

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



FINE DI UN • BRISTOL BLEINHEIM •

Direttore: GASTONE MARTINI  
Anno XI N. 23  
8 giugno 1941-XIX  
Direzione e Redazione  
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'  
**UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO**  
dipendente dal  
**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. 14  
un numero centesimi 60  
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ  
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla  
Ditta del Comm. Luigi Mancini  
Via Gesù N. 6 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie  
L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguite 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 DI DIRITTO AERONAUTICO**  
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

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

**RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA**  
Abbonamento annuo L. 24  
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

**ATTI DI GUIDONIA**  
Abbonamento a 12 numeri L. 34.50  
Un fascicolo L. 3.50

**AVIAZIONE PER TUTTI**  
Costa una lira

**AVVENTURE DEL CIELO**  
Costa due lire

# TEMPI MOTORIZZATI

(Continuazione da numero precedente)

## II.

Buon giorno, ragazzi. Eccomi qui di nuovo. La volta scorsa avevo un po' di fretta ed ero seccatuccio assai perché dovevo mettermi in treno per andare a fare una conferenza ad un paio di centinaia di chilometri dalla mia comoda casa di Milano



... qualche capello bianco...

Voi dite che sono un poltrone se la penso così? Nient'affatto: mi sento dinamico come non mai, anche se mia moglie mi ha scoperto — non ha guari — qualche capello bianco sulla tempia destra; ma vivaddio son dieci mesi che parto ogni secondo giorno per tutti i punti cardinali, intercardinali, mezzi venti, quarti, quarti, ecc. (rosa dei venti trattata col sistema quadrangolare — nota dell'autore; ma non dell'autore della rosa dei venti, che pare fosse un cinese morto semila anni or sono).

Non capisco però cosa vi vengo a raccontare sui fatti di casa mia. Non eravamo dunque alle fasi? Cioè alle «sfasate»: quando Carnot studiava il ciclo, che doveva poi diventare celebre (e chi non ha sentito cantare in re maggiore il Ciclo di Carnot? spauracchio di tutte le termodinamiche del mondo?), volgeva la mente pura a purissime linee, corroborate da formule impeccabili. In cotal guisa le fasi carnotiche prendevano inizio da punti morti ed a punti morti andavano a morire, esercitandosi teoricamente a far funzionare un ideale motore a scoppio a quattro tempi. Povero Carnot, che delusione invece! Tutto quel movimentino di adiabatiche e di isoterme che gli si alternavano nel cervello seguiva una regola ipotetica, era legato ad una legge assurda: quella del solo pensiero. Ma non appena quello zoticone di meccanico, che ebbe la miserevole idea di tradurre in peso materiale la fantasia matematica del grande francese, mise le sue pratiche manacce sul ciclo, fresco della poetica rugiada dell'ipotesi, la regola cerebrale subì un contraccolpo, arretrò, impiccicciò, disparve.

Oi volle del bello e del buono prima che il Buon Dio permettesse agli uomini di ottenere un anticipo. Non in danari, beninteso! un anticipo... ma non anticipiamo troppo, altrimenti perdiamo il filo del discorso. Disputiamo innanzitutto sulla teoria del movimento, per renderci capaci di un ragionamento logico. Quindi ficheremo il naso nella pratica corrente e vedremo in realtà come si svolgono le cose. Se no l'attitudine didattica dove va a finire?

### CAPO PRIMO

Funzionamento del motore a scoppio a quattro tempi.

1. tempo: fase d'aspirazione (lodevole fase! anche un motore può aspirare a più alti destini!).

Durante questo tempo (né perduto, né guadagnato) il pisto pistonis passeggia —

sospinto dagli sforzi altrui — dal punto morto superiore a quello inferiore, succhiando il latte dal capezzolo valvolare che fa capo a papà carburatore (che volete! ne! motori è così: niente mamma; latte carburato aria-benzina, nella proporzione di 14 contro uno all'incirca, secondo le opinioni dei medici, ma soprattutto dei carburatori che agiscono sempre di testa propria e si danno un titolo da sé medesimi).

2. tempo: fase di compressione (parassitaria, fastidiosa e reproba).

La valvola d'aspirazione — indignata dell'ignobile sfruttamento — si chiude ed il pistone, che si era fermato stupido ed incerto sul da farsi (quasi voleva saltar fuori dal cilindro e andarsene per i fattacci suoi, così la sarebbe finita una buona volta!), torna indietro accelerando e smettendo in pieno Alba de Céspedes, che al tempo del suo romanzo doveva certamente ignorare che qualcuno nella vita — in fin dei conti — può tornare e torna effettivamente indietro. Con questo consapevole ma rabbioso rientro il pistone produce quel fenomeno così noto ai Romani e ai Milanesi che alle ore dodici c'era ben qualcuno che lo diceva di non aspettare le ore dodici! s'intestano a voler montare rispettivamente sulla circolare esterna e sui numeri tramviari dall'uno al trenta. Pigia, pigia, che avviene? Eh, secondo! Se pigi in un vin vien fuori il vino, se pigi un bottone di campanello vien fuori il suono, se pigi il prossimo in vettura vien fuori un improprio, se pigi col pistone la miscela la metti nelle migliori condizioni di esplodere. E così avviene — al punto superiore, in teoria — per opera di una candeleletta accesa per propiziarsi San Genaro.



... s'intestano a voler montare...

Sapristi! Con un botto tremendo, che fa sobbalzare gli ultimi resti di Carnot nella tomba, con uno sviluppo di 30-40 atmosfere di pressione con un innalzamento di 300-400 gradi centigradi di temperatura Casamicciola avviene. E chi ci rimette è sempre quel povero pistone, che incassa e riprende il suo cammino verso il punto d'ovvero prima. là in fondo con la testa intronata e piangente d'olio e di residui carboniosi.

3. tempo: fase d'espansione (la vera, la efficace, l'unico amore del rendimento, il mecenate della famiglia delle fasi; le altre: tutte mantenute).

Triste e solo, un po' a scatti, il pistone se ne va sotto la pressione dei gas attivi che sibillano cercando di sfuggire ai lati, contenuti dalle fasce elastiche che premono contro le sdruciolevoli pareti del cilindro, fra vortici di nebbia ed un principio d'incendio sulla testa. E' la chioma di Berenice di ogni testa di cilindro in funzione. Le valvole tacciono, ermetiche, severe custodi del lavoro che qui si sviluppa, trasformandosi dalla potenziale forza chimica della miscela a quella calorifica prodotta dall'accensione, a quella meccanica che la teoria delle spinte crea e non smette.

4. tempo: fase di scarico (libertà vo' cercando ch'è si cara...). Il pistone — sempre lui, factotum di casa — è giunto al punto morto inferiore. — Apriti Sesamo! — grida. E la valvola di scarico si socchiude dapprima, guarda chi c'è con la catena alla

## L'AQUILONE

porta, poi si spalanca stanca, protestando, sacramentando, fino a che tutti i gas (o gaz, o prodotti della combustione, o surrogati di sforzi già fatti) sono usciti, spazzati dalla scopa dello scaccino (sempre il pistone — anche scaccino!). Poi si ricomincia daccapo.

### CAPO SECONDO

Funzionamento del motore a scoppio a due tempi.  
Profittatori! vi dico che non ho nemmeno il tempo (un tempo solo) per andar a fare le cose mie. Vorreste ripassare la prossima volta?  
Grazie.

MARIO SALVADORI

## CRONACA BREVE

Nella seduta del Consiglio dei Ministri dell'8 maggio u. s. è stato approvato uno schema di decreto relativo ai requisiti per l'ammissione alla R. Accademia Aeronautica. Detto provvedimento stabilisce che, fino a tutto l'anno 1941-XIX possono essere ammessi ai concorsi per la R. Aeronautica coloro che, in possesso di tutti gli altri requisiti, non abbiano ancora il titolo di studio richiesto, purché lo conseguano nella sessione autunnale dell'anno stesso. Viene così rinnovato un opportuno provvedimento di eccezione già adottato per il decorso anno 1940.

Tutto il personale della IV Squadra Aerea è stato riunito in uno degli aeroporti dal quale partirono le maggiori azioni della guerra contro la Grecia, per presenziare la solenne cerimonia della distribuzione delle medaglie al valor militare fatta dal Generale Comandante della Squadra. Sul campo erano schierati i pesanti velivoli del gruppo da bombardamento che vi ha sede e facevano una degna corona di gloria ai valorosi.

La squadra sportiva di palla al cesto della Caserma «Romagnoli» si è aggiudicata questo anno, con una serie di brillanti vittorie conseguite su squadre che militano nelle massime divisioni del campionato nazionale, l'ambita coppa messa in palio da Bruno Mussolini.

Il risultato conseguito dalla squadra della «Romagnoli» è un incitamento per la cultura fisica che non è lasciata in seconda linea per la preparazione militare delle nostre forze armate.

Gli inglesi sono proprio persuasi di possedere la caccia più potente del mondo? La Reuter, la nota agenzia inglese, affermava il 23 maggio: «La nostra Aviazione da caccia costituisce il più potente sistema difensivo del mondo». Però, poco dopo, la stessa agenzia comunicava dal Cairo: «E' stato deciso di ritirare l'Aviazione da caccia inglese da Creta, perché l'isola disponeva soltanto di un piccolo numero di aeroporti, ma le equipaggiati».

Questa notizia veniva confermata dalla Reuter del Medio Oriente, che specificava: «Disgraziatamente le circostanze sono tali, che la difesa aerea non può essere assicurata in maniera efficace, poiché tre aeroporti greci erano stati evacuati la vigilia dell'attacco».



... incassa e riprende il cammino...



Grazie.

# ASPETTI della battaglia ATLANTICA

Secondo le ammissioni ufficiali del Ministero dell'Aria britannico, Glasgow e Clyde sono stati nuovamente gli obiettivi principali degli attacchi aerei tedeschi. I danni sono notevoli e il numero delle vittime è grande, mentre non sono date altre indicazioni sugli effetti degli attacchi tedeschi che si sono susseguiti, per tutta la notte dal 6 al 7 maggio.

La crescente via lenta offensiva dell'aviazione tedesca sui porti britannici, così come sui rifornimenti, le riserve e le fabbriche, lascia comprendere chiaramente che questi porti rappresentano il fronte avanzato della battaglia dell'Atlantico. I corrispondenti neutrali in Inghilterra non possono naturalmente dare indicazioni sulla misura delle perdite su questo

fronte, ma dalle loro descrizioni sullo stato della popolazione e sui progetti che attualmente vengono elaborati in Inghilterra per fare dei porti delle vere e proprie trincee allontanandone la popolazione civile, si può comprendere quali gravi danni sono stati arrecati nelle ultime settimane a Plymouth, ai porti del Canale di Bristol, a Liverpool, a Glasgow e a Belfast. «Le sofferenze della popolazione civile in queste città superano tutto ciò che gli abitanti dell'Isola hanno dovuto fino ad oggi sopportare». Così scrive in uno dei suoi articoli il corrispondente londinese del «Dagenz Nyheter», abitualmente così prudente nei suoi giudizi, dopo di che evidentemente gli è stato proibito di accennare all'estensione dei danni militari. Questi stessi corrispondenti neutrali sottolineano l'insufficienza delle misure di sicurezza approntate dalle città britanniche nei confronti degli attacchi aerei e il completo fallimento di tutti i rimedi escogitati. Gli ultimi risultati confermano che si rendono sempre più necessarie misure di ordine coattivo, poiché fino ad ora l'invito all'evacuazione si è dimostrato scarso di risultati. Si ritiene che tutti i civili verranno d'ora in poi evacuati forzatamente, a meno che non abbiano occupazioni negli impianti del porto. Sarà anche necessario ripartire le maestranze su territori il più possibile estesi nelle singole città, allo scopo di diminuire il numero delle vittime dei grandi attacchi notturni.

Queste misure sono però provvisoriamente richieste soltanto da alcuni inglesi lungimiranti, i quali si attendono che su questo fronte della battaglia atlantica la aviazione tedesca vibrerà dei colpi ancora più potenti di quelli finora portati sull'Isola, e dovrà passare probabilmente qualche settimana, perché anche i comandi responsabili se ne convinceranno, ed agiscano in conseguenza.

