



LA CODARDIA DEI NOSTRI NEMICI: UNO «SPUTAFUOCO» ATTACCA, PUR SENZA DANNEGGIARLO UN NOSTRO VELIVOLO DELLA CROCE ROSSA.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

ANNO X N. 43

27 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 centesimi 60  
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla  
Ditta del Comm. Luigi Mancini  
Via Gesù N. 6 - MilanoPrezzo delle inserzioni pubblicitarie  
L. 2 per ogni min. di colonnaEseguiti 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 edito

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 DIDIRITTO  
AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA  
AERONAUTICA

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

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

ATTI DI GUIDONIA

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

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento  
a 12 numeri 10 lire

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento  
a 12 numeri 20 lireIL TERRORE  
VIENE DAL CIELO

È sintomatico il fatto che il primo romanzo di guerra nato e ispirato da questa seconda guerra europea, sia l'opera di un giovane scrittore, uno scrittore polacco: Boguslaw Kuczynski. Questo giovane e valoroso romanziere è, infatti, nato a Zagodzino, in Polonia, il 21 gennaio 1913. Kuczynski ha studiato filosofia all'università di Cracovia, ma il suo primo romanzo («Donne nella strada») è del 1936; ad esso seguì l'altro libro («I vecchi») che è dell'anno dopo. Un noto critico polacco, il Pivinski, definì l'opera di questo giovane romanziere come un prodotto improntato a grande originalità di pensiero e di sensibilità. Ma ecco oggi «Pobojowisko», che viene presentato al pubblico italiano con il titolo: «Il terrore viene dal cielo» (1). A quanto pare, tale romanzo è stato scritto in un villaggio romeno negli ultimi mesi del 1939, quando l'esercito dei polacchi verso la Romania aveva assunto il suo aspetto più tragico.

Prima di parlare in concreto di questo romanzo, vogliamo chiarire ai nostri lettori le ragioni che muovono il nostro interesse. Innanzi tutto questo romanzo ci interessa perché esso è intesamente quasi esclusivamente su una visione d'intero così aeronautica della Campagna polacca. In secondo luogo perché l'opera è frutto di un giovane (e ciò interessa i nostri lettori che sono nella maggioranza giovani e giovanissimi). In terzo luogo perché questo «Terrore viene dal cielo» è il primo romanzo ispirato alla attuale guerra europea. Infine, perché è stato magistralmente tradotto nella nostra lingua, ed è entrato, quindi, a far parte dei nostri libri e della nostra cultura. Atteniti come siamo o come crediamo di essere, a dare ogni informazione ai nostri lettori per tutto quel che riguarda, sia letterariamente che tecnicamente, l'aviazione, il suo impiego e la sua potenza, questo romanzo non poteva sfuggire alla nostra attenzione.

In queste pagine, come si è detto, rivive la fulminea Campagna di Polonia; e l'argomento, come ognuno può immaginare, è di una attualità palpabile. Infatti, questo grande fatto d'armi fino ad oggi non è stato altro che analizzato dai tecnici militari: i letterati e i poeti, cioè quelli che desiderano fare materia d'arte ogni avvenimento umano, non avevano ancora fatto sentire la loro voce. Ora eccola questa voce. Ma non è in nessun modo una voce polemica, — e questo sia detto subito, trattandosi di un polacco che ha descritto l'occupazione del suo Paese. E se il grande evento storico riempie, — com'è naturale, — ogni attimo della narrazione, bisogna pur dire che tutto ciò è veduto con una obiettività ed una umanità che commuovono. Questo, per ciò riguarda il tono generale e l'atmosfera del volume che sono sempre mantenute su di un alto livello di scrittura e di contenuto. Sentite come il Kuczynski descrive un bombardamento aereo:

«In quel momento suonò l'allarme. La sirena era molto debole ma bastò per far scappare tutti dalla strada. Stachowiak decise di andare verso i campi. Si trovò presto in periferia. Vide un giardino con vecchi alberi, poi un frutteto. I meli erano carichi di frutta. Subito dopo c'erano i campi. Stachowiak si stese per terra e fissò il cielo. Sei aeroplani volavano cercando qualche cosa, forse le truppe. Finalmente sparirono dietro i boschi per riapparire dopo qualche minuto. Volavano a tre per tre. Poi si allargavano a forma di stella. La difesa antiaerea taceva. Forse non c'era nemmeno. Non si udirono scoppi di bombe.

Stachowiak si guardò intorno. Il frutteto

era pieno di buche. Dietro gli alberi una casupola era stata sfasciata per metà. Nella parte rimasta in piedi si aprì una finestra ed apparve un uomo che si piegò fuori guardando in su.

«Speriamo che non tornino — disse l'uomo e la voce nell'aria pura si sentiva benissimo sebbene la casa non fosse tanto vicina».

Vi è, in questa prosa, un non so che di indifferente e di calmo: un distacco ed una estraneità che colpiscono. Evidentemente sono i fatti e le cose divenuti memoria, memoria poetica, che si presentano alla prosa del giovane scrittore come immersi in una luce ideale.

Il Kuczynski è riuscito ad inserire il suo personaggio centrale, Stachowiak, su uno dei più drammatici sfondi che la storia della umanità conosca: la guerra moderna; soprattutto, la guerra aerea. Sentite quest'altra descrizione dell'inizio di un bombardamento:

«Camminarono un po', poi nel viale Jerolimski aspettarono l'autobus. Ma per molto tempo non venne. Allora continuarono a piedi. Mentre stavano per oltrepassare il capolineo, udirono fischiare le sirene. La gente si mise a correre risalendo i muri. La casa di Stachowiak era ancora molto lontana. Non rimaneva altro da fare che addossarsi al muro di un fabbricato e aspettare che finisse l'attacco. Gli aeroplani venivano in formazione stretta, numerosissimi. E d'un tratto, tutto incominciò a svolgersi proprio davanti agli occhi di Stachowiak e di Maria. Le bombe scoppiavano, la difesa antiaerea rispondeva vicinissima a loro: le detonazioni li assordavano.

Uno degli aeroplani girò su se stesso e precipitò in fiamme a poca distanza. Gli altri continuavano a volare sopra le loro teste. Le bombe esplosevano con un fragore cupo».

E sentite quest'altro brano in cui si vede con quanta sintesi e precisione il Kuczynski descrive le cose.

«Erano le tre.

«Dopo due ore sua sorella lo chiamò.

E sentite quest'altro brano in cui si vede come era dolorosamente nuovo quel risveglio! Avevano tanto discusso durante la sera sulla possibilità di una guerra imminente, ma sebbene ci fosse già la mobilitazione, non volevano ancora crederci.

«Era proprio un allarme aereo. Si udivano gli scoppi delle bombe, il crepitio delle mitragliatrici. La radio annunciava l'inizio delle ostilità, l'attacco aereo su Varsavia, il passaggio delle truppe tedesche in vari punti della frontiera: ad ovest, a nord, a sud.

Per la prima volta udirono la voce rassicurante, quasi protettiva, dell'annunciatore di Radio Varsavia.

«Qui parla il Comando della Difesa Antiaerea — diceva quella voce, che già essi conoscevano dal tempo degli allarmi di prova. — Si predispone un allarme aereo per la città di Varsavia — per la città di Varsavia... — ripeteva.

«Seguivano direttive in codice segreto, frasi misteriose:

«Allò! Allò! Attenzione! Attenzione! Arriva CO-MA 32.»

E l'inizio del bombardamento di Varsavia; quel famoso bombardamento voluto dalla stoltezza dei dirigenti democratici della vecchia Polonia. Le cose, gli avvenimenti e i fatti anche più crudi sono veduti, in questo libro, con una obiettività ed un lirismo notevolissimi. In definitiva, un buon libro: un libro da leggere, perché un libro nato su una diretta e sia pure dolorosa e sanguinosa esperienza. Fra tutti i giovani e giovanissimi scrittori europei, Kuczynski con questo libro indubbiamente guadagnerà un posto di primo piano: un posto che gli resterà.

G. P.

(1) BOGUSLAW KUCZYNSKI: «Il terrore viene dal cielo». Mondadori, Milano.

Un bombardiere tedesco nel cielo di Londra



L'AQUILONE



## LE ORIGINI DELLA FILATELIA

(Continuazione vedi n. precedente)

Detto, fatto. La piccola attrice sale in una carrozza, fa il giro di Londra, (allora non c'era ancora gli «stukas») e si poteva passeggiare tranquillamente... «risata tutte le sue amiche, molte delle quali sono state sbarazzarsi di quelle lettere ingombranti e, per talune, compromettenti; torna a tarda sera nel suo spogliatoio, carica di centinaia e centinaia di fogli pieni zeppi di illusioni, di parole d'amore e, soprattutto di francobolli».

Lavora per tutta la notte e per diversi giorni a rivestire le pareti con le testine azzurre o nere della Regina Vittoria.

Ma sono sempre poche. Ne occorrono infinite altre per portare a compimento l'opera ornamentale. Esaurite le amiche e le amiche delle amiche, le ballerine ricorrono al «arrivo sul «Times»: «Una giovane signora che desidera tappezzare, ecc., ecc.,».

(Continuazione)

## RASSEGNA DELLE NOVITÀ

REPUBBLICA DI SAN MARINO

Ci risulta da fonte assolutamente certa che da qualche tempo circolano delle abili e pericolose falsificazioni dei due francobolli di posta aerea (Catalogo Fratelli Oliva n. 17 e 18 - Catalogo Yvert e Teller Champion n. 104) che, nel 1936, vennero sovrastampati con nuovo valori, e cioè il 50 centesimo verde e l'100 centesimo rosso, della serie emessa nel 1931, con la scritta: «C. 75» e due fregi in alto a copertura della vecchia cifra. Nel mettere in guardia i collezionisti i quali volessero acquistare i detti valori, il consiglio-ma adere sempre all'atto dell'acquisto, la firma di garanzia da parte del venditore.

BOLIVIA

L'amministrazione delle Poste della Bolivia ha comunicato che sono stati falsificati e messi in circolazione alcuni valori della serie denominata «Fauna boliviana» (Catalogo Yvert e Teller-Champion, n. 222-229) e che debbono essere considerati falsificati i francobolli della serie stessa la cui dentellatura non corrisponda a 11 denti e tutti quelli da 4 e 5 bolivienses in cui è raffigurato un giaguaro riponante su un tronco d'albero che porta un ramo fiorito nella parte superiore. L'amministrazione delle poste e telegrafici d'Italia ha dato le opportune istruzioni ai dipendenti verificatori ed uffici di eseguire gli accertamenti sulle corrispondenze in arrivo dalla Bolivia, ed ha disposto perché le buste su cui fossero applicati i francobolli soprallencati vengano inviate alla Direzione generale.

COLOMBIA

Due complementi della serie di posta aerea sono stati messi recentemente in circolazione. Il 15 centavos, rosso e nero; 20 centavos verde-azzurro e giallo scuro. Il primo è del tipo «banane»; il secondo ha come illustrazione la veduta di una sonda petrolifera.

ESTONIA

Il centenario del francobollo è stato commemorato con la emissione di una serie di 4 francobolli, la cui vignetta di tipo unico per tutti i valori, sintetizza, con riuscita efficacia due epoche servite da sistemi di comunicazione aerea quanto mai diversi. E infatti un colombo viaggiatore quello che, recando nel becco un messaggio, garriglia con la veloce sagoma di un modernissimo aeroplano. I francobolli (che forse saranno gli ultimi della repubblica baltica recentemente entrata a far parte dell'Unione sovietica) hanno le seguenti caratteristiche: 3 senta, rosso arancio; 10 senta, violetto; 15 senta, carminio scuro; 30 senta, azzurro.

FINLANDIA

Del tipo Leone rampante della serie 1930-32 sono apparsi tre nuovi valori, mentre due altri sono stati sovrastampati, in precedenza, provvisoriamente. 1,75 Marchi su 1,25 M., giallo arancio (sovrastampa nera); 2,75 M. su 2 M., lilla rosa (sovrastampa nera); 1,50 M., grigio; 1,75 M. giallo arancio; 2,75 M., lilla.

SPAGNA

Del tipo «Cid» è stato emesso un nuovo francobollo con le cifre del valore modificate: 15 centimos, verde giallo.

ALSAZIA

I francobolli di Germania della serie di posta ordinaria, con la effigie del Maresciallo Hindenburg, attualmente in uso, ed emessi fra il 1933 e il 1936, hanno ricevuto la sovrastampa nera orizzontale: Elsaetz, e verranno adoperati nella provincia ex-francese tornata a far parte del Reich. 5 pfennig, bistro; 4 pfg. ardesia; 5 pfg. verde; 6 pfg. verde scuro; 8 pfg. arancione; 10 pfg. bruno; 12 pfg. carminio; 15 pfg., lilla; 20 pfg., azzurro; 25 pfg., oltremare; 30 pfg. oliva; 40 pfg. lilla rosa; 50 pfg. verde e nero; 60 pfg. lilla e nero; 80 pfg. azzurro e nero; 100 pfg. giallo e nero.

