

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



**NUMERO SPECIALE**  
*dedicato al*  
*Collegio* **AERONAUTICO**  
**'BRUNO MUSSOLINI,**  
*della G.F.L. in Forlì*  
**L.1.50**

LEZIONI DI VOLO A VELA AGLI ALLIEVI DEL COLLEGIO AERONAUTICO "BRUNO MUSSOLINI..."

L'AQUILONE Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI Anno XI N. 42 19 ottobre 1941-XIX Direzione e Redazione Piazza del Popolo 18 - Roma

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

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 connessi 60 numeri arretrati il doppio

PUBBLICITA' 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

ALI DI GUERRA Un numero lire 1 - Abbonamento annuo L. 20. 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

GARE

LE CLASSIFICHE UFFICIALI DEL CONCORSO NAZIONALE

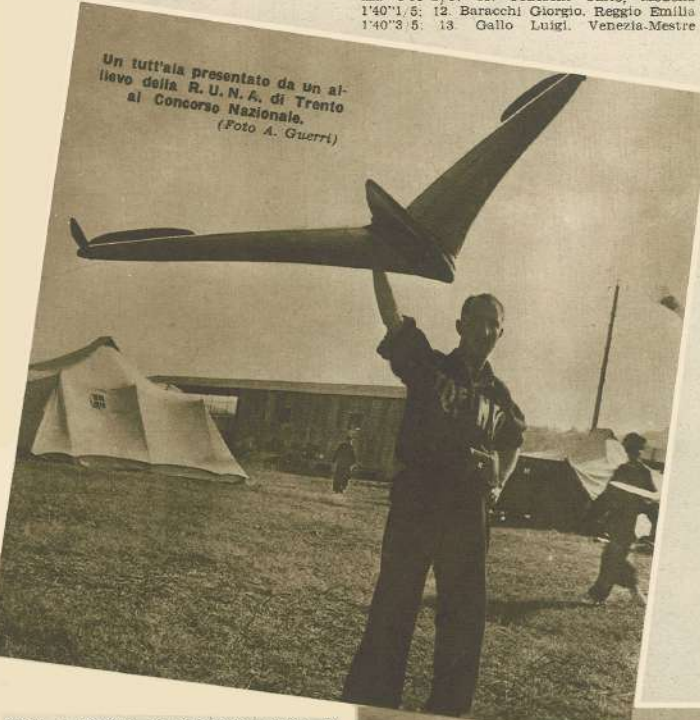
Classifiche ufficiali delle gare finali del VII Concorso Nazionale Modelli Volanti svoltosi a Roma, sul Campo della Marcigliana, nei giorni 28 e 29 settembre 1941-XIX.

Categoria «Veleggiatori» in pianura Classifica individuale

- 1. Ossola Carlo, Torino (S. Maurizio Canavese) 32'15"; 2. Canestrelli Antonio, Napoli 38'30"; 3. Morandi Ennio, Parma 11'3"; 4. Vancina Danilo, Gorizia 5'40"; 5. Cecconi Costantino, Guidonia 5'5"; 6. Nalner Aurelio, Trento 4'30"; 7. Baracchi Giorgio, Reggio Emilia 4'15"1/5; 8. Martorello Alessandro, Roma 4'15"; 9. Tedeschi Riccardo, Modena 4'8"; 10. Gallo Luigi, Venezia-Mestre

Categoria «Veleggiatori» Classifica assoluta

- 1. Ossola Carlo, Torino-S. Maurizio Canavese 5'22"2/5; 2. Canestrelli Antonio, Napoli 3'18"2/5; 3. Saudella Carlo, Ancona 2'15"4/5; 4. Vancina Danilo, Gorizia 2'3"1/5; 5. Populin Lucio, Venezia, 2'1"3/8; 6. Guidi Filippo, Varese-Busto Arsizio 1'59"4/5; 7. Sporen Sergio, Udine 1'53"4/5; 8. Benucci Belisario, Firenze 1'53"4/5; 9. Cecconi Costantino, Guidonia 1'51"; 10. Morandi Ennio, Parma 1'50"2/5; 11. Tedeschi Carlo, Modena 1'40"1/5; 12. Baracchi Giorgio, Reggio Emilia 1'40"3/5; 13. Gallo Luigi, Venezia-Mestre



Un tutt'ala presentato da un allievo della R. U. N. A. di Trento al Concorso Nazionale. (Foto A. Guerri)

- 3'51"; 11. Corsetti Vittorio, Torino 3'50"; 12. Sporen Sergio, Udine 3'23"; 13. Guidi Filippo, Varese-Busto Arsizio 2'14"; 14. Populin Lucio, Venezia 2'6"; 15. Luigi Bruno, Modena-Carpi 2'47"; 16. Di Piramo Giulio, Coll. Aer. GIL Forlì 2'31"; 17. Caneschi Lanfranco, Arezzo 2'6"; 18. Bellini Giorgio, Rovigo 2"; 19. Forlano Angelo, Casale Monferrato-Alessandria 1'52"; 20. Corsi Luigi, Verona 1'51"; 21. Preti Luigi, Asti 1'47"; 22. Saudella Carlo, Ancona 1'44"; 23. Alessi Alberto, Cremona 1'42"; 24. Oliva Filippo, Viterbo 1'37"1/5; 25. Zarotti Giuseppe, Trieste 1'37"; 26. Casadei Ezio, Forlì 1'31"1/5; 27. Benucci Belisario, Firenze 1'31"; 28. Renzi Agostino, Prato 1'29"; 29. Talamo Alberto, Salerno 1'21"; 30. Briscese Attilio, Bari, 1'20"; 31. Ascanio Salvatore, Catania 1'18"; 32. Pomino Oscar, Trento-Rovereto 1'16"; 33. Locatelli Alberto, Treviso 1'14"; 34. Battaglini Aldo, Lucca 1'10"; 35. Ulrich Luigi, Fiume 1'3"; 36. Castiglioni Luciano, La Spezia 53"; 37. Pavese Lodovico, Milano-Linate 51"; 38. Vacalebre Ermanno, Messina 50"; 39. Balduzzi Ermenegildo, Bolzano 48"; 40. Bercaroli Leonello, Terni 45"1/5; 41. Bini Giancarlo, Livorno 45"; 42. Renzi Renzo, Rimini 43"; 43. Chiari Adriano, Milano 49"; 44. Maccari Enos, Foligno 38".

Categoria «Veleggiatori» in pendio Classifica individuale

- 1. Alessi Alberto, Cremona 6'38"; 2. Corsi Luigi, Verona, 3'22"; 3. Saudella Carlo, Ancona 3'20"; 4. Sporen Sergio, Udine 2'55"; 5. Pavese Lodovico, Milano-Linate 2'51"; 6. Locatelli Alberico, Treviso 2'35"; 7. Populin Lucio, Venezia 2'17"; 8. Tedeschi Riccardo, Modena 2'10"; 9. Ulrich Luigi, Fiume 2'; 10. Renzi Agostino, Prato 1'58"2/5; 11. Marras Paolo, Cagliari 1'53"; 12. Martorello Alessandro, Roma 1'50"; 13. Pomino Oscar, Rovereto 1'40"; 14. Ascanio Salvatore, Catania 1'35"; 15. Zarotti Giuseppe, Trieste 1'29"; 16. Palermo Giacomo, Genova 1'15"; 17. Vancina Da-

- 1'34"1/5; 14. Pavese Lodovico, Milano-Linate 1'34"2/5; 15. Alessi Alberto, Cremona 1'34"; 16. Martorello Alessandro, Roma 1'32"; 17. Luigi Bruno, Modena-Carpi 1'20"4/5; 18. Corsi Luigi, Verona 1'12"4/5; 19. Forlano Angelo, Casale Monferrato-Alessandria, 1'11"2/5; 2/5; 20. Marras Paolo, Cagliari 1'9"2/5; 21. Renzi Agostino, Prato 1'7"1/5; 22. Corsetti Vittorio, Torino 57"1/5; 23. Caneschi Lanfranco, Arezzo 55"; 24. Locatelli Alberto, Treviso 54"2/5; 25. Zarotti Giuseppe, Trieste 54"2/5; 26. Ulrich Luigi, Fiume 51"2/5; 27. Ascanio Salvatore, Catania 51"; 28. Nalner Aurelio, Trento 49"2/5; 29. Di Piramo Giulio, Coll. Aer. GIL Forlì 45"1/5; 30. Casadei Ezio, Forlì 42"3/5; 31. Bellini Giorgio, Rovigo 36"4/5; 32. Chiari Adriano, Milano 35"; 33. Renzi Renzo, Rimini 33"4/5.

Continua a pagina 18)

LA SETTIMANA ESTERA

Gli inglesi stanno ripetendo a tutto il mondo, e in tutte le lingue, che sono entrati da poco in servizio nella R.A.F. i bombardieri «Halifax» da tanto tempo attesi. Si tratta di quadrimotori di grande autonomia. Con un'apertura alare di 33 metri, una lunghezza di 23 e un'altezza di 7, l'«Halifax» è dotato di quattro motori «Rolls Royce» da 12 cilindri, motori protetti da un cofano corazzato. L'armamento consiste in due torrette per mitragliatrici manovrabili elettricamente; sembra che ora vi sia il progetto di sostituire queste mitragliatrici con cannoncini. L'aeroplano sarebbe anche dotato di un nuovo dispositivo di decollo: un sistema meccanico, azionato da uno speciale motore. Le cabine sarebbero riscaldate elettricamente e disporrebbero di impianti di aerazione a pressione per il volo stratosferico.

Le fabbriche giapponesi hanno intrapreso da qualche tempo la costruzione di paracadute con una speciale qualità di carta assai solida, che presenterebbe le medesime proprietà di resistenza della migliore seta da paracadute.

Dall'inizio della guerra a tutto agosto 1941 lo stormo da caccia di Tenente Colonnello Mölders ha conseguito 1700 vittorie aeree. Solo gli apparecchi abbattuti sul fronte russo in due mesi di operazioni costituiscono la cifra di 1100. Le perdite subite dallo stormo del famoso Asso germanico sono calcolate al due per cento di quelle inflitte al nemico.

Dopo la delusione delle tante decantate «Fortezze Volanti» gli inglesi depongono ora le loro residue speranze sul nuovo bombardiere quadrimotore «Short Stirling» che consisterebbe nella versione bellica dello «Short 14 38» civile. Le caratteristiche estetiche e tecniche particolari di questo grosso apparecchio che è munito di 4 «Wright Cyclone Double Row» a stella, sono: la eccezionale altezza del carrello, le ruote di coda orientabili separatamente ed una torretta per mitragliatrici, azionata dal motore e situata nella parte terminale della fusoliera che è di forma notevolmente allungata. Un'altra torretta girevole è piazzata al di sopra della cabina di pilotaggio che si trova nel muso dell'apparecchio. L'apertura alare è di metri 30,1; la lunghezza di m. 26,6 e l'altezza di metri 6,24.

Ultimi tocchi davanti alla tenda alla Marcigliana. (Foto A. Guerri)





# IL CORSO *Gloria*

Giornata indimenticabile per tutti noi e particolarmente per gli allievi del Collegio, quella di lunedì 6 ottobre. Altre volte il Duce si era recato a visitare il Collegio Aeronautico della G.I.L. nella sua Forlì, altre inaugurazioni erano avvenute alla presenza di Generali dell'Aeronautica e di altri gerarchi del Partito e della G.I.L.; ma nessuna giornata era stata mai come questa, solenne, ardente, entusiasmante. Dopo anni di lavoro il Collegio degli aviatori di domani era finito, completamente finito nelle costruzioni enormi, nelle installazioni, nell'organizzazione. Tutto era fatto, ormai, a seconda dei desideri del Comando Generale della G.I.L. — che dedica le migliori e più affettuose cure ai suoi collegi, alle sue accademie, alle sue scuole — e a se-

conda dei programmi stabiliti dall'Aeronautica e dalla G.I.L. insieme. Per realizzare i progetti e gli ordini della G.I.L. e del Ministero dell'Aeronautica — al cui Sottosegretario sta anche e particolarmente a cuore tutto ciò che si riferisce alla preparazione e formazione dei giovani che si dedicano all'aviazione — alti ufficiali, e dirigenti della G.I.L. e ingegneri, e architetti, e scultori hanno dato la loro opera intelligente e appassionata.

Negli ultimi mesi, uno di codesti alti ufficiali, il Col. Moore — che è il Comandante in prima del Collegio — ha dedicato alla bella istituzione, con tutte le ore della sua laboriosissima giornata, le migliori sue energie, la sua intelligenza, la sua preparazione, il suo gusto fine, il suo innato spirito organizzativo.

Il superbo complesso architettonico ideato e realizzato dall'ing. Valle ha preso vita dal fervore e dall'amore con cui il Comandante e i suoi immediati collaboratori hanno allestito, via via che sorgevano i corpi di fabbricato, ogni stanza, ogni salone, ogni ambiente, insomma, dove l'allievo, i suoi insegnanti e i suoi istruttori militari dovevano vivere, lavorare, studiare, prepararsi alle lotte e alle vittorie future.

Il Duce, che ama molto questo nido di future aquile, deve essere stato — crediamo — molto soddisfatto del lavoro compiuto; ed anche dei risultati già raggiunti dagli allievi dell'Istituto (il Corso Albatros, formato di elementi eccellenti, è già passato all'Accademia di Caserta) ed anche — perché no? — del fiero, perfetto, comportamento di tutti gli allievi che, nei ranghi o sparsi tutt'ingiro nelle varie mansioni o rappresentanze, dai «pinguini» agli anziani,

ni, gli sono stati intorno o davanti allo sguardo attento, scrutatore.