Il metro per misurare la gravità della situazione britannica nella «Battaglia dell'Atlantico», può essere ricercato nel fatto che l'Ammiragliato britannico con visibile e crescente interesse si sforza di illustrare nella stampa e alla radio le imprese della flotta inglese, mettendone in rilievo le difficoltà d'impiego. Sono dimenticate le frasi ottimistiche sul dominio britannico dei mari, che ancora nel 1940 erano usate a Londra. Dimenticate sono anche le famose e superficiali dichiarazioni dei tecnici navali, i quali volevano affermare che la marina da guerra tedesca sarebbe stata troppo debole per essere pericolosa. Dimenticate

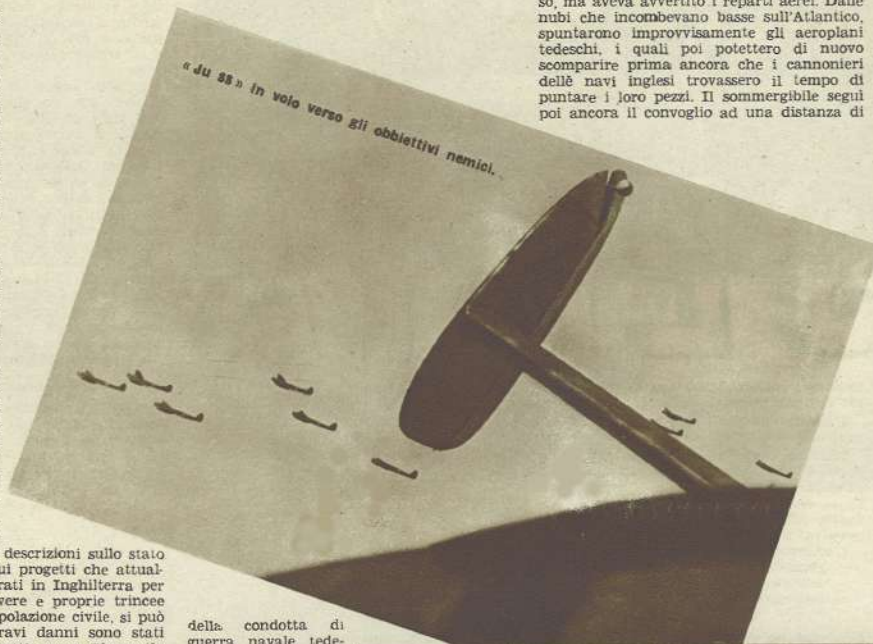
sono ancora le informazioni della «Reuter» che l'anno scorso annunciarono a tutto il mondo che la marina da guerra tedesca era stata distrutta nella campagna di Norvegia.

Le cose sono così cambiate che un collaboratore del «Daily Herald» descrivendo le sue impressioni di ritorno da un lungo viaggio a bordo di navi da guerra britanniche, ha scritto che la flotta inglese doveva misurarsi nell'Atlantico con un «inferno». Dall'ottimismo di Churchill che parlava di un Oceano sicuro, siamo perciò arrivati ad un Atlantico infernale. Anche considerando che le dichiarazioni inglesi sono fatte prevalentemente per agire sugli Stati Uniti, rimane sempre il fatto che proprio l'intensificazione della propaganda negli Stati Uniti dimostra quali siano le difficoltà inglesi nell'Atlantico. L'Ammiragliato britannico ha rinunciato a pubblicare i settimanali bollettini riassuntivi sulle perdite navali, e ciò dimostra ancora una volta che in questa primavera l'efficacia

scuola, e recentemente il Ministero della Marina britannica dovette confessare la perdita di uno dei più moderni incrociatori. Si trattava del «Bonaventure», armato di 10 cannoni da 132 cm., e di 16 cannoni antiaerei leggeri, i quali sembravano assicurargli una particolare difesa contro gli attacchi aerei. Ma il «Bonaventure» rimase vittima di un sommergibile.

Un ufficiale della marina britannica, il Comandante Kippins, ha recentemente confessato in un discorso alla radio le gravi preoccupazioni che i comandanti dei convogli britannici hanno, a causa della efficacia dei diversi mezzi d'impiego delle tre armi tedesche.

Egli affermava che i sommergibili ad esempio avevano parecchie volte mutato la loro tattica, e che era difficile alla difesa di adeguarsi prontamente a questi mutamenti d'impiego. Era avvenuto ad esempio che un sommergibile tedesco, il quale aveva avvistato di giorno un convoglio scortato, non lo aveva dapprima attaccato esso stesso, ma aveva avvertito i reparti aerei. Dalle nubi che incombevano basse sull'Atlantico, spuntarono improvvisamente gli aeroplani tedeschi, i quali poi poterono di nuovo scomparire prima ancora che i cannonieri delle navi inglesi trovassero il tempo di puntare i loro pezzi. Il sommergibile seguì poi ancora il convoglio ad una distanza di



«Ju 88» in volo verso gli obiettivi nemici.

della condotta di guerra navale tedesca diviene sempre più sensibile.

Particolarmente penoso per gli inglesi è che nella condotta di guerra commerciale tedesca, i diversi mezzi di lotta di superficie, subacquei ed aerei, vengano combinati o mutati in una misura che rende impossibile una difesa comune per i convogli scortati contro i diversi pericoli ai quali sono esposti. Nelle informazioni del «Daily Herald» già ricordate, si ha un esempio di quanto abbiamo affermato per le speciali navi usate dagli inglesi per la caccia ai sommergibili, chiamate da Churchill «Corvette». Queste navi, del tipo dei pescherecci, sono munite di bombe di profondità, di idrofoni, e di altri strumenti necessari per la lotta contro i sommergibili, ma sono completamente alla mercé delle forze tedesche di superficie.

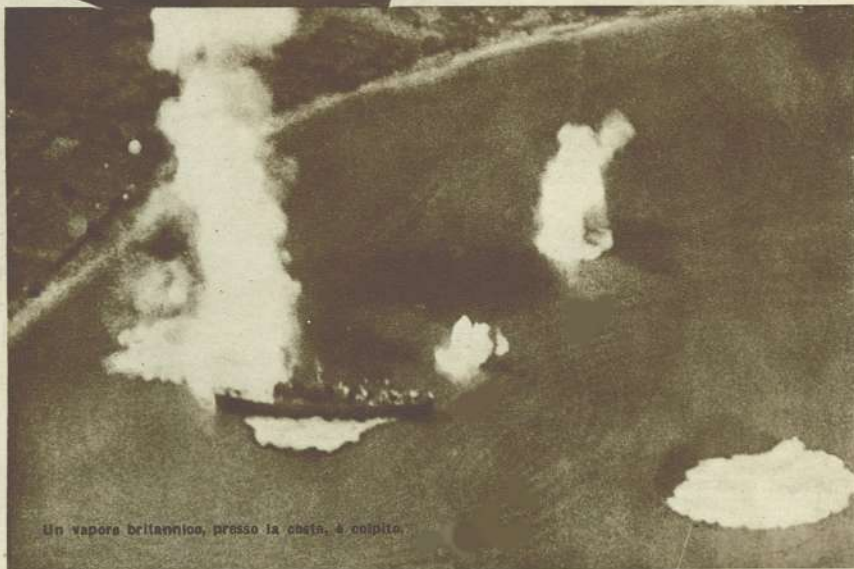
L'Ammiragliato britannico è stato dunque obbligato a proteggere i convogli scortati sull'Atlantico anche contro le forze navali di superficie. Dapprima si credette che gli incrociatori ausiliari fossero sufficienti, poi si dovettero impiegare gli incrociatori da battaglia di cui si aveva urgente bisogno in altri settori. Infine anche le navi da battaglia dovettero essere impiegate per la protezione dei convogli. Conseguenza di tutto ciò fu che queste navi patirono sensibili perdite. Così ad esempio la corazzata «Malaya» in servizio di scorta, venne silurata da un sommergibile te-

## LA SETTIMANA ESTERA

L'opera preziosa e silenziosa degli aerei posamine non è forse abbastanza conosciuta dal gran pubblico il quale, nella laconica frase ricorrente spesso sui bollettini di guerra germanici: «è continuata la posa delle mine dinanzi ai porti britannici da parte dei nostri aeroplani», vede soltanto un atto locale e non immagina la quantità di rischi che esso comporta. Molto a proposito è pertanto apparso un interessantissimo articolo sulla «Berliner Boersen Zeitung» per mettere in risalto il contributo di ardimento e di sacrificio dato dagli equipaggi posamine. La prima condizione che si richiede per la riuscita di queste operazioni — scrive l'importante giornale berlinese — è l'assoluta sorpresa per sottrarsi all'osservazione del nemico. Tanto più oscure e tempestose sono le notti tanto meglio è per i posatori di mine. Contrariamente a quanto avviene per la normale attività di ogni altro reparto aereo, gli apparecchi posamine aspettano per decollare che il bollettino meteorologico fornisca le notizie più cattive circa le condizioni del tempo. Ed a notte fonda quando la tempesta flagella le coste brettoni della Francia e sconvolge con enormi ondate il Canale della Manica dove più forte è la pressione dell'Atlantico inferocito, si alzano i posamine, volano bassi sul mare, cercano le nubi, vi si nascondono, raggiungono il luogo prestabilito e seminano la terribile collana di esplosivo. Ma tutto ciò non è tanto facile a compiersi quanto a dirsi. È un impiego dell'arma aerea così particolare che richiede degli equipaggi di prima classe, specializzati, e navigatori perfetti.

Dalle testimonianze di marinai britannici catturati si è venuto a sapere che l'Ammiragliato inglese teme come la peste l'insidia dei posamine dell'aviazione tedesca. Difatti, deve essere estremamente amaro per una nave che sia riuscita a scampare ad un bombardamento aereo o ad un siluramento andare a fraccassarsi contro una mina proprio quando ormai si ritiene in salvo. E gli equipaggi dei posamine devono contentarsi soltanto delle soddisfazioni che procura loro la coscienza del dovere compiuto fino all'estremo poiché essi, al ritorno dalla missione, non possono avere la gioia esaltante di un cacciatore o di un bombardiere che abbiano veduto con i loro occhi il risultato del combattimento per comunicare al proprio Comando. I posamine riferiranno semplicemente di aver assolto il compito che era stato loro assegnato. Null'altro. Ma un senso istintivo d'orgoglio li pervaderà all'annuncio periodico del tonnellaggio affondato al nemico poiché ognuno di essi si riterrà partecipe di quel bilancio.

Per il colonnello americano Parker la vittoria inglese sulla Germania comincerà a profilarsi all'orizzonte quando il rapporto



Un vapore britannico, presso la costa, è colpito.

di superiorità aerea dei britannici sarà di 5 a 1. A questa conclusione il Colonnello Parker ci è arrivato dopo essersi accorto che le basi aeree inglesi si trovano più distanti dagli obiettivi tedeschi di quanto le basi tedesche distino dagli obiettivi inglesi e che gli obiettivi tedeschi sono molto più decentrati di quelli inglesi.

Condizionando la vittoria britannica a quel 5 a 1 non si è davvero compromesso il Colonnello Parker. Egli ha voluto mettere le mani avanti senza che gli inglesi e gli interventisti del proprio paese possano accusarlo di disfattismo. Anzi — dirà lui — dovette sbrigarvi a costruirne cinque volte più dei tedeschi altrimenti correte il rischio di farvi battere non una ma cinque volte di seguito.

G. DELLA NOCE

La Reggia di Caserta, sede dell'Accademia Aeronautica.



# CASERTA

La R. Accademia Aeronautica, provvede al reclutamento, alla preparazione ed al perfezionamento culturale degli Ufficiali dell'Arma Aeronautica, Ruolo Naviganti.

L'ammissione alla R. Accademia Aeronautica viene effettuata annualmente ed i candidati, preventivamente sono sottoposti ad una visita psicofisiologica presso gli Istituti Medico-Legali della R. Aeronautica che sono attrezzati con i più moderni strumenti e che hanno il vanto di essere tra i migliori del mondo.

Il Corso ha inizio nel mese di ottobre. Nei tre anni di permanenza in Accademia i giovani ricevono una completa educazione che tende a perfezionare tutte le qualità fisiche, morali, intellettuali che sono indispensabili in un giovane votato alla carriera del volo, il quale deve essere quanto di più eclettico si possa desiderare dal lato della cultura professionale, di quella specifica tecnica e dal lato fisiologico e morale.

**Educazione fisica**

L'educazione fisica costituisce uno dei più potenti mezzi per preparare opportunamente l'uomo di azione ed essa viene

impartita in Accademia con mezzi e sistemi dei più moderni.

I risultati ottenuti fino ad ora sono veramente lusinghieri.

L'allievo, sotto la guida dei maestri e degli Ufficiali comandanti, apprende ad adoperare intelligentemente le proprie forze e, con un allenamento razionale, sviluppa armonicamente il suo fisico e si prepara a divenire istruttore.

L'educazione comprende:

- ginnastica;
- scherma;
- equitazione.

