

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UN • BLACKBURN SKUA • COLPITO DALLA NOSTRA CACCIA.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 26

29 giugno 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dependente del

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940. XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14
un numero centesimi 80
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

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

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

Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

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

Altre pubblicazioni editi

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 del numero 23).

III

Stavolta non dico nè ai nè bai. Entro nel vivo della questione senza preamboli. Non voglio perdere tempo. E così riprendo al punto dei

Capo Secondo:

Funzionamento del motore a scoppio a due tempi.

Mentre nel ciclo a 4 tempi le quattro fasi avvengono durante due giri dell'albero motore, in quello a 2 tempi le stesse quattro fasi affrettano la loro successione e fanno tutto in un solo giro di manovella.



... se ne frega delle valvole...

Questo bizzarro tipo di motore se ne frega delle valvole d'ammissione e di scarico e non se le porta appresso. Elimina così una parte degli inconvenienti che affliggono non solo i cilindri dei motori ma i cuori degli uomini stessi.

Invece delle valvole ci sono delle finestre, disposte nella parte inferiore, una di qua e una di là, nelle pareti del cilindro. L'una serve a introdurre la miscela, l'altra a far scappare i gas di scarico.

Il pistone del cilindro, opportunamente sagomato, regola col suo andirivieri le quattro fasi del ciclo, scoprendo e ricoprendo a tempo debito le finestre di casa sua.

All'ammissione la miscela ha bisogno però di una spinta, che la pompa (detta di lavaggio) le fornisce; questa fase avviene durante quel tratto di corsa discendente ed ascendente del pistone in cui le finestre rimangono spalancate al sole e all'aria libera; da una parte entra la miscela leggermente compressa, la cui corrente viene deviata dal deflettore del pistone in modo

da "dacciarsi dappertutto per lavare il cilindro dai gas combusti, i quali scappano dalla parte opposta.

L'inconveniente più grave è che ad un certo punto si hanno anche perdite di miscela fredda e il riempimento del cilindro ne soffre. Ma sono cose che succedono alle quali si passa sopra.

Continuando messer pistone nella sua passeggiata verso le vette più eccelse del suo in-separabile cilindro, le luci di ammissione e di scarico vengono a chiudersi in modo da consentire l'inizio della compressione. Appena il punto morto superiore sta per essere raggiunto, giù mocciosi e la miscela spara i mortaretti con allegria: si espande, caccia il pistone il più lontano

possibile e se ne fugge sibilando dalle finestrelle di scarico che si aprono a gloria.

Potenza di una scintilla! Ci pensate? Tutto avviene per causa sua.

Avrebbe voglia il pistone di pompare, di premere, di comprimere, niente; se non si dà fuoco alle polveri, il cannone non spara.

Ho voluto chiacchierare un poco su questo ciclo a due tempi, ma in effetti da noi la realizzazione in tal senso non si effettua con motori d'aviazione. Al massimo se ne tiene conto per motorini di piccola potenza, quali gli avviatori di bordo od altri ausiliari.

Ma nella pratica — siano due o quattro

tempi — le cose non vanno lisce come le abbiamo dette. Già vi ho accennato ad «anticipi» ed a «ritardi».

E si tratta proprio di scintille fatte avvenire prima o di chiusura di valvole fatte avvenire dopo. Infatti, se a compressione totalmente avvenuta si facesse scoccare la scintilla benedetta, la accensione della miscela subirebbe ritardo, il pistone scorrerebbe subito via e non permetterebbe la esaltazione massima nella pressione dei gas vivaci. Altrimenti accadrebbe per l'evacuazione del gas di scarico, i quali non potrebbero uscire tutti se la valvola di scarico si aprisse esattamente al punto morto inferiore. Ma quella turba, e si apre un po' prima di quando dovrebbe e si chiude un po' dopo il momento

in cui il pistone si è deciso di nuovo a passare sotto il punto morto superiore. Nel frattempo anche la valvola d'ammissione ha anticipato la sua apertura e va a chiudersi con ritardo sul moto del pistone, quando esso ha oltrepassato il punto morto inferiore.

Sono sicuro d'aver fatto una tale confusione che se un motore dovesse funzionare in virtù di queste mie ciancie proietterebbe al primo colpo alcune dozzine di pezzi all'intorno.

Ma qui non si tratta di precisione bensì di rendere l'idea; e siccome l'idea è la mia, ritengo di averla restituita a chi di dovere e «chi vuol essere lieto sia, di doman non c'è certezza». La dicitura, lo confesso, è cacofonica, ma stavolta non è colpa mia, tanto è vero che l'ho messa tra virgolette. (Quando un individuo vuol dare importanza ad una frase, la mette tra virgolette, parimenti a come faceva il vecchio Salgari quando le sparava grosse. Ci metteva in (1) che ti rimandava in fondo alla pagina.



... la miscela ha però bisogno di una spinta...



... vi riservo un piattino di primizia...

dove potete leggere adagio e sillabando: (1) «Storico».

Per la volta prossima vi riservo un piattino di primizie. Nientedimeno che la trasformazione del moto da rettilineo (pistone) a rotatorio (albero a manovelle).

Sic.

MARIO SALVADORI

BOTTEGA DELLE NOVITÀ

Le prime indiscrezioni sul nuovissimo apparecchio da caccia germanico, «Focke Wulf 158», hanno causato una curiosità morbosa da parte degli americani ansiosissimi, dopo gli inglesi s'intende, di conoscere prima del tempo ciò che bolle nelle prodigiose officine del Reich Secondo gli americani dunque, il «Focke Wulf 158» costituirebbe il più formidabile apparecchio da caccia in fatto di armamento e la più originale concezione tecnica in questa categoria di velivoli.

E la novità più interessante sarebbe precisamente quella di un motore da 1375 HP (Daimler Benz 603) che aziona un'elica propulsiva. Ora, non essendo stato pubblicato fino adesso nessun disegno o fotografia a riguardo, si sono fatte molte supposizioni sull'adozione dell'elica propulsiva, ovvero posteriore, in un apparecchio da caccia. C'è chi vede il pilota piazzato nella gondola-motore situata tra due piccole fusoliere unite posteriormente da un doppio timone di direzione, chi preferisce invece immaginarsi qualcosa di più rivoluzionario, come per esempio la assenza completa dei piani di coda essendo tutto trasferito sulle ali, oppure qualcosa di più vecchio come il motore piazzato a castello sopra la fusoliera.

Comunque i dati certi del «Focke Wulf 158» su cui tutti sarebbero d'accordo sarebbero: l'armamento, consistente in quattro cannoni da 20 mm. e due mitragliatrici pesanti; la velocità massima di 650 Km/ora; il carrello triceclo ed una speciale corazza che proteggerebbe il meccanismo propulsore dagli attacchi da tergo che sono i più comuni ed i più micidiali.

Così, mentre tutti gli sguardi sono intorno al «Focke Wulf 158», è passato sotto silenzio il collaudo del prototipo da caccia britannico «Tiphon» decantato come il più meraviglioso strumento d'attacco della Royal Air Force. Se non fosse stata la superba motivazione della medaglia al valore concessa all'ardimentoso collaudatore Phillips Gardesden Lucas; non ce ne saremmo accorti nemmeno noi. La motivazione dice: «Nel primo volo di collaudo del «Tiphon» riusciva ad atterrare mentre l'aeroplano si spezzava in aria». In seguito si è venuto a sapere, per bocca dello stesso pilota, che subito dopo il decollo l'apparecchio cominciò a vibrare paurosamente nella parte posteriore fino a che avvenne la frattura dell'intelaiatura. Non risulta che le prove di collaudo siano state ripetute prima di rivedere completamente i piani di costruzione del prototipo. Certo è che la produzione in serie del «Tiphon» appare compromessa gravemente, almeno per il momento.

Si hanno alcuni particolari sul nuovo aeroplano da bombardamento in picchiata della aeronautica navale americana, il «Curtiss SB2C-1»: apertura alare m. 15,14, lunghezza metri 10,8; altezza metri 5,1; superficie portante 392 mq.; peso a vuoto 3.570 kg.; carico utile 1.420 kg.; peso totale 4.990 kg.; carico per metro quadro 127 kg. Non sono ancora note le proprietà di volo quantunque la radio britannica si sia recentemente affrettata a dichiarare che questo nuovo apparecchio di cui è attesa la consegna con frenetica impazienza possa raggiungere una autonomia massima superiore a quella di qualsiasi altro apparecchio esistente con un'autonomia doppia di quella dei più rapidi picchiatori. Secondo una rivista americana, il «Curtiss SB2C-1» raggiungerebbe nella picchiata la velocità di 800 m. h. Azionato da un motore Cyclone da 2.000 c.v. il nuovo apparecchio sarebbe munito di due torrette per mitragliatrici azionate elettricamente.

CRETA

Un assalto in grande stile contro l'Isola di Creta era evidentemente ritenuto inespugnabile, e quando esso fu iniziato gli inglesi riconobbero apertamente che si trattava di una delle più audaci imprese nella storia della guerra. Tutti i vantaggi sembravano trovarsi dalla parte delle truppe greco-britanniche le quali sin dalla fine della campagna balcanica erano state continuamente rafforzate da contingenti neo-zelandesi e australiani. Essi poterono servirsi delle loro armi pesanti contro le forze tedesche che sulle prime erano numericamente assai deboli: la R. A. F. prestò subito il suo appoggio, decollando dalle navi portaerei e dalle basi egiziane. Venne infine una flotta britannica in aiuto alla guarnigione dell'isola. Ad onta di tutto ciò il successo dell'azione dell'Asse sembra assicurato, soprattutto grazie alla circostanza che l'arma aerea ha conquistato il dominio dell'aria su tutta la zona delle azioni belliche. La lotta fra bombardieri e navi da guerra britanniche assunse forme drammatiche, ed un commentatore dell'ammiragliato britannico designò questo scontro come una delle più grandi battaglie fra l'arma aerea e la flotta navale che sia stata sinora combattuta. Il risultato fu schiacciante per gli inglesi. La squadra aerea attaccante non soffrì che perdite minime e riuscì a colare a picco 4 incrociatori e una serie di cacciatorpediniere, e numerose altre unità, tra cui una nave da battaglia che fu gravemente danneggiata da colpi in pieno. Non si dice troppo affermando che questo successo presenta un carattere addirittura rivoluzionario nel campo della strategia navale sinora accettata. La questione da tanti anni discussa sulla superiorità delle forze aggressive della flotta navale o dell'arma aerea, sembra decisa definitivamente da questa grandiosa azione.

Ma deve naturalmente fare la riserva che...
 nella distesa di un oceano, dove l'arma aerea si troverebbe lontana dalle sue basi, i rapporti di forze sarebbero naturalmente spostati. Nel limitato bacino del Mediterraneo Orientale si trovano invece tutti i presupposti che permettono l'impiego dell'aviazione delle potenze dell'Asse con la maggiore possibile efficienza. Grazie alla vittoria in Grecia e alla riconquista della Cirenaica, le basi di attacco italo-germaniche vengono portate assai più vicino alle basi nemiche. Mentre sinora il Dodecanesso costituiva una sola base aerea il complesso delle isole Egee costituisce un campo chiuso di forze che insieme col Peloponneso forma un gigantesco fronte di attacco e in cooperazione con le basi della Cirenaica taglia fuori tutto il Mediterraneo Orientale. Da questa cintura di blocco la base britannica di Alessandria-Suez-Haifa non dista che 600 o 700 chilometri. È evidente che in questa ristretta zona di operazioni l'arma aerea può spingere pienamente tutte le energie aggressive che lo sviluppo tecnico degli ultimi anni le ha conferito; che d'altra parte la forza difensiva delle navi da battaglia anche più potenti, non è più sufficiente a tenere testa agli attacchi dei bombardieri che si succedono ininterrottamente dalle prossime basi. A Londra si è compreso chiaramente il significato delle ultime azioni, ed è perciò che si procura con rilievi elusivi ed equivoci di preparare la opinione pubblica alla conoscenza della piena lista delle perdite.

