

1 Piss. —

n.

4

# ALI DI GUERRA



Piomba come un falco, passa in un rombo, imboccata con la bomba, affonda e sconquassa. Per merito dei velivoli picchiatori l'arma dell'aria rende preccaria la vantata supremazia nel mare.

In questo numero:

**MEGLIO MORTI CHE PRIGIONIERI  
CAMERATI ALLO SPECCHIO  
VITA INTIMA A BORDO  
DI UN BOMBARDIERE  
LO "SPUTAFUOCO"**



**IL DUCE SALUTA LA DIVISIONE « TRIDENTINA ».** — Alpini fierissimi, ornati della penna aquilea, uomini delle altezze eppero fratelli degli aviatori, il Duce ricevendovi a Bari l'11 di luglio vi ha detto che « la Patria conta su di voi perché le avete dato e le darete la vittoria ».



**ARTURO FERRARIN,** pilota della Grande Guerra, primatista mondiale nel volo da Roma a Tokio, primo messaggero alato dall'Italia risorta all'Impero di Yamato, traviatore dell'Oceano, collaudatore di altissima perizia, decorato di medaglia d'oro al Valore Aeronautico e di più medaglie al Valor Militare, assertore d'italianità in tutti i cieli del mondo, instancabilmente operoso anche nella doviziosa fortuna, è caduto con un velivolo sperimentale, per compiere malgrado già coperto di gloria, il suo dovere di combattente.

## PANORAMA a volo

**I**L RITMO degli avvenimenti è così celere che il panorama osservato con un giro d'orizzonte prima d'andare in macchina rischia d'essere cambiato totalmente allorchè queste pagine andranno tra le mani del lettore.

Quindici giorni or sono i germanici avevano di fronte la linea Stalin. Oscuri pronostici correva nella stampa nemica ed in quella neutrale. « Vedrete! non passeranno, e saranno attaccati a tergo dai comunisti in guerriglia ». Adesso Pietroburgo, Mosca e Kiev sono investite dalle Panzer germaniche; una immensa tragedia si prepara, una vittoria così rigida, decisiva e clamorosa come non si ebbe mai nella storia del mondo.

Noi aviatori abbiamo diritto di essere alteri che l'aviazione ne sia stata la determinante principale. In questa campagna come nelle altre di Polonia, di Norvegia, di Francia, di Balcania, le forze terrestri sebbene potentissime hanno potuto avanzare soltanto perchè l'aviazione germanica ha schiacciato fin dall'inizio le ali russe, perchè l'occhio suo vigilatissimo ha rivelato ogni mossa delle armate russe, ha scoperto ogni insidia, ha scrutato nelle foreste e nelle paludi, di fronte ed a tergo, ha rifornito i reparti più avanzati e quelli rimasti isolati nelle retrovie, ha distrutto i treni con i quali accorrevano i rinforzi, ha tagliato le strade della ritirata, ha ingolfato su tali strade gli autotrasporti e le artiglierie ripieganti, ha spezzato ogni collegamento, ha disorganizzato i comandi, ha picchiato sulle forze corazzate che in un supremo sforzo tentavano qua e là la risossa, ha gettato il monito sulle folle cittadine, ha provocato esodi di vastità più che biblica, dal Baltico al Mar Nero, lungo 2400 km. di fronte, è stata presente dovunque, ha puntato in profondità fin dove l'efficacia della sua azione potesse ripercuotersi di tappa in tappa sul teatro della viva lotta terrestre.

Di colpo il teatro mediterraneo ch'era predominante è diventato secondario; l'attacco frontale contro le posizioni inglesi nel levante ha avuto una diversione e minaccia tramutarsi in un

gigantesco aggiramento che potrebbe (come non lanciarsi in contatti pronostici?) interessare fra breve le sponde del Caspio.

Ma nel Mediterraneo frattanto non si dorme né il nemico può dormire; non può distogliere le forze che qui resistono disperatamente perchè l'Italia è presente, premente, minacciosa.

Le ali dominano le acque e non danno requie ai trasporti nemici ed alle forze navali che li difendono. Le ali piombano su Malta dove memorabili assalti a volo rasente hanno fatto pagare ai bombardieri britannici le inutilmente cruente incursioni su Napoli e sopra Siracusa. Le ali assillano Tobruk, proseguono ad estendere il cimitero del suo porto, precludono i rifornimenti via mare e via terra dopo avervi distrutto impianti idrici e serbatoi di carburante.

Le ali ostruiscono il canale di Suez affondandovi piroscaphi, bersagliano il traffico ferroviario tra Marsa Matruh ed Alessandria. Di giorno e di notte vasti incendi documentano l'efficacia della loro azione su tutte le posizioni nemiche; i bollettini segnalano incrociatori e cacciatorpedinieri nemici centrati dalle bombe, piroscaphi affondati dai nostri siluri aerei.

Fin nella lontana Cipro le ali d'Italia si sono spinte, attaccando l'aeroponto di Nicosia, base preziosa del nuovo scacchiere operativo. Caifa ha di nuovo sentito il peso della nostra offesa. Non senza sacrifici ma spesso con assoluta prevalenza diecine e diecine di velivoli nemici sono stati dai nostri instancabili cacciatori abbattuti in combattimento, oppure sono stati distrutti al suolo costringendo gli inglesi ad un faticosissimo sforzo di ripristino e sostituzione.

Invanio le forze aeree nemiche hanno tentato nuovi danni sopra Bengasi e sopra Tripoli dove le popolazioni sono, quanto quelle della penisola, tetragone ad ogni stanchezza. E dovunque sulle vaste superfici del mare la ricognizione aerea di giorno e di notte ha vigilato e segnalato qualsiasi movimento nemico.

ME

# e' accaduto a me



**A**BBIAMO raccolto dalla viva voce dei due principali protagonisti ricoverati nell'ospedale del Celio in Roma la narrazione d'una drammatica avventura.

L'equipaggio era composto del primo pilota capitano Bernardini, del secondo pilota sergente magg. Gentilini, dell'osservatore tenente di vascello Baffigo, del marconista sergente magg. Balagna, dell'armiere maresciallo Sinisi e del motorista Tascarella.

Bernardini ha dettato la prima parte, Baffigo la seconda; in entrambi lo stile è conciso, la forza suggestiva è intensa. Sono uomini di azione, non aggiungiamo fronzoli.

Tenente di vascello Baffigo - Capitano pilota Bernardini

## Meglio morti che prigionieri

UN NOSTRO apparecchio da ricognizione aveva avvistato a NE di Sidi Barrani un convoglio diretto a Tobruk. Alle 9,30 decollammo con due S.79 siluranti. Un Cant Z. 1007 partì con noi per la ripresa cinematografica. Sul mare una forte foschia ci faceva disperare circa l'incontro con il convoglio. Giunti sul punto dell'avvistamento iniziammo la rotta di ricerca zigzagando. Sono i momenti più duri nelle nostre azioni, tutti i sensi accentrati nella vista, cercando di forare la foschia e l'immensità del mare e scovare le piccole scie bianche. Quante volte dall'Egeo dopo ore ed ore di ricerche estenuanti dovevamo tornare indietro gli occhi bruciati ed il siluro ancora sotto!

Ad un tratto Baffigo mi tocca la spalla. Seguo la direzione del suo sguardo ed accosto subito a destra. A 7 o 8 mila metri due piccole scie. Avvicinandoci ne vedremo una terza più piccola. È la cisterna che rifornisce Tobruk di acqua, essendo stati gli impianti idrici distrutti dai nostri Stukas.

Non ho bisogno di parlare per farmi comprendere. I lunghi voli, sei mesi di guerra ci hanno accomunato anche nei pensieri. Sappiamo che il nostro bersaglio è la cisterna. Più piccolo, più difficile ma più prezioso per il nemico. Lasciamo al gregario l'incrociatore più vicino. Da un piccolo sbattere d'ali il sezionario ha compreso. Riduco i motori e picchio per ridurre la quota che era sui 500 metri. Uno sguardo al sole ci delude sulle possibilità di sfruttarlo. Le navi vi hanno la poppa puntata. 60 secondi di avvicinamento. Sento tutto l'equipaggio teso dietro di me, ciascuno al suo posto; so che anche in essi c'è lo stesso spasimo che mi dà questa fredda calma così irreale che stupisce noi stessi. Distanza: 5000, 4000, 3500; meccanicamente guardo l'ora, le 10,32. Fra tre minuti tutto è finito, dico tra me. Mi tolgo gli occhiali da sole. L'aeroplano mi sembra fermo. L'anemometro segna 350, siamo a 200 metri di quota e a 7 od 8 m/s a picchiare. Una fiammata dal primo incrociatore, una nuvoletta si sospende 50 metri avanti a noi, un po' più bassa. So che quelle granate mi indicano la quota dove devo giungere. Anche gli inglesi la sanno. Come ad un segnale a diecine adesso si aprono intorno a noi, bianche e nere. Attutiti giungono gli scoppi. Il mio cervello sento che ripete: non accostare, non accostare; è un imperativo rivolto al bersaglio. Se ora varia la rotta non potremmo sganciare. Baffigo è al mio fianco, in piedi, teso in avanti, segue la mira sull'alizada posta al centro del cruscotto. Lo vedo senza guardarla. Siamo sui 2000 metri in distanza a 80 metri di quota. Il nemico ci ha centrati in

pieno e l'odore di polvere arriva alle nostre nari dai finestrini. Sento un forte colpo in coda. Provo subito i comandi, rispondono. Vediamo il bersaglio che ingrandisce; non ha accostato e non farà più in tempo. Vediamo distintamente sparare le mitragliere di bordo; il bersaglio ci viene incontro. Siamo distanti circa 700 metri, a 50 di quota.

Guardo il giorizzonte. È a posto. Il variometro anche. L'apparecchio è puntato per la misura di uno scafo davanti alla nave. Lo scatto dello sgancio alleggerisce improvvisamente l'aereo. Dò pieno motore e mi tuffo sulla nave. Sono certo che sarà colpita. Vedo la nave fare un balzo in avanti e la scia aumentare all'istante. È la manovra per cercare di evitare il colpo mortale. Sono a 5-6 metri sulla nave. Intravedo figure che corrono sul ponte, penso di virare stretto a sinistra per allontanarmi dall'incrociatore di testa che spara un po' troppo. Ma a sinistra mi ricordo che v'è il sezionario e non vorrei che la mia manovra danneggiasse la sua. Voltiamo la rotta verso sud zigzagando un po'. Guardo il secondo pilota che sorride. È appena un po' pallido e qualche goccia di sudore. I comandi vibrano un po'. Il colpo in coda deve aver danneggiato le trasmissioni.

So che è inutile voltarmi; tutti sono con la testa in fuori per vedere l'effetto del siluro. Attendo da un istante all'altro l'urlo che dica « colpito ». Le mitragliatrici di coda cominciano a sparare. Baffigo si volge e mi dice: La caccia! Dò motore in pieno ma devo diminuire subito: la coda vibra troppo. Vado sul pelo dell'acqua zigzagando. Mi torna limpida alla memoria la mattina del 10 gennaio, il giorno del siluramento dell'*Illustrious*. Ancora gli Hurricane. Penso che gliela faremo a liberarci. Ogni qualvolta sento sparare accosto bruscamente a destra o a sinistra. So che si tratta di puntate del nemico, altrimenti l'equipaggio nostro non sprecherebbe i colpi. Le armi di coda non sparano più. Vorrei voltarmi ma non posso. Vedo sull'acqua avanti all'ala sinistra una lunga scia ribollente. Accosto a destra. Vedo l'ala sinistra scheggiarsi, forarsi.

L'apparecchio si inchina a destra sbandando fortemente. Sento un gran colpo in testa e come una scudisciata alla gamba sinistra. Dintorno un odore di benzina che stordisce. Diminuisco il motore sinistro, diminuisco il centrale e mi accingo ad ammarare. Penso di salvare il mio equipaggio, l'amaraggio deve riuscire. Non penso ad altro. Una voce lontana mi dice: Tira (è Baffigo); una gran scia e siamo fermi ondeggiando. Inconsciamente guardo l'orologio: segna le 10 e 30.

Il silenzio completo mi dà un senso di vuoto; mi tocco la testa e la sento bagnata di caldo. La gamba sinistra è come addormentata. Il secondo pilota sergente maggiore Gentilini apre il tetto mio e il suo. Gli chiedo se è ferito, mi fa cenno di no. Mi aiuta ad uscire sull'ala. Grido dietro di tirar fuori il battello. Baffigo mi risponde che lo stam facendo. L'acqua mi sveglia un poco. Mi meraviglio al sentirla così calda. Vedo che le ali sono sfiorate e vi gorgoglia dentro l'acqua. Baffigo mi dice che ci sono due feriti gravi, e anch'esso è ferito ad una gamba. Mi vien da sorridere pensando che la sorte ci tratta ugualmente.

Balagna, il serg. magg. marconista, ci dice che non gliela fa a muoversi. In tre lo adagiamo sull'ala. Mi sento stanchissimo. Mi ricordo di aver letto di un S. 79 che aveva galleggiato moltissime ore. Lo dico agli altri mentre dentro di me penso che questo ha le ali troppo bucate. Vedo la porta aprirsi ed il battello che comincia a gonfiarsi. Mi ricordo che pochi giorni prima l'avevamo provato tutti ed andavano bene. Una mano fredda mi stringe il cuore. Se qualche pallottola lo avesse forato! Lo guardo. È gonfio. Vedo che vi adagiano il maresciallo armiere Sinisi. Gli chiedo come sta. Mi fa un cenno con la mano. L'Hurricane volteggia sopra di noi a un centinaio di metri di quota. Penso che le navi inglesi sono molto vicine e forse l'aereo ci sta segnalando. Forse verranno a colpirci. Allora dico a Baffigo che bisogna affondare i codici. Balagna si tiene aggrappato alla mia gamba ferita e mi fa un male terribile. Lo guardo in faccia e non ho il coraggio di dirgli nulla. Certo è ferito grave. L'ultima volta a Rodi l'apparecchio del tenente Barbani fu ritrovato dopo due ore e mezzo. Certo a quest'ora, penso, ci stanno già cercando. Lo dico agli altri. Dico anche di aprire un paracadute; si vedrà meglio dall'alto.