**Educazione morale**

L'educazione morale costituisce la base fondamentale di ogni attività per un uomo che voglia chiamarsi veramente tale; perciò essa è tenuta in Accademia nella massima considerazione e nulla viene

za disciplinare nell'animo degli allievi e soprattutto si ravviva e si porta a perfezionare lo spirito ed il sentimento di idealità che ogni ufficiale, quale apostolo della propria fede, deve avere a fondamento della propria vita.

Sotto questo riguardo la R. Accademia, mentre è larga di sostegni, di aiuto e di insegnamento per coloro che hanno nobiltà d'animo e che presentano i requisiti necessari per la vita militare in genere e per quella aeronautica in particolare e perciò sono portati a sopportare con animo forte tutti i sacrifici che tale vita può richiedere, è assolutamente inesorabile verso coloro che non danno sicuro affidamento.

Fin dal primo anno di corso tutti i mezzi morali, fisiologici, culturali ed intellettuali, corroborati dall'esempio costante degli educatori, vengono impiegati per dare una impronta virile, decisa, coraggiosa e piena di slancio ad ogni azione dell'allievo.

In ogni estrinsecazione di vita si richiede e si inculca nell'allievo un alto sentimento di idealità, di fede in sé stesso, di passione per la vita militare aeronautica e di esatta concezione della propria missione.

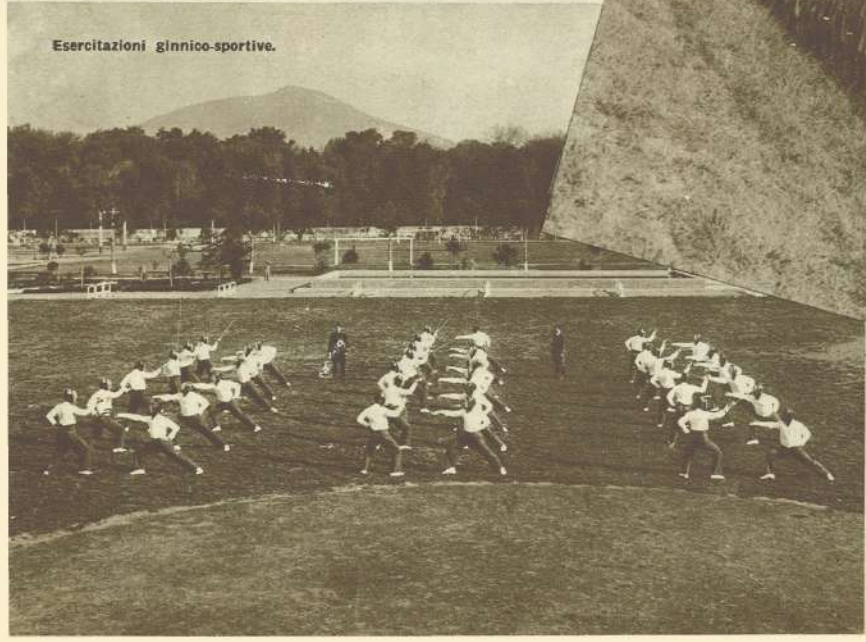
In ogni azione gli allievi sono spinti ed educati alla maggiore generosità d'animo, alla più trasparente e cristallina realtà, al maggiore spirito di sacrificio.

Tutto tende a formare degli allievi altrettanti camerati che si affratellino, si affiatino, si sostengano e collaborino alla creazione di una migliore coscienza, al perfezionamento di sé stessi, alla forza della propria Arma Azzurra e quindi alla maggior grandezza della Patria.

La vita dell'Accademia Aeronautica, pure sviluppando quello spirito di individualismo che è necessario ad ogni aviatore, tende a disciplinarlo per formarne una forza unica, uno spirito unico, una sola fiamma. L'attuale guerra ha fatto riflettere lo spirito e le doti di questi eroici giovani.

### Educazione intellettuale

Come l'Aeronautica comprende in sé la sintesi delle più alte scienze, così l'allievo dell'Accademia deve uscire dall'Istituto forte di una cultura generale, scientifica e professionale che gli permetta di divenire Ufficiale aviatore in possesso di tutte le qualità necessarie per il migliore impiego



ne trascurato per ottenere un ottimo risultato dagli allievi.

Chi esce dalla R. Accademia Aeronautica può ben definirsi «un selezionato; un individuo di razza pura».

Negli anni di corso si plasma la sostanza

del nuovissimo mezzo di azione.

Gli studi tecnici seguiti in Accademia sono di primissimo ordine e non inferiori a quelli dei Politecnici.

L'insegnamento viene impartito dai migliori professori delle Regie Università del Regno e da insegnanti militari delle varie Forze Armate.

**Viaggi di istruzione**

Essi vengono effettuati nei periodi estivi. Di massima consistono in:

Visite ai principali stabilimenti aeronautici ed ai campi di aviazione (alla fine del primo anno).

Campagna terrestre in zona montana di confine (al termine del secondo anno). Sono illustrate le azioni belliche avvenute in quelle località e sono tenute conferenze sulle caratteristiche geotopografiche della zona stessa ai fini dell'impiego e dei mezzi di azioni terrestri od aerei.

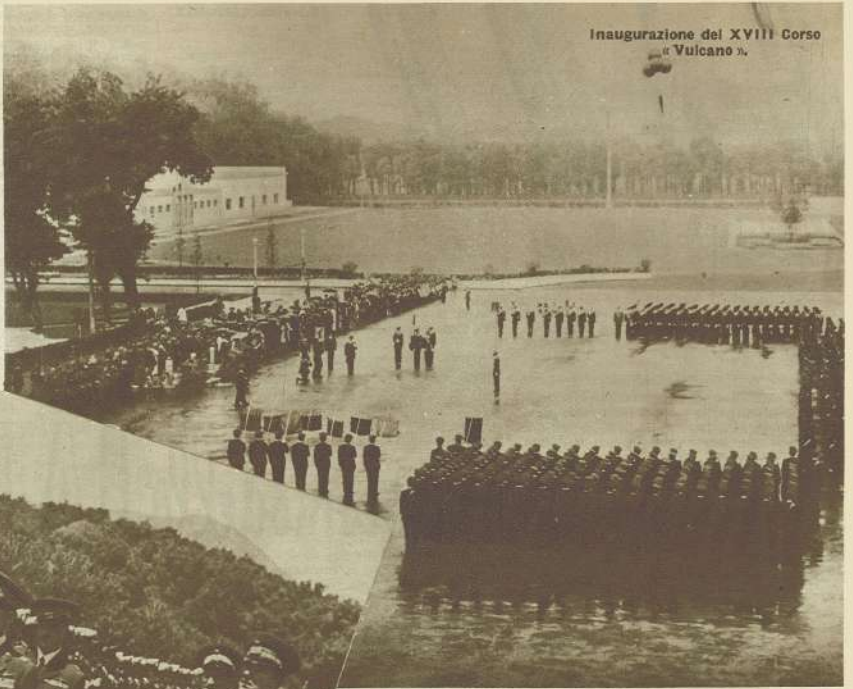
Campagna navale ed esercitazioni marittime (alla fine del terzo anno).

Ad ogni corso viene dato un nome ed affidato un gagliardetto contrassegnato da un emblema e da un motto. Così gli allievi di ogni corso sono riuniti durante la

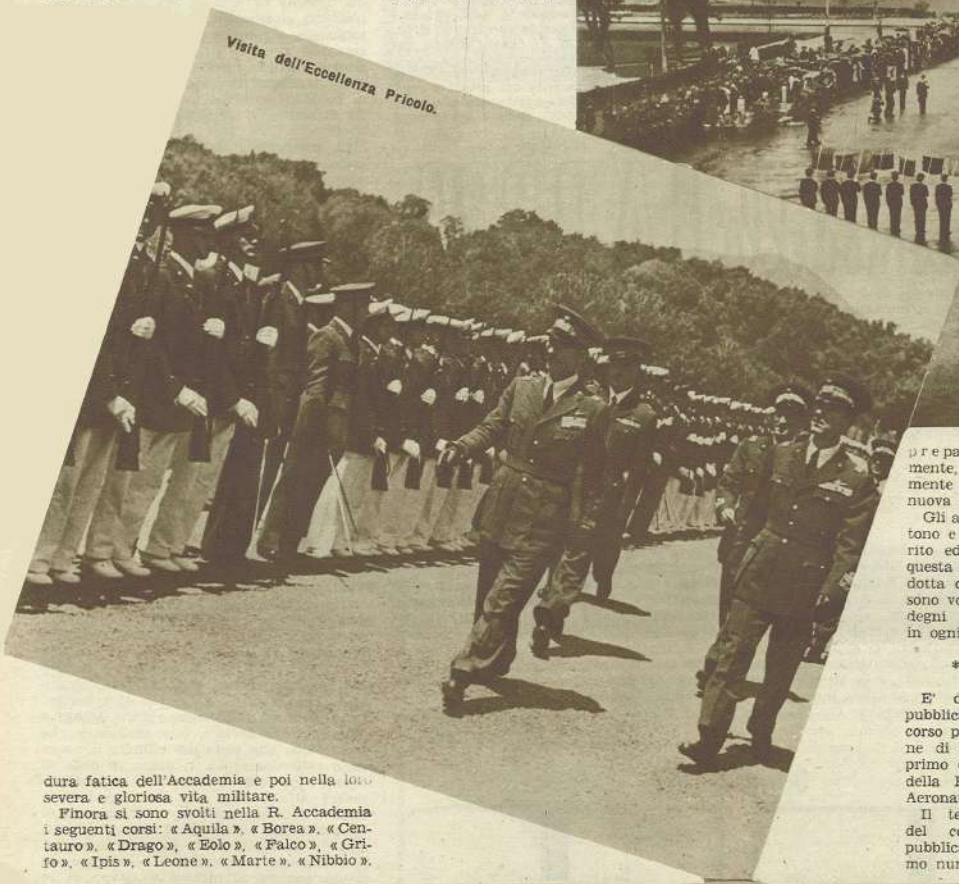
«Orione», «Pegaso», «Rex», «Sparviero», «Turbine», «Urano» e «Vulcano».

\*\*\*

L'Istituto animato dalle migliori energie materiali ed umane, scientifiche e morali, continuamente alimentato dalla più bella, dalla più ardita, dalla più fresca giovinezza d'Italia.



Inaugurazione del XVIII Corso «Vulcano».



dura fatica dell'Accademia e poi nella loro severa e gloriosa vita militare.

Finora si sono svolti nella R. Accademia i seguenti corsi: «Aquila», «Borea», «Centaurio», «Drago», «Eolo», «Falco», «Grifo», «Ipsis», «Leone», «Marte», «Nibbio».

prepara silenziosamente, ma tenacemente i quadri della nuova Ala Italiana.

Gli allievi, che sentono e vivono lo spirito ed il palpito di questa nuova città prodotta del Regime, si sono votati ad essere degni della Patria, in ogni evento.

\*\*\*

E' di imminente pubblicazione un concorso per l'ammissione di 300 allievi al primo corso regolare della R. Accademia Aeronautica.

Il testo integrale del concorso sarà pubblicato nel prossimo numero

## INAUGURAZIONE DEL CORSO "VULCANO."

Con austera cerimonia militare è stato inaugurato alla Accademia Aeronautica di Caserta il diciottesimo corso che ha preso il nome di «Vulcano». E' noto che i diciotto corsi che si sono finora susseguiti nella nostra Accademia hanno preso il nome, ed un motto augurale, seguendo un ordine alfabetico.

Padrino del gagliardetto è stato quest'anno il Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, generale di squadra aerea Giuseppe Santoro che ha rivolto ai giovani parole di incitamento al dovere e di augurio per la loro missione.

Dopo la lettura della Preghiera dell'Aviatore, durante la quale sono state lanciate al cielo le orifiamme contenenti i nomi delle tre centurie di allievi assieme alla Preghiera dell'Aviatore, a simbolo dell'offerta e delle aspirazioni dei giovani aquilotti, il nuovo corso ha sfilato a passo romano di parata in stile impeccabile dando prova di maturità militare e sportiva.



Buona attività nelle Scuole di Genova - Centro - G.I.L. con allievi di Sampierdarena e di Genova - Centro. Merito indiscutibile di chi vi soprintende e segno non dubbio dell'ingegno costruttivo degli allievi. Comunanza di lavoro e di sentimenti che porta sempre ad ottimi risultati e mai ad ingrate soste e disillusioni.

Per oggi si può segnare un totale di 22 assidui ed appassionati allievi. Vari modelli sono stati condotti a termine.

Nella Scuola Industriale, dopo la preliminare elaborazione dei relativi progetti e disegni si è intenti alla costruzione di motori a scoppio per aeromodelli.

Nella Scuola di Chiavari c'è stata una battuta d'arresto a causa del richiamo alle armi dell'addetto Ezio Sivori. Gli allievi sono diciotto, assai bene guidati dal Preside dell'Istituto Industriale.

