiche. La formazione vira nel cielo luminoso scrivendo un'ampia curva che la porta con precisione sul porto incendiato e distrutto, sui depositi ancora fumanti. L'azione dei bombardieri è stata tremenda. Gli italiani hanno colpito giusto e duro, le nostre bombe hanno pestato bene distruggendo impianti, abbattendo le attrezzature meccaniche, sfondando i moli. Alcuni scafi sono piegati contro le banchine scovellate ora gremite di una folla monocolore di operai moventesi con atti lenti di nani misteriosi. Ma ecco che ora la macchia nera si agita, si dirada, si frattura in tanti gruppi che in breve scompaiono. L'allarme ha gettato sulla città il suo lugubre grido. Mentre i velivoli roteano a quota alta sugli obiettivi, la reazione antiaerea scoppia improvvisa e tumultuosa lanciando contro il cielo un uragano di fuoco che in un attimo di segna sullo sfondo azzurro uno sfavillio ossessionante di vampe rosse. Le batterie tuonano sparando senza interruzione a tiro casuale. Siete luminose serpentine tagliando l'aria come frustate rapide. Da bordo dei velivoli presi a bersaglio il tiro viene valutato preciso e intenso. Globi di fiamma si accendono a decine intorno alle fusoliere. Gli aviatori sentono la morte attraversare l'aria intorno ad essi, sfiorarli con il volo velocissimo di migliaia di schegge che passano fischando. Sotto le ali l'aria agitata si scompone in gorgi improvvisi, in onde imprevedute che fanno compiere ai trimotori balzi violenti. Nel buio delle fusoliere si sono accese costellazioni di stelle e di pianeti: sono le ferite da far vedere agli amici, sul campo. I montatori le chiuderanno con tante coccarde gloriose che saranno il ricordo di questa lotta tra cielo e terra.

I nostri sono sulla via del ritorno. La reazione antiaerea del nemico sta ormai per finire, per spegnersi in un lontano rantolo sillabato di colpi. La caccia avversaria ha tentato un contrattacco, ma, visti i nostri «C. R.» pronti dall'alto a ricacciare verso terra gli assalitori, ha limitato la sua azione ad un prudente giro di campo per riatterrare subito dopo.

Qualche colpo esplode ancora presso le fusoliere italiane. Sono gli ultimi. Un lufame scherzo del destino! Una coppia di colpi ben diretta dalle mani invisibili

di una sorte maligna strappa a due dei tre motori di un «S. 79» un gemito mortale subito chiuso in un urlo strozzato. Le eliche si arrestano, in croce, il pilota è stato pronto a fare sforzo sui pedali. Solo un motore laterale funziona, il monoplano tende a ruotare, occorre piegare il timone con tutte le forze, tenerlo compresso dalla parte contraria. Il motorista, intanto, ha tirato giù la manetta sino all'ultima tacca. Il regime del motore ancora vivo è salito di colpo in un'esplosione affrettata di colpi. Se s'imballa? E se no, quanto tempo potrà durare? I piloti guardano inquieti i due motori dilaniati dal fuoco avversario. E' una ferita grave: potrebbe divenire, per il velivolo terrestre arrancante sulla superficie liquida del Mediterraneo, mortale. Intanto, si perde quota. L'altro trimotore è già lontano, con la caccia. L'apparecchio mutilato procede faticosamente; il motore sforzato al massimo non può sostenere da solo il peso rilevante del trimotore. Si scende. La lancetta dell'altimetro scrive con il suo regolare retrocedere verso l'estremo una paurosa sentenza. Ma gli aviatori non temono ciò che ormai appare come irreparabile. Bisognerà ammarare. Tutti e due i piloti fanno fatica ai comandi per compensare lo squilibrio del velivolo, per tenerlo su al massimo. Si chiede alla macchina ferita l'ultimo sforzo. Capo Scaramia, terra d'Italia, è vicino. Ci si arriva? A dieci miglia di distanza da questa sponda l'ombra scorrente sulle onde azzurre sembra ormai raggiungere le ali dell'aeroplano. L'altimetro non segna più nulla. La lancetta si è arrestata sullo zero: livello del mare. Anche l'ultimo motore viene fatto tacere. Si tenta l'ammarraggio. Il corpo stanco del pesante bombardiere tocca a velocità ridotta la superficie del Mediterraneo. Una coltre candida di spuma si leva a fasciarlo mentre sussulta correndo ancora pigramente sulle onde. Larghi spruzzi battono con fragore la parte inferiore delle ali che infine si abbassano sull'acqua. Il velivolo è ormai fermo. Si ode solo lo sciagguo quieto delle onde contro i fianchi