MAURITIUS

# BOMBE NIPPONICHE

Qualche ora dopo che la famosa strada della Birmania era stata riaperta dagli inglesi al traffico clandestino per i rifornimenti bellici a Ciang Kai seek, aerei giapponesi — come hanno riportato i giornali di tutto il mondo, — l'hanno bombardata, facendo saltare molti ponti di grandissima importanza. Parallelamente al nostro bombardamento del centro petrolifero delle Barheim, — che finché la stampa nord-americana ha magnificato — queste bombe giapponesi sono e rappresentano il fatto politico e militare saliente della settimana. Ancora una volta è l'arma aerea, naturalmente, che tiene il posto di primo piano in questo scorcio di guerra europea.

Ma non sarà superfluo, credo, sintetizzare, per comodità dei nostri lettori, gli annessi di tale questione. Poiché, la riapertura della strada della Birmania, ha, al pari di ogni questione politica di certa importanza, la sua piccola storia. Rintracciare i tratti salienti e principali che si agitano sullo sfondo di tale questione, ci sembra utile, al fine stesso della intelligenza del problema. I fatti sono questi.

Il 24 giugno di quest'anno, all'indomani del crollo francese, il Giappone formulò al Governo di Londra una esplicita richiesta concepita in questi termini: chiusura per tre mesi della strada della Birmania al traffico del materiale bellico destinato ad alimentare la resistenza delle divisioni ribelli cinesi di Ciang Kai seek. Sotto la congiuntura sfavorevole, — e dire sfavorevole è ancora poco, — il Governo di Londra aderì; ma, naturalmente, aderì in perfetto stile democratico: l'adesione a questi desiderati giapponesi prevedeva, infatti, solo una temporanea chiusura. Non solo, ma l'accordo aveva anche, nel fondo, un carattere sperimentale, sia in vista di un miglioramento dei rapporti anglo-nipponici, sia in vista di una possibile riduzione del conflitto cino-giapponese.

Tutto ciò, naturalmente, come in ogni accordo di tal genere, più che essere detto o scritto, era nell'aria, quasi sottinteso, bisognava avere una certa pratica di cose internazionali per « sentirlo ». Dalla metà di luglio ai primi di ottobre, non solo, però, non è stato realizzato alcun progresso verso un componimento del conflitto cino-giapponese, ma parecchi avvenimenti hanno ulteriormente peggiorata la situazione della Gran Bretagna in Estremo Oriente. Questo peggioramento ha la sua origine soprattutto nella spinta nipponica in Indocina. L'inizio della politica di « appesantimento » inglese verso il Giappone, ha, così, cominciato con la sua fine. Queste distinzioni e appianamenti, non erano nemmeno cominciate, che terminavano. — E sono infatti terminate il 18 ottobre, giorno della riapertura al traffico della famosa e ormai celebre strada di Birmania.

La limitazione dell'accordo anglo-nipponico al breve periodo di tre mesi, aveva già fatto intendere, per la verità, che la condiscendenza inglese alla richiesta nipponica era stata dettata unicamente da condizioni contingenti: come la minaccia, — sentita tanto vivamente a Londra — di una imminente invasione tedesca delle isole britanniche, e l'atteggiamento non ancora ben definito a quell'epoca del Giappone verso le potenze dell'Asse. L'accordo, dunque, aveva, come abbiamo già accennato, un carattere di prova. Ma, dire che questo accordo fosse sperimentale, ci sembra dire ancora poco: infatti, esso era piuttosto un ricatto, il solito ricatto democratico. In altri termini, l'Inghilterra diceva: « Se tu, Giappone, non ti leghi definitivamente alla politica mondiale delle Potenze dell'Asse, io Gran Bretagna tengo chiusa la strada della Birmania che si trova sotto il mio diretto controllo e ti fa-

vorisco, in questo modo, per ciò che concerne i tuoi disegni in Cina ». Ci sembrano di sentirle le parole dell'Ambasciatore inglese a Tokio. Se non sono state queste, poco ci manca. Comunque, una cosa è certa: che per due mesi e mezzo, questo è stato il tono e l'argomento delle periodiche conferenze del detto Ambasciatore presso il Ministro degli Affari Esteri giapponese.

Ma la cosa non ha avuto fortuna: il grossolano ricatto è restato nell'ovvio delle intenzioni inglesi. Il Giappone ha continuato il cammino intrapreso sulla strada della collaborazione con le Potenze dell'Asse: il triangolo Roma-Perino-Tokio si è rafforzato ancora maggiormente. Londra, ancora una volta, è restata, come si dice, con le maniche in mano. Una grande vittoria diplomatica è stato chiamato il Patto Tripartito di Berlino. Noi la chiameremo volentieri una grande vittoria politica. Poiché, infatti, con l'accordo di Berlino, non si è nel normale e tradizionale chinismo diplomatico, — ci siamo nel solco politico concreto dei grandi e permanenti interessi politici di tre grandi Paesi.

Della possibilità di una seconda riapertura della strada birmana, si è, infatti, cominciato a parlare poco dopo la firma del Patto Tripartito di Berlino. Il ricatto in azione. Fino a quel momento Londra era restata nelle vaghe minacce, — minacce di stampa e di radio, — ma appena dopo la creazione del Patto essa è passata ai fatti.

Vediamo ora concretamente quali sono i fatti, così come li concepisce Londra in questa stagione che mostra in pieno la sua declinante politica e, soprattutto, la sua ottusa e declinante intelligenza politica.

Come prima cosa, i giapponesi hanno osservato giustamente che la nuova via di comunicazione ha perso molto del suo valore dopo l'insediamento delle forze armate giapponesi in Indocina, poiché, tale insediamento, permette operazioni sia aeree che terrestri contro la grande arteria attraverso la provincia dello Yunnan. Se poi la missione e il compito di interrompere il flusso delle armi verso gli eserciti ribelli cinesi dovesse essere affidata ad una avanzata delle truppe di terra, ciò comporterebbe, evidentemente, un notevole sforzo da parte giapponese, ma il risultato di isolare le armate di Ciang Kai seek sarebbe conseguito in maniera ben più stabile e certa che non mediante accordi diplomatici oppure mediante bombardamenti aerei. Un vero capovolgimento della situazione: il Giappone da ricattato è passato, non dico a ricattare, ma a minacciare concretamente ed in modo definitivo. Del resto, prima ancora che questa famosa strada venisse riaperta dagli inglesi, i giapponesi fecero sapere che il loro Stato Maggiore possedeva e aveva già studiato i mezzi per parare e per neutralizzare quasi completamente l'atto ostile inglese.

Non è fuori luogo ricordare, e non v'è dubbio, che la recente decisione inglese è, in gran parte, dovuta alle pressioni degli Stati Uniti che durante l'estate scorsa hanno sensibilmente intensificato la politica di attiva resistenza al Giappone. Essi, infatti, avevano accumulato in Birmania ingenti quantità di materiale bellico, e, in generale, avevano dato, sempre in questi ultimi tempi, manifestazioni concrete sempre più energiche del loro allineamento con la Gran Bretagna. Grande importanza si attribuiva, inoltre, negli Stati Uniti, alla riapertura della strada birmana per garantire i rifornimenti di tungsteno cinese necessari all'industria americana; e soprattutto all'industria bellica. Per cui, anche in questo episodio, — del resto molto importante, — si constata la quasi perfetta identità di vedute delle due superstiti Grandi Democrazie. Vediamo, infatti, gli Stati Uniti in funzione della Gran Bretagna e quest'ultima in funzione della politica statunitense. È errato dire che la Gran Bretagna è al servizio dell'America del Nord; molte volte avviene perfettamente il contrario: in ogni caso, si deve parlare



Un tratto della strada della Birmania, interrotta dai bombardamenti aerei giapponesi

di uno scambio perfetto e continuo. Anche se questo scambio si rivela ogni giorno di più estremamente pericoloso per gli Stati Uniti.

Detto questo, — che è un po' l'antefatto dell'importante episodio, — vediamo ora quali mezzi ha usato il Giappone per neutralizzare l'azione inglese. I mezzi di cui parlava lo Stato Maggiore giapponese li abbiamo visti quali sono: l'arma del cielo. Un ben agguistato bombardamento e la strada birmana, e i suoi famosi rifornimenti alle armate ribelli cinesi passano nel numero dei ricordi o dei desideri. L'arma del cielo si è dimostrata sempre la più diretta e la più temibile avversaria della politica inglese. Tutti i suoi disegni dal 1935 ad oggi sono stati rotti sul nascere dall'aviazione. È un destino. Più che un destino, noi diremmo che questa è la dimostrazione chiara che i disegni politici della Gran Bretagna sono sempre stati concepiti, fino ad oggi, con una mentalità vecchia e stravecchia, con una mentalità pressoché antidiluviana. Altrimenti non si spiegherebbe questa costante opposizione che gli inglesi di oggi trovano nell'arma del cielo. Dire destino è dire poco: forse fatto concreto è un altro, è che gli inglesi di oggi pensano o sono costretti a pen-

sare come avrebbero pensato e agito i loro padri o addirittura i loro nonni.

La strada della Birmania è stata bombardata, essa sarà ancora bombardata: l'arma del cielo farà fallire in pieno l'assistenza delle Democrazie alle armate ribelli cinesi. Bombardata, sconvolta, sarà di nuovo sconvolta e bombardata. Salteranno ponti, si interromperà il traffico: il soccorrere Ciang Kai seek resterà un sogno e un desiderio, come molte azioni concepite dalla vecchia e declinante Albione.

RICCARDELLO

*Vi ricordiamo che la data di scadenza dell'abbonamento R. U. N. A. (XXVIII ottobre) è ormai più che prossima: se ancora non avete rinnovato l'associazione alla R.U.N.A. e l'abbonamento a «L'Aquilone» affrettatevi a farlo, poiché altrimenti la nostra Amministrazione si vedrà costretta a sospendervi l'invio del giornale sin dai prossimi numeri. Vi ricordiamo anche che l'abbonamento effettuato tramite la R.U.N.A. scade il XXVIII ottobre anche se il versamento è stato eseguito a metà anno XVIII.*

# EVOLUZIONE DEL CACCIA

Dire quando sia nata l'aviazione da caccia è certamente arduo, ma senza dubbio essa è nata, immediatamente dopo il bombardamento e la ricognizione aerei, con scopi fondamentalmente difensivi.

Durante quasi venticinque anni di evoluzione il «caccia» non ha perduto questa caratteristica originaria, che se il bombardiere è l'arma necessaria a conquistare il dominio dell'aria, il caccia deve difendere il proprio Paese dal bombardiere nemico e il bombardiere in missione di guerra dalla caccia avversaria.

Già in queste proposizioni si notano delle differenziazioni nell'uso del caccia che deve alternativamente combattere il bombardiere ed un altro caccia.

Noi tutti, che siamo cresciuti insieme alla aviazione abbiamo sempre inteso il caccia come il cavaliere dell'aria, il null'altro armato che del proprio cuore e della propria mitragliatrice; lo abbiamo inteso nel senso di apparecchio velocissimo, ma anche acrobata al massimo grado e la sua evolvibilità è sempre stata la sua arma migliore.

Ed è invece proprio questa capacità evolutiva che il caccia va perdendo a causa dell'avvento del bombardiere veloce.

L'evoluzione del caccia è infatti legata strettamente a quella del bombardiere ed in questi ultimi tempi abbiamo assistito ad una autentica gara di velocità fra i due tipi.

La possibilità di carenare il bombardiere è molto superiore che non per il caccia; le carenate significano maggiorazione di peso ed il bombardiere è in grado di assorbire questa maggiorazione molto meglio del caccia, anche per la sua non necessità di evolvere che permette strutture meno robuste e quindi più leggere. Inoltre, per la sua stessa concezione, il bombardiere plurimotore può disporre di un rapporto di potenza molto superiore al normale caccia monomotore.

Tutto questo ha trasformato i lenti apparecchi da bombardamento di alcuni anni fa nei velocissimi apparecchi odierni.

Il vecchio caccia biplano, dalle grandi doti evolutive derivanti dal minore carico alare e dalle minori dimensioni geometriche dell'insieme si è visto costretto ad abban-

donare la partita contro il bombardiere che non riesce più a raggiungere neanche sfruttando l'azione della gravità nel volo picchiata; gli è rimasta però la superiorità sul caccia monoplano. A parità di motore infatti nella lotta fra due caccia mono e biplano la vittoria arriderà al biplano e la pratica di tutti i giorni di questa guerra ha sufficientemente dimostrato.

Contro il bombardiere dunque si è reso necessario il monoplano di grande finezza la cui funzione principale sia l'inseguimento o l'intercettazione. In tutti e due i casi la maneggevolezza perde tutta la sua importanza di fronte alla velocità.

