

NUMERO 32 - 11 AGOSTO 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

LA GUERRA AL CONFINE CIRENAICO - AUTOBLINDATE NEMICHE DISTRUTTE DALL'AVIAZIONE FASCISTA

ILLUSIONI

Non è mai superfluo in ogni campo e per ogni problema, dare uno sguardo indietro. Chi, infatti, obiettivamente, riesce ad analizzare le premesse di una qualsiasi cosa, troverà più agevole dedurre le conseguenze. Per capire bene gli effetti di un qualsiasi fenomeno, è necessario rendersi conto delle cause di tali effetti. Questo sia detto a mo' di premessa astratta a quanto verremo esponendo. Per rendersi sufficientemente conto del perché le aviazioni dei Paesi cosiddetti democratici si sono dimostrate e si dimostreranno inferiori a quelle dei Paesi fascisti, è necessario, secondo noi, spingere lo sguardo un po' indietro. Anche in questo campo, e nei riguardi del particolare argomento, il metodo di analizzare le fonti e di partire dalle premesse e dalle cause, si dimostrerà efficace.

Per diverso tempo, sia in Francia (sintende: in Francia prima del suo totale crollo armato) che in Inghilterra, uno degli argomenti preferiti dalla propaganda dei vari Duff Cooper o Giraudoux per dimostrare a parole la superiorità delle aviazioni alleate nei confronti di quella tedesca, era, ad un dipresso, il seguente: « Siccome la Germania fu privata dal Trattato di Versaglia della sua aviazione, allorché essa decise rifarsi una armata aerea, si trovò avvantaggiata nei nostri diretti confronti perché potette costruirsi una flotta aerea interamente nuova, mentre noi che eravamo sempre stati armati, ci troviamo ad avere vecchi tipi di apparecchi che formavano il nucleo di base della nostra aviazione di guerra. Quando però noi ci siamo avveduti di questo svantaggio che poteva dimostrarci fatale, abbiamo costruito tipi di apparecchi molto più moderni ed efficaci di quelli tedeschi. Questo perché, in aviazione, dato il continuo e incessante superamento dei tipi, chi costruisce per ultimo si trova avvantaggiato su chi ha costruito in anticipo. Noi oggi siamo, per questo fatto, più forti della fortissima Germania. I nostri « Hurricane » e i nostri « Spitfire » sono immensamente superiori ai corrispondenti tipi di apparecchi tedeschi; e questo unicamente perché i nostri li abbiamo costruiti ieri e la Germania i suoi li ha costruiti l'altro ieri ».

Tali sono state fino ad ieri le illusioni dei francesi. Illusioni accettate per autentiche realtà non soltanto dall'opinione pubblica della Repubblica, ma, ciò che più stupisce, illusioni accettate anche dai tecnici e dagli specialisti. Tali illusioni sono esattamente quelle che tengono su, in questo particolare settore, tenacemente l'opinione pubblica d'oltre Manica. Anche per l'Inghilterra, com'è avvenuto per la Francia, queste illusioni si dimostreranno fatali. E vediamo subito perché e come.

È vero, perfettamente vero, che il « dramma » dell'aviazione in generale è quello del tempo: i tipi di apparecchi si superano gli uni con gli altri con una tale rapidità che l'ultimo tipo costruito rischia sempre di essere sorpassato da un altro realizzato qualche mese o qualche settimana più tardi. È anche vero che gli Alleati (i cosiddetti alleati...) si sono trovati, ad un dato momento, a possedere degli apparecchi di costruzione e di concezione molto recenti, mentre la Germania, avendo iniziato il suo riarmo aereo tre anni prima, si trovava munita di un materiale leggermente più invecchiato. Ma è anche vero che la grande Germania non ha lasciato protrarre di molto questo stato di cose, che, del resto, le era sfavorevole unicamente nelle menti ristrette dei propagandisti democratici. La Germania, infatti, in pieno conflitto, ha messo in circolazione e ha costruito in serie il « Messerschmitt » bimotore da caccia, l'« Arado » bimotore da combattimento e il nuovo « Heinkel 113 » pure da caccia. Con questi apparecchi modernissimi, essa, non solo ha raggiunto le ultime costruzioni franco-inglesi, ma le ha anche superate nettamente.

Questo è un aspetto della questione, proprio quello su cui più batteva insistente la gran cassa della propaganda democratica. La modernità dei tipi di apparecchi usati dalle democrazie (o meglio dall'Inghilterra, tenuto conto della scomparsa della Francia) non era che una delle tante illusioni, una delle tante peri-

colose illusioni che si sono dimostrate, — e si dimostreranno ancora, — nefaste sia alla Francia che alla vecchia Inghilterra. Uno fra i tanti esempi di tali specie di sogni è quello che ci offre questo pezzo di prosa di un pubblicista francese specializzato in problemi aeronautici: Georges Houdard, direttore del settimanale d'aviazione « Les Ailes ». Ascoltate: « Di colpo siamo stati noi e i nostri alleati (l'Inghilterra) a trovarci possessori degli apparecchi più recenti, mentre la Germania, avendo iniziato il suo riarmo aereo tre anni prima, è equipaggiata, nella maggioranza, di materiale ormai sorpassato in rapporto al nostro. Essa forse possiede ancora molti apparecchi, ma ha perduto attualmente la superiorità tecnica per il semplice fatto che la sua flotta aerea era stata costituita qualche anno prima di quella dei suoi avversari » (1). Esattamente ciò che si diceva in principio. Non solo, ma si deve tener conto ancora di ciò: questo pezzo di prosa ottimistica era vergato dal noto pubblicista francese precisamente nel mese di aprile del 1940, cioè quando la Germania già aveva messo in circolazione e costruiva in serie, — come si è detto, — i suoi magnifici « Messerschmitt » bimotori da caccia, i suoi « Arado » da combattimento e il nuovo « Heinkel 113 ». Ma il giornalista francese non faceva cenno a questo fatto. Dobbiamo credere che l'ignorava, oppure che lo taceva ai suoi creduli lettori? Nell'uno e nell'altro caso egli faceva un pessimo servizio al suo Paese.

Questa medesima cecità e sicumera la sfoggiano attualmente i pubblicisti inglesi. Non ci sarebbe difficile citare affermazioni del genere di quella che abbiamo riportato vergate da penne inglesi. Anche qui ci troviamo di fronte allo stesso movente psicologico: cieca sicurezza, aprioristicamente stabilita, della potenza inglese. Anche gli inglesi, ai pari dei francesi di ieri, dimenticano o ignorano incoscientemente i termini esatti del problema che sono molto complessi e che noi teneremo di accennare qui.

Innanzitutto si deve considerare questo: che la Germania, smobilizzando e distruggendo la sua flotta aerea, si tenne il fiore dei suoi piloti; ebbe cura, cioè, di non abbandonarli al loro momentaneo destino. Anzi, si può ben dire che furono gli stessi grandi piloti tedeschi che si erano coperti di gloria nelle campagne della guerra 1914-18 a stringersi in fascio e a non disperdersi. E il cemento di questa unione di crisi, di questo solido affratellamento, fu l'attuale Maresciallo dell'Aria Hermann Goering. La Germania, dunque, con l'attuazione di tale politica, si trovò ad avere una intellatura di « assi » di primissimo ordine, di piloti di grande leva-

tura tecnica. Questo nucleo, intorno al quale, in seguito, si dovevano formare le schiere dei nuovi piloti tedeschi, fu adibito per le linee aeree civili. La Germania non abbandonava i suoi piloti e i piloti non abbandonavano la loro vocazione e il loro grande Paese.

Ma non si fermò qui la politica aeronautica della Germania. Essa adibì i suoi ex piloti di guerra come istruttori del nascente volo a vela. Il volo a vela fu, infatti, applicato in Germania nel dopoguerra su vasta scala col preciso intento di mantenere in continua efficienza i propri sperimentati piloti e poterne creare di nuovi. Conosciuto come fatto scientifico e sportivo in tutto il mondo, solo in Germania il volo veleggiato ebbe nel dopoguerra quel vasto sviluppo che tutti sanno, e ciò appunto perché questo Paese perseguiva una sua particolare e originale politica aeronautica; politica che doveva dare, in appresso e con l'avvento al potere del Nazionalsocialismo, i suoi universalmente riconosciuti splendidi frutti.

Ora si sa che una massa di piloti provenienti dalle scuole di volo a vela, è enormemente superiore ad un insieme di piloti provenienti esclusivamente dal volo a motore. A tutto questo si aggiunge, — non ultimo, — la superiorità del carattere tedesco, — dell'anima, — su quello dei franco-inglesi e si capirà agevolmente, guardando il problema da questo angolo visuale, perché l'aviazione del III Reich non poteva temere perfettamente nulla da quella dei Paesi democratici. La propaganda democratica si spuntò a contatto di questi argomenti.

Lo stesso, ad un dipresso, sia detto per l'Italia. La superiorità tecnica dei nostri avversari inglesi in aviazione non esiste; o meglio esiste unicamente nel loro cranio sotto forma di pericolosa illusione: nefasta e mortale illusione che non mancherà di produrre i suoi frutti. Gli « Hurricane », gli « Spitfire », i « Gloster » non sono affatto superiori, valutati in linea puramente tecnica, ai nostri « G. 50 » o ai nostri « C. R. 42 ». Quel lieve margine di superiore velocità in linea retta che essi hanno rispetto ai nostri tipi di apparecchi da caccia, si risolve, in definitiva, a loro danno. E vediamo il perché.

Incinciammo dai fatti che sono le più solide « pezze di appoggio » di qualsiasi ragionamento e dimostrazione. Quando le nostre intrepide formazioni da bombardamento si sono presentate sulla piazzaforte di Malta in pieno giorno e sotto la luce del più bel mediterraneo sole, molte volte sono andate loro incontro squadriglie di « Hurricane » o di « Spitfire », i quali sono, come tutti sanno, buoni apparecchi da caccia, molto ben armati e sufficien-

temente veloci. Come si sono risolti questi scontri? Le nostre formazioni da bombardamento, « sganciate » il loro carico di esplosivo, hanno accettato il combattimento. Dieci volte su dieci, parecchi dei difensori dell'isola sono andati giù in fiamme (« si sono « allontanati fumando », secondo la pittoresca frase dei nostri aviatori) e gli altri se la sono data a gambe, come si dice con una bella espressione italiana. Questo cosa dimostra? Dimostra nel modo più luminoso possibile che i nostri aviatori sono, anche dal punto di vista umano e psicologico, superiori di gran lunga a quelli inglesi.

Ma tali ripetuti episodi fanno sorgere un'altra e più importante serie di considerazioni. Questa: gli aviatori inglesi sono inferiori al loro stesso mezzo tecnico; gli aviatori inglesi, — e questo sia detto per assurdo, — non sono degni degli apparecchi che debbono pilotare. Per essi, mediocri e improvvisati piloti, gli « Hurricane » e gli « Spitfire » sono apparecchi troppo complessi e difficili, troppo veloci, e, rispetto alla loro tecnica, troppo poco maneggevoli. Ciò è tanto vero che il Comando inglese della base aerea di Malta e venuto nella determinazione di far affrontare i bombardieri italiani, non più da squadriglie di « Hurricane » o « Spitfire », ma bensì da « Gloster », che sono, come si sa, apparecchi meno complessi e meno veloci dei primi. Qui è evidente, fin troppo evidente, la viva preoccupazione del Comando inglese della base di Malta: mettere nelle mani dei piloti che dovrebbero difendere l'isola, apparecchi più facili e più antiquati: apparecchi, in una parola, degni di quei piloti.