Il 6 ottobre è stata l'inaugurazione ufficiale del Collegio Aeronautico intitolato al nome di Bruno Mussolini, il giovanissimo valoroso volatore caduto servendo la Patria in armi. Il Duce aveva promesso la visita ufficiale dopo averne fatta una privata al Collegio mentre fervevano, la scorsa estate, i lavori. Allora era passato fra nuvoli di polvere e di calce, in mezzo agli operai che Egli pur tanto ama. Ora trovava tutto lucido, tutto in ordine. L'ala nuova del grandioso edificio terminata; una enorme statua simbolica a destra del nuovo ingresso monumentale (una statua marmorea di Icaro, dello scultore romano Saverio Paozzi); mosaici nuovi, di quadratini di marmo bianchi e neri, lungo le alte pareti dei porticati e dei corridoi intorno al cortile d'onore; teste in altorilievo delle altre medaglie d'oro romagnole degli scultori Morigi e Boifava; la testa bronzea di Bruno nella saletta delle costellazioni (l'opera d'arte, sensibile e acuta, è dovuta a Domenico Rambelli, il celebrato scultore del monumento a Baracca in Lugo); e le nuove sistemazioni delle aule di insegnamento, dei gabinetti di esperienza, dell'infermeria (moderna e attrezzatissima), della palestra, delle cucine (mai viste tanto linde, modernissime, semplici). Ora il Duce trovava la grande opera da lui voluta, compiuta e perfetta, viva di esuberante fanciullezza e giovinezza. E quell'istituto esemplare, veniva dedicato — per Sua concessione — alla memoria del figlio Suo Bruno salito nel cielo degli Eroi.

Davanti ai battaglioni schierati il Duce ascoltava ora la parola commossa del Comandante, che lo pregava di voler consegnare la nuova fiamma al Corso, il Corso Gloria. «Duce — diceva il Colonnello Moore fissando il Suo Capo negli occhi — a nome dei dirigenti, degli insegnanti, degli allievi, del personale tutto del Collegio Aeronautico della G.I.L. «Bruno Mussolini» Vi porgo il più commosso ringraziamento per il duplice altissimo onore che avete voluto concederci: quello d'essere venuto oggi fra noi e quello di consentire che il Collegio sia destinato a ricordare nel tempo il nome e la vita eroica del Vostro e nostro Bruno. Noi tutti comprendiamo che cosa importi questo onore: è una consegna cui non è permesso mancare.

«Il Collegio Aeronautico della G.I.L. per la serietà degli intenti e degli studi che vi si perseguono, per il fervore di fede e per la nobiltà di opere dei dirigenti, insegnanti e allievi, sarà e dovrà essere degno di questa Vostra particolare e ambita predilezione. Accettiamo la consegna con orgoglio e Vi promettiamo di scolpirla nel cuore.

«Perfetto nella sua attrezzatura tecnico-didattica esso accoglie oggi 290 allievi, 18 insegnanti, 8 istruttori della G.I.L., 3 Ufficiali e 5 Sottufficiali dell'Aeronautica, 7 impiegati, 30 avieri, 70 famigli.

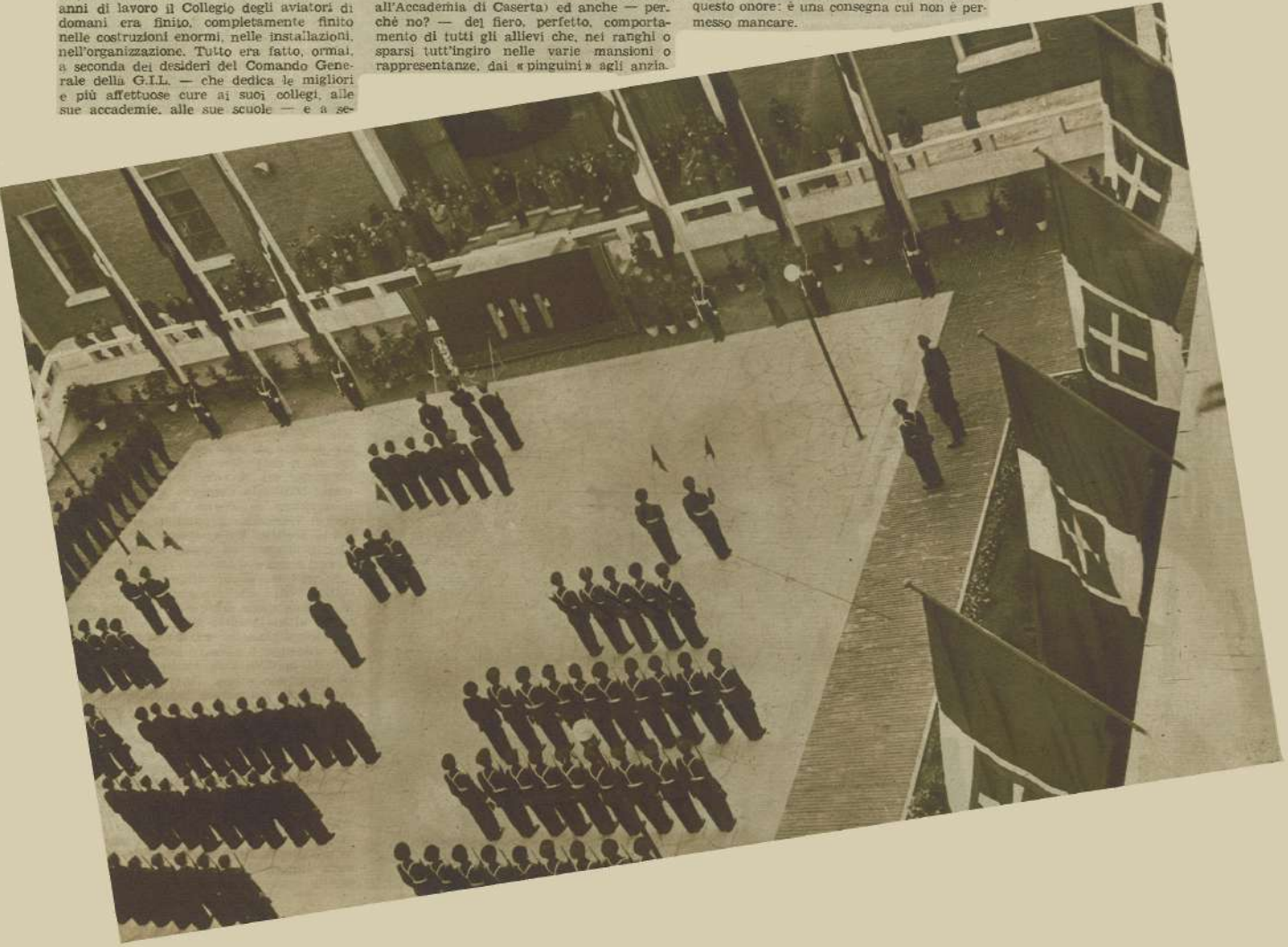
«Sono presenti sette corsi: «Albatros», «Baleno», «Ciclone», «Dardo», «Euro», «Fiamma» e quello delle giovanissime ultime reclute, del quale avrebbe dovuto essere padrono, secondo una promessa fatta a me personalmente, su un campo di aviazione in una giornata di sole e di gioia, il Vostro adorato figliolo.

«Bruno, per l'eroica, austera disciplina della sua breve vita, ascendente alla gloria, ha nobilmente vinto l'avverso, insidioso destino: ognuno di questi giovanissimi, sullo esempio del Vostro figliolo, alimenta e frena nel cuore un ideale di lotta e di vittoria.

«Vogliate dunque consegnare loro la fiamma «Gloria» che reca il virgiliano motto *Qua fata vocant*».

Tutti i gagliardetti dei corsi sono schierati davanti ai tre battaglioni di allievi. Quello nuovo, che il Duce consegnerà al Corso Gloria è da un lato, a parte. Un allievo lo regge sull'asta metallica e due sono ai fianchi, moschetti con le baionette innestate. Ad uno squillo di tromba l'alfiere si stacca dalla guardia armata, avanza verso il palco del Duce, sale la breve gradinata, è sul podio. Saluta militarmente. Il Duce saluta romabamente la nuova fiamma, la riceve nelle mani e la contempla tutta distesa, piccolo drappo nero ricamato in oro. Poi riconsegna il gagliardetto all'allievo guardandolo fisso negli occhi; il ragazzo ha ricevuto la consegna per i suoi compagni, il Duce ha ricevuto dal fiero ragazzo il giuramento che quella consegna sarà mantenuta da tutti. «Gloria» si intitola il nuovo Corso. I «pinguini» sono pieni di orgoglio e di ferezza. Si faranno onore nella scuola e nella vita d'uomini e di soldati.

MART.



# Che cos'è il COLLEGIO AERONAUTICO

A Forlì, sulla via Emilia, al cospetto della Rocca delle Caminate, sorge un modernissimo edificio. Una grata, semplice euritmia di linee architettoniche ed una chiarezza di toni che assai bene si accordano con il verde delle aiuole e degli alberelli circostanti e con la snella marmorea colonna sul piazzale. Insieme grandioso, gaio e giovanile, nello stesso tempo. Questo l'aspetto esterno del Collegio Aeronautico «Bruno Mussolini», che degnamente sta fra le migliori realizzazioni del Regime, che ha appena tre anni di vita ed ha già raccolto trecento giovani; i futuri allievi dell'Accademia aeronautica di Caserta.

## LE FINALITÀ

Le finalità perseguite dall'Istituto con la sua perfetta attrezzatura sono le seguenti: sviluppare nei giovani tendenze e caratteristiche guerriere, suscitando e mantenendo vivo in essi il sentimento dell'onore, del dovere e della disciplina; alimentare e tener desto quelle virtù morali e spirituali che unite all'efficienza fisica contrassegnano il buon fascista; fornire ai giovani le necessarie cognizioni per ottenere una solida e pratica cultura generale ed una base di cultura sportiva e militare richieste per chi ambisce alla carriera delle armi.

Tale preparazione richiede naturalmente una disciplina, la quale è però temperata dall'affettuosa comprensione dell'animo e del carattere dei ragazzi, da parte dei superiori che sono ufficiali della GIL e del Comando del Collegio retto da un ufficiale superiore della R.A. Corsi di studio: quarta e quinta ginnasiale; liceo classico e liceo scientifico; cultura fascista, materie aeronautiche, aeromodellismo, volo a vela, regolamenti militari.

La grata impressione prodotta dalle invitanti prospettive esterne si raddoppia e si va mutando in ammirazione man mano che ci si addentra nell'interno dell'edificio che è idoneamente disposto perché possano svolgersi nel più proficuo modo le svariate e specifiche attività scolastiche e perché il soggiorno in generale sia comodo e confortevole. Aule spaziose ed aeree, camerate linde, ottima disposizione di sale e di corridoi per il disimpegno dei molteplici servizi della convivenza. Il tutto ordinatissimo. Quell'ordine, che è una delle note salienti e tematiche della vita dell'Istituto e che rigorosamente si esige venga rispettato dagli allievi, i quali non manifestano nessuna rittrosità in proposito. E questa aperta condiscendenza dimostra il buon avvio della formazione del loro carattere, poiché l'ordine materiale è

di già segno di ordine mentale. Piccoli atti volitivi imposti a se stessi che con il tempo conducono al possesso della grande ed infrangibile volontà, essenziale condizione per battere nel vivere sociale ed in ispecial maniera in quello militare e più precisamente aeronautico.

L'interno del Collegio appare dunque come un impeccabile congegno di addestramento didattico, educativo ed istruttivo di futuri piloti di aeroplani e combattenti

minuto tutte le finestre dell'Istituto sono spalancate sull'orizzonte e la vita e la guerra penetrano dentro. Bisogna pensare inoltre ai titoli di preferenza nell'ammissione dei ragazzi, cioè i figli di minorati delle guerre e della Rivoluzione fascista, gli orfani di guerra, orfani di caduti per la Rivoluzione e per la Spagna, orfani di militari delle forze armate dello Stato morti per cause di servizio. Giovani pieni di entusiasmo, che hanno la tradizione

Il Duce, il Segretario del Partito, le Eccellenze i Generali Porto e Biseo, il Colonnello Moore, Comandante del Collegio, il Sen. Gianni Caproni, Conte di Talledo, e i componenti la Missione croata visitano il Collegio Aeronautico.



dell'aria. Nulla manca per farne una palestra di anime e di corpi, con l'altra attività di studio e di pratiche esercitazioni.

Ma non soltanto la bontà dei programmi scolastici, la valentia degli insegnanti, la provetta esperienza degli istruttori e tutta la svariata attrezzatura ed opportunità di locali, a cominciare dai dormitori e finendo alle officine meccaniche ed ai cortili ed al prato, non è soltanto ciò che subito è rilevato e salta agli occhi a differenziare il Collegio Aeronautico da ogni altro Collegio. Ci sono altri fattori che potentemente contribuiscono a creare la particolarissima atmosfera di questo Istituto creato dalla GIL e in questo momento retto da uno dei più intelligenti ufficiali della R. Aeronautica. Per rappresentarsi tali fattori, bisogna pensare che il Collegio è stato fondato in clima di guerra e che non v'è eco o risonanza della guerra che si combatte che non penetri nei più riposti angoli di esso. Ogni ora ed ogni

minuto nel sangue che si sentono nati per l'aviazione, che provengono da tutte le regioni d'Italia e della Quarta Sponda.

Affratellamento, cameratismo e reciproco controllo, sempre. Anche se a volte irrompe ruvidamente la giovialità degli anziani verso i freschi arrivati, i cosiddetti pinguini un po' impacciati e a quanto smarriti. Anche la spinguitata a danno di quelli usciti dalla bambagia ha un benefico effetto, poiché nonostante le generali risate suscitate il novizio si sveglia, e si sveltisce e trova in sé quelle molle che non sospettava di avere. La spinguitata agisce così come un bicchiere d'acqua gettato sul viso di un dormiente.

Si succedono poi le uscite collettive. Si va a Tarvisio, si va a Pavullo. Si fa il volo premio, il primo volo su apparecchio a motore. E chi lo riconosce più le schiappe ed i ragazzi imbambolati? Soldati sono, aviatori nell'intimo del cuore. Una sola idea: Caserta.