\*\*\*

Con l'aiuto di Gentilini apro il paracadute candido che gonfia dal vento sembra una vela pittoresca. Il vento spira abbastanza teso da NW e lentamente il convoglio aeroplano-battello si mette in moto con tutto il suo carico.

Mi passano per la mente vecchi ricordi, due lontani giorni di luglio dell'anno scorso in cui mi sono trovato nello stesso frangente, quando volavo con la Ricognizione Marittima. Tutte le due volte, costretti ad ammarare, ce la siamo cavata con un bagno di poche ore; la speranza di uscire salvo anche oggi diventa sempre più viva.

E adesso occorre lavorare ancora, i pesi sull'apparecchio devono essere equilibrati, il battello deve essere provvisto di tutto l'occorrente. Lavoriamo instancabilmente ed in pochi minuti tutto è pronto per far fronte a qualsiasi eventualità.

Il battello ha a bordo i due feriti gravi, le casette viveri, le scatole di medicazione, l'indispensabile soffietto per rifornire d'aria i pneumatici e i salvagente. Bernardini, il 2° pilota, il motorista ed io siamo aggrappati ai rottami dell'aeroplano.

In un momento di tregua un'infinità di pensieri mi assalgono; è una ridda travolge di domande che mi vengono rivolte da una voce interna. Quanto tempo galleggerà l'aeroplano? Resisterà il battello? Sinisi e Balagna potranno sopportare il dolore delle loro ferite? Riusciremo a percorrere le molte miglia che ci separano dalla costa? Consulto la carta che ho conservata e purtroppo devo concludere che il vento se ci è favorevole in un certo senso, ci trascina irrimediabilmente verso le coste nemiche.

Passato appena il pericolo di essere salvati dalle navi inglesi si presenta adesso con tutte le sue incognite la prospettiva di dover noi stessi metter piede in terra nemica e darci prigionieri. Mi ribello a questa idea, pronto a tutto osare pur di evitare la prigione.

Mentre sono immerso nei miei pensieri, avviene l'inevitabile; l'aeroplano affonda rapidamente, le ali sono già sotto e la coda si solleva lentamente. Bernardini è gettato in acqua con gli altri e anch'io sto per tuffarmi quando mi ricordo che il battello è legato con un cavo all'apparecchio. Ho quasi finito di sciogliere il nodo, che mi sento trascinato sotto acqua da un peso fortissimo attaccato al piede sinistro; è qualche cavoletto del paracadute, ne sono certo e provo a dare uno strappone violento, ma è inutile, il laccio mi ha preso il collo del piede e vado sempre giù.

Il ricordo del drammatico momento mi turba ancora per il cervello. Mi faccio forza, mi piego, sfilo il sandalo e finalmente riesco a liberarmi dalla stretta.

Mi sembra di non arrivare più in superficie, acqua sempre acqua sulla mia testa, ma ecco finalmente la luce e laggiù a qualche decina di metri il battello che balza sulle onde. Con poche bracciate lo raggiungo e mi aggrappo ad esso con tutta la forza dei muscoli. La gamba ferita non mi fa male e quasi non mi ricordo se è la destra o la sinistra.

Due persone possono ancora prendere posto sul battello; stabiliamo un turno; Bernardini e il motociclista Tascarella salgono, io e il secondo pilota restiamo in acqua.

Ci liberiamo intanto dei vestiti e restiamo tutti quasi nudi; unico oggetto che conservo attaccato alla cintola è la pistola, che potrà forse servire.

Sono forse passate due ore e Sinisi non si muove quasi più, non un lamento si è lasciato sfuggire, soltanto qualche volta ha chiesto da bere. Vuol darci la mano, vuol parlarti ancora, ricorda la moglie e poi s'irrigidisce. Sentiamo tutti l'altro freddo della morte che ci soffia sul viso, muti esterrefatti non possiamo staccare gli occhi dal nostro caro compagno di tante imprese. Egli ormai non è più fra noi, ma siamo certi che ci guarda con i suoi occhi miti e fedeli, lassù con gli altri purissimi eroi che ha raggiunti da poco. Passano così i minuti lunghi come secoli e nessuno di noi ha il coraggio di rompere il silenzio immenso che ci avvolge.

Bisogna reagire e raccolte tutte le forze ci accingiamo ad esaudire l'ultimo volere del camerata. «Gettatevi in mare» aveva detto. Ed il mare infinito lo ha accolto per riunirlo a tutti gli altri eroi che in esso riposano già. Balagna quando lo vede galleggiare gli rivolge il suo ultimo accorto saluto: «Addio Sinisi». Nel suo viso contratto dal dolore, nei suoi occhi azzurri più del cielo, leggo il suo pensiero e lo leggono tutti. Nessuno ha la forza di parlare, di fare un movimento, siamo impetrati, la morte batte ancora le ali su di noi.

Ma abbiamo sempre lavoro; dobbiamo alleggerire il battello se vogliamo prendervi posto in cinque, perciò gettiamo via quasi tutti i viveri e teniamo soltanto l'acqua e qualche bevanda alcolica.

Il bagno nell'acqua ricoperta di benzina ci ha fatto male all'organismo e lo stomaco ci dà l'impressione di volersi squarciare da un momento all'altro.

Sistemato alla meglio Balagna e apprestatagli qualche cura, ognuno di noi si disinfecta e si fascia le proprie ferite.

Il dolore comincia a farsi sentire. Bernardini sente la pallottola che gli ha attraversato il polpaccio e

che si è fermata vicinissimo all'osso, io sento la mia che è penetrata in profondità in una coscia ed ogni movimento mi è penosissimo.

Il vento aumenta ancora e forse può essere sfruttato; proviamo. Con la mia camicia preparo la vela, con un remo l'albero, con l'altro remo il timone; il piccolo vascello col suo carico pieno di speranza, scivola sulle onde guidato alla meglio dall'improvviso navarca.

Il pomeriggio trascorre così, la vela è gonfia, il timone risponde, il battello benché piatto è docile e la navigazione è soddisfacente. Però non è tutto così semplice, le onde entrano facilmente nella fragile imbarcazione; è cosa che ci preoccupa molto, due di noi sono continuamente occupati a conservare la galleggiabilità del battello.

Giunge così il tramonto; il vento cala, il mare si calma, mi sento le braccia spezzate e non riesco più a governare il battello. Ammaino la vela, mentre Bernardini ai remi, voga con forza verso il sole che sta per scendere dietro l'orizzonte.

Ad un tratto vedo due sagome di navi da guerra che si avvicinano lentamente, le addito agli altri e le riconosco, sono due cacciatorpediniere inglesi. L'idea della prigione, mi turbina nel cervello; se ci vedono è salva la vita ma tutto il resto è perduto. Vedo come in un sogno Alessandria, il Cairo, altri luoghi a me noti dell'Egitto, rivedo alcuni miei cari compagni adesso prigionieri laggiù sulle rive del Nilo, mi raffiguro il sorriso di scherno e di compassione degli ufficiali inglesi che fra poco ci raccoglieranno. Forse avrò conosciuto qualcuno di essi in qualche porto lontano. Fra i piedi ho le fumate colorate per attirare l'attenzione, ma non voglio guardarle; ho l'impressione che debbano scottare. Un'occhiata di Bernardini mi fa capire i suoi pensieri: meglio rimanere qui che mettere piede sulle navi inglesi. Ma c'è Balagna poveretto che ha bisogno di cure e per lui questa può essere l'unica salvezza. Mi chino su di lui gli addito le navi ormai vicinissime e gli faccio comprendere che se vogliamo possiamo salvarci. Attendo la sua risposta col cuore che non batte più, tutto dipende da lui; noi abbiamo rinunciato, ma lui deve decidere. Balagna si alza faticosamente sui gommiti volge lo sguardo verso il nemico e mi domanda: «Comandante, siete sicuro che siano inglesi? Non posso rispondere, le parole non riescono a salire alle labbra, con la testa faccio segno di sì. Egli si rimette giù, sta qualche interminabile secondo senza parlare poi con la voce spenta ma ferma e senza



... e il piccolo vascello col suo carico pieno di speranza scivola sulle onde guidato alla meglio dall'improvviso navarca.



Voltiamo la rotta verso Sud zigzagando un po'...

tremito dice: «Preferisco morire qui tra voi che farmi salvare da loro».

Le mie stesse lacrime sono negli occhi di tutti, non vediamo nemmeno più le due navi che lentamente si vanno allontanando.

La notte scende, buia, triste, freddissima; bri-vidi violenti ci corrono per tutti i muscoli, le membra intorpidite non reagiscono più, le ferite ci mordono la carne. Ore tremende ci attendono. Riusciremo a vincere? L'alba di domani ci vedrà ancora lottare? Non so rispondere a queste domande che mi bersagliano da ogni parte e cerco di evitarle incocciando i compagni.

Bisogna vogare sempre verso ponente, togliere l'acqua dal battello, gonfiare le camere d'aria; questo è il nostro unico pensiero e nel lavoro troviamo un po' di sollievo.

Balagna è sempre nel suo angolo, disteso, ha freddo, è stravolto dal dolore, ma non si lamenta, soltanto chiede un po' d'acqua. Lui solo può bere, nessun altro ha preso un sorso, ne abbiamo troppo poca.

Finalmente il cielo comincia a illuminarsi, l'orizzonte si tinge di colori vivaci, il sole compare a metterci un po' di forza con i suoi raggi benefici. La speranza è ritornata in noi tutti e non ci abbandonerà.

La carta che ancora mi accompagna mi fa sperare, non dovremmo essere molto lontani da terra ed infatti le mie previsioni sono esatte. Una sottile striscia gialla compare verso ponente; è terra ita-

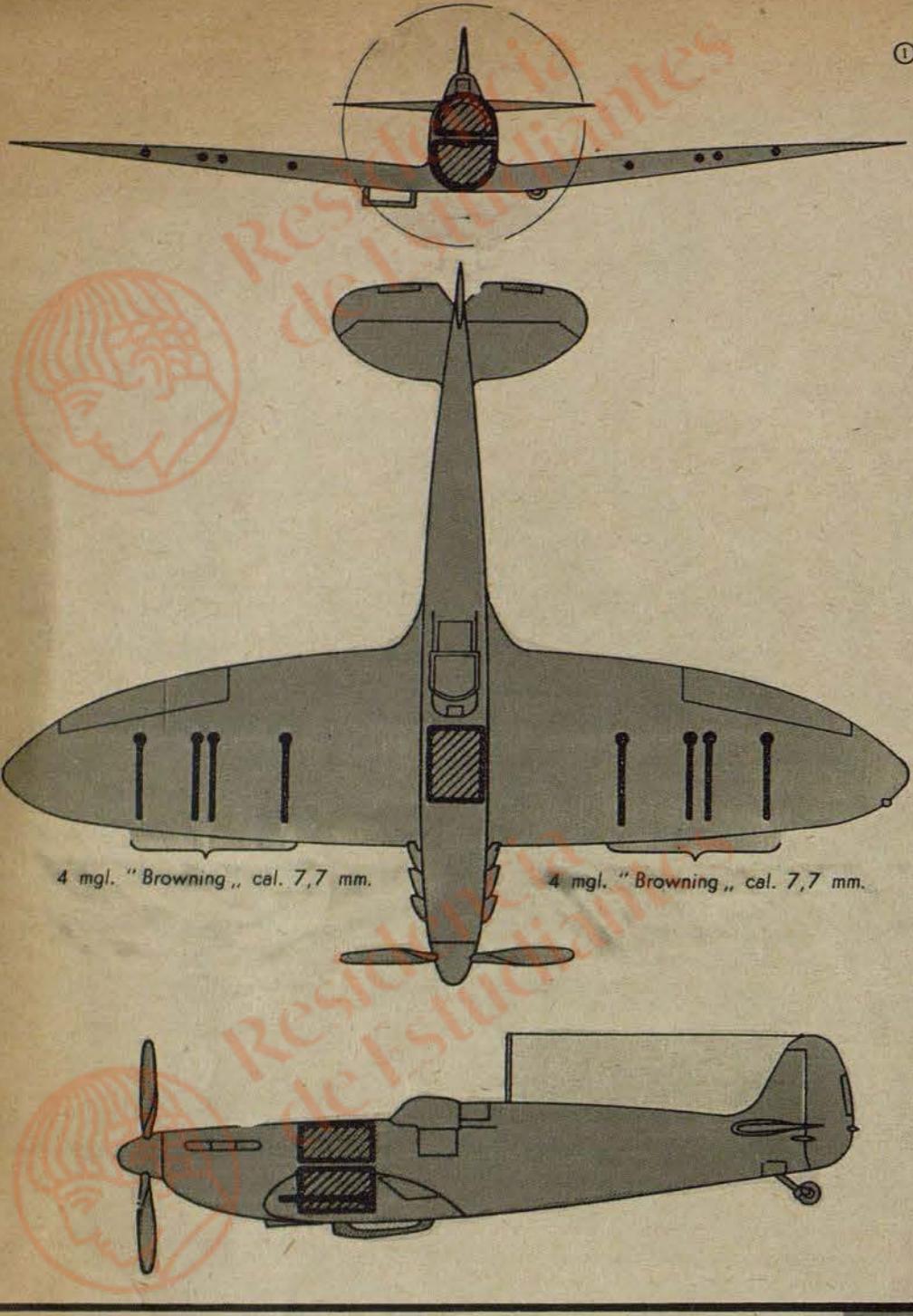
liana. Ma siamo anche molto vicini alla costa egiziana ed il vento ci spinge nuovamente verso di essa.