Il meno che si possa dunque dire è questo: che le circostanze nelle quali si viene a trovare il Comando aeronautico inglese sono per di certo singolari. Dover rinunciare all'impiego di apparecchi moderni, veloci e ben armati per la manifesta incapacità dei piloti, e dover fornire loro apparecchi di caratteristiche e di risorse inferiori, dimostra chiaramente ciò che si è detto. La Gran Bretagna si trova dunque in questa situazione: «a» dove sono gli apparecchi, non ha i piloti adatti per pilotarli e sfruttarli al massimo; la poi dove, per avventura, possiede piloti, non ha apparecchi sufficienti. Infine, per non vedere il poco edificante spettacolo di un fiamme da formazioni da bombardamento, (per via della troppa complessità del mezzo tecnico, superiore alle loro possibilità umane: in altri termini il classico pulcino nella stoppa...) è costretta a fare passi indietro e fornire loro apparecchi di limitate risorse tecniche.

Per concludere, diremo semplicemente questo: dal lato dei nostri piloti troviamo il carattere, la volontà, l'ardore virile, la fede in una idea, lo slancio del cuore, quella fermezza che alberga solo negli uomini sani, cioè tutte virtù di una solida razza. Dall'altro lato troviamo ciò che si è già detto. E quando le posizioni sono così distinte e noi occupiamo i posti che si sono visti e i nostri avversari quelli che abbiamo spiegati, la storia è decisa.

RICCARDELLI

(1) « Les Ailes », 18 aprile 1940 (edizione di guerra).



4 KITE-BALLOON

Sgonfiato

Motus in fine velocior. Latino chiarissimo. Si va verso la fine, verso la conclusione, verso la resa dei conti. Le attività di guerra, poiché sono finali, diventano velocissime, ardenti, febbrili. Nella difesa e nell'offesa. Non vi sono pause o soste. Quando sembra che il ritmo sia rallentato, si raddoppia, si quadruplica invece la preparazione nel silenzio.

L'attenzione del mondo è ora rivolta alle isole britanniche. E' lì che si svolgerà la fase risolutiva di questa grande guerra. Non un sol giorno, una sola ora ha perduto l'Inghilterra nel preparare la difesa. Si sa che l'immensa metropoli inglese ha apprestato tutti i mezzi possibili contro la potenza dell'aviazione tedesca, che ha il compito di schiantare e distruggere le fabbriche d'armi e di munizioni, gli aeroporti, i depositi petroliferi ecc. La vastissima zona che circonda l'abitato londinese è come disseminata di obiettivi militari, i quali benché siano fatalmente destinati ad essere frantumati e dispersi, sono coperti e protetti dalle più accorte previdenze. Le postazioni di artiglieria contraerea costituiscono un insieme davvero imponente. Una numerosissima caccia è sempre pronta

a decollare ed a lanciarsi sull'attaccante. Molti edifici d'industrie belliche sono collegati da tutto un andirivieni di gallerie sotterranee.

C'è, inoltre, una lunga e concentrica catena di aerostati che vorrebbero isolate e chiudere la città nella rete dei cavi metallici con i quali i palloni sono fermati al suolo. Tale sistema di sbarramento aereo realizzato con i palloni è stato argomento di molte discussioni dopo la guerra 1914-18 ed anche recentemente. In quest'anno un egregio studioso tedesco, Lothar Schuettel, ha pubblicato sul tema un libro, *Luftsperrren-Sperreballone*, che abbiamo letto con vivo interesse. Egli tratta a fondo la materia, lueggiando le utilità e le possibilità ed indicando i difetti e gli inconvenienti. E' certo che il sistema dei palloni frenati, in rapporto alle forti spese di manutenzione ed al necessario numero impiego di uomini, ed anche all'enorme efficienza bellica e di manovra del moderno velivolo, può sembrare alquanto anacronistico, ma è altrettanto certo che esso costituisce un problema militare degno ancora di studio. Infatti Lothar Schuettel condivide il nostro parere. D'altra parte,

i risultati avuti in passato ed ottenuti dagli italiani, prima degli altri, non escludono le migliori in avvenire. Giova perciò un breve cenno sulle origini e sull'uso dei palloni frenati con i cavi d'acciaio nella guerra aerea.

Nella guerra del 1915-18 l'Italia settentrionale era la meta delle incursioni aeree nemiche. Venezia, poi, con i suoi richiami dogali, costituiva il bersaglio preferito, di giorno o di notte, dei bombardieri. Fu allora, ideato e felicemente attuato il sistema difensivo a mezzo dei palloni Protezione che non doveva deludere l'aspettativa. Anzi, assai efficace. Per convincersene, basti pensare che gli aeroplani vent'anni fa avevano una velocità minore di parecchio a quella di oggi e che durante lo svolgimento delle azioni la massima quota non superava mai i 2.000 metri.

Furono dapprima messi in opera a Venezia palloni sferici con una capacità di 100 metri cubi. Si susseguivano in fila formando una specie di cortina traforata metallica, poiché ogni pallone tirava in su un cavo d'acciaio. Era come un'ampia ferrea ed insidiosa rete, attraverso la quale non si poteva passare facilmente. A toccarla per l'apparecchio, pericolo di morte. La barriera dei fili d'acciaio raggiungeva l'altezza di 1500 metri. Per evitarla, i bombardieri nemici dovevano salire a quote di 2.000 e 3.000 metri. Successivamente, per aumentare l'efficienza difensiva dei cavi fu accresciuta la cubatura degli aerostati. Per cui gli assaltatori dovettero innalzarsi ancora di più, sì che il bersaglio diventava irto di difficoltà.

I palloni venivano usati nella serata ed in quelle zone dove era prevista l'incursione aerea austriaca, ottenendone larghi sbarramenti. Erano portati a bordo di zattere e di bragozzi e la manovra d'innalzamento era fatta a mezzo di verticali a braccia.

Il primo esperimento fu fatto nel luglio del 1916. Con dieci palloni. Nell'anno seguente, in ottobre, si profilavano nelle ombre della notte le sagome di 36 sferici. L'esempio dato dagli italiani fece scuola.

Gli Alleati lo imitarono. Specialmente la Francia. Nello stesso tempo studiati ed applicati dei miglioramenti. La sfericità del pallone si prestava troppo agli sbalottamenti causati dal vento. Non esisteva l'elemento stabilizzatore. Si pensò a modificare la forma, riducendola a quella del dirigibile. Fu creato così il tipo di aerostato a camera d'aria deformabile. La cubatura salì a 300 metri. I cavi sostenitori dei palloni, azionati oramai con verricelli a motore, aumentarono la loro lunghezza, in maniera che l'aerostato poteva mantenersi all'altezza di cinque chilometri.

E' accertato, dunque, a Venezia nel 1916 e nel 1917 ed in altre passate esperienze di guerra, che gli sbarramenti di fili d'acciaio e di palloni hanno avuto un buon risultato così come è accaduto con i dirigibili. La scienza di guerra, però, con tutti gli svariati meccanismi e circostanze e contingenze, si cambia e cammina. Il semplice fatto che una data arma ed un dato sistema hanno compiuto ottime prove nel passato non concede la sicura garanzia che i medesimi effetti si avranno nell'avvenire. Il tenace attaccarsi alle immutabili tradizioni ed alle usate forme rivela la poltroneria e l'intelligenza retriva, che conducono poi agli inevitabili disastri.

Lo Stato Maggiore inglese ha forse dato un'eccessiva importanza all'impiego dei palloni frenati. Le lunghe serie e maglie di cavi che vogliono difendere Londra ed i

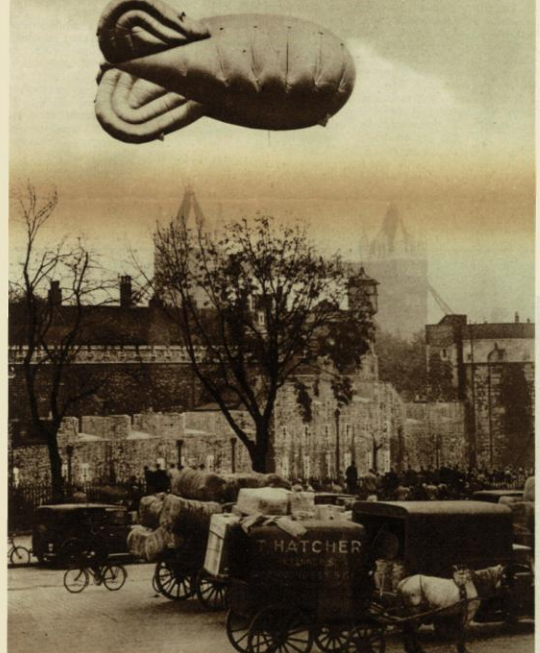
maggiori centri non pare che siano all'altezza della situazione. Basta considerare le cose un po' attentamente e fare qualche calcolo. Oggi gli aerostati sono legati ad un unico cavo fissato ad un verricello meccanico, così come fu fatto in Italia durante le prime prove, quando la cubatura degli sferici non superava i 100 metri. Non vi sono più i cavi intrecciati verticali ed orizzontali. Ne risulta quindi uno sbarramento a soli cavi verticali. Perché possa essere efficiente una simile difesa occorre un bel rilevante numero di aerostati. Palloni, palloni e palloni! Si è detto che gli inglesi ne potrebbero tener sei, intorno a Londra, circa 1200; ma bisogna aggiungere che, per issarli questi benedetti palloni, occorrerebbe un piccolo esercito di 50.000 uomini.

La Germania, invece, anche in questo campo ha dimostrato una speciale avvedutezza. I tedeschi, che sanno come i sistemi di guerra si aggiornano, pur non tralasciando di studiare l'aerostato ed i problemi connessi, lo adoperano quale utilissimo osservatorio per i tiri dell'artiglieria. In Italia si fa lo stesso.

Ed ora, concludendo, cerchiamo di immaginare la funzione di difesa dello sbarramento dei palloni e lo svolgimento delle possibili azioni degli aeroplani a Londra. Gli aerostati arrivano a 3.000 metri; ma si sa che i bombardieri hanno con loro strumenti precisi ed i rilevamenti fotografici e possono quindi volare ed agire a 6.000 metri e più. I palloni, oltre ad essere facilmente presi dalle stesse batterie antiaeree, possono senza troppe difficoltà essere scorti e colpiti da proiettili incendiari. Ancora. Fra i due cavi che sostengono i palloni c'è sempre abbastanza spazio perché essi, introdotti nell'apparecchio assaltatore e passato che ne sia uno, molti altri lo possono seguire. Induzioni semplici, del resto. Ma in ogni guerra ci sono le sorprese e gli imprevisti. E' l'arma moderna che ce ne ha dato e ce ne darà in maggiore quantità è appunto l'aeroplano, che saprà render vano ogni tranello che gli si possa tendere nel suo elemento, l'aria ed il cielo.