In questo senso si sono orientati i costruttori aeronautici in questi ultimi anni, ma ben presto si è raggiunto un limite pratico. Non è infatti possibile installare su di un caccia monomotore delle potenze rilevanti senza correre il rischio di rovinare la stabilità e la maneggevolezza trasversale della macchina; non è neanche possibile ricorrere ad un elevato numero di giri con minori diametri d'elica per limitare i valori della coppia di reazione e giroscopica, soprattutto per non influire sul rendimento dell'elica stessa la cui velocità periferica supererebbe notevolmente la velocità del suono.

Se si pensa che invece con i dati in nostro possesso, oggi si può prevedere un ulteriore aumento della velocità dei bombardieri soltanto per mezzo del miglioramento delle loro caratteristiche aerodinamiche, si comprende facilmente che se il caccia vorrà conservare l'attuale vantaggio di velocità dovrà ancora una volta mutare indirizzo mettendosi sullo stesso piano del bombardiere e ricorrendo agli stessi sistemi costruttivi.

Molto probabilmente quindi in un prossimo futuro il caccia da inseguimento od intercettazione sarà: monoplano, bimotore, mono o pluriposto.

Aumentando il numero dei motori si può tranquillamente aumentare la potenza senza doversi preoccupare della coppia di reazione e di quella giroscopica che anzi vengono completamente annullate dalle due eliche controrotanti.

Con molta probabilità il caccia sarà an-

che pluriposto, infatti esso deve rimediare con l'armamento la perdita maneggevolezza ed oltre le normali mitragliere o cannoncini di prua dovrà munirsi di mitragliatrici brandeggiabili per difendere la propria coda. L'equipaggio dovrà perciò aumentare almeno di un'unità che serva da armiere, da motorista e da radiotelegrafista insieme.

Una questione interessante sarà la posizione dei motori sull'apparecchio. Parlando di bimotore viene spontaneo pensare a due motori installati simmetricamente sulle due semiali alla minore distanza possibile tra loro. Oltre la resistenza all'avanzamento che verrebbe considerevolmente aumentata dalla superficie frontale dei motori, un caccia così progettato avrebbe una inerzia trasversale considerevole che se pure non ha eccessiva importanza di fronte al grosso bombardiere, molto più inerte e meno veloce, potrebbe essere causa di grossi guai in seguito all'intervento della caccia di scorta del bombardiere, che potrebbe seriamente compromettere l'azione dell'intercettatore.

Per risolvere la grave questione si presentano numerose brillanti soluzioni alcune delle quali hanno già avuto successo. Una prima soluzione sta nel porre a prua della fusoliera i due motori azionati due eliche controrotanti coassiali. Il sistema già usato in Italia per il famoso Macchi Mc. 72 del primato di velocità, è stato recentemente ripreso da una casa americana e, sembra, con molto successo.

Una seconda soluzione consiste nel sistemare i due motori a prua ed a poppa di una gondola ben avviata, destinata a portare anche il pilota e le altre installazioni e posta al centro dell'ala; in tal caso gli impennaggi verrebbero sopportati da due travi di coda razionalmente profilati.

Anche questo sistema è stato recentemente realizzato da una casa olandese e se ne è parlato molto bene.

Una variante a questo sistema è quella di porre le due eliche a poppa della gondola; tale sistema offre una migliore sistemazione del pilota oltre che una migliore visibilità.

Un'ultima soluzione, che è certamente la più brillante, consiste nel disporre i due motori, od un motore unico sufficientemente potente, nella fusoliera e rinvolare, con adatte e razionali trasmissioni, la potenza a due eliche controrotanti disposte simmetricamente sulle due semiali. Le eliche potrebbero essere sia trattive, poste sul bordo d'attacco, sia propulsive poste sul bordo d'uscita. Certamente il miglior sistema è il secondo che assicura all'elica il migliore rendimento poiché il cilindro d'aria interessato dall'elica non incontra corpi estranei nella sua corsa.

Naturalmente le preoccupazioni dei progettisti si si fermeranno ai motori che do-

## L'AQUILONE

vranno occuparsi di altre mille questioni in parte dovute all'introduzione della nuova formula del bimotore, in parte dovute alla necessità di affinare sempre di più i vari principi e sistemi già esistenti e suscettibili di sviluppo.

Certamente questa guerra ha molto ridotto l'uso del caccia, ma ad essi rimane sempre la difesa diurna delle città e degli obiettivi bellici.

Difesa importantissima poiché soltanto di giorno, alla piena luce del sole gli obiettivi bellici a terra potranno essere meglio individuati e colpiti.

U. T.

## PORTAEREI

È stato largamente detto e commentato come la spavalda impalcatrice dell'impresario dei calcoli e conti, costruita in anticipazione dai francesi e dagli inglesi al momento dell'attuale guerra, sia crollata ed andata in schegge alla prova dei fatti. Inutile ripetere l'assonanza oramai che il dominio dell'aria, cioè l'aviazione, ha di gran lunga sorpassato il dominio del mare, cioè quello delle navi. I risultati, gli avvenimenti parlano il loro chiaro linguaggio che non è intelligibile per nessuno.

Una delle dimostrazioni più evidenti di questa verità è data dalla parte sostanzialmente ignorata dai lettori: l'impalcatrice, fino ad oggi dalle portaerei, intorno alla cui efficienza bellica c'è stato per un pezzo, diffuso ad arte, come un alone di pauroso mistero. Dovevano essere, a vantaggio dell'antica padrona dei mari, una specie di vascelli fantasma, condotti dovunque non ci fossero state le basi aeree. Illusione di certissima durata. Gioca in proposito fare un po' di ripieglio di bilancio.

Come sia fatta la portaerei e come funzionino i suoi lettori sanno abbastanza attraverso gli articoli che abbiamo pubblicato. Le grosse navi da guerra, a cominciare dall'incrociatore leggero, sono di già ferme per servizio nelle ricognizioni da uno a quattro apparecchi da potersi lanciare con catapulte fisse od orientabili, ed ora si cerca di fornire le piccole unità, esploratori, conduttori di flotiglie e sommergibili, con lo scopo di colpire il commercio del nemico nelle rotte oceaniche: idrovantanti che, compiuto l'incarico, ammarano accanto alle navi che li hanno lanciati e successivamente recuperati da queste mediante i picchi di carico.

La portaerei è nata, invece, per agire nella battaglia navale come un aeroporto terrestre, trasportando molti apparecchi, con poche di volo e possibilità di decollo e di atterraggio. Dapprima si attrezzarono grosse unità: l'«Ark Royal» inglese, con 80 apparecchi, il «Lexington» ed il «Gara» americani, con 90, il «Kaga», giapponese, con 80. Poi ne furono progettate e costruite, con criteri più moderni, non superando la cifra da 40 a 50 apparecchi imbarcati, ad esempio dei «Soryu» giapponesi con 40 aerei e degli «Illustrious» britannici con 50.

Al principio della guerra la Francia tentava il «Beau», una vecchia corazzata trasformata, con 40 apparecchi, il «Joffre» ed il «Painlevé» non ancora varati. L'Inghilterra ne aveva otto, dei quali cinque trasformati mentre erano ancora in costruzione e tre costruiti apposta, oltre ad altri in cantiere. In tutto, le navi inglesi potevano trasportare 375 aeroplani, dei quali la metà da bombardamento leggero, ed il resto da ricognizione.

Ei eccoci alla cronistoria di guerra che ci fa conoscere i risultati conseguiti. Nonostante la presenza delle portaerei britanniche sulle coste della Norvegia, la Germania che aveva le proprie basi sul suolo metropolitano e nelle zone occupate seppe mantenere intero il suo dominio dell'aria, costringendo le portaerei nemiche alla sospensione e rinuncia di ogni attività. Né meno deplorevole e meno scoraggiante è stata la risultanza delle mosse delle portaerei inglesi nel Mediterraneo. Nel bacino orientale era l'«Hermes», con 15 apparecchi e nel bacino occidentale l'«Ark Royal» con sessanta, ma l'aviazione italiana sostiene brillantemente la sua supremazia tenendo in isacco le formazioni nemiche.

Nemmeno sullo costa si constata un'effettiva azione. All'indomani dell'armistizio con la Francia, che non poteva più permettere agli inglesi l'uso delle proprie basi mediterranee, cessavano anche le incursioni nell'Italia settentrionale, eccettuate quelle poche e vili compiute di notte su obiettivi non militari. Inattive e ferme, dunque, le portaerei inglesi dinanzi alle coste italiane del Mediterraneo, poiché era ormai perduto il dominio del mare. È necessario ricordare la misera immobilizzazione dei sessanta apparecchi dell'«Ark Royal» insieme con molti altri della piazzaforte di Gibilterra ottenuta ad opera degli stormi di bombardieri italiani? Certo che no.

Concludendo, allo stato dei fatti si può dire che le portaerei possono compiere un servizio ausiliario. Esse valgono e sono efficaci soltanto contro paesi che dispongono di scarse aviazioni, oppure, se si serba il potere marittimo, quando le operazioni si svolgono a moltissima distanza da terra in modo da potere sfidare l'intervento del nemico proveniente da basi costiere.

MERCURIO



Il lavoro degli specialisti attorno ad un nostro caccia, tra un'azione e l'altra

NEI MONDO  
DEL Volo  
SILENZIOSO

## COME NACQUE IL S. AMBROGIO

(Continuazione al num. precedente)

Ormai le prove statiche sono felicemente concluse, ci restano da intalare le semiali, mettere il pattino di coda, verniciare e fare quei mille lavoretti di rifinitura che in un aeroplano non sono mai finiti. Mi vien ceduta al prezzo di costo la tela ed il collante per le ali in modo che al giovedì, verso sera, dopo una prima energia passata di carta vetrata le donne dell'officina cominciano a tagliare la tela; nel frattempo noi sistemiamo definitivamente i comandi, il pattino, ripassiamo tutti i bulloni, prepariamo il pattino di coda, lo scheletro della capottina e continuiamo gli altri lavoretti.

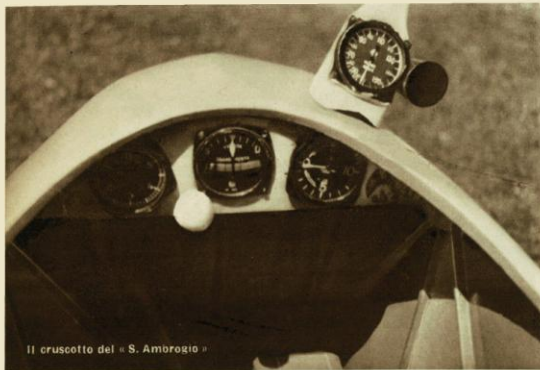
Il sabato mattina le ali sono quasi totalmente intalate, quando uno strano ordine dato al direttore dell'officina dice di sospendere la mia intelaiatura per dar corso ad altri lavori stimati più urgenti. Ci si può facilmente immaginare come rimanga io che, a tre giorni dalle gare mi vedo tutto sfumare per una mezza giornata di lavoro, ma la Provvidenza non mi viene meno anche qui e ottengo un po' colle buone e un po' (strano) imponendomi che si finisca il mio lavoro.

La domenica c'è l'eliminazione provinciale per il Concorso Nazionale Modelli Volanti (in mezzo a tutto il mio daffare ho anche la direzione del Gruppo Aeromodellisti Milanesi «Gaby Angelini») ed io avrò il pomeriggio impegnato per la stessa. dispongo quindi solo del mattino per sistemare definitivamente il pattino di coda e per il montaggio prima del collaudo che si dovrebbe effettuare il lunedì.

Alle sei e mezzo sono all'Aeroporto e, tanto per cambiare, all'ingresso dell'aviorimessa, (sede comune della Scuola di Volo a Vela e dell'officina della R.U.N.A.) c'è un piantone, messo dal sergente istruttore che ha l'ordine di non lasciarmi passare. Figurarsi! Con l'urgenza che ho, le condizioni in cui si trova l'aeroplano, tutte le difficoltà che ho incontrato ed ora per un ordine errato trovarsi vietato a lavorare in una officina civile, ed attorno ad una mia proprietà. Naturalmente non mi lascio disarmare, mi reco dall'Ufficiale di picchetto ed ecco che posso entrare nell'aviorimessa dopo aver perso una buona ora per me assai preziosa.

Il lunedì monto l'apparecchio e continuo i miei lavoretti, ma l'ingegnere del R.I.N.A. non può presenziare al collaudo quindi si rimanda all'indomani; nel frattempo mi si comunica che la mia domanda per avere a prestito dalla scuola di Volo a Vela il verricello per il collaudo non è stata accolta. Come farò a provare l'apparecchio? Ed alle gare non posso andare senza averlo prima provato. Dopo tutto la mia attività, nella Scuola di Volo a Vela, dopo i voli che per essa ho fatto alla presenza del Duce, a scapito dei miei studi, etc. etc. questo proprio non me lo sarei mai aspettato.