Il campo a Tarvisio dura otto giorni. Gaia vita di montagna, fra le nevi alte, che mette a prova i garretti ed insegna ad essere audaci. Le scivolate ed i ruzzoloni non si contano, ma le timidezze spariscono per incanto. E chi non è stato mai sciatore lo diventa d'un tratto. Lo striscione del tranguardo si gonfia per il vento, le bandierine rosse del percorso spiccano sul candore della distesa nevosa, boioli umani piombano giù, sbucando fra gli alberi del bosco. Ecco i vincitori. E la sera scende e si torna in colonia. C'è il Collegio navale di Venezia, c'è il Collegio magistrale di Udine. Si infittiscono le conoscenze, le amicizie. Si ha modo di accostarsi i vecchi ai più, i quali raccontano le stori-



che dell'altra guerra. Tarvisio, ricordo incancellabile!

## PAVULLO

Pavullo: allanti con l'ala poggiata sul fianco nel lungo corridoio verde del campo, la casermetta, la palazzina del Comando l'aviorimessa in muratura ed in alto a pochi passi dal campo, una diecina di tende. Questa è la scuola di volo a vela. Si ci trascorre un mese, a scuole chiuse. Allanti e verricelli, cavi d'acciaio e bandiere nere gialle rosse bianche. Un sole che scotta ed abbronzina. L'indescrivibile felicità di star solo sull'allante a pochi metri dalla terra e di poterlo guidare. Dopo due ore di volo, la mensa ed il riposo. D'intorno castagni querce e pini. Il profumo di resina. E non si parla che di verricelli, di bandiere e di Cantù. Poi la licenza... C'è qualcuno che borbotta: «Io in licenza, mi sento come un pesce fuor d'acqua».

Il volo sull'apparecchio a motore. Sull'erba verde dell'aeroporto pestata dalle pesanti ruote degli «S. 79» una diecina di allievi stanno seduti in attesa che la «barcaccia», il «CA 133» esca dall'aviorimessa. L'attesa è febbrile.

Nella mattinata la lezione è parsa lunga come non mai e l'orologio quasi voleva rendere più atroce l'aspettativa: innamoralati dell'azzurro al primo convegno con lui.

L'aviorimessa è già stata aperta e una ventina di avieri spinge fuori la «barcaccia». Contatto: i tre motori cominciano a girare. Ecco ancora qualche istante e poi lassù, vicino al sole che accieca mentre l'aria investe e vellica le nari.

Alcuni avieri si avvicinano per fare infilare il paracadute. I ragazzi vogliono fare da loro ma si accorgono che non ne sono capaci. Anche per infilare il paracadute bisogna essere abituati: prima il

Il Duce e il seguito esaminano i mosaici lungo i corridoi terreni del Collegio.



braccio destro poi il cinghione e... attenti a non pizzicarsi il dito nel mollettone della chiusura, poi il sottocoscia.

Hanno imparato o per lo meno lo credono e si precipitano verso l'apparecchio. Vogliono correre, ma il sottocoscia lo impedisce, il paracadute pesa e ancora una volta si accorgono che per essere aviatori bisogna essere calmissimi e riflessivi.

Finalmente sono sull'apparecchio, la porta è chiusa, la bandierina del segnalatore si abbassa, «Via!». Le eliche cominciano a girare velocemente, il motore aumenta di giri, in un attimo tutto il campo è attraversato, il rumore dei motori diventa infernale, comincia la salita ma quasi non se ne accorgono, guardano fuori del finestrino e si trovano già in alto, si pentono di non aver seguito fase per fase il decollo, ma si ricordano che l'ufficiale ha detto che la prima volta succede sempre così: se ne consolano.

Ed ora sono ad un centinaio di metri. I motori diminuiscono i giri. Si comincia a passeggiare per il cielo. Delle nuvolette sparse per l'azzurro vengono incontro. Non c'è tempo di soffermarsi. Si corre si corre per vedere quel cielo azzurro, quel misterioso ignoto. Ma ad un certo momento si ricordano che esiste anche la terra. La vogliono guardare. Una grossa nuvola lo impedisce. Ma si sposta e si vede la terra. Com'è piccola! Com'è... Non c'è tempo da riflettere. Essa si ingrandisce e va a grandi passi contro di loro. Il volo è finito. Si atterra. E la «baraccata» è ferma in mezzo al campo. I volatori sono trasognati. Il comandante si avvicina e sorridendo dice: «Siete battezzati. Ora sta a voi a diventare... buoni cristiani».

### IL MAK $\pi$ 100

E veniamo al MAK  $\pi$  100. Quando i pinguini, da impacciati che erano, si sono snelliti e stanno ormai per



diventare anziani anche loro, gli anziani dell'ultimo corso hanno la loro festa: il MAK  $\pi$  100.

La frase MAK  $\pi$  100, che a prima vista può sembrare una complessa formula matematica, non è altro che la schematizzazione di una vecchia frase piemontese che vuol significare: mancano soltanto cento giorni.

Fu creata da alcuni allievi di una scuola di cavalleria nel secolo scorso e da allora in poi è stata continuata di anno in anno in tutte le Accademie e Collegi militari italiani.

Il MAK  $\pi$  100 è il sogno, la mèta verso la quale sono appuntati gli sguardi e del pinguino trasognato e dell'anziano spavaldo. Appena il pinguino ha cominciato a trovarsi a suo agio nella tuta interna comincia a pensare al grande giorno del «suo» MAK  $\pi$  100: da anziano poi dà forma a quelle idee vaghe e lo prepara, studiandolo anche nei particolari più minuti, facendo tesoro delle esperienze di quello dell'ultimo corso al quale è ammesso qualche volta soltanto come spettatore.

Come si svolge la festa non è facile dire, perché ogni Collegio od ogni Accademia cerca di far coincidere la festa con qualche cerimonia significativa e di dargli un'impronta sua particolare, ma in generale una cerimonia militare precede i festeggiamenti vari organizzati da una commissione, composta da allievi dell'ultimo corso, che per un anno ha lavorato per dare agli allievi l'orgoglio di dire: il MAK  $\pi$  100 del nostro corso è stato insuperabile. E molta impronta di sé lascia il corso con il suo MAK  $\pi$  100: quelle che sono le aspi-



razioni, o spirito di organizzazione e di fusione, e doti morali e fisiche insomma di un corso sono messe in vista appunto dal MAK  $\pi$  100, da questa parata finale che vuole essere una dimostrazione e un saluto cameratesco ai compagni che restano.

Quella che può essere la poesia del MAK  $\pi$  100 è una cosa che solo chi l'ha vissuta può dire. I sentimenti che si agitano nell'animo in quel giorno non possono essere ripetuti con parole abbastanza efficaci. Non importa se si lascia il Collegio per l'Accademia o l'Accademia per la vita. I sentimenti sono sempre gli stessi, umani, commoventi; la sottile nostalgia di lasciare i compagni cari di un tempo e la gioia di intraprendere una vita nuova.

Poesia del MAK  $\pi$  100! Un giorno di gioia al quale nessun allievo rinuncierebbe per nessuna cosa al mondo.

MERCURIO

## Vita sana e operosa

Il Collegio Aeronautico di Forlì, intitolato a Bruno Mussolini, appare, a chi giunga dalla Stazione, non appena si sia voltato a sinistra intorno al Monumento ai Caduti. L'opera grandiosa, candida nella veste dei marmi e splendente per le vetrate immense che danno luce e aria ovunque, è quanto mai sobria nelle sue linee architettoniche che pur valendosi di grandi piani, danno giuochi sereni di luce e di ombra.

Il fabbricato, già iniziato tempo addietro, è stato ultimato ed ampliato solo nei giorni scorsi ed ha avuto la sua inaugurazione ufficiale con la visita del Duce, il quale

Salì vastissime di studio di lavoro e di ricreazione, palestre e campi e cortili che offrono ogni possibilità accolgono i giovani creando intorno a loro una atmosfera di benessere che non è però di ozioso rammollimento, ma di disciplina, di moto, di attività operosa. In questa officina di piloti entrano i fanciulli e ne escono i giovani uomini che hanno una loro coscienza, una loro volontà ed una solida cultura unita alla vigoria fisica.

Nel Collegio si svolgono i corsi normali di Ginnasio superiore, di Liceo classico e scientifico affidati a professori di alto valore che rendono l'insegnamento delle materie scolastiche uno dei più severi d'Italia. A fianco delle normali materie relative ai corsi predetti, vengono svolti, in forma elementare, studi di carattere prettamente aeronautico e militare. Questo complesso di istruzioni viene arricchito da conferenze varie, da visite a stabilimenti industriali e da applicazioni di volo a vela e di lavoro agli aeromodelli.

Di pari passo con lo spirito viene curato il corpo. Palestre coperte e campi sportivi danno modo di plasmare l'organismo di questi giovani in strutture di atleti, di irrobustirne i muscoli e di svegliarne tutta la vitalità necessaria perché ad un corpo sano risponda effettivamente una mente sana.

Si può affermare senza tema di incorrere in errore, che in nessun altro Collegio o Istituto i ragazzi sono oggetto di tante cure da parte dei superiori.

A frequentare i corsi sono ammessi i giovani che abbiano compiuto almeno la IV ginnasiale e quindi che abbiano un'età minima di 13 anni.

All'atto della loro ammissione essi subiscono una minuziosa e scrupolosa visita medica che ha tutti i caratteri di quella psicofisiologica a cui gli allievi saranno sottoposti all'Accademia di Caserta. E questo per dare la certezza ad ognuno di potere un giorno diventare un pilota e non dover subire invece la delusione di essere scartato da un controllo medico così profondo quale è quello degli accademisti di Caserta.

Questa visita è ripetuta ogni tre mesi e, in base alla prima ed a quelle seguenti, viene compilato un libretto sanitario che, inserito nella cartella personale dell'allievo, permette di seguirlo continuamente e tenerlo sempre sotto controllo.

Le famiglie vengono informate trimestralmente sia delle condizioni fisiche che dei risultati scolastici e della condotta del ragazzo a mezzo di apposite pagelle quanto mai dettagliate.

Il medico è il braccio destro del Comandante, ed egli dispone, per ciascuno allievo,



# La zozzo per il COLLEGIO

Il giorno seguente alla inaugurazione ufficiale del Collegio Aeronautico «Bruno Mussolini» si torna nuovamente a Forlì per aver modo di visitare con più calma questo imponente edificio e stare un po' tra i ragazzi che ieri tanto indaffarati, godono oggi della massima libertà. Da Faenza, dove ho dormito a Forlì son pochi minuti di treno ed anche se si sta in piedi non importa. Percorriamo ancora il lungo viale alberato, ieri così fitto di folla ed oggi quasi vuoto sotto il sole, ed intanto mi vado rileggendo gli appunti sulla giornata trascorsa, che ho ancora in tasca.

Voltoando a sinistra, davanti al Monumento ai Caduti, dopo pochi passi è l'ingresso del Collegio. Al suo lato una grande statua, dello scultore Falozzi, rappresenta Italo nell'atto di spiccare il volo. Il fabbricato, gigantesco, risplende di marmi candidissimi e si orna di ombre e di luci tagliate nette e riquadrate dalla severa linearità dell'architettura. Si sale la breve scala d'accesso e sotto a lungo nel corridoio amplissimo e luminoso che corre, per quattro lati, intorno ad un cortile selciato con grossi lastroni di marmo legati l'uno all'altro da un filo sottile di erbe. Le vetrate immense portano nel fabbricato tutta la luce del cielo e sembra quasi che le mura siano trasparenti o che questo Collegio Aeronautico abbia effettivamente qualcosa d'aereo. Mosaici in bianco e nero decorano a fasce altissime e sul due lati, tutto il corridoio riproducendo, in disegni quanto mai efficaci e sobri, i momenti più salienti di questa nostra giovane storia dell'aviazione italiana.