Un altro nucleo si è formato a Genova, Sturla e Quarto. Ottima guida il sig. Enrico Moreno. Gli abbonati alla R.U.N.A. sono di già dieci e quindi sufficienti perché sia ottenuta una sede presso il locale Circolo rionale.

E' più che degno di nota il fatto del vivo interesse dimostrato dal Provveditore agli Studi di Genova per l'attività aeromodellistica. Abbiamo ora il suo considerevole e prezioso appoggio insieme con quello dei direttori didattici e dei presidi. Si tratta della applicazione della Carta della Scuola.

Nella Scuola Ruffini l'attività aeromodellistica sarà effettuata nel prossimo anno scolastico.

La cerimonia per l'inaugurazione di un Corso.



# G.A.P.

## Il Concorso Nazionale

Ecco il regolamento particolare del Concorso Nazionale per modelli volanti che avrà luogo a Roma nei giorni 7 e 8 settembre prossimo.

### PRESCRIZIONI TECNICHE

Art. 1. — I modelli presentati possono essere di qualunque tipo e debbono rispondere alle seguenti prescrizioni:

a) debbono essere provvisti di fusoliera interamente chiusa, esclusa la fusoliera « a tubo », senza limitazioni di sezione maestra;

b) l'apertura non deve essere superiore a metri 3,50;

c) il peso complessivo del modello in ordine di volo non deve essere inferiore ai seguenti valori:

apertura da cm. 70 a cm. 100; peso minimo gr. 100;

apertura da cm. 100 a cm. 125; peso minimo gr. 175;

apertura da cm. 125 a cm. 150; peso minimo gr. 250;

apertura da cm. 150 a cm. 175; peso minimo gr. 350;

apertura da cm. 175 a cm. 200; peso minimo gr. 450;

apertura da cm. 200 a cm. 250; peso minimo gr. 650;

apertura da cm. 250 a cm. 300; peso minimo gr. 950;

apertura da cm. 300 a cm. 350; peso minimo gr. 1350.

d) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 2. — Il lancio avviene secondo le norme stabilite dal Codice Sportivo F. A. I., regolamento sui primati della classe modelli volanti, ed esclusivamente da terra per mezzo dell'elica per la categoria b).

Art. 3. — Il tempo di volo viene cronometrato per la categoria a), dall'istante nel quale l'apparecchio si distacca dal sistema di lancio o dal lancio a mano; per la categoria b) dall'istante nel quale l'apparecchio è abbandonato a sé stesso, fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro un ostacolo, della scomparsa dalla vista del commissario addetto al controllo e del cronometrista.

Art. 4. — Su ogni semella dei modelli deve essere applicata a cura dei concorrenti, la sigla A. per i modelli veleggiatori, oppure B. per i modelli a matassa elastica, seguita dal numero di gara che viene assegnato dalla R. U. N. A. Sede Centrale e comunicato a mezzo della conferma di iscrizione. La sigla non deve avere altezza minore di cm. 5 (cinque). Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: *Modello appartenente a...* Chi ne venisse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla R. U. N. A., Reale Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma. Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con tinte o mezzi indelebili.

### ELIMINATORIE - ISCRIZIONI

Art. 1. — Le Sedi periferiche indicano una gara eliminatoria per ogni scuola da ciascuna di esse istituita e funzionante precedentemente al 31 maggio 1941-XIX, e che nel 12 mesi precedenti a tale data abbia avuto almeno 15 (quindici) allievi, attenendosi a quanto è prescritto nel presente regolamento del Concorso, generale e particolare, per ogni categoria del Concorso.

Art. 2. — Il primo classificato nella categoria a) ed il primo classificato nella categoria b) sono i concorrenti al Concorso. Qualora il primo classificato non possa partecipare al Concorso, viene sostituito con il secondo, o con il terzo in caso di impedimento anche per il secondo: la sostituzione è ammessa per tutte due le categorie.

I nuovi concorrenti devono partecipare al Concorso con i propri modelli presentati alle eliminatorie.

Art. 3. — Ogni Sede periferica partecipante al Concorso è rappresentata da una squadra composta dai concorrenti ad essa iscritti. Ogni Sede periferica delega un componente della squadra quale capo squadra, il quale vigila anche sugli assistenti.

Art. 4. — Le date delle eliminatorie devono essere comunicate alla R. U. N. A. Sede Centrale non oltre il 15 giugno 1941-XIX, e comunque con non meno di giorni 10 di anticipo.

Art. 5. — Le eliminatorie devono essere controllate da una commissione sportiva così composta:

Il Presidente della Sede, presidente (può delegare altra persona);  
n. 2 commissari sportivi;  
n. 1 cronometrista.

Art. 6. — I risultati delle eliminatorie devono essere comunicati alla R. U. N. A. Sede

Centrale non oltre il 31 agosto 1941-XIX, unendo i seguenti documenti:

verbale originale della commissione sportiva;

— schede di iscrizione dei concorrenti stabiliti in base a quanto è prescritto dal precedente articolo 2), riempite nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero di gara che viene assegnato dalla Sede Centrale;

— scheda di iscrizione della Sede, riempita nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero d'ordine che viene assegnato dalla Sede Centrale.

Art. 7. — Le parti B vengono restituite alle Sedi periferiche, quali conferme di iscrizione, e devono essere presentate dai concorrenti all'arrivo a Roma ed alla presentazione dei modelli.

Non è ammessa la sostituzione dei concorrenti indicati nelle parti B, salvo casi

eccezionali; per i quali le Sedi periferiche devono chiedere l'autorizzazione alla Sede Centrale, motivando le richieste.

Art. 8. — I partecipanti al Concorso, concorrenti ed assistenti, devono presentarsi alla R. U. N. A. Sede Centrale, Piazza del Popolo, num. 18, Roma, entro le ore 12 del giorno 6 settembre 1941-XIX.

Art. 9. — Le Sedi periferiche devono provvedere alla spedizione dei modelli volanti della propria squadra, confezionati possibilmente in un unico collo ed in modo tale da non subire danneggiamenti, all'indirizzo: Reale Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma. La spedizione deve essere eseguita in tempo utile affinché l'arrivo a destinazione avvenga al più tardi entro il giorno 5 settembre 1941-XIX.

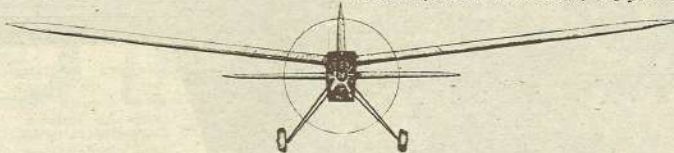
Al termine delle gare del Concorso i capisquadra devono consegnare i colli, chiusi e muniti dell'indirizzo per la spedizione, all'incaricato della R. U. N. A. Sede Centrale per la spedizione.

Art. 10. — La non integrale osservanza delle condizioni prescritte dal presente regolamento è causa inderogabile della non iscrizione al Concorso della Sede e dei concorrenti.

(Continua a pag. 7, col. 1)

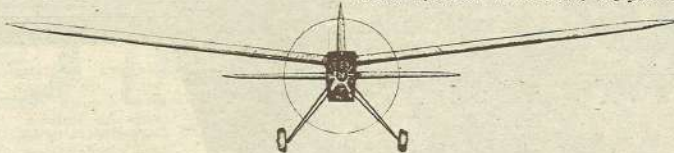
## il motomodello G.A.P. 239

La realizzazione del modello che riporta nelle tre viste di massima, è stata ottenuta in solo 23 giorni, progettazione compresa, e costituisce, a parte le ottime prove di volo fornite dallo stesso, già un primato di rapidità.

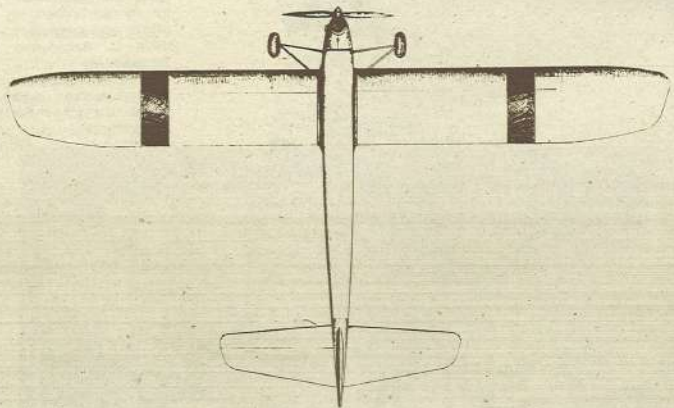


Si era difatti alla vigilia della gara indetta per il Congresso Internazionale della Stampa Aeronautica a Roma (giugno 1939) quando fu richiesto al G. A. P. se gli fosse stato possibile costruire rapidamente altri due motomodelli, oltre a quello già iscritto; la risposta fu quella che ci si poteva aspettare da gruppo di aeromodellisti appassionati ed entusiasti, e lo studio quindi di un modello adatto fu subito messo in atto. Nacque così il monoplano G. A. P. 239.

totale del modello e la potenza installata, da una limitata resistenza all'avanzamento dello stesso, e da un carico alare non eccessivo, oltre ad un perfetto centraggio. Tutt'ocché fu possibile ottenere grazie ad una buona esperienza in materia e che permise



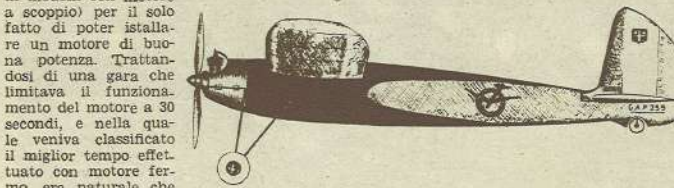
di contenere la costruzione in complessivi 1650 grammi con una superficie di dmq. 47 su ala di allungamento 10 con m. 2,20 di apertura; in altre parole, peso a parte, dimensioni comuni a quelle di un modello ad elastico di un tempo non tanto lontano. La forma in pianta dell'ala fu studiata in rapporto alle esigenze di un buon rendimento ed in relazione alla sua possibilità di rapida costruzione; scartata quindi quella di tipo trapezoidale, venne realizzata



modello al cento per cento sia nelle linee architettoniche che in tutto il suo insieme, e che si dimostrò anche praticamente pienamente rispondente allo scopo prefissosi dai costruttori. Prima cosa importante ed evidente è quella che essi non si lasciarono fuorviare da dimensioni e peso esagerati

(come si vede spesso in modelli con motore a scoppio) per il solo fatto di poter installare un motore di buona potenza. Trattandosi di una gara che limitava il funzionamento del motore a 30 secondi, e nella quale veniva classificato il miglior tempo effettuato con motore fermo, era naturale che concetto informatore del progetto fosse quello di ottenere la massima salita e quindi la maggior quota nel breve tempo consentito dal regolamento, affidando ad ottime qualità di volo librato la durata del volo stesso. Questa qualità non poteva ottenersi che da un piccolo rapporto tra il peso

nella forma rettangolare rastremata che si dimostrò praticamente di rendimento similare alla prima. Neppure nella scelta del profilo i costruttori si lasciarono entusiasmare troppo dagli alti coefficienti di portanza indicati nelle tabelle per taluni profili a ventre curvo ma dal centro di pres-



sione assai mobile; venne invece adottato un biconvesso: il 2302 che era già stato sperimentato con successo su un modello veleggiatore. Esso se denunciava una portanza minore degli altri, grazie all'allungamento notevole limitò invece molto questa sua inferiorità e per contro, il suo cen-

tro di pressione di piccolissima escursione anche alle forti incidenze, facilitò, come previsto, il centraggio, e la stabilità longitudinale di volo.

La bontà della scelta venne poi confermata dal fatto che uno dei GAP 239 (furono costruiti in due esemplari identici) sul quale era stato installato un serbatoio ausiliario, decollò rapidamente e senza difficoltà con un sovraccarico che portava il rapporto peso superficie a 48 grammi per decimetro quadrato. Come mostra chiaramente la vista di fianco del modello nel disegno, la fusoliera fu tenuta molto lunga in modo da consentire un notevole braccio di stabilizzazione longitudinale fra il C. G. del modello ed il C. P. del piano di coda. L'effetto giroscopico, notevole in ogni motomodello, è stato in parte neutralizzato dissandando rispetto all'asse longitudinale di simmetria della fusoliera, di due gradi l'asse di trazione; in seguito venne applicato al bordo d'uscita dell'ala un piccolo alettone di lamierino d'alluminio di 2 decimi di spessore.