Assai probabile, quindi, che quelle teorie di aerostati a forme strane, o rotonde o bislunghe o draghesche, sostenute l'insidia dei fili d'acciaio, che dovrebbero sbarrare la porta all'avversario agguerrito magnificamente da una ragione di diritto e da una ragione di forza, quelle tardive, gonfie, mostruose cinte saranno presto affloscite. Da un colpo di spillo.

Palloni per le vie di Londra



DIETRO AI COMUNICATI UFFICIALI

Non ci stancheremo mai di ripetere che, raggiunto il dominio dell'aria, l'aviazione diventa un'arma tanto potente e con possibilità offensive tanto complesse da tenere in isacco, con le sue azioni isolate e combinate, oltre all'aviazione avversaria, tutte le altre armi in tutti i settori, dai più vicini ai più remoti, in un suo pieno compimento e assistito teatro d'operazioni belliche. In questa situazione è l'aviazione italiana, che controlla e domina le forze nemiche dal 40° parallelo nord al 5. parallelo sud.

L'attività dell'aviazione non è conosciuta che in parte: i comunicati ufficiali segnalano soltanto le azioni notevoli, che possono interessare e soddisfare l'attesa e la fiducia di chi quest'attività segue con amore e ansiosa trepidazione. Ma durante tutte le ore del giorno e della notte, sui campi, presso i comandi, in volo sopra la terra e sopra il mare, l'aviazione agisce senza posa, con intelligenza, con calma, con saggezza operando quella distribuzione di rischi e di offese che deve permettere di infliggere colpi mortali all'avversario senza, nondimeno, intaccare quell'equilibrio che nel rapporto di forze deve garantirle la supremazia iniziale. Quindi chi giudica l'attività dell'aviazione, e così l'andamento generale delle operazioni, deve costantemente tener presente che all'attacco dell'armata del cielo, oltre alle perdite del nemico che vengono segnalate giornalmente, va posta tutta la complessa opera che vale a tenere in isacco l'avversario, a frustrare l'insistenza dell'avversario, a neutralizzare l'offesa dell'avversario. E cioè: quando si legge che tre ondate di bombardieri italiani il giorno 29 luglio hanno bombardato un convoglio navale nel Mediterraneo Orientale colpendo diverse unità e incendiandone una (la portaerei *Eagle*) di 23 mila tonnellate; 46 bocche da fuoco, 30 aeroplani imbarcati, oltre all'instancabile ignorata attività della ricognizione, bisogna tener presente che con tale azione i nostri hanno impedito una determinata impresa nemica, impresa che, non prevenuta, e non sventata, avrebbe potuto concludersi con delle gravi perdite, cioè con un indebitamento del nostro potenziale bellico generale.

L'AMMIRAGLIATO

nell'imbarcaro

Il «Neues Wiener Tageblatt» pubblica una corrispondenza da Stoccolma nella quale si osserva che insieme alle preoccupazioni per l'imminente attacco dell'Isola, la Gran Bretagna deve gravemente preoccuparsi per il destino del suo impero. La rete straordinariamente complicata delle colonie, dei mandati e dei domini viene oggi mantenuta insieme quasi esclusivamente dalla flotta del Mediterraneo. Questa è la ragione per cui, malgrado il grave pericolo che corre l'Isola, l'Ammiragliato è costretto a mantenere una flotta straordinariamente potente nel Mediterraneo.

Oggi, in seguito alle perdite della flotta inglese, le due squadre del Mediterraneo sono più forti, in navi da battaglia, della stessa «Home Fleet», in quanto la «Home Fleet» può disporre di cinque corazzate, di due portaerei e le squadre del Mediterraneo di sette corazzate e di due portaerei. Perciò all'entrata in guerra dell'Italia, l'Ammiragliato britannico si trovò di fronte al dilemma, se convenisse di più concentrare la flotta per la difesa dell'Isola, ovvero costringere la flotta italiana ad una battaglia in campo aperto per tentare di distruggerla. Nel primo caso tutta la flotta italiana avrebbe potuto facilmente impadronirsi delle basi di Alessandria, di Cipro e di Haifa, e nel secondo caso sarebbe stato troppo pericoloso puntare tutto su di una eventualità problematica.

Il corrispondente osserva che il tentativo della flotta inglese dal 9 al 12 luglio di spezzare il blocco italiano e di costringere la flotta italiana ad una battaglia decisiva è fallito completamente e si è risolto in una vittoria italiana. Ed osserva ancora che ci sarebbe forse da attendersi che l'Ammiragliato possa tentare ancora nel Mediterraneo una azione in grande stile, ma questa eventualità si fa sempre più difficile con il passare del tempo.

Un attacco in grande stile sulle coste italiane rappresenterebbe un rischio sproporzionato ai risultati che se ne potrebbero ricavare; la stessa cosa si può dire per un attacco di sorpresa alle basi navali italiane. Rimarrebbe la possibilità di costringere la flotta italiana ad una battaglia di distruzione, ma il primo tentativo è fallito, e non è probabile che l'Ammiragliato inglese ne tenti un altro considerando la grande debolezza dimostrata dalla flotta inglese nel Mar del Nord. Azzardare le preziose navi da battaglia nelle vicinanze di munite basi aeree rappresenterebbe una tattica troppo arrischiata, che non è nelle tradizioni dell'Ammiragliato inglese.

Al contrario le probabilità dell'Italia diventeranno molto favorevoli quando sarà iniziata la battaglia per l'Inghilterra. Allora, e questo si riconosce anche in Inghil-

terra, l'Italia potrà tentare di distruggere la flotta stazionante ad Alessandria.

L'Inghilterra segue con crescente preoccupazione i sistematici bombardamenti aerei degli italiani su Malta, Haifa e Marsa Matruh, considerandoli come preparativi per un'azione in grande stile contro la squadra di Alessandria.

In queste condizioni assume grande importanza la notizia giapponese secondo cui la squadra inglese nell'Estremo Oriente sarebbe in rotta per il Mediterraneo; ciò vorrebbe dire che l'Inghilterra avrebbe intenzione di giocare tutto su una carta, rafforzando ancora la squadra del Mediterraneo per tentare un colpo di forza. E' anche possibile che la squadra dell'Estremo Oriente possa partecipare ad un'azione della «Home Fleet» per liberare la squadra stazionante a Gibilterra. Il corrispondente tuttavia giudica che questa cosiddetta squadra dell'Estremo Oriente non risulterebbe poi molto potente, essendo priva di corazzate all'infuori di un tipo antiquato. Essa consisterebbe nella nave portaerei «Eagle» e di alcuni incrociatori.

A causa della sua posizione dominante nel Mediterraneo, l'Italia ha potuto separare sin dall'inizio della guerra le forze inglesi occidentali da quelle orientali. Gli inglesi hanno tentato di rompere lo sbaramento, ma la squadra proveniente da Gibilterra è stata gravemente danneggiata dai decisi attacchi dei piloti italiani, e l'altra proveniente da Alessandria è stata respinta dalla flotta ed inseguita dall'aviazione italiana.

Inoltre i continui attacchi aerei italiani sulle basi britanniche nel Mar Rosso, su Haifa, su Malta e su Gibilterra mettono in grandi ed insuperabili difficoltà le forze inglesi ivi dislocate.

G. d. N.

AUTOBLINDE ANTI AEREE

Fra le tante macchine corazzate terrestri in dotazione all'imperiale esercito di S. M. britannica, ve ne è una che attira particolarmente l'attenzione di quanti si interessano allo scottante problema della difesa contro-aerea: si tratta di uno speciale veicolo blindato munito solamente di armi contraeree, costruito appositamente per la difesa a. a. di colonne motorizzate e blindate costituite dalle reclute inglesi. Potrebbe sembrare a prima vista un normale autoveicolo; forse lo sembrerebbe per una normale autoblindata, veicolo a tre assi che assicura la protezione di reparti in avanguardia ed è assai noto,



NAVI NEMICHE

in fuga sotto la minaccia dei nostri bombardieri

ma esso invece è un originale arma antiaerea. Diciamo originale, dato che l'attuale difesa antiaerea dispone di armi pesanti, medie e leggere, mobili più o meno motorizzate, fisse, ed anche più o meno protette dall'offesa dell'aeroplano. Infatti il veicolo corazzato, che dovrebbe proteggere i «tommy» dagli attacchi degli «Stukas» germanici sulle strade della Gran Bretagna, è potentemente corazzato nelle sue parti vitali (ruote, motore, cupole e postazioni delle armi a. a.); la blindatura di queste parti assicura l'efficacia del tiro delle armi di bordo anche in

caso di attacco aereo, proteggendo l'equipaggio da possibili schegge e dall'eventuale scoppio di bombe in prossimità del veicolo.

Questo, che nelle sue linee esteriori richiama l'autoblindata di chiara fama, è una grossa autoveicolo, di costruzione e progettazione americana; la licenza è stata venduta all'Inghilterra. Un potente motore, sempre di costruzione e progettazione «made in U.S.A.», imprime al veicolo una forte velocità sia su strada che in terreno vario; si parla di circa 150 chilometri orari su strada; ma ne dubitiamo. Ag ogni modo al prossimo attacco tedesco sull'Inghilterra vedremo l'originale veicolo blindato, che forse nella fuga supererà se stesso ed il primato di velocità dell'Occhio Azzurro, che ironia della sorte, appartiene anche ad un inglese, Sir Malcolm Campbell!

Ma ritornando alla nostra autoblindata antiaerea, concludiamo col farvi sapere che l'armamento antiaereo di questa unità motorizzata è costituito da un pezzo da 37 mm. s.a. e da 3 mitragliatrici Vickers s.a. di grosso calibro; come si può osservare, l'armamento è notevole ed assicura al grosso pachiderma d'acciaio imperforabile (lo dicono gli inglesi, ma noi non ci crediamo) una difesa notevole di rara efficacia.

Altre informazioni ci assicurano che una formidabile cinta corazzata riveste tutto l'autoveicolo; le cupole ove sono poste e appaiono le armi antiaeree, che posseggono ampi settori di tiro, anch'esse sono blindate; particolare notevole è che le gomme che dotano uno tra i più originali autoveicoli di guerra britannici sono imperforabili ai colpi di arma da fuoco fino ad un determinato calibro. Restetemo a vedere.

G. A.



FRONTE DELLA MANICA

Il rifornimento di uno «Stuka» prima di un'azione

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666
Modelli volanti, parti staccate, disegni,
motorini a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

STUDIO DI UN VELEGGIATORE

NEL MONDO DEL VOLO SILENZIOSO

PARTE II

SEGUENDO LA COSTRUZIONE

L'organizzazione del lavoro di costruzione del « Pojana » dipende naturalmente dalle possibilità e dalle capacità individuali dei costruttori, sia per quanto riguarda, ad esempio, lo spazio disponibile e i mezzi di lavoro, sia per eventuale precedente pratica di falegnameria. In ogni modo le singole operazioni possono essere condotte secondo un logico seguito, che cercheremo di definire.

Nella costruzione dell'ala, può essere conveniente iniziare il lavoro col longherone, più facile da realizzare che non le centine. Per questo si taglierà in un foglio di compensato l'anima del longherone stesso, che a causa della sua lunghezza va costituito aggiungendo varie strisce, sempre secondo le buone norme.