Tre ragazzi del Collegio ci attendono e ci accompagnano in visita al vastissimo fabbricato, dal sottosuolo fino alle terrazze. Aspettate che ve lo presento. Ecco Lancelotti, poeta e scrittore, serissimo, con lunghi capelli accuratamente stesi, sguardo nostalgico. E' conosciuto sotto il nome di «l'amico sognatore». Ha promesso che ci invierà suoi scritti e noi li aspettiamo. L'altro è Angelini, detto anche «lo Zermanico» o il... ma questo non ve lo posso dire se non lui si arrabbia. Capelli



tipo di ferro, biondi, occhi chiari, naso aerodinamico. E il terzo è «Cleopatra», cioè Lorenzetti, biondo anche lui ed anche lui con un naso abbastanza vistoso. Questi sono gli anziani ed è naturale che si diano un po' di arie davanti ai pingui. Mentre ci incamminiamo mi danno qualche particolare sulla vita degli allievi: questi sono divisi in tre gruppi e in sei corsi che, quest'anno, sono: Ciclone, Dardo, Euro, Fiamma, Gloria ed un altro



che non trovo segnato sul taccuino perché uno degli accompagnatori avrà dimenticato di dirlo. La vita che si conduce nel Collegio è quanto mai bella, allegra e interessante. E di questo per convincerme, basta guardare il fabbricato che, senza esagerazione, è il più bello del genere, di tutta l'Europa. I ragazzi non studiano certo tutto il giorno e come divaghi hanno passeggiate, visite d'istruzione a stabilimenti, spet-

tacoli cinematografici, tutti i giochi e tutti gli sport, la radio ed una magnifica biblioteca, il biliardo e il pianoforte e comode e piacevolissime sale di ricreazione. Nel frattempo siamo giunti nel sottosuolo:



la prima sala, grandissima, è l'officina dove fa bella mostra di sé un candido aliante di 15 metri d'apertura, progettato e costruito dall'instancabile maresciallo Pagliani. Più lontano è l'ossatura in alluminio d'un'ala di un apparecchio e, disposti su una fila di banconi, tutti gli strumenti della navigazione aerea e parti di motori. Passiamo in rapida rassegna le caldaie, la lavanderia, il guardaroba, il magazzino vestiario e quello viveri dove sostiamo ad ammirare tanta grazia di Dio. I frigoriferi e il deposito degli sci dei ragazzi i quali ogni inverno vanno a Tarvisio e quindi risaliamo al piano terra. Ecco la sala «Caproni», vastissima, che si orna di pannelli di vetro sospesi tra le colonne e su cui poggiano le ruote, i modelli degli apparecchi «Caproni» dal primo tipo al più recente. In fondo, celata da una porta, è la piccola Cappella per le funzioni religiose. Lorenzetti e lo «Zermanico» parlano sempre, mentre l'amico sognatore tace. Forse insegue l'armonia di un endecasillabo. Sparso ovunque sono i ragazzi: oggi è ancora festa per loro: solo domani avrà inizio il corso vero e proprio ed approfittano di questa libertà godendosi in pieno il loro Collegio. Ed hanno ragione. Le comodissime poltrone ed i morbidi divani li accolgono bonariamente anche se il modo di sedersi non è troppo delicato; intorno ai tavolini si svolgono accaniti torpelli di dama o di scacchi, mentre un tale al piano sta pestando allegramente sui tasti tirandone fuori una musica selvaggia. Io comincio a non capire più niente in questo succedersi di sale e di corridoi splendidi di marmi e morbidi di linoleum e tappeti. Alle pareti bellissime fotografie formano una lunga fascia piena di cielo e di ali. Una sala di ricreazione è affrescata con i disegni delle copertine umoristiche dell'«Aquilone»; poi continuano i corridoi e le sale e finalmente si capita in cucina passando per il salone da pranzo, già pronto per accogliere i 300 allievi affamati. Dai pentoloni enormi vien su un odorino che preannuncia ottime pietanze e son proprio tentato di assaggiarne un po' con la scusa di sentire se sono buone. Qui dentro è tutto talmente lustro e tutto fatto a macchina che sembra piuttosto una sala chirurgica per strani ammalati che una cucina. Il capo cuoco, molto orgoglioso della sua roba, mostra la macchina per sbucciare le patate, quella per lavare i piatti ed altre che non ricordo più a cosa servano. Usciamo in fretta per non essere indotti in tentazione. Le cucine son sempre pericolose, almeno

chi con i trapani, l'immettere, incollare, impasticciare un poco come possono fare, anzi come devono fare, questi ragazzi. E' un bel guaio però essere grandi, sapete! C'è nell'aria un odore di lubrificante bruciato (sembra olio di ricino e credo sia proprio quello) lasciato da quel benedetto motorino che contrasta decisamente con quello delle cucine, per cui ce ne andiamo. «L'amico sognatore» dice una parola, ma non capisco; comunque l'avvenimento è pieno d'importanza. Passiamo davanti alla Biblioteca bellissima, che già ho visto, e alla palestra, attrezzatissima e invitante, e si sale quindi al piano superiore. Qui ci sono gli uffici del Comando: quella è la stanza del Colonnello Moore, il quale ha dovuto lavorare, anzi sgobbare, per dirla chiaramente, non poco per sistemare tutto questo immenso organismo, e appresso quelle degli altri ufficiali. Sul ripiano di una scala un motore a stella, lucidissimo, viene incontro al visitatore con aria minacciosa, ma poi non fa niente e sta il buono a farsi toccare e a farsi ammirare tutti quei ferretti, vitarelle, molle, cavi e cavetti variopinti di cui è composto. Ecco la galleria dei modelli. Entro una lunga vetrina sono esposti, contro uno sfondo di montagne e di nubi i modelli in acciaio di tutti i nostri apparecchi civili e militari. Più in là è la sala delle Costellazioni in cui è stato posto il busto in bronzo di Bruno Musso-

mandante. Ma la fame ci decide a venir via. La proposta deve fare piacere anche a questi bravi ragazzi i quali staranno pensando alla minestra che li attende. Ma c'è ancora l'Infermeria da vedere. Accidenti, me n'ero dimenticato! Questo Collegio è un paese non è un palazzo. Si corre nuovamente giù e qui è il medico che fa gli onori di casa. Queste sono le stanze per i malati. Ogni letto ha la sua radio a cuffia, il campanello per l'infermiere e la luce sul comodino. E le stanzette son così gaie che quasi quasi vien voglia d'ammalarsi, magari d'indigestione. Ecco l'infermeria vera e propria dove i ragazzi passano la visita prima di essere ammessi al Collegio e dove questa è rinnovata ogni tre mesi, e dove vengono medicate le eventuali ferite, sbucciature e bernoccoli di vario genere. Appresso ci sono i gabinetti di odontoiatria, otorinolaringoiatria — accidenti che razza di nomi! — quelli per le cure a mezzo di raggi ultravioletti, bagni di luce, ecc., il gabinetto per la radioscopia a radiografia e quello oftalmico. Inoltre c'è una stanza per gli esami microscopici. Il medico ci dice che sono in arrivo altri due strumenti per la visita psicofisiologica del ragazzo all'atto dell'ammissione, in modo da dare a questi la certezza di essere in condizioni tali da poter sostenere, senza timore, il successivo esame di Caserta. Ringraziamo il dottore e seguiti dai tre fedelissimi, i quali, poveretti, se hanno fame come l'ho io debbono star male davvero, ci avviamo all'uscita. Saluto Lorenzetti, Angeli e Lancelotti e mi sprofondo in un comodo divano del «parlatorio» a cercare di mettere un poco d'ordine alle varie e numerose impressioni ricevute. Ma queste son tante e tali che non ci raccapezzo nulla: sono stanco e sbalordito — è la parola esatta — da tutte le cose belle, bellissime che ho visto. Qualcuno potrà pensare che esagero, e che sono le solite balle dei giornalisti, ma vi assicuro invece che la realtà supera ogni aspettativa. Il Collegio «Bruno Mussolini» è senza dubbio il più bello d'Europa e viverci deve essere una meraviglia. E mentre scendiamo le scale non si può



... un tale al piano sta pestando allegramente...

lini. L'opera della scultore Rambelli, è bellissima e sostiamo ad ammirarla. Ricordo Bruno, conosciuto ragazzo e sottotenente al Campo di Dessì, e resto a lungo a guardarlo ora in questo bronzo in cui ritrovo viva la sua giovinezza e vedo ancora l'ardire dello sguardo. Andiamo via silenziosi ed entriamo nell'Aula Magna.

La prima cosa che i ragazzi ci dicono è che qui si fa il cinema una volta alla settimana e si tengono anche i rapporti. Ma ecco le aule di studio e quelle di fisica e chimica. Lungo il corridoio sono gli armadi a vetro contenenti una serie numerosissima di strumenti per gli esperimenti. Lorenzetti ci dice che l'aula per la fisica è attrezzata in modo tale da essere la terza d'Italia. Io comincio ad essere stanco dei chilometri ormai fatti girando su e giù da questa mattina e poi avverto un certo languore allo stomaco... Dalle ampie vetrate si scorge il campo sportivo su cui sostano gruppi di allievi a godersi beatamente il sole. All'incrocio di due corridoi, «Cleopatra» mi narra il fatto di un certo samofaro, che non ricordo più bene. Le aule si succedono ancora, e poi quella dello studio libero e poi credo che basti. Al piano superiore ci sono gli alloggi per gli Ufficiali e per il Co-

fare a meno di voltarsi ad ammirarlo, così splendente nella politezza del marmo e nella trasparenza del vetro.

Poi fermo un metropolitano (credo che anche qui si chiamino in tal modo) e mi faccio indicare la trattoria più vicina.

AGI

## VITA SANA E OPEROSA

(Continuazione della pagina 5.)

Il regime di alimentazione secondo le necessità dell'organismo e il metodo di ginnastica più rispondente alle sue possibilità.

Assistiti, controllati, guidati in ogni loro manifestazione, pur godendo di una libertà rara a trovarsi in altri luoghi, i giovani si preparano consciamente a divenire i futuri accademisti di Caserta. Questo è lo scopo del Collegio: formare un carattere, un'istruzione, preparare un corpo, svegliare una mente e dare una sana virile coscienza a dei giovani perché le loro aspirazioni di ragazzi trovino una concreta realizzazione, perché i loro sogni di volo non rimangano tali e perché possano anch'essi, un giorno, mettere le ali e correre per tutti i cieli.

A. G.

# Gli allievi raccontano

## Privilegio

Queste sono pagine di brio e di letizia. Vi canta, vi ride, e vi sorride la nostra anima giovanile che in baldanzosamente s'incrocia alla vita e l'affronta con la gioia di tenerla e di dominarla, ma senza paura di perderla. Perché questo noi abbiamo imparato e impariamo al Collegio: la fede nella vita, la fede nelle nostre forze, la volontà e la volontà della conquista.

L'allegria di cui i nostri compagni esultano la loro esuberanza giovanile è allegria che ha il più grande valore spirituale, è l'allegria della più completa salute del corpo e dell'anima, quale può goderla soltanto chi ha temperato tutte le sue energie, chi ha fuso lo slancio apparentemente più spensierato, con la giusta disciplina, l'ardore e l'amore della vita con la coscienza della responsabilità impegnata con il futuro.

Noi sappiamo quindi privilegio sia militare nell'Armata Azzurra, e se questo oggi rappresenta per tutti noi un sogno da lungo tempo accarezzato, domani sarà il nostro orgoglio a cui noi non sapremo più rinunciare.

Il servire da soldati la Patria è sempre e da per tutto un altissimo onore: se dovunque si combatte c'è gloria per tutti, se ogni Arma ha il suo fascino, i suoi privilegi, la sua efficacia insostituibile, noi vaghiamo soprattutto la meravigliosa poesia di difendere la Patria dall'alto, sollevandone i cenci, o portando in ogni altro cielo il rombo delle sue potenze e i segni della sua grandezza, di vincere gli spazi col pulpito dei nostri motori, e sperimentare nella vertigine della velocità la saldezza dei nostri cuori e dei nostri muscoli, di cogliere a volo la

maneggiare senza ribellarsi, ma hanno paura di cadere troppo, perciò appena si alzano un po' vengono più come sassi, e li fanno prendere delle botte fantastiche.

Cantù - meno socievole del 2 Zoegling 2 ma lui pure abbastanza affabile.

2 Ballita 2 - apparecchi scontratissimi; alla vista solamente di un allievo scappano a gambe levate, e beato chi li vede!

## Le avventure di un PINGUINO

Eccolo allora il mio fagotto e mi avvia verso il luogo dei miei sogni. Camminai per sette giorni e sette notti, e dopo aver tanto camminato, vi arrivai e dopo aver bussato, vi entrò. Un guardiano feroce mi si parò davanti; aveva un volto patibolare, e cosa strana, notai che era vestito in foggia antica, tutto in nero con un grosso teschio bianco ricamato sul petto.



Dopo avermi scrutato per bene, con voce cavernosa mi disse: «Messere, siate lì benvenuto in questo sito, nuova vita si apre dinanzi a voi, nuova e bella. Ora condurrovvi da Messere il Comandante in 3». Meravigliato dal suo strano parlare, lo seguii poco rassicurato; infatti, il suo vestire aveva messo in me un certo brivido che non sapevo proprio qua-

lificare. Dopo aver attraversato un mucchio di corridoi, egli mi fece entrare in una stanza sulla cui porta troneggiava un cartello con scritto «Comando».

Entrai e mi trovai di fronte a un uomo di media statura con la fronte un po' calva, era il Comandante in III, ovvero sia il padrone di casa. Egli con una voce chiochia mi spiegò l'utilità del Collegio e tante altre cose: mi fece insomma la testa come un pallone. Dopo avermi per bene riempito la testa, mi disse: «Ora, caro figliolo recati in guardaroba a deporre i tuoi vestiti; il troverai quella cara signora guardarobiera». Mi ci recai infatti sempre seguito da quel bel tomo di portiere che sembrava provasse un grande attaccamento per me. Giunsi finalmente al guardaroba, e a mio primo ingresso mi si parò davanti una signora anziana che mi tolse la valigia di mano e rinchiuso subito lo sportello al quale si era affacciata. Intanto il custode era scompar-

so, e così avevo perso la guida; come avrei fatto ad orientarmi in quel dedalo di corridoi, di stanze, di sotterranei? «Se la fortuna non mi assisterà, dovrà morire di fame», fu il primo pensiero che mi assalì; poi, armato di un coraggio che, ve lo confesso, non mi sembrava mio, mi incamminai. Erano già due ore che gironzolavo, e ormai avevo già perduto ogni speranza, quando in lontananza mi sembrò di udire delle voci umane: il cuore mi si allargò dalla gioia, e mi misi a correre nella direzione dei rumori. Corsi, corsi come un disperato per tanto tempo, e sentivo le voci avvicinarsi sempre più. Ma quale fu la mia delusione, quando, sbucato in un corridoio, mi trovai davanti a un ometto piccino piccino che urlava con la sua voce flebile: «Passa a me la palla! Tira in porta! Goal! Goal! Goal! Rassicurato dalla sua piccola statura, gli chiesi chi fosse. «Foschi - mi disse - allamatore di calcio». Ne aveva proprio l'aria! Poi gli chiesi come avrei potuto uscire, ma dalla sua bocca uscivano solo parole riguardanti il gioco del calcio. Capii quindi che non c'era nulla da fare, e mi allontanai meglio meglio. Camminai ancora per tanto tempo; poi, finalmente, in lontananza sentii risuonare un canto, e poi da un corridoio buio sbucò un tipo di Cerverò che cantava ad alta voce:

Son Rovinacchi,  
il Re dei pazzi  
che come razi  
mi fa fuggir...