Il noto scrittore militare Liddel Hart scrivendo recentemente il necrologio della ma-

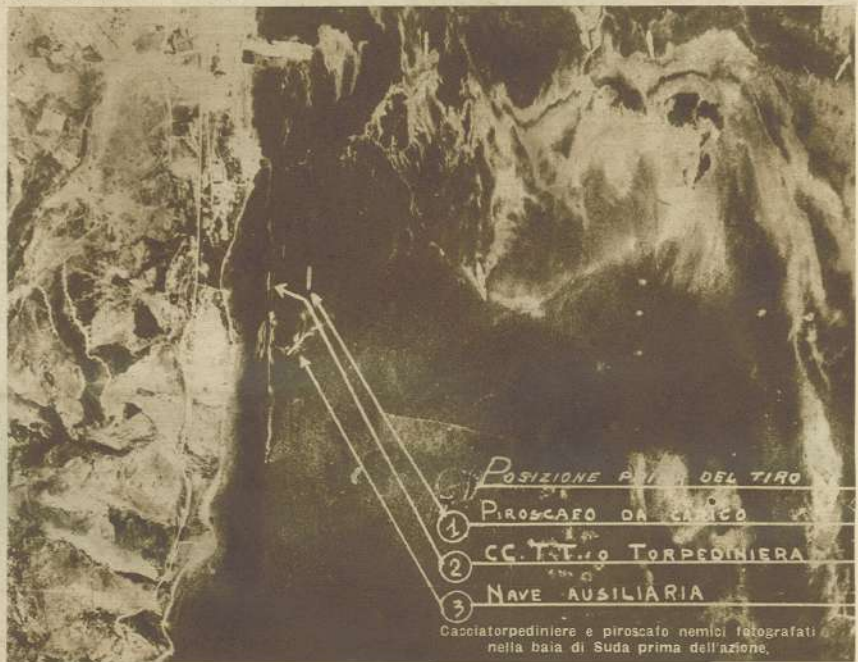
presa balcanica, annunciava a guisa di consolazione la tesi che la Gran Bretagna dopo la fallita offensiva terrestre avrebbe potuto con forze maggiori concentrare i suoi sforzi sulla grande strategia britannica sul mare. Egli secondava così la assicurazione di Churchill secondo la quale la posizione britannica nel vicino Oriente doveva essere difesa per la vita e per la morte, con la sua posizione avanzata di Creta. Ma quali prospettive può avere ormai questo programma britannico dopo che la flotta è stata diminuita non soltanto dalle navi perdute ma anche dalle altre numerose unità grandemente danneggiate; le quali non potranno così facilmente e così rapidamente venire rimesse in condizioni di rientrare in linea, negli insufficienti impianti portuali di Alessandria e di Gibilterra. Come potrà questa flotta proteggere efficacemente il lungo litorale che si stende da Alessandria fino a Haifa, il porto del petrolio, e contemporaneamente tenere bloccati i rifornimenti che affluiscono dal corpo italo-tedesco operante in Africa? Questa flotta dovrà operare d'ora innanzi con estre-

mutamento delle sorti britanniche. In questa atmosfera la notizia degli avvenimenti di Creta si è diffusa con l'effetto catastrofico di una bomba.

G. DELLA NOCE

LA SETTIMANA ESTERA

Continuano da parte dei tecnici inglesi le critiche al materiale fornito dagli Stati Uniti. Si nota principalmente l'insufficiente potenza di fuoco proprio in quegli apparecchi che più sono stati decantati per il loro formidabile armamento in fatto di mitragliatrici multiple, cannoncini e magiche torrette per il puntamento automatico. Tali deficienze sono state riconosciute all'unanimità da ben 250 collaudatori britannici che hanno esaminato accuratamente le prime rilevanti forniture d'oltre oceano. Ora non si sa se gli americani se la sentano di ascoltare le critiche dei loro clienti, prima di tutto perché non è così semplice modificare un tipo che già viene prodotto in gran serie, e secondariamente perché, data



ma cautelata fuori dell'immediata vicinanza delle sue basi, per non esporsi ad altri colpi distruttivi.



Il piroscafo e i cacciatorpediniere ora sono sotto il tiro dei nostri bombardieri.

la mancata concorrenza, gli inglesi saranno costretti, volenti o nolenti ad accettare « quello che passa il convento ». La legge del « cash and carry », ovvero « paga e porta via » è un aspetto della partita ingaggiata tra i due mercanti comari che non disdegnano i colpi bassi. Gli inglesi riceveranno qualche cassa in cui gli aeroplani buoni stanno sopra e quelli cattivi sotto. E chissà che gli americani guardando controcce le sterline non lancino di tanto in tanto una di quelle bestemmie che facevano arrossire... i pellirosee?

Sotto il velo della artificiosa propaganda filo-inglese non si manca negli Stati Uniti di valutare e di apprezzare le immense possibilità belliche della Germania. Il settimanale americano « Time » calcola a 4.400.000 gli uomini attualmente sotto le armi e cioè appena il 35 per cento dei soggetti alla mobilitazione dai 18 ai 40 anni. Una parte considerevole di questi effettivi è destinata a presidiare i territori occupati della Polonia, Norvegia, Olanda, Belgio, Danimarca e Francia; l'esercito operante vero e proprio comprenderebbe 1.000.000 di uomini di cui 10.000 formano gli equipaggi di unità blindate e 200.000 tra paracadutisti e reparti aerotrasportabili. La marina conterebbe 200.000 uomini; 20.000 l'artiglieria da costa e 550.000 la Difesa contrerea ed i servizi dell'Armata Aerea. In complesso, l'esercito tedesco comporterebbe un organico di 300 divisioni. Queste cifre sono in America paragonate a quelle dell'invadendo esercito inglese che si afferma essere in Europa come un bimbo nei pantaloni di papà. Esso corre difatti rumorosamente a guisa di un clown da un capo all'altro del Continente e caprioleggia ovunque, da Andaine a Dunkerque, dalla Cirenaica al Pireo, sempre con la stessa comica imperturbabilità. Recentemente un giornale tedesco, il « B. B. Z. » ha ritenuto di fissare il rapporto di 15 a 1 tra le forze aeree germaniche a quelle inglesi.

Tutto ciò ha ripercussioni gravissime non soltanto militari ma anche politiche. Per i popoli del vicino Oriente l'Inghilterra battuta ripetutamente su vari campi bellici, non è più considerata dominante del due accessi al Mediterraneo. A misura che l'azione dell'Asse procede verso Oriente una profonda rivoluzione si va compiendo nel campo di forze che si estende fra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano. I 2.300 km. che corrono da Porto Said ad Aden misurano veramente la lunghezza del sistema respiratorio britannico, che la forza navale inglese è ormai impotente a dominare. Ma in tutta l'azione politica della Gran Bretagna il fattore prestigio costituiva il presupposto essenziale ed indispensabile. Questo prestigio si va ora sbriciolando; e in tutti i caffè del Cairo, e di Bassora, e nei Bazar di Aleppo, di Damasco e di Alessandria si discute con stupore sul fondamentale

IL CONCORSO PER L'ACCADEMIA di Caserta

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per allievi dell'Accademia, regolato dalle seguenti norme:

Art. 1. — È indetto un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 300 allievi alla prima classe del corso regolare della Regia Accademia Aeronautica, che avrà inizio presumibilmente il primo novembre 1941. Anno XX.

Gli allievi che saranno ammessi alla Regia Accademia Aeronautica assumeranno l'obbligo di arruolarsi all'atto dell'ammissione stessa con la ferma di anni sei.

Art. 2. — A tale concorso sono ammessi i giovani di nazionalità italiana o che si trovino nelle condizioni di poter acquistare la cittadinanza italiana, mediante la prestazione del servizio militare a senso dell'art. 3 della legge 19 giugno 1912, n. 555, non appartenenti alla razza ebraica, e che posseggano i seguenti requisiti:

1) abbiano compiuto il 17. anno di età e non superato il 22. alla data del 31 ottobre 1941-XX.

2) siano iscritti al Partito Nazionale Fascista o ai Gruppi Universitari Fascisti, o alla Gioventù Italiana del Littorio.

3) siano dotati dello sviluppo organico e dell'attitudine psicofisiologica necessaria per esercitare la navigazione aerea in qualità di piloti di aeroplano.

4) abbiano, se minorenni, il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela per contrarre l'arruolamento volontario nella Regia Aeronautica;

5) non siano mai stati espulsi da Istituti di istruzione o di educazione dello Stato;

6) abbiano sempre tenuto regolare condotta civile, morale e politica ed appartengano a famiglie di cui sia accertata la onorabilità, secondo il giudizio insindacabile del Ministero dell'Aeronautica.

I titoli di studio richiesti

7) posseggano uno dei seguenti titoli di studio:

- diploma di maturità classica;
- diploma di maturità scientifica;
- diploma di abilitazione conseguito in qualsiasi sezione di Istituto Tecnico;
- diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto Industriale;
- diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto Commerciale;
- diploma di abilitazione, rilasciato da un Istituto Industriale o Commerciale libero, riconosciuto sede di esame, o pareggiato;
- diploma di licenza di un R. Istituto Nautico.

Per la presentazione del titolo di studio, vedi art. 4 e art. 5 n. 11.

L'ammissione di coloro che abbiano conseguito il titolo di studio all'estero, resta subordinata al riconoscimento, da parte del Ministero della Educazione Nazionale, della equipollenza del titolo stesso ad uno dei titoli sopra menzionati. A tal fine, gli interessati avranno cura di munire i titoli stessi delle prescritte dichiarazioni dei RR. Agenti diplomatici e consolari, e di allegare i programmi degli studi compiuti.

Art. 3. — Al concorso possono partecipare

sotto l'osservanza delle condizioni di cui all'articolo 2, gli arruolati di leva terrestre e marittima in possesso del nulla osta del Distretto Militare o della Capitaneria di Porto di appartenenza.

Possano altresì parteciparvi i militari alle armi nella R. Aeronautica, nel R. Esercito, nella R. Marina e nella M.V.S.N. Per quelli però, che siano in servizio nel Regio Esercito, nella R. Marina, nella M.V.S.N., l'ammissione ed il conseguente trasferimento nella Regia Aeronautica sono subordinati al preventivo nulla osta individuale delle rispettive Amministrazioni.

Art. 4. — La domanda per l'ammissione al concorso, redatta su carta bollata da L. 4 e firmata, qualora l'aspirante non abbia compiuto il 21 anno di età e non rivestita la qualità di militare alle armi, dal padre o da chi esercita la patria potestà, deve pervenire direttamente al Comando della Regia Accademia Aeronautica di Caserta non oltre il 15 agosto 1941-XIX.

Essa deve contenere le seguenti indicazioni:

a) nome, cognome e paternità del concorrente;

b) elenco dei documenti che vengono uniti alla domanda;

c) indirizzo esatto del candidato (via, numero, città e provincia).

Coloro che non si trovino in possesso del titolo di studio richiesto, hanno l'obbligo di esibire un certificato, rilasciato dal Preside dell'Istituto in carta legale e legalizzato dal R. Provveditore, attestante che essi dovranno presentarsi alla seconda sessione di esami per il conseguimento della licenza.

Se il candidato, dopo avere inoltrata la domanda e prima di essere chiamato alla visita medica ed agli esami, cambia domicilio, deve tempestivamente comunicarlo al Comando della R. Accademia Aeronautica di Caserta.

Art. 5. — Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

1) estratto, per riassunto, dell'atto di nascita (non certificato) di data posteriore al 10 marzo 1939, debitamente legalizzato;

2) documento comprovante la iscrizione al Partito Nazionale Fascista (costituito da un certificato in carta bollata da Lire 4, rilasciato dal Segretario o dal Vice Segretario, se trattasi di capoluogo di Provincia — del competente Fascio di combattimento, e visto, to dal Segretario federale o dal Vice Segretario federale, o dal Segretario federale ammi.

ministrativo della Provincia a cui il Fascio appartiene, attestante l'appartenenza ai Fasci di combattimento o ai Gruppi universitari fascisti, o alla Gioventù Italiana del Littorio, e indicante l'anno, il mese ed il giorno della iscrizione.