La costruzione dell'ala, assai robusta è stata ottenuta, come il resto con materiale comunemente trovabile in commercio, e cioè tranciato di poggio per le centine non di sforzo. I listelli e toncini pure in poggio, compensato di betulla nei vari spessori per i diaframmi. Essa era su due longeroni principali incastrati in centine di trancitura per la maggior parte piane; bordo d'attacco con nasi di centina per conferire maggior fedeltà al profilo, bordo d'uscita lavorante in modo da impedire insieme alle altre strutture, qualsiasi svergolamento. La fusoliera era del tipo classico a listelli e diaframmi: due di essi di maggior dimensione costituivano la principale struttura di forza della stessa, ed erano incastrati nei diaframmi all'altezza del prolungamento della linea di trazione. Alcuni listelli sussidiari e disposti diagonalmente contribuivano ad impedire lo svergolamento longitudinale. La sezione maestra aveva forma geometrica assai semplice ed era di superficie prescritta dal regolamento F.A.I. in rapporto alla lunghezza della fusoliera stessa. A questa erano fissati gli attacchi a balonetta per le ali, e comportava due raccordi lievemente accennati.

Il supporto del motore era ottenuto molto semplicemente su due travetti in legno duro di sette millimetri di spessore e controventati da squadrette in legno compensato a 5 strati e di 5 mm. di spessore. Il motore era opportunamente carenato con capottina in tre pezzi di alluminio di 2 decimi, tenuti insieme da cerniere e spine, ed aveva nella parte superiore, una scollatura che permetteva alla testa del cilindro il necessario raffreddamento. Il piano di coda di buona superficie era costruito in modo simile all'ala. Esso era ripartito in due metà e veniva infilato in un incastrato sotto l'impenaggio verticale, ciò che gli permetteva di ruotare in modo da poterne regolare l'incidenza. L'impianto di accensione era quello comune al motore « Giglio » di 10 cmc.; la piccola batteria come la bobina ed il condensatore, erano collocati non molto lontano dal centro di gravità del modello onde evitare momenti di inerzia pericolosi per la stabilità di volo. Sullo stesso impianto era pure inserito il dispositivo a tempo per l'arresto del motore. La copertura del modello in carta pergamina del tipo rinforzato. Il carrello assai semplice era costituito da due gambe di forza controventate, ed a forma di V rovescio; comportava due ruote pneumatiche del diametro di cm. 8,5, una ruotina di coda in gomma spugna sostituita con vantaggio la comigrucina in filo d'acciaio.

Di alto coefficiente di robustezza il GAP 239 fece diversi voli (e qualche tentativo di fuga) fra i tanti, notevole quello di 3 primi e 52" con soli 40 secondi di motore.

Si tratta in complesso di modello assai semplice e che può essere ancora oggi costruito anche da chi non abbia ancora dimestichezza coi motomodelli.

## APERTURA DEI CORSI D'AEROMODELLISMO ALLA SCUOLA R. BONGHI DI ROMA

La Sede Provinciale della R. U. N. A. di Roma comunica che, presso la Sezione Modelli Volanti, della 30. Legione Balilla Moschetti (Scuola Ruggero Bonghi - Via Ruggero Bonghi, 28) dal primo giugno 1941-XIX, sono aperte le iscrizioni alla scuola di aeromodellismo.

Al corso, che avrà la durata di mesi tre circa, possono partecipare tutti i giovani in possesso della tessera d'iscrizione alla R. U. N. A. per l'anno XLIX.

Per informazioni e per l'iscrizione, rivolgersi dalle ore 9 alle ore 13 presso Ufficio Soci Roma - Piazza del Popolo, n. 18.

# Il Concorso Nazionale

(Seguito della pagina 6, colonna 3ª)

## SVOLGIMENTO DELLE GARE - CLASSIFICA A TITOLO INDIVIDUALE - CLASSIFICA DELLE SEDI

Art. 1. — Ogni concorrente deve effettuare una serie di 3 (tre) lanci.

La categoria a), veleggiatori, svolge una gara in pianura ed una gara su pendio; ogni gara consta di una serie di 3 (tre) lanci.

Art. 2. — Sono classificati i lanci di durata minima di 30" (trenta secondi). I lanci di durata inferiore a 30" (trenta secondi) sono considerati lanci mancati e possono essere ripetuti; ogni due lanci mancati consecutivi equivalgono ad un volo classificato, di durata nulla.

Compiuta la serie di 3 (tre) lanci classificati, od al massimo di 6 (sei) lanci mancati, il concorrente ha finito la gara.

Art. 3. — Per ogni gara viene stabilita una classifica dei concorrenti a titolo individuale oltre ad una classifica assoluta per la categoria a), ed una classifica a titolo collettivo; per le Sedi viene stabilita una classifica per ogni gara ed una assoluta.

Art. 4. — La classifica a titolo individuale viene stabilita, per ogni gara delle categorie a) e b), in base al miglior tempo di volo dei lanci classificati di ogni concorrente.

La classifica assoluta della categoria a) è stabilita in base alla media fra i migliori tempi ottenuti da ciascun concorrente nelle due gare, in pianura e su pendio.

Art. 5. — La classifica a titolo collettivo viene stabilita, per ogni categoria a) e b), in base alla media di tutti i tempi di volo, classificati e mancati, di ogni concorrente; i lanci non effettuati sono considerati di tempo nullo ed entrano nelle medie con valore zero ed in numero corrispondente ai lanci mancati che ogni concorrente avrebbe ancora diritto di effettuare, oltre quei classificati e mancati.

Art. 6. — La classifica delle Sedi periferiche viene stabilita, per ogni categoria a) e b), assegnando ai concorrenti un numero di punti uguale al numero d'ordine di ciascuno di essi nelle classifiche a titolo collettivo, e facendo la media dei punti di tutti concorrenti componenti la squadra di ogni Sede; dai punteggi così ottenuti si detrae un punto per ogni scuola, in più di una, presentata al Concorso da ogni Sede periferica. L'ordine crescente dei punteggi così stabiliti determina la classifica delle Sedi periferiche per ogni categoria.

Art. 7. — La classifica assoluta delle Sedi periferiche viene stabilita dalla somma dei punteggi delle classifiche di ogni gara.

Art. 8. — Per entrare in graduatoria le Sedi devono presentare, per ogni scuola rappresentata al Concorso, un concorrente per ogni categoria.

### PREMI

Art. 1. — La R.U.N.A. assegna i seguenti premi:

A) Classifica a titolo individuale.

Categoria a) veleggiatori.  
Gara in pianura: primo classificato L. 100; secondo classificato L. 75; terzo classificato Lire 50.

Gara su pendio: primo classificato L. 100; secondo classificato L. 75; terzo classificato Lire 50.

Classifica assoluta: primo classificato Lire 200 e medaglia d'argento dorato; secondo classificato L. 150 e medaglia d'argento; terzo classificato L. 100 e medaglia di bronzo.

Categoria b) motore a matassa elastica: primo classificato L. 200 e medaglia d'argento dorato; secondo classificato L. 150 e medaglia d'argento; terzo classificato L. 100 e medaglia di bronzo.

B) Classifica a titolo collettivo.  
Categoria a) veleggiatori: primo classificato L. 200; secondo classificato L. 150; terzo classificato L. 100.

Categoria b) motore a matassa elastica: primo classificato L. 200; secondo classificato L. 150; terzo classificato L. 100.

C) Classifica assoluta delle Sedi:  
Prima classificata L. 400; seconda classificata L. 300; terza classificata L. 200.

Art. 1. — I premi elencati nel precedente articolo 1) sono assegnati:

a) classifica a titolo individuale: ai concorrenti;

b) classifica a titolo collettivo: alle Sedi periferiche;

c) classifica assoluta delle Sedi: alle Sedi periferiche.

Art. 3. — I Presidenti delle Sedi periferiche possono assegnare, ai componenti le proprie squadre, alcune aliquote dei premi di cui in b) e c) del precedente articolo.

### NORME AMMINISTRATIVE

Art. 1. — La R.U.N.A. Sede centrale concede ai partecipanti al Concorso, concorrenti ed assistenti, ed alle Sedi periferiche:

a) rimborso del costo dei viaggi delle squadre in terra classe, dal luogo di residenza a Roma e ritorno, tenuto conto delle speciali tariffe e riduzioni concesse dalle Ferrovie dello Stato durante l'epoca del Concorso;

b) alloggio e vitto gratuito durante i giorni in cui si svolge il Concorso;

c) assicurazione per eventuali danni alla propria persona con i seguenti massimi: Lire 5 al giorno in caso di inabilità temporanea;

Lire 10.000 in caso di morte;

Lire 20.000 in caso di inabilità permanente.

Art. 2. — La R.U.N.A. Sede Centrale concede le facilitazioni di cui tratta il precedente art. 1) esclusivamente ai concorrenti ed agli assistenti regolarmente iscritti dalle Sedi periferiche; chiunque altro voglia assistere al Concorso deve provvedere a proprie spese.

Art. 3. — Le spese di spedizione dei modelli a Roma sono a carico delle Sedi periferiche; per le spedizioni di ritorno potrà provvedere la Sede centrale, addebitandone le spese alle singole Sedi periferiche.

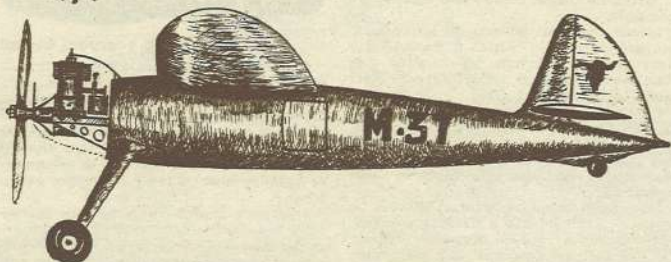
## La sistemazione

## MOTORING

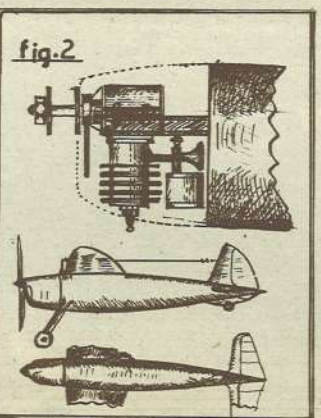
Uno degli aspetti importanti dell'installazione del motore sul modello, che non sempre è tenuto dai costruttori nella necessaria considerazione, è quello dell'armonizzazione delle dimensioni d'ingombro del motore stesso, e della sua forma geometrica con le linee architettoniche della fusoliera agli effetti della buona penetrazione, e quindi della riduzione al minimo pos-

sibile della resistenza all'avanzamento. Cosa sia questa resistenza passiva e da cosa sia originata tutti gli aeromodellisti sanno; quale sia la sua importanza effettiva ed

fig. 1

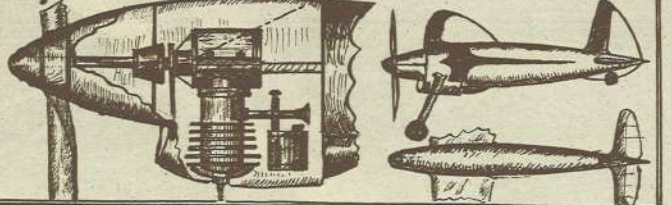


determinata finezza, tutta la potenza eccedente la percentuale indispensabile per mantenerlo in volo viene dallo stesso sfruttata in lavoro di salita, la quale sarà tanto più rapida quanto maggiore sarà lo scarto fra potenza minima richiesta e quella totale impiegata. E poiché si può affermare che non esista regolamento di gara per moto-modelli che non limiti ad un'entità fissa il tempo di durata di funzionamento del motorino, è chiaro che velocità di salita e doti di volo librato, anche queste ultime dipendenti in gran parte dalla finezza dell'insieme, sono proprio le qualità verso le quali bisogna tendere per avere buone probabilità di successo.



Ma anche a prescindere da tale fatto, un modello dalla salita pigra o che si dia al volo radente, o piani comunque con motore non può essere certo di molta soddisfazione. I motori attualmente in commercio non hanno, salvo eccezioni rarissime, forme e dimensioni ideali per realizzare una fusoliera molto penetrante. Infatti, le flangie per il fissaggio sul supporto sono, non sempre necessariamente, molto sporgenti determinando un ingombro in larghezza di un certo valore; l'albero porta elica è quasi sempre di dimensioni tali che costringono la stessa molto vicina al cilindro, e tutto ciò obbliga a mantenere il muso del modello troppo largo sia nella forma in pianta che in quella di fianco, a meno che non si ricorra a qualche accorgimento di cui parleremo. Esaminiamo ora i diversi sistemi di piazzamento attualmente in uso. Il più comune è quello indicato nella fig. 1 che è anche il più semplice. Aerodinamicamente però il difetto è assai

fig. 3



evidente: il motore totalmente scoperto con tutte le sue sporgenze e le installazioni accessorie determinerà dei vortici che diminuiranno sensibilmente il vantaggio di aver costruita una fusoliera magari a guiso come appunto nella figura, di forme bene avviate, con gambe di forza carenata, ecc., secondo le regole della buona aerodinamica. In altre parole, un modello di

## PROROGA D'UN CONCORSO DELLA R. U. N. A.

La R.U.N.A. Centrale comunica a tutte le Sedi periferiche ed agli interessati che la scadenza del Concorso per un tipo di modello volante veleggiatore per istruzione (bandito da questa Sede Centrale con foglio di comunicazione num. 52 dell'11 dicembre 1940-XIX) stabilita per il giorno 31 maggio 1941-XIX è stata prorogata fino al 31 luglio 1941-XIX.