A tale scopo è molto opportuno, se possibile, tagliare le strisce con una piccola sega circolare e ricorrere alla fresa (toupie) per fare i piani inclinati dei giunti, da incollare poi alla casina. Come è noto, l'unguatura del giunto (palella) deve avere almeno la pendenza di uno a dieci. In mancanza di mezzi meccanici, il giunto può essere preparato col piallino e le strisce sa-

gomate alla sega, di taglio fine e maneggiata con cura. Si tratta ora d'incollare da ambo le parti dell'anima le solette in listello di abete. Per questo, in mancanza di morsetti, possiamo ricorrere ai chiodi. Si darà la colla su una delle facce del listello, si poggerà su di esso l'anima del longherone e si inchioderà questa su quello con lunghe « semenze » da calzolaio, che attraversano il compensato e si infilano nell'abete. Questi chiodi vanno messi radi e uniformemente distanziati, e servono soltanto per tenere provvisoriamente a posto le parti incollate. In realtà, dopo asciugata la colla, si potrebbe anche lavarli. Dalla parte adesso dove erano (o dove sono ancora, se non vogliamo toglierle) le teste dei chiodi, si dà la colla e si applica il nuovo listello.

Questa volta dobbiamo usare chiodi lunghi, tanto lunghi da attraversare il listello, il compensato, e fare presa nel primo li-

stello già incollato dall'altra parte. Anche questi chiodi possono essere lasciati in posto, o tolti via, secondo l'abilità e la pazienza del costruttore. Dovranno essere naturalmente in ogni caso molto fini, per non rovinare il legno dei listelli. Così preparato, il longherone è pronto al montaggio delle centine, che vengono inflatte su di esso, nel caso della sezione esterna, dalla punta (tato più piccolo) e nel caso della sezione centrale da ambo le parti.

Un po' di attenzione sarà necessaria per decidere il momento opportuno per montare gli attacchi metallici. In molti casi, questi potranno essere messi in posto dopo montate le centine e i listelli principali (bordo d'attacco, bordo d'uscita ecc.) e prima del montaggio del rivestimento in compensato del bordo d'attacco. In altri punti, ad esempio per quanto riguarda gli attacchi centrali dell'ala alla fusoliera, si possono bullonare le strisce verticali anche prima di montare le centine, che vengono inflatte nel longherone dalle due parti. Ciò può essere comodo per l'incollaggio degli spessori in noce, che risulta più facile quando manca l'ingombro delle centine.

Le centine stesse devono venir preparate con l'aiuto di segame in legno, esattamente ricavate dal disegno. Per semplificare il lavoro, ci si può preparare un unico piano di montaggio, su cui tutti i profili vengono disegnati sovrapposti. Su tale piano, e seguendo il contorno dei profili stessi (naturalmente, uno alla volta) si fissano con chiodi, o meglio con viti, dei taccchi di legno, cioè dei pezzetti di tavola che delimitano esattamente un contorno. Contro questi riscontri si piegano i listelli di contorno delle centine. L'operazione risulta facilitata da quella costola sagomata in compensato che delimita le centine e ne forma l'anima. Lungo tale costola, con metodo assolutamente analogo a quello già esposto per il longherone, si incollano e si inchiodano i listelli, curandoli mentre si mettono in opera. Le curve che i listelli debbono seguire nel nostro caso sono sempre a grande raggio, e non si troverà difficoltà nel realizzarle. Per ora le centine vanno eseguite complete di codino anche nel caso di quelle in corrispondenza dell'aletone, che verranno tagliate all'ultimo, dopo il montaggio.

In ogni centina abbiamo lasciato un vano rettangolare, per poter « infilare » sul longherone. Questa operazione va naturalmente preceduta dal tracciamento esatto sul longherone stesso della posizione delle singole centine, specialmente per la parte catramata dove anche un piccolo spostamento si ripercuote sull'avvicinamento delle supere. Le centine si fissano poi in posto con triangolini in pioppo, incollati e inchiodati da ambo le parti sopra e sotto. Quando le centine sono tutte a posto bisogna riempire quel vano che risulta sotto il longherone, quando il rivestimento tocca i listelli di centina. A tale scopo si incollano sul longherone dei listelli di pioppo, di adatto spessore, che vengono avvitati con le centine mediante un chiodo di legno rivestito di carta vetrata a grana grossa.

(continua)

LO SAPEVATE...?

che gli americani non tanto esagerano? Non appena è venuta in mente al signor Boeing la felice espressione di « forza volante » per definire i suoi possenti bombardieri quadrimotori, ecco farglieli incontrare nella folla dei sostenitori di forze volanti i quali, anziché recare onori e ricchezze, dolciumi e capretti arrostiti, come assai più giuditosamente fecero i Re Magi ed i buoni pastori visitando il Prespe, portano sulle loro gobbe progetti e sapientissimi consigli da offrire in omaggio al signor Boeing che invece, è inutile dirlo, non sa proprio cosa farsene di tutta questa grazia di Dio. Recentemente, alcuni tecnici hanno proposto una corazzatura di 15 cm. per « assorbire » tutti i colpi delle mitragliatrici e dei proiettili dell'artiglieria antiaerea, magari a costo di ridurre la velocità, e l'autonomia al limite più basso possibile. Lo spettro dell'invulnerabilità di una macchina alata sopra la testa sarebbe stato sufficiente ad ammicchire qualsiasi nemico. Poi si intese parlare di un aereo come « 70 mitragliatrici » piazzate in tutti gli angoli dell'apparecchio che sarebbe apparso sotto l'aspetto terrificante di un mostro di Medusa con tutti quei serpenti di acciaio vomitanti fuoco. Lo « Spitfire » inglese diventava un bimetto bavoso vicino allo Sputafuoco delle 70 mitragliatrici. Di ora abbiamo addirittura i cannoni da campagna di 75 mm. installati a bordo delle forze volanti. L'United Press riferisce che si stanno esaminando dei progetti di aeroplani armati con cannoni di tale calibro e che l'U.S. Army Air Corps avrebbe già effettuato prove molto soddisfacenti. Contro chi? Contro gli obbittivi nati a terra o contro aeroplani in volo? Speriamo contro i primi, altrimenti bisognerà pensare che il suddetto progetto di rivestire gli aerei con 15 cm. di corazza ha vinto purtroppo il concorso 1940 per la migliore forza volante. Quanto più mitè e tranquilla è invece la tribù degli « aeroplani lenti »! « L'Aquilone » ha avuto spesso occasione di accennare a queste docilissime creature che possono volare a passo d'uomo. (sarebbe assai più appropriato dire a « passo d'uccello »). E queste certamente che in questa categoria specialissima, il « Fieseler Storch 156 », tedesco, ed il « Ryan Y. O. 51 », americano, marcano in testa per la loro... lentezza. Questi, che domani saranno gli aeromobili da città, stanno ora compiendo bravamente il loro servizio militare con fedeltà ed onore (vogliamo alludere allo « Storch » germanico che si è distinto in eccellenti servizi di collegamento nelle vittoriose campagne di Polonia, di Norvegia, del Belgio, dell'Olanda e di Francia). Avrete visto anche le fotografie dell'uno e dell'altro tipo, che in verità non presentano nulla di eccezionale nell'aspetto esteriore: forma allungata della fusoliera, grande ala parabolica con gli ampi dispositivi perscrutatori, lunghissime zampe del carrello fisso d'atterraggio. Oggi, crediamo farvi cosa gradita descrivendo le caratteristiche particolari del « Fieseler Storch »,

promettendo di darvi quelle del « Ryan Y. O. 51 » in un'altra occasione. Il peso totale dell'apparecchio, in completo assetto di volo con tre uomini di equipaggio, è di kg. 1320; il 54 per cento rappresenta il peso a vuoto: apertura alare m. 14,3; altezza metri 8,1; lunghezza m. 9,9; superficie alare mq. 26; carico alare 48,5 kg. per metro quadrato; carico per HP. 5,3 kg. Il motore è un « Argus » di 240 HP. raffreddato ad aria che può imprimere all'apparecchio la velocità di 186 Km.h. e quella minima di 48 Km.h. mantenendo la linea di volo. La velocità di atterraggio è di 37 Km.ora e quella di salita è di 4,8 metri al secondo. I 1000 metri si raggiungono in 3 minuti e 8 secondi, e la quota di tangenza massima è di 6200 metri, quella pratica, e di 6900 quella teorica. Per il decollo è sufficiente uno spazio di 50 metri con debole vento contrario e di 60 con assenza di vento. Per raggiungere, da fermo, una quota di 15 metri basta uno spazio di rullaggio di 130 metri. Con un vento contrario di 15 metri al secondo l'apparecchio può atterrare in uno spazio di 15 metri. Con un vento contrario di 6 metri al secondo lo spazio di atterraggio si riduce ad una lunghezza eguale a quella del velivolo, vale a dire, a metri 9 circa.

Quando si pensi che il « Fieseler Storch » non viene costruito per le esibizioni acrobatiche nell'interno di uno stadio o di un palazzo di vetro, ma per il rude impiego bellico, tanto che è capace di avluppare anche una velocità massima di 180 Km.ora, la possibilità di atterrare a 35 Km. in uno spazio talvolta di circa 10 metri, ha semplicemente del prodigioso.

Chi non desidererebbe avere tra le mani un giocattolo simile? Un giorno forse sarà il divertimento dei nostri ragazzi: l'apparecchio per il quale non ci vorrà la patente come per le motociclette di oggi.

Ma a proposito di ragazzi, state a sentire fino a dove può arrivare la suscettibilità aviatoria, che nel caso presente costituisce una vera e propria originalità, se non è uno scherzo.

Un pilota in pensione che abita in un quartiere popolare di Chicago ha denunciato per propaganda anti-aviatoria la sua vicina di casa, mamma di due bambini. Indovinate perché? Perché minacciava i suoi rampolli di « farli portare via dall'aeroplano » se non mangiavano la minestra, se non andavano a far la nanna e per tutte le volte insomma che essi erano cattivi. L'aeroplano, per quella brava donna, aveva sostituito l'Orco e Belzebù; e così il pilota in pensione, sentendosi offeso nella dignità, ha creduto suo dovere di ricorrere alla giustizia. Non sappiamo ancora l'esito del processo. Però, noi facciamo al posto dei giudici americani, obbligheremo la signora X ad acquistare un biglietto aereo per sé e per i suoi piccoli i quali, se siamo sicuri, ci prenderanno talmente gusto e faranno tanti capricci per volare ancora, che lei sarà costretta a chiamare nuovamente il vecchio Orco di tutti i fanciulli e di tutti i tempi. E l'ordine sarà ristabilito. Anzi, noi possiamo immaginare che codesta mamma americana un giorno sarà costretta a dire, rivolta ai suoi rampolli: « Se non mangiate la pappa, non vi conduco in aeroplano! ».

I. V.

CRONACA BREVE

I 100 AEROPLANI DELLA « BEARN » E IL BLOCCO INGLESE ALLA MARTINICA. — La commissione d'acquisto francese che attualmente ha terminato la propria attività negli Stati Uniti, ha dichiarato alla stampa americana che a bordo della portaravei francese « Bearn » nella Martinica si trovano più di 100 aeroplani militari americani, e che questa è la ragione principale del blocco inglese a questa isola. La commissione francese ha dichiarato che questi aeroplani non verranno consegnati a nessun costo agli inglesi. Il trattato tra i due governi concernente il passaggio degli acquisti francesi negli Stati Uniti all'Inghilterra non contempla in nessun modo gli ordinativi che siano già stati consegnati al Paese acquirente. Abbiamo da aggiungere soltanto che ci meraviglia altamente come i francesi trovino ancora la « voglia di stipulare » contratti con gli assennati dei marinai francesi a Orano e con i massacratori delle popolazioni civili di Cherbourg e Saint Nazaire. Intanto il Governo di Pétain protesta a Londra!

