

NUMERO 41 - 13 OTTOBRE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - 11 GRUPPO - COSTA CENTESIMI 60



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

UN NOSTRO "BA 65. ATTACCA A VOLO RADENTE UN'AUTOCOLONNA NEMICA

GUERRINI

L'AQUILONE
Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI
Anno X N. 41
13 ottobre 1940-XVIII
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
dipendente del

Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII
Amministrazione
Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI
Annuale L. 25; Semestrale L. 13
un numero centosini 80
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alle
Off. del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano
Prezzo della inserzione pubblicitaria
L. 2 per ogni mm di colonna
Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni editte
LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 25. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

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

ATTI DI GIBONIA
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

DUELLI AERONAUTICI

Dove è andata a finire la flotta inglese? Il grande orgoglio d'Ablone, la strombazzata più grande flotta del mondo, è ormai scomparsa dai mari per rintanarsi nei muniti e tranquilli porti scozzesi e nei più lontani ancoraggi mediterranei.

S'istata la leggenda della sua invincibilità, la Regina dei Mari è stata costretta a nascondere lo strumento della sua sovranità ed a lasciarla arrugginire nell'immobilità delle oleose acque del porto.

Ma non in tutti i porti si può arrugginire in pace. I grandi porti militari del sud dell'isola e i più bei rifugi mediterranei non sono più sicuri.

E non sono state le flotte avversarie a renderli mal sicuri, che un porto ben munito è quasi sempre un'invulnerabile cassaforte; è stata l'offesa dall'alto, la bomba aerea, che, dopo averli resi un ammasso di ferro contorto e di navi fuori uso, ha ridotto gli inglesi a non saper neanche più dove poter nascondere quella che fu la loro invincibile flotta.

Nell'ormai lontano 1937, quando già da tempo oltre Manica si covava l'uovo della guerra europea, una commissione di tecnici specializzati, interpellata dal Ministero della Marina inglese sulla vulnerabilità o meno della flotta da parte di un'aviazione nemica, concluse i suoi studi dichiarando che se un aereo avesse servito al disotto di una certa quota di volo, valutata intorno ai tremila metri, una nave da guerra, sarebbe stato con certezza abbattuto dal fuoco antiaereo prima di poter lanciare le proprie bombe.

Poteva dunque stare tranquilla la flotta inglese, e bastava rinforzare le batterie antiaeree per aumentare questa certezza. Se la normale pratica di guerra ha oggi regalato una disillusione di più ai tecnici britannici, già dal 1937 vi furono persone che sorrisero di certe conclusioni e di tanta sicurezza; per disgrazia degli inglesi, queste persone si trovavano dall'altro lato della Manica e sulle rive del Mediterraneo.

Sarebbe certamente interessante sapere su quali argomenti si basasse la certezza inglese in un campo dove ancora oggi la certezza è un mito, siamo però sicuri che essa più che da dati di fatto e da perfetti calcoli dovette derivare da alcuni vizi congeniti della Commissione appositamente nominata: il primo di non aver tenuto conto o quasi, delle possibilità di sviluppo della aviazione in una guerra; il secondo di aver esaminato il problema troppo soggettivamente, dal solo punto di vista dell'artiglieria.

E' dal punto di vista dell'artiglieria la conclusione incrinata è possibile. L'aeroplano se è l'arma più potente di questa guerra è anche la più fragile di fronte ad un proiettile d'artiglieria; ma nello stesso tempo la sua mobilità e piccolezza ne fanno un bersaglio difficilissimo ed è tutto qui il problema della difesa contraria.

I cannoni ed i sistemi di tiro si sono perfezionati usando tutte le risorse della tecnica moderna, dai rivelatori e dai telemetri ai sistemi automatici di puntamento ed inseguimento, tutto è stato provato

ed adottato, ma la probabilità di colpire è rimasta una illusione per un colpo anche eseguito dopo il miglior puntamento. Per accrescerla fino a raggiungere la quasi certezza non vi è altra strada che aumentare il numero dei colpi e per la velocità del velivolo e l'impossibilità di opporgli un enorme numero di cannoni, aumentare la velocità del tiro; si tratta insomma di creare tutto intorno al velivolo la più fitta rosa di esplosioni sperando che qualcuna di esse raggiunga un punto vitale della macchina aerea.

Stabilire esattamente quanti colpi siano necessari per abbattere con certezza un velivolo è difficile, poiché i dati di calcolo sono pochi o non si conoscono; ma si può con molta approssimazione pensare che una rosa di 500 colpi ha la certezza statistica di colpire il velivolo e precisamente, per le caratteristiche dei cannoni oggi in uso, sino alla quota di 3.000 metri indicata dalla commissione britannica.

Ma da questo al pensare all'invulnerabilità della flotta corre molta strada; basta pensare per un istante ad un attacco da parte di una o più squadriglie che obblighino la nave a disperdere i suoi colpi; basta pensare ad una eventuale cortina di nubi in cui l'offensore possa nascondersi, basta pensare che un velivolo non è necessariamente obbligato ad una rotta rettilinea salvo che durante l'operazione di puntamento; e del resto si calcola che essa non duri più di quindici secondi; in così breve tempo l'artiglieria riesce appena a collocare una salva e non ha quindi la possibilità di rettificare il tiro.

E fin qui non si è mai parlato del fattore « sorpresa ». Se si osserva il rapporto fra le possibilità offensive dell'aereo e le possibilità difensive della nave si nota subito la netta inferiorità del mezzo navale. Mentre il velivolo si oppone all'offesa soprattutto con la sua piccolezza e la sua velocità, la nave non può opporre all'offesa che il suo volume di fuoco, che la sua lentezza e la sua massa rispetto al velivolo ne fanno troppo facile bersaglio.

Se si era calcolato che per un velivolo fossero necessari cinquecento colpi d'artiglieria a causa della piccolezza e della velocità del bersaglio presentato, si può pensare che sia almeno venticinque volte più facile per un aereo colpire una nave che non per questa colpire l'aereo e poiché un aereo moderno può tranquillamente lanciare, con sufficiente esattezza, le sue bombe da una quota superiore ai previsti 3.000 metri, si può pensare che basti una salva di venti colpi per dare all'aereo la certezza di colpire la nave.

Se poi si tien conto della particolare forma della nave si può capire che attaccando di traverso, come appunto si fa normalmente, e geometrizzando la rosa in due file parallele di bombe ad intervalli regolari tra loro, la probabilità di colpire aumenta ancora.

Si è parlato finora di colpire e non di affondare, poiché a causa del (relativamente) forte numero di bombe necessarie, il calibro di esse deve essere non molto elevato; gli effetti quindi di queste salve, mentre possono avere qualche valore su piccole navi o su navi non corazzate, ne hanno solo scarso su grosse navi da battaglia a volte con ponti muniti di corazzate di oltre 16 centimetri di spessore.

Per ovviare a questa manchevolezza dell'aereo, si è ricorsi al lancio in picchiata, sia rapida che obliqua, di una sola bomba di grande peso.

La picchiata, oltre ad aumentare la facilità del puntamento e quindi la probabilità di colpire, diminuisce la vulnerabilità del velivolo, poiché, a causa della velocità del velivolo in questa fase e della sua traiettoria, le difese contrarie divengono sem-

pre più inefficaci man mano che l'aereo si avvicina al punto ideale in cui sgancerà la bomba.

Ma anche il lancio di bombe in picchiata non sempre è sufficiente ad affondare la nave che, sia pure ridotta ad un pontone con le sovrastrutture sfondate e magari con incendio a bordo, può sempre riuscire a raggiungere la base e dopo qualche mese a riprendere il mare, rimessa completamente a nuovo.

Per affondare, bisogna colpire la nave nel suo punto più debole, si deve permettere all'acqua che la circonda di entrare nell'opera dell'uomo per farne cosa sua, bisogna insomma colpire sotto la linea di galleggiamento.

Per far questo l'aereo si è impossessato dell'arma navale per eccellenza, il siluro, e ne ha fatto un nuovo mezzo di offesa rendendolo anfibo. Le due rose di bombe si sono così trasformate in due siluri correnti parallelamente verso il bersaglio.

Già da tempo la nave si è difesa dal siluro creando corazzate e camere stagni, ma l'aereo può vincere la corazzata o aumentando l'esplosivo del siluro o con siluri in coppie successive.

La marina da guerra ha dunque trovato il nemico nuovo e potente, il nemico che la farà mutar tattica o la costringerà a mutare radicalmente se stessa. Vedremo forse le navi a due scafi concentrici, il primo destinato a provocare lo scoppio ed il secondo a sostenere la deflagrazione; vedremo i convogli mercantili scortati da pontoni galleggianti dal doppio ponte corazzato stracarico di cannoni e mitragliere antiaeree, o vedremo il siluro aereo a doppio scopo destinato a perforare qualsiasi corazzata al di là di qualsiasi compartimento stagno.

La lotta fra l'aria e l'acqua è appena cominciata ed a lanciare previsioni si può correre il rischio di fare la fine della commissione britannica.

Ma a giudicare da oggi non dovrebbe essere difficile pronosticare il vincitore, specialmente se per elementi di confronto si prenda la flotta inglese e l'aeronautica dell'Asse.

U. T.



LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)
(Per un errore tipografico questa puntata, che doveva venire inserita nel numero del 1° settembre, non venne pubblicata).

Ma quando i francobolli furono istituiti per la prima volta in Inghilterra non si pensava affatto che sarebbero un giorno divenuti oggetto di un commercio assolutamente nuovo e che avrebbero suscitato una passione già ad allora inesistente.

Sia di fatto però che verso la fine di aprile del 1841, si potera leggere su di un giornale di Londra questo curioso avviso: « Una giovane signora che desidera tappezzare con francobolli le pareti del suo spogliatoio, si rivolge al pubblico perché voglia facilitare questo disegno ».

L'annuncio economico del quotidiano celebrava in verità una piccola tragedia sentimentale e la « giovane signora » non era altri che una minima attrice di un caffè concerto di Terceira della capitale britannica.

(Continua)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

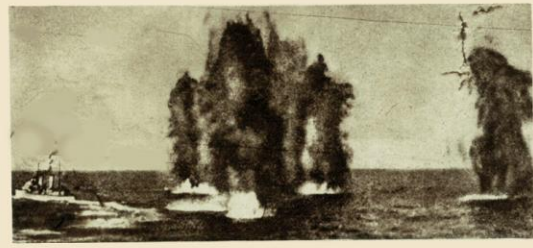
ARGENTINA

Il Cinquantenario della Fondazione della Unione Panamericana che, come è noto, fu istituita nel 1890, è stato ricordato nella grande Repubblica del Sud America, con un francobollo commemorativo, la cui vignetta riproduce una carta geografica del nuovo continente, con esclusione però del Dominio del Canada. Ciò dovrebbe far riflettere profondamente i britannici sulle simpatie che godono effettivamente nell'America Latina. Filigrana: R-A. Dentellatura 13. 15 centavos, azzurro.

BULGARIA

Il centenario del francobollo aereo, ha dato occasione per emettere una serie di due valori, a ricordo del memorabile avvenimento. Le vignette — come si vede — sono originalissime, poiché recano la riproduzione del primo dei francobolli emessi in Bulgaria nel 1878, inquadrato da fregi e dalla scritta che rammenta la celebre invenzione. I valori sono stampati in rotocalografia su carta patinata senza filigrana. Dentellatura: 13 10 leva, verde nero; 20 leva, azzurro scuro.

MAURITIUS



Fotografia tolta dal « Daily Mirror », con la seguente didascalia: « Una nave da guerra inglese riesce con una rapida accostata, su segnalazione di una vedetta spunta sulla costa, a sfuggire al tiro dei bombardieri italiani. Proseguendo nella sua rotta la nave sarebbe stata colpita ». Dalla fotografia risulta chiara la forza esplosiva delle nostre bombe.

L'AVIAZIONE INGLESE ALL'ESAME DELLA GUERRA



Il famoso «Sputafuoco».

C'è chi ha scritto che la guerra è la prova dei popoli: in base all'esperienza fornita all'umanità da secoli di conflitto accumulatisi nella storia delle Nazioni possiamo affermare che essa costituisce addirittura la massima forza discriminante per tutto ciò che sia relativo alla produzione, sia morale che materiale, dell'uomo.

La guerra, giudice imparziale, passa per uno stesso setaccio genialità, psicologie, caratteristiche individuali, situazioni sociali, tradizioni, etica, capacità varie, dati di produzione, economie, industrie, potere autarchico ed ogni altro fattore costituente il complesso vitale dei popoli; quel setaccio esamina e dà il più crudo ed obiettivo risultato. Quello che in esso rimane sono le scorie ormai non più accettabili nel momento storico in cui si vive. Scorie che vanno gettate via tra i rifiuti.