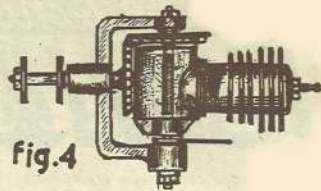


fig. 4

simile concezione è perlomeno un lavoro lasciato a metà, e tutta l'accuratezza osservata nella costruzione del libratore è frustrata da quel motore lasciato così a mezz'aria. La più logica sistemazione sarebbe stata in questo caso di carenare con una capottina in lamierino di alluminio o di sostanza plastica che avrebbe eliminato così una importante resistenza passiva. Ci si potrà obiettare che solo per necessità di raffreddamento si è lasciato totalmente scoperto, ma in realtà ciò corrisponde ad una preoccupazione eccessiva, perché, anche qui, per esperienza acquisita, è stato constatato che un motore accuratamente carenato e sporgente solo per la parte alettata del cilindro si raffredda in modo ugualmente eccellente, ed anche l'accessibilità al motore stesso non viene a subire nessuna menomazione se la carenatura è ben realizzata, cosa del resto tutt'altro che difficile da ottenersi.

Altro sistema di piazzamento molto in uso è quello del motore invertito come alla fig. 2. Il vantaggio di una simile disposizione se ha molta importanza nell'aeroplano per il fatto di consentire una maggiore visibilità e di abbassare l'altezza dal suolo dell'apparecchio in modo da rendere meno complicata l'adozione di un carrello retrattile, ecc., nel modello ha generalmente scopi puramente estetici e seppure dà qualche lieve vantaggio di dettaglio, presenta invece degli inconvenienti dal lato del funzionamento perché se la miscela è eccessivamente ricca di lubrificante, e l'accensione sbaglia qualche colpo, è più facile a « piantare ». Dal lato finezza siamo press'a poco nelle stesse condizioni del primo caso: lo stesso modello col muso un po' largo, la stessa necessità di una conveniente carenatura. Un accorgimento utile per ottenere un muso assai più penetrante è quello di calettare sul mozzo dell'elica un prolungamento come alla fig. 3. Assai semplice da ottenere, esso comporta due vantaggi non indifferenti. Il primo è quello di permettere di installare il motore poco lontano dal centro di gravità del modello evitando così di mettere masse lontane dal predetto C. G. che nel caso di un modello non perfettamente centrato determinerebbero momenti d'inerzia assai pericolosi; l'altro che si traduce in economia di peso, permette di realizzare il supporto utilizzando in parte in due listelli di forza correnti in fianco alla fusoliera. Con l'adozione del prolungamento il motore potrà essere piazzato invertito o come normalmente, ma in ogni caso la fusoliera potrà avere forme in pianta, ed in fianco molto affinate. Quanto al raffreddamento esso può ottenersi con una tassa di lamierino come nella fig. 3 (un modello con tale disposizione effettuerà i suoi voli assai prossimamente) oppure lasciando sporgente la parte alettata del cilindro.

Infine, un quarto sistema in uso presso gli aeromodellisti americani e del quale essi sarebbero entusiasti è quello di piazzare il motore orizzontalmente affidando ad un rinvio ad ingranaggi come alla fig. 4 l'azionamento dell'elica. Questa soluzione se ben si presta a fusoliere affinatissime ci sembra assai complicata e comunque di effettiva difficile realizzazione. Il peso deve poi risultare non indifferente e quindi da tutto l'insieme possiamo ritenere scongiurabile anche se abbiamo voluto segnalarlo a solo titolo di cronaca. Senza ricorrere a sistemi eccessivamente complicati ed in attesa che il motore per il modello raggiunga, anche dal lato da noi trattato, i necessari perfezionamenti, si possono invece ottenere buoni risultati con i sistemi sopra descritti.

GIOVANNI FABBÌ

Ecco i titoli dei fascicoli di

### AVIAZIONE PER TUTTI

In corso di stampa:

Soccorsi dal cielo — Posta aerea — Piccola storia dell'aviazione — Aeroplanti dei paesi in guerra: I vol. Italia II vol. Germania

Prenotatevi in tempo!

# Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dal numero precedente)

Per P ed F si adottano come prima dei valori presupposti e si giunge alla tabella seguente:

Superficie in metri quadrati	Peso totale in kg.	Potenza minima del motore sec. Colliex	Potenza minima del motore sec. Klemperer in CV
		in CV	in CV
20	100	2,07	2,5
30	110	1,94	2,3
35	115	1,89	2,3

Risultano dei valori per CV minori di quelli dell'altra tabella perché qui sono stati adottati per base del confronto dei velivoli francesi moderni di coefficiente aerodinamico più favorevole.

Riassumendo i diversi risultati si può dire che per il volo orizzontale occorre un aeroplano del peso di 100 kg. ed una superficie di 25-35 mq. con un motore della potenza di 2 CV, premesso che si possa costruire un piccolo aeroplano di un grado di efficienza aerodinamica speciale.

Non è senza interesse notare quanti CV avrebbe bisogno per il volo orizzontale l'apparecchio col quale Poulain aveva eseguito il suo salto di dieci metri. I dati principali di questo tipo sono i seguenti:

Superficie complessiva	12 mq.
Peso del pilota	65 kg.
Peso a vuoto	20 kg.
Peso totale	85 kg.
Carico alare	7,08 km/mq.

Secondo il metodo di Colliex risulta un motore della potenza minima di 2,1 CV e secondo il regolo di Klemperer una di 2,55 CV.

Come si può osservare dalle considerazioni suesposte, nessuno dei valori calcolati è sotto 1 CV. E bisogna considerare che questo valore minimo risulta da considerazioni puramente teoriche, che fanno raggiungere al 100% il grado di efficienza

della propulsione, ciò che praticamente è impossibile. Se, p. es., esiste come mezzo di azionamento un'elica, si può calcolare di raggiungere al massimo 80% del grado di efficienza. Risulta da ciò che bisogna adottare una potenza del 20% maggiore di quella necessaria per il volo. Arriviamo, quindi, alla necessità di una potenza minima di 1,2-1,3 CV.

Il valore Haessler prima menzionato di 1,1 CV (giri dell'elica 500-600 il minuto con un rapporto di trasmissione di 1:5, grado di efficienza, 75%) sembra quindi essere davvero il valore minimo che possiamo ammettere per la pratica.

## B) — CONSIDERAZIONI SUL RENDIMENTO DEL CORPO UMANO.

1,1 CV! E quale potenza muscolare è a disposizione dell'uomo?

Arriviamo così al punto due delle nostre domande.

Misurazioni della potenza del lavoro umano secondo svariati metodi ci hanno fatto noto che come lavoro continuativo possono essere raggiunti solamente dei valori molto al disotto di 1 CV.

Lippisch p. es. accerta 0,25-0,3 CV. Piskorsch scende ancora scoprendo 0,2. Quindi alla necessità minima di 1,1 CV, ciò che appena appena basta al lavoro di sospensione, possiamo contrapporre solamente 1/5.

Dovremmo quindi inchinarci dinanzi al verdetto di Helmholtz e dichiarare impossibile il volo a trazione muscolare. Eppure i rapporti non sono così disperati, come potrebbe sembrare a prima vista, poiché nelle condizioni suesposte è stato omesso un fattore importantissimo.

Fra i due valori, cioè, esiste una grandezza livellatrice: l'uomo ragionante, che

tenacemente lotta con i problemi per dominarli.

Oskar Ursinus, che nei momenti più difficili richiamò a vita il volo a vela e che divenne competente e autorevole in questo campo, credeva già nel 1920 alla possibilità del volo a trazione muscolare e, se egli nell'intelligente considerazione di non portare scredito al possibile con la propagazione dell'impossibile, tacque a suo tempo, al momento opportuno quando cioè l'epoca era matura per l'idea, si impegnò con tutta la sua autorità per il volo umano.

Egli lodevolmente apre la sua rivista «Flugsport» al dibattito sul problema, prendendone viva parte.

(Continua)

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

## Cronache aneddotiche della guerra aerea

### Gli scarponi bucati

Esplorazione alturiera. Prima dell'involo del ricognitore — piccolo, elegante, sissignore, ma costruito a prova di bomba — i quattro uomini dell'equipaggio hanno il tempo di scambiare poche chiacchiere. Ne approfittano volentieri, poiché non tarderà molto ed a loro sarà concesso di comunicare soltanto come fanno i sordomuti, cioè a segni.

I partenti sono il pilota tenente F., l'osservatore tenente di vascello Z., l'aviere armiere R. e il marconista S. Valenti e giovanotti, che alla ricognizione ci hanno fatto il callo.

menti, il codice bellico, un mezzo facile per...

— E' inutile continuare... La ragione è un'altra. Ben diversa.

— Sentiamo. Qual'è?

— La ragione è questa, che si vuol dare ai naviganti del mare e del cielo un divertimento. Un'opportuna occasione per fantastizzare piacevolmente. Voi immaginate che all'iniziale seguano altre lettere, in modo da formare un nome vero e proprio. Quello che più vi può soddisfare. Anche il nome d'una persona cara...

— Si vede bene che siete marinaio e poeta... Ma il numero, come lo spiegate?

— Ah, il numero! Si spiega anche questo. Cabala del lotto... La fortuna, la fortuna...

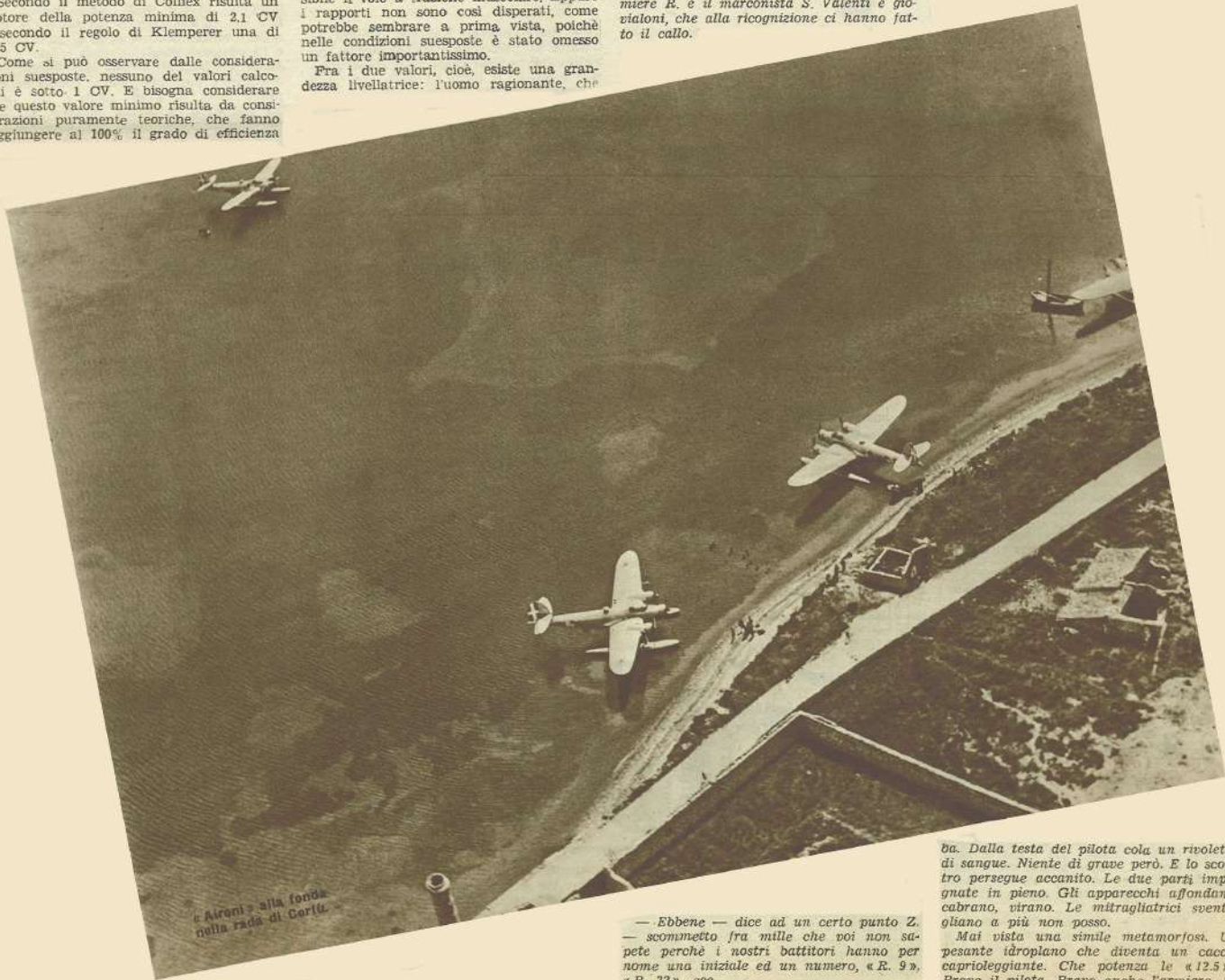
— Eh, basta adesso, tenente Z. Scherzate un po' troppo...