UNA NUOVA AVIOLINEA STATI UNITI-NUOVA ZELANDA-AUSTRALIA. — Sembra accertato che il Governo di Washington abbia dato la sua approvazione all'istituzione di un nuovo servizio aereo regolare tra gli Stati Uniti e l'Australia. Questa nuova aviolinea, che che verrebbe esercitata dalla Pan American Airways, seguirebbe la seguente rotta: San Francisco-Los Angeles-Honolulu-Canton-Island-Numea, nella Nuova Caledonia-Nuova Zelanda.

INALATORI PER PARACADUTISTI. — La Società americana per i progressi scientifici annuncia la creazione di un nuovo inalatore di ossigeno inascolibile. Questo apparecchio, creato dal « Mavo Clinic » di Rochester, è destinato agli aviatori militari che devono eseguire lanci con paracadute da alte quote: esso fa parte del normale equipaggiamento di un aeroplano, e nel momento del lancio, si distacca automaticamente dall'inalatore di bordo e fornisce al paracadutista una quantità di ossigeno sufficiente per dieci o quindici minuti, brevata da un serbatoio tascabile.



FERROVIE NEMICHE

sotto il tiro dei bombardieri germanici

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

AI CAMPI D'ANNIBALE

Una volta tanto, stendendo la cronaca di una gara, non possiamo dir male di nessuno. Voi penserete che ciò significa che la gara è riuscita alla perfezione, ma noi non volevamo dir questo.

Non possiamo dire male di nessuno, poiché altrimenti dovremmo dir male di tutti gli aeromodellisti romani presi in massa, compreso il sottoscritto.

Ed ora vi diremo perché. L'aeroporto del Littorio, da tempo, non serve ormai abbandonato dagli aeromodellisti, se non per l'abbandono del Littorio ha provocato uno sbandamento fra i ragazzi. A Roma, infatti, i campi adatti ai lanci non sono molti, anzi sono due soli: la Torraccia e la Marigliana, e, mentre nei tempi andati tutti gli aeromodellisti si ritrovavano al Littorio, ora sono divisi in due gruppi: uno modesto che va alla Torraccia in tram; l'altro, il gruppo dei signori, che va alla Marigliana in bicicletta, in treno, qualche volta, quando è possibile, in macchina.

In seguito a questo, quando, qualche domenica fa, si trattò di mettersi d'accordo sulla località da scegliere per una eventuale gara, nacque discussioni a non finire. La Marigliana, nonostante i suoi ottimi requisiti, venne immediatamente scartata a causa della mancanza dei mezzi di comunicazione; la Torraccia seguì, dopo molto discutere, la medesima sorte per la presenza su quel campo di una fioritura di pali telegrafici e di una specie di cardì giganti che possono raggiungere anche i 2 metri e mezzo di altezza e che due uomini riuscirebbero difficilmente ad abbracciare (nessuno si azzarderebbe infatti ad abbracciare simili piante, che con i loro affilatissimi aculei potrebbero forare corazzate d'acciaio).

Nell'incertezza generale qualcuno lanciò un'idea. I campi d'Annibale a Rocca di Papa. Chi fu a lanciarla? difficile dirlo. Forse la proposta giunse così, da sola, vagando nell'aria; forse l'idea era in tutti e si era, ad un tratto concretizzata in parole ed a tutti sembrò di aver trovato la soluzione brillante del terribile problema. Subito dopo qualcuno domandò timidamente se i campi d'Annibale erano adatti, ma era troppo tardi.

Ormai la decisione era presa e, con quella cieca unità di idee che prende le folle e che le spinge a volte a giustiziare un santo ed a santificare un farabutto, per una volta tanto nella storia dell'aeromodellismo una cinquantina di costruttori si trovò perfettamente d'accordo su di uno stesso argomento nell'effettuare cioè la gara a Rocca di Papa.

La data del raduno venne fissata per domenica 4 agosto, e per quel giorno una quarantina di aeromodellisti si trovò all'appuntamento in Piazza Termini. Il primo contrattempo nacque immediatamente: l'appuntamento era alle 8 e 30 e il treno per Rocca partiva alla stessa ora. Il treno successivo partiva alle 7 e 30 e bisognò aspettarlo.

La delusione più grande, il gruppetto doveva averla a Rocca di Papa: i famosi campi d'Annibale si riducevano ad uno spiazzo di una cinquantina di metri sul fianco di una conca formata dai Colli Albani ed aperta da un lato verso Roma. Tutto intorno allo spiazzo era terreno coltivato, per lo più a granoturco, ma coltivato in modo strano. La terra era tutta divisa in piccoli appezzamenti di poche decine di metri da reticolati, staccate, pali, cespugli e da tutti gli altri sistemi di recinzione escogitati dall'uomo. Ne risultava un intrico tale da rendere impossibile qualsiasi atterraggio ad un modello di dimensioni, sia pure di poco, superiori a quelle di una zanzara.

Dopo avere a lungo vagabondato per la zona si decise di effettuare lo stesso i lanci da uno spiazzo normalmente adibito a tiro a segno. In totale: una striscia di terra

livellata, in leggera pendenza, di 300 metri per 24. Lo spazio era poco, ma intorno non v'erano reticolati o piantagioni di granoturco.

Poi si sa che quando un aeromodellista si trova fuori di casa con un modello in mano è capace d'usare come campo anche un fazzoletto.

L'unico che si oppose e che non volle a nessun costo lanciare fu Martorelli che, nonostante possedesse un buon veleggiatore e la quasi sicurezza di vincere nella sua categoria, si limitò a far fare al modello qualche pianata per paura di scassarlo o di perderlo.

Che un aeromodellista abbia simili timori è ammissibile: a tutti dispiace vedere in pezzi il frutto del proprio lavoro; ma che un costruttore arrivi per questo a non far volare il proprio modello è addirittura inammissibile.

Bene o male verso le 10 e mezza si aprirono le iscrizioni e si cominciò a lanciare. I concorrenti erano abbastanza numerosi (35), non solo ma anche di prima qualità. Erano presenti infatti quasi tutti gli «assi» romani: Tione, Rodorigo, Travagli, Tosaroni, Arseni (ci sia grato Arseni della promozione ad «asso», ma in fondo se l'è più che meritata) e poi ancora i fratelli Calza, Ricchi, Giuliani e tanti altri uno migliore dell'altro.

Alla gara erano ammesse tutte le categorie (elastico, veleggiatori, motore meccanico) ma il maggior numero di concorrenti si presentò nella categoria ad elastico tanto da far quasi scomparire le altre due categorie. Si ebbero, infatti, 25 concorrenti ad elastico, 8 veleggiatori, 2 soli a motore meccanico.

Il primo lancio della giornata venne effettuato da Arseni che raggiunse di colpo 2' e 59", impressionando gli altri partecipanti. Subito dietro di lui lanciava Giuliani raggiungendo i 2'32" 1/5 e l'ordine fra i due non doveva più modificarsi.

Un primo lancio di Tione mise in luce le ottime doti di salita del modello; ma non ebbe grandi conseguenze dal punto di vista della classifica.

Travagli lanciava senza segnare nulla di eccezionale; ma la rottura dell'elica doveva togliergli ogni speranza di continuare qualcosa di meglio. Il modello però prometteva certamente di più.

I lanci seguirono ininterrotti uno dietro l'altro fino verso mezzogiorno. A questo ora Tione doveva dire la sua parola. Il modello partì regolarmente e salì ottimamente con lo stile che già abbiamo detto, ma una volta in quota decise di rimanervi. Pescato da una termica il modello cominciò dapprima a rallentare la discesa quindi l'annullo del tutto; per qualche minuto galleggiò così ad una cinquantina di metri; poi cominciò a salire, dapprima lentamente e faticosamente, poi sempre più veloce fino ad incollarsi sotto una nuvola dove rimase per altri minuti che parvero eterni. Era divenuto un puntolino nero nel cielo quando lo perdemmo di vista dopo 10 e 13" dietro i monti che circondano la conca, ma aveva già iniziato la discesa.

Tione, partito immediatamente dietro il fuggitivo tornò soltanto alle 5 del pomerig-

Un partecipante: Luigi Chiarottini, della Scuola della R. U. N. A. romana



gi senza il modello ma dopo avere individuato il punto dell'atterraggio. Ritornerà a cercarlo nei giorni successivi, e noi gli auguriamo cordialmente di poterlo recuperare.

Il modello ricorda un po' l'E. T. 1, che i nostri lettori ricorderanno certamente, alla cui buona riuscita Tione contribuì moltissimo.

La fusoliera è di sezione quadrata, posta di spigolo, l'ala, molto semplice, di forma rettangolare, poggia sullo spigolo superiore, il timone è portante con doppia deriva d'estremità; il carrello è del tipo normale in bambù, l'elica è monopala ripiegabile. In complesso il modello non dice molto ad un osservatore superficiale, se si eccettua la costruzione accuratissima; ma il disegno aerodinamico ci è sembrato veramente buono.

Dopo questo lancio fortunatissimo tornò la calma, né altri lanci d'eccezione dovevano verificarsi.

I veleggiatori non dettero prove eccezionali: Calza Aldo, con un bellissimo modellino dalla finitura perfetta, si aggiudicò il primo posto e lo mantenne nonostante gli assalti di Ceconi; il secondo, un ragazzino di 14 anni della scuola di Guidonia, e quindi allievo di Calza, che è al suo primo modello. Terzo doveva classificarsi Rodorigo con un modello vecchio di tre anni che veniva messo fuori gara al secondo lancio.

La categoria a motore meccanico non venne neanche disputata data la presenza di due soli concorrenti: Travagli e Tosaroni.

In complesso la gara non è riuscita male se si toglie l'inconveniente del campo (che però se è un massacratore di modelli è anche un nido di termiti). Un altro torto lo ha avuto Tosaroni non richiedendo il cronometrista ufficiale come d'accordo, altrimenti il volo di Tione sarebbe stato come primato nazionale.

Dal punto di vista tecnico la gara ha dato bellissimi risultati (i tempi ne fanno fede specie per l'elastico) dimostrando ancora una volta la superiorità del modello a forte salita (che qualcuno, specialmente in Alta Italia, si ostina a chiamare americano) sul vecchio modello ortodosso, così caro a certi vecchi e sorpassati aeromodellisti amanti del rinchiuso strutturale.

Per concludere, crediamo di poter dire che Roma si presenterà quest'anno in Nazionale agguerritissima e che, specie nella categoria ad elastico, darà certamente del filo da torcere agli altri concorrenti.

Ecco le classifiche:
Elastico — 1. Tione Carlo, 10'13" 2/5; 2. Arseni Ercole, 2'59"; 3. Giuliani Giuliano, 2'32" 1/5; 4. Sebastiani Sergio, 1'55"; 5. Travagli Umberto, 1'36"; 6. Rodorigo Giacomo, 1'32" 1/5. Seguono nell'ordine Edolo Ricchi, Pierluigi Sonetti e Roberto Bonazzi.
Veleggiatori — 1. Calza Aldo, 2'47"; 2. Ceconi Costantino, 2'16" 3/5; 3. Rodorigo Mario, 1'54" 1/5; 4. Chiarottini Luigi, 1'34".