Figuratevi se io ebbi il coraggio di avvicinarmi! Fuggii a gambe levate; però feci in tempo a vedere quel pazzo fare tre salti mortali all'indietro con una sigaretta tra le labbra urlando: «Schizza fuori, allievo maledetto!!!». Cammina, cammina, cammina, ormai le mie povere gambe andavano avanti per forza d'inerzia; non vedevo più nulla, quando ad un tratto riuscii a scorgere una figura che si muoveva. Pian piano mi avvicinai, ma per quanto cercassi di non farmi vedere, egli, con i suoi grandi occhi acutissimi mi scorse, mi si lanciò dietro con acuti fischi. Mi raggiunse e mi afferrò. Mi perquisì furiosamente e intanto lo sentivo borbottare: «Mannaggia! Neanche questo porta dentro donne di contrabbando! Ma ne fregherò uno, mannaggia se lo fregherò!!!». Io riuscii con uno strattono a liberarmi da quel tipo strano; chiesi aiuto alle mie povere gambe, e mi interna...



Si presentò dicendomi:

Sono un Tenente  
che non comando,  
però col brandito  
so sbudellar.

Rassicurato, gli raccontai la mia triste storia, ed egli, commosso dalle mie parole, mi condusse fuori da quel luogo.

## Colpi d'aria

Eccovi alcuni saggi dell'umorismo degli allievi del Collegio «Bruno Mussolini» di Forlì. Le battute sono quasi tutte degli anziani, e particolarmente di quelli del corso Albatros, passato ora all'Accademia di Caserta.

### ANALISI

Nell'Europa c'è l'Italia, nell'Italia c'è l'Emilia, nell'Emilia c'è la Romagna, nella Romagna c'è Forlì, a Forlì c'è il Collegio Aeronautico, nel Collegio Aeronautico ci sono 180 allievi che dicono: «Ma è possibile che l'inventore del moschetto non faccia una capatina da queste parti?»

Nella camerata ci sono 16 letti, nei 16 letti ci sono 64 tra lenzuola e coperte, tra le lenzuola e coperte ci sono 16 allievi, nei 16 allievi ci sono 16 sogni che non posso dire, se no mi vergogno.

Nel Collegio c'è la cantina, nella cantina c'è uno sgabuzzino nero, nello sgabuzzino nero c'è un sacco enorme di carta, nel sacco enorme di carta c'è pece, segatura e zolfo. Nella pece segatura e zolfo c'è un pinguino spinginato.

### VOCABOLARIO

Pompieri - dicesi di quell'allievo che studia in aula, a letto, in libera uscita e in

licenza: va di corsa all'adunata e ha i libri allineatissimi nel proprio banco.

«Copertone» è l'allievo che ottiene quaranta giorni di licenza di convalescenza va in permesso tutte le settimane e non fa mai istruzione militare.

Voglio - dicesi dell'allievo che fa i sorrisi rispettosi, i saluti prolungati; è sempre vicino ai gerarchi e fa loro fotografie.

Capoclasse - è colui che, impetrito, grida di far silenzio a studio suscitando del baccano.

Scelto - è un essere urlante «attenti» e «riposo» sempre e dovunque, e che fa rapporti e rapporti. Capocamerata - è l'allievo che grida «sveglia» alla mattina e perciò suscita idee capocameraticide.



## TUTTO CIO' CHE SANNO I NOSTRI PROFESSORI...

Che la loro non è cattiveria, ma giustizia... che non hanno all'asilo infantile si anno certe cose... che dal posto tutti sono professori... che quelli che suggeriscono, li male lo fanno all'interrogato... che quando è il momento di scherzare lui è il primo, ma non bisogna esagerare.

### FU COSI' CHE...

L'Artieto vide un allievo di nome Orlando dopo un'interrogazione andata malissimo. Fu così che scrisse «L'Orlando Furioso».

Bisceo Barzè vide un tenente mentre si avvicinava osservato a due allievi che fumavano nei corridoi. Fu così che scrisse «L'intruso».

Dostoiwskij vide un gruppo di tenenti. Fu così che scrisse «I Demoni».

Dostoiwskij vide subito dopo un gruppo di allievi consegnati. Fu così che scrisse «Ultimi ed offesi».

Victor Hugo vide l'allievo un giorno prima dell'esame. Fu così che scrisse «L'ultimo giorno di un condannato».

Zola vide gli allievi durante le vacanze. Fu così che scrisse «La cuccagna».

### FREDDURE

Sal perché quell'aviatore che ha battuto il record di velocità va vestito da carceriere?

Perché il suo record è detenuto.

La licenza fu espulsa da un elegante soltanto perché era ordinaria.

Il moschetto andò in Paradiso perché aveva una buona anima.

Il moschetto fu mandato a dirigere alla «Scala» perché aveva la bacchetta.

Lo sai perché ogni allievo desidererebbe essere un fiume?

Per poter seguire il corso senza abbandonare il proprio letto.

Che differenza passa tra il Comando e l'Ufficio delle Regie Poste in tempo di guerra?

Nessuna... tutte e due censurano senza pietà!

CASITTA' in un atto (Commedia)

(Sulla scena un allievo ed una affascinante signorina. La signorina cerca di avvicinare l'allievo. Poco lontano un vigile.)

Allievo - Signorina, andate via o chiamo il vigile.

(Stipario).

## SCAGLI LA PRIMA PIETRA L'ALLIEVO CHE...

...non si vede già all'Accademia; ...ha sempre visto visita medica con motivi fondati; ...una mattina si è alzato col sorriso sulla labbra; ...non ha mai chiesto una sigaretta; ...non è mai scattato come un razzo per fregare la mela migliore dal piatto della frutta; ...è convinto, che la filosofia serve a qualche cosa; ...dopo aver preso otto in una interrogazione ha dichiarato di essere soddisfatto.

## La flotta del Collegio

CA 164 - appartiene alla flotta del Collegio. Non si sa che apparecchio sia, ma in compenso è molto fotografico.

CA 100 - lui pure fa parte della nostra flotta; l'abbiamo visto da 300 metri di distanza, poi si è nascosto e non l'abbiamo più visto.

BA 23 - tipo strano d'apparecchio, socievole con poche persone: quando si è in tanti scappa e non fa volare: una volta mi ha morsicato la mano perché gli avevo toccato la coda.

BE 19 - simile ai palli di alta tensione: ha un cartello attaccato con su scritto: «Chi mi tocca muore!». Un tempo sapeva volare, ma ora se lo è dimenticato completamente.

2 Zoegling 2 - sono gli allianti (detti anche spangonati) più mansueti, si lasciano

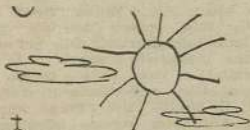
...accaniti tornei di scacchi...







Erule, continuo le  
me respate, e, quan-  
tunque avincolato, tra-  
no il quillotto e il  
mirisno. Potenza del-  
l'ingegno umano!



Continuo poi i miei studi,  
e, alla presenza del Re del  
Contogello, invento l'atto  
Marebello: altro proprio  
dell'umano ingegno, per la  
varia degli allievi del Collegio  
Aeronautico.

vento che fischia ai lati, nella tensione di guidare quelle ali che ti staccano dalla terra. E poi, dopo due-ore di linea di volo, la mensa profumata dagli odori di resina dei pini vicini fra i quali occhieggia la torre di Montecuccolo: poi il riposo; poi la marcia sotto l'ombra rassicurata dei castagni, delle quercie, dei pini che ti accompagnano per un buon tratto per poi affidarti alle erbe verdi dei prati che ti invitano a riposare mentre gli ultimi raggi del sole, discreto dietro quel che albero, ti avvertono che la mensa ti attende ancora una volta insieme alle fontanelle chiarire dei lavandini da campo e alla tenda del barbiere piena di misteriosi profumi.

Fra il Bar Zanotti e i viali del parco vari gruppetti di allievi passeggiano chiacchiando e fra di essi alcune parole come «verricello», «bandiera», «Cantù» si sentono ripetute in una gamma infinita di toni fra un sorriso ad una bella ragazza e una buona boccata d'aria resinosa: finché le note lontane della ritirata, che rimbombano giù nella valle mescolandosi alle cascatelle spumose dei torrenti, non ti richiamano verso il campo, sotto la tenda dove la candela è il più fastoso lampadario che si possa immaginare e l'asse di una cassa vecchia il più soffice scendiletto.

E così i giorni scappano dietro a noi quasi si volesse nel tempo fermo ed immutabile, ma restano fissati in noi gli indimenticabili ricordi di quei giorni di aria e di sole, fra allianti e verricelli, con il torso abbronzato e i polmoni ebbri di aria.

E così termina il nostro anno di lavoro, per il quale abbiamo dato tutto il nostro entusiasmo e tutte le nostre energie. Partiamo per la licenza senza che quasi ci se ne accorga: ci dileguiamo quasi come fantasmi, né in una notte stellata, né in una mattinata piena di sole: ci dileguiamo in un'ora qualunque, in un modo qualunque e solo quando tutti sono partiti ci se ne accorge.

Il Collegio sonnecchia nella caligine della pianura aspettando l'ottobre che gli riversa nuove ondate di allievi e gli riporta gli anziani, armati fino ai denti di nuove energie e di nuovi proponimenti, per riprendere il suo ritmo di vita, fucina di anime e di corpi protesa verso la Rocca delle Caminate che, nell'esempio del nostro grande Capo, dà la energia e la fede.

GUIDO GIANNI



La piccola stazioncina della «Città di Tarvisio», come dice il cartello indicatore, è già apparsa ai nostri occhi tutta paveseata di tricolori: già il treno si è fermato e i primi allievi, i soliti frettolosi, sono già saltati giù dal treno. Tarvisio con le sue nevi bianche, soffici, con le sue vette che la in corniciano da tutte le parti ci ha aperto le braccia; e noi siamo contenti di rincattuciarci per una discesa di giorni nel suo bianco grembo prodigo di veloci corse inebrianti e di capitolombi.

I Collegi Navale di Venezia e Magistrale di Udine ci attendono all'ingresso della colonia per darci il loro primo saluto militare in attesa di darci quello affettuoso di camerati.

E così la nostra vita di montagna incomincia: le pazzie volate da mattina a sera giù per i ripidi pendii del campo Duca d'Aosta, i coreografici capitolombi dei «pinguini dello sci», le matite risate dei «campioni» e delle «schiaffe» riempiono per una settimana Tarvisio di un fermento nuovo che quasi lo risveglia da quel torpore che sembra l'inverno gli imponga.

Le birrerie si riempiono e i «wurstler» e i crauti accompagnati da spumanti e gotti di birra sono letteralmente presi d'assalto. I vecchi alpini sono circondati per ascoltarne dalla loro voce i racconti vivi della guerra: il piccolo cinematografo scricchiola per lo sforzo di contenere tante persone, e i buoni «Beppo» ride sulla porta della colonia contento che siano tornati i «suoi figlioli», come dice lui, e attende con ansia, lasciandosi il folto barbone grigio, che si torni dalla libera uscita per raccontarci quelle storie che a noi piacciono tanto, i racconti della guerra, della «sua guerra», come insistete a chiamarla. E noi torniamo, e come tanti buoni nipotini intorno al nonno ascoltiamo la favola, la grande favola, «eravamo io, cinque e si doveva...». E il racconto continua e non vorremmo finisce mai. Ogni anno il buon «Beppo» riprende da dove aveva lasciato l'anno precedente e noi continuiamo ad ascoltarlo senza stancarci mai. E così le giornate volano, le «schiaffe» cominciano a fare le loro prime corse e la piccola cittadina comincia quasi a diventare casa nostra. Ma purtroppo i giorni del campo sono pochi, otto soli e stanno già quasi per finire, per non dire che sono già finiti. E il giorno delle gare, cioè l'ultimo giorno della nostra permanenza. Lo striscione del traguardo si gonfia per il vento che si precipita giù per la montagna quasi ad aiutare il generoso sforzo dei piccoli campioni, le bandierine del percorso spiccano sul candore della distesa nevosa, i bolli umani piombano giù sbucando dagli alberi del bosco e vengono a raggiungere tutti noi che li attendiamo per applaudirli.

Poi la sera scende e torniamo verso la nostra colonia con un po' di tristezza nel cuore: avremmo voluto che questo ultimo giorno non fosse mai tramontato o, per lo meno, fosse tramontato molto tardi.

E' già sera inoltrata e dalle finestre della camera, illuminata dalla luna, Tarvisio si distende sotto di noi addormentata, quasi anche lei dispiaciuta per la nostra partenza: i monti d'intorno ci gettano ancora zaffate di odore di resina per tratterci, per tenerci ancora fra le loro braccia possenti. Diciamo loro che è impossibile, che noi vorremmo, ma che non possiamo. Ma sembrano non capire e, quasi per farci dispetto, ci portano da lontano un canto a noi tanto caro: la «montanara» fuge nell'aria e si rincorre con l'eco fino quasi a farci cadere

SPACCONATA O ASPIRAZIONE?

(L'UNA E L'ALTRA PENSIAMO)

Forlì, 16-2-24



una lacrima. Cerchiamo di far capire ancora ai nostri cari monti che proprio non possiamo rimanere, che torneremo torneremo appena nuove nevi li ricopriranno.

Ora sembra abbiano capito, non ci fanno più dispetti; la luna mette fuori il suo faccione rubicondo quasi a sorriderci. Ancora un soffio di vento agita gli alberi sulle cime delle montagne: è l'ultimo saluto di Tarvisio. Domani, quando partiremo non ci volteremo neanche indietro per salutarla una ultima volta: ormai Tarvisio ci ha già salutata.

Gigi.

Il cacciatore

E' l'alba. Una fitta foschia rende l'atmosfera impenetrabile e pesante. Le oscure ed innumere sagome degli agili e snelli apparecchi si profilano ai limiti del campo, circondati, direi quasi, da un misterioso torpore. Sembrerebbe, vedendo quella grande distesa verde coperta di un denso nebbione, che la vita solitamente attiva e feb-

brile degli aeroporti di guerra si sia, come per incanto interrotta.