Anche Balagna vuol vedere la terra, ma i suoi occhi già non distinguono più, la sua voce è diventata incomprensibile, le forze lo hanno abbandonato. Per la seconda volta sentiamo l'altro della morte che ci sovrasta e che ci priva di un altro puro eroe. Pieni di conforto proseguiamo in quattro la tragica navigazione verso la terra che non si vuol avvicinare. Poj lo Sparviero che ci avvista, i cacci che ci volteggiano intorno salutandoci, l'aereo di soccorso che ammara, le prime amorevoli cure, l'ospedale da campo, il volo fino a Roma e la quiete del «Cielo».

In tanti rischiosi e vittoriosi voli di guerra sul Mediterraneo, avevamo imparato a capirci con lo sguardo, ad un minimo cenno, l'affiatamento più perfetto ci univa in ogni momento e dovunque. Il nemico più volte aveva incontrato, spuntandovi contro le sue armi, un blocco granitico che non cedeva. Eravamo sempre gli stessi.

Ed ora due di noi riposano negli abissi del mare, insieme col nostro aeroplano che amavamo come si ama un camerata.

Non Vi dimenticheremo mai caro Sinisi, caro Balagna, sarete sempre con noi nelle future imprese e nei momenti più ardui e più perigliosi ci rivolgeremo a Voi perché di lassù, vicini al sole, ci infondiate quel coraggio e quell'ardire senza i quali non si può vincere.



*ecco il nemico*

L'INGLSE  
**SPUTAFUCDO**  
...fa fuoco davanti... ma non da tergo.

CIPERDONINO gli inglesi, ma nel presentare lo « Sputafuoco » dopo l'uragano, non possono fare a meno di confessare che questi terribili nomi con i quali la R.A.F. ha deciso di battezzare i propri cacci, si ostinano a farci venire in mente le maschere e le pitture di guerra con cui molti selvaggi cercano di impressionare maggiormente il nemico in combattimento. È proprio istintivo questo ricordo e se l'analogia è pericolosamente qualificativa della mentalità dei civilissimi figli d'Albione, non è certo colpa nostra.

Ma questo sia detto solamente per mettere a fuoco la ingenua mania inglese dei nomi altisonanti, perciò per quanto riguarda il tipo d'apparecchio che vogliamo illustrare, anche volendo, non lo si potrebbe svalutare. Lo « Sputafuoco » della Vichers Supermarine è anch'esso un ottimo caccia, monoplano monomotore ad ala bassa leggermente più piccolo dell'« Uragano » ma ad esso molto simile, salvo particolari costruttivi diversi, come il carrello retrattile verso le estremità alari invece che verso il centro, l'elica bipala invece che tripala, la diversa sistemazione delle mitragliatrici nelle ali (una coppia al centro e due distanziate lateralmente su ciascun'ala nello spazio libero dal campo dell'elica) ed altri d'importanza non fondamentale.

Il motore è lo stesso classico Rolls Royce Merlin da 1030 HP che gli dà una velocità massima dichiarata di 580 km/ora a 5500 metri, ed il peso totale è di

kg. 2600 con un margine di carico utile leggermente inferiore a quello del suo fratello maggiore l'« Uragano ».

Tutto sommato, è dunque un ottimo caccia e quanto gli inglesi ne siano fieri è dimostrato dalla didascalia autorizzata di una foto distribuita dalla London News Agency: « Allineamento di "Sputafuoco" inglesi pronti a decollare per intercettare gli invasori dell'Inghilterra. Abbiamo grandi quantità di questi aeroplani ritenuti i più veloci cacciatori del mondo ».

Però (pare impossibile, ma il però c'è sempre) nonostante questa sua velocità, si dice che esso sia ancora meno maneggevole dell'« Uragano » (si ricorda anzi che Seversky che ebbe occasione e permesso di pilotarlo prima della guerra, abbia detto di avervi sperimentato una insolita rigidità di comando); che sia lento ad arrampicarsi (sale a 3350 in 4'8''), e che infine proprio l'armamento, nonostante le sue 8 mitragliatrici alari di fronte alle due o alle quattro di qualche suo avversario, sia una delle sue debolezze, dato il calibro ridotto e la poca disponibilità di colpi delle Browning che vi sono montate.

Quanto ci sia di vero in questi pettegolezzi lo sanno solo i nostri magnifici cacciatori che comunque montati non esitano ad affrontare e ad abbattere lo « Sputafuoco » anche se minacciati da qualche... « Uragano ».

Ma in fatto di « Sputafuoco » l'Inghilterra non si vuole arrestando qui, e c'è la propaganda aeronautica che fa, con raddoppiate misteriose reticenze, grande pubblicità ad una nuova edizione di questo beniamino della sua caccia: allo « Sputafuoco MK III » in preparazione, che con un motore Rolls Royce Griffon da 1800 HP dovrebbe superare i 600 km/ora e raggiungere i suoi 8 sp... di fuoco in uno solo formato dal proiettile di un cannone da 37 mm. che spara attraverso l'asse dell'elica. Ebbene, anche se questo « MK III » farà a tempo ad apparire sui cieli della battaglia, si può esser certi che vi troverà i « Me » della Luftwaffe che in fatto di cannoni fanno testo da tempo e che non sarà mai il solo nuovo arrivato perché nessuno avrà dormito in momenti come questi.

Intanto, a proposito dei pettegolezzi cui accennavamo poco fa, l'installazione del cannone sul nuovo « Sputafuoco » somiglia maledettamente ad una confessione della debolezza di armamento del suo predecessore in servizio, e se è così, può darsi che anche le altre indiscrezioni sulla maneggevolezza e sulla arrampicabilità non siano proprio tutto fumo.

Concludendo, lo « Sputafuoco » è un caccia tutt'altro che da disprezzare, ma i fatti ci hanno detto e continuano a dirci che i nostri cacciatori non ne sono mai stati intimiditi.



Schizzi e sagome del caccia inglese monoposto monomotore « Sputafuoco ». Negli schizzi della fig. 1 sono identificati i punti da cui può venire la morte e quelli da colpire per darla; la ubicazione delle mitragliatrici e quella del pilota e dei serbatoi di carburante. I cacciatori dell'Asse sapranno fare i conti come li hanno fatti fino ad oggi non appena le sagome della fig. 2 si offriranno alla loro infallibile mira.



3. - « Sputafuoco » in volo che fa bella mostra delle sue caratteristiche aerodinamiche. 4. - Sei « Supermarine » in ordinato volo di pattuglia. 5. - Allineamento, a terra di una squadriglia di questi cacci, di cui la R.A.F. va tanto fiera. Sono bei cacci, ma non hanno dato all'Inghilterra quella supremazia che se ne erano ripromessa. Essi non sono affatto i padroni del cielo e i loro pregi non sono riusciti che ad infiammare sempre più la tesa volontà di vittoria degli insuperabili cacciatori dell'Asse.



Il Capo equipaggio dal suo posto di comando segue con l'occhio le misurazioni che l'osservatore sta facendo sulla carta geografica.

# VITA INTIMA A BORDO DI UN **BOMBARDIER**

**F**ormazione navale avversaria segnalata nei quadretti . . . individuarne entità, posizione esatta e rotta; eventualmente attaccarla».

L'ordine laconico è pervenuto alle ore 5.30. Alle 5.45 la squadriglia designata è già in volo.

Da bordo del velivolo capo-formazione, si vedono tutti i gregari che, regolarmente partiti, fiancheggiano da presso.

Prestamente la formazione prende quota, raggiunge i 3000 metri, si allontana dalla costa verso l'aperto mare.

Volo per ora noioso; la caligine mattutina che ancora nasconde l'orizzonte, l'apparente continuità delle superfici marina e celeste, obbligano i piloti ad aiutarsi con l'orizzonte giroscopico.

Il capo equipaggio e il secondo pilota si alternano di tanto in tanto ai comandi.

Il volo prosegue monotono. Il Capo equipaggio dal suo posto di comando segue con l'occhio l'osservatore che prende misure sulla carta; di tanto in tanto dà un'occhiata agli strumenti, fissa lungamente il mare.

«Ancora nulla», egli pensa, «ma fra poco, laggiù, forse, appariranno le piccole bianche scie delle navi nemiche. Attaccheremo decisi. Sceglierò la più piccola, la più difficile a colpire». «... Che cosa stai facendo, mamma, in questo momento? Sento il tuo cuore vigile vicino. Mi pensi. Stai tranquilla, anche questa volta andrà bene e, chissà, domani forse potrai sentire alla radio il mio nome e piangerai di gioia».

1. - Cestello per bombe.



2. - Rubinetti dei serbatoi della benzina.

3. - Tubo flessibile guida nastro.

4. - Pompa a mano per la benzina.

... il motorista acciattato nello stretto passaggio sta travasando la benzina...

Un piccolo cenno al secondo pilota che lascia i comandi.

Il secondo, libero ora dal pilotaggio, si lascia andare col corpo e con la mente. Il breve riposo deve essere, per quanto possibile, completo. Socchiude gli occhi un po' stanchi. Vede un viso di donna illuminato da un radioso sorriso. Una visione che non lo abbandona mai, che gli promette un avvenire di serena felicità.

« Quando tornerò a casa », mormora tra sé, « quando tornerò saremo completamente felici ». « ... Quando avremo regolato il conto agli inglesi ». « ... Al campo sarà arrivata la posta? Rientrando troverò certamente la tua lettera che mi aspetta... ». « Ma... che cosa c'è laggiù?.. Niente... Avremo derivato? ». Lo stesso dubbio è sorto nel comandante. Non si può chiedere alla base il

rilevamento. Si procede ora zigzagando. Il secondo riprende i comandi. Un poco come il timoniere a bordo di una nave, con gli occhi alla bussola e agli strumenti di navigazione, segue la rotta prefissata dal Capo.

La foschia si è diradata. Il sole occhieggia tra banchi di nubi. C'è un po' di « ballo », ma non troppo, tanto che l'osservatore può, regolo e matita alla mano, continuare tranquillamente il suo lavoro. Egli traccia sulla carta di navigazione la rotta del velivolo; potrà modificarla in base alle comunicazioni del marconista; pensa intanto al momento nel quale potrà finalmente passare nella cabina di puntamento, al momento nel quale vedrà gli scoppi delle bombe sulla nave nemica. Egli è il solo a bordo che non appartenga all'arma aerea.

Pensa ai suoi compagni che sull'immensità del mare in quello stesso momento



Bisogna mantenere i contatti con i comandi a terra e con gli altri apparecchi della formazione.

vivono la loro eroica vita e si sente un privilegiato perché può combattere fra gli elementi che sono stati e sono la sua passione: il cielo e il mare.

«Caro papà che mi hai dato con la vita l'amore per il mare, che mi hai avviato a servire così come tu hai fatto la mia Patria sulle sue navi, non credi che io oggi abbia soddisfatto ancor più il mio ed il tuo desiderio di spazio? Tu certamente senti che io non ho tradita la nostra bella tradizione marinara e sei fiero di me». «... Ci avviciniamo al quadretto K».

Dalla cabina di pilotaggio il comandante ha fatto un cenno che ripetuto dall'osservatore, è stato visto dall'equipaggio: «guardate fuori! aguzzate lo sguardo!», ha detto quel gesto, e tutti ora scrutano il mare che si ostina a rimanere deserto. Tutti meno uno perché il motorista acquattato nello stretto passaggio sta travasando la benzina dai serbatoi ausiliari. È intento al lavoro ma nel suo cuore squilla una voce che ripete gioiosa: «sei papà! sei papà!». Ieri un telegramma gli ha annunciata la nascita del suo primo figlio.

«Ne farò un pilota» egli pensa... «Attenzione ora. Bisogna che tutto vada bene. I miei motori non perdono un colpo».

Il ballo è aumentato. Ad un tratto l'aeroplano perde quota rapidamente... Un vuoto d'aria che per un istante ha mozzato il fiato quasi a tutti. Ora è finita

e si va avanti bene. Però le sberle si fanno più frequenti e più forti e chi ne risente un poco più è l'armiere, il garante delle armi di bordo, il quale in coda balla più degli altri. Ma non si scompone troppo e continua a stare in vigile attesa vicino ad una mitragliatrice la cui canna sbuca minacciosa fuori da un portello spalancato. L'armiere a terra ha esaminato le cartucce una per una, ha composto i nastri, ha sorvegliato il caricamento delle bombe, ha controllato il funzionamento degli sganci ed ora, provate per un'ultima volta le mitragliatrici, guarda fuori e pensa che se la caccia nemica avrà la malaugurata idea di attaccare sarà accolta come merita. «Ne potessi buttare giù uno!».

Il comandante ha passato un biglietto al marconista. È un ordine per i sezionari.

«Se non ci fossi io con la mia radio come farebbero?», sembra dire con lo sguardo l'operatore mentre trasmette l'ordine. Ha un fratello radiotelegrafista anche lui e vorrebbe potergli dire attraverso l'etere il suo saluto ed il suo affetto; ma non si può. Bisogna invece mantenere i contatti con i comandi a terra e con gli altri velivoli della formazione. «Però che bella cosa sarebbe!».

Il tempo si è completamente rasserenato, il sole ha fugate le nubi e il velivolo naviga liscio nell'aria con grande gioia del fotografo il quale farà certa-



L'armiere in vigile attesa vicino ad una mitragliatrice.

Il velivolo naviga liscio nell'aria con grande gioia del fotografo.



mente un buon lavoro. Egli è l'uomo che nelle riconoscizioni ha il compito più delicato e importante, l'uomo che oggi, quando le navi nemiche saranno raggiunte e colpiti, fisserà i particolari dell'azione. È pronto con la sua macchina; guarda con occhio ammirato i banchi di nubi, i vari aspetti del mare, perchè ha l'amor proprio della fotografia « artistica », dell'inquadratura.

« Potessi dire al comandante di girare un poco a destra! Che quadro potrei fare... Pazienza! All'arte penseremo dopo... Quante belle donne voglio fotografare dopo!... ».

« Navi, laggù! ».

Lontano, all'orizzonte, una serie di bianche scie incide la superficie marina. Tutto l'equipaggio si rianima, ogni pensiero estraneo all'azione è svanito, ognuno ha nervi e muscoli tesi verso l'imminente combattimento.