Fortuna vuole che il dott. Cattaneo ha pronto il suo verricello e gentilmente me lo presta per qualche lancio; quindi anche questa è risolta.



Il cruscotto del «S. Ambrogio»

Siamo all'antivigilia delle Gare, a mezzogiorno tutto è pronto per il volo che dovrà coronare il mio lavoro, chiamo il vericellista della Scuola che in precedenza mi si era offerto per vericellarmi, onde dargli le disposizioni di come rimorchiarlo e della progressione dei voli, quando mi sento rispondere che gli è stato assolutamente vietato di vericellarmi.

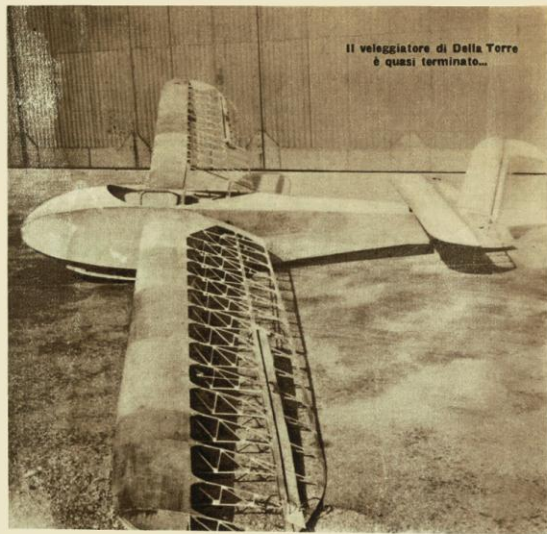
Si vede che l'hanno proprio con me! Bell'entusiasmo si ha per il Volo a Vela! Bell'incoraggiamento che si dà ai giovani che tutto sacrificano per la nobile passione del volo, con la quale vogliono servire la Patria! (Ora è quasi ridicolo pensarci, ma allora un nodo mi serrò la gola e due lacrime da bambino mi solcarono le gote: non sapevo rendermi conto del perché di tanto ostruzionismo certo era dovuto a rifa ed incomprensione che in Regime Fascista non dovrebbe più esistere).

Trovo l'asso Mantelli e il dott. Cattaneo che mi incoraggiano e mi assicurano che penseranno loro affinché al pomeriggio possa provare la mia macchina. Al pomeriggio viene l'ingegnere del R.I.N.A. ed in sua presenza per la cortesia dell'amico Gurrini che gentilmente si offre di vericellarmi posso finalmente collaudare il mio bel «S. Ambrogio».

E' mia intenzione di fare prima una retta a bassa quota per rendermi un'idea di come sia centrato l'apparecchio. Parto con un forte strappo (il gancio per vericello, di mia creazione, tiene bene) e di colpo mi trovo sollevato di un paio di metri, poi improvvisamente la trazione cessa, spingo subito in avanti la barra, l'apparecchio immediatamente risponde e mi vedo costretto per non toccare il terreno col muso a richiamare un tantino, ma basta questo tantino per farmi salire alla quota di prima, capisco subito che l'apparecchio è fine e sensibile, so negoziarmi meglio per atterrare bene. Scendo dall'apparecchio soddisfatto, specie per non avere riscontrato il difetto comune a molti apparecchi al collaudo e cioè di pendere a destra o a sinistra, il mio poi che ha l'ala a sbalzo! Tuttavia non posso dirmi completamente sicuro dato che il salto è stato troppo breve.

Teso il cavo faccio un nuovo traino e questa volta raggiungo i dieci metri, posso così essere sicuro di quanto nel primo salto non ho potuto completamente stabilire; appena sganciato, picchio un po' meno di prima e mi accorgo subito che l'apparecchio corre abbastanza veloce, lo faccio ondeggiare un poco a destra ed a sinistra, poi faccio l'atterraggio. Beroletti mi corre incontro raggiante di gioia e perde il bersellino che conteneva il *quid* per la rituale bevuta.

Ora voglio provare la virata; riporto l'apparecchio in linea e faccio un'altra vericellata ad una trentina di metri, appena sganciato e messi bene in linea di volo do leggermente piede e barra a sinistra ed ecco che l'apparecchio docilmente gira, faccio un quarto di giro, rimetto tutto al centro ed atterro. Ora posso verniciare e partire per Asiago.



Il veleggiatore di Della Torre è quasi terminato...

Teléfono a casa per tranquillizzare i miei e partecipar loro la mia gioia e come risposta ho la promessa di una bella sorpresa al ritorno.

Dopo cena, come il solito, per digerire, ultimiamo i lucidi da presentare al R.I.N.A. poi ci rechiamo, un po' prima del solito ed assai soddisfatti a dormire.

L'indomani all'ora solita siamo vicini al «S. Ambrogio», lo smontiamo e lo prepariamo per essere verniciato. Prima di sera viene spazzato due volte di un azzurro chiarissimo. Faccio un telegramma ad Asiago significando le ragioni del mio ritardo e telefono ad un corriere che mi garantisce che per l'indomani l'apparecchio sarà a Vicenza. All'indomani viene un agente dello stesso corriere per prendere visione del trasporto e bel bello mi dice che non può assumersi la responsabilità di un simile trasporto, che non ha convenienza e mi seppellisce sotto un monte di difficoltà dettami le quali nonostante le mie ripetute insistenze, mi saluta e se ne va.

Le gare si sono iniziate, non ho tempo da perdere, corrieri che mi facciano il trasporto rapidamente non ne trovo, auto che mi ricorchino il carrello di cui forse potrei disporre, nemmeno, in ferrovia non c'è da arrischiare e poi chissà quando arriverebbe.

Disperato telefono alla mamma che mi consiglia di provare a recarmi dal capostazione e sentire che cosa posso fare.

Sono le sedici, alle diciassette telefono a Beroletti a Talledo di preparare tutto che vado a prendere l'apparecchio per portarlo alla stazione. Noleggio un autocarro, mi precipito a Talledo, carico l'apparecchio e via alla stazione. Avevo trovato un impiegato che — cosa rarissima — sapeva cosa fosse il Volo a Vela ed ho così ottenuto di far viaggiare la mia macchina come bagaglio. Ecco un vantaggio delle piccole aperture.

Lo faremo partire con noi alle 0,30 con un treno che sappiamo poco frequentato, pertanto fino a questa ora ci alterniamo io e Beroletti nell'atrio della stazione per non lasciare il nostro prezioso bagaglio in balia del fachini e del pubblico.

Naturalmente siamo bersagliati dalle più inaudite domande (è la conoscenza del volo a vela, purtroppo bisogna dirlo, che c'è non solo nel popolo nostro...); c'è chi chiede se dove c'è il foro per lo sgancio del rimorchio aereo, va messa l'elica, chi ci domanda dove sta il pilota, chi lo dice essere fatto di cartone, chi si domanda come faccia a volare, e avanti di questo passo.

Un'ora prima della partenza, gelosi del nostro bagaglio ci occupiamo noi di caricarlo con la massima cura imbottendo con paglia e stracci portati con noi tutti i punti di appoggio; per fortuna il vagone è l'ultimo in fondo al treno di modo che possiamo inflare comodamente le ali e la fusoliera dalla porta posteriore senza della quale non so come avremmo potuto varcarla.

Finalmente partiamo, ad ogni fermata,

ad ogni scossone ci precipitiamo al nostro apparecchio, ormai siamo diventati amici degli inservienti del treno e abbiamo libero accesso al bagagliaio, tutto però procede bene. Invano tentiamo di tanto in tanto di dormire, ma l'agitazione da cui siamo presi, l'attenzione che prestiamo al nostro bagaglio non ci permettono di prendere sonno.

Alle 6 siamo a Vicenza, inutile dire il trabusto per levare l'apparecchio con una certa rapidità, mentre i soliti curiosi impediscono lo svolgersi libero della manovra. Appostato tutto in un giardino della stazione mi precipito in città a fare un fonogramma agli amici del «Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela — Liberato De Amici —» del Politecnico di Milano, affinché, come d'accordo mi vengano a prendere con auto e rimorchio. Gentilissimi alle 12,30 arrivano, montiamo con cura il «S. Ambrogio» sul rimorchio e via velocissimi alla volta di Asiago.

Alle 15,30 siamo ad Asiago, Trevisan scriverà poi sulla «Gazzetta dello Sport» — il miracolo era compiuto.

Dopo avere messo aeroplano e carrello in un angolo di una aviorimessa, ci rechiamo subito in cerca di un albergo e dopo esserci ben stollati ci buttiamo a dormire e non ci svegliamo fino al mattino seguente alle sette.

Appena levati ci rechiamo al campo per iniziare il montaggio ed i numerosi lavoretti che ancora ci rimangono: piazzamento degli strumenti avuti a prestito da Tizio, Caio, Sempronio; fissaggio di raccordi provvisori, ingrassatura dei comandi, etc., etc. Questi lavori ci occupano per tre giorni mentre la sera in albergo montiamo il cellone sulla capottina che, modesta a parte, realizziamo con una certa arte e con grande semplicità.

Il pomeriggio del terzo giorno e precisamente lunedì 8 il buon Rovesti, Direttore della Scuola di Vizzola Ticino, mette a mia disposizione il suo verricello cosicché posso fare due voli che mi assicurano delle doti dell'apparecchio nel quale ormai ripongo la massima fiducia.

Intuisco poi il desiderio di Mantelli di provarlo e più tardi avrò l'onore ed il piacere di vederlo montare sul «S. Ambrogio» per il primo volo a rimorchio aereo. Infatti nonostante pioviggin, parte, ma tosto si sgancia perché essendoci il cavo corto l'aliante risente della scia del rimorchiatore; cambiato il cavo con uno più lungo Mantelli riparte e fattosi rimorchiare per una quindicina di minuti inizia la planata che sempra non voglia finir mai. Giunto a terra Mantelli mostra tutto il suo entusiasmo per le magnifiche doti riscontrate nel «S. Ambrogio», non si pronuncia molto però su queste doti, volendo in seguito fare un volo esclusivamente per ricavare i dati effettivi di volo, cosa che in modo preciso non ha potuto fare nel volo precedente poiché trattandosi di un prototipo che pilotava per la prima volta aveva voluto prima assaggiarlo.

(Continua) G. L. DELLA TORRE

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## MODELLI DI CARTONE?



Un appassionato cultore di aeromodellismo noto in tutto il nostro ambiente romano, il capitano Nicola Ferrajolo, è riuscito a portare a termine, dopo serissimi lunghi studi, un aeromodello a scopo commerciale unicamente costruito in cartone, scissati, naturalmente, cartello, elica, elastico ecc. Durante delle prove compiute alla presenza di un nostro inviato, questo nuovo tipo di modello ha veramente stupito per le sue doti di robustezza, di facilità a maneggiarsi, e, infine, di decollo. Si tratta, insomma, di un tentativo più che apprezzabile, che noi segnaliamo con molto piacere ai nostri lettori. E con altrettanto piacere pubblichiamo questa obiettiva relazione sulle prove compiute.

Ecco un modello che si discosta da tutti quelli che per solito si vedono raffigurati nelle colonne de *L'aquilone*, ecco un modello che ripudia completamente la forma, la sacra «centina e longherone». ecc... ma basta, perdinci, cogli ecco. Volevo dire che questo modello ha come primo requisito una solidità a tutta prova; esso è capace di andare a cozzare contro il campanone della Marcigliana e forare le lamiere metalliche che lo compongono. Scherzi a parte (questa che ora farò è una digressione serissima che prego tutte le Autorità che si occupano di aeromodellismo di ponderare seriamente) io mi sono sempre domandato perché fra le tante qualità che si richiedono ad un aeromodello e di cui si tiene minuto conto con formule irte di coefficienti che sono un miracolo di ingegneria, non c'è anche un coefficiente di robustezza. Perché si devono vedere bellissimi modelli, che sono costati serie fatiche, scoppiassero al minimo soffio di vento e ridursi in briciole solo che la discesa sia non perfettamente regolare? Perché anche i modelli con motore a scoppio dove ci sarebbe un ampio margine sono ugualmente fragili?

Sembra quasi che alcuni aeromodellisti si glorino della fragilità.

Dunque, io propongo l'adozione di formule dove ci sia anche un coefficiente «scassatura» il quale dovrebbe comparire fra le qualità negative: ossia più facile la scassatura, peggiore la classifica. Ma queste sono ancora digressioni e torno a bomba. Era giunta al nostro orecchio la fama

di un aeromodello assolutamente robusto, infrangibile, indeformabile il cui motto è «cozzando dirocco e mi attortiglio il baffo».