Ma sotto l'impenetrabile velo crepuscolare, gli instancabili e solerti specialisti lavorano, lavorano silenziosamente attorno alle macchine, in immote in quel breve spazio di tempo.

Gli agili «caccia» sono tutti revisionati, le loro possenti armi accuratamente caricate, i motori provati, i serbatoi riempiti. Tra poco quei gloriosi apparecchi, docili ed allo stesso tempo terribili strumenti di tanta gloria, quegli apparecchi che hanno visto cadere fulminati dal fuoco delle loro armi tanti nemici, che sono stati calmi e fremmenti attori di terribili combattimenti e di rabbiosi duelli aerei, quegli stessi apparecchi spesso, forse, forati dal micidiale fuoco nemico, solchiaranno di nuovo con le loro ali vittoriose il cielo, quel cielo che fu, in pace, ed è ora in guerra, tutto testimone della gloria e della potenza delle ali fasciste.

Sono le quattro e quarantacinque — l'ordine di partenza per una crociera esplorativa è giunto, si partirà alle quattro e cinquanta, i piloti, già pronti, seguono con ansia il lavoro degli specialisti guardando con amore e con gioia gli apparecchi che, tra breve, li alzeranno nel loro unico elemento.

Tutto è pronto, un'ultima accurata revisione e gli audaci aviatori, aiutati dai motoristi, salgono al loro posto di pilotaggio e di combattimento, di gloria o di morte.

I motori sono già avviati, le eliche urlano desiderose di mordere il cielo ancora coperto di nebbie, e di trascinarsi dietro nella loro vertiginosa corsa, gli apparecchi e gli uomini che li guidano. Vengono tolti i tacchi alle ruote e, per il primo, il capo pattuglia si muove mentre i suoi gregari, guidati tutti da un'unica suprema volontà di vittoria, lo seguono da presso animati da uno spirito che li spinge verso l'ignoto.

Le animose «Salette» sono presto nell'aria, libere finalmente e legate solo alla terra da un piccolo apparecchio radio.

Si vola verso il nemico. Il cuore e la mente di tutti sono protesi verso la vittoria. Ma in un istante, in un momento rapido e fugace mille visioni si affollano alla mente dei baldi conquistatori del cielo. Rivedono il campo verde e sterminato, i capannoni pieni di apparecchi, i compagni rimasti a terra; poi ancora più indietro con il pensiero. E' una linda e bianca casetta cara e lontana che torna al loro pensiero, il piccolo nido delle intime gioie familiari lasciato senza esitazione al richiamo della Patria; e ancora più lontano, E' ora una casermetta tranquilla ed allegra, tutta linda e pulita, dove ancora ragazzi hanno sognato, con gli occhi alzati verso il cielo infinito, di potersi un giorno librare in quello spazio azzurro al servizio della Patria. Rivedono, a capo del loro jetino la bella immagine della Madonna, quella Madonna che hanno più volte pregato affinché il loro sogno si potesse realizzare, quella Madonna che ora, dal cielo li assiste e protegge guidandoli nella lotta giusta e santa.

Ad un tratto i prodi ragazzi sono strappati alle loro serene visioni da uno spettacolo stupendo: il sole, fugate le nebbie e i vapori, illumina il cielo e la terra riscaldandoli e riavvivandoli con i suoi tepidi raggi.

In quello stiolgorio di luce e di azzurro tutti riprendono baldanza e vigore e allontanando ogni pensiero, fissano lo sguardo nell'aria serena che li circonda.

Ma che cosa sono tutti quei puntini neri più bassi? Ma si muovono alquanto celermente in direzione contraria! Il capo-pattuglia aguzza lo sguardo mentre i gregari si stringono a lui. Sono nemici, lo rivela l'apparecchio in testa.



Ciò che non si è visto nella pagina precedente.



esso principale del Collegio aeronautico con l'allegorica statua d'oro, dello scultore Palozzi.



# Suona il silenzio

Fervono i preparativi per la notte che viene, s'approno brande e ti giungono ventate di lenzuola e coperte che inesperte mani stanno aggiustando. Voclere confuso, racconti della giornata, confessioni, scherzi, preletto incerto ad un sonno che preme e che si desidera.

Le prime note del silenzio fermano il movimento e invitano al raccoglimento. Se il trombettiere ha un'anima, se qualche cosa gli dice l'ombra o la luna che splende, quel giornello ti mette in cuore una dolce nostalgia con occhi di lontananza, desideri che solo il sogno potrebbe realizzare per te, cari ricordi e vóiti che la giornata intensa ti ha fatto dimenticare.

Il ritardatario immanicabile o l'instancabile pettegoleone ti dà ai nervi, vorresti che capisse. Ora tutto è pace, nulla impedisce o interrompe il lento affilare dei tuoi pensieri in cui riassumi la tua giornata, controlli te stesso, aduni progetti per il futuro. Allora

re con un allievo? E chi è stato quel diavolo che mi ha consigliato di risponderti che desideravo essere il tuo figlioccio? Credevo che tu fossi fresca e bella, ingenua e gentile come una fatina dei sogni. Ti ho chiesto la fotografia, ma tu mi hai risposto o che non me n'averi, o che non potevi inviarmi per un innocente scrupolo, o che il fotografo del tuo paese era morto di aneurisma o partito per il Cile con la famiglia. Ho continuato a crederci come ti avevo pensato sin dal primo

ta, che hai le vene varicose e porti le scarpe numero quarantatré. Lisetta, mi hai giurato! E dovrò continuare a dire agli amici che la mia madrina è esile come un giuncoco, bionda come il grano, che ha gli occhi azzurri di una fata, che sembra un angelo disceso sulla terra per far piacere ad un allievo. Dovrò dire tutto questo, sperando ardentemente che tu non mi compaia in sogno.

CRIVELLO



Una delle magnifiche sale di ritrovo del Collegio aeronautico della G.I.L.



L'aula dove si impartiscono le lezioni teorico-pratiche sull'aeromodellismo.

piacente, fatto di gengive rosee e di fulgor aureo di denti, durante un'intervista ad un re del ferro o del petrolio.

I colloqui sono cessati, dopo una raffica un po' più forte del ghibli. Silenzio! Si sente nettamente solo l'urlo del vento, in corsa folle sui cespugli tistici del «serir».

Su nell'azzurro passano veloci due velivoli: un «Gloster» e un «Macchi». Si danno battaglia.

I motori da terra seguono ansiosi la sorte dei due, per sapere chi sarà il loro nuovo compagno. Un attimo. L'italiano si è portato sotto al nemico. E lo fredda con una raffica. Una fiammata la sull'azzurro, una capigliatura fluente e bruna sul fondo del cielo, sgomitata dalla coda del «Gloster» che precipita. Poi il cozzo sinistro col suco. Scoppi, fiamme, fumo!

Del caccia è rimasto solo il motore. Dal cimitero degli ex meccanismi, tre piccoli coni emergenti dal suolo, tre avanzati di motori di un aereo, sono i soli che ghignano. Non saranno più soli loro a vergognarsi di essere in mezzo agli umili e contorti meccanismi di carri d'assalto e di camion morti. Saranno in quattro a dividersi l'onta umiliante che un motore d'aviazione, cuore pulsante e forte di un velivolo ha loro imposto.

FABIO ROMITI

vedi la tua casa lontana. Immersa nel riposo e ti sembra di entrarvi piano piano come quando eri in famiglia; le distanze scompaiono nella vita della fantasia e si moltiplicano nell'improvviso ritorno del pensiero, quando apri gli occhi e vedi nella penombra una lunga fila di brande che danno la strana sensazione di una corsa d'ospedale. Certo la mamma ti pensa, — oggi non le hai scritto, — sarà in pena? Domani un letterone e sarà beata. Così passa un tempo che non puoi calcolare, dei minuti, come un'ora, non ha valore perché il sonno ti prende lentamente e domani non potrai dire quale pensiero esso, ha fermato.

Pici.

# La madrina

Chi di noi non ha la sua madrina? Futuri aviatori sbarbatelli osentano, nei loro discorsi, l'esistenza di una delicata fanciulla innamorata che passerebbe le giornate pensando. Mostrano agli amici le lettere: larghi fogli di carta violetta dai più svariati profumi coperti di larghe scritture femminili e recanti firme di sogno: Vanna, Lisetta, Mimi, Rosalba. «La tua madrina com'è?» «Diciotto anni, bionda come il grano maturo, occhi azzurri come il cielo». «Cosa ti scrive?» «...Ti seguo con la mente nei tuoi eroici voli sopra le nubi procellose. Oh, come ti vorrei essere vicina mentre tu sfidi la morte per le infinite vie del cielo...». Molti parlano con aria di superiorità di frasi d'amore ricevute dalla fanciulla lontana ed ignota, destando l'invidia dei meno fortunati: di coloro che ricevono solo letterine ingenui e primaverili tutte candore e semplicità, o brevi ed astratte come comunicazioni d'affari; nelle ore di riposo si scambiano impressioni su queste fanciulle che si trattano come amiche d'infanzia o, addirittura, come promesse spose. Ognuno cerca di far rilevare agli altri come la propria madrina sia la più cara, la più bella, la più dolce di tutte.

Una feroce concorrenza minaccia allora di far nascere turbolenti partiti raccolti sotto bandiere che recano il nome di Annetta, o Fiorina, o Mimmetta... Poi, la notte, ognuno si raccoglie in sé e pensa. Pensa: «Chi t'ha spinto a scrivere, sciocca e petulante ragazza di Terontola, chiedendo di voler corrisponde-

# Il decollo

Vocabolo usato e sfruttato fino alla noia in un campo d'aviazione. Ma alla scuola è un'altra cosa anche se alla scuola i decolli sono tutti i minuti e si susseguono con rapidità e continuità.

Per gli allievi «si decolla» significa che finalmente andranno dai soli, che per poco non udranno più i rimproveri fraterni dell'istruttore, che daranno cloche e piederà la loro volontà. Ma come si arriva a questa bella giornata?

Si comincia con una buona dose di doppi comandi, con le prime incertezze quando tutto sembra buio e difficile, ci si adatta, si comprende, dopo un'ora il cuore ci dice che siamo pronti. Ma allora perché non ci lascia, perché grida e ci tiene il muso questo benedetto istruttore? Non andiamo più, è meglio chiedere l'onore, l'aviazione non è per noi: sono i sintomi della prima immanicabile crisi che a volte dura parecchi giorni, che ci rende nervosi e sospettosi con tutti.

Ritorna la calma dopo la tempesta e c'è qualcosa di strano nei modi di chi ci ha curato. Andremo! Ma è ora la manica al vento che pende immanicabilmente a 90, è ora un giorno di pioggia che ci costringe a terra e sono i timori che ritornano. Una mattina, che in genere non coincide con la nostra convinzione di decollo, l'aria è calma, il sole splende: siamo freschi e impazienti, il direttore di linea ci prova: a giro ultimato il suo volto ci dice che andremo. Il cuore ce lo conferma.

Si fermano i motori, solo il nostro batte: i comandanti ci guarda, non, mentre in disparte l'istruttore dolce come non mai, ci dà gli ultimi ammonimenti. Le prime incerte grattatine in rullaggio, l'aviere di manovra aiuta l'apparecchio a girare e a mettersi nella direzione diritta di partenza. Si attende un cenno della mano, eccolo... e via a tutto gas prima che qualcuno ci chiami indietro.

Siamo soli, gli pensiamo all'atterraggio, si vorrebbe mettere le ruote lontane dalla critica e dagli occhi, ma è inevitabile.

Ci siamo, si atterra... Aspettiamo, aspettiamo, ecco la terra, su... piano piano... è andata.

Siamo alla piramide lieti e rincuorati, con velleità di rullaggi alla cacciatora, ma che conta: siamo piloti solisti.

Strette di mano e congratulazioni più o meno piene, a seconda del numero di burn e poi ci incamminiamo per la rituale offerta fatta di cuore come non mai.

PIETRO CASELLATO



Canti e suoni (e scherzacci) in un angolo del salone di svago del Collegio Aeronautico



L'ora della posta.

# Lo SPARVIERO

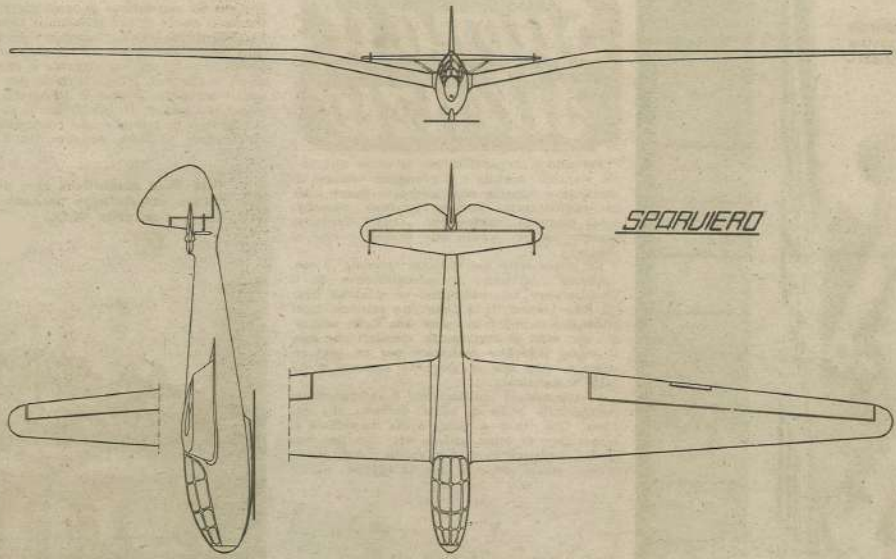
Lo «Sparviero» è certamente per molti una vecchia conoscenza. Progettato e costruito anch'esso dal Laboratorio Alianti di Pavullo, è il capostipite di una serie di altri alianti: infatti da lui sono derivati il «Turbin» ed il «Borea», quest'ultimo da noi descritto recentemente. Veleggiatore essenzialmente acrobatico, ha assolto assai bene a questo suo ruolo che peraltro non gli ha impedito di rivelare anche buone qualità di veleggiamento. Per la cronaca anzi esso è stato il primo veleggiatore italiano che effettuò il volo rovescio pilotato da Mantelli. Questa ardita figura acrobatica venne eseguita la prima volta sull'aeroporto di Berna durante il raduno dell'Istus al quale, com'è noto, parteciparono le migliori rappresentative di volo a vela d'Europa. E noi ricordiamo appunto di averlo visto anche in quella occasione, quando in torpedone rientravamo dalle gare di aeromodellismo pur esse in programma nel raduno, dirigendoci al Flugplatz per assistere ai voli della squadra italiana. Un biplanino Blucher a quota non superiore ai 200 metri andava in direzione opposta alla nostra rimorchandosi un grosso e candido veleggiatore la cui sagoma non tardò ad esserci familiare: il timone tricolore che scorgemmo ad un tratto, fu il primo saluto dei nostri camerati del volo a vela, e ci sembrò il saluto della Patria in terra straniera. Mai tricolore apparve più bello e più vicino al nostro cuore come quello in quel momento.