che grondano. Poi uno sportello si apre con uno scatto metallico, una testa sporge dalla gibbosità superiore alla cabina di pilotaggio. Uno sguardo circolare esplora l'orizzonte. Calma assoluta dentro l'apparecchio. Gli aviatori sono tranquilli, attendono l'arrivo dei compagni chiamati dal battere sommesso della radio di bordo. «S.O.S. S.O.S.». Vieni comunicata al Comando la posizione geografica del relitto. Dieci miglia dalle coste italiane: pochi minuti di volo per il «Cant» che verrà senza dubbio inviato. Sono le 11.25.

Mentre in una stazione ricevitrice italiana posta sulla sponda mediterranea un radiotelegrafista capta il messaggio e subito lo trasmette al Comando dell'aeroporto, più lontano, in un campo sul quale sventola la bandiera nemica, le misteriose onde invisibili cavalcanti nell'etere portano le parole di aiuto lanciate dai soldati dell'aria italiani. Le pipe vengono deposte accanto alle fumanti tazze dei tè: due velivoli vengono immediatamente portati sulla linea di volo. Ma il compito non è quello di soccorrere i naufraghi inermi che invocano soccorso, bensì quello, sbalorditivamente inumano, di mitragliare il relitto sino a che si possa ritenere ormai solo un sepolcro galleggiante entro il quale non siano più che dei cadaveri.

Il «Cant» si scivola intanto sulle onde calme, flotta verso sud, poi, mentre i tre motori urlano al vento la loro canzone di forza, la macchina rimbalza tra ventagli di spuma rugente e si lancia verso il cielo, nella direzione dalla quale è giunto l'«S.O.S.» dei compagni. Pochi minuti di volo: tenete duro! In alto, lo aspetta già la caccia incaricata della scorta indiretta. La formazione si avvia al punto indicato dal messaggio. Un prismatico, dietro i plexiglas della parete luminosa, esplora già la tavola azzurra del mare, in cerca di un punto.

Due velivoli da ricognizione stemmati dalla coccarda britannica filano sicuri verso il compito crudele. Le mitragliatrici già allungano le canne nere, fredde come l'ani-



ma degli aviatori che dietro di esse attendono il momento di aprire il fuoco. Rotta nord.

Sull'immensità del mare, i cinque uomini del «79» scrutano la pagina immacolata del cielo sperando ad ogni momento di vedere nascere da quel barbaglio di luce il segno certo del velivolo amico. Il trimotore tiene bene il mare, ma è fatto per stare sulla terra solida: la fusoliera, tra breve, lascerà penetrare a fiotti l'acqua serrata d'intorno. Non una parola viene scambiata tra i cinque naufraghi. Finalmente un grido sgorga impetuoso dai loro petti: un rombo lieve, ma già ora più forte, è sorto improvvisamente dal gran silenzio del cielo. Ecco che già diventa un rembo sicuro sulla cui identità non vi è dubbio. Gli aviatori sanno distinguere a cinque chilometri la voce dei tre motori di un «Cant. 506». Il velivolo italiano ha già scorto il relitto, punta su di esso deciso. I motori vengono abbassati sino ai relenti, la macchina scivola verso le onde calme come su di un sicuro piano inclinato, tocca la superficie con i galleggianti lunghetti e afflitti. Ora la voce di un motore si solleva dallo scabordare sommerso del riottaggio, un urlo rauco: la macchina rotea gettando ai lati getti di schiuma polverosa, poi rallenta, si avvicina alla fusoliera ferita. Il trasbordo viene compiuto con calma. Le fotografie a lo scopo dell'incursione — sono salve. I cinque uomini passano nel grembo sicuro del poderoso idrovolante soccorritore.