I cittadini italiani residenti all'estero dovranno presentare il certificato di iscrizione nei Fasci italiani all'estero rilasciato, in carta legale, dalla Segreteria Generale dei Fasci all'estero e firmato dal Segretario Generale o da uno degli Ispettori Centrali dei Fasci Italiani all'estero;

3) certificato di cittadinanza italiana legalizzato dal Prefetto, ovvero — qualora l'atto sia stato desunto dai registri di cittadinanza e rilasciato dall'ufficiale di stato civile — dal Presidente del Tribunale competente o dal Pretore del Mandamento nella cui circoscrizione si trova il Comune dal quale l'atto proviene, ovvero atto di notorietà dal quale risulti che il concorrente si trovi in condizioni di poter acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare ai sensi delle disposizioni contenute nella legge 13 giugno 1912, n. 555;

4) certificato generale, rilasciato dalla Regia Procura del luogo di nascita del candidato debitamente legalizzato;

5) copia dello stato di servizio per gli ufficiali o copia del foglio matricolare, regolarmente aggiornata per i sottufficiali e militari di truppa, compresi fra questi ultimi i candidati che siano già stati riconosciuti abili ed arruolati dai Consigli di leva, ancorché non abbiano prestato servizio militare, oppure certificato di iscrizione nelle liste di leva o di esito di leva, rilasciato dal Podestà del Comune in cui il candidato ha il domicilio, per i candidati che per qualsiasi motivo, non siano stati ancora arruolati dai Consigli di leva;

Uno dei modelli del Collegio « S. Gabriele » di Roma.



Si montano i modelli.

6) certificato di stato libero per i celibi o stato di famiglia per gli ammogliati legalizzato dal Presidente del Tribunale o dal Pretore del Mandamento, nella cui circoscrizione si trova il Comune dal quale l'atto proviene;

7) attestazione di buona condotta, rilasciata dal Podestà del Comune in cui il giovane ha il domicilio (o dal Podestà dei vari Comuni, in cui egli abbia dimorato negli ultimi 12 mesi), vidimata per conferma dal Prefetto;

8) attestato sanitario, vistato dal Podestà del Comune, dal quale risulti chiaramente che mancano nel genitilizio del candidato psicopatie, l'epilessia, l'isterismo e la neuropatia a caratteri spiccatamente ereditari, né che si ebbero mai nel giovane crisi convulsive di qualsiasi genere, né anomale del carattere.

I candidati che siano arruolati di leva terrestre o marittima o che si trovino in servizio militare nel R. Esercito o nella Regia Marina o nella M.V.S.N., dovranno inoltre presentare un nulla osta che essi dovranno richiedere alle rispettive amministrazioni militari, specificando lo scopo della richiesta stessa.

Tutti i suddetti documenti dovranno essere redatti sulla prescritta carta legale e, tranne l'estratto dell'atto di nascita ed il titolo di studio, rilasciati in data non anteriore di 3 mesi a quella del presente bando.

Per i concorrenti comunque in servizio militare o che provengano dalle scuole militari, le domande dovranno essere trasmesse per il tramite dei rispettivi comandi, corredate dalla copia dello stato di servizio o dal foglio matricolare.

I concorrenti che risiedono nei territori dell'Africa Orientale Italiana, potranno far pervenire, sempre entro il termine di cui al presente articolo, la sola domanda, corredata da una dichiarazione rilasciata dalla autorità militare o civile del luogo di residenza, attestante che il concorrente stesso alla data della domanda risiedeva effettivamente nell'Impero.

Tutti gli altri documenti dovranno, in ogni caso, pervenire al Comando della Regia Accademia Aeronautica non più tardi del trentesimo giorno successivo a quello della scadenza del concorso.

I concorrenti che risiedono all'estero potranno far pervenire, sempre nel termine di cui al presente articolo, la domanda, corredata da una dichiarazione rilasciata dalla competente autorità consolare attestante che il concorrente stesso alla data della domanda risiedeva effettivamente all'estero. Tutti gli

altri documenti dovranno in ogni caso pervenire al Comando della R. Accademia Aeronautica almeno 5 giorni prima che abbiano inizio le prove di esame.

E' in facoltà del Ministero della Aeronautica di ammettere eccezionalmente al concorso stesso i cittadini italiani residenti all'estero che, per circostanze dipendenti dall'attuale situazione internazionale, da comprovarsi mediante dichiarazione del Ministero degli Esteri, non abbiano potuto produrre entro il termine stabilito tutti i documenti prescritti. Qualora la chiamata agli esami avvenga prima che il candidato abbia fatto pervenire i documenti, la definitiva ammissione al concorso resta subordinata al riconoscimento della regolarità di tutti i documenti da parte del Comando della R. Accademia Aeronautica, in caso contrario la chiamata si intenderà come non avvenuta.

La data di arrivo della domanda e dei documenti risulta dal bollo di ufficio, e non è ammessa altra prova in contrario, come pure non è ammesso il riferimento a documentazione presentata presso altre amministrazioni, o per altri concorsi presso l'Amministrazione Aeronautica.

Non saranno prese in considerazione quelle domande che pervenissero dopo il termine stabilito.

Art. 6. — I concorrenti riconosciuti ammissibili saranno sottoposti — presumibilmente nella prima quindicina del mese di settembre 1941 — ad una visita psicofisiologica per l'accertamento della loro attitudine fisica al pilotaggio.

Contro il risultato di tale visita non è ammessa alcuna gravame.

Probabilmente nella prima quindicina del mese di ottobre, presso la Regia Accademia Aeronautica, dinanzi a una commissione nominata dal Ministero; è però in facoltà del Ministero stesso — qualora il numero dei concorrenti lo richiedesse — di far svolgere la prova scritta di composizione italiana in separate sedi; in tale caso il tema sarà formulato dal Comando della R. Accademia ed inviato, in busta sigillata, ai presidenti di apposite commissioni di vigilanza, che trasmetteranno poi i lavori, in plico sigillato, al Comando della Regia Accademia.

La correzione dei lavori, l'assegnazione dei punti di merito, lo svolgimento degli orali e la formazione della graduatoria, saranno in ogni caso effettuati dalla Commissione unica di nomina ministeriale.



Il modello del romano Mancini desta delle curiosità.

Una bella partenza.



Esami da sostenere

Art. 7. — I concorrenti che avranno presentato domanda, nel termine stabilito dal precedente articolo 4, corredata dai prescritti documenti, e che saranno riconosciuti idonei nella visita psicofisiologica, verranno chiamati — a cura del Comando della Regia Accademia Aeronautica e con avviso personale — a sostenere un esame, il quale consista in:

- 1) una prova scritta di composizione italiana (cultura generale);
- 2) una prova orale di matematica;
- 3) una prova orale, facoltativa, di lingue inglese o tedesca.

I programmi delle prove orali sono indicati nell'allegato A) al presente decreto.

La somma dei voti riportati nelle prove obbligatorie costituirà la base per la formazione della graduatoria dei vincitori del concorso; a questa somma verrà eventualmente aggiunto un punto, qualora il candidato nello esame facoltativo di ogni lingua, riperti una votazione compresa fra 16 e 18 ventisimi e due punti qualora riportati una votazione superiore a 16 ventisimi.

Tuttavia i concorrenti che provengono dalle scuole militari (fra queste compreso il Collegio Aeronautico di Forlì), ed ivi abbiano conseguito il diploma di maturità classica o scientifica avranno ai sensi dell'art. 1 del R. Decreto 13 febbraio 1936-XIV, n. 448, la precedenza sugli altri, purché raggiungano l'idoneità nelle singole prove di esame.

L'idoneità per tutti i concorrenti, s'intende conseguita quando abbiano riportato in ogni prova, la votazione minima di 12 ventisimi.

A parità di merito si applicano le norme contenute nel R. D. L. 5 luglio 1934, n. 1176, concernente la graduatoria dei titoli di preferenza per le ammissioni ai pubblici impieghi, e successive aggiunte ed estensioni.

A tale scopo, i concorrenti avranno cura di allegare alla domanda gli appositi documenti in carta da bollo da L. 4.

Art. 8. — Gli esami avranno luogo presu-

Al termine degli esami i candidati giudicati idonei e classificati nella graduatoria di merito nel limite dei posti messi a concorso verranno trattenuti presso la Regia Accademia Aeronautica.

Le spese per i viaggi di andata e ritorno per recarsi ai luoghi stabiliti per la visita medica e per gli esami (ad eccezione di quello relativo all'arruolamento per cui sarà concessa la riduzione del 50 per cento in seconda classe) saranno a carico dei concorrenti.

Art. 9. — Il corso avrà la durata di tre anni accademici. Gli allievi che avranno superato alla fine del terzo anno gli esami finali di idoneità e conseguito il brevetto di pilota di aeroplano, saranno nominati sottotenenti in servizio permanente effettivo dell'Arma Aeronautica, ruolo naviganti, ed immediatamente dopo saranno comandati a frequentare un corso di perfezionamento della durata di un anno. L'anzianità di grado da sottotenente decorre dalla data di ammissione alla terza classe.

Art. 10. — Le spese per l'ammissione e la permanenza degli allievi nella R. Accademia Aeronautica consistono in:

- 1) versamento di L. 2.000, quale importo di primo corredo, che verrà provvisto a cura dell'Istituto, delle quali L. 1.000 non oltre la fine del mese di febbraio successivo;
 - 2) pagamento per ciascun anno di corso delle spese generali che ammontano a L. 600 pagabili in tre rate anticipate come segue: la prima all'atto dell'inizio dell'anno accademico, la seconda al primo gennaio successivo e la terza al primo aprile successivo;
 - 3) pagamento delle spese straordinarie effettuate per conto dell'allievo (guasti, rotture, spese personali, libri scolastici, ecc.).
- Durante i primi due anni di corso nulla è dovuto a titolo di retta.
- Durante il terzo anno di corso gli allievi sono tenuti al pagamento di una retta annua di L. 1.800, che sarà trattenuta sugli assegni spettanti agli allievi stessi, nella loro qualità di aspiranti.

Art. 11. — Entro i limiti dei fondi stanziati dal bilancio potranno essere concessi agli allievi della R. Accademia Aeronautica i seguenti benefici economici:

- A) Agli allievi del primo corso regolare:
 - 1) Dispensa dal pagamento delle spese di

primo corredo, nell'ordine, agli orfani di guerra, dei caduti per la Causa Nazionale, agli orfani dei militari e degli impiegati civili di ruolo della R. Aeronautica, dei militari del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di Finanza, della M.V.S.N. e degli impiegati di ruolo della Amministrazione dello Stato, morti per causa di servizio.

II Dispensa dal pagamento delle spese generali:

- a) agli orfani di cui al precedente n. 1);
- b) ai figli degli impiegati e dipendenti dello Stato, civili e militari, anche se pensionati, di qualsiasi grado, gruppo e categoria — compresi quelli delle altre Aziende e servizi aventi ordinamento autonomo — nonché degli impiegati e dipendenti, anche se pensionati, degli Enti autarchici e pagati dallo Stato;

III Dispensa dal pagamento di metà delle spese generali:

- a) agli orfani e ai figli degli impiegati e dipendenti delle aziende e dei servizi aventi ordinamento autonomo e degli enti ausiliari dello Stato che abbiano avuto cinque o sei figli di nazionalità italiana (art. 16 R. D. L. 21 agosto 1937-XV, n. 1542);
- b) agli orfani e ai figli di coloro che, pur non appartenendo al personale dello Stato e degli Enti sopradetti, abbiano avuto sei o sette figli di nazionalità italiana (art. 16 R. D. L. 21 agosto 1937, n. 1542);
- c) per meriti personali:

agli allievi decorati ai valor militare, civile, di marina o aeronautico;

- d) per benemerite di famiglia;

1) agli orfani e ai figli dei mutilati ed invalidi di guerra per una infermità accertata alle prime quattro categorie elencate nella tabella A) annessa al R. Decreto 15 luglio 1923, n. 1491;

2) agli orfani e ai figli dei militari di carriera e degli impiegati civili di ruolo della R. Aeronautica, in servizio o a riposo, che non abbiano lasciato il servizio per dimissioni o per cause impicanti biasimo da parte del R. Governo;

3) agli orfani e ai figli dei militari di carriera del R. Esercito, R. Marina della Regia Guardia di Finanza e della M.V.S.N. e degli impiegati civili di ruolo delle amministrazioni dello Stato, in servizio o a riposo, che non abbiano lasciato il servizio o per volontarie dimissioni o per cause impicanti biasimo da parte del R. Governo;

4) agli orfani e ai figli dei decorati dell'Ordine Militare di Savoia o al Valor Militare e ai figli dei militari promossi per merito di guerra;

5) agli orfani e ai figli dei decorati dell'Ordine Civile di Savoia e dei decorati di Medaglia d'Oro al Valor Civile, di Marina o Aeronautico;

6) agli orfani e ai figli di connazionali residenti all'estero alle seguenti condizioni:

Patria e al Regime durante la permanenza all'estero.