\*\*\*

Così a bordo di un bombardiere che va verso la sua missione di guerra i sette uomini dell'equipaggio intrecciano ognuno i propri pensieri sul dovere a bordo e sul servizio a terra con i cari ricordi della famiglia e della casa. Essi restano uomini vivi, palpitanti, con tutta la forza di combattenti e con tutte le debolezze proprie della natura umana, anche quando sta per scoppiare l'azione, anche quando è vicino l'istante nel quale serenamente, in piena coscienza, per ghermire la vittoria, sfioreranno il limite

che si trapassa per non ritornare.

# EROI alati



CAPITANO PILOTA MARIO VISINTINI

**V**isintini, anzi Visintin, era veneto e precisamente di Parenzo, la cittadina marinara che dagli scogli occidentali dell'Istria sembra guardare estatica a Venezia ed all'Italia. E verso l'Italia guardarono a lungo gli occhi dei suoi genitori e dei suoi compaesani, quando Mario era ancora piccolo ed i suoi occhi guardavano senza che il cuore ed il cervello fossero ancora in grado di integrare coi sentimenti il fenomeno fisico del vedere.

Ma vivendo in mezzo a gente che sa guardare anche col cuore, si impara presto a fare altrettanto. Il piccolo Mario era cresciuto appunto in mezzo a gente di quella specie, in mezzo a gente che aveva nelle vene lo stesso sangue di Nazario Sauro. In quei tempi a Parenzo correva spesso di casa in casa notizie come quella del forzamento del Canale di Fasana, degli attacchi allo Scoglio Olivi e delle varie imprese dei nostri marinai. I ragazzi ascoltavano e commentavano in disparte le notizie che riuscivano a captare, e le rivedevano a modo loro, abbellendole coi miracoli creativi della fantasia infantile. Sembrava non potessero capire e forse non capivano, ma a modo loro sentivano di vivere in un'atmosfera d'avventura, di eroismi e di presagi.

Parenzo fu sferzata dalle onde delle navi fugate dai nostri a Cortellazzo, conobbe l'eco gloriosa di Premuda e vide e udi i velivoli che ripetutamente nelle chiare notti dell'agosto 1917 violarono il munito cielo di Pola. Questi echi, queste visioni, questa stessa atmosfera, non potevano non incidere sulla formazione del carattere di Mario Visintin. Noi riteniamo che per interpretarlo e per tentare di capirlo, non ci si possa astrarre da questa sua

infanzia movimentata, che già lo metteva a contatto della lotta, lui, marmocchietto di pochi anni. E in questo tentativo di interpretazione non vogliamo essere aridamente analitici, ma cerchiamo soltanto di portarci più vicino a lui, a quel ragazzo che, vent'anni dopo d'aver visto intere formazioni di velivoli sorvolare il mare aperto e portare la loro offesa sulla più munita base nemica, doveva entrare a far parte di quell'arma che non conosceva distanze, spazi e ostacoli.

Naturalmente la passione lo portò dritto diritto alla caccia. Voleva sentirsi uno con la macchina e studiarla e imparare a conoscerla a fondo, per obbligarla ai suoi disegni ed alla sua volontà. Voleva anche essere in condizioni di scorazzare a briglia sciolta, evitando di esser messo dentro al primo accenno di una virata stretta come, secondo lui, avveniva per i bombardieri. Era insomma cacciatore nell'anima; di quelli che sui campi son simpatici a tutti e vengono chiamati, in quanto veneti, con l'aggiunta del pleonasmico veneto « Cioè, Visintin »; ma era anche un ragazzo metodico o, come altri lo ha definito, « scientifico ». Affatto pignolo, o sgobbone, o pedante; ma preciso. Era un gran bel « manico », ma sapeva che il « manico » non bastava e si applicava per integrare le sue qualità, affianandosi e completandosi. Studiava l'apparecchio e studiava sè stesso, evitando di mostrare che lo faceva. Ma i superiori che avevano l'occhio clinico s'erano accorti di aver a che fare con un tipo di quelli di razza, uno di quelli che se im-

broccava il primo combattimento, avrebbe fatto scuola.

Anche qui vi saranno state opinioni differenti. Alla « scienza », specie nei Reparti da caccia, c'è chi ci crede molto, chi poco e chi non ci crede affatto; nè si può dire da che parte stia la ragione. In ogni caso Visintin ci credeva, ed anche dopo i primi insuccessi, pur rimanendo alquanto immosso, non cambiò sistema. Sinchè un giorno, in Africa Orientale dove s'era trovato allo scopPIO delle ostalità, buttò giù due velivoli avversari su tre che avevano attaccato il campo, sparando poche raffiche precise e senza grandi evoluzioni e picchiatone e richiamate. Anzi, fece tutto effettuando un volo pressoché rettilineo quasi in pattuglia gli altri, piazzato pacificamente in un angolo morto per la difesa avversaria e sparando soltanto quando aveva il settore dei serbatoi ben centrato nell'iride del mirino.

Così quel giorno e così di seguito in 50 combattimenti aerei, durante i quali riuscì ad abbattere ben sedici velivoli nemici. L'abitudine attuale alle cifre grosse non deve falsare l'importanza di questa cifra, se si tiene conto del fronte sul quale Visintin operava. Un fronte sul quale si poteva a volte volare sino al completo esaurimento del carburante e venir giù senza aver avvistato non dico un velivolo, ma neppure una nube che potesse profilarsi tenue all'orizzonte e far sussultare di speranza. E malgrado questo, Visintin aveva al suo attivo sedici velivoli abbattuti in combattimenti aerei e

non so quanti incendiati al suolo durante attacchi a volo radente su campi nemici.

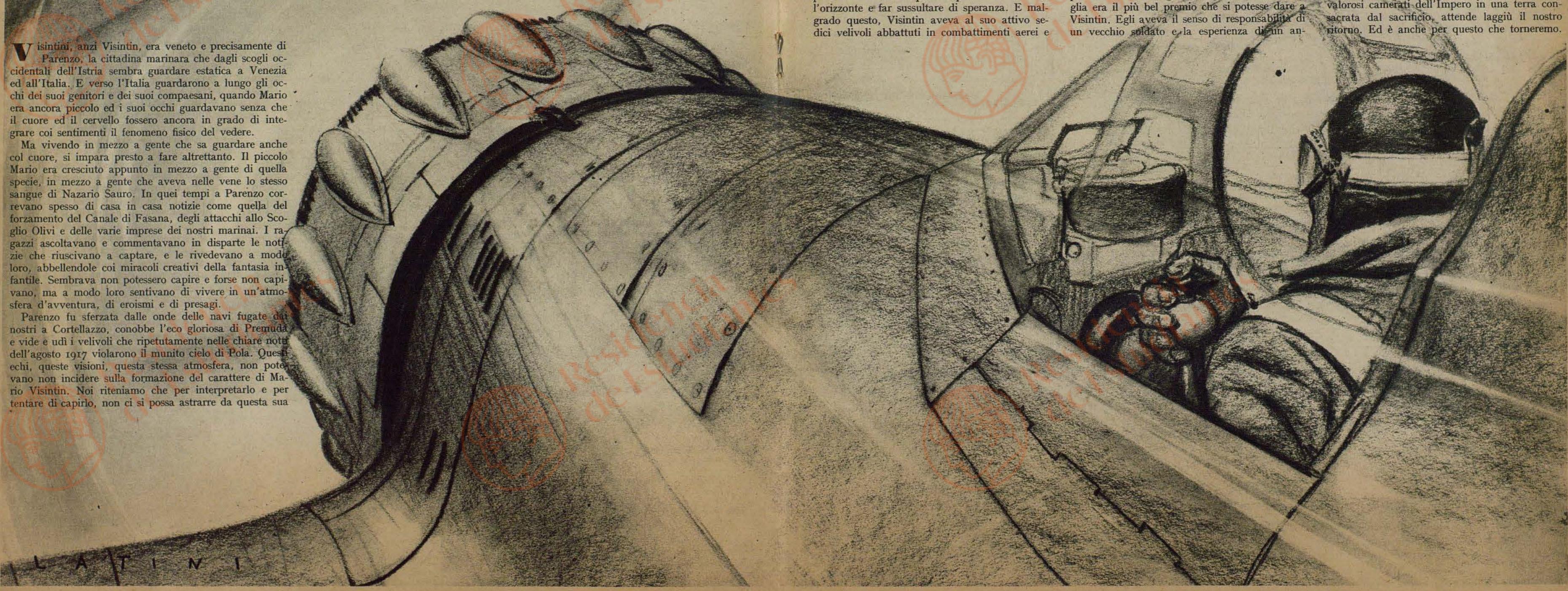
I fastigi della notorietà non lo esaltarono. In un certo senso non lo esaltava neppure il combattimento. Aveva quel suo modo speciale di attaccare che si sarebbe detto freddo, mentre era soltanto metodico. Ma se gli mancava l'esaltazione, non gli mancava per certo l'entusiasmo. Che si trattasse di provare un apparecchio rimesso in sesto alla meglio, o di partire su allarme o di guidare altri velivoli su una base nemica, o di scortare in azione i bombardieri. Visintin era sempre il primo. Le vittorie si unirono alle vittorie, le soddisfazioni alle soddisfazioni, la gloria alla gloria. Gli arrivò anche la promozione a Capitano per merito di guerra e gli fu definitivamente assegnata una Squadriglia.

Il Comando di una Squadriglia è di gran lunga il più bello tra quelli che si possono avere in aviazione. C'è della gente da formare, degli elementi da correggere, da seguire, da incitare, da sorvegliare, da consigliare. C'è la possibilità di creare nel vero senso della parola un organismo saldo, pronto, affiatato e omogeneo, che agisca secondo criteri ben elaborati e precisi, sulla scorta degli insegnamenti e delle esperienze. Una vera famiglia che ha nei piloti anziani e in quelli giovani e negli specialisti i nonni, i padri, i fratelli, i figli e i cugini. Una Squadriglia era il più bel premio che si potesse dare a Visintin. Egli aveva il senso di responsabilità di un vecchio soldato e la esperienza di un an-

ziano. Fu per questo che quando due giovani piloti presi improvvisamente tra le infide nebbie dell'altopiano, furono costretti ad atterrare in un campo di fortuna fortemente esposto all'offesa nemica, Visintin volle recarsi subito in volo sul posto per ricondurli a casa. E fu nello svolgimento di questa azione che l'avversità delle condizioni atmosferiche e quella del destino, infransero l'ala che il nemico non aveva potuto piegare. Sui nebbiosi costoni che circondavano il campo, il « Falco » del Capitano Visintin finì per sempre il suo volo, in una azione che comprendeva nel più alto senso del dovere i più puri sentimenti di altruismo e di ardimento.

La motivazione che accompagna la concessione della Medaglia d'Oro al Valor Militare alla sua memoria, è una delle più belle tra quante ne sono state vergate in tutte le guerre: « Superbo figlio d'Italia, eroico, instancabile, indomito, su tutti i cieli dell'Impero stroncava la tracotanza dell'azione aerea nemica in 50 combattimenti vittoriosi, durante i quali abbatteva 16 avversari e partecipava alla distruzione di 32 aerei, nell'attacco contro munitissime basi nemiche. In cielo ed in terra era lo sgomento dell'avversario, il simbolo della vittoria dell'Italia eroica protesa alla conquista del suo posto nel mondo ».

La salma dell'Eroe Visintin, composta dai valorosi camerati dell'Impero in una terra consacrata dal sacrificio, attende laggiù il nostro ritorno. Ed è anche per questo che torneremo.