Poco distante, a mille metri sulle onde, un breve concitato dialogo viene intanto urtato fra i tre aviatori che sono a bordo del primo dei due velivoli partiti da Malta alla caccia dell'apparecchio italiano disceso in mare. L'osservatore ha scorto i due nostri aeroplani. Uno di essi si muove sulle onde, striscia faticosamente lasciando dietro una scia bianca. L'indice addita l'altro, immobile nell'acqua nella quale sembra stia affondando sempre più. L'apparecchio punta il muso in basso, i motori vengono guidati dalla mano sicura del motorista che regola i giri durante la picchiata precipitosa. Fuoco! Due fasce vermiglie zampillano dai fianchi della fusoliera, mentre sulla superficie liquida la pioggia improvvisa di proiettili disegna due linee bianche di spruzzi schiumosi. Il piombo nemico investe la fusoliera del nostro velivolo ormai vuoto, aggiunge altre ferite a quelle già riportate nel cielo maltese. La la britannica sembra sfiorare il relitto, ecco che saetta ancora verso l'alto, si prepara ad una nuova puntata, ma una vertenza di piombo italiano gli tronca il volo, la piega verso l'acqua ancora vicina, ve lo immerge in un'eruzione di schiuma nella quale gli italiani vedono per un attimo una rovina di longheroni, di centine spezzate, di lamiere infrante. La nostra caccia all'agguato nel cielo ha saputo ben punire il gesto criminoso. I «C. R. 42» volteggiano sul gorgo di schiuma chiassosi sul velivolo nemico: gli uomini si agitano goffamente nel ribollire dell'acqua che ormai li ha ghermiti, e che si prepara ora ad inghiottirli. I caccia italiani partono dietro al secondo velivolo nemico che già sfugge verso la sponda amica a cercar riparo dalla tempesta di piombo che ha dimezzato improvvisamente le forze della formazione. I piloti italiani collimano con calma l'avversario nei traguardi di mira; le mitragliatrici fisse eruttano raffiche brevi che imbutiscono di pallottole l'apparecchio nemico. Poi le munizioni finiscono, l'apparecchio inglese è lontano, con i segni della sconfitta sulle ali e sulla fusoliera. La gesta schifosa si è mutata in una umiliante fuga dei superstiti.

Il «Cant» ha ammarato di nuovo per soccorrere gli avversari venuti per mitragliare i naufraghi, e divenuti naufraghi a loro volta. Ma quando le braccia italiane si protendono sull'acqua per trarre in salvo i corpi grondanti dei nemici, uno solo di essi vive: gli altri due sono divenuti preda del Mediterraneo. Nella fusoliera ormai gremita si trovano a ridosso i nostri e l'inglese. Questi è un capitano della R.A.F., un giovane pallido dalla chiona scialba come un'alba britannica, che piega lo sguardo degli occhi azzurri davanti a quello calmo degli aviatori che lui avrebbe dovuto uccidere. L'emozione non permette al nemico di pronunciare una sola parola. Il fiato trema nella gola delicata dell'inglese.

Ecco ormai la sponda sicula. L'«S. 79» è scomparso all'orizzonte. Una unità della nostra Marina lo rintraccerà, più tardi, per rimorchiarlo sino all'arenile tiepido della costa italiana.

ROMANUS

POSTA aerea

Giuliana Paverelli, Torino. — Ho passato la tua lettera a Crivello, anzi, per dir meglio, il frammento di lettera che riguardava lui direttamente. Sappi però che il bravo Crivello non è quello smemorato che tu, a più scherzando, affermi che sia. Egli, invece, proprio in questi giorni, sta dando prova di grande tenacia e volontà in un compito gravoso ma molto importante: Crivello, armato di grammatiche e quaderni, ha iniziato a imparare la complessa lingua di Wolfgang Goethe Vedesi, che spettacolo! L'attenta e brava maestra che lo ha preso sotto il suo manto protettore, afferma che Crivello presto, molto presto — imparerà a leggere e a scrivere e a far di conti in tedesco. Scherzi a parte, il mio segretario dimostra grandi attitudini nell'apprendere le lingue, e particolarmente l'alemanno moderno. Ti ripeto: Crivello, in questa medesima pagina, ti risponderà dandosi, nello stesso tempo, un saggio della sua crescente bravura.

Armando il pittore, Cartazzone d'Asi. Tempo fa, allorché «L'Aquilone» pubblicava nelle sue copertine apparecchi universalmente conosciuti, nel corpo del giornale apparivano anche dei completi centini tecnici e magari dei piccoli grafici riguardanti tali aeroplani. Questo perché, ripeto, erano apparecchi conosciuti. Gli apparecchi invece che «L'Aquilone» pubblica attualmente, sono sempre apparecchi di guerra. Di molti se ne conoscono le caratteristiche di altro. Questo sia detto anche per quegli apparecchi di nazionalità non italiana. Accenti, tentati, per ora, di ammirare le vignette. Pinta la guerra, con più calma, ripareremo delle doti e dei dati tecnici di tutti gli aeroplani del mondo.

Lapito Volani, Venezia. — Per i dati degli apparecchi pubblicati in copertina, leggi la risposta precedente. I soldini per i numeri arretrati devi inviarti alla Amministrazione dell'Ufficio Editoriale Aeronautico, in Piazza del Popolo, 18 - Roma.