1) permanenza all'estero non inferiore a 5 anni;

2) impossibilità economica da parte dei genitori o tutori del concorrente di mantenere il proprio figlio o pupillo in Accademia secondo le prescritte spese.

I titoli di cui al presente n. 3, lettere a) e b) sono cumulabili con quelli previsti dalla lettera c) e nn. 1), 4), 5) della lettera d), I titoli di cui alla lettera d) sono cumulabili tra loro e con quello indicato nella lettera c) dello stesso num. 3);

4) dispensa dal pagamento delle spese straordinarie;

agli orfani che si trovino nelle condizioni di cui al precedente num. 1).

B) Agli allievi del secondo corso regolare: I Dispensa dal pagamento delle spese generali, agli allievi che si trovino nelle condizioni di cui alla lettera A), n. III. a), b), c);

II Dispensa dal pagamento di metà delle spese generali agli allievi che si trovino nelle condizioni di cui alla lettera A), n. III. a), b), c) e d);

III Dispensa dal pagamento delle spese straordinarie, agli orfani di cui al n. I della lettera A).

C) Agli allievi del terzo corso regolare: Dispensa dal pagamento della mezza retta, per benemerite personali, agli allievi classificati nel primo quinto dei promossi, considerando come unità la eventuale frazione.

Per ottenere tali benefici (ad eccezione del trattamento gratuito per meriti personali dell'allievo, che verrà conferito d'autorità) i genitori o i tutori dovranno far giungere al Comando della R. Accademia Aeronautica entro 30 giorni dall'avvenuta ammissione del concorrente, domanda in carta bollata da Lire 6 diretta al Ministero dell'Aeronautica.

Alle domande dovranno essere allegati i documenti in copia autentica giustificanti la chiesta concessione.

Testa DELL'AEROMODELLISTA

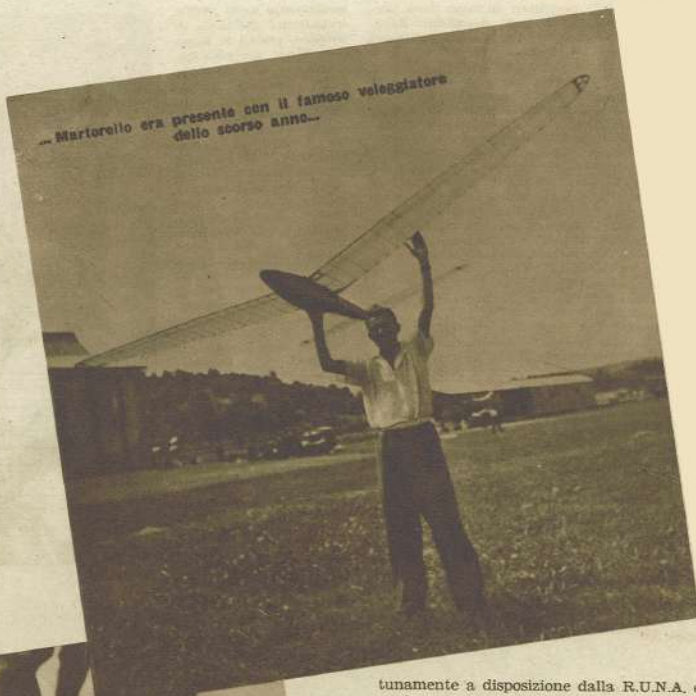
Nardo Matteo, Padova. — Cosa vuoi dire con gli impennaggi posti a 120 gradi? Forse un unico piano con un dietro di 120 gradi senza timone di direzione? Ti consiglio questa soluzione. Fai invece un bel piano orizzontale di superficie pari al 30 o 33 per cento della superficie alare. La differenza fra ala e piano di coda deve essere di circa due gradi (ala +2 gradi piano coda 0 gradi oppure ala +3 gradi piano coda +1 grado). Il timone di direzione va calcolato in un primo tempo pari a circa un decimo della superficie alare. Lo si diminuirà o ingrandirà poi sperimentalmente se si accorge che il modello non è stabile in virata o non mantiene bene la propria rotta. La glicerina allenta la ricopertura, ma vi è modo di rimediare se la fusoliera è ricoperta in seta e la struttura è incollata alla cascina o meglio con il collante. Smontata la matassa, si riempie la fusoliera di acqua per un terzo circa e si scuote come se si dovesse pulire una bottiglia. Poi uscire l'acqua, fidi per due o tre volte l'operazione e poi metti ad asciugare verticalmente la fusoliera. Ad asciugamento effettuato la copertura sarà tornata tesa come nuova. Il disegno non è pubblicabile, fra l'altro l'unione delle superfici inferiori dell'ala con quelle laterali della fusoliera è irrazionale dal punto di vista aerodinamico a meno di impiegare raccordi troppo ampi. Il balsa per carenare il carrello è come dire cavoli e merendina (di solito s'impiegano due aste di bambù che oltre carenare irrigidiscono le gambe del carrello e si spezzano assai difficilmente). Alcune strutture sono affette da rachitismo cronico e tanti saluti alla potente matassa di cui non indichi nemmeno la sezione. E' stato mai costruito questo modello?

Gare alla Marcigliana

le impressioni del cronista

La giornata si era annunciata piuttosto male: nuvolaglia grigia a blocchi, sparsa su un cielo lattiginoso senza uno spiraglio di azzurro, sembravano minacciare l'acqua già caduta in abbondanza nei giorni precedenti; confesso che la prospettiva di bagnarmi non mi sorrideva troppo, tuttavia, il servizio è servizio, pensai, e, afferrata la mia vecchia fedelissima macchina fotografica, mi incamminai alla volta della Marcigliana. Mi incamminai per modo di dire, perché da casa mia all'Aeroporto del Littorio ci vogliono quattro diversi mezzi tra tram, autobus e filobus. Il sentore del raduno, l'ambiente aeromodellistico lo cominciai a percepire a Piazza Buenos Aires; sul «105» c'era Ciampolini il quale evidentemente era diretto anche lui al Littorio; poi, al capolinea del «205» una frotta di ragazzi armati di fusoliere gigantesche, di ali, di timoni, di cassette, fagotti, sacchi da montagna, barattoli, bottiglie, involti strani di carta gialla da cui spuntavano musi aggressivi di modelli dalle tinte più spaventose: rossi scarlatti, gialli zafferani, verdi, azzurri elettrici, a macchie, a strisce, a ghirigori; ce n'era uno completamente nero, da impresario di pompe funebri. Questi ragazzi tumultuavano parte dentro l'autobus, che già bolliva in attesa di partire, e parte a terra, aspettando forse compagni o un altro mezzo di trasporto più vuoto. Nell'interno infatti non si capiva più niente tra gli aeromodelli e gli aeromodellisti e dovevi fare attenzione a muovere un braccio perché c'era pericolo che tu sfondassi un'ala o che urtassi contro una di quelle belle fusoliere sonore che sbucavano da tutte le parti. Il fattorino doveva fare miracoli di equilibrio. Finalmente partimmo tra un vociare assordante. Ognuno aveva da chiedere al compagno cose urgentissime e voleva assolutamente sapere se aveva portato la colla, o lo spago, o il cavo; se non si era dimenticato la carta o l'elica di ricambio o gli elastici. Anzi, permettetemi, poiché parlo di questo, di dirvi una cosa: molti aeromodellisti hanno vagato con facce sconolate per il campo durante tutta la mattina in ricerca affannosa di qualcuno che prestasse loro il cavo di lancio per il veleggiatore, o qualche elastico per fissare le ali o una pila nuova perché la loro era consumata, o una cosa o l'altra. Cosa ci vorrebbe ad avere un poco di previdenza e portarsi da casa tutto, dico tutto? Beh, speriamo che qualcuno faccia l'esame di coscienza e provveda per la prossima volta. Dinanzi al cancello della

R.U.N.A. molti erano in attesa, ed ognuno sbirciava cupamente il modello dell'altro per comprendere se poteva o no considerarlo come un avversario temibile; gruppetti si formavano e si sfacevano velocemente intorno a questo o quel modello che sembrava essere più interessante; qualcuno pontificava dottrine personali e qualche altro, appartatissimo, magari già in mezzo al campo, aveva tutto scolorinato in terra e già trafficava con cacciavite ed elastici intorno al suo prodotto; c'era gente venuta da Napoli, da Genova e da Catania. I vecchi aeromodellisti erano tutti presenti, tranne quelli che in questo momento hanno l'onore di vestire il grigio-verde, tra cui Tosaroni e Travagli. Papalla, aggrottatissimo, in uno strano abbigliamento, con degli stivaloni a scomparsa a secondo l'innalzamento o l'abbassamento dei pantaloni, lavorava intorno a cinque sue creature; Martorello era presente con il famoso veleggiatore dello scorso anno di cui è gelosissimo e che non abbandonava



... Martorello era presente con il famoso veleggiatore dello scorso anno...



... Papalla, aggrottatissimo, in uno strano abbigliamento...

tunamente a disposizione dalla R.U.N.A. ed anche questo si è diretto al campo. Ma son tanti gli aeromodellisti che occorrono tre viaggi per trasportarli tutti. Il tempo intanto si è decisamente cambiato ed il sole, prima pallidamente, poi sempre più decisamente, si è fatto vedere. C'è un gruppo di sacerdoti che appaiono un poco spaesati, ma che sono molto interessati e son venuti apposta per vedere e per fondare anche loro una scuola. Un maresciallo, armato di una poderosissima «Contax», spara fotografie una dietro l'altra e continuerà così, imperturbabile, per tutta la giornata. Il prof. Menestrina circola seguito dai suoi allievi come la chioccia coi pulcini e si interessa e si preoccupa di tutto. Il Generale Incometti è presente, vigila e provvede per tutto ed è ampio di schiarimenti ai sacerdoti che, poveretti, con quei tonacconi neri devono avere un caldo del diavolo.

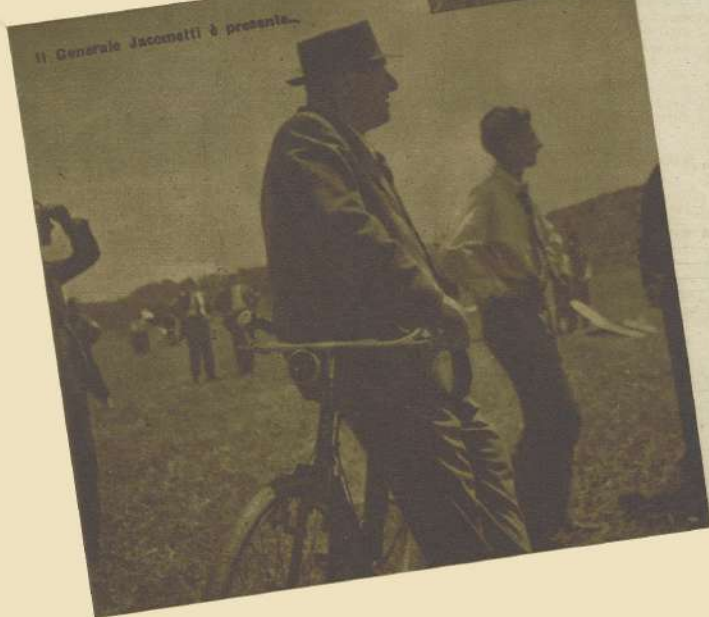
Tornano finalmente i mezzi di trasporto e questa volta mi imbarco anche io. Il campo della Marcigliana è in piena attività. Sull'erba sono disseminati, in pittoresca e policroma confusione, tutti i modelli ed intorno ad essi, scamiciati, in mutande, a corso nudo, con berretti di carta, sudati stanno tutti gli aeromodellisti a provare, a centrare, a mettere insieme le diverse parti. Più lontano qualche veleggiatore fa i primi assaggi con l'aria e diversi anche con la terra. Un motorino ronza dietro un capannone, un altro stanuta più in là. La squadra napoletana è occupatissima. Celani inutilmente si sgola per avvertire che i lanci cominciano subito, che tra dieci minuti sarà troppo tardi, che il momento propizio è questo e tante altre belle cose.