LE PIÙ INGEGNOSE ALI

# CICOGNE



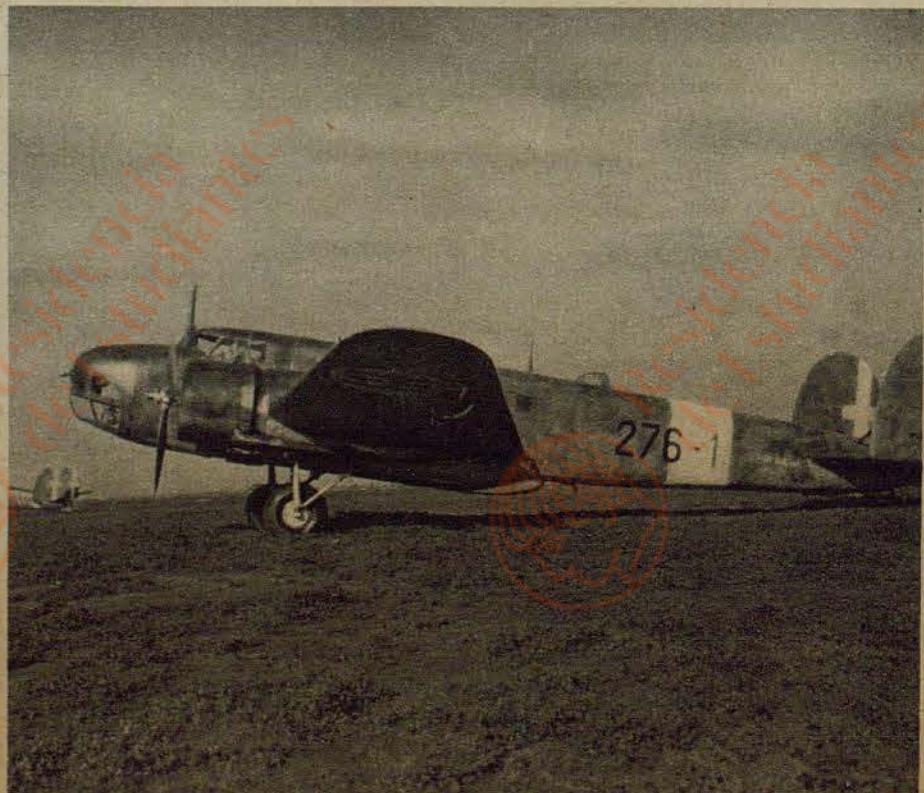
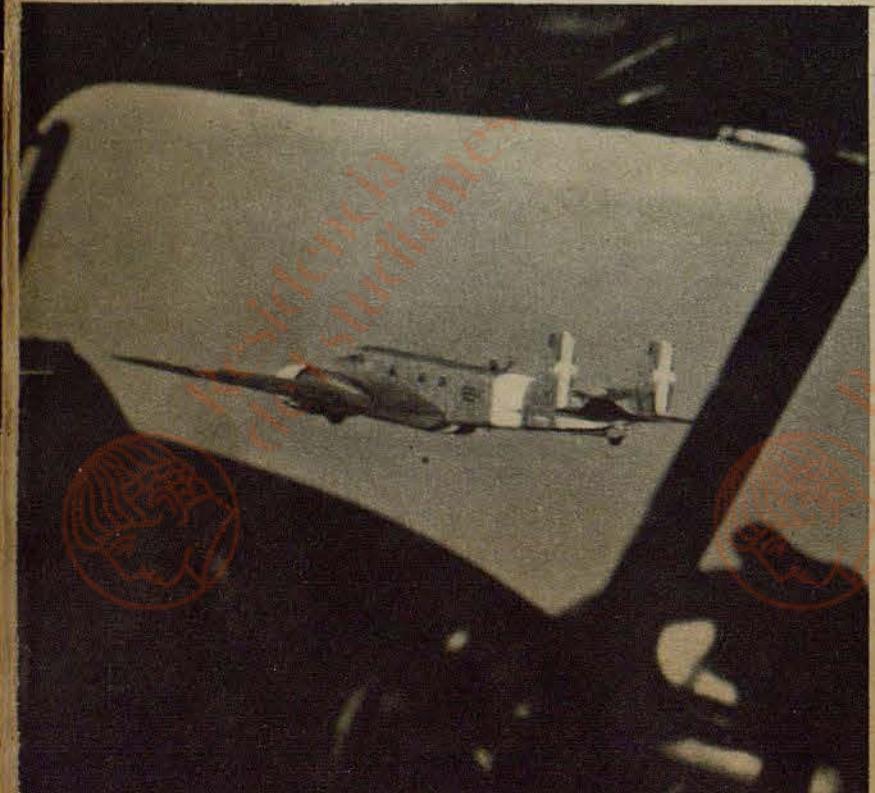
**S**UL CAMPO, in attesa di partire per un volo di guerra, stanno alcuni grossi bimotori ad ala bassa, dalle linee possenti e slanciate. Sono Fiat «Br. 20» secondo l'uso, ribattezzati «Cicogne». Questo apparecchio ha infatti qualche cosa della cicogna: le grandi ali, la lunghezza della fusoliera che fa pensare alle gambe allungate del trampoliere in volo. Secondo la leggenda nordica le cicogne recavano nel lungo becco bimbi, le nostre cicogne invece recano ai nemici confetti di vario peso.

Avviciniamoci ad un apparecchio ed esaminiamo un poco questo bombardiere da alta quota che può volare per 2750 chilometri, che ha una velocità massima di 410 km/ora e che può salire a 6000 metri in 25 minuti primi. Un'occhiata all'esterno prima. Ecco il muso proteso, fiancheggiato da due motori Fiat A. 80 RC 41 da 1000 cavalli, ecco le ali la cui apertura è di m. 21,560 ed ecco la fusoliera nella quale si aprono due porte una anteriore ed una posteriore. Dal muso all'estremità della coda la «Cicogna» è lunga metri 16,175.

Prima di sficcanasare nell'interno del velivolo diamo uno sguardo al carrello. È del tipo a ruote indipendenti a grande carreggiata ed è retrattile all'indietro entro le gondole dei motori per mezzo di un martinetto idraulico. Se l'impianto non funziona uno speciale sistema di molle assicura l'abbassamento del carrello.

Entriamo nella fusoliera dalla porta anteriore. Troviamo la torretta di prua per il mitragliere che da essa ha il controllo completo dell'emisfero anteriore. Subito dopo ecco la cabina per il puntatore e quindi la cabina di pilotaggio dalla quale i piloti affiancati godono di una grande visibilità. Tutto è stato studiato e realizzato in modo da assicurare loro la massima sicurezza, la maggior comodità possibile e per mettere a loro disposizione i più moderni e perfetti strumenti di navigazione.

Dopo la cabina di pilotaggio troviamo i serbatoi centrali del combustibile, quindi lo scompartimento delle bombe che sono collocate orizzontalmente ed il cui sgancio si compie con un apparato posto nella cabina del puntatore il quale, per mezzo di un quadro

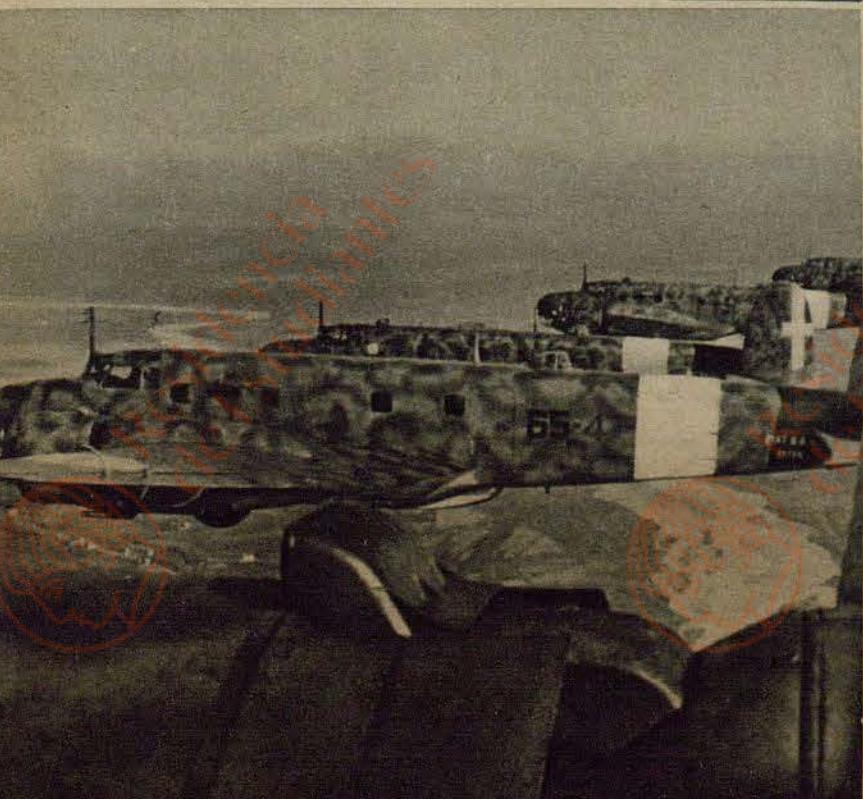




luminoso, si assicura dell'avvenuto sgancio. Le « Cicogne » trasportano 1600 chili di bombe che possono essere indifferentemente tutte grosse o tutte piccole o grosse e piccole insieme. Entriamo ora nella cabina radio di bordo. In essa, montati su telai antivibranti, sono sistemati: un apparecchio trasmettitore, un apparecchio ricevente ed un centralino telefonico. Gli aerei sono: uno fisso, teso sopra il tetto della fusoliera; uno filato, posto nella fiancata anteriore destra ed uno bipolare ad onde corte, teso lungo le fiancate posteriori.

Ecco infine la torretta inferiore e la torretta superiore per i mitraglieri, che difendono il settore posteriore.

Affrettiamoci lungo il corridoio sul quale s'aprano i vari scomparti e scendiamo. La « Cicogna » sta per prendere il volo. Rombar di motori, turbinio d'eliche e la formazione si alza maestosa. Essa porterà il suo carico bellico lontano, verso il cuore delle difese nemiche sulle quali recherà la distruzione e la morte.



Col.  
Marto PosiCol.  
TessoreCap.  
Bovio

Cap. Berzaglia

Cap. Minuto

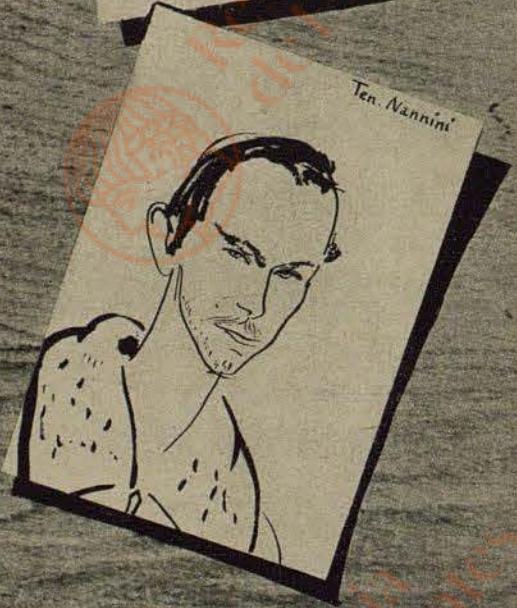


In questo periodo di guerra si vedono spesso ai margini dei campi di volo squadrighi di aeroplani che non sembrano di casa. E proprio così. Sono i migratori i quali, specialmente in questo bel tempo d'estate, provengono da chissà dove e vanno verso... X.

In un giorno di particolare fortuna ne abbiamo sorpreso una nidista proprio mentre si accingeva a prendere il volo ed abbiamo voluto salutarlo, mentre Bianconi, in disparte, con matita sagace ne tratteggiava il ritratto psicologico. Eccoli: dal colonnello, il buon « papà » che tutto vede e vigila, al comandante di squadriglia, ragazzo « in gambissima »; dal « pivillo », dal volto dolce, infantile, dagli occhi cerulei, quasi in contraddizione col lavoro eroico che deve compiere, al vecchio « marpione » per cui nulla è segreto. Sono indubbi in loro i segni della matrice italica ed hanno negli occhi — strano a vedersi in questa sequenza di tipi — un senso di profondità proprio delle visioni celesti. Sono occhi fatti così perché da anni scrutano il cielo davanti, a loro senza ostacoli terrestri.

Ad ogni tipo corrisponde una particolare foglia d'abito. Se ne vedono delle più strane, ispirate ai classici tipi degli sportivi che hanno a che fare con i motori e con l'olio pesante. Certuni haano persino rubato al motore il fare metallico e clamoroso. Chi ama i colori più belli ed intensi e se li tiene cari sotto forma di un fazzoletto da collo; chi porta una combinazione forata da parte a parte. Sapete perché? Perché, fortunatamente, quel giorno che un maledetto « sputafuoco » fece sette passaggi attorno all'apparecchio, la combinazione, ripiegata in valigia, fu colpita da parte a parte ed ora il pilota la porta per ricordarsi il giuramento fatto di vendicarla e di tirar giù il nemico alla prima occasione.

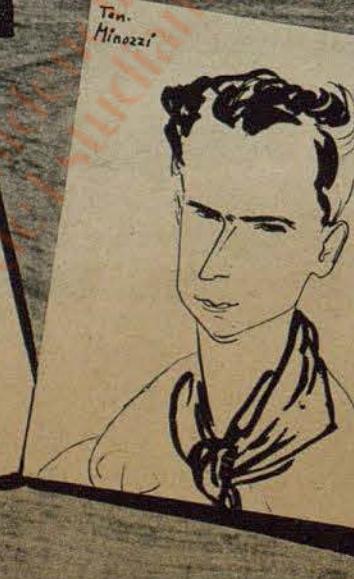
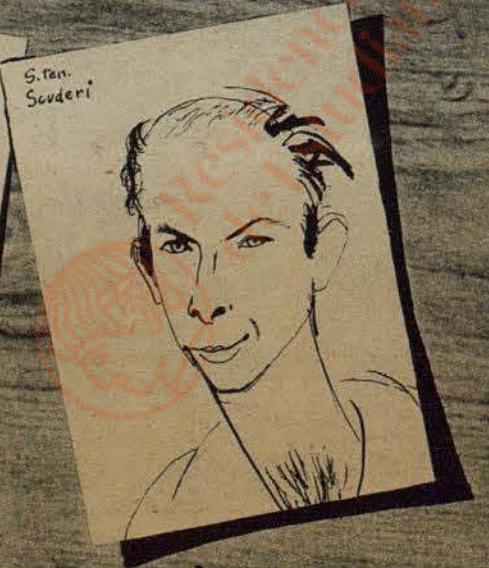
Sono trenta. Ricordano un numero eroico. « Siamo trenta, su tre gusci — su tre tavole di ponte ». Si, trenta, con i loro trenta apparecchi, con i loro trenta cuori battenti all'unisono con trenta motori e sono legati dallo stesso spirito che lega gli equipaggi delle navi, nonostante che ognuno possa dare un'impronta più personale alla sua lotta con il nemico. Il lettore li guardi. Sembrano i tipi caratteristici di una grande pellicola d'ambiente: chi scanzonato, chi romantico; chi riflessivo, chi duro; chi tenace, chi scalzetro; chi mistico, chi guascone, ma tutti spavaldi alla stessa maniera contro il nemico per la vittoria.