Nasoni Vincenzo, Romano d'Ezzelino (Bassano del Grappa). — Che tu sia in villeggiatura «in un piccolo paese fra le montagne» mi farebbe crepare d'invidia, se il mio spirito fosse capace di provare vera invidia. Non posso fare altro, dunque — in capace come sono a provare invidia — che complimentarmi della tua situazione privilegiata: noi, tra queste carte e questi inchiestini siamo i meglio qualificati a poter apprezzare la tua deliziosa situazione. Ingrandire del doppio una data apertura alare mantenendo inalterata la misura della fusoliera, non ti può portare che ad un risultato disastroso. Dovresti sapere, infatti, che un modello è il prodotto di una armonia e di un rapporto: dilatando delle parti a dispetto di altre, non farai altro che alterare questa data armonia, con il risultato che puoi immaginare. Lascia stare dunque il velogiatore come si trova e divertiti a farlo volare fra le gole ombrose e fresche delle monta-

gne che ti capitano. E per tua edificazione e intima soddisfazione, pensa a noi che siamo e lavoriamo in mezzo a questo caldo e a questo sole.

C.A.N.T. Z. (?) — Come vedi la tua cartolina non mi permette di mettere la città alla quale appartieni: e per colmo nemmeno il timbro postale si riesce a decifrare: in tale incompleto timbro si vede solo una A. Potresti essere di Aosta, Aquila o Agrigento... Il nostro giornale non ha mai pubblicato descrizioni o piani di modelli radiocomandati. Dedica dunque tutte le tue forze alla costruzione dell'apparecchio con motore a scoppio. E buon lavoro. Nei riguardi delle piccole imperfezioni, che hai notato nelle il-

LA PENNA AL SEGRETARIO

Pegaso, S. Miniato. — All'apparire della tua complicata e vasta missiva, dalle latebre dei miei capaci polmoni è sgorgato impetuoso un canto di vittoria: il «pic-bazip», parola dei malori, altresì rimedio sovrano contro le otiti e le angie incarnite. Meraviglioso Pegaso, il sogno di cinque anni fa è dunque ormai niente altro che realtà concreta. S. Miniato si appresta a divenire la New York degli aeromodellisti, la metropoli degli aquilotti, l'esercito della salvezza al grido «centina e longherone!». E questo per merito tuo. Nell'attesa che la gloria ti baci la fronte, ti invio i miei rinnovati auguri alla 1940 con nappe, insieme alla comunicazione, accompagnata dalla mia più sincera assicurazione, che alla tua volta partiranno quanto prima i famosi due milioni e mezzo in cui gli uomini usavano armi di pietra Forza, Pegaso, manetta in tasca!

Mario de Biasi, La Spezia. — Morsicchiato ferocemente dal rimorso mi accingo a darti le tue alle risposte relative ad una tua lettera, testé scoperta da un pregiato cane da tartufi a sette metri di profondità dalla superficie del mucchio di corrispondenze che giace al centro della vasta sala redazionale. Il rimorso è stato convinto a saltar fuori dalla scoperta che la tua lettera porta una data che fa seriamente pensare alla relatività del tempo, onde io affrettare penne e carta con rilevante velocità, mi affretto a risponderti, dopo essermi opportunamente minimizzato affinché gli atti della tua vendetta nulla possano contro di me. Ma perché, mio amico dolce e pur non razionato, dovresti scatenare contro il povero sottoscritto l'ira tua funesta? Colpevole è il desti, no. Mario de Biasi, lo dice anche Khixwxy nel suo pregevole «degli acidi urici e loro importanza astronomica». Ma tu, caro compagno, perché ti ostini a pensare che Pegaso e Aquila Bianca siano una sola persona? Essi

«strazioni del motore a scoppio, ti dirò che sono cose da nulla, ma che sono anche cose che capitano ai giornali stampati. Scrivimi tutte le volte che vuoi».

Fabrizio Girolamo, Roma. — Senti, il tuo nome di battesimo è Fabrizio, o Girolamo? Mi piacerebbe saperlo. Ed ora lascia che ti consigli di non farti crescere la barba. Tu hai vent'anni, dici, e desideri farti crescere una bella barba. Senti, amico, a costo di dare un dispiacere a Italo Boscolo Bibbi di Rovigo, il quale ha il padre con una barba veramente brigantesca e di perdere definitivamente l'amicizia con il Gufo azzurro, cioè con il dottor Gigi Lise di Agordo (il quale potrebbe anche onorarci di qualche sua notizia), io ti confesso che detesto le barbe di qualsiasi genere: pizzini, moschette, barboni, barbettes, basette, scopettoni e via dicendo. Non ti sembra che l'uomo sia abbastanza brutto anche senza barba. Che hai, sogno ha di diventare orribile? Per quale ragione si deve spaventare i bambini? Frodare i barboni di una giusta mercede? far la concorrenza agli spaventapasseri? portare in giro del peso inutile? Basta. La barba non devi farla crescere. Capito?