Un anno di guerra ha già dato alla penna degli studiosi di statistica tanto materiale da creare intere vaste biblioteche. Ma noi siamo lontani dalla mentalità burocratica, eppure necessaria, degli esperti del calcolo attuariale, esamineremo soltanto la storia, la cronaca, cioè, di questi primi tredici mesi di guerra combattuta dalle forze rivoluzionarie della nuova Europa contro le tribune dove si annidano i pasceuti monarchi delle demoplochezie nio-giudache. La storia parla un linguaggio inequivocabile ed internazionale di facile accesso a tutte le orecchie. I fatti non mentiscono: essi sono la conseguenza di realtà concrete ed inconfutabili.

Si è detto che questa è una guerra dell'Aviazione. E' stato detto da molti: non è un'esplosione cerebrale, poiché era chiara, anche prima che il conflitto scoppiasse, il ruolo di protagonista che la nuova arma avrebbe dovuto sostenere. Principalmente, perciò, lo svilupparsi degli avvenimenti legati a questa guerra ha rivelato le vere qualità delle diverse aviazioni. Il setaccio ha funzionato, insomma, quasi unicamente per gli aeroplani. Quanti? Quelli della Germania, della Polonia, della Norvegia, del Belgio, dell'Olanda, della Francia, dell'Italia e dell'Inghilterra. I brevi capitoli concernenti la guerra in Polonia, in Norvegia, nel Belgio, nell'Olanda e in Francia dimostrano a sufficienza il rapporto esistito tra le forze in lotta tra di loro. Sono restiate in guerra da una parte la flotta aerea dell'Asse, dall'altra quella Inglese. Qual'è l'effettivo valore di quest'ultima?

La R.A.F. come qualsiasi altro elemento della forza britannica, è costituita in gran parte da credito millantato. Della potenza inglese, Aldous Huxley ha scritto: «Noi inglesi siamo accettati un po' come si accetta la carta moneta: in ragione della credenza generalmente diffusa che noi possediamo un certo valore. Il nostro valore non è intrinseco, esso riposa sul credito dell'opinione pubblica. Noi ne viviamo, la

nostra dominazione si appoggia su questo: noi siamo rispettati, meno in ragione della nostra forza che in virtù della convinzione che il rispetto ci è dovuto». Questa definizione, doppiamente importante perché firmata con il nome di uno dei più illustri appartenenti a quel popolo da lui stesso così stigmatizzato, ci dà un chiaro quadro della situazione reale nella quale si trova la forza britannica. Tale definizione si potrebbe ottimamente riferire alla R.A.F.: essa non farebbe una piega.

Prima del conflitto, l'Inghilterra ha molto strombazzato la sua potenza, per far credere ad amici e nemici che la sua invincibilità era ben lontana dall'essere una illusione. In verità, se nel 1937 la R.A.F. disponeva ancora di materiale scarso e assai antiquato, i due anni successivi avevano segnato per le industrie aeronautiche del Paese un periodo di febbrile lavoro. La produzione venne accelerata sino al suo massimo, si cercarono in fretta operai specializzati, si crearono nuovi stabilimenti. Il capitalismo filo-giudaco avvertiva forse che sul libro del destino stava ormai per comparire il capitolo di chiusura della sua attività. L'esponente della produzione mensile, che già prima era rappresentato dalla notevole cifra di 200 apparecchi, salì a 400. Calcolando che questo ritmo sia stato mantenuto sino al fata-

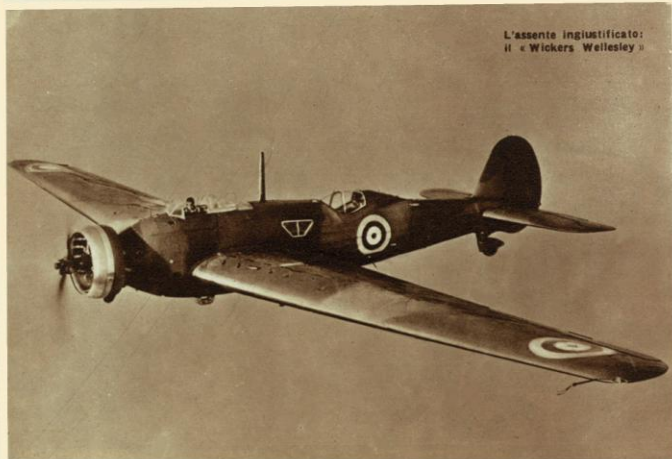
le 3 settembre dello scorso anno, si può dire che la forza aerea britannica ammontasse, allo inizio del conflitto, a 3.000 velivoli circa. La cifra è tutt'altro che rilevante, e la propaganda britannica non potendola nascondere, si affannò a far sapere che i velivoli di Sua Maestà Britannica erano i più perfetti e potenti del mondo. Furono tentati, a scopo dimostrativo, dei raids. Una formazione di «Vickers Wellesley», monomotori ad ala bassa costruiti con il sistema geodetico, stabilì un primato di distanza in linea retta volando senza scalo dall'Egitto all'Australia. L'apparecchio venne fotografato in tutti i sensi. Venne detto che si trattava di un biposto per il bombardamento lontano ormai in dota-

zione presso i reparti della R.A.F. Il «Vickers Wellesley» possedeva un'autonomia di oltre 3.000 chilometri, portava una grande quantità di bombe ed era ben difeso. Questo velivolo avrebbe potuto facilmente partire da Londra, venire a bombardare Roma, tornarsene nella capitale britannica. Ma un anno di conflitto è ormai trascorso e il «Vickers Wellesley», nel cielo di quest'Europa incendiata, deve ancora fare la sua apparizione. Dov'è la «serie» che di questo tipo di velivolo eccezionale le officine aeronautiche dell'isola avevano preparato per la R.A.F.? Evidentemente, il velivolo è stato solo un tentativo, un tentativo forse ben riuscito, ma che può vivere solo allo stato sperimentale, come solo sperimentalmente si riesce a far nascere rape di 10 chili. Forse, anche, i tecnici dovettero indietreggiare di fronte ai dubbi risultati che in un impiego militare il sistema geodetico che aveva ispirato la costruzione del «Vickers Wellesley» avrebbe potuto dare. Quest'opinione potrebbe venire suffragata dal successo ottenuto dall'apparizione nel conflitto del «Vickers Wellington». Questi panciuti bimotori dalla potenza complessiva di 2000 cavalli, dalla velocità massima astutamente celata e dalle caratteristiche poco note hanno reso un assai cattivo servizio a quel proposita-

che pensò per primo di applicare il sistema geodetico alla costruzione di aeroplani da guerra.

La R.A.F. riponeva molte speranze su questi grossi bombardieri e, specie nei primi tempi (più tardi, l'esperienza consiglio diversamente), spedì molti «Wellington» sul territorio germanico. Quanti tornarono indietro? Pochi. I cacciatori tedeschi che si trovarono a dover combattere contro questo tipo di bombardiere raccontarono come fosse estremamente facile abbattere tali velivoli colpendo le loro ali. Una volta avvistatili, essi cercavano di porsi loro in coda. La manovra, data lo scarso armamento di difesa dell'apparecchio nemico, non presentava quasi mai speciali difficoltà. Una volta piazzatisi a questo posto di enorme importanza tattica per il combattimento aereo, i piloti dei caccia inviavano alcune raffiche su una semiala del bimotore. Si vedeva quasi subito l'apparecchio nemico perdere l'equilibrio e cadere: il più delle volte l'ala ferita si staccava addirittura, cadendo per proprio conto. Ancora non si può dire con precisione quali siano le ragioni per cui il sistema geodetico non appaia troppo raccomandabile per la costruzione di velivoli da guerra, ma possiamo azzardare un'ipotesi: che, cioè, dato la caratteristica principale di questo sistema, che è quella di far partecipare ogni punto del velivolo alla resistenza, basti ledere un punto qualsiasi della macchina perché il complesso rimanga talmente minorato da doversi considerare in situazione assai rischiosa per l'equipaggio. Il bombardiere più usato dalla R.A.F. è invece il «Bristol Blenheim», del quale sono state sino ad oggi «tirate» ben quattro edizioni successive. Si tratta di un velivolo ormai noto, anche perché i nostri cacciatori ne hanno abbattuti sul deserto marmarico un numero già rilevante. Il «Bristol Blenheim» è un bombardiere veloce che alla mancanza di un'autonomia se non altro discreta e al deficiente carico di bombe che può trasportare dovrebbe supplire con i suoi massimi di velocità e le sue doti di maneggevolezza. Il fatto che quasi tutti i reparti da bombardamento della R.A.F. sono dotati di questo tipo di velivolo potrebbe dimostrare che questo si sia meritata la massima fiducia dello Stato Maggiore nemico; i nostri piloti, in verità, non hanno mai avuto difficoltà nei combattimenti sostenuti con i «Blenheim» e il numero di tali apparecchi da essi abbattuti ci suggerisce come, in verità, di fronte ad un buon caccia il «Blenheim» non riesca a dimostrare quelle belle doti decantate dai suoi costruttori.

Nella ricognizione inglese troviamo dei «Westland Lysander» e dei «Fairley Battle» di concezione moderna ed anche originale. I primi hanno però fatto scarse apparizioni sul fronte Nord; la «Flak» germanica ne ha facilmente abbattuti moltissimi. Questo velivolo voleva ripetere le caratteristiche del tedesco «Pleseler Storch», la «cicogna», ma l'imitazione si può considerare assai poco riuscita. Tra le doti del «Lysander», la più notevole è quella di essere molto fotografico. Il «Fairley Battle» ha anch'esso fatto la sua apparizione soltanto sul fronte tedesco; il successo è stato assai poco rilevante. Perché questi due velivoli non siano mai emersi in Africa



L'assente ingiustificato: il «Wickers Wellesley».

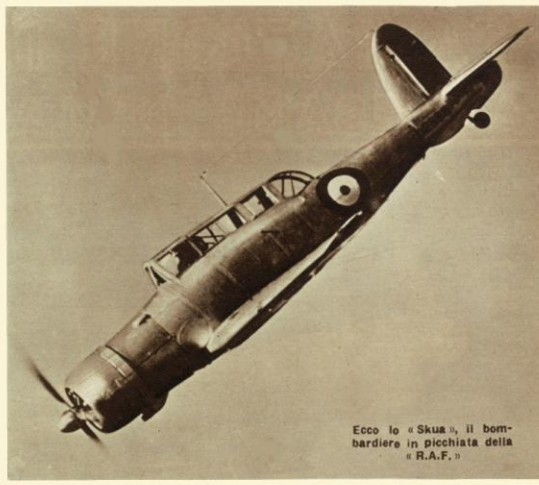
non sappiamo. In Egitto e in A. O. i nostri piloti conoscono solo, della ricognizione avversaria, vecchissimi esemplari biplani la cui età giustificerebbe ormai la pensione. Forse, il «Lysander» e il «Fairrey Battle» sono di troppa difficile manutenzione perché se ne possano avvantaggiare i reparti coloniali. Uguale difetto interdice agli stessi reparti un uso soltanto normale dei moderni caccia «Hurricane» e «Spitfire». Questi velivoli sono in realtà da considerarsi tra i più veloci del mondo, ma la loro poca maneggevolezza e la difficile e complicata manutenzione di cui abbisognano ne rende difficile l'uso su terreni di speciali caratteristiche come sono quelli di colonia.

Il primo, l'«Hurricane», possiede un motore da oltre 1.000 cavalli: la sua velocità massima è di circa 580 all'ora. Ma, come ripetiamo, si tratta di un velivolo assai poco maneggevole: basta a dimostrarlo il fatto che in Egitto i cacciatori preferiscono usare il più vecchio «Gloster Gladiator» che, se fa appena 430 all'ora e non possiede le otto mitragliatrici dell'«Hurricane», è però maneggevole e più facile. L'«Hurricane» si trova anche imbarcato sulle portaerei: il secondo velivolo da caccia da noi citato, lo «Spitfire», è notevole per la sua linea molto aerodinamica e per la sua firma: esso è infatti l'ultimo prodotto dello stesso ingegnere che progettò i famosi «Supermarine» della «Coppa Schneider», che tutti certo ricorderanno. Anche questo è monoplano ad ala bassa con motore da più di 1.000 cavalli ed ha otto mitragliatrici sulle ali. Dovendo fare un esame delle doti di questo velivolo, preferiamo cedere la parola ad uno dei più quotati critici di costruzioni aeronautiche che esistano al mondo: all'ing. Alessandro de Seversky, il quale, pochi mesi prima dell'inizio del conflitto, ebbe a Martlesham Heath l'occasione di provare questo nuovo caccia inglese. «In un volo di un'ora — egli scrisse — scopersi che, verso i 500 Km/h., gli alettoni diventano così duri da richiedere ambedue le mani per muoverli». Figurarsi la facilità con la quale il pilota può affrontare, in simili condizioni, un combattimento! «Volando sotto un cielo insolitamente coperto a 5.500 metri — continua il costruttore americano — sottoposi lo «Spitfire» a delle manovre che dovevano rendere manifeste le sue qualità. Con l'elica a velocità non costante, l'apparecchio era pesante nel decollo ed incidentalmente offriva pochissima visibilità. Nella vite orizzontale, nella vite normale e nella gran volta il carburante correva a fiotti, ed occorre parecchio tempo perché il motore si rimettesse. Inoltre, a causa della piccola superficie delle ali e della nettezza di for-

me, ha un volo librato poco inclinato che preclude un atterraggio su un campo piccolo con ostacoli alti». Queste parole dell'obiettivissimo americano Seversky fanno pensare che lo strombazzatissimo «Sputafuoco» inglese sia ben lontano dal rappresentare il tipo del caccia da impiegarsi su qualsiasi terreno.