Cap.  
FruzzaCap.  
Palmieri

Ten. Nannini

Ten.  
CarusoTen.  
BendentiSten.  
Onofri

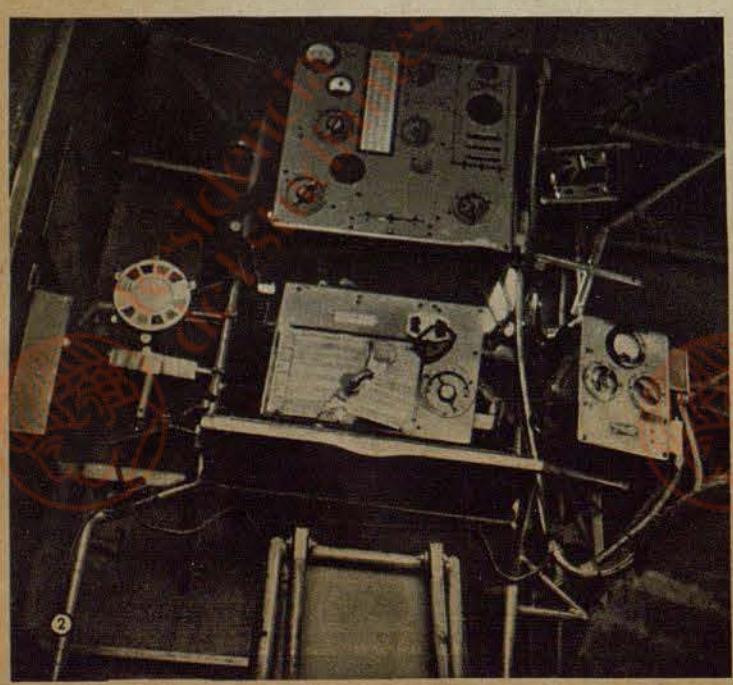
Ten. Durando

Ten.  
MinozziSten.  
Scuderi





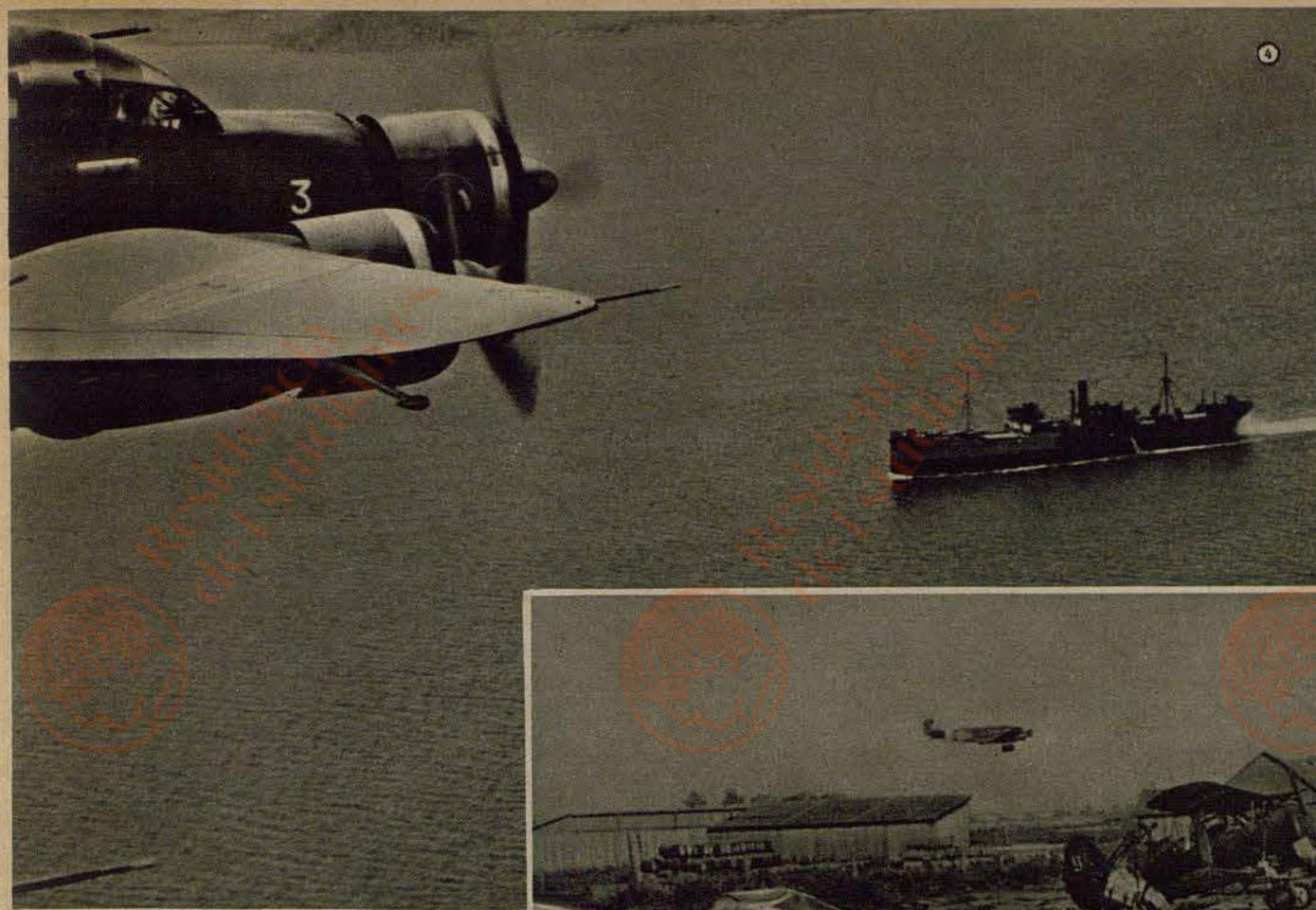
GIRO  
Volando



1. - Stanchi morti, dopo aver lavorato ore ed ore a rifornire, ripulire, travasare benzina ed agganciare bombe i nostri avieri, specializzati o comuni, non si danno alla bella vita. Dormono, ma veramente, « con la testa sullo zaino » che nel loro caso è la borsa degli utensili e i copertoni delle fusoliere. L'ordine di partire può giungere d'improvviso.

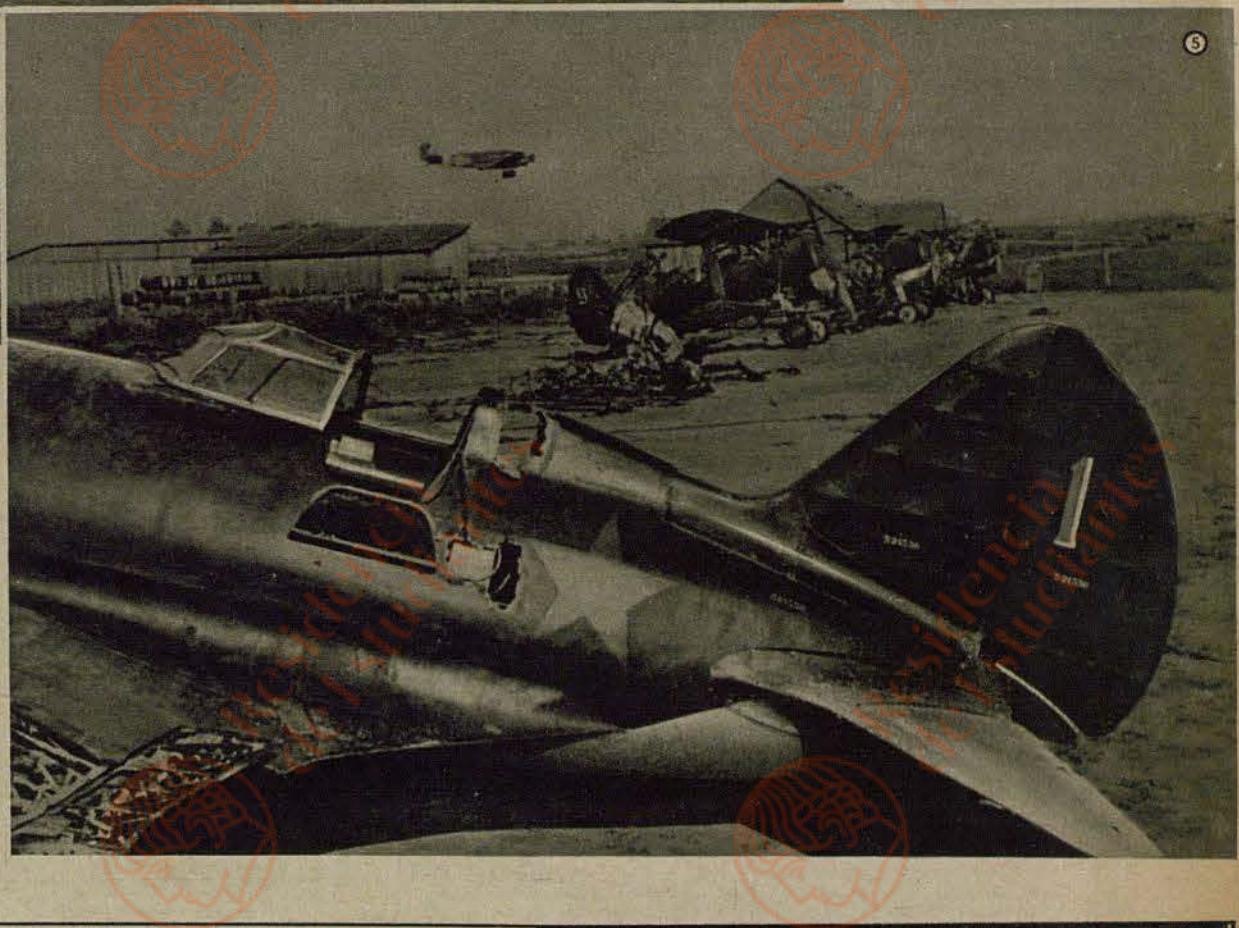
2. - Ecco una radio « disturbata ». Forse il marconista deve aver detto « sento rumore » quando quella pallottola è andata ad esplodere dentro l'apparato. Gli è passata di striscio sulla spalla ed è rimasto incolume che sembra un miracolo.

3. - La Forza Armata dell'aria, la cui efficace azione autonoma domina il mare, vive in fraternità d'armi con la Regia Marina. Ecco un bel marinaio d'Italia il quale vigila, in una base di idrovolanti, che le ali armate non siano avvicinate da estranei. Anche a lui toccherà un giorno di gridare « evviva » a queste ali onnipresenti; anche a lui un giorno toccherà forse la sorte di essere trasportato a bordo di uno di questi idrovolanti per più rapidamente recarsi là dove l'opera sua di navigante e di combattente sarà richiesta.



4. - Le ali proteggono; ecco un velivolo di vigilanza che incrocia un piroscafo amico; tra cielo e mare i marconisti si sono già scambiati una parola di intesa e di garanzia; ora le braccia si sporgono dalla prora alata e dalla prora equorea e si agitano per salutare i colori dell'amata bandiera.

5. - L'Armata aerea rossa ha subito la sorte delle altre che si sono opposte alla potenza dell'Asse. Si può ben dire: «che monotonia!». A centinaia ed a migliaia sugli aeroporti di tutta l'Europa, dal Circolo Polare Artico alla quarta sponda mediterranea i velivoli nemici son ridotti a rottame dai nostri impetuosi assalti distruttivi.



# 100 LIRE 4 PERIODICI 1 CALENDARIO!

L'Ufficio Editoriale Aeronautico in occasione dell'entrata nel ventesimo anno dell'Era Fascista lancia un abbonamento annuo cumulativo ai quattro periodici di più ampia diffusione fra i dieci periodici di propria edizione:

**Le Vie dell'Aria** - Settimanale illustrato di attualità politica e tecnica, in formato dei grandi quotidiani . . . L. 12,50

**L'Ala d'Italia** - Rivista quindicinale di 72 pagine in carta patinata e tavole fuori testo stampate in rotocalco . . . 45 —