L'idroplano del tenente F. è oramai in alto. Una farfalla sul vasto mare.

La crociera si svolge con un po' di monotonia, non c'è che dire, per due lunghe ore. Tutto pare tranquillo e che niente si possa avvistare. Bilancio negativo anche oggi? No, no... Qualche cosa di ben positivo compare sulla lucente superficie delle acque. Due unità, tre, quattro, una portaerei... Il nemico è in forze...

Eloquente linguaggio di segni. Fra il pilota e l'osservatore a bordo dell'idroplano. Scambio di bigliettini. La formazione navale è costituita, oltre ad una portaerei, da due incrociatori e da sei cacciatorpediniere.

L'avvistamento è preciso e parte subito il relativo radio-messaggio. Saetta nello istante stesso la caccia nemica. Attaccano tre «Spitfire». L'eretico ha appena il tempo di lanciare all'etere «siamo assaliti dai caccia», che sente un formidabile scossone. Ha un braccio ferito. Successiva gragnuola di proiettili. La radio sconquassata. L'armiere ferito ad un braccio e ad una gamba.



ba. Dalla testa del pilota cola un risolettino di sangue. Niente di grave però. E lo scontro persegue accanito. Le due parti impegnate in pieno. Gli apparecchi affondano, cabrano, virano. Le mitragliatrici sventagliano a più non posso.

— Ebbene — dice ad un certo punto Z. — scommetto fra mille che voi non sapete perché i nostri battitori hanno per nome una iniziale ed un numero, «R. 9», «R. 22», ecc.

— Ci vuol poco a indovinare... I regola-

Mai vista una simile metamorfosi. Un pesante idroplano che diventa un caccia caprioleggiante. Che potenza le «12.5»! Bravo il pilota. Bravo anche l'armiere. Sì, l'ha azzeccata. Uno «Spitfire» se ne va.

In fiamme. Gli altri due iniperiscono contro il nostro, che ha fori dappertutto. Cavi di comando lesionati. Dai serbatoi esce la benzina.

L'armiere ha esaurito le cartucce ed ha reclinato il capo sull'arma. Una pallottola l'ha ucciso. Immobili tutti e due, la mitragliatrice ed il servente. La morte li ha abbracciati.

Sono le nove e cinquanta minuti. Venti minuti di battaglia. L'incendio del ricognitore è imminente ed il genente F. si cala per l'ammarraggio. Gli scarponi sono bucati e non reggono. Il gorgo è più che mai minaccioso.

— Il battellino! Il battellino!

I tre uomini si moltiplicano per porvi su quanto è possibile recuperare dall'idrovolante che va affondando. Poi, come un sol uomo e con unico pensiero, si accostano al corpo dell'aviere rimasto ucciso sulla sua arma. Bisogna salvare la salma del compagno.

— Non c'è male. Ci basteranno. Uno mangia, l'altro ai remi. Si arriverà...

L'aria si rabbuia. Annotta. Stanno per guadagnar terra, quando ai loro occhi appaiono delle luci vivissime. Capiscono subito di che si tratta. Una nave-ospedale inglese. Lumi in coperta e lumi agli obli. Attimo di perplessità e di titubanza dei tre aviatori. Basterebbe accostare. Sarebbero accolti ed in salvo. Ma no! Meglio sfidare ancora l'ignoto, che diventare prigionieri. Si tengono celati nell'ombra per non essere raccolti.

E cautamente remando riescono finalmente a scendere a terra. Sono ora sulla sabbia. Vi cascano, sfiniti. Affamati e fradici. La tuta a brandelli. Senza scarpe. Diciotto ore di remi li hanno spremuti. Si addormentano.

# POSTA *aerea*

Roberto Bonazzi, Roma. — Abbiamo ricevuto il tuo papiro con firma quasi illeggibile e non seguita dal recapito. Credi forse di essere il Re, che tutti sanno do-

Dietro alla carcassa di un apparecchio nemico abbattuto, sul campo ateniese di Tatoi, nostri « Alcion » pronti a spiccare il volo per i nuovi obiettivi di guerra.



Tentano di rimuoverlo e di sollevarlo. Ma gli sforzi riuniti non hanno effetto. Le mani del morto sono avvvinghiate così strettamente all'impugnatura della mitragliatrice che è impossibile distaccarle. Ancora un tentativo disperato, mentre l'acqua sale, gorgoglia e minaccia d'inghiottire tutto... Inutile, inutile. Bisogna rinunciare.

— Addio, caro e valoroso camerata!  
E l'apparecchio si inabissa nel mare portando con sé il suo mitragliere.

\*\*\*

Il battello di gomma è ora solo solo sull'immensa superficie. Un fucellino.

I tre naufraghi scrutano l'orizzonte, ma non vedono niente.

— Forza ai remi!  
E la remata si alterna. Un'ora per ciascuno. Guida il tenente di vascello Z. che guarda alla bussola recuperata a tempo a bordo dell'Idro.

Le ore passano lente, lente, lente.  
— Guardate, guardate! — dice gridando l'erretti. — Qualche cosa comincia a vedersi... Non sono creste di montagne, quelle?

— Sì, montagne...  
— Terra d'Africa...  
— Bisogna arrivare alla costa...  
— Quanto tempo ci vorrà?  
— Eh, dovremo mangiare ancora parecchie miglia marine...

— Mangiare! A proposito, i viveri a che punto stanno?  
— Sei scatolette di carne e sei bottiglie d'acqua.

All'alba sono risvegliati dal freddo acuto. Si mettono in cammino, dapprima zoppicando, poi con passo meno incerto. Sabbia e sassi. I piedi nudi sanguinano.

— Una capanna!  
E' il misero abituro d'un pastore arabo, che non ha nulla, né da mangiare, né panni che li possa ricoprire. La sola cosa possibile è un po' di legna accesa. Si riscaldano e si riposano.

E la marcia ricomincia. Per altre quattro ore.

— Due capanne, tre capanne! C'è gente... E neanche qui c'è da sfamarsi. Neanche qui ci sono scarpe... I tre stracciati aviatori però sono consigliati a dirigersi verso un accampamento militare.

Vi si avviano e vi giungono che è quasi sera.

Un piccolo reparto coloniale francese, che non ha viveri disponibili, ma che può dar loro le scarpe e degli indumenti.

— Il più è fatto, camerati. La vita comincia domani...

Tre ore di autocarro. Un piccolo centro. Delle case. Un albergo. Acqua per lavarsi. Minestra calda.

— Ma è vero o non è vero? Non è forse un'illusione?

I tre uomini si abbracciano.

Ed infine, a persuadere meglio gli aviatori della buona realtà sopravvenuta, va loro incontro un ufficiale italiano delle Commissioni d'armistizio, dicendo:

— Ed ora raccontatemi la vostra avventura.

ve abita? Affrettati a colmare la... laguna, come direbbe durante la bassa marea arricciando il naso un veneziano (meglio un chiozzotto) rivolto al mare. (Questo è spirito tipo Crivello, come tutti possono constatare. L'ho fatto apposta, perché il ricordo di lui non vada perduto).

Renzo Boscolo, Rovigo. — Mi capita tra le mani una lettera con gli appunti per una cronachetta rodigina. Come hai visto, abbiamo già scritto degli avvenimenti rodigini più volte in queste ultime settimane. Credo dunque che, per questa volta, tu potrai assistere stoicamente al sacrificio della tua cronachetta. Naturalmente ti ringrazio per la premura dimostrata e ti prego di ricordarti spesso di noi presso i tuoi compagni e amici. Salutami l'ottimo signor Terini della R.U.N.A. e digli che al suo penitente invito non ho potuto aderire per molte ragioni, due delle quali sono: 1) la lettera sua è giunta a Roma quando io avrei già dovuto essere in viaggio; 2) sono molto occupato in mille doverose faccende.

Aldo Busato, Mantova. — Certo che mi ricordo di te. Sei uno dei più vecchi e fedeli lettori de L'Aquilone (abbonato dal 1931, perbacco). Sono contento di apprendere che hai deciso di partecipare al concorso per l'Accademia di Caserta (il bando esce in questi giorni) e che anche un tuo compagno di Cremona entrerà a far parte dell'arma azzurra. Ti tieni dunque informato dell'andamento delle vostre... speranze e se potrà vi seguirò con consigli e utili informazioni. Affettuosi saluti.

Ezio Mauri, Trieste. — Tutti i miei più affettuosi elogi per la tua media di otto e per il nove in italiano, media che mantieni intrepidamente da cinque anni (e dire

che ci sono ragazzi che mantengono da otto anni la media di 5!). Sento che intendi riprendere ora la tua attività aeromodellistica. Bene. Lavora, e scrivimi i risultati. Spero di vederti quando farai ritorno a Roma. Donna Amanda ricambia gli affettuosi saluti e si unisce a me a proposito degli elogi di cui sopra (ti piace questo linguaggio? Forse sto rammollendo. Ma — sia detto a mia giustificazione — non è proprio colpa mia...).

Domenico Campione. — Sono contento che tu abbia trovato in Maria Umbra una gentile corrispondente. Le impressioni che hai provate leggendo la lettera di questa madrina rispondono perfettamente alla realtà: ella è colta e molto saggia. (Fra parentesi ti dico, e lo dico a te perché anche gli altri militari che leggono se ne ricordino: nelle vostre corrispondenze con i vostri cari, o con le vostre amiche, o con le vostre madrine, non parlate mai dei luoghi dove siete, né di cose che riguardano il servizio o il segreto militare). Ti saluto affettuosamente. Scrivimi se ti sei mai occupato d'aeromodellismo.

Enzo Mancini. — Ecco un altro soldatino. Ogni giorno che si leva giungono sul mio tavolo notizie di miei ragazzi che sono diventati soldati, e quasi tutti nell'arma azzurra. Queste vostre notizie, queste cartoline, questi ricordi, i vostri nomi, i P.M. seguiti da numeri cabalistici o da altre lettere misteriose, mi commuovono. Anche io ti ricordo con affetto, caro Enzo. Travagli parte per Firenze verso il 10 di questo mese. L'ing. Luccardi è in Cirenaica. L'ing. Bacchelli è in Grecia. Io solo sono rimasto, qui aggrappato ad un tavolo sicuro come un naufrago ed un rottame, e non vivo ore allegre. Ciao.

ZIO FALCONE

# Il segreto

## romanzo

(Segue dal numero precedente)

Dopo le fettuccine venne l'arrosto con l'insalata, dopo l'arrosto un piccante formaggio della regione che fece bere e ribere, e dopo il formaggio, frutta assortita e una bottiglia di Lambrusco dichiarato vecchissimo e stappato con solennità dal proprietario in persona.

Corbacchia, il cui bicchiere era continuamente riempito dal cavaliere che sembrava preso da una straordinaria simpatia per lui, aveva gli occhi lustrati per la gioia e, nella sua arroventata fantasia, già si vedeva assunto alle olimpiche sfere della grande industria, alla mensa dei massimi capitani degli affari e dei dividendi. Dove'era più l'umile, oscurissimo Corbacchia, scodinzolante attorno al «signor commendatore»?

Fu così che, quando Panfin, con un sorriso insinuante gli chiese se il suo principale era poi veramente quella gran cima che tutti credevano, egli rispose con degnazione che, di industria, sì, se ne intendeva abbastanza, ma che, se non fosse stato per l'assistenza e il consiglio di chi modestamente si teneva nell'ombra, le cose chissà come sarebbero andate a finire.

Scommetto che, senza di voi, si troverebbe come un pesce fuor d'acqua — gli disse il cavaliere, strizzando furbescamente l'occhio.