E qui è bene far notare che i nostri «Fiat C. R. 42», i «G. 50» e i «Macchi 200», che la stampa tecnica straniera aveva giudicato macchine troppo delicate per un impiego normale e, addirittura, per una normale costruzione in serie, non solo sono stati costruiti in serie, ma sin dall'inizio del conflitto hanno dato e seguitano a dare in Africa Settentrionale ed Orientale risultati brillantissimi (basterebbe chiederlo ai piloti britannici...). E questo nonostante il ghiaccio e 50 e più gradi di calore.

Un altro tipo di caccia con il quale gli inglesi si ripromettevano di ottenere risultati tali da poter essere considerati decisivi nei confronti della guerra aerea combattuta per il dominio dell'aria è rappresentato dal «Defiant». Il debutto di questo caccia è avvenuto a guerra già da tempo iniziata, ed i risultati ottenuti devono far credere che di «Defiant», ormai, nel cielo della Manica non se ne vedranno mai più. Ecco cosa dice, di questo primo scontro sostenuto dall'ultimissimo prodotto della tecnica aeronautica inglese, Teodoro Wagner, corrispondente del «Volksischer Beobachter»: «Ne gli ingegneri, né gli equipaggi britannici — osserva il corrispondente — si sarebbero certo aspettati una così brutta figura dei loro «Defiant», di cui erano così orgogliosi. Fatto sta che un gruppo di dodici di questi aeroplani incontrò una formazione da caccia germanica, e tutti e dodici gli aeroplani vennero abbattuti in due minuti. Quando fu avvisata la formazione inglese, i piloti tedeschi si accorsero che non si trattava né di «Spitfire», né di «Hurricane», e la loro gioia aumentò quando si accorsero che si trattava dei nuovissimi «Defiant». La formazione inglese volava a ranghi serrati. All'improvviso attacco dei tedeschi gli aeroplani inglesi risposero con un fuoco concentrico di tutti i propri cannoni: dodici aeroplani con 4 cannoni ciascuno, il che equivale a 48 granate contemporanee che tuttavia non causarono alcun danno. Il primo aeroplano inglese venne abbattuto da quello del capo squadriglia, il quale si rivolse immediatamente contro il secondo e lo abbatté a sua volta. Al secondo attacco la formazione inglese fu completamente dissolta, e gli aeroplani abbattuti uno ad uno. Al ritorno il capo squadriglia poté annunciare l'orgoglioso successo senza lamentare nessuna perdita».



Ecco lo «Skua», il bombardiere in picchiata della R.A.F.

Degli apparecchi della R.A.F. vogliamo ancora citare qualche tipo: potremo poi dire di aver esaminato, alla luce dei risultati sinora offerti da questa guerra, tutte le più notevoli macchine di cui è composta la forza aerea britannica.

Il bombardamento in picchiata è rappresentato da un solo tipo: il «Blackburn Skua», un monoplano imbarcato che ha fatto solo brevissime apparizioni all'inizio del conflitto. E questo il velivolo con il quale gli inglesi sottoposero a lungo bombardamento l'isola di Sylt, riuscendo a distruggere una capanna vuota! I piloti della R.A.F. devono evidentemente aver giudicato lo «Skua» un velivolo poco adatto all'impiego stabilito per esso, poiché oggi un solo bombardiere si trova imbarcato sulle poche portaerei ancora in possesso della Marina britannica, ed è il «Blenheim».

Un velivolo sul quale la R.A.F. faceva un affidamento straordinario e che è solo riuscito a disilludere i suoi costruttori è il gigantesco idrovolante quadrimotore «Sunderland». Questo velivolo non è che una versione militare dei famosi idrovolanti tipo «Clio» che hanno, fino all'inizio del conflitto, servito nella «Imperial Airways»

per il tratto sino all'India. La stessa risposta dalla R.A.F. in queste sue «forze volanti» trova una causa specialmente nella propaganda eseguita dagli U.S.A. a favore delle costruzioni di imponente tonnellaggio. Per anni l'America ha cercato intontire l'Europa con le sue «forze volanti». Perché anche l'Inghilterra non le avrebbe dovuto possedere? Come è noto, la iniziativa si è risolta in un fiasco. Moltissimi dei pochi «Sunderland» costruiti riposano ora nel Mediterraneo, senza che solo una volta uno di questi velivoli sia riuscito a portare a fondo un'azione.

Sintomatico l'episodio, ormai in duplice copia, del sottomarino italiano che, attaccato da un «Sunderland», riesce ad abbattere il colosso nemico. È universalmente noto come il sottomarino sia un'arma di difficile manovra e, inoltre, di assai scarsa velocità. Il fatto perciò che per due volte un sottomarino sia riuscito con la rapidità della sua manovra a render vano l'attacco dell'idrovolante e, in seguito, ad abbatterlo, parla chiaro. Il «Sunderland», con i suoi due ponti, le otto o nove mitragliatrici e i suoi dieci uomini d'equipaggio, sono inoltre un facile bersaglio per le due mitragliatrici di un «C. R. 42». Ogni combattimento avvenuto tra una di queste «forze volanti» e un nostro caccia ha segnato una sconfitta per il nemico.

Quanti aeroplani restano alla R.A.F.? Questo non possiamo dirlo. È noto solo che diverse migliaia sono già state abbattute e che le fabbriche, sotto i colpi di maglio degli «Stukas» di Goering, hanno ormai limitata moltissimo la loro produzione. L'Inghilterra spera molto dall'America, ma che aiuto potrà darle la sorella d'oltre Atlantico? Il chiaro risultato di questa guerra e, inoltre, le conseguenze del recente Patto stabilito tra le forze dell'Asse e il Giappone, costringono i capitalisti di Washington a riflettere bene sui loro gesti. Or non è molto, il «New York Times» pubblicava: «Ad onta degli enormi crediti per le spese militari il fatto è che in questo momento gli Stati Uniti possiedono soltanto 500 aeroplani di prima linea e solo nel gennaio del 1942, nella migliore ipotesi, potranno disporre di 2.000 apparecchi di prima linea previsti in programma». Inoltre è venuta a proposito una dichiarazione del Presidente Roosevelt, il quale ha detto di non avere appoggiato il progetto di legge del senatore King, il quale vorrebbe apportare modificazioni alla Legge Johnson sulla neutralità in modo da consentire aiuti alla Gran Bretagna.

La sorte della R.A.F. è ormai già decisa. Il setaccio imparziale sta per terminare il suo lavoro; ma i risultati sono già da molto tempo assai evidenti. Tredici mesi di guerra offrono ai tecnici britannici abbastanza materia perché si convincano dell'inconfutabile realtà che si presenta loro. La R.A.F. è rimasta nel setaccio.

Abc



I resti di un «Wellington» abbattuto dalla caccia tedesca

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOVO

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

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili.

Catalogo illustrato in italiano L. 2

I RAZZI

(Continuazione del num. precedente)

L'astronautica, o scienza della navigazione interplanetaria, sarebbe sorta, secondo l'astronomo Alessandro Ananoff, dal desiderio che l'uomo ha in sé di conoscere altri mondi, con la speranza di trovarli più sereni e magari più ospitali. (1). Sete di infinito, dunque, amore della scienza, spirito d'avventura, questi sono gli elementi che hanno sempre spinto l'uomo alla ricerca del cielo. Questa sete d'evazione si perde nella notte dei tempi: una tavoletta d'argilla ci mostra un re babilonese del 3200 a. C. cavalcare un ariete adomesticato. E del resto, già nel 160 a. C. il filosofo Luciano di Samorata descriveva le peregrinazioni di un viaggio nella Luna.

Allo stato attuale, col progredire delle diverse scienze, questo desiderio si è acuito al massimo grado. Matematici di grido non hanno forse calcolato, con l'approssimazione al secondo, la durata di un viaggio nella Luna? Oppure, con stupefacente precisione, la traiettoria da seguire per approdare su Venere o su Marte? Tutto è stato approntato: anche i disegni costruttivi delle prime gigantesche astronavi sono pronte. Eminentissimi scienziati hanno calcolato tutto: i loro studi contemplan tutti i quesiti tecnici, fisici, astronomici e fisiologici della navigazione interplanetaria. I trattati di Esauult-Pelterie, di Ziolkowsky, di Oberth, di Hohmann ne sono una prova. Cosa, dunque, attende l'uomo per lanciarsi nello spazio? Si attende semplicemente questo: che dopo tanti studi gravi e ponderosi, un razzo, un piccolo razzo, raggiungesse almeno un'altezza decorosa.

Infatti, tutti questi studi e queste affannose ricerche non hanno, per il momento, approdato a nulla di veramente positivo: non si è ancora riusciti a tradurre in pratica numeri e formule; ed è curioso constatare che mentre gli astronauti da tavolo stanno perfezionando nei minimi particolari i loro progetti, l'esperimentatore più quotato, il già citato americano Goddard, non ha avuto la soddisfazione di vedere il suo miglior razzo salire oltre i 2.250 metri.

Fochino, come si vede: molto poco. Ma la scienza, naturalmente, perfeziona ancora maggiormente le sue ricerche e i suoi

strumenti e anche il razzo, e anche la propulsione a reazione, compirà i suoi inimitabili passi in avanti. Certo, allo stato attuale, è per lo meno anacronistico parlare di voli interplanetari quando il migliore nostro razzo non è riuscito nemmeno a raggiungere un'altezza che per un comune aeroplano è questione semplicissima raggiungere e superare. Ma, si dirà, l'aeroplano ha bisogno dell'aria per arrampicarsi in alto; il razzo, invece, quei miseri 2.250 metri li avrebbe potuto compiere anche nello spazio vuoto d'aria. Il principio è salvo; e chi si contenta delle pure affermazioni di principio può essere contento.

Ma, oltre al fatto, importantissimo, che il razzo per navigare nello spazio non ha bisogno dell'aria per sostenersi e procedere, vi è un'altra ragione, altrettanto valida, che lo fa preferire ad ogni altro mezzo di locomozione da usare nel futuro per percorrere gli spazi intersiderali. Il razzo, infatti, al contrario di ogni altro sistema escogitato, sarebbe perfettamente indipendente negli spazi cosmici. Viceversa, i vari prototipi lanciati dalle utopistiche macchine a volta a volta ideate nel corso dei secoli e particolarmente nel secolo scorso, una volta abbandonata la Terra, si troverebbero in balia degli astri circostanti, i quali, esercitando su di essi la loro attrazione gravitazionale, condannerebbero questi navigatori celesti ad una morte sicura, sia per schiacciamento contro un pianeta, sia per... arrostitura sul Sole, sia, infine, per vagabondaggio senza fine e senza limite lungo orbite aperte o chiuse. Viceversa il razzo, — dato che, nella navigazione astrale, la dirigibilità del veicolo ha grandissima importanza, — avrebbe appunto il grandissimo pregio di potersi guidare unicamente con i propri mezzi, senza, cioè, l'intervento di forze estranee.

Per adesso, ripetiamo, ci dobbiamo contentare di ben poco. Ci dobbiamo appagare di tentativi sporadici, come quelli di Tilling, di Oberth, di Zucker, di Kessler ecc., e di quelli sistematici dell'americano Goddard. Come abbiamo già accennato, questo



Un caccia «Aircobra» in volo. Si noti la pulitezza di forme derivante dal motore dietro il posto di pilotaggio

ricercatore americano, finanziato dalla «Fondazione Guggenheim», installatosi nelle deserte pianure del Nuovo Messico, si dedica a questa scienza con risultati che i competenti definiscono incoraggianti.