Prese le opportune informazioni ci siamo rivolti al costruttore per vedere in volo gli apparecchi in oggetto ed egli ha gentilmente aderito all'invito non senza averci messo in guardia contro il pericolo di eventuali investimenti dell'aeromodello in parola. Noi abbiamo rifiutato ogni genere di protezione o corazzatura e ci siamo avviati al luogo del convegno. Un vasto piazzale con in mezzo un recinto per fabbricati da costruire costituisce insieme la Guidonia e l'Aeroporto del Littorio del nostro inventore e costruttore. Questi, che ci attendeva a piè fermo sul terreno delle sue gesta, è un vecchietto simpatico con aspetto di scemo: invece è molto in gamba. Ci iniziò un erudito discorso sugli effetti interdipendenti del «Bagi-Alcyon» e della diffusione dell'aeromodellismo nonché sulla causa del coefficiente di rottura... però da persona intelligente appena si accorse che non attaccava dette inizio alle prove.

Le prove cominciano! Il nostro fabbricante alza gli occhi al cielo e mormora con aria preoccupata: «Oggi chi sa! Con questo vento! Mah! Andiamo male. Ed io per associazione di idee penso ai giovanotti e signorine che in salotto accingendosi a deliziare il pubblico con loro canto avvissano sempre che quella sera proprio la voce non va, che non si sentono, ecc. ecc.»

Ma già le matasse si torcono fino allo spasimo mostrandosi nella tensione delle loro molecole imperiate di sudore di... glicerina.

Già due ragazzi assumono pose classiche alquanto teatrali nell'atto di lanciare l'apparecchio.

Via! Con bella regolarità i due modelli s'innalzano. Guardo in viso il padre di tanta prole; i suoi tratti perennemente corrucciati sotto la gran chioma candida sono un po' raddolciti, erra sulle sue sembianze una espressione di soddisfazione nonostante gli sforzi per volerla nascondere.

Nell'aere supremo, quasi nella stratosfera i due velivoli intanto descrivono eleganti curve e combinando il loro moto con gli impulsi vari dell'aria si abbandonano a piacevoli evoluzioni.

A un certo momento temiamo una collisione ma poi il pericolo viene scongiurato; alla fine fermatesi le eliche gli apparecchi cominciano a planare.

Ecco il momento terribile per tutti gli aeromodellisti!

L'incontro fra il piccolo aeromodello e la grande dura terra nonostante la differenza di sesso non è amoroso e produce molto spesso disastri.

Con meraviglia vediamo che il nostro uomo si mantiene impassibile.

Ma intuisce i nostri pensieri e, senza staccare gli occhi dal modello ci confida: «Questi apparecchi sono stati studiati e modificati in vista della resistenza all'urto. Parecchie volte è stato completamente cambiato il disegno a causa della scarsa resistenza che i modelli presentavano all'urto. Ho molto irrobustito le varie parti, non solo, ma queste parti le ho rese separabili l'una dall'altra in modo che l'urto produca una scissione senza rompere nulla».

Intanto un modello atterra. Si avvicina leggermente al terreno però con un'incidenza troppo forte e una velocità un po' chino esagerata. All'urto il carrello reagisce elasticamente e poi si stacca, il modello striscia sul terreno per un metro, poi si ferma, intatto. Niente da fare!

Quel fondo di malignità che si trova sempre nell'ottimo degli uomini reagisce e protesta in noi; l'espressione trionfante del nostro costruttore ci irrita.

Un momento! A noi! L'altro modello ha atterrato malamente toccando con un'ala il terreno ed è saltato in pezzi. Con grave espressione di cordoglio sul volto, parte vero, parte finto, accorriamo sul luogo del disastro. I vari pezzi del fu modello giacciono in ordine sparso sul terreno; ora che ci penso, non credevo che il modello potesse avere tanti pezzi! Mentre cerco il nostro uomo per dargli quel conforto che si usa in simili casi, un ragazzo, evidentemente esperto, con la massima naturalezza raccoglie a uno a uno i pezzi, e li fissa al loro posto ricostruendo come per incanto il modello.

Seguiamo con occhio attento questo miracolo rissuscitatorio sotto lo sguardo trionfante e leggermente sarcastico del nostro uomo che osserva in silenzio. Incassiamo il colpo. I due modelli nelle mani di due mozzicosi gli si ricaricano per procedere a un nuovo volo. A questo punto sentiamo la necessità di congratularci vivamente col fabbricante il quale accoglie con aria di

Gli aeromodellisti vicentini hanno intenzione di organizzare un grande raduno aeromodellistico tri-veneto. Tutti coloro che desiderano parteciparvi sono invitati a scrivere a Corstini Antonio, Via Luciano Manara, 1 - Vicenza. L'Aquilone pubblicherà in seguito il programma ed il regolamento del raduno.

finta modestia, abbastanza ben riuscita, i nostri sinceri complimenti.

Indi lasciamo in gruppo, con passo marziale, il campo aviatorio al suono di inni aeromodellistici cantati da una ventina di ragazzetti.

Una grande giornata aviatoria si è conclusa.

Flix



# STABILITÀ LONGITUDINALE

Abbiamo accennato nello scorso numero alla funzione del piano di coda ed abbiamo stabilito i rapporti che intercorrono fra la superficie dell'ala e dello stabilizzatore in rapporto alla distanza fra i due centri di pressione.

Esaminiamo ora l'incidenza del piano di coda rispetto all'incidenza alare e cioè il calettamento di esso. Per spiegare cosa si intenda per calettamento, daremo un esempio pratico. Se l'ala ha un'incidenza, sulla linea di volo, di 3 gradi ed il piano di coda è a -1 grado, si dice che esso è calettato a 4 gradi negativi. Se l'ala è a 2 gradi ed il timone è a 1 grado si dice che esso è calettato a -1 grado.

Stabilire il calettamento non è una cosa facile poiché si richiedono calcoli formule e diagrammi che non sono alla portata di tutti.

Oltre questo le formule ed i diagrammi in nostro possesso, mentre sono esatissimi per gli aeroplani non lo sono più per i modelli poiché interviene, a causa della diminuzione di dimensioni, un fattore di scala che non è possibile calcolare con i pochi mezzi normalmente a disposizione degli aeromodellisti.

È consigliabile invece affidarsi alla pratica e trovare l'incidenza migliore, sia dell'ala che dei piani di coda, con numerosi lanci di prova.

È logico quindi che sarà sempre bene costruire l'ala ed i piani di coda in modo da poterne variare l'incidenza.

In sede di progetto basterà tener presente che i profili spessi e quelli a forte curvatura sono i più instabili ed in questi casi è bene che il piano di coda (intendiamo sempre, per ora, piani di coda a profilo biconvesso simmetrico) abbia un calettamento un po' negativo (dell'ordine di 3-4 gradi).

In generale sarà però sempre bene avere un calettamento negativo del piano di coda.

Ci siamo occupati sin'ora di piani di coda con profilo biconvesso simmetrico, ma abbiamo già detto che esistono piani di coda con diversi profili in quanto, come si sa, anche a forti incidenze, la portanza di un profilo biconvesso simmetrico, a bassa velocità come nel caso dei modelli, è piuttosto scarsa e quindi l'effetto stabilizzante può essere insufficiente.

In simili casi si usano per i piani di coda altri profili (biconvessi asimmetrici, piano convessi, ecc.) che hanno un incremento di portanza (per ogni grado di aumento di incidenza si ha un aumento della portanza, l'aumento medio per grado si dice incremento di portanza) superiore.

Tali profili si possono usare come di solito per ottenere piani di coda a forte portanza, equivalenti cioè a piani di coda biconvessi a forte calettamento positivo, oppure rovesciati per ottenere una forte portanza equivalenti cioè a piani di coda biconvessi a forte calettamento negativo. Un caso in cui sono consigliabili timoni deportanti lo abbiamo già visto per i profili a forte curvatura: dei timoni del genere montati su modelli veleggiatori hanno dato sempre ottimi risultati. I modelli così progettati hanno, molto spesso, dimostrato di possedere delle massime doti di veleggiamento.

I piani di coda portanti sono invece ormai entrati in uso corrente per i modelli ad elastico ed a scoppio, nei quali è necessaria una forte correzione della cabrata iniziale dovuta alla scarica dell'elastico od alla potenza del motore.

In questi casi il piano di coda portante, avendo un incremento di portanza superiore ai profili biconvessi simmetrici corregge molto meglio il momento cabranante prodotto dal motore impedendo che il modello compia delle gran volte.

Naturalmente sia i piani di coda portanti che i deportanti hanno i loro difetti, infatti essi correggono molto bene la cabrata o la picchiata, ma molto male la manovra inversa, ma certo non si può avere tutto quello che si vuole.

Un'altro sistema per stabilizzare le ali, che è convenientemente usato sia in aviazione che in aeromodellismo per integrare l'opera dei piani di coda, è quello di dare uno svergolamento progressivo all'ala in modo

che all'estremità il profilo abbia un calettamento negativo rispetto al centro dell'ala.

Lo scopo è quello di impedire all'ala di perdere portanza di colpo una volta raggiunta l'incidenza critica di portanza massima. Operando nel modo descritto si ottiene che il centro dell'ala perde portanza prima delle estremità e quindi la caduta è graduale e la ripresa facilitata e più rapida.

Un perfezionamento del sistema è quello di porre all'estremità un profilo biconvesso simmetrico che oltre a diminuire le perdite marginali dell'ala e quindi la resistenza, diminuisce anche l'escursione del centro di pressione, poiché i profili biconvessi si possono, praticamente, considerare come a centro di pressione fisso.

Il sistema illustrato ha importanza fondamentale nel tuttora poiché la stabilità longitudinale è assicurata soltanto per mezzo di caratteristiche speciali dei profili (autosstabili) e dallo svergolamento delle estremità.

Oltre questi sistemi stabilizzanti ne esistono numerosi altri che hanno avuto più o meno fortuna, ma sono tutti piuttosto complessi e poco usati in aeromodellismo.

UT1



Dopo la forzata interruzione, dovuta al maltempo sopraggiunto improvviso nell'ultima settimana di settembre, sul cocuzzolo di Col del Frate ha potuto svolgersi la seconda giornata di gara per veleggiatori da pendio.

Tutti gli aeromodellisti iscritti si sono ripresentati al comitato, dimostrando di avere ventaggiosamente occupata la sosta incombentaria per riassetare gli apparecchi avariatisi nella prova precedente o per approntare quelle migliori di montaggio che le esperienze fatte nella prima giornata avevano consigliato.

Il rendimento generale raggiunto domenica 6 ottobre è stato molto più soddisfacente di quello ottenuto il 22 settembre e domenica 6 e 29° segnati dall'apparecchio di Zanetti non sono stati battuti, ben cinque apparecchi hanno superato i quattro minuti di volo.

Se la foschia non avesse sottratto alla riva dei binocoli l'I-PIAC lanciato dal conte Pietro Acquaderni, obbligando Nobili a scattare il cronometro sui 438" molto probabilmente il suo tempo ufficiale sarebbe risultato assai più vicino al « massimo » dell'I-ZANA.

Ad ogni modo molte speranze sono riposte nella terza giornata di gara che — se il tempo sarà palanissimo — avrà luogo il 13 p. v.

Nella seconda giornata di gara per veleggiatori da pendio gli aeromodellisti si sono così piazzati:

1. I-PIAC di Acquaderni conte Pietro con 438" punti 278.
2. I-ZANA di Zanetti Cesare con 436" punti 276.
3. I-PUPO di Gamberini Pietro con 425" punti 265.
4. I-ARIS di Carretto Adolfo con 424" punti 264.
5. I-LEGA di Boreani Leonardo con 48" punti 248.
6. I-GOBO di Coraghi Giorgio con 355" punti 235.
7. I-HORA di Vancini Carlo con 341" punti 221.
8. I-BERT di Berti Ceroni auro con 234" punti 154.
9. I-PROZ di Franceschi Ferruccio con 230" punti 150.
10. I-BALD di Scarselli Giorgio con 223" punti 143.

Seguono gli altri con tempo minimo.

Nessun ritirato.

Dopo la seconda giornata di gara la classifica generale per i primi dieci piazzati è la seguente:

1. I-ZANA di Zanetti Cesare con punti 665.
2. I-ARIS di Carretto Adolfo con punti 537.
3. I-NORA di Vancini Carlo con punti 498.
4. I-PUPO di Gamberini Pietro con p. 356.
5. I-GOBO di Coraghi Giorgio con p. 331.
6. I-PIAC di Acquaderni Pietro con p. 278.
7. I-ZORZ di Lolli Franco con punti 262.
8. I-BALD di Scarselli Giorgio con p. 257.
9. I-CARO di Tritoni Gilberto con p. 249.
10. I-LEGA di Boreani Leonardo con p. 248.



Partenza del veleggiatore dell'emiliano Aroldi



Il monzese Mario Fumagalli, 11° classificato alla recente gara



Un gruppo di aeromodellisti fiorentini



Ennesimo raduno a Col del Frate

# la ciabatta di TILSON



(Continuazione dal numero precedente)

Il maggiordomo, giunto appena nel vano adiacente lo studio del miliardario, allarmato da quella manifestazione tanto inaspettata al momento, rientrò in fretta, dondandosi se per caso al vecchio non avesse dato di volta il cervello. Vide il Presidente della «N.A.L.A.C.» agitarsi fra i morbidi cuscini, in preda ad un convulso di risa veramente eccezionale.