U. TRAVAGLI



Il bel veleggiatore di Calza, primo in classifica



(Continuaz. del numero precedente)

Ora quell'inquietudine prendeva anche me, ma io cercavo di dominarmi.

— Parla, Max! — sussurrò con indulgenza.
 — La mia ipotesi sullo scheletro lunare è questa: logica e semplice. Vi ho pensato sopra a lungo, e mi sono prospettato anche le possibili obiezioni, per arrivare a una conclusione che soddisfacesse non solo i desideri della mia fantasia, ma anche le mie ragionevoli esigenze di modesto studioso. Dunque, ecco: secondo me, lo scheletro è veramente di origine terrestre. Vale a dire, ha appartenuto a un discendente di qualche abitatore del nostro pianeta. Io penso che vi fu un tempo nel quale, sulla Luna, a fianco degli organismi intelligenti adeguati alle condizioni fisiche del nostro satellite, visse e si propagò una razza umana, che non aveva tratto le sue origini nella Luna. Non levate le braccia al cielo, amico James, e voi, carissimo Nicola, smettete di crollare la testa come un fantoccio.

Io vi domando molto semplicemente di ascoltarvi e di riflettere. Nel corso delle nostre discussioni, abbiamo convenuto che, indubbiamente, in epoche lontanissime, la Luna deve essere stata abitata da esseri intelligenti. Non simili nelle forme esteriori e forse nemmeno nella costituzione fisica, a quelli che hanno popolato e popolano la Terra: ma con tutta probabilità, passati al vaglio di necessarie trasformazioni organiche, e perciò più vicini di noi alla perfezione spirituale. La gente lunare è vissuta in una continua lotta contro gli elementi avversi; i movimenti plutonici che sconvolgevano quasi di continuo la crosta del piccolo pianeta, gli estremi delle temperature del giorno e della notte, gli uragani, le inondazioni, i cataclismi costituivano le minacce e gli ostacoli che quei poveri seleniti dovevano affrontare e vincere quasi ogni giorno.

Ma questa dura battaglia senza riposi avrà molto probabilmente giurato alla elevazione della loro intelligenza. Sì, io affermo che gli abitanti della Luna debbono aver trovato la loro perfezione ideale nel tragico dolore cui le condizioni fisiche della loro patria li condannavano. Ora, questi organismi, che io mi figuro, in un certo periodo della storia della Luna, semplicissimi e raffinatissimi, debbono aver rivoltato, necessariamente, il loro pensiero alla Terra, al gigantesco globo che, per la sua forza e le esigenze del suo sviluppo, toglieva al piccolo astro satellite, a poco a poco, le ragioni essenziali della sua vita; la velocità del movimento di rotazione e la ricchezza dell'oceano aereo.

Perché, una volta ammessa questa mia teoria, fondata su probabilità indiscutibili, non accettarne le conseguenze? Un giorno lontano, gli scienziati lunari meditarono di arrivare fino alla Terra, per conoscere gli abitanti di quel globo e trattare con essi una specie di patto di assistenza: con metodi che noi non sapremmo immaginare, attuavano il loro disegno; anche essi, come noi abbiamo fatto, percorsero i 400.000 chilometri di spazio separanti la Luna dalla Terra, e si trovarono in un mondo che, certo, dove apparire alla loro debolezza fisica immenso e selvaggio. Forse questo viaggio fu compiuto quando gli uomini abitavano ancora le caverne: nell'età della pietra, per intenderci. Il nostro pianeta viveva la sua tumultuosa primavera. Gli scienziati lunari, invece, venivano da un mondo già vecchio.

I nostri antenati, coperti di pelli e armati di lance di silice, probabilmente, avranno scambiato i seleniti per strani animali da preda; lungi dall'accettare un qualsiasi rapporto con loro, si saranno messi sulle difensive, come se avessero avuto di fronte un gruppo di mostri dell'età terziaria, spaventosi e crudeli. E' probabile che gli abitanti della Luna, più evoluti, più accorti, si saranno liberati facilmente di quei poveri esseri ingenui, smarriti, dubbiosi, privi di efficaci mezzi di offesa e di difesa.

Immaginate ora i seleniti che, dopo una vittoriosa lotta con gli uomini, si sono creduti i conquistatori del mondo: guardateli mentre, dopo aver atterrato gli sfiggiti avversari, si lanciano nel fondo delle grotte e rovistano e ricercano, con curiosa crudeltà, ogni più profondo recesso dei covi degli uomini. In un angolo oscuro, alcuni bimbi, riuniti intorno agli avanzi di un focherello, stanno preparandosi a dormire. Che fanno gli abitanti della Luna? Rapiscono i bambini, e li chiudono nella loro macchina, che dovrà riportarli al punto di partenza. In questo modo, i figli dell'uomo dei tempi preistorici possono esser pervenuti sulla Luna, la loro nuova patria. Così, quella minuscola rappresentanza dell'umanità terrestre, si sarà moltiplicata, avrà vissuto a fianco, per così dire, dell'umanità lunare, e avrà seguito, nel tempo, le vicende fisiche di questo piccolo mondo.

Le ultime famiglie terrestri avranno sofferto del progressivo attenuarsi dell'atmosfera lunare, avranno lottato

contro l'invasione dei ghiacci, si saranno rifugiate, per ritrovar calore e tranquillità, nelle profonde caverne... Forse noi abbiamo veduto, in quello scheletro, uno degli ultimi esemplari di quei disgraziati che ormai la natura aveva condannato alla morte. Starei per dire che gli esuli involontari rifacevano, sulla Luna, la loro storia a ritroso.

James a questo punto ha domandato furiosamente:

— E questa la chiami una ipotesi semplice e logica?

— Ne avete una migliore?

Max è parso un po' seccato per la domanda di James.
 — No... — e il nostro americano si è versato un gran bicchiere di whisky. — Non ne ho una migliore. Ne faccio a meno... Mi dispiace pensare a quel disgraziato nostro fratello agonizzante in quelle grotte, a 400.000 chilometri dalla patria...

Improvvisamente James è scoppiato a ridere.

— Tutte sciocchezze!

Max è balzato verso il nostro collega americano.

— Non sono sciocchezze!

— Io vi dico di sì...

L'americano, acceso in volto, sembrava sul punto di lanciarsi su Max. Mi sentii stringere il cuore.

— Amici, discutiamo con calma...

— Perché discutere? — fece il collega Hebert. — A che serve?... Io voglio che il mio collega Max riconosca che ho ragione io...

— Mai! — protestò Max, tremendo di collera. — Mai! Io sarò sempre all'opposto delle vostre idee!

Ebbi un'ispirazione. Per troncare quel litigio, finì di essere colto da una subitanea follia: uscì fuori del peristilio, gridando:

— Bisogna ritornare al razzo!...

Gli amici, stupiti, dimenticarono il loro dissenso e mi seguirono.

Di lì a poco, tutti e tre, seduti ad un tavolinetto, giocavamo a carte, dopo aver bevuto alcuni bicchierini di whisky. Ma oggi abbiamo spiegato il perché del nostro strano eccitamento nervoso. L'aria, nel peristilio, a volte, si satura di correnti di ossigeno che salgono dalle remote profondità della Luna...

E l'ossigeno, come tutti sanno, ubriaca... meglio del vino.

Inutilità di un viaggio prodigioso

15 settembre.

Un altro giorno sta per finire. Che cosa facciamo? Il mondo lunare sarà fra breve sepolto sotto la coltre di ghiaccio e le tenebre copriranno i circhi, i crateri, le pianure sabbiose, gli abissi senza fine. Poi, dalle creste dei monti, vedremo affacciarsi il segmento di un disco lucidissimo e vedremo, qua e là, distendersi macchie d'argento sul tormentato paesaggio che si stende intorno al razzo. La Terra! Benefico globo, destinato a illuminare le tragiche notti della Luna, noi saluteremo il tuo apparire con commossa nostalgia.

Perché non confessare, in questi appunti, che debbono costituire un documento di verità e di sincerità, che noi ci sentiamo un po' stanchi e delusi? E' vero, abbiamo compiuto il più ardito viaggio dei tempi moderni; è vero, noi ci troviamo sulla superficie della Luna, e forse a quest'ora, sulla Terra, qualche fantasioso scienziato penserà con malinconia alla bellezza di un simile trionfo sulle leggi della materia; è vero, noi abbiamo assicurato i nostri nomi alla gloria e alla posterità: è vero, possiamo considerarci tre eroi; è vero tutto; ma è vero anche che noi non siamo riusciti a conseguire lo scopo del nostro miracoloso esperimento. Noi ci troviamo, rispetto ai segreti del mondo lunare, come gli astronomi del monte Wilson, o qualche altro Osservatorio terrestre.

Che cosa abbiamo scoperto di nuovo su questa Luna, che il telescopio e i cannocchiali hanno frugato da tanti anni in ogni suo aspetto, in ogni suo particolare geologico? Abbiamo trovato un mondo quasi senz'aria e senz'acqua, e che la nostra costituzione terrestre ci impedisce di esplorare. Infatti, la necessità di respirare ci tien legati al nostro apparecchio, e ci consente solo di spingerci in profondità nella massa di questo piccolo globo, dove ritroveremo gli stessi materiali che costituiscono la nostra Terra, e dove non faremo, probabilmente, nessuna scoperta sostanziale.

La superficie della Luna è lontana da noi quant'è lontana dagli Osservatori del nostro mondo. Come visitarla? E l'altra parte dell'astro, quella parte che nessun abitante della Terra potrà veder mai, perché la Luna mostra sempre la stessa faccia al suo pianeta maggiore; quella parte su cui hanno scritto, discusso, fantasticato romanzieri, poeti e scienziati, è qui, sotto di noi... Abbiamo la strana impressione che, allungando il passo, ci potremmo arrivare in pochi minuti. In realtà, noi dovremmo compiere una marcia di molte centinaia di chilometri per arrivare al polo della Luna e di là affacciarsi in quella parte del nostro satellite che è sempre stata un inquietante mistero per gli uomini.

Che c'è, sull'altro emisfero? La vita ha potuto resistere ancora agli assalti del freddo e del caldo, al continuo disperdersi dei gas atmosferici? Chi sa! Forse il potere di attrazione della Terra, i perturbamenti dovuti a questa forza, nell'altra faccia della Luna, avranno avuto conseguenze meno vaste e rovinose, che non su la faccia nella quale abbiamo avuto la fortunata disgrazia di capitare noi; perché nell'emisfero opposto a questo, la Terra non appare mai. Le notti selenitiche in quelle regioni sono sempre tenebrose.

Ammettendo che qualche associazione di organismi intelligenti abbia potuto prosperare e diffondersi su la faccia invisibile della Luna, bisogna arrivare ad una bizzarra conclusione: che cioè, gli abitanti di quell'emisfero sieno vissuti ignorando l'esistenza di un mondo come la Terra. Certo è difficile ammettere che questi organismi non abbiano mai tentato un viaggio di esplorazione verso la parte opposta del loro mondo. Ma per quanto tempo gli abitanti del Mediterraneo crederemo che il mondo finisse allo stretto di Gibilterra...