Dalla sua torre di lancio partì, l'anno scorso, con un ruggine impressionante, il citato razzo che raggiunse i 2.250 metri. Niente di sensazionale, per il gran pubblico; mentre gli astronomi, a quanto pare, scorgono, in questa prova, una promessa non indifferente per l'avvenire.

Molti usano, nelle loro esposizioni, mettere alla fine, come un «dulcis in fundo», le cose più positive da dire. Noi abbiamo voluto seguire il metodo contrario, per illuminare alla fine il problema nei suoi aspetti più negativi. Quindi diremo ancora di più: diremo che la soluzione del problema della trazione a reazione, oltre ad urtare a difficoltà come quelle che nel corso di queste note abbiamo avuto modo di accennare, anche ad un'altra difficoltà: quella del moto perpetuo. Secondo noi, perciò, la definitiva soluzione pratica di questa appassionante questione (che richiede, e que-

sto sia detto fra parentesi, una gran dose di pazienza) sarà, probabilmente, vanto solo di qualche generazione futura.

G. PIACENTI

FINE

(1) Chr. Alessandro Ananoff: *La navigation interplanetaire*, Paris, 1925.

PRIMI PARACADUTE

L'ingegnere e una sottoposta all'isola dei paracadutisti germanici, e nessuno ricorda forse nell'isola britannica che nella seconda metà del secolo scorso, di questi giorni, i londinesi assistettero ai primi esperimenti di questo apparecchio oggi usato a scopo di guerra.

Un periodico illustrato del 6 settembre 1874 informava della fine dell'uomo volante, de Groof. Lo sfortunato inventore si alzò il 9 luglio in pallone, col signor Simmons, da Cremonne-Garden e poi, disceso nel paracadute da lui stesso ideato cadde in Robert-Street dall'altezza di 100 metri. Morì mentre lo trasportavano all'ospedale.

Circa 70 anni innanzi un altro aeronauta, chiamato Letur, era stato più prudente di de Groof. Egli si assicurò a un paracadute e ne fece muovere le ali a guisa di remi, nell'intento di dare all'apparecchio la voluta direzione.

L'esperienza si tenne a Londra come quella del de Groof. Quando l'aerostato che aveva sollevato l'apparecchio fu vicino a terra, l'aeronauta inglese non usò che Letur gli gridava di staccare il paracadute. Letur, che era sospeso ad una lunga corda di ottanta metri, fu lanciato contro gli alberi e si fraccassò la testa.

Il periodico del quale ho tratto questa notizia osserva, come noi potremmo fare oggi, che qualunque aeronauta e se sarà tratto a biasimare la follia di tale impresa non proverà meno l'ammirazione reale per le vittime di una temerità che ha pure qualche cosa di sublime, essendo ispirazione di una grande idea.

Primo a tentare di attuarla questa grande idea era stato nel settecento un altro inglese, Francesco Blanchard, che, dopo lunga e tacita meditazione, tolto da una fune un lenzuolo ivi messo ad asciugare, lo distese in terra e fattavi adagiare una sua scimmia tagliò con le forbici gli angoli della tela per formare un ampio cerchio. Poi, strappata dal terrazzo la corda dalla quale aveva levato il lenzuolo, lo divise in quattro pezzi uguali, ad uguale distanza li attaccò a quell'ampia tela rotonda, e con essi legò la bestiola tremante, ignara del perché di tale improvvisa cattura. Compilata questa operazione, che parve una stranezza, anzi una pazzia, Blanchard sollevò quel fardello e lo lanciò dalla finestra.

Dalla strada i passanti videro con grande stupore cadere dall'alto una cosa mai pensata: una scimmia che scendeva nell'aria lentamente: il quadrupede volante giunse a terra incolune. Francesco Blanchard sarebbe dunque stato l'inventore del paracadute, ed una scimmia il primo innocuo paracadutista.

CASA

Nella cabina di un nostro bombardiere, durante un volo di guerra



**NEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO**

G. L. Della Torre è un vecchio aeromodelista (vecchio come aeromodelista, s'intende...) che tutti coloro che praticano l'aeromodelismo conoscono ed apprezzano. Secondo uno sviluppo regolare di quello che noi s'intende per passione aeronautica, egli, tre anni or sono, sospese la propria attività modellistica per dedicarsi alla costruzione di un vero e proprio velivolo. Nasce il «S. Ambrogio», un aiatente che meraviglia quanti ebbero occasione di vederlo volare. Interessarsi certo i nostri lettori conosceranno attraverso quali prove sia dovuto passare il giovane costruttore per riuscire nel suo intento. Nessuno, meglio dello stesso Della Torre, poteva narrare questo singolare episodio della vita del volo a vela italiano. Pubblichiamo quindi con il massimo piacere questo lavoro del solerte milanese, certo di fare opera grata a tutti i lettori.

Ho costruito l'Alitante DTGL «S. Ambrogio» nella speranza di poter volare più sovente essendo stato il volo la mia più grande aspirazione.

Perché ho fatto un alitante come il «S. Ambrogio»?

Da quando ho cominciato a fare i modelli per il Volo a Vela ed a frequentare i Campi di volo ho sempre avuto il desiderio di costruirmi un aeroplano.

Però è presto detto, ma mille difficoltà si frappongono alla realizzazione di un simile progetto: difficoltà di ordine economico, tecnico, disponibilità di tempo, etc., ma quando mi è parso di poter arrivare fino in fondo mi sono messo al lavoro.

Si trattava ora di scegliere tra i progetti che già mi circolavano per la mente quello che a me sarebbe stato più facile realizzare e che nello stesso tempo mi avrebbe potuto dare maggiore soddisfazione. Mi diressi senz'altro verso la formula — piccola apertura —, che in caso come il mio, sarebbe stato il tipo di apparecchio migliore, sia come economia che come comodità di costruzione (una persona sola

è in grado di costruire il velivolo come

COME NACQUE IL «S. AMBROGIO»

voleva, sia l'ala che la fusoliera), che come ingombro.

Progettai così e cominciai a sviluppare i disegni di un veleggiatore a discreto carico alare, m. 12 di apertura, alla rastremata con leggero gomito all'attacco, fusoliera ovoidale, grande finezza, semplicità di montaggio e smontaggio, grande visibilità e molte ricercatezze tanto che un bel giorno ripensandoci bene mi accorsi che andavo incontro a difficoltà superiori alle mie possibilità del momento: mi volsi allora ad un tipo che fosse alquanto più semplice pur avendo delle doti del primo. Sorse così nel marzo del 1937 il «S. Ambrogio» che dovrei chiamare «S. Ambrogio secondo».

Diminui l'allungamento, feci l'ala rettangolare e con profilo costante fino a metà allettone onde avere un solo stampo per quasi tutte le centine, portai l'apertura a m. 10,26, levai il gomito ma lasciai l'attacco al centro della fusoliera. Semplificando il progetto potei alleggerire la costruzione e portare il carico alare a 17 kg./mq., di maggiore affidamento essendo il mio primo lavoro, naturalmente lasciai l'ala monolongherone ed a sbalzo semplificando calcoli e strutture, trasformai la fusoliera da ovoidale in poligonale per poter fare con maggiore facilità le ordinate e la ricopertura. Mi preoccupai quindi di avere la massima omogeneità nel materiale e nelle sue sezioni d'impiego, poiché non disponendo né di segheria, né di abilità personale, né di un tavolo da falegnami non mi sarebbe stato possibile fare di volta in volta i listelli od i pezzi in genere.

Portato a termine il calcolo aerodinamico, con alla mano il Regolamento del R.I.N.A. feci anche quello statico col coefficiente acrobatico, poi passai il tutto all'amicco ing. Bazzocchi per una revisione. Visto che tutto andava bene cominciai a cercare il locale e lo trovai abbastanza facilmente in piazza S. Ambrogio presso l'Associazione Studentesca S. Ambrogio all'ombra della Basilica Ambrosiana, in una vecchia palestra ora ottimo campo per pattinaggio a rotelle.

Cominciai al R.I.N.A. l'inizio del mio lavoro, sviluppi i disegni principali, acquisti il pioppo per le centine, l'abete per gli scali e lo «spruce» per i longheroni e le ordinate; passai tutto il legname suddetto ad una segheria che con una mia distinta alla mano fece che segare e

per le centine, pezzi su misura ed i quattro travetti per i longheroni che data la variazione lineare dello spessore ho potuto ricavare l'uno nell'altro con grande economia di materiale. Nel frattempo mi occupai per avere da una grande ditta del compensato in omaggio e da un'altra delle parti metalliche.

Finita la scuola ai primi di luglio iniziai la costruzione delle centine che grazie ad un mio sistema per fissate i fazzoletti con dei punti metallici, potei ultimare con discreta rapidità; poi per un mese e mezzo il mio lavoro fu interrotto essendomi recato ad Asiago per conseguire il brevetto «C» di Volo a Vela e di là raggiungerei i miei familiari in villeggiatura.

Ultimate le vacanze portai a termine tutti i nasi di centine e le ordinate ed ai primi di ottobre all'inizio del secondo Salone Aeronautico Internazionale avevo pronte anche tutte le ordinate.

Dopo il salone, ove spesso mi dovevo recare per la mostra di Modelli Volanti organizzata dalla R.U.N.A. montai gli scali della fusoliera e dei longheroni. Ora cominciava il lavoro in grande stile ed io che non avevo mai fatto il falegname e disponevo esclusivamente degli arnesi di aeromodelista in più una pialla, una bolla, un'ottima raspa, presi ad affrontare ad uno ad uno tutti i lavori più duri e più critici con grande serenità e certezza nella riuscita ed uno dopo l'altro li superai.

Per i montaggi principali trovai chi mi prestò alcuni morsetti; dato il tipo di longherone a due solette con fiancate in compensato di diversi spessori, lavorando con molta attenzione e precisione, mi fu possibile montarlo senza stampo, la penuria dei morsetti mi costrinse ad incollare una soletta per volta impiegando così otto ore per un lavoro che altrimenti avrei potuto fare in due. Ma i nostri lavori non tutti da farsi con pazienza e, anche si può, senza premura.

Durante questo montaggio venne l'ingegnere del R.I.N.A. che esaminati i longheroni, le centine, le ordinate, mi diede dei consigli e mi autorizzò a continuare il lavoro. In seguito montai i longheroni degli allettoni.

Prattanto la scuola era venuta ad aggiungersi agli altri impegni e solo la sera ed i giorni festivi mi era possibile continuare il lavoro; anche il freddo, poiché il locale non era riscaldato, veniva a dar-

mi noia costringendomi a limitare ai migliori gli incollaggi.

Su quattro cavalletti montai quattro dime di centina, quindi fissai i cavalletti a terra con dei manubri (una volta saranno serviti probabilmente a rinforzare dei muscoli...) — bisognava arrangiarsi. Ebbi così gli scali delle ali.

Infine le centine uguali sui longheroni bloccati ai cavalletti, le incollai, le misi a bolla, misi ampi cartelli ammonitori per eventuali zelanti curiosi, quindi chiusi gli usci con chiave, me ne andai quasi senza respirare per timore che qualche centina pensasse che io avessi perso troppo alla leggera il montaggio di un'ala a sbalzo e... per dispetto cambiassi incidenza. Invece no, concise delle mie fatiche e desiderose forse di volare presto, se ne stettero tutte a posto. Il giorno dopo montai i nasi uguali e le centine a profilo diverso che richiesero una notevole cura dato il vario calettamento.

Dopo il montaggio dei longheroni un'altra operazione critica era felicemente compiuta.

Il mio lavoro al freddo mi portò l'influenza che mi costrinse per quindici giorni a non vedere la mia macchina, inoltre il persistere del freddo mi consigliò a montare il cassà il timone di direzione.

Tornato alla palestra fissai in diverse riprese i bordi d'uscita e d'entrata, e sui longheroni le imbottiture tra una centina e l'altra.

G. L. DELLA TORRE

(Continua)



Il radiocomando per modelli volanti ha fatto la sua apparizione teorica nell'aeromodelismo italiano nel 1938. In quell'anno «L'Aquilone» pubblicò addirittura una corsa di radiocomando (oggi superato) che però non trovò alcuna pratica attuazione.

Ogni tanto dal '38 ad oggi si è sentito parlare di tentativi di idee, di programmi, ma tutto è sempre rimasto nella mente di Giove.

Modelli radiocomandati, volanti o meno, in Italia, non se ne sono mai visti.

In questi ultimi tempi, però, secondo numerose voci, sembrerebbe che il radiocomando stia per divenire realtà in parecchie città d'Italia.

Ci aspettiamo quindi da un momento all'altro la notizia di qualche collaudo, ben riuscito. Fin'ora però niente di veramente serio; soltanto le voci si sono rafforzate fino a fornire nomi, particolari, indiscrezioni.