— Eh! Joe, ragazzo mio — gridò Franklin appena lo ebbe scorto — ma sì, vieni avanti: ridi con me! Non capisci, eh? ma cosa vuoi capire, povero innocente, testa di rapa che non sei altro. Sentì qua, cosa c'è scritto: è una notizia, questa, che vale per me quanto tutte le miniere dell'Alaska!

E il giovane maggiordomo, con un leggero allarme dipinto sul volto, ascoltò il vecchio leggere bisbigliando:

## COSA FARA' TILSON?

«Attenzione, signori, attenzione. Ricordate la faccenda della ciabatta galleggiante? È impossibile che la storia dell'esilarante invenzione di quel taschino di Tilson abbia disertato le vostre meningi. Attenzione, attenzione: gran festa, in casa Tilson, ieri, per l'ultimo tocco dato dall'artista al progetto di quel buffo tipo. Quando ad un tratto, che è che non è, i piani della celebre «ciabatta galleggiante» spariscono. Ira e sconforto nel cuore di tutti! Lutto e tenebre, lagrime e disperazione! Cosa farà ora Tilson? Io mi...»

A questo punto il vecchio miliardario fu interrotto dalla lettura da un grido rauco. Sollevata la testa, stupì, vedendo l'impassibile maggiordomo agitarsi nervosamente, pallido nel volto, come in preda ad una pensosa emozione.

— Joe, per amor del cielo, cosa avete? — Vecchio mio — gli gridò quasi in faccia il giovane, con gli occhi accesi da vividi bagliori — me ne vado: filo via se vi garba di più. Ripigliatevi quel canguro del mio predecessore. Arrivederci...

Stordito dallo straordinario avvenimento, il miliardario restò a guardare il giovane allontanarsi di corsa, balbettando stranamente. Ma sulla soglia Joe Francis fu arrestato dall'improvvisa comparsa di Pat Franklin, contro il cui vasto corpo andò violentemente a cozzare.

— Ma Joe, cosa fate? — gridò la donna, allarmata — non vedete?

— Se ne va! — spiegò con voce piagnucolosa il vecchio.

— Se ne va? — ripeté Pat — ma Joe è vero?

— È vero, signora, me ne vado. Chiedo scusa: devo scappare a tutta velocità, e...

— Ma, ragazzo mio... — disse con accento addolorato la donna, muovendo verso il giovane — perché mai? Siete appena venuto, in questa casa... e poi, siete così garbato, così buono, così bello...

— Ma lo sapete, signora — disse sorridendo il giovane — lo dice anche il proverbio: il Joe è bello quando dura poco... e scomparve, lasciando insieme a Pat e Franklin il mistero della sua fuga improvvisa.

La donna fece per seguirlo, poi desistette, e andò verso la finestra torcendosi le mani.

— Ma tu, Pucci — gridò d'un tratto al vecchio sposo — di qualcosa, almeno!

— Groenlandia — fece, mestamente, Franklin.

\*\*\*

Abbandonate così di galoppo le spoglie del maggiordomo Joe Francis, Fred Albony, poiché il giovane fuggitivo non era altro che lui, si precipitò ad una cabina telefo-

nica, mettendosi in contatto con l'ufficio informazioni.

— Per favore, signorina — urlò concitatamente, facendosi udire con chiarezza entro un raggio di almeno duecento metri — ditemi: entro oggi, parte qualche velivolo per l'Europa?

Avuta risposta negativa, lanciò una terribile imprecazione in lingua svedese, e finì con lo scuotere selvaggiamente l'apparecchio telefonico, dal quale uscì una pioggia di monetine. Un tassi passava in quel momento il presso: vi montò con un salto da primatista, e ordinò al conducente che lo conducesse al porto, a tutta velocità. Dopo alcuni minuti che al giovane parvero secoli, l'automobile si fermò vicino ad un molo, il cui nome era stato gridato al conducente dal giovane, durante la corsa attraverso la metropoli.

In quello specchio d'acqua, un gran numero di vecchi idrovolanti, più o meno mairidotti, si cullavano pigramente, con a bordo i loro sonnacchiosi proprietari. Erano dei velivoli a tassametro: i tassi aerei che a New York fanno regolare servizio di trasporto di passeggeri da un punto all'altro della città.

Fred si arrampicò sul più vicino, e ne svegliò il pilota con un rude colpo sulle spalle.

— Eh! — gli urlò malamente — sveglia, marmotta: Nelson Street, 14, a tutto gas!

Hallo! — rispose l'uomo sussultando — Nelson Street? e dove sta?

— A Londra.

## VIII

### INTERMEZZO GIALLO

La casa di Tilson appariva in un disordine grottesco, paradossale. Oggetti fuori posto, taluni per terra, dove nessuno si curava di raccogliarli; mobili spostati, cassetti aperti. Un'agitazione incredibile, inoltre, dominava i suoi abitanti.

Chiamarono, scavalcando un baule «ca-bina» e badando al tappeto male disteso nel quale sarebbe facile inciampare, nel salotto.

Beco John Tilson, lo sventurato Presidente della «A. A.», che passeggiava su e giù per l'ambiente, borbottando e gesticolando. Da diverse ore fa così, e nessuno lo ferma. Il moto perpetuo di Tilson fa male all'osservatore: si ha un bel soffermare lo sguardo sui vari «pezzi» posti alla

rinfusa per ogni metro quadrato della stanza: si sentirà sempre, dietro di noi, risuonare triste e cadenzato il passo del Presidente, e lo si vedrà, con gli occhi della mente, andar su e giù ribollente di ira, pallido in volto per l'emozione e il digiuno. Gabriella Tilson, da ore in preda a «chcc» nervoso, giace semidistesa su di un divano «impero», oggetto di cure affettuose da parte di un paio di graziose cameriere, sul volto delle quali sono dipinti la stessa angoscia e lo stesso nervosismo che regna sovrano, dal cancello alla punta di platino del parafulmine, per tutta la casa. Un altro personaggio anima la scena penosa, o, meglio, non l'anima, poiché si tratta di Mac Pire, l'abulico segretario di Tilson, immobile in un angolo, seduto su di un passo «puf», con il capo stretto tra le mani. I suoi occhi, come sempre, non esprimono la minima emozione. In lui sono la pace, la tranquillità eterna. In quella casa dominata dal lutto, egli rappresenta una specie di terreno neutro, di zona internazionale. Per il vasto ambiente si odono soltanto il ritmo passeggero del Presidente e i gemiti della consorte, teatralmente distesa tra cuscini e rasi, pizzi e velluti.

Ora che ci siamo sforzati di descrivere l'indescrivibile scena costituita dalla casa di Tilson in quel triste mattino del 15 luglio, ricollegiamoci con lo svolgersi degli avvenimenti che abbiamo cominciato a narrare.

Le scarpe di fine vitello calzate dallo angosciato Presidente della «A. A.» avevano percorso già diversi chilometri sul pavimento mal pulito del salotto della sua consorte, quando due nuove figure umane si aggiunsero a quelle già descritte. Nuove non per noi, che già le conosciamo, ma per lo straordinario teatro di questi straordinari avvenimenti.

Hallo — fece Fred Albony ferdandosi sulla soglia, per nulla impressionato dalla triste visione che si offriva in quel momento alla sua vista.

Hallo — fece eco Bob Jo, il pilota dei tassi noleggiato dal dinamico ex giornalista nel porto di New York.

Hallo — ripeté, con voce stanca e rauca, John Tilson, Poi, di colpo, come colpito da un'improvvisa considerazione, l'affannato Presidente si fermò a metà del suo esasperante movimento, fissò il suo sguardo sui nuovi venuti, e, balbettando, chiese a Fred:

— Ma voi, non eravate a New York?

— Certo, caro Presidente, — ammise il giovane un po' impacciato. Ma ho saputo che, l'incidente, e... eccomi qui. Questo te indicò il robusto giovanotto al suo fianco.

occupatissimo a masticare un grosso indovolo di gomma americana) è Bob Jo, e mi ha portato sin qui, di volata. Gli ho promesso un posto di pilota da voi, per...

— Ma siete matto? — l'interuppe Tilson, gesticolando. — Gli azionisti mi ridono in faccia, la società va a rotoli, come colpo di grazia mi rubano i piani dell'isola galleggiante, e voi mi portate del nuovo personale da assumere!...

— Scusate — spiegò umilmente Fred Albony — non avevo altro mezzo, per piombare quaggiù a darvi la mia opera di investigatore, che il macchinino di questo ragazzo. L'ho affittato promettendo quanto sapete, e siamo venuti. Per la benzina, ci siamo levati d'impaccio ammarando presso le...

— Ma basta, infine, che vi prenda la varicella! — esclamarono il Presidente della «A. A.». — Non mi va di sentire chiacchiere! Hanno rubato i documenti, e si tratta di ritrovarli. Questo, bisogna fare!

Al chiasso, Gabriella Tilson parve ridestarsi: emise una specie di nitrito, quindi si sollevò a sedere sul divano, girando intorno a sé uno sguardo smarrito.

— Oh, Mary — disse alla cameriera che le stava più vicino. — Dove mi trovo? Cosa è successo, Mary? Sono così stanca... ho voglia di morire...

— E smettilla! gridò fuori di sé Tilson, divenendo rosso in viso. — Portatela via! — fece rivolto alle donne — ne ho abbastanza anche di lei!...

A queste parole la consorte del Presidente gemette dolorosamente e si alzò in piedi di scatto, stringendosi attorno al corpo magro la polimerica vestaglia giapponese che la ricopriva.

— Ebbene John — disse con voce ferma — vado da mia madre. Torno alle scene, al teatro, ai trionfi dai quali tu mi hai strappata per chiudermi tra queste orribili mura, per consumarmi in questa vita tremenda di incubi, di sciagure, di scandali. Mary, dammi i sali!

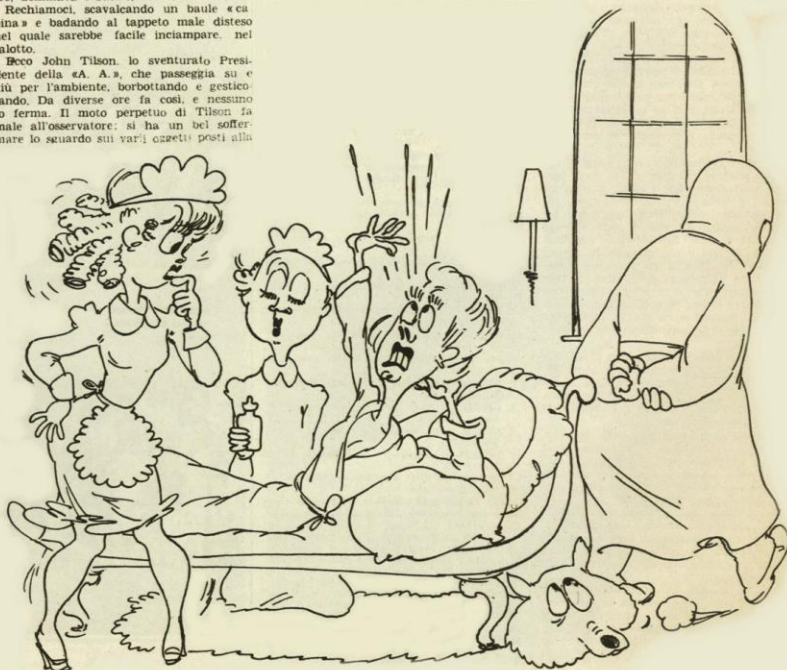
John Tilson parve vivamente colpito.

— Oh, Gabriella! — disse. E tese le braccia.

Bob Jo, un giovane tarciato la cui figura era tutta una sintesi della repubblica stellata, spuntò in un angolo la gomma, e borbottò:

— Alla faccia! — quindi si sedette su di un tavolo, con le gambe penzolanti e trattata una fiaschetta di gin. ne tracannò con evidente soddisfazione una lunga sorsata.

(Continua) MARIO GUER



# DA UN AEROPORTO DELL'Egeo

Aeroporto XV.

Sono passati ormai quattro mesi dall'inizio della guerra che ha visto la nostra azione imporsi a quelle nemiche per il coraggio dei piloti, per la superiorità del materiale e per le ardite concezioni dei comandi dell'impiego.