Aerodinamicamente lo «Sparviero» è di forme armoniche e bene avviate, con fusoliera lateralmente a forma di «goccia», allungata e sezione trasversale lenticolare. L'ala a sbalzo sul profilo Götting 532, modificato (conservato poi nei «Turbin» e nel «Borea») presenta un V molto aperto nel terzo centrale, ed è in pianta trapezoidale con buona rastremazione, ed estremità arrotondate. Alla sezione d'incastro con la fusoliera due raccordi di piccola ampiezza ne armonizzano l'unione con questa. Gli alettoni a comando differenziale e muniti di alette Flettner sono piuttosto profondi ed occupano poco meno dei due terzi del bordo d'uscita nel senso della lunghezza. I piani di coda del classico tipo a croce sono totalmente a sbalzo su centine di profilo biconvesso simmetrico di medio spessore. Lo impennaggio verticale comporta una deriva di piccole dimensioni, mentre la parte mobile compensata dinamicamente si trova quasi totalmente arretrata rispetto al piano orizzontale. Quest'ultimo è compensato sia staticamente che dinamicamente. I comandi degli alettoni e del piano di profondità sono a sistema misto in cavetti d'acciaio ed aste rigide in duraluminio; la pedaliera è del tipo a leve oscillanti regolabili a volontà del pilota. Una ampia cabina in trasparente occupa tutta la parte prodiera superiore della fusoliera, dal muso al bordo d'attacco dell'ala, ed è facilmente sganciabile oltre a permettere una certa visibilità nei due sensi. Apparecchio di buon coefficiente di robustezza ed abbastanza maneggevole nonostante le mole. ha partecipato ad altri importanti raduni oltre a quello accennato sopra. Le sue principali caratteristiche sono: apertura alare m. 16; lunghezza metri 7,16; altezza metri 1,28; superficie m. 17,40; allungamento 14 circa; peso a vuoto kg. 315; carico utile kg. 65; peso totale kg. 400. La velocità a rimorchio è dell'ordine di kmh. 200, quella di caduta di metri 0,85. Anno di costruzione 1937.

GIOVANNI FABBI



Ecco una bella foto di Antonio Corsini: il veleggiatore e il modello ad elastico vicentini che dovevano partecipare alla «Nazionale» e che, per un ritardo ferroviario, sono rimasti a terra.



## Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dal numero 40)

Un altro apparecchio ad ali battenti che malgrado il suo bel nome — «Andryornis» — appartiene alla serie degli sfortunati, è quello del francese Louis Bonzon. Lo menzioniamo perché in questa costruzione si trova un congegno che in certo qual modo si può considerare un accumulatore di energia. Bonzon cioè attacca i longeroni dell'ala che sporgono fino nella fusoliera per mezzo di un cavo ad un arco elastico — come l'arco da caccia dei popoli primitivi — per aumentare le oscillazioni delle sue ali con contemporaneo scarico per il lavoro muscolare.

Il collegamento fra ala ed arco è fatto in maniera che il longerone dell'ala destra è congiunto all'estremità sinistra dell'arco e viceversa.

Il peso dell'apparecchio con 50 kg. si divide in modo sfavorevole fra la fusoliera pesante con aggregato di azionamento ancora più pesante ed ali primitive leggerissime.

Il «Manchester Guardian» comunica nel 1928 di un altro apparecchio ad ali battenti a trazione muscolare al quale si lavorava in Inghilterra. Il suo costruttore è l'ingegnere russo capitano Victor Dibowsky. Nella costruzione si è adoperato nella massima parte l'alluminio, così da raggiungere solamente 36 kg. di peso con un'apertura alare di 7 metri e 3,5 metri di lunghezza.

L'azionamento è fatto a pedali, purtroppo l'inventore non dà caratteristiche di costruzione più dettagliate, ma afferma solamente che il principio, secondo il quale

il suo apparecchio lavora, corrisponde a quello degli «Albatros». Si deve credere che si tratti qui di una combinazione fra un apparecchio ad ali battenti ed un veleggiatore, ciò che corrisponderebbe al volo degli uccelli e specialmente a quello dell'Albatros.

L'ex combattente aviatore americano Georg E. White chiama col nome di «Pterodactyl» il suo apparecchio ad ali battenti costruito nel 1928. Ed effettivamente questo apparecchio ricorda nel suo aspetto un isaurio volante di tempi remoti. White è uno dei più diligenti e tenaci propugnatori dell'idea del volo muscolare negli Stati Uniti e nel suo sesto modello si mostrano tutte le esperienze fatte in molti anni.

La macchina costruita in tubi sottili e ricoperta di cellon pesa circa 65 chilogrammi. Ogni ala misura 5 metri. L'angolo di battuta può essere aumentato al massimo a 70 gradi, ciò che corrisponde ad un percorso verticale delle punte delle ali di 8 metri. Il numero dei battiti viene indicato con 80 colpi al minuto e sarà raggiungibile appena dopo l'applicazione di un motore (previsti 2,5 CV.). Finora però l'apparecchio è stato azionato solamente a forza muscolare. Dei dodici voli conosciuti finora di questa macchina cinque portarono alla rottura, ciò che fa pensare a poca stabilità nel volo. Notizie della stampa che parlano di voli di un chilometro denotano solamente la credulità dei cronisti e non sono da prendersi sul serio. Finora sono riusciti solamente dei salti e questi, secondo le apparenze, solamente con l'aiuto di un decollo in rimorchio. Il carrello composto di due rotelle e di una ruota di appoggio sul naso della fusoliera tiene la macchina già al suolo in posizione orizzontale di volo. Da nell'occhio la fusoliera corta ben rivestita sul cui orlo superiore, immediatamente dietro alle ali si attacca il timone di profondità a coda d'uccello, questo deve provvedere anche alla stabilizzazione orizzontale.

Interessante il tentativo del costruttore di imitare nelle ali il plumaggio degli uccelli. Così le punte e le coste delle ali consistono nell'ultimo terzo di asticche, che dovrebbero imitare le costole delle penne. Su queste asticche sono fissate delle coste trasversali una dall'altra a distanza di 25-30 centimetri sulle quali è fissata la pelle di cellon così da creare un'ala d'uccello artificiale, purtroppo costruttivamente errata. A parte il fatto che le ali sono troppo rigide, il costruttore unisce le punte ancora con asticche trasversali, costoché l'allungamento delle punte delle ali così importante nel volo degli uccelli diventa impossibile. L'ala quindi ha imitato nella sua forma esteriore quella dell'uccello ma non nella sostanza.

Mentre negli altri Paesi non si è andato oltre i tentativi preliminari, in Germania si poté registrare i primi, se anche modesti, successi nel volo a trazione muscolare. La Società Rheon-Rositten aveva istituito già nel 1925 nel concorso di volo a vela sulla Wasserkuppe un premio di 4000 marchi per quel veleggiatore che per primo con

vento minore di 1 m. per 3 sec. avesse coperto un percorso di 100 m. con la sola forza muscolare. Per questo concorso, si iscrissero tre concorrenti e cioè Bauche (da Würmlingen), con un piccolo veleggiatore normale con estremità delle ali mobili. Faralla (da Beuthen) del quale ancora parleremo, con un monoplano il cui azionamento era provocato da superfici battenti roventi simili alle pale di un piroscato a ruota — e infine il medico sportivo dott. Brustumann (da Berlino) con una coppia di ali simili a quelle del pipistrello, montate su una bicicletta.

Il dott. Brustumann era l'unico che riuscì nelle ore serali, già del primo giorno del concorso, ad alzarsi dal suolo. Poiché la macchina dimostrava poca stabilità, il dottor Brustumann fece qualche prestito di materiale presso i suoi camerati applicando al suo apparecchio il piano di stabilizzazione di Espenlaub e il timone di profondità di Martens. Quando il 4 settembre nel pomeriggio il tempo, che prima era stato poco favorevole, migliorò, Brustumann continuò i suoi esperimenti che coll'apparecchio così migliorato portarono a qualche successo. Egli riuscì dopo alcuni brevi salti, di sollevarsi dal suolo e sorvolare con vento debole un tratto di 20 metri. Era questo il tratto più lungo che fino allora si era mai riuscito a sorvolare con la pura forza muscolare umana.

Questo piccolo apparecchio ad ali battenti, che secondo la sua struttura si potrebbe definire un'Aviète aveva delle superfici battenti strette, ad ala di pipistrello, applicate su una cornice costruita sopra il pilota seduto in posizione curva sulla bicicletta. Le ali battenti si orientano automaticamente nel colpo all'ingiù in un angolo di attacco debolmente negativo e nel colpo all'insù in un fortemente positivo. L'azionamento avviene per mezzo di biella della pedaliera della bicicletta. Nell'aria la ruota posteriore della bicicletta agisce da volano (accumulatore di energia). Il comando avviene dal manubrio e cioè si sostiene l'equilibramento con l'incurvatura del profilo d'ala. Quale superficie di comando orizzontale agisce una coda applicata all'altezza delle ali. L'apertura alare della macchina è di 6,2 metri con una superficie di 4 mq., la lunghezza totale metri 2,8 e l'altezza 1,6 m. Il dott. Brustumann, che ottenne un premio d'onore, ha sviluppato ulteriormente l'idea dell'apparecchio a trazione muscolare ed alcuni anni più tardi ha continuato con successo i suoi esperimenti, con un apparecchio costruito secondo le sue indicazioni da Alessandro Lippich. Questa macchina somiglia nella sua struttura ad un normale veleggiatore a fusoliera, con ali fortemente rastremate verso le estremità. Queste vengono rinforzate da un'asta obliqua che si attacca circa nel primo terzo dell'ala. L'impennaggio sta in esecuzione normale, sull'estremità della fusoliera. In questa forma l'apparecchio è usabile come veleggiatore normale. Nell'usarlo come apparecchio ad ali battenti il battito dell'ala è effettuato con lo stendere le gambe ottenendosi così la trasmissione della forza su un triangolo di tubi di Dural attaccato nel punto centrale di pressione dell'ala. Si raggiunge dopo una partenza col cavo voli librati sul terreno piano della durata di 8-10 secondi con una velocità di 8-10 metri per secondo; con contemporaneo battito dell'ala si raggiunge un raddoppiamento del percorso e un aumento di velocità a 12-15 m.-sec.

(Continua)

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

*Le tutt'ala  
aeromodello  
lo dell'aly-  
venire?*

# ELEKTRON



Ecco l'Elektron.

Stiamo felici di poter dare ai nostri lettori notizie e schemi relativi ad un ottimo modello senza coda, uno dei primi (e non proprio il primo) di ideazione e costruzione italiane.

Indubbiamente il senza coda è il modello dell'avvenire in quanto le strutture offrono resistenze passive (fusoliera, piani coda, ecc.), sono in esso completamente eliminate e quindi l'efficienza del modello completo corrisponde con grande approssimazione a quella della sola ala. Che vengano risolti con criterio i vari problemi inerenti alla stabilità di tale tipo di apparecchio, si può dire con assoluta certezza che il senza coda supera in ogni confronto qualsiasi altro veleggiatore.

Ci auguriamo che molti si dedichino alla costruzione di tale tipo di modello: i nolenterosi stiano tranquilli non avranno a dolersene e in breve tempo abbandoneranno la costruzione dei modelli normali che risultano battuti in partenza, specialmente per le gare in pendio.

Iniziamo al bravo Guidetti l'espressione del nostro più vivo compiacimento.

Finora il tutt'ala, o senza coda, come più comunemente è chiamato, ha avuto poca diffusione fra la gran massa degli aeromodelisti.

Le ragioni sono note. Oltre ad essere stato costruito finora solo sperimentalmente, in esso si riscontravano due gravi difetti: mancanza di stabilità laterale (specialmente al traino col cavo) e deficienza di stabilità longitudinale. Ciò naturalmente, si ripercuoteva in maniera assai dannosa sull'efficienza dell'intero apparecchio, ed in particolar modo sulla sua velocità di discesa.

Possiamo ora dire che il problema del tutt'ala è stato affrontato e risolto in pieno, qui a Torino, da due aeromodelisti già noti per le loro costruzioni moderne ed originali.

I termini del problema sono stati vagliati singolarmente, sempre cercando di trovare per ognuno di essi una soluzione pratica e razionale. Dopo aver sceso il progetto di un nuovo tutt'ala, al quale erano applicate le innovazioni studiate, si pensò di constatare subito ed in maniera rapida ed economica, se il nuovo apparecchio avesse quelle qualità nelle quali i costruttori nutrivano tanta fiducia.