La prima voce riguarda Camillo Pisagioni di Milano che i nostri lettori ricorderanno meglio come il progettista dell'«KRRK», un modello che è stato molto costruito in Italia.

Secondo le voci questo noto aeromodelista avrebbe già finito e collaudato un grosso veleggiatore destinato a portare nel suo ventre un'apparato radio che sta ricevendo gli ultimi ritocchi presso l'Alloceolo Baccini di Milano.

A quanto pare la cosa sarebbe a buon punto.

La seconda voce riguarda un notissimo aeromodelista romano che però ci ha proibito, sotto pena di gravi rappresaglie, di rivelare il suo nome prima che la cosa sia finita.

Si tratterebbe, a quanto pare, addirittura di un modello con motore a scoppio azionato da un motore appositamente costruito. Al contrario del caso di Pisagioni qui sarebbe già pronta la parte radio mentre sarebbe ancora in progettazione il modello. Le prove di collaudo sono previste per i primi del prossimo anno.

E queste sono le voci più attendibili o più serie. Altre ne giungono da altre parti, ma, almeno per ora, non possono essere prese in molta considerazione.

Ci sono dei maligni che dicono che a Napoli non si lavora, che gli aeromodelisti non combinano niente, ecc., ecc. Le solite cose. Non è vero. A Napoli si lavora e si lavora sul serio. Il numero degli aeromodelisti a Napoli è enorme (si parla di 300 iscritti ai corsi iniziali) e quindi le possibilità sono grandi.

Anche il 29 settembre scorso si è svolta una gara per veleggiatori, lancio in pendio. La gara, che si annunciava combattivissima, è, purtroppo, stata rovinata dal cattivo tempo. Il pendio dei Camaldoli era completamente avvolto nella nebbia ed ogni tanto un vento fortissimo e freddo accompagnato da una ploggerellina minutissima metteva a serio rischio le strutture dei modelli.

Direttasi su per la nebbia verso le 14 si decise coraggiosamente di svolgere la gara. La gara è riuscita interessantissima ugualmente soprattutto perché ha agguerriti i napoletani contro simili giornate, ma i tempi di volo purtroppo sono stati scarsi soprattutto perché i modelli appena si allontanavano dal pendio scomparivano nella nebbia.

La classifica è stata:

1. Vaglio, 1'58"
2. Turfariello, 1'40"
3. Messina, 1'30"

Il «S. Ambrogio» sul campo d'Asiago



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

LA SEZIONE DELLA FUSOLIERA

Esiste in aeromodellismo una specie di proverbio che dice che la buona riuscita di un modello è dovuta per il 90 per cento alla fortuna e per il 10 per cento all'abilità dell'aeromodellista.

Nonostante si dica che i proverbi sono la saggezza dei popoli, noi non siamo d'accordo su questo, ma pensiamo che quel 10 per cento concesso all'abilità del costruttore sia troppo basso e che lo si possa rialzare di molto.

Senonché gli aeromodellisti abili sono molto pochi e molto spesso quei pochi non sono sempre abili. Si può credere che ciò dipenda ancora dalla fortuna, dall'aver imboccato o meno il progetto; non è vero. È dovuto soprattutto al fatto che i problemi da risolvere durante la progettazione di un modello sono tali e tanti che spesso l'importanza di alcuni di essi sfugge e l'apparecchio non riesce come si vorrebbe.

Uno di questi problemi-anguille, che molto spesso i nostri aeromodellisti trascurano, è quello della forma da adottare per la sezione della fusoliera.

Sembra una stupidaggine che non debba affatto influire sul rendimento del modello, mentre qualche volta può essere fonte

di fig. 1. Fissiamo dunque la nostra attenzione su queste 4 sezioni e vediamo quale di esse è preferibile nei vari casi.

Quando il modello è in scivolata la forma laterale della fusoliera è molto importante, ma è anche importante la sezione della fusoliera, infatti in questo assetto esiste un vento relativo che colpisce la fusoliera lateralmente (vedi articoli: «Ancora sul C.S.L.» pubblicati nei numeri 38, 39, 40 di quest'anno). Poiché, per ottenere buoni risultati è necessario (vedi articoli citati) che il modello esca prima che può dalla scivolata d'ala, è bene che la fusoliera sia predisposta ad essere una specie di superficie frontale; deve essere cioè alata (e per necessità costruttiva, stretta) e di cattivo rendimento aerodinamico se colpita da un vento laterale. La figura 2 vi dice subito che la sezione rotonda è da scartare perché offre troppa poca resistenza e richiede perciò un timone di direzione troppo grande. Rimangono quindi in esame 3 sole sezioni di fusoliera. A prima vista sembrerebbe desiderabile in questo caso la sezione rettangolare se non essa presenta altri difetti che abbiamo visto in figura 1 e che vedremo in seguito. Dal punto di vista della resistenza aerodinamica, anche con vento di fronte, non tutte le sezioni di fusoliera sono ugualmente buone, infatti i filetti fluidici che scorrono sui fianchi della fusoliera non hanno in ogni punto la stessa pressione; grossolanamente si può dire che si ha una sovrappressione e quindi una resistenza su tutte le curvature brusche. Nel caso dell'ellisse, per esempio, si ha una sovrappressione sul dorso e sul ventre della fusoliera. L'esperienza ha insegnato che si migliorano i risultati appuntando l'ellisse come in fig. 3. Si ricorderà in proposito che questa sezione di fusoliera è stata adottata in molti apparecchi veleggiatori e veri: basterà ricordare l'allante tedesco «Meise» meglio noto sotto il nome di «Olimpia».

Come abbiamo visto in questo rapidissimo esame le sezioni che meglio rendono sono quella ellittica ad estremi appuntiti e quella quadrata disposta diagonalmente. Se si osserva bene queste due forme si somigliano molto non solo, ma esiste un'altra forma che può essere adottata e che somiglia moltissimo ad entrambe: l'esagono irregolare.

La figura 4 mette a confronto queste 3 sezioni a parità di superficie frontale. Dal punto di vista costruttivo è certamente preferibile il quadrato, più semplice a co-

Aeromodellisti napoletani,

Venerdì 1. novembre avrà luogo sul campo di cavalleria una gara per modelli ad elastico. Per informazioni rivolgetevi a Massimo Vaglio (Piazza Duca d'Assisi, 7 - Tel. 27-976) oppure a Luigi Messina (V. Marina Nuova, 30 - Tel. 26-495).

struirsi, più resistente e soprattutto più leggero, a parità di resistenza, delle altre 2 sezioni. Inoltre esso presenta una maggiore resistenza alla torsione ed è quindi

Si vede subito in questo caso che le fusoliere che offrono minore resistenza nel caso considerato sono: quella ellittica, quella ovale dritta, quella rotonda, quella quadrata disposta trasversalmente (ve-

Il bolognese Giorgio Coragi con il veleggiatore «I-GOBO», durante le recenti gare a Col del Frate.

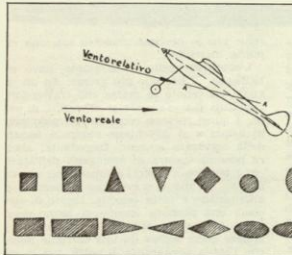


fig1

di seri guai attribuiti poi, magari, a qualche altra causa che non c'entra per nulla. Chi non ci creda o non sappia, legga qui sotto e si convincerà.

Quando si progetta un modello si segna, prima di tutto sulla carta una linea di riferimento, detta linea di fede, che serve come base al disegno. Molti aeromodellisti credono che, una volta costruito, il modello vola secondo quella linea. Non è vero affatto. Nella maggioranza dei casi invece la linea di fede non è parallela alla traiettoria del modello, ma è trasversale ad essa.

Il risultato è che l'aria non investe la fusoliera perfettamente dal davanti, ma trasversalmente; rispetto all'aria perciò la sezione della fusoliera non è più quella sta-

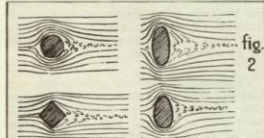


fig2

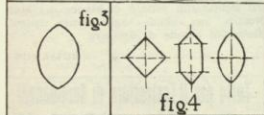


fig3

fig4

bilata, ma un'altra data dalla sezione trasversale della fusoliera secondo un piano orizzontale parallelo ai filetti fluidici.

Quando il modello è in salita la cosa è molto importante perché l'aria investe il modello facendo un angolo molto forte con la linea di fede. La fig. 1 dà un'idea molto esagerata del fenomeno.

preferibile per modelli ad elastico. In ultimo esame si può dire che la sezione quadrata è preferibile per modelli ad elastico ed a motore meccanico, mentre la sezione esagonale è preferibile per veleggiatori. Chi poi ama molto i modelli ultraaerodinamici può adottare tranquillamente, in tutti i casi, la sezione ellittica appuntita, non eccessivamente stretta, che è senza dubbio la migliore sezione di fusoliera immaginabile.

UTI

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Camilo Pizzoni, Milano. — Zio Falcone mi ha passato la tua: ha molto da fare in fondo della tua lettera era tecnico me l'ha consegnata.

Mi ha incaricato di dirti un sacco di belle parole di incoraggiamento e di lode, tanto che non te le so neanche dire.

Mi limiterò a dirti un bravo, ma un bravo mausoleo, da estendere naturalmente a tutti i collaboratori dell'Alcechio Sacchini. Ti auguro che le prove vadano bene e che tu sia quindi il primo a far volare in Italia un veleggiatore radiocomandato. Sarà una bella conquista, non solo per te, ma anche per l'aeromodellismo italiano. Aspetto con ansia i risultati delle prove e buone o cattive (ti auguro di tutto cuore di no) che siano, attendo da te i disegni e la descrizione, né tecnica sia del modello, sia, soprattutto, della parte radio. Ne faremo un articolo, una cosa mai vista. A presto, dunque.

Ezio Scarponi, Perugia. — Se vuoi ottenere una certa stabilità direzionale con un senza-oda, l'unica cosa che tu possa fare è di dare una forte freccia in pianta all'ala e di attaccare al centro dell'ala un timone di direzione notevolissimo.

Cerca di evitare i timoncini di estremità sull'ala.

Quello che più deve spaventare Coragi è la posizione verticale del centro di gravità che deve essere la più bassa possibile. Per ottenere ciò puoi porre sotto l'ala al centro, una specie di gondola, magari in legno oieno, e porre i pesi di bilanciamento più bassi possibili, cercando di far leggere le estremità alari.

Circa le correnti di pendo sono anch'io del tuo parere, purtroppo però trovare dei bei pendii in Italia è piuttosto difficile. Sono poi convinto che il lancio in pendo non renda l'esatta valutazione del modello. Il numero dei fattori favorevoli che può influire sul volo è molto maggiore, in pendo che in pianura ed io, insieme ad alcuni altri vecchi aeromodellisti, sono fervido sostenitore delle gare notturne, nelle quali nessuna tecnica può influire sul volo ed i risultati sono effettivamente i massimi che si possano desiderare, in quanto dovuti solo all'abilità del modellista e non alle sue particolari doti naturali o fisiche.

Circa la sezione migliore da adottare per le fusoliere la cosa migliore che tu possa fare è di leggerli l'articolo di UTI in proposito, pubblicato su questo stesso numero.

Non ho ben compreso cosa tu intenda per leggera cresta, se si tratta di quella specie di staccionata di legno ricoperta di carta velina che alcuni aeromodellisti si ostinano ancora a montare sulle schiene delle loro fusoliere, non sono assolutamente d'accordo con te. Ho già detto infinite volte che la cresta è entrata in aeromodellismo per un grossolano errore ed insistere in esso è, per lo meno, idiota.

Se un modello con C.S.L. avanzato riceve una raffica laterale non si metterà mai contro vento, ma sembre con il vento in coda. Rileggi gli articoli in proposito degli scorsi numeri de «L'Aquilone» e vedrai.

GIAR

BAGI - ALCYON

Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2.00 a BAGI - Via Sacconi, 4-B - ROMA



Le lancette degli altimetri segnano 4.500 metri di quota. La visibilità è sufficientemente buona. Il tappeto nuvoloso è tarlato come una vecchia stuoia da anagreb; tra le sdrucciate e gli strappi e i fori si vede il piatto distendersi del Mediterraneo, calmissimo.

Gli occhi scrutano dai trasparenti attentissimi. Il capo pattuglia ha bene istruito i suoi, e i quattro piloti attendono il momento di poter « bucare » e precipitare giù, con un volo obliquo, nel baratro luminoso, sino a contatto con l'acqua verde smeraldo.