Nessuno gli dà ascolto e tutti seguitano a provare e riprovare all'infinito. Questa storia della messa a punto è una bella fissazione! Nessuno si contenta mai, nessuno è mai pronto, tutti sentono il bisogno assoluto di fare un altro lancio di prova e in tal modo accade che finiscono con lo scassare i modelli prima che questi facciano un vero volo di gara. Come Dio vuole, verso le 11, hanno inizio i voli. Gli apparecchi iscritti sono in massima parte veleggiatori e in buona parte hanno dato ottimi risultati. I lanci avvengono nelle parti più lontane e disperate del campo cosicché è un gran daffare star loro dietro e tutti vogliono il «cronometrotraio», come dicono, e Martorello che lanci; perché sembra che Martorello abbia una specialità in questo settore. Il tempo passa velocemente e sono pochissimi coloro che hanno effettuato il volo di gara; Celani torna a sfatarsi. Un modello a motore si arrampica rapidissimo con un ronzo perfetto e uniforme e va su, su ad incontrare certi falchi che da stamane gironzolano con aria canzonatoria insegnando come si prendono le termiche e come si veleggia. Bella forza! Ad un veleggiatore salta un ala in volo e questo vien giù a candela e si pianta in terra con un tonfo piuttosto lugubre per il proprietario; un altro scampana e caprioleggia e si rivolta, picchia, vibra, cabra, quindi anche lui sente un sviscerato amore per la terra e le va incontro con una

mai con lo sguardo; Insomma aveva un apparecchio a motore un po' bislacco, pieno di geroglifici e di iscrizioni e di sgorbi; poi c'erano Calza, Chiarottini, arrivato buon ultimo, e molti altri nomi; illustri che però non ricordo assolutamente. Pensate che sto scrivendo questo articolo appena giunto dalla Marcigliana e intontito dal sole come se mi avessero bastonato in testa. Chissà Martini cosa penserà di me leggendolo!

Tutta questa brava gente era in attesa che venisse approntato il mezzo di trasporto per andare al campo. Il mezzo infatti, qualcosa tra l'automobile e il torpedone, attendeva tronfio che alcuni avieri inchiodassero quattro assi sul tetto in modo da poter stendere un tendone sopra i modelli che vi sarebbero stati accolti. Celani e Tione, quest'ultimo con uno strano copricapo da Isole Haway o da gelatario, si davano un gran da fare per far tacere tutta la tribù degli aeromodellisti che schiamazzava e non era mai contenta di nulla. L'imbarco dei ragazzi e degli apparecchi è stato epico; è stato una specie di assalto alla Tom Mix alla diligenza; ognuno aveva paura di essere lasciato a terra e tutti erano fermamente convinti che la persona incaricata di sistemare i modelli sul tetto non avesse altro desiderio che quello di farli a pezzi. Ogni cosa invece si è svolta in modo soddisfacente. Quando il torpedone è stato stracarico (c'è stato qualcuno che pretendeva di entrare dai finestrini per sdraiarsi sulle ginocchia dei compagni) è partito strepitando alla volta della sospirata Marcigliana.

Un altro carico è stato immediatamente fatto su un furgoncino messo molto oppor-



Il Generale Incometti è presente...

Le note del Tecnico

La Sede Provinciale di Roma della R.U.N.A. nell'indire un raduno aeromodellistico alla Marcigliana per il giorno 15 giugno non ha voluto restringere la cerchia dei partecipanti ai soli aeromodellisti della provincia, ma ha pure accolto le iscrizioni di giovani costruttori, inquadrati da altre Sedi provinciali, i quali hanno chiesto di partecipare al Raduno, a loro spese.

Abbiamo visto così sul campo della Marcigliana oltre ai romani, e agli allievi delle scuole di Frascati e di Guidonia anche genovesi, napoletani e persino un catanese. La competizione ne ha guadagnato, sia dal punto propagandistico che da quello tecnico. Queste prese di contatto fra giovani residenti in varie regioni permettono un rapido miglioramento della produzione aeromodellistica nelle provincie più arretrate e un generale progresso in seguito al confronto dei modelli e agli scambi di idee che facilmente avvengono sui campi di gara. Quanto alla propaganda si deve tener presente che un raduno interprovinciale rappresenta un sistema di vasti comunicanti, mentre le gare provinciali si possono raffigurare come un complesso di compartimenti stagni.

Ecco ora la cronaca della giornata. All'appuntamento, fissato presso la piazzina della R.U.N.A. all'Aeroporto del Littorio, si sono presentate parecchie decine di aeromodellisti. Il trasporto di tanta gente alla Marcigliana ha richiesto necessariamente un tempo relativamente lungo cosicché solo verso le 11 si possono cominciare i lanci di gara. Nelle prime due ore sono pochi gli aeromodellisti che si presentano al tavolo della giuria per chiedere il benestare per il lancio. La maggior parte sta provando il centraggio dei modelli in un angolo del campo (ma chi è quel pazzo che continuamente ripete: «i modelli vanno centrati prima della gara, alcuni giorni prima e non all'ultimo momento quando, o per le condizioni atmosferiche non perfettamente ideali, o per la troppa precipitazione, si va a rischio di sfasciare tutto o quanto meno di ottenere dei centraggi difettosi»). Piato sprecato!).

I lanci, sia dei modelli con motore ad elastico, sia di quelli con motore a scoppio, sia dei veleggiatori non sono certo niente di eccezionale: niente termiche! Qualche scasso, qualche bella planata di modelli ben centrati, ma di volo veleggiato neppure l'accenno. Possibile che il campo della Marcigliana, vero nido di termiche, si dimostri oggi così ostile ai concorrenti? Sembra che ormai ci si debba rassegnare: anche Martorello ha lanciato il suo veleggiatore — il trionfatore del concorso nazionale del 1940 -- ma non ha ottenuto che tempi modesti: 1'37" 2/5; 2'19"; 2'25" e 1/5. Eppure il modello è buono!

Intanto si registra un discreto volo di Messina di Napoli il cui modello con motore ad elastico fa segnare al cronometro il tempo di 1'49" 3/5, passando in testa alla classifica. Il suo tempo però non resiste molto ai reiterati attacchi degli altri concorrenti, ed ecco infatti che il modello di De Micheli di Genova vola per oltre un minuto in più: il cronometro segna 2'50". Il tempo, assai buono, non viene più superato. In questa categoria vince dunque un modello ben centrato, magnifico «arrampicatore» e in possesso di ottimo librito. Ma il suo costruttore ben altra sorpresa ci riserverà nella categoria veleggiatori!

Verso le 13.30 lancia Bruni, allievo della Scuola che la R.U.N.A. di Roma ha istituito a Frascati. Il modello è un veleggiatore costruito sui piani di quello di Martorello di Roma, ormai ben noto. La costruzione è abbastanza accurata, ma niente di eccezionale. Durante il traino sale rapidamente; allo sgancio è assai alto. Sta quasi immobile, sembra galleggiare nell'aria; poi, roteando lentamente, si allontana in direzione delle colline, beccato in pieno da una termica. Ormai è sotto ad alcuni cumuli e continua a veleggiare: è divenuto un punto e ad un tratto scompare dentro



... qualche veleggiatore fa i primi assaggi con l'aria...

velocità un po' troppo elevata, sconquassandosi. Il «Riformato» di Insom (così si chiama ed ormai lo è davvero) fa un volo raccapricciante, tirato a tutto motore, sbandato, scombiecherato e si pianta decisamente fra l'erba a 60 chilometri l'ora. Altri però, e sono i più, hanno dimostrato ottime doti. Due o tre modelli, non ricordo bene, si sono persi alla vista dopo voli di oltre 22 minuti; seguiti da tutti con ansia ed esclamazioni facilmente immaginabili. I lanci intanto aumentano perché tutti si sono accorti che ci sono termiche e che le condizioni dell'aria sono le più favorevoli. Ed i risultati sono veramente buoni. Il maresciallo cambia bobina alla sua «Contax» e continua a mitragliare fotografie. Io invece debbo regolarmi perché ne ho a disposizione solo 24 per condire questo pezzo. I preti continuano ad arrostiti a fuoco lento al sole, ma sembrano non accorgersene; sono i soli ad essere ancora interamente vestiti; noi altri ormai si dà l'impressione di una tribù selvaggia. Il sole picchia come un dannato sulle nostre teste e la fame comincia a bussare allo stomaco; ma i ragazzi non se ne curano; continuano a chiedere il «cronometro» e vanno a lanciare da punti lontanissimi. C'è un ragazzino, quasi un bambino direi, che da stamane presto continua a dire di volere effettuare un lancio, ma non ha il cavo, e si aggira mansuetto con il suo veleggiatore in mano in attesa che qualche anima buona gli venga in aiuto. Finalmente l'anima buona salta fuori e dopo 10 secondi il suo apparecchio si fracassa in terra; e lui, tranquillo, raccoglie i resti e si ritira in disparte a rabberciarlo; non so poi se abbia lanciato ancora. Io intanto sto invidiando coloro i quali si son portati dietro una bella pagnottella e se la stanno divorando a bocca piena, con appetito, attaccandosi di tanto in tanto ad una bottiglia. Guardo l'orologio e mi convinco che il mio stomaco ha tutte le ragioni: sono le 3 e 15 quasi e finalmente convinco Celani a piantar tutto e andare a mangiare. Lasciamo parecchi ragazzi al campo e, seguiti da un gruppetto piuttosto sparuto, ci incamminiamo verso la Trattoria dei Quattro Cantoni (almeno mi pare che si chiami così; accidenti, però, non mi ricordo niente).

Dopo circa venticinque minuti di strada assolata giungiamo al riparo sotto un chiosco di verdura dove ci apparecchiamo e ci servono un pranzo che decisamente non può chiamarsi luculliano e neanche pranzo, ma che comunque viene rapidamente (anche troppo) consumato. I ragazzi, capitani da Chiarottini, schiamazzano ad un altro tavolo intorno ad un piatto di pastasciutta che hanno potuto ottenere perché si son portati la carta annonaria. Noi li invidiamo maledettamente!

Una turba di gatti passeggia tranquillamente sui nostri piedi in una vana attesa di qualche pezzo di carne; niente da fare, perché la fame che abbiamo è colossale ed anche Celani, a cui hanno propinato un pezzaccio di lesso callosa e dall'aspetto poco raccomandabile, divora tutto e cerca disperatamente di arraffar roba dai piatti dei vicini. Purtroppo, dopo il pranzo viene



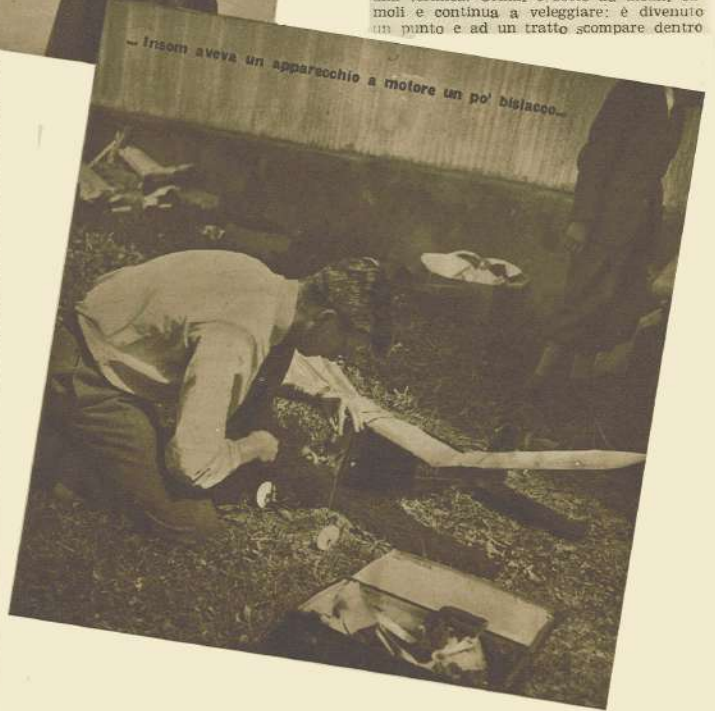
... ognuno sbirciava cupamente il modello dell'altro...

il conto, ma non ci pensiamo e andiamo avanti.