Purtroppo, noi ci troviamo adesso nella crudele necessità di dover procedere per ipotesi. La soluzione di tanti problemi è qui, intorno e sotto di noi; però noi non possiamo arrivare a trovarla. L'ostacolo è in noi stessi: è dei nostri polmoni. Ah! perché la natura ci ha imposto la insopportabile fatica del respirare?

Qualche cosa si, abbiamo veduto... Le ombre aiate nel fondo di quel cratere... le tracce di una magra e povera vegetazione... Ma come contentarci di questi accenni vaghi, quando ci assilla il desiderio di contemplare e studiare l'intero quadro della morbida vita lunare?

E se non riusciamo a liberarci dalle nostre catene, che cosa stiamo a fare qui, in questo angolo deserto del nostro satellite?

(Continua.)

YAMBO



Bombardieri "EAGLE"

Uno dei fatti più concreti che lo svolgersi degli avvenimenti inerenti la guerra combattuta nel Mediterraneo ha potuto sino ad oggi accettare è che tutto l'antico Mare Nostrum, dalle colonne d'Ercolo ai Dardanelli, è controllato e dominato dalla nostra attivissima aviazione. Ogni volta, infatti, che la strombazzatissima flotta di S. Maestà Britannica ha tentato un'uscita dai suoi munitissimi porti, i nostri Comandi, tempestivamente avvisati dall'instancabile ricognizione marittima, hanno potuto tagliare nettamente la strada all'Inglese con ferree azioni, dalle quali il nemico poté a malapena uscire facendo rapidamente dietro-front, per ritornare immediatamente alle basi di partenza con qualche nave di meno e un'utile esperienza di più. L'utile esperienza si identifica nella certezza ormai dogmatica che la Marina Britannica si trova del tutto paralizzata nei suoi porti; le sue velleità combative vengono tutto nettamente stroncate al loro nascere; praticamente, la sua efficienza è annullata da quella della nostra Aviazione. Di quale valore sia questo fatto ai fini della guerra è facile immaginare; il Mediterraneo diviene per noi una semplice via di comunicazione tra la penisola e le sue colonie; le navi inglesi sono dei ciottoli che ingombrano il cammino e che noi sciansiamo con il piede.

Le immense masse grige delle formazioni nuvolose definite «temporalesche» dal bollettino, si agitano, si gonfiano, esplodono improvvisamente frantumandosi in brandelli filacciosi. Un vento di bufera investe questi stracci gassosi rotolando, accavallandoli di continuo in una fantasmagorica visione che muta caratteristiche in ogni attimo. In questo pauroso ribollire di vapori turbolenti i bombardieri italiani partiti alla scoperta delle unità nemiche navigano continuamente «ballati». Ma i sogni improvvisi, i balzi che sembra arrestino la pulsazione cardiaca, le brusche scivolate entro baratri vertiginosi velati da lembi di caligine non possono costituire un ostacolo per la ferrea volontà dei piloti che formano un corpo solo con le macchine cupe dal ventre gremito di micidiali bombe. L'ordine è preciso; non può la tempesta impedire ai nostri soldati dell'aria la sua esecuzione. Una formazione navale nemica si sta concentrando a sud dell'isola britannica di Cipro. Forse lo scopo di questo movimento è costituire la scorta ad un numeroso convoglio mercantile già avvistato nell'alto Egeo; forse il nemico si prepara nuovamente ad attaccare i nostri porti. Gli dovette nuocere la sconfitta subita nello Jonio ed anela forse una rivincita. Ancora una volta, all'Ala Italiana è affidato l'incarico di frantumare l'iniziativa nemica. Gli «S. 79» volano nella tempesta sulla rotta sicura, tra l'accendersi dei lampi e le raffiche accecanti dei piovachi improvvisi. A tratti, il pavimento nuvoloso si apre e permette allo sguardo dei piloti di esplodere, per un breve attimo, la frazione di mare sottostante. Il Mediterraneo ribolle anch'esso irroso; la nera superficie liquida è maculata da livide chiazze di schiuma.

L'indicazione è precisa, non si può sbagliare. Al momento opportuno l'intera formazione si getterà a picco entro le nubi travagliate dalla furia sconvolgente della tempesta e apparirà sul nemico, improvvisa.

Ma la lentezza con la quale il nemico raccoglieva le proprie forze nello specchio d'acqua fissato come luogo d'adunata doveva

trasformare il combattimento in una serie frastagliata di azioni svoltesi sino al calare della luce diurna. Le unità britanniche, infatti, al giungere delle squadriglie italiane si trovavano ancora frazionate in diversi gruppi ben distinti fra loro. Questo porto, come abbiamo detto, ad una serie di combattimenti tra cielo e mare.

Ecco le prime navi inglesi apparire attraverso i plexiglas di prua. In un'improvvisa lacerazione dello strato di nubi il comandante la formazione avvista l'obiettivo nemico e dà immediatamente l'ordine di attaccare. Gli osservatori scendono negli stretti abitacoli, accanto alla semplice tastiera (sembra quella di una macchina da scrivere) che comanda lo sgancio delle bombe. Gli armieri hanno tolto le sicure alle mitragliatrici e già collimano, attraverso i mirini, ansiosi di sentirsi pervasi dalla febbre del fuoco. Il rombare prepotente dei motori subito si affievolisce, assorbito dalla langugine stoppacciosa che sembra voglia soffocare l'impeto dei velivoli. Le squadriglie si sgranano allargando la formazione. Un brivido immenso percorre le nubi entro le quali l'ombra improvvisa dei bombardieri apparisce a tratti, subito rinchiodata. Ma ecco la voce alta dei motori esplodere di nuovo con violenza. I trimotori sono calati al disotto delle nubi; le navi nemiche sono lì, sotto i portelloni spalancati attraverso i quali adocchiano le ogive lucide delle bombe in attesa. Il comandante la formazione sgancia e gli altri tirano anch'essi, a «imitazione». I grappoli scuri si sciogliono nell'aria tempestosa

le bombe finalmente precipitano sulla curva parabolica diretta agli scafi in fuga nella schiuma ruggente.

L'allarme è dato. Gli uomini corrono alle mitragliere, ai pezzi binati. Dai ponti rotolanti nei turbini si alza una tempesta di fuoco. Il tiro di sbarramento si fa subito fitto, violento, preciso. Attorno ai «79» esplose una bufera che, unendosi a quella degli elementi, rende ancora più pericoloso il volo, più difficile il puntamento. Le schegge intersecano le loro traiettorie tracciando intorno alle fusoliere una ragnatela mortale. Intanto, le «serie» cadono addosso al nemico. I caccia tentano sfuggire alle esplosioni compiendo continue accostate rapidissime che sollevano ventagli candidi e nuvole di vapore acqueo. A poca distanza dagli scafi in corsa le bombe colpiscono l'acqua: un baleno vermiglio, una eruzione di schiuma candida e di fumo nerissimo. Qualcuna prende in pieno i ponti. Le navi stordano sotto un'incessante pioggia di spuma candida. L'aria tuona per le esplosioni continue, il mare si agita sotto la sferza del fuoco. Una, due, tre. Altre navi vengono centrate. La lotta prosegue, ora più fitta di azioni, ora più stanca, per ore. Le navi britanniche sono ormai in rotta. Il martellamento continua implacabile, trasforma la fuga in un inferno ossessante.

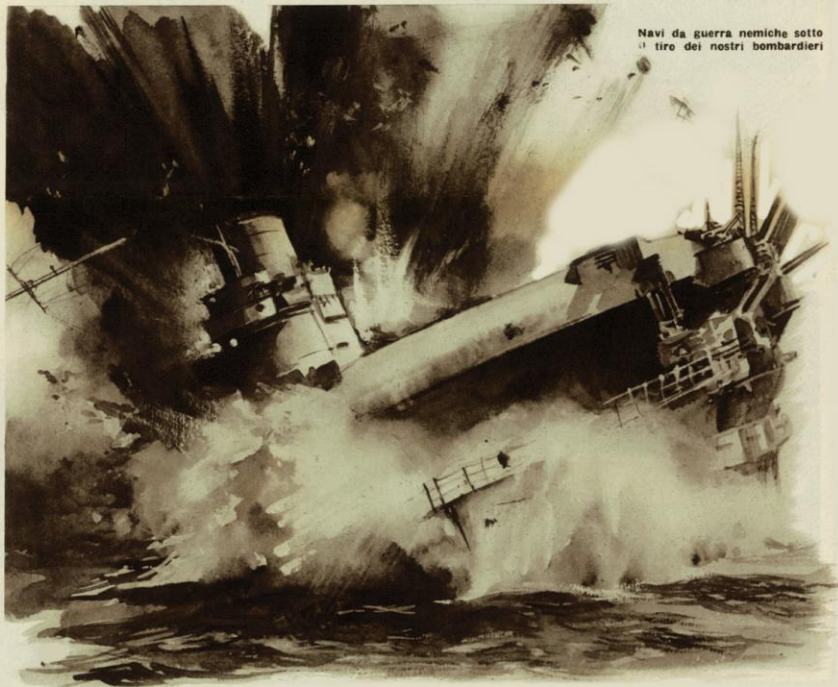
Alle 18,15 (il giorno è il 29 luglio) avviene il colpo di scena che doveva subito decidere della battaglia dando alla nuova scorta britannica un carattere di eccezionale importanza. Una formazione di nove trimotori raggiunge — 33° e 55' lat.; 25° e 20' long. — il grosso della squadra nemica, in navigazione a tutta forza verso il luogo del combattimento. Si spera, con l'aggiunta delle nuove unità, di portare un favorevole contributo alla battaglia ormai perduta? Tre incrociatori pesanti: la grande portaerei «Eagle» e altre quattro navi da guerra aprono le onde con le proue affilate, dirigendosi a nord. La formazione aerea italiana si dispone immediatamente per il tiro. In quel momento il sole apre le nubi e tra i rotoli bigi che si accavallano per il cielo filtra una pioggia d'oro. L'attacco viene stabilito con la luce alle spalle. Pochi ordini dettati con calma. Le bocche buie dei portelloni si spalancano sulla ghiotta preda. L'osservatore del velivolo di punta segue con una strana tranquillità il bersaglio scorrente lungo i fili del traguardo di tiro. Poi un brivido freddo lo assalisce, repentino. Contemporaneamente, le sue dita si sono contratte sulla tastiera di tiro. Fuori! Le ovali nere si vuotano d'un sol colpo, silenziosamente. Uno

dopo l'altro, tutti gli altri velivoli eseguono il tiro. Centinaia di bombe precipitano rapidamente verso le tolde irte di cannoni. Tutti i visi sono ai finestrini, gli sguardi fissi sul nemico. Quanto tempo bisogna aspettare? Solo i bombardieri conoscono la angoscia mordente dell'interrogativo che si presenta alla mente dell'aviatore dopo aver eseguito il lancio. Dove andranno le bombe? La retina serba impressa la visione rapida del grappolo micidiale in fuga nel vuoto sottostante, incorniciata nella breve apertura del ventre del velivolo. L'obiettivo è invece ancora lì, sembra non si muova, che ci accompagni nel moto, silenziosamente, ostinatamente. Dove saranno le bombe? Persa nella confusione pollicroma del passaggio, lo sguardo non è più capace di rintracciarle. Si sa soltanto che in quel momento stanno attraversando lo spazio. Ma dove andranno a colpire? Si ripete nella mente il calcolo compiuto. Esatto? Intanto l'obiettivo è rimpicciolito, si è quasi ritirato, sta svanendo. Finalmente, ecco fiorire dalla terra lontana i fiori mostruosi delle esplosioni.