**L'Aquilone** - Settimanale di lusso in rotocalco per i giovani, illustrato in nero e colori . . . 25 —

**Ali di guerra** - Quindicinale in 24 pagine illustratissime con attualità fotografiche e disegni . . . 20 —

unendovi il  
**Calendario dell'Aviatore in Guerra** . . . 12 —

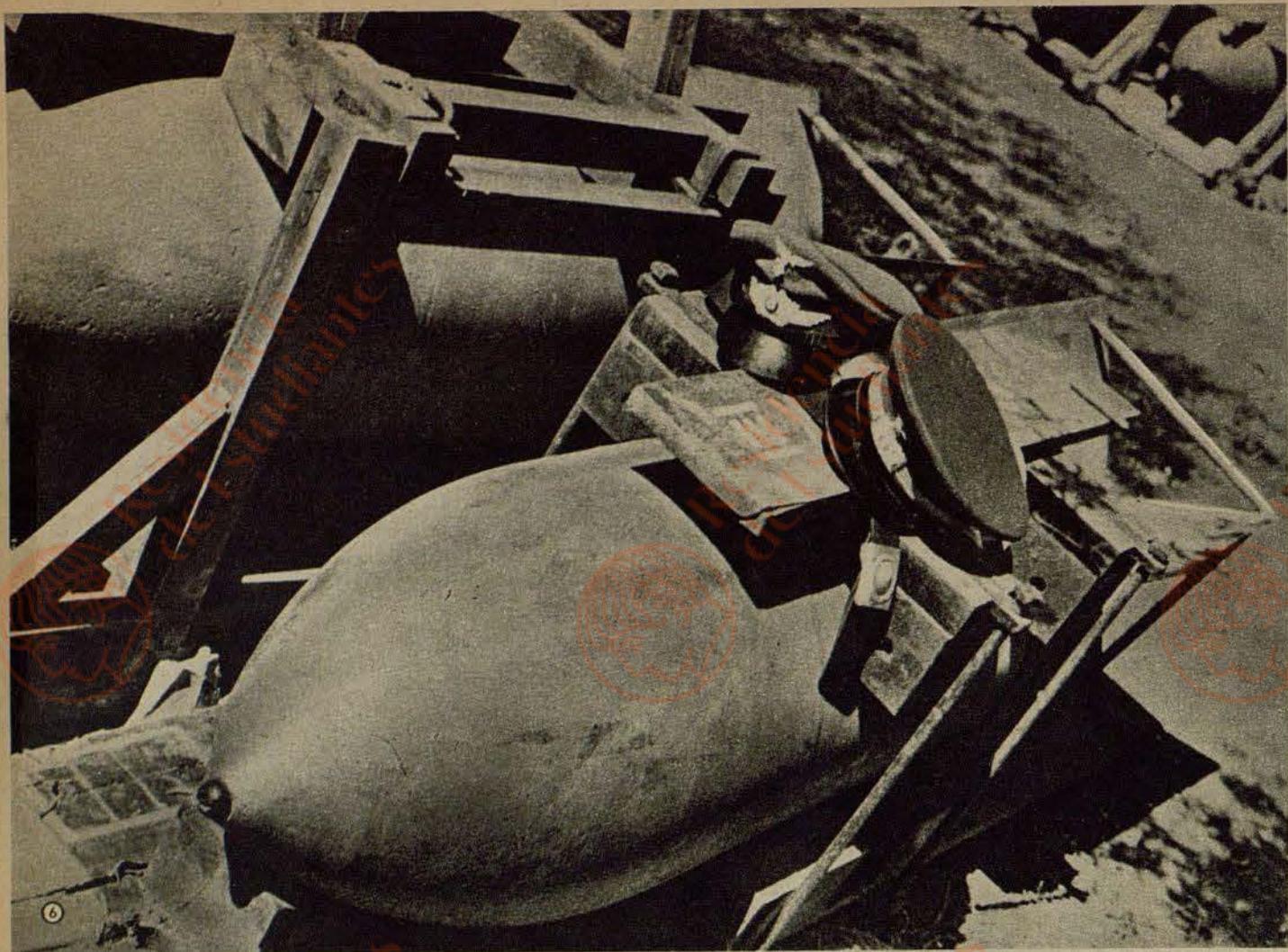
Totale L. 114,50

Il Calendario dell'Aviatore in Guerra è una splendida pubblicazione in cartoncino stampato a due colori, bloccato con anelli in metallo, di praticissima consultazione; comprende 61 cartoline staccabili, ognuna delle quali contiene un disegno o una fotografia di carattere aviatorio, e può essere spedita con vantaggio e con decoro data la ottima qualità della materia e la finezza del lavoro; ogni pagina settimanale ha i giorni distinti con lo spazio bianco per le annotazioni e comprende un sunto storico inerente ai giorni della settimana stessa. Tale sunto, a differenza di quanto talvolta si verifica in consimili pubblicazioni, non comprende citazioni disparate e senza reciproco collegamento, bensì rammenta ai lettori, in questa epoca di grande importanza storica in cui abbiamo la fortuna di vivere, tutti gli avvenimenti di carattere aviatorio che più hanno influito nel determinarsi della situazione qual è alla fine dell'anno XIX dell'Era Fascista e quale svilupperà nel XX anno E. F., cui il Calendario si riferisce verso la immancabile vittoria dell'Asse.

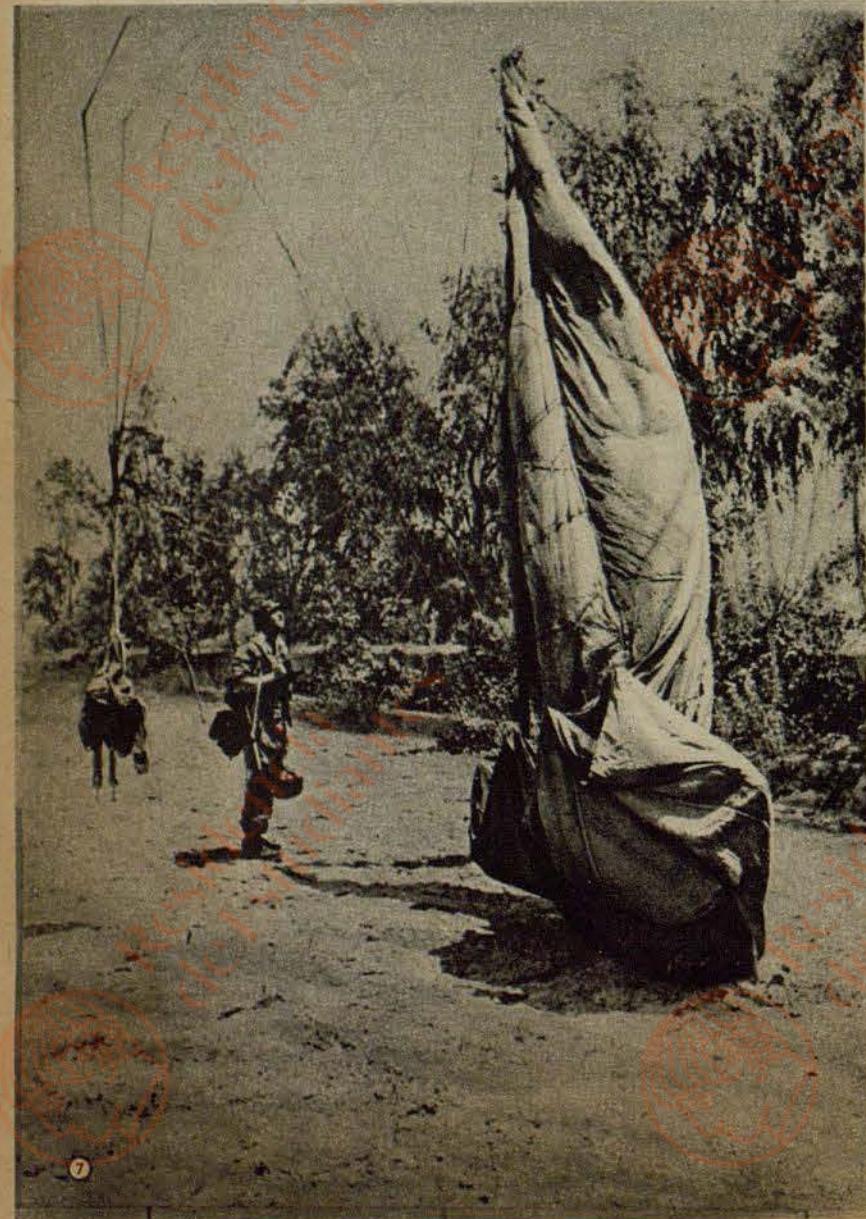
L'abbonato che chiede questa combinazione: «**LIRE CENTO quattro periodici e un calendario!**» può chiedere per ciascun periodico la decorrenza che ritenga più conveniente.

Questa combinazione è valida a chi manda l'importo di lire cento prima del 29 ottobre 1941-XX perché il numero di Calendari disponibili è limitato.





6. - Non è una fotografia « preparata », è semplicemente accaduto che in un campo dello scacchiera meridionale un aviatore germanico e uno italiano per sollievo del caldo hanno deposto i rispettivi berretti sopra una bomba di grosso calibro ancora ingabbiata nella sua armatura da trasporto. E' nulla, ma sembra un giuramento di solidarietà! Il fotografo non ha lasciato sfuggire l'occasione.

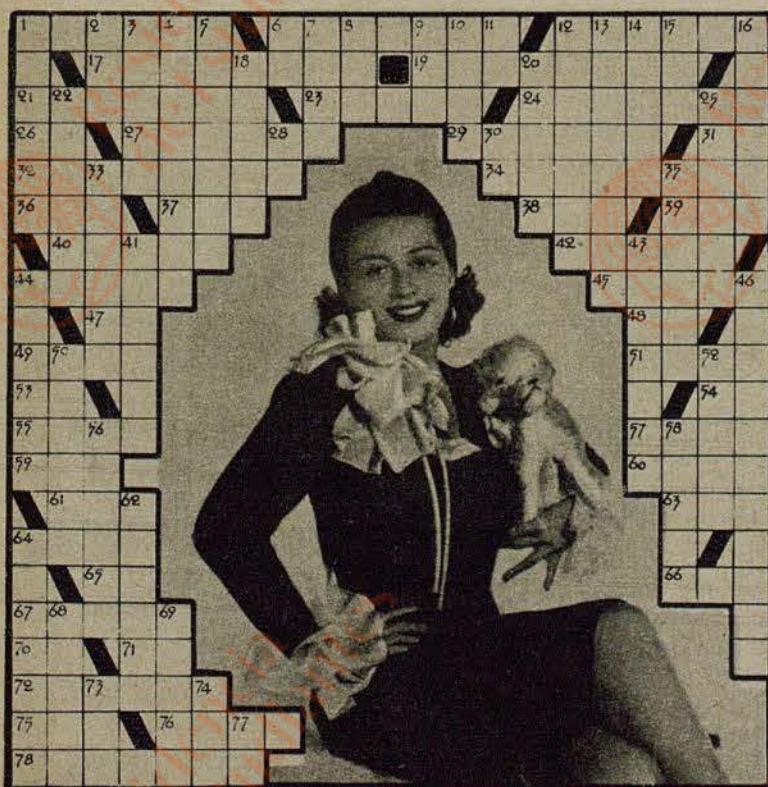


7. - Questo paracadutista germanico voleva forse posarsi come un uccellotto sopra un filo elettrico? Non gli è riuscito. Ora s'è disbracciato, e lascia il cinturone pendere dalle funi. Contempla sereno il bel caso e pensa che poteva andar peggio se avesse incontrato il palo sotto di sè. Anche le azioni eroiche presentano qualche lato comico.





## D E D A L E A



**Verticali:** 1. Ogni parola che ha l'accento sull'ultima silaba - 2. Canale francese che mette in comunicazione il Rodano con la Mosa - 3. Sorreggono i fiori - 4. Un'arma di precisione - 5. Sicilia - 6. Città su un ridente lago (sigla) - 7. Sinuosità nell'andamento di un corso d'acqua - 8. Ora abbellisce, ora deturpa - 9. Riunisce i lavoratori all'ombra del tricolore (sigla) - 10. Seccature - 11. Pronome latino - 12. Cambiare d'alloggio - 13. Abitante di una città del Piemonte - 14. Ogni cosa di disgustoso safferoce - 20. Sono del parere - 22. Così è obbligato a porsi - 25. Liquore - 26. Riconosciuti abili - 28. Un papa camminare, per regola, ogni francescano - 29. Il più vasto lago del globo - 30. Nota... lungi da qui - 33. Vi si annotano notizie quotidiane - 35. È molto più agevole percorrerla nel ritorno - 41. Città dell'Olanda sul fiume Waal - 43. Coleottero che

feriscono, l'ultima uccide - 39. Le più laboriose opere - 40. Denti d'elefante - 42. Di debole costituzione - 44. Conchia di vanità il pretenzioso - 45. Risplendeva sugli antichi greci - 47. Provincia ligure - 48. Congiunzione francese - 49. Specie di clarinetto - 51. Isola dell'Egeo, famosa per i suoi vasi - 53-54. Prese insieme... formano un gas - 55. Noto scrittore francese - 57. Un ago vi si volge senza posa - 59. Fiaccarono il valore degli antichi romani - 60. Città del Lazio - 61. Affluente del Danubio - 63. Anche se incompleto, è la più perfetta macchina umana - 64. Serve da culla - 65. Per esempio - 66. Monte della Corsica, presso Ajaccio - 67. Pesce dei laghi - 70. Una consonante - 71. Regio Decreto - 72. Isole a nord della Scozia - 75. La madre di Romolo - 76. Antico nome di Troia - 78. Rapace uccello notturno.

### REBUS FRASE (9-7)

SIOOOOO... PAPAPA

### AFERESI (10-9)

Un grosso sbaglio proprio madornale; si formula sovente fatto il male.

### SOLUZIONE DEI GIUOCHI DEL N. 3

C	A	R	O	S	E	T	O	M	R	O	S	E	
O	R	S	O	M	U	L	O	I	C	E	N	T	R
R	E	S	T	I	D	E	M	O	N	I	O	E	ON
S	T	E	N	N	O	V	E	R	O	A	L	E	S
I	E	E	T	E	R	A	E	S	A	M	I	O	I
E	O	E								M	G	E	D
C	Z	A	R							B	O	L	L
A	R	I	D							E	L	I	C
B	I	O	D							C	A	N	E
B	A	A	R							I	O	P	
U	C	A	S	O	L	A	Z	O	L	L	A	R	
O	M	A	R	I	N	E	D	I	A	A	L	C	M
N	I	S	E	O	E	R	A	R	I	O	E	M	E
O	S	T	I	C	I	O	A	N	N	O	I	N	I
S	E	S	A	M	O	A	N	I	D	R	O	S	T

### FRASE SCIARADA

N. 3

FA-MIGLIA  
FAMIGLIA

### DIAGONALI :

G	E	M	I	T									
S	E	C	O	L									
C	A	N	O	V									
C	U	P	O	L									
N	A	V	O	N									
N	U	V	O	L									

### VINCITORI DEI GIUOCHI DEL N. 2

Fra i lettori che ci hanno inviata la soluzione dei giochi contenuti nel N. 1 sono stati estratti a sorte i seguenti sei solutori: Gaetano Bosio, Galleria De Bono 41, Tripoli; Maria De Gasperis, Via Sant'Agostino 16, Roma; aviere sc. Marzio Cavallini; Aldo Origgia, Via Urbino 31, Roma; Zora Clerici, Via Taranto 40 - Roma; Mario Magliocco, Via Agrigento 11, Palermo.

TUTTI I LETTORI DELLA NOSTRA RIVISTA possono concorrere ai premi inviando alla "Redazione di ALI DI GUERRA - Sezione Giocchi Piazza del Popolo 18 - Roma", non oltre il 5 agosto 1941-XIX le soluzioni su cartolina postale munita dell'apposito talloncino stampato qui a fianco. Fra i concorrenti che avranno inviata l'esatta soluzione dei giochi contenuti in questo fascicolo, verranno estratti a sorte sei solutori ai quali verrà inviato un volume a scelta fra quelli pubblicati dall'Ufficio Editoriale Aeroneutico.