Si è visto come i nostri bombardieri, infischiosamente di tutte le reazioni antieree e della caccia avversaria che numerosa scorta i convogli nemici, attaccano le navi da guerra inglesi che si azzardano a navigare nel nostro mare e le costringa a disonorevoli ritirate. Si è visto pure come i nostri cacciatori, primi nel mondo per spirito, per ardimento e per bravura, assalgono in pieno giorno aeroporti di guerra nemici mitragliando e spezzando i velivoli e gli impianti a terra. Impiego questo che non è stato tentato e non può essere tentato, dai nemici. Ci vuole cuore e fegato sano ad osare senza restrizioni a cacciarsi nella tana del leone per farlo venir fuori a batterli. Si è visto pure come un nuovo impiego, quello degli aerosiluranti, abbia fatto colare a picco due incrociatori pesanti ed abbia messo fuori combattimento una nave da battaglia inglese.

Per lumeggiare meglio lo spirito dei nostri aviatori, che è ben degno di quelli della guerra mondiale è interessante osservare lo svolgimento di un episodio accaduto su uno degli aeroporti del nostro possedimento delle isole Egee. Episodio che nel suo svolgimento si riallaccia ad uno già accaduto nel lontano dicembre 1917 sul fronte italiano.

Alla vigilia del Natale di quell'anno i piloti di un nostro gruppo da caccia sedevano allegri a mensa a festeggiare la santa ricorrenza felici che questa imponesse ai combattenti una tregua d'armi. Non così la pensava, però, un pilota di una squadriglia inglese che era di stanza sullo stesso aeroporto. Questo tale, impinzatosi di « whisky » per le abbondanti libagioni in onore di Santa Claus, esce dalla baracchetta della mensa e ordinò al motorista di preparargli l'apparecchio decolla di notte in direzione delle linee. Dopo aver svoltato un po', riconosce nella bianca notte lunare la sagoma nota di un aeroporto nemico. Ridotto motore, si approssima alle baracchette costruite ai margini del campo e sgrena la sua mitragliatrice in direzione delle luci trapezoidali da qualche finestra imprudentemente lasciata aperta. L'attacco proditorio mosso in una giornata di tregua, nella quale i combattenti dimentichi delle lotte e degli odi si erano raccolti in un religioso pensiero di tranquillità, provocò numerose vittime tra i piloti nemici uniti a mensa a festeggiare la santa ricorrenza.

L'atto inconsulto del pilota britannico mosse l'indignazione e la disapprovazione dei nostri aviatori, usi a concepire la vita in maniera ben diversa da quella pseudo sportiva e brutale del loro collega. E maggiormente si indignarono i cavalieri avversari che però non avevano potuto individuare la nazionalità dell'attaccante.

Stabilito però che il velivolo doveva essere partito dal campo di Fossalunga, sede di reparti da caccia, decisero di far pagare cara la brutale prodezza. Fatto passare in pace il Natale la mattina del 26 una trentina di velivoli partivano per vendicare i compagni morti.

Giunti sul nostro campo i velivoli cominciarono a far piovere una gragnola di bombe e a mitragliare gli apparecchi schierati. Riusciti dalla sorpresa i nostri cacciatori, incuranti delle perdite che le bombe nemiche causavano, mettevano in moto i motori e partivano al contrattacco. Inseguiti i nemici mentre questi volevano le prue al ritorno, dopo aspri combattimenti, ne abbatterono in fiamme undici, senza registrare fra loro alcuna perdita.

Quella che fu detta la Battaglia di Fossalunga, testimoniò il valore e la valentia dei nostri cacciatori di allora.

A distanza di ventitré anni, gli inglesi hanno provato a loro spese che è prudente

tenersi lontano dai nostri cacciatori. Essi, sapendo che da una di queste basi dell'Egeo partivano gli attacchi diretti ad Alessandria d'Egitto e a Caifa, hanno tentato di portare la loro offesa contro quei bombardieri che per una ventina di volte hanno sfidato, sia di giorno che di notte, le loro munitissime difese. Ma, ben prudenti, non si sono arrischiati in pieno giorno. Alle prime luci dell'alba, decollando da una portaerei al largo, si sono approssimati a bassa quota ad uno dei nostri aeroporti e giunti sulla verticale hanno cominciato a sganciare il loro micidiale carico esplosivo ed incendiario.

Ma sul campo c'è chi veglia. Al primo scoppio di bombe piloti e motoristi, incuranti dell'offesa che grandinava dall'alto, corrono agli apparecchi da caccia ben disposti ai margini del campo, distanziati per sfuggire all'attacco nemico, e mettono in moto gli apparecchi. Rabbiosamente strappati dal suolo, mentre i velivoli nemici sgrano ancora gli ultimi nastri di mitragliatrice, i nostri caccia partono verso il cielo.

Una gioia acuta anima i nostri ragazzi: sono mesi che li aspettano questi inglesi e, salvo qualche partenza su allarme, quasi sempre senza seguito, non hanno potuto avere ancora il piacere di incontrarsi con un inglese. Ora è la volta buona. I motori cantano allegri quasi ad aiutare la gioia che balla in cuore ai piloti. A tutto gas, sembra che gli apparecchi non siano abbastanza veloci per giungere sui nemici che frattanto cercano di dileguarsi verso il mare.

Ma gli ultimi della formazione sono presto raggiunti. Poche raffiche ben agustate, lanciate con polso fermo da chi è uso a non sbagliare il bersaglio, colgono i serbatoi di due velivoli avversari che vengono già in torcia e allargano la loro fiammella in mare: la benzina galleggia ed arde. Gli altri arrancano verso la portaerei, qualcuno si sbanda e cerca la salvezza in terra neutrale, ma prima che giunga lo fermano le nostre mitragliatrici.

Che bazza, ragazzi! C'è da fare per tutti: dove ti rivolti vedi coccarde tricolori che ti passano vicine. E niente confusione: testa a petto che non bisogna lasciarsene sfuggire neanche uno. Infatti altri cadono in mare, due ancora sulla costa neutra, schiacciati al suolo con i piloti già toccati dalle nostre pallottole e non più padroni della macchina. Un'altro tocca in velocità l'acqua impazzito per le raffiche sparate a pochi metri da un nostro giovanissimo cacciatore. Gli occupanti verranno salvati più tardi da una nostra lancia partita in soccorso e sbalorditi racconteranno di aver provato più volte l'impressione del cozzo contro quel cacciatore nostro che menava la danza intorno a loro incurante delle mitragliatrici avversarie. Ma lui sparava sicuro, mentre quelli tremavano dalla paura.

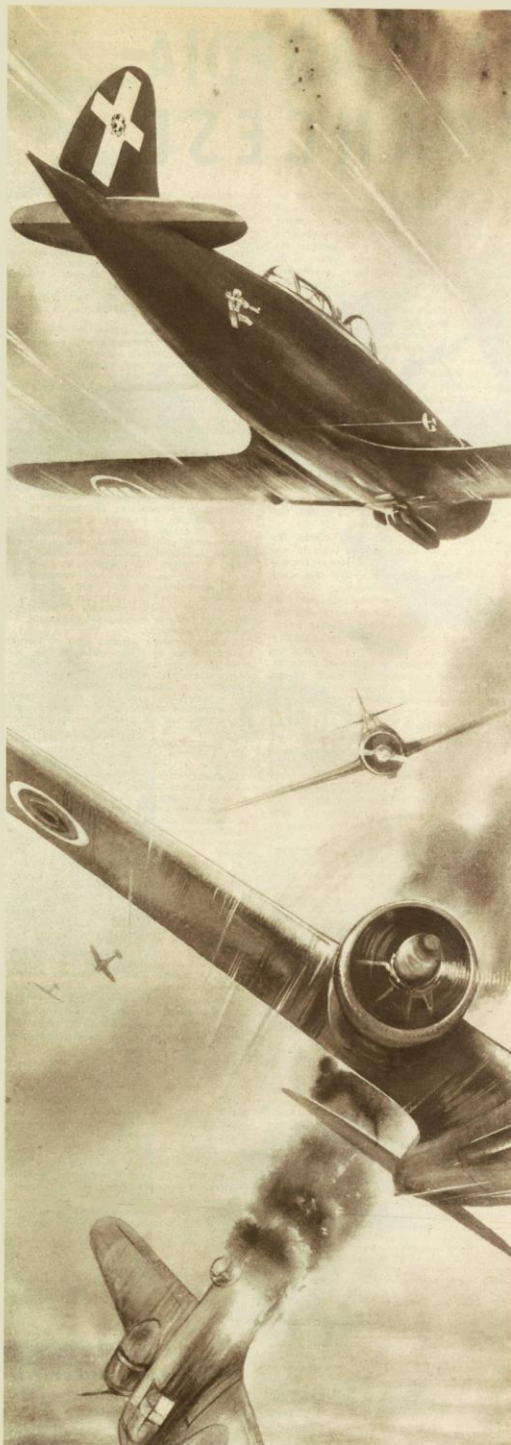
Un altro velivolo, poi, atterra incolme su una nostra isola e viene catturato intatto con i tre uomini di equipaggio.

Bilancio della fortunata caccia: nove velivoli nemici abbattuti sui dieci che hanno tentato l'attacco. E il velivolo superstite non è detto che abbia raggiunto la nave amica, che facilmente è andato in acqua per esaurimento di carburante; la stessa ragione che ha costretto il compagno a posarsi in terra nemica.

Ma la lezione non finisce qui. Intuito che gli apparecchi nemici dovevano essere partiti da una portaerei al largo, portaerei che è sempre scortata da un considerevole numero di navi da guerra, i nostri bombardieri decollavano immediatamente e, guidati dalla ricognizione che frattanto aveva raggiunto la formazione nemica, la battevano per tutta la giornata. Dalla portaerei venivano fatti partire i caccia che però non facevano desistere dall'attacco i nostri. Stretti in formazioni compatte i bombardieri rintuzzavano efficacemente l'attacco degli agili monopiani nemici e cinque di questi andavano a finire in torcia in mare.

Dopo questa lezione, si dice che gli inglesi girino alquanto al largo quando sono costretti a passare da queste parti.

A. MARIOTTI



# LA TRAGEDIA FRANCESE

Proprio così. Drama e tragedia di un gran Paese con un superbo passato e con un nobile e valoroso esercito traslato e sehanato perché non si era adeguato ai nuovi tempi, che il proprio diritto e la propria ricchezza accendeva a non faceva vedere il diritto ed il bisogno dei Paesi poveri ma degli eroi illustri. Il giorno di guerra di Mario Appellus non poteva aver titolo più adatto. Si tratta davvero della sanguinosa tragedia di una Nazione, a cui il nazista regime aveva infradriato il midollo e annocato il sangue ed il cervello. Che cosa possono valere il denaro, gli abbondanti apprestamenti militari ed il valore dei soldati quando manchi il buon governo e la sana politica che contenga gli interessi e l'equilibrio europei e guarda in ogni senso ed in ogni lato tutti gli orizzonti, a quali disastrosi risultati possa condurre il sofferarsi sulle gloriose tradizioni e nell'ottimo posto raggiunto, tutto ciò è chiaramente dimostrato in questa palpante cronistoria dell'Appellus, che et appare come un testimone del passato crollo. Testimone veridico che sa vedere e sa riferire. Garretti di acciaio, occhio acuto e lingua espressiva.

Dicevamo che si tratta d'un diario. Ma che tanto diario? Visto perché non la materia e l'oggetto, che rendono vive, intense e piene di respiro le pagine scritte. Mai come in quest'occasione un giornalista, seguendo giorno per giorno e narrando avvenimenti d'immensa portata, si è visto fortunatamente tramutato in uno storico. Compito utilissimo ed onorevole quanto mai, ma assai difficile, che richiede allo scrittore un'arte precisa. Una costruzione semplice ed evidente. Siente frasi e parole altisonanti. Nessun preconcetto e lusso di forma. Le corrispondenze di guerra dell'Appellus si sono contraddistinte fra le tante appunto per la assenza delle pretese letterarie, pur riuscendo, quando proprio non era il caso di farne a meno, ad essere scintillanti e pittoresche. Narrazione e valutazione precise dei fatti, dunque, che si susseguono in appena due mesi, maggio e giugno. Le trecentosessantasette pagine del tomo cominciano in data 3 maggio da Groningen e finiscono in data 15 giugno da X... dagli sbarchi alleati in Norvegia e la « ritirata strategica » alla fine ingloriosa di un regime. Una corsa precipitosa di fatti che si scatenano e mutano di colpo la carta geografica europea, tal quale aveva preceduto il Capo dell'Italia verso ad imperiale. Successione fantastica di quadri di guerra, che meglio non potevano essere colti e rappresentati da penna di cronista. Si che non è derivate il prezioso ricomposto libro, a valore e sintesi storica. Libro memorabile ben più delle consuete affrettate recensioni e segnalazioni, potesse fornire materia di studio a strateghi e a statisti.

Per tali ragioni noi ci limitiamo a sottolineare in un rapido accenno ciò che riguarda nel racconto dell'Appellus l'azione, che è stata come la protagonista fra le varie armi, fra dell'enorme scacco subito dagli alleati inglesi e francesi in Norvegia nel maggio ad opera dei bombardieri tedeschi. Un rapporto dell'Ammiraglio britannico, allora diceva il vero, quando dichiarava che « qualsiasi operazione della flotta nelle acque della Norvegia avrebbe presentato rischi eccessivi fino a che la R. A. F. non fosse in grado di avere il dominio dell'aria ».