ZIO FALCONE

sono due, ben separati e differenti, due diverse creature che non hanno nulla assolutamente in comune, tranne la caratteristica di saper catturare con arti più o meno sode, importanti aliquote di neo-abbonati. Tu ad un certo punto della chilometrica lettera, per punizione di alcuni miei gravi peccati, mi sono imposto di leggere dalla prima lettera all'ultima, mi ringrazi per il promesso invio di quella robot. Caro amico, cosa era quella robot? E ti è arrivata, ti è arrivata? Il dubbio batte sotto la scorza della mia capace scatola cranica, onde io, per essere pari con te nell'eventualità di una mia nuova pecca, sono costretto a perdonarti l'intensa faccia allungata tra la settecentocinquantesima riga dell'infernale missiva. Ti ringrazio delle tue sane argomentazioni, essendo queste molto importanti, dati i rapporti commerciali e spirituali che oggi uniscono i due popoli.

CRIVELLO

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOV

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 76866

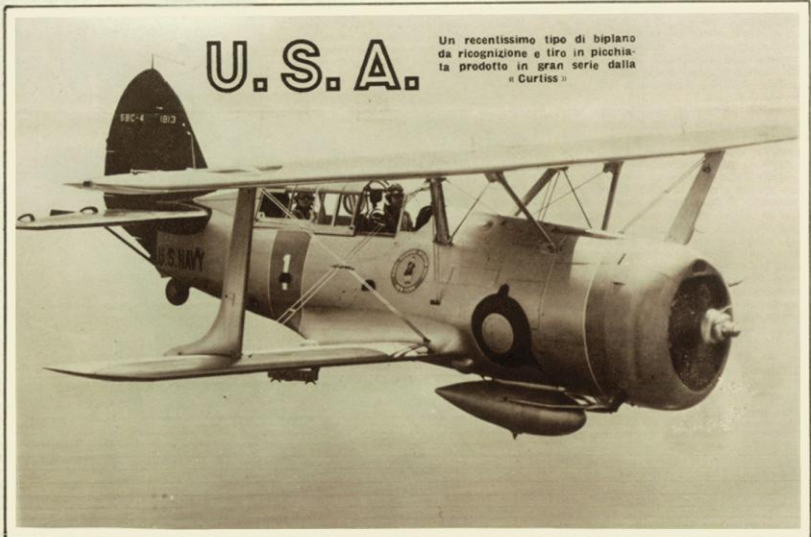
Modelli, piani, parti stampate, disegni, motori a scoppio e utensili. Catalogo illustrato inviando L. 2

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Editoriale VECCHIONI & GIADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.685



E' in vendita

PERCHE'
L'AEROPLANO
V O L A

Pubblicato da

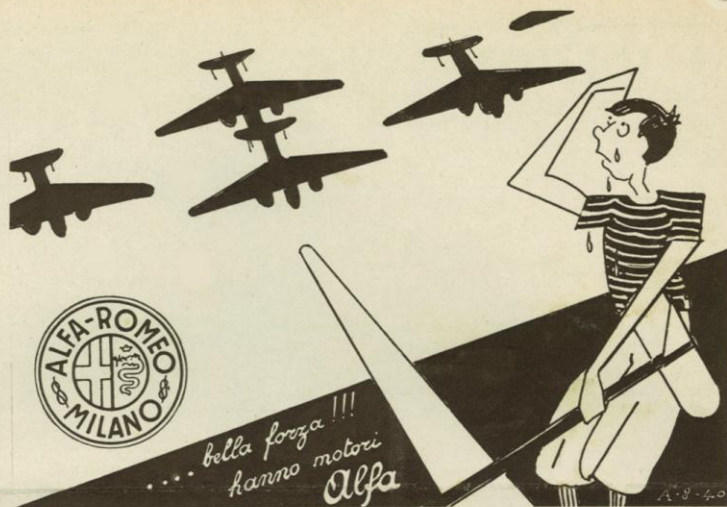
AVIAZIONE
PER TUTTI

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

COSTA
SOLTANTO **1** 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