Si torna al campo in condizioni di spirito migliori e si riprende la giostra della mattina. Il maresciallo ancora scatta fotografie. Diavolo d'un uomo! Ma dove le piglierà tante pellicole? I sacerdoti son sempre lì, neri e serafici, insensibili al caldo e alla stanchezza; io mi sento rosso come un pomodoro, abbrustito dal sole; i cronometristi hanno il magico potere di essere sempre dovunque; i ragazzi sono sensibilmente diminuiti, di numero e di aggressività: molti hanno già effettuato i tre lanci e molti hanno scassato l'apparecchio così che ora sono innocui. Si continua per poco più di un'ora poi ci si incammina verso i veicoli che ci dovranno condurre a casa. Io penso a questo articolo che dovevo fare e che per fortuna ho già fatto e mi sembra di non poterci riuscire perché sono effettivamente intontito dal sole.

Salgo sul furgoncino in partenza per il primo nella speranza di arrivare presto ed invece... Ma sorvoliamo! Vi basti pensare che sul tratto Marcigliana-Aeroporto del Littorio ci siamo fermati quattro volte e che la velocità media non ha oltrepassato i quindici chilometri orari.

In conclusione questo raduno può considerarsi pienamente riuscito, sia per il numero veramente grande dei concorrenti che per le belle prove fornite dagli apparecchi, sia perché il campo della Marcigliana è un gran bel campo che ci auguriamo di vedere messo un poco più facilmente a disposizione degli aeromodellisti romani e poi anche perché non ha piovuto.



... Insom aveva un apparecchio a motore un po' bislacco...

Livio Demicheli, di Genova, vincitore delle categorie A e B, con il suo bellissimo modello.



Dati:
 apertura 3,20
 lunghezza 1,40
 superficie 0,72
 carico dm² gr. 23,90
 peso totale gr. 1,720
 nuovo profilo sperimentale

Le gare sono sospese per un'ora e mezzo, al fine di consentire che giuria e concorrenti possano tacitare lo stomaco cui un appetito gigante non dà tregua. Si riprende alle 16. Questi lanci pomeridiani nulla presentano di notevole; o rmai molti « cannoni » hanno sparato tutte le munizioni; resta Guidonia, ma pare che le polveri siano bagnate perché non si vede nulla di eccezionale (miglior tempo 2'9", non vi sono più termiche). La fortuna si è accanita contro quei pure agguerriti concorrenti. Sarà per un'altra volta e questa sarà quella buona, ne siamo sicuri.

Lancia verso le 17 anni Bartolomeo di Napoli il cui grosso modello piano in maniera meravigliosa (profilo S. L. 1). Ormai le gare sono concluse e tutti si dispongono a lasciare il campo, dopo qualche altro tentativo eseguito senza convinzione. E ora è giunto il momento di fare alcune considerazioni a mo' di conclusione.

una nuvola. Non lo vediamo più uscire: il cronometro è scattato sui 12'35". Questa è la durata del volo controllato e poi, chissà quanto sarà rimasto in aria. Intanto in campo sta succedendo un pandemonio: s'alzano ovunque grida di guerra; « le termiche, le termiche! » e comincia serrata e furibonda la caccia al cronometrista. Demicheli, da buon genovese che ha fiutato l'affare, è pronto ad eseguire il lancio con il suo veleggiatore. E' una superba costruzione assai ben rifinita.

Il modello sale rapidamente e si sgancia a quota alta. Viene subito preso dalla termica e succhiato su in alto, sempre più in alto. Per un istante abbiamo la sensazione che debba scomparire in altezza, invece si allontana anch'esso, ma a quota ben più alta del modello di Bruni. Lo si segue a lungo: quando dopo 22" il cronometrista e i membri della giuria lo perdono di vista c'è qualcuno che giura di vederlo ancora. Mentre il modello di Demicheli è in volo lancia La Rovere di Napoli. Il modello è anch'esso buono e scompare alla vista, dopo 16'45" di volo calmo e regolare, ma a quota molto più bassa dei due precedenti. I voli che seguono rientrano nella normalità e la classifica per i primi tre posti resterà poi immutata. Dei tre modelli più fortunati perché incappati in termiche ha vinto il migliore, sia dal punto di vista aerodinamico, sia da quello costruttivo. Ciò dimostra che anche nella categoria veleggiatori, nella quale maggiormente gioca la fortuna, a parità di condizioni vince il modello migliore e quindi ogni cura deve essere posta nella costruzione e rifinitura dell'apparecchio.

Dopo questi tre lanci, niente altro di notevole da segnalare nella categoria veleggiatori. Intanto nella categoria C (modelli con motore a scoppio, durata giri motore 30 secondi), dopo alcuni tentativi infruttuosi di vari concorrenti, lancia Papalia il cui modello sale assai bene: il motore si ferma dopo 24 secondi; segue un'ottima planata e l'apparecchio tocca terra dopo 2'32" di volo. Segue un lancio di Corsini il cui modello è assai ben costruito (crediamo ci sia lo zampino di Papalia), ma più pesante del precedente: esso si arrampica infatti assai faticosamente; la planata (dopo 32" 3/5 di volo a motore) è buona. Esso totalizza 1'38" 2/5, dai quali però si devono dedurre 7" 4/5 quale penalizzazione per i 2" 3/5 di maggior durata del volo a motore.

Lancia ancora Papalia con un secondo modello, assai buono anche questo che si piazza al primo posto in classifica con un volo della durata di 2'34" (durata giri motore 28"). La classifica dei primi tre sembra ormai definita quando il modello di Sinopoli di Guidonia, il cui motore gira esattamente 30" fa segnare al cronometro 1'55" e si piazza al terzo posto. Quarto è Corsini, quinto Giuliani; i lanci del pomeriggio non mutano la classifica già così definita.

Prima di tutto che il numero degli iscritti è stato forte: 68. I classificati (voli di durata maggiore di 30") sono stati 33. Si ha una percentuale quindi del 50 per cento di classificati: troppo bassa! Tutti i concorrenti dovrebbero presentare modelli in grado di volare almeno per 30". Per ciò è necessario presentarsi in gara con un apparecchio già collaudato e non con uno ancora da centrare e mettere a punto.

Nella categoria veleggiatori, modelli semplici a costruirsi, tutti, dico tutti, dovrebbero essere in grado di superare il minuto. Abbiamo invece veduto, accanto a delle costruzioni magnifiche, altre che davano spettacolo assai miserando e non parlo già di quelle degli allievi al primo modello, ma di realizzazioni di alcuni dei cosiddetti « esperti ».

Alcuni modelli ad elastico sono andati distrutti perché mal centrati, pur promettendo assai ed essendo ben rifiniti, come, ad esempio, quello di Moncini (il quale lo aveva finito la sera prima!).

Devo riconoscere che nella categoria C (motori a scoppio), Papalia ha dominato, dimostrando di essere l'unico a posto e assai a posto anche! Peccato però che quanto a disciplina, come del resto tutti i romani, il buon Papalia lasci un poco a desiderare. Bisogna invece ricordarsi che la disciplina è la base più solida del successo.

I romani hanno deluso. Sono giustificabili perché dei cosiddetti « assi » sono rimasti solo Papalia e Martorello. Gli altri sono ragazzi inesperti od aeromodellisti non riusciti a salire oltre la mediocrità.

Roma può ora contare solo sui nuovi elementi che usciranno dalle sue scuole e potranno imporsi negli anni venturi. La scuola di Frascati ha fatto un'ottima figura e siamo sicuri che per l'avvenire saprà essere alla altezza dell'odierna affermazione.

Della sfortuna di Guidonia abbiamo già detto, ma l'attendiamo al varco per le eliminatorie del Concorso nazionale: non vorremmo che il fatto si ripetesse un'altra volta!

Coraggiosa la prova di Ciolino di Catania che si è conquistato il terzo posto fra i modelli con motore a elastico. Ecco un appassionato elemento che in avvenire potrà fare molto.

Assai bene i napoletani i quali, in pochi

anni, hanno fatto tanta strada. Si sono portati via due secondi posti.

E un bravissimo a Demicheli che ha vinto la categoria veleggiatori e quella modelli ad elastico. A questo giovane, modesto e disciplinato, vero rappresentante della forte razza ligure, auguriamo le maggiori vittorie. Peccato che il suo veleggiatore, al pari di quelli di La Rovere e Bruni, non si sia potuto ritrovare sino al momento della partenza. Però ancora non è detta l'ultima parola. La perdita per te è stata forte, Demicheli! So bene che tu non sei di quelli che fanno il modello in una settimana!

Dobbiamo ringraziare il Generale Jacometti, Presidente della Sede di Roma, il quale, con la sua presenza sul campo, ha voluto dare una nuova prova del suo interessamento per l'aeromodellismo. Spero che i concorrenti saranno poi grati anche al conte Celani, ai cronometristi e al sottoscritto che si sono colti per ore sotto il sole nel tentativo (che ci pare riuscito) di accontentare tutti.

Tio.

LE CLASSIFICHE

Categoria A (veleggiatori)

1. Demicheli (Genova), 22'9" (scomparso alla vista).
2. La Rovere (Napoli), 16'45" (scomparso alla vista).

3. Bruni (Frascati), 12'35" (scomparso alla vista).
4. Tarturiello (Napoli), 3'40".
5. Bartolomeo (Napoli), 2'52" 4/5.
6. Martorello (Roma), 2'25" 1/5.
7. Annibali (Frascati), 2'22".
8. Marzi C. (Guidonia), 2'9".
9. Caviecholi (Roma), 2'6".
10. Ceconi (Guidonia), 1'45" 4/5.
11. Calza (Guidonia), 1'41" 4/5.
12. Faiola (Roma), 1'30".
13. Mariani (Roma), 1'28".
14. Canestrelli (Napoli), 1'27" 2/5.
15. Ruggieri (Roma), 1'24" 1/5.
16. Chiarottini (Roma), 1'22" 2/5.
17. Casagrande (Guidonia), 1'22".
18. Cofani (Frascati), 1'22".
19. Villani (Roma), 1'16" 4/5.
20. D'Amico (Guidonia), 1'12".
21. Rossi 43".
22. Tancredi, 38".

Categoria B (modelli con motore ad elastico)

1. Demicheli (Genova), 2'50".
2. Messina (Napoli), 1'49" 3/5.
3. Ciolino (Catania), 39" 1/5.
4. Ceconi (Guidonia), 37".
5. Moncini (Roma), 34" 1/5.
6. Canestrelli (Napoli), 34".

Categoria C (modelli con motore a scoppio)

1. Papalia Fulvio (Roma), 2'34".
2. Papalia Fulvio (Roma), 2'32".
3. Sinopoli (Guidonia), 1'55".
4. Corsini (Roma), 1'30" 3/5.
5. Giuliani (Guidonia), 1'28" 1/5.

UNA GARA A TORINO

Domenica 1° giugno, alle ore 15, si sono svolte all'Aeroporto Civile di Mirafiori le gare di modelli volanti per gli iscritti alla RUNA di Torino ed alle scuole riconosciute dalla RUNA di Torino.

La gara era aperta per qualsiasi tipo di modello.

I risultati sono stati i seguenti:

Modelli a fusoliera con motore elastico

1. Darbesio Renzo: primo lancio, 1'11"; secondo lancio, 2'9".
2. Tarasco Secondino: primo lancio, 1'36" 60; secondo lancio, 1'10" 30.
3. Claudano Francesco: primo lancio, 58" 60; secondo lancio, 1'9" 30.
4. Fregonara Luciano: primo lancio, 12"; secondo lancio, 43".
5. Pasquali Vespasiano: primo lancio, 40"; secondo lancio, 0.
6. Viora Ercole: primo lancio, 32" 50; secondo lancio, 38" 30.
7. Nobili Roberto: primo lancio, 6"; secondo lancio, 0.
8. Coratti Valerio: primo lancio, 2"; secondo lancio, 0.

Modelli veleggiatori

1. Stewar Giovanni: primo lancio, 1'39" 15; secondo lancio, 2'4" 7.
2. Ferrero Franco: primo lancio, 2'1"; secondo lancio, 1'6" 40.
3. Nobili Roberto: primo lancio, 1'32" 70; secondo lancio, 1'12" 80.
4. Riva Oreste: primo lancio, 1'12" 40; secondo lancio, 43".
5. Vercellino Salvinio: primo lancio, 1'3" 6; secondo lancio, 15".
6. Borla Michele: primo lancio, 1'1"; secondo lancio, 0.
7. Claudano Francesco: primo lancio, 33" 20; secondo lancio, 57".
8. Odasso Desiderio: primo lancio 48"; secondo lancio, 9".