Cosa che come è risaputo, non si verificò affatto. E quindi il rimbarco del Corpo di spedizione, il cosiddetto « risucchiamento », i norvegesi traditi che abbandonano la inutile lotta, il Mare del Nord rivelatosi troppo largo per gli aerei inglesi... L'Appellus spiega il perché della sconfitta, mettendo in rilievo gli errori grossolani e lo scampiglio logistico degli alleati, che dettero luogo ad episodi clamorosi, durante i quali gli aerei tedeschi si moltiplicarono in un'incalcolabile attività. Si narra che in un certo critico momento, mentre i norvegesi aspettavano con ansia lo sbarco dell'artiglieria antiaerea, arrivarono invece un forte carico di mietiti, che doveva servire per il Corpo di spedizione: centinaia di quintali di carni in conserva, biscotti, marmellate, cioccolata, migliaia di bottiglie di birra. Ma sopraggiungono i bombardieri tedeschi e distruggono tutto. I soldati svedesi si « formano per la marmellata ». La birra, la bruma ed il sangue formano un liquido unico nelle enormi buche che le bombe scavano sulle banchine. Il bombardamento da parte tedesca era giustamente colto con la ricognizione. I porti erano quasi sempre bombardati dapprima con bombe di medio calibro alternate con quelle incendiarie e poi da bombe di piccolo calibro che colpivano la periferia immediata delle zone già bombar-

date. Una tecnica di bombardamento studiata minutamente ed efficientemente applicata. I britannici costretti alla fuga.

Corrispondenze dall'Olanda, da Amsterdam, dal Belgio, da Brusselle. Vita di guerra vissuta, col cielo scalfato dai mitragliatori, i paracadutisti, i pupazzi, i pupazzi descritti dall'Appellus. « Gli ombrelli nimitici... che si staccano dagli aerei invisibili e scendono giù tutti insieme come un immenso grappolo d'uva che finisce a punta col primo uccino umano ». La fucliera infernale ed il latrare delle mitragliatrici... i paracadutisti che cadono... Macché! Fantocci di paglia... Demoralizzazione.

Un soldato francese che dice: « Tout de même, ce sont des diables, ces sacres allemands ».

E, accanto, l'eroismo ed il meraviglioso successo dei veri paracadutisti. Lo scrittore osserva: « Un esercito che può fornire a migliaia i « volontari paracadutisti » è un esercito che deve fatalmente vincere ».

Fra le belle pagine che susseguono ce n'è una analizzante, alla stregua dei fatti, il perché della vittoria tedesca. Il giornalista enuncia le molte ragioni e ad un certo punto dice così: « La Germania vince perché ha creduto nell'arma aerea ed all'arma aerea ha affidato il compito militare e storico di vincere le due grandi armi dell'era prerisorta: la flotta inglese e la ricchezza; la Germania vince perché ha mobilitato agli ordini della Rivoluzione la Tecnica, il Motore a scoppio, la Velocità, il sogno e l'eroismo ». Si tratta dunque di una nuova arte della guerra, che basandosi sulle forze dello Spirito, valorizza al massimo la tecnica scientifica, il motore, l'aeroplano. E' glorificante, in tal modo, la potenza dell'azione, sta nella macchina, sta nell'uomo. Perfetta la macchina e perfetto il conduttore nell'addestramento fisico e spirituale. Il buon combattente dell'aria è sempre un coraggioso e cosciente patriota.

A leggere questa plastica riva ed istruttiva cronistoria, ci si persuade che per ottenere lo scopo le svariate armi agiscono coordinatamente fra loro e che nessuna è efficace se isolata, ma lo scrittore fa notare che è necessario aggiungere un'altra parola che scaturisce direttamente dalla sua personale esperienza di osservatore di guerra e di battaglia: la fede nell'arma aerea. Essa, quando è presente, sostiene moralmente il soldato, sneria il nemico, lo demoralizza, lo disordina, lo ferma. Se è adoperata in piccoli quantitativi, con concerti razionali, sul terreno tattico facilita la marcia della fanteria o dell'artiglieria e dei carriati ed accelera i tempi delle azioni. Se adoperata in massa sul terreno strategico e sul campo tattico può risolvere spesso situazioni difficilissime tanto coi colpi che può fare al nemico, quanto col disordine causato dal panico aereo. Non sempre un bombardiere colpisce il bersaglio, ma sempre l'intervento aereo sconvolge materialmente e spiritualmente il funzionamento delle retrovie nemiche, ferma i treni, disordina i convogli, turba la disciplina, disorganizza gli orari, irrita le truppe, frena le popolazioni e i nervi delle quali si pongono fuori delle rotte ».

Queste le « dirette » osservazioni dell'Appellus fatte su parecchi carni di battaglia (Cina, Mongolia, Etiopia, Spagna, Polonia, Finlandia, Norvegia, Belgio...). I tedeschi si sono dimostrati maestri nell'uso dell'arma aerea nelle campagne che hanno condotto la Francia agli armistizi. Non v'è capitolo di questo smagliante Commentario di guerra che non lo dimostri.

L'Appellus conclude dicendo che l'esercito francese si è battuto fino all'ultimo, in Alzazia e Lorena, in Savoia e sulle Alpi, salvando l'onore militare della Nazione; ma che è colpito, in pieno, con infamia, il regime politico. Dittata totale. L'Inghilterra è ora a faccia scoperta, per ricevere le sterzate dell'Europa. Tutte le armi della Germania e dell'Italia le si appoggiano contro. Il compito dell'Italia è difficile e importantissimo. Affrontato con coraggio e con la certezza di vincere.

Dice, infine, l'Appellus: « Nel nome toloante del Duce, lotta sotto, tutti, con tutto, contro l'Inghilterra ».

la

MARIO APPELLUS: La tragedia della Francia. Dalla superiorità di ieri agli armistizi di oggi. Cronache di guerra — Ed. Mondadori, Milano, XVIII.

## Tutto per il Costruttore di Aeromodelli utensili e materiali

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

allo ditto

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

# POSTA aerea

Carlo Antinori, Firenze. — Finalmente una persona che parla di pagare, e non di riscuotere. Ci sono ragazzi piccolissimi che mandano racconti da poppani e articoli che fanno piangere persino i portaliere e codesti articoli e racconti accompagnano con lettere che incominciano così: «Vi mando, caro Zio Falcone (o illustrissimo signor direttore), questo articolo che ho buttato giù in fretta e perciò dategli un'occhiata ai punti e alle virgole...» e finisce press' poco così: «e mandatemli al più presto il pagamento dell'articolo suddetto perché mi è costato molto lavoro e del denaro ne ho urgente bisogno». Tu invece, mio caro adorabile amico Carlo, mi chiedi quanto dovrete pagare per pubblicare su L'aquilone un piccolo resoconto di cronaca di gara aeromodellistica. Sei infelice. Mandami pure la cronachetta, che passerò al Barbutto Censore e pubblicherò se sarà meritevole di comparire sul nostro giornale. In quanto alla propaganda che proponi di fare in seno al tuo istituto scolastico e fuori, io penso che per riuscire a qualche cosa è necessario affrontare l'impresa con molto impegno. Ad ogni modo ti faccio mandare qualche copia di L'aquilone, affinché tu la metta sotto gli occhi di chi non conosce questo nostro amato giornale. Ti dico infine che fa sempre piacere sentir dire che, in seguito ad un consiglio dato ad un amico, quest'amico ha realizzato ciò che temeva irrealizzabile.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

C. R. 42, Palermo. — Leggo con gli occhi inumiditi da un'improvvisa commozione, la data della tua cartolina: 4 agosto l'anno, per fortuna, è il 1940. Per di più tu sei lettore, appartieni perciò alla categoria di coloro ai quali io rispondo solitamente a razzo postale o a battello. Il disguido, caro C.R. 42, mi addolora, onde io, per ottenere il tuo perdono, mi costringo il capo di cenere e leggo attentamente un libro di poesie erotiche. Tra mi domandi (mi domandasti, veramente...) come si fa a divenire aeromodellista. Basta costruire aeromodelli, caro cugino in fiore. E, per evitare la tua insistiva domanda e come si costruiscono aeromodelli, aggiungo rapidamente, frequentando la scuola di modelli volanti. Una volta, ma secoli fa, poiché da più lustri mi man-

cano di essa notizie, esisteva a Palermo una scuola in cui insegnava l'arte di far modelli volanti il famoso (allora) Giovanni Simoncini, un cunto giovane aeromodellista, prosimo, quando lo conobbi, ai seicentocinquanta anni. Non so più, ripeto, se le cose stiano ancora così; informati, quindi, presso la sede provinciale della R.U.N.A. Saluti e cioccolatini.

Luigi Zane, Verona. — E' terribilmente preoccupante il fatto che tu, nonostante la frequenza al liceo e la conseguente prossima cianzia, sia uso impiegare per scrivere la più micidiale grafia che sia stato mai dato a mente umana di immaginare. Io capisco tale fatto quando si tratti di bambinelli che nulla sanno dei pericoli del mondo, ma tu, Luigino...? Non sogni, la notte, uomini armati di nodosi bastoni e giovani padri muniti di serpenti del minuto, i minuscoli rettili dal morso fatale, o peggio di acquerelli delle ore tredici meno cinque, il momento del calendario Antonietto? In quanto ai profili alari, sappi che noi pubblichiamo, di tanto in tanto, tavole intere di profili. Una di queste è l'A.P.P.I.S., per esempio, in vendita a tutte le ore presso gli uffici della nostra Amministrazione. Prendo commiato e passo a

Marino Mondolfo. — Tu esclami, con voce semi-irata: così non va; io sono aeromodellista, e «L'aquilone» pubblica soltanto una pagina relativa a tale attività! Bene, amico mio, e con questo? Io sono aviatore eppure il giornale «Oggi», che io non manco mai di acquistare, non mi interessa affatto di aviazione. Meglio quindi il tuo caso, no?

Guelfino Fornaciari. — Hai altro da chiedere? Nientemeno che trentasei fotografie! E pensare che noi le fotografie le paghiamo alle varie agenzie che ce le offrono... ben venti lire l'una! Il mondo è burfo, amici miei, come diceva quel tale che, in stato di ubriachezza, vedeva con stupore le mucche pascolare sul campanile della chiesa e i pescani volare e fare aerobiascando cadere, ogni tanto, regali fastidiosi e poco igienici ai passerotti che, compiti, passeggiavano per le vie.

CRIVELLO

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile  
Stabilimento Fotocolor VECCHIONI & GUADAGNO  
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580 680



Vedi, quello è un innovatore: invece della vite ha fatto un pero...

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

Publicato da

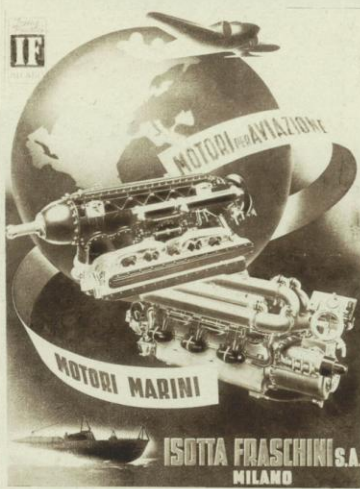
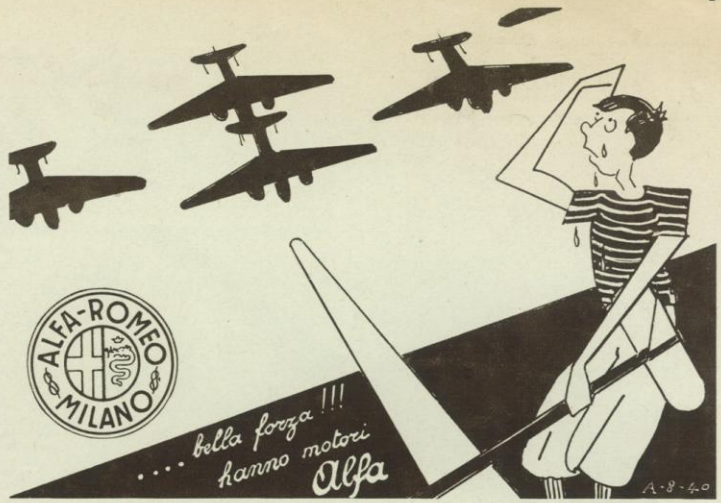
**AVIAZIONE  
PER TUTTI**

nel Suo numero

**7**

**ACQUISTATELO!**

**COSTA  
SOLTANTO 1 LIRA**



**L'AQUILONE**

*Settimanale per i giovani*



UNA COLONNA AUTOCARRATA INGLESE ATTACATA E DISTRUTTA DAI NOSTRI ASSALTATORI.