ALI DI GUERRA  
N. 4  
25 LUGLIO 1941-XIX  
SEZIONE  
GIOCCHI

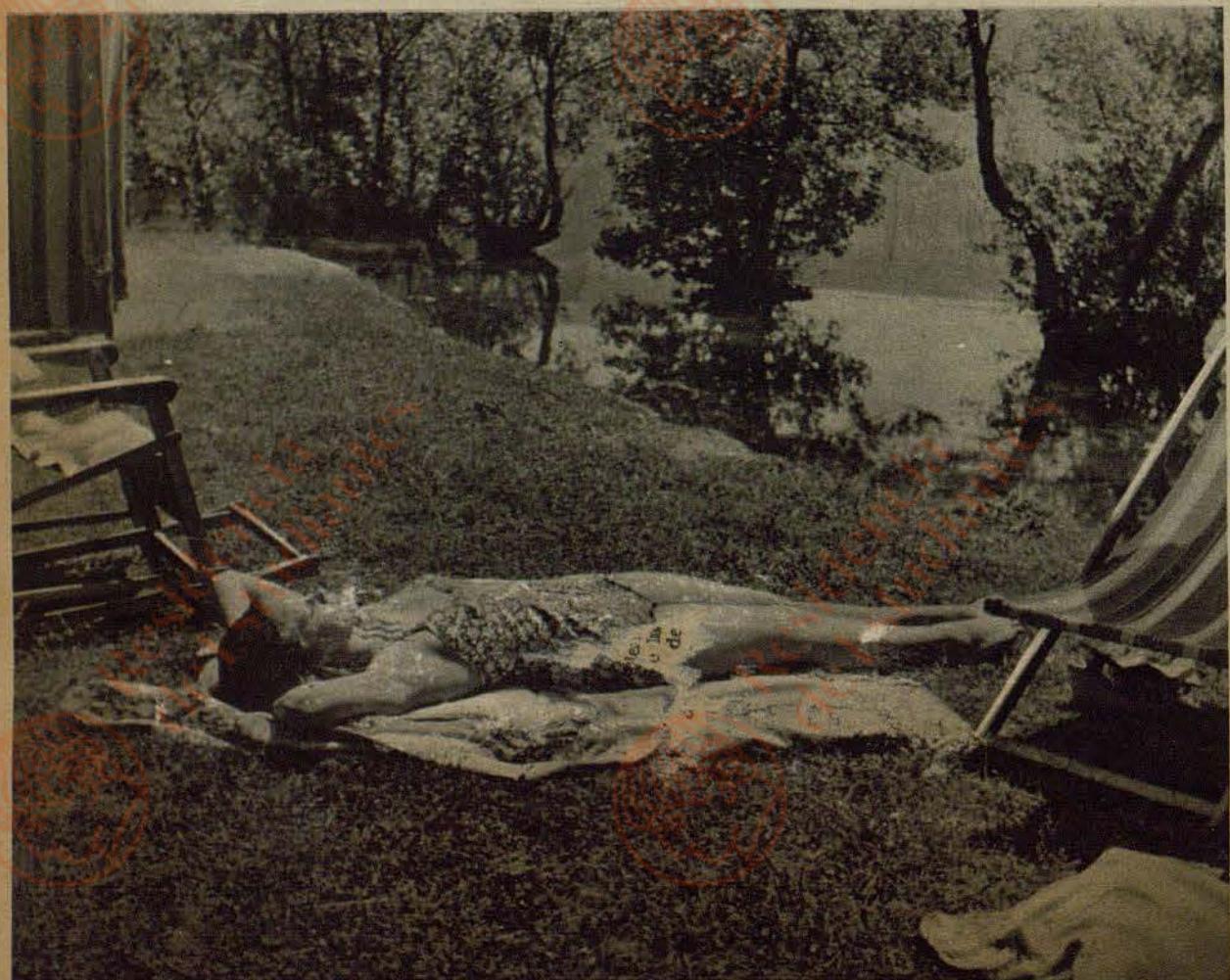


**PIERO  
MAGNI**

**AVIAZIONE**

Uffici, Officina  
ed Aerodromo  
**MILANO 7-10**  
Via R. Bontadini 79  
(TALIEDO)  
Telef. 54311-54318

**STUDIO: Via Comelico, 8**  
**MILANO 8-1** - Telef. 51-687



Alida Valli ne *L'amante segreta*, film della I.C.I. diretto da Carmine Gallone.

**ARCO Galeno**

**N**EI FILM d'aviazione, specialmente in quelli a soggetto, si sono quasi sempre viste facce di attori, e cioè espressioni raggiunte ad arte, e non le espressioni vere (senza smorfie false e arbitrarie contrazioni dei muscoli facciali) degli aviatori veri che per davvero pilotano un aeroplano: volano, cadono, si riprendono, scassano; o si gettano col paracadute; o scoprono un grosso guaio a bordo, o si gettano a capofitto con l'apparecchio, e via discendo. Dai remoti *Aquile*, e *Uomini nello spazio*, e a traverso *Ala errante*, *Arditi dell'aria*, *Volo di notte*, e fino ai film più recenti (*Pour le mérite* di Karl Ritter, ad esempio), abbiamo conosciuto soltanto le *interpretazioni* delle reazioni dei piloti e non mai le vere reali espressioni. Questo per ciò che riguarda il film a soggetto. Ma anche i documentari, dal cortometraggio italiano dal titolo ottocentesco *Cuori e motori*, ai brani di attualità dei film UFA o LUCE di oggi, non sono documentari nel vero senso della parola, per il fatto che non sempre *documentano*, bensì tentano di interpretare la realtà. Perfino in *Do III 88*, l'equilibrato film sull'aviazione tedesca del 1938 realizzato dalla Tobis, è evidente, oltre il trucco, la messa in scena e la ricostruzione (specie per ciò che riguarda i curiosi triplani Fokker del 1917), l'*interpretazione*. Il nostro desiderio di vedere la espressione «vera» del volto di un pilota in particolari momenti di tensione o di spasmo non è dunque mai stato appagato. Non è facile, anzi non è possibile «sorprendere» l'atteggiamento

mento e l'espressione del viso di un pilota mentre compie, ad esempio, acrobazie su un caccia monoposto, o vola su un apparecchio d'assalto a quattro-cinquecento chilometri contro il suolo, o si inabissa nello spazio su un picchiatello. Espressioni e atteggiamenti del genere sono sempre stati, finora, ripresi a terra, su degli apparecchi fermi da onesti operatori in maniche di camicia.

Ora si vorrebbe tentare in Italia di realizzare la ripresa in primissimo piano del viso di un pilota mentre si butta a tuffo con il suo apparecchio. L'esperimento, che verrà fatto per conto dell'Incom, avrà anche uno scopo scientifico. Una macchina da ripresa cinematografica verrà fissata in un punto determinato della fusoliera, sul muso dell'aeroplano fra l'elica e il parabrezza. Quando il pilota manovrerà per la picchiata, la macchina da presa incomincerà a funzionare... Il pilota sa che si tratta, soprattutto, di un esperimento scientifico. E perciò è pregato di non... recitare.

Il Comitato per i film di guerra e politici appositamente costituitosi presso il Ministero della Cultura Popolare, nell'ultima sua riunione ha esaminato varie proposte inoltrate da Case di produzione e da vari autori. Fra le più importanti proposte si annoverano quelle relative a «film con particolare valore di riferimento al nostro tempo o in genere ispirato alle idealità politiche del Regime». Dopo attenta riflessione e accurate selezioni dei soggetti e della consistenza industriale delle singole iniziative, è stato adottato un piano di produzione per nove film di guerra da proiettarsi nella stagione cinematografica 1941-1942.

Pare, quindi, che verranno realizzate le seguenti opere cinematografiche: un film sugli alpini, su soggetto del regista Cino Betrone eroicamente caduto sul fronte greco; due film ambientati in Africa (*Bengasi* e *Giarabub*); tre film a soggetto marinario (e precisamente *La nave bianca*, quasi pronto, e che verrà presentato a Venezia in agosto, *Mas* e *Alfa Tan*), tre film, infine, a soggetto aviatorio. I titoli di questi ultimi film, intorno ai quali daremo via via informazioni e fotografie, sono i seguenti: *Piloti* (Avia Film), *Sentinelle azzurre* (Istituto LUCE), *Un pilota ritorna* (A.C.I.).

Un piccolo rilievo. Abbiamo letto in un re-

AEROPLANI  
CAPRONI S.A.  
MILANO



Finti giovanotti in costumi finti Settecento nel film tedesco *Un cuore 900* diretto da Theo Lingen (Esclusività I.C.I.)

sconto della seduta in parola che i nove film di guerra dovranno «proiettarsi nella veniente stagione» ed abbiamo anche letto — nello stesso tempo — che «il Comitato ha stabilito, per altro, che tali iniziative potranno essere realizzate soltanto nella stagione ventura». Bisogna concludere che la «stagione veniente» non è la «stagione ventura» e che ad ogni modo, anche se i

film verranno messi in lavorazione (salvo quello quasi pronto, si intende) nella stagione prossima (il che è sempre una epoca molto vaga, soprattutto per chi non ha tanta dimestichezza con l'industria del cinema) li vedremo realizzati in modo definitivo per la stagione teatrale 1942-43. Comunque sia, sarà bene non avere fretta...

## Aeronautica Umbra S. A.

Capitale sociale L. 3.000.000 interamente versato

Sede legale: ROMA

Officine in FOLIGNO

INDIRIZZO TELEGRAFICO  
AVIOUMBRA

Tel. 65 - FOLIGNO

CAMPO DI COLLAUDO  
Serpente - Foligno

COSTRUZIONI AERONAUTICHE E MECCANICHE

## CANTIERI RIUNITI DELL' ADRIATICO

OFFICINE  
AERONAUTICHE  
MONFALCONE

Chiedete il catalogo delle pubblicazioni all'Ufficio Editoriale Aeronautico, Piazza del Popolo, 18 - Roma

## ALI DI GUERRA

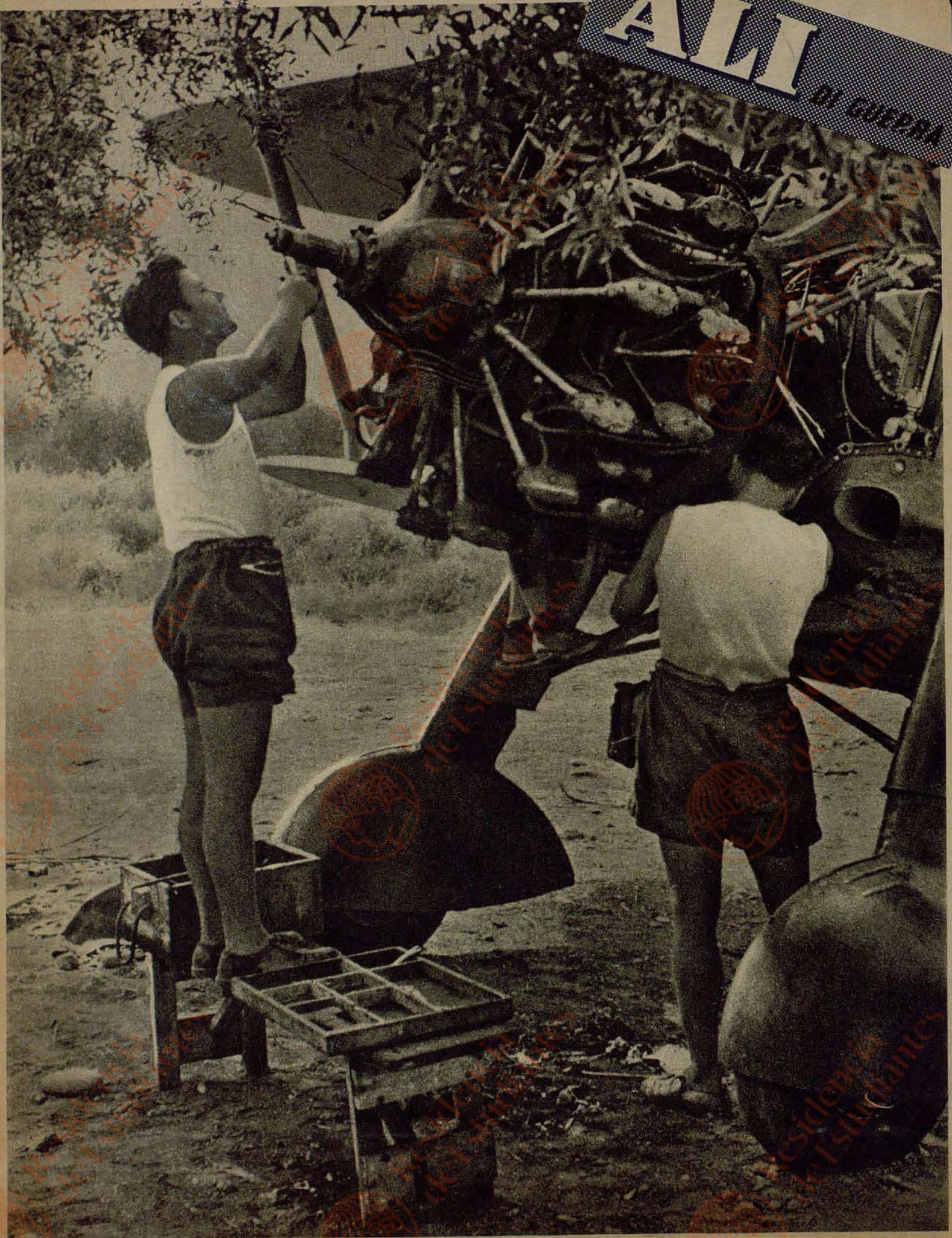
QUINDICINALE ILLUSTRATO D'AERONAUTICA

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità,  
Roma, Piazza del Popolo 18 - Tel.: 67-576, 681-178, 681-597

Abbonamento Italia, Albania, Impero e Colonie:  
Un anno L. 20 - Esteri il doppio - Servirsi del conto corrente postale N. 1/24718 intestato all'Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma

Direttore responsabile, Amedeo Mecozzi

Tipografia «Novissima» - Roma



La squadriglia ha posto la propria base di guerra ai margini di un oliveto. Bisogna che giornalmente tutti i velivoli siano in efficienza. Questo è tornato dal volo del mattino con all'elica una grave avaria prodotta da un colpo nemico. Non si può perdere tempo. Certo in giornata il velivolo dovrà partecipare ad un'altra azione di guerra ed il pilota non vorrà essere assente. Il motorista lavora di lena, come se le fronde dell'ulivo che l'incorniciano non servissero per le ghirlande della pace, ma per quelle della guerra. Urgono gli eventi marziali; lungi vadano le immagini patetiche del Poeta:

- nuda le braccia come la Vittoria
- sul flessibile sandalo ti levi
- a giugnere il men folto ramoscello