9. Guggiano Cesare: primo lancio, 18'70; condo lancio, 38" 10.
10. Spezzani Gino: primo lancio, 20"; secondo lancio, 0.

P R E M I

Modelli a fusoliera con motore elastico

1. Primo premio: Darbesio Renzo, L. 85.
2. Secondo premio: Tarasco Secondino, L. 60.
3. Terzo premio: Claudano Francesco, L. 35.
4. Quarto premio: Fregonara Luciano, L. 20.

Modelli veleggiatori

1. Primo premio: Stewar Giovanni, L. 85.
2. Secondo premio: Ferrero Franco, L. 60.
3. Terzo premio: Nobili Roberto, L. 35.
4. Quarto premio: Riva Oreste, L. 20.

Saranno inoltre assegnati i seguenti premi d'incoraggiamento ad allievi delle scuole di aeromodellismo:

1. Pasquali Vespasiano, L. 30; Viora Ercole, L. 20; Vercellino Salvinio, L. 30; Borla Michele, L. 20; Odasso Desiderio, L. 20; Gaggiano Cesare, L. 20; Spezzani Gino, L. 20.



Antonio Corsini, Vicenza. — Il tuo articolo è finito nel cestino perché dopo averlo letto, mi sono accorto che queste cose erano già state in massima parte scritte da un altro prima di te e precisamente da un certo Guido dal Seno in un suo vecchissimo Manuale sui modelli volanti (1936), edito dall'Alora Aero Club di Torino. Anche i grafici inviati riproducono, caso strano, quelli del manuale in parola. Peccato, mio buon Antonio, che io abbia una tale memoria. Si! più serio e scrivi di testa tua.



Il veleggiatore « Valentini » ritorna alla base.



Il modello del concorrente Bartolomeo di Napoli.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

Un uomo in mare

— Sì, sì... Un apparecchio.
— La direzione?
— Non si può dire ancora... È un punto, un punto.
— Aspettiamo un po'...
— Non aspetteremo molto...
— Fra tre o quattro secondi...
— Il motore canta più forte...
— È certo che si avvicina a noi...
— Ingrandisce... Pare un caccia.
— Non pare... È un caccia...
— Si dirige dalla parte nostra...
— No.
— Ma vi dico di sì... Non vedete?
— Sì. Sembra che ci abbia avvistato...
— E che vorrà fare?...
— Staremo a vedere.
— E se inglese, sta fresco!
— E non potremmo star freschi noi?
— Sta zitto, bestia! Per preoccuparci dovrebbe trattarsi di una formazione, di due tre quattro aeroplani...
— Ma neanche quelle ci dovrebbero fare paura...
— Chi ha detto paura? Io, no, certamente. Una cosa è la paura ed un'altra è la preoccupazione. Ma guardate bene... Ora la nazionalità del caccia dovrebbe vedersi... Che diamine...
— Eolo ch'el se vede...
— 'O vi illoco... Sta juste ncape a nnuce...
— I segni... I segni... Fascio littorio sulle ali...
— Un grido di gioia fra i marinai riuniti in coperta sulla torpediniera italiana che naviga al largo dello Jonio.
— Ma che fa?
— Viene a salutarci, perdinci! È così facile a capire...
— Il velivolo da caccia, che è ora ben visibile con le sue caratteristiche di efficiente Saetta, descrive a bassa quota un ampio cerchio sull'unità navale.
— A me pare che venga a furci delle riverenze...
— Riverenze e saluti. È proprio un amico! Meriterebbe da parte nostra un saluto alla voce. Ma lo potrà sentire?
— Arrivederci, camerato!
— Ciao, pilota!
— Buona guardia, cacciato!
— La Saetta, dopo aver fatto il suo giro aereo intorno alla torpediniera, drizza il muso e si allontana sul mare. Rimpicciolisce. Non si scorge più. Passano dei minuti, si riode il motore. L'apparecchio si avvicina alla torpediniera. È un secondo giro ancora a più bassa quota. E di nuovo si allontana, prendendo la direzione di prima.
— Eh, altro che saluto! Qua la matassa s'imbrogliata...

— C'è sotto qualche cosa...
— E che sarà?
— Da bordo della nave si è seguita attentamente la manovra del velivolo. I marinai non scherzano più e si sono ammutoliti. Non vi è ora che un equipaggio compatto e vibrante di attesa. Sembra che sia suonato l'allarme. Tutto è pronto ed in ordine. Il comandante sta sul chi vive.
— Gli istanti di perplessità sono pochissimi, poiché ritorna per una terza volta il rombo del motore, l'avvicinamento, il roteare del cacciatore. E quando questi sta per allontanarsi, librando sul mare, la torpediniera raddrizza la prua e lo segue, senza perderlo di vista.
— Vanno insieme, l'aereo e la nave, verso una meta sola, verso un solo obiettivo...

— Si spiega l'enigma... Nel cielo del Mare Jonio una Saetta è rimasta staccata dalla formazione. Ha ancora una discreta quantità di carburante ed intatta tutta la sua potenza di fuoco. Nostri abbondanti per due preziose, immaneppabili mitragliatrici. Ma il nemico non c'è. Qualche sperduto «Hurricane» od un ostinato «Blenheim» lo gradirebbe davvero il solitario pilota italiano, prima di prendere la via di casa.
— Il cacciatore incrocia incrocia. Girava in lungo ed in largo e finalmente innocua l'aversario. Deano di lui. Un forte e audace «Blenheim», che non sfugge alla lotta. Lo scontro si svolge con accanimento e con eguale perizia e bravura. A chi mette sotto. Le solite virate affondate e risalite e grandinate di piumo. Le mitragliatrici mobili del bombardiere si comportano egregiamente. Non vanno però al giusto bersaglio. Il caccia prende il sopravvento. L'apparecchio inglese precipita a mare. Affare di pochi minuti.
— Il cacciatore ha partita vinta. Ma dal profondo dell'animo suo ecco che sorge un dubbio. Angoscioso. L'apparecchio inglese non si è incendiato... Forse, l'aviatore della Raf è ancora vivo... Potrebbe essere salvato... Ed allora l'italiano, senza un attimo di irresolutezza, pur sapendo che la benzina sta per finire, guadagna il mare in cerca di una nave che possa salvare il naufrago. E trova la torpediniera ad una diecina di miglia...

— Di, ieri tu hai ricevuto una lettera che ti ha riempito di gioia, non è vero?
— Sì, te l'ho detto. Mi è nato un dimbo! Sono felice. Una felicità che è immensa, che non si può descrivere...
— Ti comprendo. Mi congratulo con te. Ebbene, questa mattina ho ricevuto anch'io una lettera, che se non mi ha procurato la stessa tua gioia, me ne ha dato un'altra di non minor valore. Sono felice, ti assicuro, felice!
— E che cosa diceva questa lettera? Chi te l'ha mandata?
— Indovina!
— Tua madre?
— No.
— Tuo fratello?
— No.

— Qualche altra persona della tua famiglia che tu adori?
— No.
— E che lettera è?
— Una lettera pervenutami per il tramite del Comando... Adesso indovini?
— No, che non indovino.
— Ma come, non ti ricordi di quella avventura di cielo e di guerra che ti raccontai un mese fa? La torpediniera...
— Ah, sì! La caduta del «Blenheim»... Ricordo. L'aviatore inglese...
— Perfettamente. Lo aviatore inglese. Fu salvato. È vivo. Prigioniero dei nostri. E mi ha scritto.
— Beh, è una cosa che fa piacere anche a me. Ti ringrazio, certo. Un nemico valoroso e riconoscente.
— Sì, bravo davvero. Mi ringrazia calorosamente e mi augura molti «felici atterraggi» ma non altrettante vittorie... Ed è giusto, no?

la.

POSTA Aerea

Amici miei, avete visto in quale angolino mi sono ridotto? In questo numero de L'Aquilone hanno dovuto trovar posto il bando del concorso per l'Accademia di Caserta e i resoconti delle gare di Roma e di Torino. Abbiamo anche dovuto pubblicare una puntata del romanzo, che mancava nel numero scorso (sempre a causa del poco spazio. E dire che il mondo è tanto grande!) e abbiamo fatto posto al terzo capitolo della divertentissima lezione sui motori del nostro Salvadori (la rima è involontaria). Sa-

pete come sospiro anch'io il ritorno alle mie pagine. Capisco che gli aeromodellisti perdono la pazienza e immagino che qualcuno, stavolta, se non si accontenterà dei resoconti delle gare, uscirà addirittura dai gangheri constatando che di «tecnica» non è stato pubblicato nemmeno un rigo. Immagino anche che certi criticoni diranno: perché quando c'è una gara a Roma L'Aquilone vi dedica 4-5 pagine e quando invece si svolge a Milano si protestare sono spesso i milanesi) o a Torino, o a Palermo, la notizia compare sì e no su una mezza colonna, una colonna al massimo. Ho tirato in ballo questa questione perché l'argomento sta più a cuore a me che ai criticoni tipo Paride (non il rapitore di Elena, bensì Paride Riccardi) di Milano al quale risponderò, spero, la prossima settimana. E così risponderò a tanti altri «protestoni». Ebbene chiunque che lo argomento mi sta a cuore. Difatti io vorrei che ogniqualvolta c'è una gara in qualche posto ci fosse qualcuno (corrispondente, collaboratore, lungotenente, aeronipote, amico, conoscente, passante) che si degnasse di scrivere un bel pezzo (bello, ho detto) e di spedircelo tempestivamente (tempestivamente, ho detto, non dopo due mesi, come ha fatto Antonio Brigo di Rovigo) assieme a qualche buona fotografia. Invece nessuno si muove salvo a protestare quando in occasione d'una gara a Roma mi muovo io e si danno da fare i miei amici giovani e anziani. Se poi qualcuno volesse farmi osservare che «qualcuno», qui, è pagato per far questo lavoro, io posso rispondere che il nostro oro non l'abbiamo mai negato a nessuno, che, desideriamo dividerlo in moltissime parti e con il maggior numero di amici.

Amico Lucca, Udine. — Nel Costruttore di aeromodelli troverai i capitoli sul motore a scoppio, sul motore ad elastico e sui velivoli. Il libro è in corso di stampa. Appena pronto ne verrà dato annuncio sul giornale.
Aeromodellisti romani. — Risponderò ben presto alla vostra «incitativa» lettera.
Mario Telini, La Spezia. — Per i volumetti di Aviazione per tutti puoi prenotarti presso il nostro ufficio inviando una lira per fascicolo. Mandami il tuo preciso indirizzo. Alle domande di carattere tecnico risponderò Gladell.

Antonio Brigo, Rovigo. — Se vuoi che pubblichiamo gli annunci delle gare devi mandare in tempo e fare prima vistare gli annunci dalla R.U.N.A. Capito giovanotto? (Mentre scrivo questa rispostina mi pare di ricordare... che cosa? Ah, mi pare di averti già scritto questa cosa? O forse no? Ciao. Salutami le cornacchie della Torre del Castello)

ZIO FALCONE



FILATELIA

I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

È insomma il processo di rinnovamento, riattribuito dal Duce, che si va a poco a poco attuando. E' la nuova Europa di domani che sorge sulle rovine degli aristocratici castelli costruiti dall'Inghilterra e dalla Francia per le loro torbide macchinazioni. E' la marcia dei popoli giovani e numerosi verso un'era di giustizia di pace di lavoro, verso quella più alta giustizia sociale che è alla base dei postulati fondamentali del fascismo.

Mentre scriviamo altri grandi avvenimenti hanno nuovamente cancellato dalla carta dell'Europa vengagista grossi errori politici. L'orientamento balcanico che fino ad oggi era stato sempre accarezzato dalle democrazie come una grossa belva pronta a ridestarsi ai loro voleri e che rappresentava una pericolosa polveriera, perennemente munita di una miccia accesa, è tornato nella assoluta tranquillità ad opera delle potenze dell'Asse. Numerosi popoli sono rientrati nei confini della madrepatria da cui erano stati avulsi in seguito ad ingiusti trattati. Altri hanno riacquisito la propria indipendenza altri infine sono sul punto di ottenere quella nuova e soporata sistemazione che consentirà finalmente loro di vivere tranquillamente nel nuovo ordine europeo.