Certo che... — ammise il segretario, dimenandosi per la compiacenza. — Dopo tutto sono io che gli preparo la corrispondenza che firma, son io che apro le buste della posta in arrivo, io che tengo la nota degli impegni d'affari.

Siete un briccone, compare! — dichiarò gaiaemente Panfin, colpendolo familiarmente col gomito nel fianco. — Scommetto che conoscete tutti i segreti del principale... Su, bevete ancora un bicchiere. Per farmi piacere.

Corbacchia tracannò dell'altro Lambrusco e s'acchiugò col tovagliolo la bocca stillante e gli occhi che gli lacrimavano di gioia.

Eh eh! — fece con aria misteriosissima, — Nulla mi sfugge, cavaliere carissimo, nulla. So tutto, io; tutto quello che si fa in fabbrica, in casa, dappertutto. Ma non mi piace, quel commendatore, proprio non mi piace. Non è un tipo allegro, alla mano come voi. No! Ha sempre il muso lungo, lui, non ride mai, lui.

Scommetto che ha qualche progetto segreto! E voi lo sapete, Corbacchia, non non mi dite di no... Siete un furbonè, voi. Ecco quello che siete.

Un progetto? — ripeté il segretario, sinceramente meravigliato. — Eh, insomma, — soggiunse subito con aria riservatissima — chissà! Da qualche tempo c'è qualcosa di strano in aria... Qualcosa d'inusitato... Ma io non posso dirvi nulla, amico mio. Un segretario particolare, anche se trattato male come son trattato io, dev'essere silenzioso come una tomba. Dovere professionale. Decoro della professione. Professione, professore del decotto... Cioè, no! Mi umilia quell'uomo, cavaliere, ma io non lo tradirò mai. No, ma! ripeté singhiozzando, completamente ubriaco. — Lo proteggerò contro tutti, il mio padrone.

Afferò un coltellino da frutta e guardò cupamente Panfin.

Anche contro di voi, cavaliere! — concluse con voce gorgogliante.

Bravo; così mi piacete! — dichiarò solenne Panfin, disarmandolo e passandogli un braccio sulla spalla. — Prode e fedele! Anch'io sono amico del vostro principale, caro Corbacchia, ed ho voluto appunto provare la sincerità dei vostri sentimenti. Saremo in due a proteggerlo. Ha un nemico terribile il commendatore, un nemico che potrebbe rovinarlo nello spazio di un giorno appena.

Dov'è? — ruggì Corbacchia, roteando gli occhi iniettati di sangue. — Io...

Buono, buono... — lo esortò il cavaliere. — Questo nemico è di un genere particolare. Invisibile; interno; insidioso... E' la sua imprudenza; la sua impulsività...

Non capisco bene... — barbugliò il segretario che cominciava a sentir pesantissime le palpebre. — La sua imprudenza?

Già: la sua imprudenza. Io lo cono-

scò da anni. Quando si innamorò di un progetto, costì quello che costì, lo vuoi portare fino in fondo. Finora, magari, gli è andata abbastanza bene... Ma adesso comincia a invecchiare; non ha nessuno a consigliarlo... Come! Ed io? — protestò alteramente Corbacchia, rialzando il capo che gli ciondolava sul petto. — Sì, certo — s'affrettò ad assicurarlo

l'industriale. — Il vostro consiglio è sicuramente inapprezzabile per lui. Ma, vedete, per prendere decisioni d'importanza, bisogna essere in parecchi, non vi pare? Per questo ci sono i consigli dei ministri, i conclave, i consigli d'amministrazione, i senati... Ecco; quello che io vorrei proporvi, carissimo Corbacchia, sarebbe di costituire, noi due, una specie di «senato segreto», per discutere insieme i progetti più importanti di quel caro uomo del vostro principale. Che ne dite? In questo modo potremmo aiutarlo a prendere delle decisioni sagge, che sarebbero il risultato della sua ispirazione e della nostra discussione. Naturalmente lui non dovrebbe saperne nulla. Lo conosco troppo bene, io! Sarebbe capace di fare il contrario di quanto gli suggeriamo...

Hum!... — fece Corbacchia, arruffandosi imbarazzato i capelli. — Noi decidiamo... ma lui non deve saper niente... Ma, allora come si fa? In fine dei conti è lui che ha l'ultima parola, no?

Qui sta il bello del mio piano. State attento. M'avete detto voi stesso che sapete tutto di lui, è vero? E, allora, facciamo così. Ogni volta che verrete a conoscenza di qualche suo importante progetto me lo venite a riferire, e insieme lo discutiamo, per il suo bene, s'intende. Se a noi sembra saggio, lasciamo che le cose seguano il loro corso, se invece in tutto o in parte ci pare un errore, toccherà a voi, che avete tanto ascendente sull'animo di quel caro commendatore, di suggerirgli, senza averne l'aria, naturalmente, con moltissimo tatto e prudenza, la via da seguire, ossia quella che insieme avremo concordata. Vi piace il mio progetto, Corbacchia?

Ci sto! — proruppe impetuosamente il segretario, e batté il palmo della mano sulla tovaglia. — Ci sto, cavaliere mio, e faremo grandi cose insieme, ve lo dico io. Però, — soggiunse dopo un momento di perplessità — più ci penso e più mi pare che non ci sia nessun segreto... Come si fa? — Vediamo: dov'è andato oggi, in tanta fretta?

E chi lo sa? Fa spesso delle gite in automobile tutto solo. Non vuole neppure Francesco.

Chi è Francesco?

L'autista. Parte solo e torna con la macchina impolverata.

Hum, non ci vedo chiaro nella faccenda — mugolò Panfin. E avete notato niente di strano in queste passeggiate solitarie?

Di strano? — ripeté Corbacchia al quale un tovagliolo bagnato d'acqua fresca che s'era messo attorno alle tempie aveva ridonato una certa possibilità di raziocinio. — Di strano? Forse questo: che parte con una grinta da bestia feroce, di solito, e ritorna con un muso di animale quasi domestico... Ah, ah!

E il segretario scoppiò a ridere clamorosamente della sua propria facezia.

Ma Panfin non rise. Da qualche secondo guardava con grande attenzione una coppia di giovani che era entrata nel recinto, e si guardava attorno come a cercar posto.

Ah, birbante! — ruggì, alzandosi di scatto.

Corse incontro ai due nuovi arrivati e afferrò la ragazza pel braccio.

Che cosa fai qui? Chi è questo individuo? — domandò concitato, accennando col capo al giovanotto che era con lei.

Papa! — esclamarono la ragazza, più sorpresa che impaurita. — Non fare scenate, per piacere; adesso ti spiegherò tutto. Andiamo fuori.

Il giovane abbozzò un gesto di saluto che il cavaliere non ricambiò e seguì i due sulla strada. Poi, scostata gentilmente la sua compagna, si rivolse all'industriale con piglio rispettoso, ma disinvolto:

Ascoltate, cavaliere — disse — è un po' di tempo che Renata ed io ci vogliamo bene...

Renata? Che modi son questi? Siete un impertinente. Per regola vostra, questa è la signorina Panfin, per voi. Vi proibisco di mancarle di rispetto.

Ma papà, sei tu chi mi manchi di rispetto facendo radunar gente. Sta un po' calmo, per favore. Non cascherà il mondo, credo, perché ragazzi per bene hanno fatto una passeggiata insieme! — interloquì la fanciulla, con fare seccato.

Be', sentiamo quel che avete da dirmi e sbrigatevi! — soggiunse rudemente il cavaliere, che ci teneva alla fama di padre severo, pur essendo un balocco nelle mani della sua unica figliola.

Dicevo, — riprese pazientemente il giovane — che Renata ed io ci vogliamo bene e vogliamo sposarci. Un momento, lasciatemi finire, vi prego. Forse avrei dovuto parlarvi prima, ma voi che pure siete stato giovane, sapete bene che la presentazione al padre avviene quando uno è ben sicuro della propria scelta. Io so chi siete voi, ma voi non sapete chi sono io, questo è vero. Renata, però...

(Continua.)



— Un progetto? — ripeté il segretario.

# FILATELIA

## I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Ecco due francobolli, detti dell'ausilio universale del Maresciallo (Petain) che con le loro vignette danno la percezione delle difficili condizioni economiche della Francia e vogliono essere uno sprone alla solidarietà e all'assistenza verso coloro che soffrono. I sovrapprezzi anche qui sono fortissimi; il valore dà 1 franco ha una sovrattassa di 2 franchi; quello da 2 franchi e 50 centesimi è gravato di ben 7 franchi e 50 di taxa! Ad essi fa seguito la emissione di un francobollo da 20 franchi ad uso della posta ordinaria, la cui illustrazione raffigura lo stagno e il castello di Agues-Mortes e con questo non vi sono altre novità filateliche, nella Repubblica (o Stato?) francese, fino al momento in cui scriviamo.

Nel Belgio alla serie di beneficenze Pro cappella musicale della Regina Elisabetta succede una emissione per i soccorsi d'inverno, che è stata concepita sul modello di quelle simili che appaiono nel Reich.

(continua)

## NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

U. R. S. S.

La inaugurazione della Esposizione Generale della Unione Sovietica è stata celebrata con la emissione di una serie di 17 francobolli dalle vignette potterome, in cui risaltano i colori verde, azzurro, giallo e rosso. Ognuna di esse riproduce la veduta di un padiglione degli Stati partecipanti alla Esposizione. Ecco, nella loro sequenza:

- 10 copechi (Padiglione dei Territori del Volga).
- 15 copechi (Territori dell'Est).
- 30 copechi (Territori del Nord-Est).
- 30 copechi (Province Centrali).
- 30 copechi (Ucraina).
- 30 copechi (Russia Bianca).
- 30 copechi (Azerbaijan).
- 30 copechi (Georgia).
- 30 copechi (Turkmenistan).
- 30 copechi (Armenia).
- 30 copechi (Repubblica degli Uzbeki).
- 30 copechi (Tagikistan).
- 30 copechi (Kirghistan).
- 30 copechi (Repubblica del Kasakstan).
- 30 copechi (Carelia finlandese).
- 50 copechi (Padiglione sovietico).
- 60 copechi (Padiglione della Meccanica e Statua di Stalin).

## GERMANIA

La Rivista filatelica d'Italia edita dai Fratelli Oliva di Genova, ci comunica che l'8 di marzo, in occasione della Fiera di Vienna, sono stati emessi quattro francobolli commemorativi. Le vignette della serie finissime per incisione e gusto e raffigurano con allegorie Vienna, come città della Fiera, della Moda, della Cultura. Esse sono:

- 3 pfennig bruno chiaro (allegoria della moda).
- 6 pfennig, verde (emblemata e veduta della Fiera).
- 12 pfennig, rosso (padiglione della cultura sormontato da una lira e dalle maschere del dramma).
- 25 pfennig, azzurro (monumento ad Eugenio di Savoia).



## BOEMIA E MORAVIA

Nel Protettorato sorto dallo smembramento della repubblica cecoslovacca, è stata emessa recentemente, una serie di francobolli per il servizio di Stato.

La vignetta è semplicissima, ma ben riuscita; non si tratta che di una felice incorniciatura della cifra che indica il valore. Ecco le caratteristiche della emissione: 30 halere, bistro; 40 halere, blu nero; 50 h., verde giallo; 60 h., verde scuro; 80 h., rosso; 1 corona, marrone; 1,20 c., rosso carminio; 1,50 c., lilla bruno; 2 c., blu chiaro; 3 c., oliva; 4 c., oliva rosso; 5 c., arancio.



(A causa di un errore di impaginazione la puntata di «Francobolli e la guerra» che doveva comparire nel n. 21 compare nel n. 23).

## MAURITIUS

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNOC  
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



**FIAT**  
CR 42



**P.XII** 1500 HP

**PIAGGIO**



**BREDA**

**COSTRUZIONI**  
**AERONAUTICHE**



**marconista**  
**PREAERONAUTICO**

Le comunicazioni radiotelegrafiche e le loro applicazioni nell'Arma aerea sono insegnate in questo Manuale ai giovani che aspirano ad arruolarsi nella R. Aeronautica in qualità di marconisti.

L. **8.00**



**montatore**  
**PREAERONAUTICO**

Il giovane che in qualità di montatore desidera essere arruolato nella R. Aeronautica troverà in questo Manuale tutte le nozioni che deve apprendere.

L. **7.35**

PRESSO TUTTE LE LIBRERIE  
OPPURE INVIANDO L'IMPORTO DI L. 7,35 ALL'  
**UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO**  
PIAZZA DEL POPOLO 18 - ROMA  
C. C. POSTALE N. 1/24718

L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



DUELLO FRA UNA NOSTRA «SAETTA» E DUE «SPITFIRE» AVVERSARI