Sulle navi nemiche, i fiori spuntano di colpo, dappertutto, vermigli, accecanti. Un uragano di fuoco si è abbattuto sui ponti, sulle torrette, sulle sovrastrutture. Le navi sono squassate da una tempesta tremenda che all'improvviso ha imbiancato di schiuma ribollente tutto il tratto del mare. I bagliori delle esplosioni si accendono presso gli scafi grondanti, le corazzate sono avvolte dal fuoco e dal fumo. Un'intera salva è piombata sulla portaerei. Il gigantesco ponte dell'unità nemica dal quale spiccarono il volo gli idrosiluranti della grande battaglia di Capo Sizio è scomparso sotto un'unica mostruosa vampa. L'«Eagle», la possente portaerei di ventitremila tonnellate, con i suoi trenta aeroplani a bordo, armata da nove cannoni da 152, quattro da 102, quattro da 47, otto complessi da 40 a otto canne e da tredici mitragliere pesanti non nuocerà più. Dal suo ponte non prenderanno più il volo i bombardieri della Royal Air Force. Le unità superstiti aprono contro gli assaltatori un fuoco d'inferno. Ma i bombardieri hanno ormai esaurito il loro compito; si allontanano.

Una successiva ondata di «S. 79» andrà invano alla ricerca della grande portaerei segnalata. Nel mezzo del mare tempestoso, dove avvenne lo scontro tra le nostre forze del cielo e quelle nemiche del mare, una gigantesca colonna di fumo si innalza per circa mille metri verso il basso soffitto di nubi lampeggianti.

ROMANUS



Navi da guerra nemiche sotto il tiro dei nostri bombardieri

A ROMA



Il bel veleggiatore di Aldo Calza



Un gruppo di partecipanti durante la competizione



Tosaroni e il suo traliccio



Un modello ad elastico di Travagli

POSTA aerea

Imero Gobbatto, Conegliano Veneto (Treviso). — Come vedi, ti rispondo più rapido di un razzo. Questa mattina sono giunti in redazione i tuoi saggi che io ti avevo chiesti. Sottoposti ad attento esame di specialisti e tecnici della materia, sono stati giudicati buoni. Mi spiego meglio: non sono perfetti, ma si nota nei tuoi disegni in questione una qual certa disposizione: potrai migliorare e fare roba buona. Ora ascolta bene ciò che ti dico. Innanzi tutto devi eliminare assolutamente quelle fantastiche code che hai voluto disegnare dietro ogni apparecchio: sia quelle code che vogliono significare l'incendio, sia (e maggiormente queste) quelle che vogliono significare la scia ideale che fa un apparecchio nell'atmosfera. Questa, come comprendi bene, è una scia ideale che in realtà non esiste. Ora vi sono dei pittori che per rendere più dinamica la immagine dipinta, usano dare un certo rilievo plastico a codesta scia. Ma ogni cosa ha il suo limite: tu, mi pare, hai esagerato. Comunque, i tuoi disegni di saggio sono passati nel nostro archivio. Ma la cosa non si è fermata qui: riceverai, infatti, dalla Rivista «Avventure del Cielo» un racconto da illustrare. Dovrai fare, credo, due o tre disegni a tratto che possano fungere da illustrazione a tale racconto. Qui si vedrà realmente la tua bravura.

Leggi perciò attentamente lo stampato che ti sarà inviato, cogli i punti salienti, e illustrali come meglio credi. Trattandosi, come son certo, di un racconto di ambiente aeronautico, ti troverai a tuo agio per la tua manifesta capacità di disegnare apparecchi. Tuttavia, a questo punto, c'è da dire ancora qualche cosa: tu non devi inventare gli apparecchi, bensì ti devi scrupolosamente attenere a tipi di apparecchi esistenti. Nei saggi che mi hai inviati, gli apparecchi erano inventati di sana pianta. Questo non va. Apparecchi veri, autentici, esistenti di vogliono: italiani o stranieri. Ti devi documentare in proposito: le nostre pubblicazioni sono piene di fotografie di apparecchi di tutto il mondo: non devi fare altro, perciò, che ritagliare diligentemente tali foto e farti una specie di piccolo archivio, in modo che quando ti occorre disegnare un dato tipo di aeroplano, non devi fare altro che sfogliare il tuo piccolo archivio e copiarci l'apparecchio. Copiarlo, s'intende, per tutto quel che riguarda la sua struttura tecnica; ma mettendolo in un'altra posa e facendolo muovere come ti occorre. Il mio lungo discorso, a questo punto, è terminato. Non ti resta che attendere lavorare con calma in modo da poter fare qualche cosa di buono.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Alessio triplano, Roma. — Sulla gara di modelli volanti (raduno, scusa) svoltasi ai così detti Campi d'Annibale di Rocca di Papa pubblichiamo a pag. 7 un'estesa relazione; mi ritengo quindi esonerato dai darti esaurienti spiegazioni che le mie affaticate meningi si rifiuterebbero, d'altra parte, di produrre. Circa la partecipazione di Travagli, di cui riproduciamo qui sotto una riuscita istantanea eseguita sul campo, ti posso soltanto dire ch'egli è intervenuto con un bel modello ad elastico (subito scassato, naturalmente) e un pallone. Pare infatti che il bravo Ori voglia ora darsi all'aerostatica.

quest'ultime ti dirò che solo uno, o due, forse, verranno pubblicate. La ragione è che il loro fotografio, ligio alle norme relative la protezione antiaerea, ha creduto bene esibirle in base ai regolamenti circa l'oscuramento totale. Bene, caro mio, per quanto riguarda la difesa della popolazione, male, amico, per quanto riguarda la possibilità di pubblicazione. In ultimo ti voglio dire che ho saputo: di te certe cose che, ahim, si, circa certi affari, beh, insomma, io... buon divertimento, ecco tutto.

Pegaso, S. Minato. — L'umore faceto del linotipista, o un suo recondito rancore per il sottoscritto, ha fatto sì che i miei, (l'interessante razza che purtroppo pare stia scomparendo) siano comparsi nella risposta dedicata a te nell'ultimo fascicolo travestiti da malori, tutt'altra cosa. (Nota per il linotipista: perdona!)

Aquila Bianca, Vicenza. — La tua ultima richiesta, quella di carattere... intimo, mi ha fatto davvero spremere quel chilo e mezzo di materia cerebrale che madre Natura ha voluto mettermi nella scatola cranica (le opinioni su tale misura, veramente, sono discordi). Mio fratello ha giurato trarsi di molto meno). Dopo una lunga riflessione, scio venuto alla determinazione di darti

Romani,

ricordate che il 18 c. m. alle ore 8, sul campo della Marcigliana, avranno luogo le gare per le Eliminatorie al Concorso Nazionale.

Il Torpedone vi aspetterà alle ore 6 al Viale Liegi [angolo via Salaria].

aiuto raccontandoti un semplice tratto di storia recente. Attenzione. Parecchi mesi fa, tutti gli sguardi erano fissi sulle truppe del Reich. Si attendeva un movimento importante, un'azione decisiva. Francia e Inghilterra stavano con gli occhi così. Nel frattempo, la Germania era venuta a conoscenza di certe mire di John Bull sulla Norvegia. L'esercito inglese sta per muoversi, bisogna prevenirlo. Ma come agire senza che l'avversario non abbia il tempo di parare il colpo? Come fare per poter muoversi senza la preoccupazione dell'altro? Un bel giorno, tutti i giornalisti stranieri residenti in Germania, l'elemento, cioè, che avrebbe potuto dar noia, essendo più di ogni altro in grado di accorgersi di un movimento, furono allietati con l'invito di recarsi a sud, a far visita alla linea Sigfrido. La cosa apparve ai corrispondenti quanto mai affascinante. La linea Sigfrido? E partirono verso sud, abbandonando al nord baracca e burattini. In quello stesso tempo, le truppe del Reich iniziavano il movimento per occupare la Norvegia, indisturbate. Hai compreso, o peripetico Aquila Bianca, il significato di questa citazione? Strategia, alta strategia. Non arresti, insomma, un amico il quale... potrebbe invitare l'elemento indesiderato a... far visita alla Sigfrido?

Giuliana Paverelli, Torino. — Hoch hebe das Bier!

CRIVELLO

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

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - Bologna

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680

Coccon, chissaddove. — Mi hanno detto che tu, tra una battaglia e un battaglione, ti ritieni leggendo il nostro giornale, al quale non ha mai cessato di essere fedele. Spero quindi così di poterti far pervenire i nostri più strepitosi saluti al manganeso (atti perciò alle più dure prove di usura alle quali di solito i prodotti ad uso militare vengono sottoposti).

Ercolo Arseni, altrimenti detto il Jaehiro, per la sua sorprendente proprietà di poter ingenerare impunemente chiodi arrugginiti e rotoli interi di filo spinato. Grazie della tua graditissima lettera, e delle fotografie. Di

E' in vendita
**PERCHE'
L'AEROPLANO
VOLA**

Publicato da

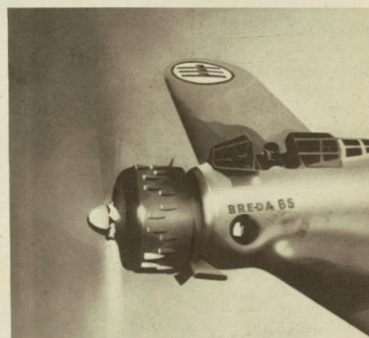
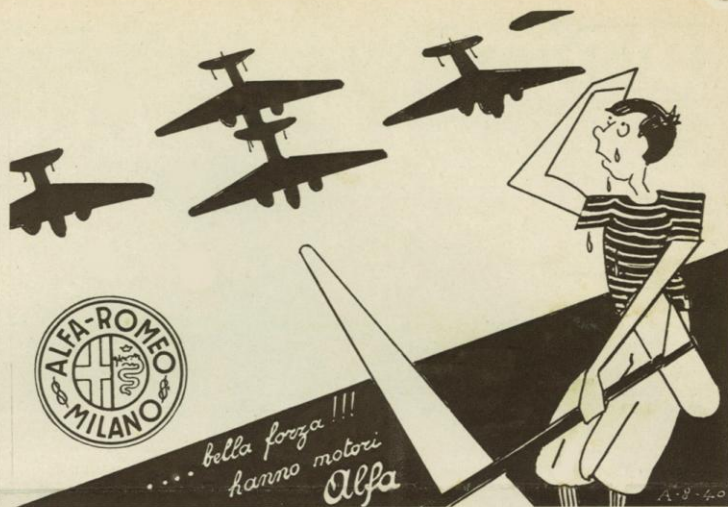
**AVIAZIONE
PER TUTTI**

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

**COSTA
SOLTANTO 1 LIRA**



BREDA
COSTRUZIONI AERONAUTICHE



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

S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO FRANCIA 348

“ 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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN "DEFIANT, INGLESE DA COMBATTIMENTO ABBATTUTO IN FIAMME DALLA NOSTRA CACCIA