(continua)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITÀ:

COLONIE ITALIANE

Il Ministero dell'Africa Italiana ha emesso il 23 aprile i primi due esemplari dei francobolli celebrativi della fratellanza d'armi Italo-germanica simili a quelli già in uso nel Regno. La Ditta Alberto Bolaffi di Giulio Bolaffi - Via Maria Vittoria, 1 - Torino, ci comunica che le serie saranno due, una per la Libia e l'altra per l'Africa Orientale Italiana, composte ciascuna di sette valori ad uso della posta ordinaria e di uno per la posta aerea. I tagli delle due serie sono i seguenti: L. 0,05, 0,10, 0,20, 0,25, 0,50, 1 lira e 25 cent., per la corrispondenza ordinaria; L. 0,50 e 1 lira per la posta aerea, rispettivamente per la Libia e per l'A. O. I.

Il bozzetto del pittore Rondini, è unico per tutti i valori e reca le effigie del Duce e del Fuehrer, i simboli del Fascismo e del Nazionalsocialismo, e il motto: *Due Popoli una Guerra*. Tutti i valori possono acquistarsi direttamente presso la gestione vendite filateliche annessa al Museo dell'Africa Italiana in Roma, Via Ulisse Aldrovandi, 16-A. Particolare caratteristico delle due nuove serie di francobolli è che i sedici valori che le compongono sono stampati in sedici colori diversi.



GERMANIA

Come è noto, il 1. marzo u. s. in occasione della inaugurazione della famosa Fiera di Lipsia, che ha avuto un magnifico successo nonostante gli avvenimenti bellici, è stata emessa una serie di quattro francobolli a ricordo della Esposizione stessa. Le vignette raffigurano edifici della Fiera e della città di Lipsia ed hanno le seguenti caratteristiche, che ci sono state comunicate dalla Ditta Savarese, Via XX Settembre 139. Genova: 3 pfennig, bruno (Palazzo delle Nazioni); 6 pfennig, verde (Palazzo della Moda e della Musica).

12 pfennig, rosso scuro (Direzione Generale della Fiera); 25 pfennig, azzurro (Stazione centrale di Lipsia); Dentellatura: 14.

MESSICO

Per il 400. anniversario della fondazione della città di Campeche sono stati emessi tre francobolli, di cui uno per la posta ordinaria: 10 cent. giallo e rosso (stemma della città ed iscrizioni celebrative) e tre per la posta aerea: 20 c. lilla bruno e marrone (nave corsara); 1 peso; viola e ardesia (Chiesa di San Francisco).

La prossima puntata di «Filatelia» sarà interamente dedicata alla soluzione del concorso filatelico culturale indetto dalla DITTA SAVARESE DI GENOVA

MAURITUS

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

Il segreto

romanzo

(Seguito del numero 24)

— E' vero. In un paese dove le carovane marciarono a sei o sette chilometri all'ora, una velocità di anche soli 150 km. orari di crociera è più che sufficiente se concede altri vantaggi. Tanto più in considerazione che poi possiamo marciare in linea retta, cosa che le carovane non si sognano di fare.

— E quali vantaggi si ottengono sacrificando la velocità?

— Oltre a un minor consumo di benzina.

— Non m'importa di fare economia.

— Sia pure; ma il potere, in paese selvaggio, far più strada con lo stesso peso di carburante, significa molto. Aggiungete che, una minor velocità di marcia specie in un biplano, significa minor velocità di atterraggio.

— Ossia?

— Ossia, atterrando, potremo toccare il suolo a cinquanta chilometri all'ora invece che a novanta, mettiamo; e correre con le ruote a terra per settanta od ottanta metri invece che per centocinquanta. Tutto questo è prezioso per gente che non sappia dove scendera.

— Giustissimo. Vedo che ve ne intendete. Concludendo: siamo d'accordo su tutto.

Il commendatore si alzò, imitato dal giovane pilota.

— Domattina alle otto presentatevi dal ragioniere Corbacchia, mio segretario. Vi darà istruzioni in mio nome e il denaro occorrente. Buona sera.

Ross, saluto in silenzio e si ritirò, seguito dallo sguardo pensoso di Martino Verna.

v

Il di seguente, poco dopo il mezzogiorno, il cavalier Panfin si trovava nel suo ufficio, occupatissimo a finger d'ammirare un bizzarro cappellino che la figliola ostentava con visibile soddisfazione.

— Sei un mostro di padre — diceva Renata. E' un modello che tutte le mie compagne m'invidiano, e tu rimani lì a guardarlo come si guarda il cestino della carta straccia. Davvero che non meriti una figliola come me.

— Ma cara, — protestò imbarazzato il cavaliere — che cosa vuoi che ti dica di più? L'ho trovato bellissimo, meraviglioso, e quel che più conta, l'ho pagato senza fiatare... Che pretendi ancora?

— Hm! — fece la ragazza, sedendo imbrocciata sulla scrivania e disordinando con metodo le carte e le matite. — Qualcuno che so io, il mio cappello l'avrebbe ammirato con più calore. Chissà che espressioni gentili...

— A proposito, — interloqui Panfin diventando pensieroso — hai riveduto quel giovanotto, sì, come lo chiami?

— Mario, vuoi dire? Il mio povero Mario? — rispose Renata cacciando un sospiro pieno di ben simulata pena. — Rivederlo? Dopo che l'hai trattato in quel modo? Neanche un ladro si strapazza come tu ha strapazzato lui. Son certa che non si farà più rivedere... Ma già, a te che importa se la tua povera figliola è felice o no? La tua figlia non sono io, ma è questa tua odiosa fabbrica. Per lei, tutti i pensieri, tutte le attenzioni, e per me, invece...

A questo punto Renata volse il capo dall'altra parte e si coprì gli occhi con una mano perché il padre non vedesse che erano completamente asciutti, anzi, scintillanti di malizia. Era il sistema abituale di lei e della maggior parte delle donne: dichiararsi umili e sottomesse vittime per poter meglio dominare quei grossi babbioni degli uomini.

— Su, figliola, andiamo... — scongiurò il cavaliere, cadendo in pieno e come al solito nella trappola, mentre cercava di calmare la simulata agitazione della ragazza. — Vedrai che tutto si aggiusterà. Devi cercare di capir la mia situazione, del resto... Se fosse ancora viva la tua povera mamma, si occuperebbe lei di que-

ste cose, e invece tocca a me tenermi d'occhio. E' una grossa responsabilità, non ti pare? Qualunque padre, al mio posto...

— Qualunque padre ragionevole — scattò Renata — al tuo posto avrebbe detto: «Caro giovanotto, vi vedo a spasso con mia figlia. Niente di male perché la conosco per una personcina seria. Ma siccome di voi non so ancora nulla di nulla, fatemi il piacere di spiegarmi le vostre intenzioni. Venite a visitarci il giorno tale all'ora tale...». Ecco quello che avresti dovuto fare, e non tutti quegli strilli e quelle scene in mezzo alla strada...

— Ma Renata...

— E intanto, — continuò la ragazza, con una perfetta imitazione di voce spezzata dai singhiozzi — intanto la gente mi guarda, quando passo... Certo, chi ci ha visti l'arsera, deve avere sparso la voce... Chissà che diranno di me adesso... Che penseranno... Mario non si farà più vedere...

— Ma no, ma no... Vedrai che tornerà, se ti vuole veramente bene. Sul momento, sì, sarò magari stato un po' brusco. Vedere a buio la propria figliola a spasso per la campagna al braccio di uno sconosciuto, è cosa che scuote un padre. Quando anche tu sarai padre...

— Bella, questa... — borbottò Renata, asciugandosi lacrime inesistenti. — Come vuoi che diventi padre, io...

— Quando sarai mamma tu, volevo dire, vedrai le cose sotto un altro aspetto...

— Se ripenso alle insolenze che hai detto a quel povero Mario... Un meccanico! E che ci sarebbe di male, dopotutto, anche se fosse un meccanico? Ricordo che la povera mamma mi raccontava che tu, a diciotto anni, quando l'hai conosciuta, spazzavi gli uffici e portavi le lettere.

Il cavaliere ebbe un fremito di rivolta a quella rievocazione inopportuna, ma non protestò perché rispondeva perfettamente alla verità.

— Dopo tutto, — proseguì, passeggiando con sussiego per l'ufficio — adesso ho una fortuna invidiabile, una fabbrica che è tra le maggiori della provincia; e se per un momento mi ha urtato che quel giovane...

— Intanto, il mio Mario, — interruppe Renata — anche se tu lo maltratti, ha chi lo stima. Il commendator Verna, che di affari se ne intende cento volte più di te...



— E' permesso? — domandò con urbanità confidenziale Corbacchia.

— Questo poi... — protestò impermalito il cavaliere, reagendo sotto quella staffilata al suo amor proprio.

— Proprio così. Tu stesso mi hai detto che hai fatto carriera seguendo e imitando tutte le sue iniziative. Sono anni che mi vai ripetendo che se Verna si butta sotto il treno, la cosa migliore è di imitarlo, perché certo c'è da guadagnare. E ieri, mentre quel povero Mario tu lo trattavi come un vagabondo straccione, Verna lo mandava a prendere con l'automobile, e lo pregava di passar da lui per cosa urgente.

Qualcuno bussò educatamente all'uscio, e una testa occhialuta, dai capelli neri e ricciuti, s'insinuò fra i due battenti.

— E' permesso? — domandò con urbanità confidenziale Corbacchia e, prima che il cavaliere potesse rispondere, s'insinuò nella stanza, richiuse meticolosamente e mosse due o tre passi con la mano protesa in atto declamatorio. — Novità cavaliere mio, grandi novità! — annunziò solenne.

Poi, accortosi della presenza di Renata, le dedicò un cerimoniosissimo inchino.

— Signorina, — soggiunse — che piacere trovarvi qui, che piacere! Ad aiutare il babbo, scommetto. Aiuto prezioso; aiuto insostituibile... Eh, eh!

Rise tutto solo del suo tratto di spirito, mentre la ragazza gli rivolgeva un cenno distratto di saluto.

— Ci son davvero novità serie, Corbacchia? — disse Panfin, guardandolo con curiosità.

Il segretario accennò di sì col capo, con gli occhi, con la mano e con tutta la persona, quindi assunse un'aria distante ed ermetica e attese.

— Allora, Renata, — soggiunse il cavaliere, ostentando disinvoltura per quella faccenda decideremo più tardi e vedrai che tutto si concluderà nel modo migliore. Va pure a casa; noi restiamo un momento ancora...

— Sì, sì; ho bell'e capito — rispose la ragazza, disponendosi ad uscire. — Mi cacciate via. Tenetevi pure i vostri segreti. Per quel che m'interessano!

— Oh, signorina! Come potete credere!

— cominciò Corbacchia, mostrandosi scandalizzato. — Segreti per voi? E' il timore di annoiarvi, credetemi.

— Lo so, lo so! E' ben per questo che me ne vado. Buon giorno!

Il segretario corse ad aprire l'uscio, mettendo in mostra il più amabile sorriso del suo repertorio, e richiuse con delicatezza.

(Continua.)

ANTARES



G 50

FIAT

CR 42

Aeronautica Predappio S.A.

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO
RICOGNIZIONE - CACCIA
SCUOLA - TURISMO

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ
CAMPO DI VOLO FORLÌ



aeroplani
Caproni S.A. Milano

L'armiere PREAERONAUTICO

L'uso delle armi e la loro conservazione potranno apprendere in questo Manuale i giovani che aspirano ad essere arruolati armieri.

L. 6.00

L'aiutante di sanità PREAERONAUTICO

Gli allievi che frequentano i corsi d'istruzione preaeronautica per essere arruolati in qualità di aiutanti di sanità troveranno in questo Manuale tutte le nozioni che debbono imparare.

OPPURE INVIANDO L'IMPORTO DI L. 7,50 ALL'
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
PIAZZA DEL POPOLO 18 - ROMA
C. C. POSTALE N 1/24718

L. 7.50

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



DURANTE L'ULTIMO SCONTRO AERO-NAVALE UN «HEINKEL HE 111 K» GERMANICO BOMBARDA IN QUOTA
LE FORZE NAVALI AVVERSARIE.