Laggiù, in qualche punto di questo mare che sembra infinito, si combatte, tra italiani e inglesi, i primi dal cielo, i secondi dal mare, una grossa partita. Fu un ricognitore a fare la scoperta, a segnalare al nostro Comando le mosse del nemico e seguirlo, con la paziente attesa e la disciplinata volontà di un segugio di classe. Quindici navi da guerra avversarie, tra cui due gigantesche corazzate da battaglia ed una portaerei, procedono verso il lido marinaro. E' chiaro il proposito del nemico di voler colpire, su questa spiaggia, i depositi, gli accantonamenti, i porti degli italiani. Quando è ormai a cento miglia dalla riva i nostri stormi da bombardamento hanno l'ordine di decollare. Partono, gravidi di bombe di grosso e medio calibro, i pesanti bombardieri già veterani della lotta sul mare. Bisogna, a tutti i costi, come sempre, stroncare l'iniziativa nemica, volgere in fuga l'avversario. I trimotori si lanciano nel cielo puntando verso un punto astratto determinato dalle coordinate, che la bussola indica con la precisione di un occhio infallibile. L'osservatore già siede al suo posto, davanti alla piccola tastiera di quella che sembra una macchina calcolatrice, e che invece serve a scanzicare, con ritmo preciso, il carico di morte. Una macchina calcolatrice capissima, insomma, di tirare le somme. Come l'intendiamo noi.

La formazione nemica procede secondo un rigido schema geometrico, superba ed altera di tutta la sua creduta intangibilità. All'apparire dei velivoli crociati — un piccolo sciame di moschini nello splendore del sole — dai ponti blindati delle navi da battaglia, dalle torrette dei cacciatorpediniere, dalle batterie dei portaerei, si eleva un fitto triplice sipario costituito dal incessante tiro di sbarramento eseguito con metodo preciso dai grossi pezzi binati, dai tiri precisi, dalle mitragliere binate e trinate.

Una valanga di fuoco sale, zampillando, a sbarrare la strada all'attaccante. I nostri non si perdono d'animo. Loro, tra quei battuffoli di fuoco che sfanno risuonare le fusoliere come il ventre di una campana percossa, si trovano a loro agio. E' lo scenario normale della loro esistenza di bombardieri. I capi-pattuglia, con un fiuto magistrale, indicano ai gregari la via e si detronano, per primi, dentro i sentieri intuiti in quella barriera di fuoco tonante ad ogni quota intorno a loro. Una piccola picchiata, per porsi nelle migliori condizioni di tiro. Calcoli eseguiti rapidamente, con gesti ormai abituali e precisi. Il bersaglio individuato e fissato al filo dei traguardi; poche parole con il pilota, un pestare leggero sui tasti della macchina «calcolatrice». Le serie piombano giù silenziose, come mosse esse stesse dall'uguale ansia che ora tormenta il cuore degli aviatori. Colpiranno? I fusi scuri sono scomparsi sul fondo di smeraldo. Quanto tempo?

Con rapida manovra, dal ponte vasto della portaerei decollano quattro panciuti «Hurricane». Sono i migliori intercettori della R.A.F., questi monopiani; tirano come un accidente; i piloti li vedono spuntare in un'impennata miracolosa, con i motori infurati nei «massimo» brucianti. Bene, ma i nostri sono abituati a questi incroci. Gli armieri sono ai finestri, dietro l'impugnatura delle grosse mitragliatrici già puntate. Attendono con calma paziente che il nemico sia a tiro. Gli «Hurricane» vengono su a formazione serrata; evidentemente contano sul fascio di fuoco che le loro trentadue mitragliatrici possono lan-

ciare sul bersaglio. Prima, però, che dalle loro canne esca un solo proiettile, le armi dei nostri spediscono al nemico una raffica breve, asciutta e rapida come un ironico saluto di duellante. Un caccia scivola d'ala, allontanandosi dalla formazione. Mentre un secondo lo segue, dalla semiala destra zampilla una fiamma prima discreta, che però subito s'ingrossa e avvolge tutta l'ala. Lo «Hurricane» precipita in vite, seguito dall'altro che va giù a picco, scodinzolando. Ancora due secondi, e un terzo intercettore s'arresta come per incanto nel cielo. Sembra un insetto appannato da una mano invisibile sulla gran pagina immacolata; ma solo per un attimo, che poi si rovescia e scende giù, sempre più rapidamente, mostrando, come uno squalo ferito, il ventre argentato che brilla ai raggi del sole. Il quarto «Hurricane» spara qualche colpo dimostrativo, poi se ne va, a picco, a far ritorno alla portaerei. Il fiore bianco di un paracadute scende, intanto, ondeggiando lievemente.

Nel frattempo il marconista del velivolo di punta ha stabilito la comunicazione con il Comando. Poche parole dettate attraverso i misteriosi congegni del piccolo prezioso apparecchio radio suscitano sul campo distante 150 chilometri un affrettato sbrogarsi di gente indaffarata intorno a tre svelti trimotori con i motori già in movimento. I piloti sono calmi, ma nei loro occhi brilla un'intensa luce di commoimento. Perbacco, l'aspettavano, questo momento!

Questi aerosiluranti erano stati lasciati a terra con il preciso incarico di intervenire al momento che sarebbe stato giudicato opportuno dal comandante. Perbacco, si riserva a loro quattro l'onore della «sbrumata». In un batter d'occhio le porticine si chiudono dietro gli specialisti che salgono per ultimi. Quelli a terra, squassati dal turbinare delle eliche, fanno un gesto rapido di saluto e d'augurio. Qualcuno urla, ma le parole volano lontano travolte dal vento. I trimotori girano sulla rena calda sollevando un vortice giallo di pulviscolo, poi corrono verso il vento che viene da levante. Ancora pochi secondi, e i quattro apparecchi sono in fondo al campo, con le ruote già alzate da terra. Giungono solo un regolare ansimare di motori. I velivoli fanno quota, diventano piccoli piccoli nel cielo, spariscono.

I compagni, impegnati per primi con la grossa formazione avversaria, danno tutte le indicazioni sulla via da seguire. Non c'è pericolo di sbagliarsi. I trimotori vanno al loro massimo. Quota: 4.500 metri.

Questa non se l'aspetteranno, gli inglesi. I piloti degli aerosiluranti si sentono pervasi dalla letizia di scolarci in vacanza. Non vedevano l'ora, di fare anche loro qualcosa. Il momento è finalmente giunto.

La specialità degli aerosiluranti è nata dal logico connubio delle forze di mare con quelle del cielo. In questa guerra per il dominio del Mediterraneo si lotta dalle nuvole contro l'acqua. L'arma navale per eccellenza è il siluro. Se un aeroplano ruba l'idea al «Mas» e si attacca sotto la pancina la sagoma scura di un siluro, diviene il più terribile ed efficace nemico della nave da guerra. Il suo attacco può essere condotto, se guidato da un cuore saldo e dai nervi che non tremano, assolutamente imprevisto dal nemico. A poche decine di metri si sgancia il siluro, il quale da arma aerea quale sino a quel momento è stata si trasforma d'incanto in arma marina, immergendosi nel mare e correndo in esso a velocità dell'ordine di 90-100 chilometri orari, verso il bersaglio voluto dal puntatore. L'avvento del siluro nella guerra marina segnò per la storia navale una tappa di eccezionale importanza; il suo connubio con l'aeroplano ne segnò un'altra ugualmente importante.

Dal velivolo di punta parte un ordine. Invertire la rotta. Discendere a tutto motore. Il nemico è stato avvistato. Bisogna ora calarsi sino al pelo dell'acqua, per giungere inosservati.

Dal ponte delle navi nemiche non si è fatta attenzione al sopraggiungere di altri aeroplani. Gli artiglieri, ai loro pezzi, sparano ancora con gran lena contro i trimotori che non cessano, dall'alto, di scaricare sulla formazione navale le loro bombe da 250. Il successo del nuovo attacco già si delinea in pieno.

I trimotori perdono quota rapidamente, mentre compiono un'ampissima curva che li porterà a schierarsi, con il sole alle spalle, davanti al nemico.

Mille... Settecento... Cinquecento... Le orecchie ronzano e dolgono. I piloti inghiottiscono, urlano per ovviare alle conseguenze del mutamento rapido avvenuto nella pressione atmosferica. Trecento... Duecento... Ancora più giù. Bisogna solcare quasi le onde, arrivare sul pelo dell'acqua.

Ecco che i trimotori sfiorano le onde. Sembrano divenuti degli strani velocissimi motocarri lanciati come frecce verso il nemico. Questi gettano a non avvedersi della terribile minaccia. I trimotori piombano a oltre 400 all'ora sulla formazione. Quella corsa pazza sull'acqua dà una terribile ebbrezza. La visione elettrizzante del rapido folgorare delle onde che si succedono in rigature allucinatrici sotto le ali aumenta ancora la sensazione della velocità, stabilendone un esponente concreto costituito da quella vertiginosa fuga che trasforma la superficie del mare in un infinito tor-

rente che si precipita indietro con una rapidità incredibile.

L'obiettivo scelto è la prima nave da battaglia; il boccone più grosso. Ad un segnale convenuto le morse che traggono i pesanti fusi d'acciaio si allentano di colpo. I siluri partono come frecce, piombano in acqua e si avventano contro i fianchi della corazzata enorme. Incredibile: ancora nessuno mostra di accorgersi dell'attacco! I quattro trimotori s'impennano a tutto motore, virano e scavalcano il nemico, si allontanano a tutta velocità. Dietro di essi, come una preziosa visione di sogno guerriero, la nave gigantesca si è arrestata e appare come scesa da una terribile mano che l'abbia agguantata di sotto, per la carena panciuta. A poppa un'enorme colonna di spuma bianca sale perpendicolarmente irradiandosi in alto in lunghe dita affilate che zampillano ancora più su.

Un rombo assordante copre tutti i rumori della battaglia. Un frastuono cupo di acqua mossa, al quale si unisce l'urlo acuto dell'acciaio spezzato. E poi il fragore della valanga d'acqua, che precipita sul ponte rimbombando in cento altre cascate spumeggianti, che solleva un sipario pesante di polvere candida. La corazzata, ferita mortalmente, affonda di poppa. La formazione nemica è sgominata. Cessa il fuoco, si stringe intorno alla nave agonizzante. Il ponte della corazzata brucia di folla animata. Certi urlano, si dibattono, maledicono. Ma tutto, visto dall'alto, sembra svolgersi in un tragico silenzio soprannaturale che crea intorno al quadro delle navi vinte un'atmosfera cupa di dramma. La corazzata affonda.

L'indomani un velivolo della nostra ricognizione cercherà invano, sull'infinito specchio del Mediterraneo, una traccia della nave colpita. Ne resta solo, come a memoria, un'immensa chiazza d'olio che sembra, sul lapislazzuli venato di bianco del Mare Nostro, una lapide tagliata nel delicato alabastro biondo di Volterra.

ROMANUS

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli
utensili e materiali

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

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

la ciabatta di TILSON



(Continuazione dal numero precedente)

I più pensavano che, dopo quanto le loro orecchie avevano udito, il Sole e le stelle si sarebbero dati a danzare nel cielo. Londra sarebbe stata inghiottita, nel suolo dell'intero edificio non sarebbe rimasta che polvere...

Ma dopo cinque secondi tutto era ancora al suo posto: i redattori in piedi, pallidi dall'emozione e Fred Albony davanti al tavolo del suo diretto superiore, il quale lanciava su di lui, attraverso le poderose lenti bifocali, sguardi che avrebbero perforato una corazza d'acciaio spessa cinquanta centimetri. Ma in questa contingenza l'impassibilità di Fred Albony superò il grado di resistenza dell'acciaio; trascorsi cinque secondi egli era ancora lì, a pochi centimetri dal viso sfigurato del dispetto del capo-redattore, con il volto pervaso da un'ineffabile gioia.

— Voi! — urlò finalmente Campbell, con voce strozzata — farabutto! Mascalcione. io... io... io vi faccio mandar via su due piedi, canaglia!

— Attenzione al vostro tegame! — l'interdusse il giornalista — esso potrebbe risentirsi di un cambiamento del vostro umore. Un momento, mio caro capo-redattore, vi prego di non interrompermi. Sapete che io sono venuto per soddisfare la mia determinazione di mettere, come suoi darsi, i punti sugli i...

— Silenzio, farabutto, mascalzone, canaglia — inveì nuovamente Campbell, a cui la fantasia faceva in quel momento, evidentemente, difetto.

— Dicevo — seguì imperturbabile Fred Albony — che sento la necessità di fare immediatamente ciò che avrei dovuto fare da un pezzo, ma che le circostanze mi hanno sempre impedito di fare. Detto questo, Fred, con gesti rapidissimi, afferrò una bottiglia di inchiostro indelebile rosso, e ne rovesciò il contenuto sul capo rasato del suo superiore.

Giorgio Mercury ricopriva la carica di direttore del «Megaphon» da oltre vent'anni. Era invecchiato in quel posto, e ormai si sentiva più a casa sua nello studio che occupava da tanto tempo, che tra le pareti della sua villa nell'Ovest. Era un buon vecchio, con fluenti e maestosi favori, un sguardo dolce come quello di un cerbiatto, una leggera pinguedine e una costante, incontrastabile sonnolenza. Fred lo trovò con il capo reclinato sul piano lustrato della scrivania.

— Mio buon direttore — disse il giovane scuotendolo dolcemente — svegliatevi, vi prego. Lasciate Morfeo per Albony, il Parnaso per Londra. Il vostro Fred è qui, a rassegnarvi le sue dimissioni.

— Cosa c'è? — gridò il vecchio sollevando il capo e spalancando le palpebre gonfie di sonno — dimissioni? Eh, Fred! Come mai non ti sei fatto vivo per tre giorni di fila? Eri tu che parlavi di dimissioni, o sognavo?

— Non sognavate, caro Mercury. Rassegnate le mie dimissioni.

Mentre pronunciava queste parole, Fred avvertì con imbarazzo un ingombrante gnocco arrestargli nel mezzo della gola. Il giornalismo, oltre ad essere stato per lungo tempo il suo pane, era ormai divenuto la sua stessa vita, la sua religione: aveva avuto il tempo di adattarsici come invecchia al guscio, e, sul punto di compiere la svolta, sentiva una certa dolorosa apprensione invaderlo.

— Fred, tu sei pazzo! — esclamò, trascinato, il buon vecchio — io non accetterò mai le tue dimissioni.

— Basterebbe il resoconto di Campbell su certe sue recenti disavventure, per costringervi ad accettarle, George Mercury...

— Ma, caro ragazzo — gridò Mercury — tu devi aver bevuto. Per quale ragione ci vorresti lasciare? Non ti abbiamo sempre trattato bene, forse?

— Eרגramente, vecchio mio — affermò Albony — ma, disgraziatamente per il giornale, ho deciso di cambiare mestiere, ancora una volta: mi darò all'aviazione.

— Aviazione? — domandò Mercury trasalendo — vuoi divenire pilota? o redattore aeronautico di...

— Niente, direttore: mi occuperò di isole galleggianti. Isole galleggianti, signore! — e, schioccato all'improvviso un sonoro bacione sulla testa calva del suo ex-direttore, Fred Albony uscì di corsa dallo studio, con l'animo agitato da mille pensieri e mille emozioni.

Nella sala della redazione, il posto di Campbell era vuoto; il capo-redattore era corso, imprecazione come un dannato, in una vicina tintoria a secco a smacchiarsi il cuoio capelluto. I venticinque redattori erano riuniti in folla al centro della sala, e vociferavano come donne al mercato. Allo apparire di Fred, un coro di domande rimbombò. Il giovane fu costretto ad alzare le braccia, implorando il silenzio. Appena l'ebbe ottenuto, disse forte, in maniera da essere udito da tutti:

— Amici, vi lascio. Cambio strada. Non mi domandate niente, vi prego: mi date un dolore. Mi dispiace sinceramente di lasciarvi, ma per me è meglio tagliare la corda. Buon lavoro!

E uscì di corsa inciampando, sulla soglia, nel corpo lungo e ossuto di John Campbell, di ritorno.

— Eh, voi, mi dovete... — sbraitò questi al giovane che si allontanava di precipizio.

— Un'altra volta, vecchia mucca! — urlò Fred, e infilò le scale mettendosi a saltare i gradini quattro per quattro.

Max Selley, il banchista de «La tazza di birra», stralunò gli occhi, piantando



il faccia al cliente uno sguardo interrogativo.

— Proprio così — precisò Fred arrampicandosi su di uno sgabello giraffa — dodici cognac!

— Va bene, signore — belò Max. E trasse una dozzina di bicchierini, che dispone in fila davanti al giornalista.

Gli ultimi avvenimenti avevano scosso l'organismo di Fred Albony, e il giovane aveva deciso di tentare la restaurazione del proprio «io» chiedendo soccorso alle virtù corroboranti del cognac. Si accomodò meglio sul sedile, e cominciò a gustare lentamente la bevanda, riandando con il pensiero alle ultime righe della propria biografia.

— Scusate, signore, è qui vicino la sede della «A. A.»?

Fred si volse di scatto, provando una certa fatica nel riportare la mente a quanto costituiva la realtà. Vide, seduto presso di sé con il viso sospeso su di un ampio boccale di birra scura, un individuo di tozza corporatura, dalla capigliatura nerissima, che lo fissava al disotto di un paio di immense sopracciglia nere come il bitume.

«Dove diavolo ho veduto quel viso?», si chiese con stupore Fred, «scommetto dieci a uno di averlo incontrato nel fondo di una galera, o alla Guiana francese, durante il mio giro del 1935...».

— Eh, scusate, ho detto... — ripeté quell'individuo con un gesto d'impazienza — sapete dove sia la sede della «A. A.»?

«New York?», si chiedeva Fred torturando la propria mente «è una faccia da cronaca nera, e il diavolo mi porti se ogni poliziotto della Repubblica non lo conosce come un padre conosce i figli. Puzza di gangster lontano un miglio, e non mi stupirei che nascondesse sotto la giacca una dozzina di pistole...».

Il nuovo venuto si morse le labbra irasamente, quindi deglutì a fatica.

— Un fracasso improvviso interruppe la serie di domande che si acciacciava quella sporca casa di Tilson?

«New York Herald, 1932: ecco dove ho conosciuto quest'individuo. Accanto alla sua fotografia c'era quella di Greta Garbo, me lo ricordo perché Jack Bert, il suo chiese quale del due era la stella famosa, e ci ridemmo su per mezza giornata... Chissà che diavolo aveva fatto, per finire sul giornale...».

Un fracasso improvviso interruppe le sue meditazioni. Lo sconosciuto aveva lanciato il boccale pieno di birra contro una mensola, e dardeggiava su di lui uno sguardo acceso d'ira.

— Che la peste vi colga, insomma! — urlò rosso in viso — ce l'avete o no il fiato nei polmoni? O volete che vi svegli con una scarica di piombo? Sapete dove sia la sede della «A. A.»?

— La sede della «A. A.»? — domandò Fred — e perché non me l'avete chiesto prima?...

VI

DAL DIARIO DI JOE BITUME

6 maggio. Sono arrivato stamani a Londra, dopo un'orribile traversata aerea dentro una carcassa di quel cocodrillo di Franklin. Non capisco che gusto ci si provi a far tanto presto. Avevo quasi arrangiato un affare con un tipo di olandese pieno di gioielli, che siamo arrivati, e ho dovuto riporre l'idea. Londra è umida come il fondo del Pacifico, e voglio essere impiccato se prima di trenta giorni non mi sono venuti i funghi nel cervello. Quel buffo dromedario di Tilson sta dentro una casa che sembra una fortezza. Mi son detto: all'assalto, Joe, ragazzo mio. Quell'idiota di Bert ha voluto che lasciassi nel cassetto le mitragliatrici, ma dico la verità che a sentirmi le tasche vuote mi pare di essere nudo. Questione di metodi. Ho un po' di nostalgia della banda.

7 maggio. Ieri ho fatto due passi per Londra, per vedere come stanno le cose. Stavo davanti a un monumento con un cavallo con sopra una figura di bandito, quando dentro un negozio è scoppia una bomba. Meno male, si non detto, che anche qui c'è chi non scherza. Ho sentito parlare di terroristi, di «I.R.A.» di irlandesi e che so io. Mi hanno anche fermato per vedere i miei documenti. Il nome di Joe Ford che mi ha incolato Bert non fa una piega. Il fatto è che io mi sono sbagliato, e siccome tempo addietro ho cambiato la mia «Ford» otto cilindri con la «Flat» di Seattle, quando mi hanno chiesto il nome ho confuso le idee e ho detto: «Flat». Poi invece è venuto fuori che nel passaporto c'è segnato Ford, «Flat», ho detto io, è il soprannome che mi hanno appiccicato quelli della banda. Un bel mucchio di pagliacci, quelli. «Che banda?» ha chiesto uno con i baffi a spazzola e una natta sul capo. «Già», dico io, «vedete, sono il capo musica della banda della mia cittadina». «New York la chiamano cittadina?», «Io abito a New York, ma sono nato nel Montana». Così me la sono cavata. Se mi facevano un'altra domanda, rovesciavo il tavolo addosso al commissario e cominciavo a dare pugni. Ma qui sono calmi al punto da far venire sonno al demonio. Figurarsi che le guardie non hanno altra arma che un fischietto.

(Continuare)

M. GUERRI



UOMINI E MACCHINE

Non vi è certo abbondanza in Italia di libri didascalici di aviazione. Anzi bisogna avere il coraggio di dire che ve ne sono pochi. Dicendo questo non si corre il pericolo di essere collocati nei malinconici ranghi dei pessimisti, di quei miseri che vedono sempre ombre scure nella loro piccola ed unilaterale visione d'ogni cosa. La scienza, la tecnica e l'arte del volo sono giovanissime, nonostante le primissime avvisaglie si perdano nel profondo dei secoli. Si tratta, oggi, dell'avvento del più pesante dell'aria, l'aeroplano motorizzato. Quarant'anni di vita soltanto. La metà degli anni appena che Dio suole concedere ai mortali di robusta costituzione fisica. E' naturale quindi che non vi possa essere ancora quella ricca letteratura aviatoria tanto agognata e tanto necessaria. Appunto per questo, appunto perché indispensabile, noi l'avremo senz'altro. In Italia non c'è pennisca di niente, in quanto riguarda l'elemento uomo. Ci sono gli ingegni e le volontà, e i caratteri; gli eroi e gli studiosi ecc. ecc. Non c'è nessuna ragione per non essere ottimisti. Ed a confortare quest'ottimismo in materia che non ci ha mai abbandonato viene alla luce il simpatico volume di Bruno Montanari — graditissimo — pervaso com'è da un sorriso di giovinezza, poiché tutto ciò che riguarda il velivolo e la conquista del cielo è giovanile, è luminoso, è avveniristico.

Il libro del Montanari è scientifico, ma è magnificamente didascalico. Scritto con arte. Esso insegna diletta. Vol leggete ed invece di corrugare la fronte nello sforzo della comprensione ve la sentite spianare mentre riempite le lacune delle vostre specifiche cognizioni. Si dice che spesso il titolo rivela la valenza dello scrittore. Infatti, ecco come il Montanari se la cava. Essi, dovendo spiegare come si costruisce un motore, afferra il lettore con il semplice titolo *Nasce un motore*. Adopera l'immagine, il traslato. E quando minuziosamente ed esattamente vi parla della formazione del pilota ripete: *Nasce un pilota*; e, così, continua. Questo, il metodo per essere didascalici, per rendere precise le lezioni, che perdono la solita nota ostica ed arida, e diventano lievi e piacevoli. V'è diversità di trattazione scientifica e di dimostrazione di materie meccaniche per quelli che già ne sanno, cioè gli iniziati e per quelli che sanno pochissimo o nulla. Un libro divulgativo e di tecnica aviatoria che si allontana da tale regola, è fatica spreca. Il nostro A. lo sa bene e si comporta in conseguenza. E non solo sa esporre i concetti e le osservazioni con una singolare grazia stilistica, ma si comunica anche il suo amore e la sua passione per il volo; vi fa amare ciò che lui ama. E' il pregio essenziale del libro. Basterebbe soltanto questo a concedergli il favore del pubblico. Ci possono essere scrittori in noi: tozzi, con frusto pa-

trimonio linguistico, con palese ignoranza dei classici, ma che avendo una profonda vibrazione sentimentale riescono ad avvicinare il lettore. Viceversa, ci sono altri dotti e saputi che lasciano freddi. Per vincere il punto, bisogna scrivere con l'intelletto e col cuore. Verità fondamentale, specialmente quando si scrive di aviazione, di tecnica aviatoria.

Di tecnica — dirà qualcuno — e che centra la tecnica e la meccanica col sentimento? Centra sì. Vediamo come scrive il Montanari.

La fusina, dove nasce il motore, che è « un gioiello di perfezione ». Mirabile costruzione di una macchina. Per farsene un'idea « bisogna vederla nascere fra le mani sapienti dell'operaio; bisogna conoscere da vicino l'origine dei pezzi e il cammino da essi percorso prima di giungere a far parte integrante di un meccanismo; solo allora si può comprendere la vera essenza di un cuore di acciaio, sul ritmo del quale il cuore umano del pilota regola i propri palpiti ». L'ambiente del laboratorio, quell'aspetto di bolgia dantesca: « Ombre dominava la fiamma viva, palpitante, paurosa e nei riflessi vermigli degli immensi bracieri passavano, emergendo, uomini che trattavano il fuoco con gravità di sacerdoti intenti ad un rito... ».

La fusinatura: « ...ecco, da uno dei tanti cubi incandescenti nasce una biella, la quale, per la sua forma, ricorda il pendolo dei vecchi orologi a muro. L'albero a gomito, invece, esce qualche metro più in là da una macchina identica, con identico procedimento: il gigantesco martello, battendo senza posa, stampa il pezzo a collo d'oca. Ogni macchina produce un determinato organo... ». Badate, le parti sono chiamate organi. Le cose inerti, diventano vive... E si potrebbe citare molt'altro. Nessuna aridità di parole. Il dettato è plastico e vigoroso di sentimento. Chi legge ne sente la risonanza.

Il volume è concluso con il capitolo su Guidonia, la città delle meraviglie, con i suoi caselli incantati, le moderne e perfette attrezzature, il Centro studi ed esperienze. L'A. vi guida diligentemente, soffermandosi a volta a volta dinanzi ai meccanismi che sembrano prodigi e nei vari reparti, spiegando con sobrietà ed esattezza ed usando sempre opportunamente il suo prezioso parlare figurato. Egli ve la fa vedere, Guidonia, con evidenza pittorica. « Una sinfonia policroma delle facciate, senza eccessi di colore, senza esagerazioni cubiste, senza pugni negli occhi, vita meccanica regolata dal pulsare dei galvanometri e dalle sinusoidi dei diagrammi; cuore elettrico alimentato da vene aeree a sessantamila volte ». Vi si procede, come per incanto, toccando un bottone... Magie dell'uomo... Si arriverà, forse, a quel ritorno in cui, premendo un bottone, « la città aeronautica si trasferirà nella Luna... ».

Sono le parole di chiusura del bel libro di Bruno Montanari, che lascia indubbiamente un ferreo ed utile ricordo ad ogni più esigente e difficile lettore.

BRUNO MONTANARI: «Uomini e macchine nell'aviazione fascista». Ed. Paravia, Torino.

L'ennesimo esperimento del paracadute per gli aeroplani.



POSTA Aerea

Cesare dal nome indecifrabile. — Ti manderò la tessera quando avrai imparato a scrivere in modo leggibile. Sono contento che tuo padre abbia tolto « il blocco » che aveva decretato attorno a « L'Aquilone ».

Re dell'Aria (modestia a parte, ricordati di dire, e ripetilo cento volte ogni mattina prima di lavarti il viso). — Ho letto la tua chilometrica lettera con molto ritardo. Scusa. La guerra: troppo lavoro, troppi entusiasmi, troppi aeroplani che scrivono. Ti ringrazio dei suggerimenti, ma ti faccio anche notare che non tutti i lettori sono aeromodellini. Verrà giorno in cui a Roma nascerà un giornale dedicato esclusivamente ai costruttori di modelli volanti. Ti mando mezzo chilo di parole incoraggianti che mi chiedi. Fanne buon uso.

X.Y.Z. — Bene. Avrai autogiri, canards, tralicci ed altre cose ancor. Ma non dimenticare due importanti cose: la pubblicità dà la vita al giornale come la pasta asciutta la dà ai ragazzi indemoniati come te; le pagine del giornale sono state ridotte in seguito ad un decreto ministeriale, perché bisogna fare economia di cellulosa. (Ho scritto, sopra, « ragazzo indemoniato come te », ma penso che potresti anche essere un uomo). In tutti i casi scrivi maluccio, amico mio! E poi ti esprimi in un sì curioso modo! Scrivi: « Preferisco non dirti il mio nome, altrimenti mi prendresti in odio ». Che idea!

Bruno e Beppino Cioffi, Este. — Quando penso ad Este mi viene in mente Alessandro Manzoni. Come mai? Vi mando le tessere. Vi consiglio di non pensare per ora, « al volo in aeroplano ». La benzina serve ai nostri bravi aviatori. Non ci avevate pensato?

Angusto Vitale, Calanzano. (Ma guarda chi si vede, dirai!). Hai ragione. Ma sono tanto, tanto occupato in mille e mille faccende! Ti ringrazio della relazione e lodo, se pure in ritardo (ma è meglio tardi, e i cocci sono tuoi), la tua attività. Ciao.

Carlo Falaschi, Lecco. — Grazie degli auguri di Capodanno. Abbiti quelli di Natale (prossimo), e così l'equilibrio sarà ristabilito. Se poi tu opinassi che il credito sta dalla tua parte, io aggiungerei auguri anche per le future feste di Pasqua (Pasqua 1941). Ma credo che tu, leggendo questa mia lettera, rimarrai stecchito, così che ti mancherà il fiato per opinare...

Bombillo Iridato, Biella. — Ma guarda chi si vede!

Arturo Berruti, detto Cirro, Savona. — Il giorno 16 maggio 1940 ho incominciato a leggere una tua chilometrica lettera. Non so perché, ma ad un tratto sono svenuto. Il giorno 9 ottobre dello stesso anno, e precisamente alle ore 3.47, io sono rinvenuto. Ricordo soltanto una cosa: che eri andato dal barbiere e avevi incominciato a leggere la rivista «Tempo» del mio amico Alberto Mondadori. Leggevi a sbafo, naturalmente... E poi... Poi ho perduto i sensi. Scrivi 200 volte sui muri della tua camera da letto: « Sono senza cuore coloro che scrivono lettere lunghissime ».

Giorgio Candido, Pozzuoli. — Credo che sarebbe una bella cosa, vederti andare in giro con una copia de «L'Aquilone» da mostrare a tutti i ragazzi che incontri. E' un'idea che m'è venuta così, ad un tratto, bada. Potrebbe anche essere, però, una buona idea.

R. G. Remus, Genova. — Spero che vi sia già pervenuta la copia del giornale che mancava alle collezioni del vostro Vittorio. Vi ringrazio, a nome di Martini e di Guerri, per i caldissimi elogi da voi dedicati al «meromano» Ragazzi e scimmie alla guerra». La pubblicazione di questa storia (che piace molto a molti e poco a pochi) viene ripresa in questi prossimi numeri. Sono

state salitate alcune puntate per acconciare i tifosi delle vignette di guerra.

Gianfranco Bordina, Venezia. — Mi chiedi se sono uomo, o donna. Io sono ciò che vuoi tu. Se non vuoi avere un zio, pensa ch'io sia tua zia. Va bene? E non credere che Nonno Radio abbia la barba. Se avessi la barba non sarebbe mio amico. Ma forse tu non conosci le mie teorie sul disonor del mento.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Pignone, Gorizia. — La tua lettera era indirizzata a Zio Falcone, ma lo ho aperta, letta: mi è piaciuta e ho esclamato: Crivello, questa è la volta che tu risponderai istantaneamente ad un aquilotto! I colleghi hanno detto che la finisci di raccontare protolle, che piuttosto facessi la persona seria; mi è stata offerta un'amicizia, nel caso che mi sentissi male. Non so che effetto abbiano le stralciate sui malori improvvisi; so che due secondi sono passati dal momento in cui ho preso la meravigliosa decisione ed eccomi qui davanti alla mia macchina da scrivere. Questa si chiama Antonietta, ha pochi tasti e ricorda Garibaldi. Tu mi scrivi presentandoti: ho quindici anni e sono celibe. Ottimamente, amico mio. Seguiti: sono davvero portato per il disegno, si potrebbe dire che sia nato con in mano la matita e la gomma. Io non mi intendo di disegno, quindi, per avere anch'io la mia opinione, ho interrogato al proposito Guerri, il pittore. (Anche scrittore, dice lui). L'amico mi ha detto che, secondo lui, chi è davvero portato per il disegno nasce con in mano soltanto la matita, perché della gomma non ne ha bisogno! Allora tu non sei portato per intero al disegno, sarai, penso io, portato. Mi chiedi che ti spieghi, e lo chiedi come si trattasse della quadratura del cerchio, come vuoi fare a mandarmi certi tuoi disegni. A meno che tu non disponga di emissari, non vedo altra via che servirvi delle R.R. P.P., che poi sarebbe la posta. Seguiti dicendo: più avanti farò dei quadri. Ma non sai, inavveduto, che dall'epoca di Re

Chiarimento per i Soci della A. N. F. C. A.

Si porta a conoscenza dei Soci della A. N. F. C. A. che per disposizioni del Gabinetto dell'Eccellenza il Ministro dell'Aeronautica, viene loro concesso il presente periodico in abbonamento omaggio.

Lungi XIV a quelli sono proibiti? Chiedi accuse della calligrafia e m'informi che hai una penna a carburo. Io, invece, ne ho una a Firenze. L'ho dimenticata a casa di un cugino. Ti saluto caramente.

Maria la matita. — Amare gli aeroplani non vuol dire avere nel cervello una carica di perniciosi bacilli. Anzitutto, non esistono i bacilli della matita (non si dice così?). La matita si diventa leggendo «La mano del morto», di Carolina Invernizio, o cadendo dal sedile. L'amore per gli aeroplani è una di quelle sensazioni moderne dettate da una facile comprensione del metafisico che è caratteristica peculiare della nuova generazione. Adesso, se tu consideri che ho scritto *metafisico e peculiare*, comprendi subito con quanta serietà mi sia imposto di rispondere alla tua lettera. Tu dici di voler diventare aviatrice. E' bello, questo, ma poco femminile. Le donne devono amare l'aviazione, gli aeroplani ecc., ma devono sempre restare donne. Dio, almeno, le ha messe al mondo con questo preciso incarico. Tu dirai: e perché l'uomo? Ma l'uomo, cara Maria la matita, è uomo anche quando vola, anzi di più: la donna, invece, contribuirebbe quasi un tradimento verso la sua natura. Poi, se vuoi a tutti i costi, diventare aviatrice, beh, diventalo. Troverai forse un uomo che, mentre voli, ti ametterà a terra con la fronte pallida china su un prezioso ricamo, o sferzagliando febbrilmente la calze. A questo mondo, si trovano anche dei funghi che sembrano case.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GIULIARDINO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.690

E' in vendita

PERCHE'
L'AEROPLANO
V O L A

Publicato da

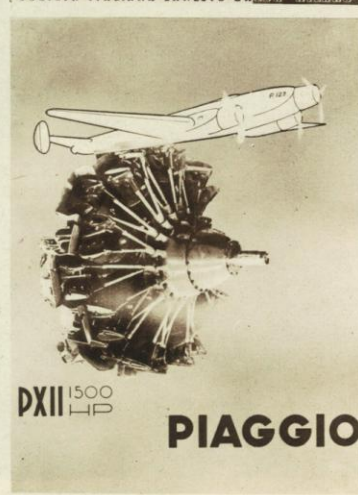
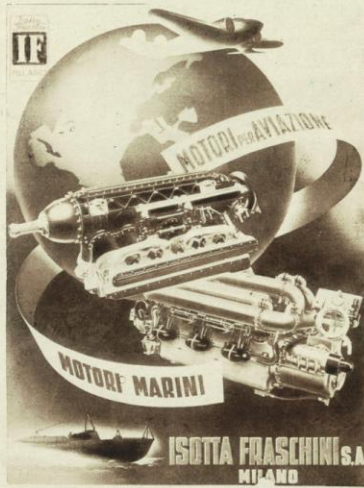
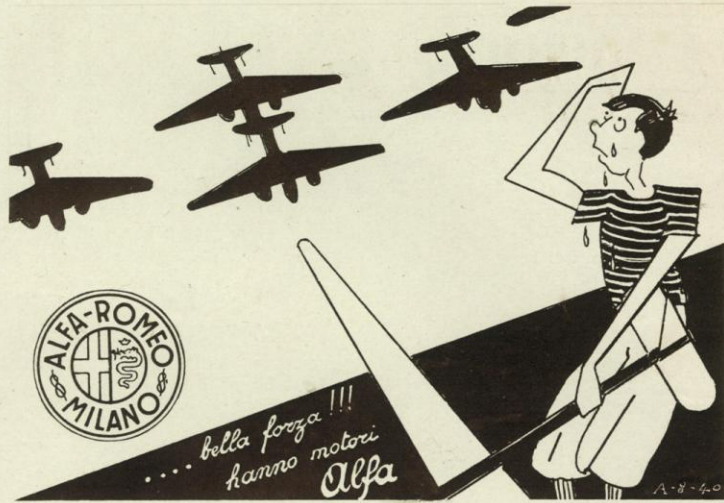
AVIAZIONE
PER TUTTI

nel Suo numero

7

ACQUISTATELO!

COSTA
SOLTANTO 1 LIRA



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN "WESTLAND LYSANDER. COLPITO A MORTE DALLA NOSTRA CACCIA