Si costruirono cioè numerosi modellini di carta rigida che riproducevano esternamente la sagoma del senza coda. I risultati ottenuti con simili esperienze furono talmente soddisfacenti da dissipare completamente ogni dubbio sulla riuscita del nuovo tutt'ala. Difatti alle prove pratiche, con un modello di due metri di apertura alare, l'Elektron, si ottennero dei voli stupendi.

L'apparecchio trainato al cavo, saliva ra-

pidissimamente senza deviare d'un sol palmo dalla sua rotta, nonostante le forti raffiche di vento. Per dire esattamente le nostre impressioni, possiamo affermare (ed in questi abbiamo moltissimi testimoni) che molto, ma molto raramente abbiamo avuto la ventura di veder salire così bene dei veleggiatori con la coda.

La sua stabilità longitudinale era eccellente. Durante qualche sgancio accidentale, mentre effettuato mentre il modello era in cabrata a circa 80° si vide chiaramente che dopo poche e smorzate evoluzioni, esso si librava nuovamente in volo normale. Volo che, se non superiore come rapporto di planata e velocità di discesa, era almeno uguale a quello dei migliori veleggiatori finora costruiti.

Ma, giunti a questo punto, molti lettori che forse avranno già bazzicato con i senza coda, al sentire enumerare simile sfilza di pregi e qualità, quando è risaputo che il tutt'ala ha dato finora risultati mediocri, resteranno alquanto perplessi.

A dissipare i loro dubbi provvederemo subito, illustrando il più chiaramente possibile le modificazioni introdotte e la loro causa.

Iniziamo con la stabilità laterale.

Il senza coda di tipo normale presenta anteriormente al baricentro una certa superficie laterale formata dalla vista di fianco della fusoliera. Questa superficie è compensata in gran parte dalle due derivate poste posteriormente al baricentro e dalla proiezione laterale del diedro alare. La presenza di superfici laterali in questo modello (come in tutti gli altri modelli, anche normali) offre una facile esca alle raffiche laterali di vento. Difatti il vento soffiando di fianco fa deviare l'apparecchio dalla sua rotta normale. E' chiaro allora che se le superfici laterali si aboliscono completamente, il modello resta completamente insensibile alle raffiche.

Questo principio applicato al tutt'ala Elektron ha fornito dei magnifici risultati.

Contrariamente alle critiche, ai dubbi dei «conservatori» dei bispensanti insomma, il modello è riuscito perfettamente.

Innanzitutto, abolendo fusoliera, derivate e diedro alare, ci si trovava dinanzi al problema della scivolata d'ala. Il modello così concepito si trovava in stato di equilibrio indifferente, poiché il piombo di centro, essendo racchiuso nel profilo alare, non aveva nessun momento stabilizzante rispetto al baricentro col quale coincideva.

Se una raffica proveniente dal basso avesse investito una semiala, la scivolata era inevitabile. Ma il rimedio fu presto trovato. L'Elektron fu fornito ben tosto di una freccia in pianta fortissima; talmente forte che il modello anche scivolando la-

teralmente, si sarebbe rimesso ugualmente per la portanza esercitata dalla semiala interna alla scivolata, posta di sbieco rispetto alla direzione del vento.

Fra i bordi di entrata di ambedue le semiali correvano 90°. I risultati diedero ragione anche a questa teoria, fornendo così un ulteriore contributo alla bontà del modello.

Passiamo ora alla stabilità longitudinale. Nel senza coda questa finora era stata ottenuta mediante l'impiego di profili auto-stabili nell'ala, oppure con l'ausilio di due piani deportanti (alettoni) applicati alle estremità alari. Nell'Elektron non sono state introdotte a questo scopo innovazioni di grande entità, ma sono interessanti le modificazioni apportate che qui di seguito descriviamo.

Prima di tutto sono stati aboliti, nella parte centrale dell'ala i profili concavi convessi, data la loro congenita instabilità, ed applicati in loro vece dei profili piano convessi molto più stabili e di ottima efficienza, quali il Clark Y (molto usato qui a Torino per i grandi veleggiatori).

La forte freccia, già applicata per la stabilità di rollio ha servito anche ottimamente alla stabilità longitudinale, poiché essa ha consentito l'allontanamento dei piani deportanti di coda dal baricentro.

In tal modo, con l'uso dei profili meno instabili e con l'aumento del braccio di leva degli alettoni di coda si è ottenuto una stabilità ottima, che moltissimi veleggiatori con la coda gli potrebbero invidiare.

Il problema è stato così risolto in pieno. Il senza coda ha ora dinanzi a sé un avvenire eccezionalmente promettente.

Chi non vorrebbe approfittarne?

N.B. — Ultime notizie. Il senza coda Elektron durante il primo lancio dal famoso pendio di Monte Barón, ha fornito un'ulteriore dimostrazione delle sue buone qualità, scampando alla vista dei cronometristi dopo 9'33" di volo in corrente dinamica.

E' da notare che l'Elektron è salito dall'istante del lancio, in trenta secondi ad un'altezza di un migliaio di metri, sotto l'impulso di una formidabile corrente ascendente, alla quale però il modello teneva agevolmente testa. Dato i risultati ottenuti con il senza coda Elektron la scuola di aeromodelismo Arti e

## Festa DELL'AEROMODELLISTA

Mario Bellini, Rovigo — Il tuo «Notturmo» ha un fusolierone imponente tanto imponente da incurire rispetto, onde per cui il disegno è stato passato per la pubblicazione. A parte gli scherzi ho dovuto suggerire qualche modifica, ma in complesso va bene.

Agostino Zardò, Padova — Per poterti rispondere mi necessita il disegno, scala 1/10 del modello che vuoi costruire con tutti i dati illustrativi necessari. Per il resto: il modello biplano può avere le ali di apertura eguale alla lunghezza della fusoliera. Per la ricopertura usa carta pergamena.

Giuseppe Starace, Napoli — Non posso far pubblicare il tuo bufo mostrociattolo perché non sono indicate le misure. Si fa presto a cavarsela con uno schemetto che non dice nulla. Il piano orizzontale è poi di superficie troppo esigua. Il fatto di aver compiuto un volo di 15 minuti dice poco. Le termiche sono come il salvagente che tiene a galla anche chi nuota male. Anche il diedro alare è scarso. Spero che tu sia più fortunato un'altra volta.

Riccardo Pozzo, Biella — Faccio pubblicare il modello suggerendo qualche modifica. Nei modelli un longherone non deve essere affiorante, ciò per le ragioni tante volte spiegate. Quindi anche il longherone a casasettone si costruirà non affiorante. Il «ballist» o ferola si trova nell'Italia meridionale e in Sicilia.

Aldo Carbone, Milano. — Per rispondere a tutte le tue domande ci vorrebbe un volume. Quindi ti accontenterò solo in parte. Non si può stabilire a priori il regresso dell'elica, esso dipende da vari fattori comuni, che il passo reale si può ottenere moltiplicando quello teorico per 0,7 - 0,6. Nel caso di un'elica del diametro di cm. 150 e del passo 1,3 avremo un passo teorico di cm. 195 e un passo reale di cm. 136,5 e cm. 117, rispettivamente. Ad ogni modo, a mio avviso, per far ruotare un'elica simile sarà necessario un impiego di energie assai forte, mentre con un passo minore potresti ottenere una rotazione più veloce con un dispendio di energia minore. La forza di trazione dell'elica dipende anche dalla superficie delle pale oltre che dal numero dei giri. Quanto poi alla potenza necessaria per il sostentamento di un apparecchio pesante kg. 90 compreso il pilota (se tu pesi 70 chilogrammi, l'apparecchio ne dovrebbe pesare solo 20!!!!) essa dipende dalla superficie portante, dal profilo usato, dalla finezza dell'apparecchio. Lo stesso discorso per la velocità di volo. Tutto sommato, lascia andare poiché non sei all'altezza di trattare tale problema.

Salvatore Asciano, Catania — Come promesso ho passato l'articolo per la pubblicazione.

Marcello Angrisani, Catania — Anche il tuo articolo è passato. Ti prego avvertire Cusani che per ogni motivo il suo è invece andato a finire nel cestino. Mi serve roba nuova e non di seconda mano. Se poi questa deve essere riportata alla ribalta è necessario ciò avvenga ad opera dell'autore e non di altra persona.

Nevio Stebellini, Fiume. — Rivolgiti alla locale sede della Ruma per l'elastico. Se non ne ha, faccia la richiesta alla Sede Centrale. Lì ti potranno indicare anche il nome di qualche aeromodelista esperto che ti potrà aiutare. Non osso rispondere a tutto ciò che desideri perché mi sarebbe necessario un volume. Il peso dell'elastico è quindi la lunghezza della matassa, ferma restando una determinata lunghezza della fusoliera, dipende dal peso delle strutture. In genere il rapporto fra peso elastico e peso strutture si aggira a un quarto. Il numero dei giri dipende, oltre che dalla lunghezza, anche dal numero dei fili che compongono la matassa. Per dare il massimo numero di giri possibile occorre sempre caricare la matassa con allungamento, cioè tirandola fuori.

Sandro Godino, Padova. — Tutto bello, tutto buono, ma credo che se hai desiderato qualcosa hai desiderato solo farmi perdere tempo.

TUTT'ALR "ELEKTRON"	SCHEMI DIMOSTRATIVI	DIS. Guido Guidetti
PROGETTO: GUIDO GUIDETTI		Scala 1:20 12-9-41-XIX

A	VISTA IN PIANTE	A
B	VISTA DI FRONTE	B
C	VISTA DI FIANCO	C

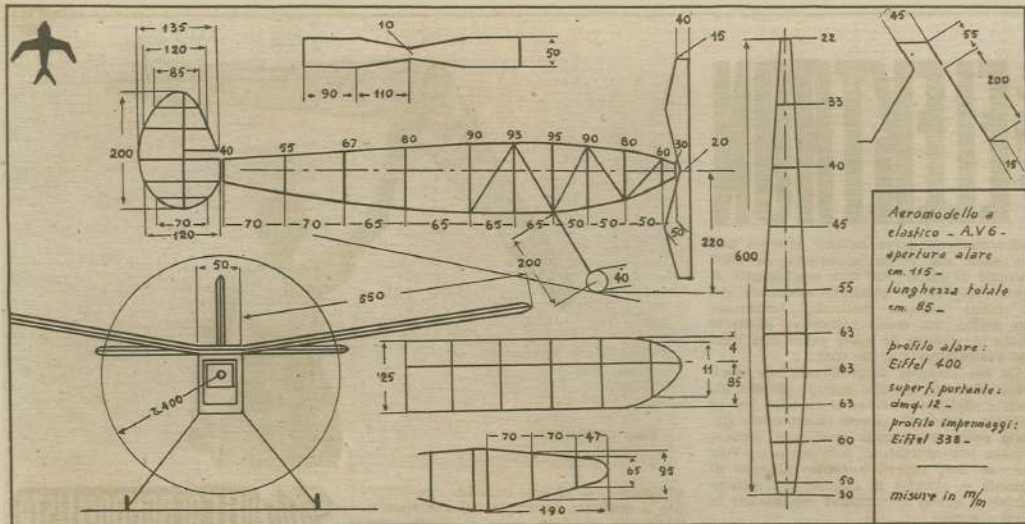
SCUOLA D'AEROMODELLISMO  
ARTI E MESTIERI-TORINO

GUIDO GUIDETTI  
Corso Spezia 15  
Torino

**Setta DELL'AEROMODELLISTA**

Armando il Pittore, Torino. — In linea di massima un buon veleggiatore da pendio deve comportarsi egregiamente anche nel volo termico. Si deve però tenere presente che il veleggiatore da pendio deve volare assolutamente diritto contro il vento per non essere buttato da questo contro il pendio stesso. E' quindi studiata al massimo grado la stabilità di rotta; la fusoliera è assai più lunga di un veleggiatore termico (può avere una lunghezza pari anche a tre quarti dell'apertura alare); particolare cura è posta nel ricercare l'esatta posizione del centro di superficie laterale per la stabilità a modello inclinato. Se esso è posto infatti appena dietro il centro di gravità il modello che sia stato inclinato da un colpo di vento, non si metterà in virata prima di riprendere la normale linea di volo, ma prenderà a scivolare di fianco con una rotta quasi parallela a quella primitiva (la divergenza fra le due rotte sarà di pochi gradi, si da ritenersi trascurabile). Facendo volare un veleggiatore da pendio tramandando in quota con il filo, si noterà che dopo lo sgancio, esso ha tendenza a seguire una rotta troppo rettilinea; ciò è dannoso perché se incontrerà una termica la traverserà senza sfruttarla. Occorre dunque trovare il mezzo di farli compiere delle virate di raggio abbastanza ampio. Ciò si può ottenere unendo l'impennaggio verticale di una appendice mobile o timone di direzione che nei lanci in planura verrà disposta in modo da far virare il modello o a destra o a sinistra indifferentemente. Giova notare che durante il traino col cavo il timone deve essere diritto perché altrimenti il modello non salirebbe diritto e difficilmente potrebbe essere sganciato ad una buona quota. E' solo dopo lo sgancio che il timone deve mettersi alla banda. Si può ottenere ciò o con uno scatto a tempo (come si usa per togliere il contatto nei motorini a scoppio) oppure con un dispositivo collegato al gancio di traino. Vedrà prossimamente d'illustrare questi due sistemi. E' ovvio che in queste condizioni il veleggiatore da pendio si comporterà in modo ottimo anche nel volo termico. Viceversa non si può analogamente dire che un veleggiatore, progettato per il volo termico, si comporti bene anche in pendio. E' necessario perché ciò avvenga, che la posizione del C. Sup. Cat. sia rigorosamente esatta e la fusoliera non sia esageratamente corta e presenti le facce laterali piuttosto piatte onde il modello possieda una buona stabilità di rotta.

Alle altre domande per ovvii motivi non posso risponderti.



# Il MODELLO a elastico A.V.6

Il soddisfacente modello a elastico «A.V.6» è stato causa di un accurato studio per il progetto, e di una lunga pratica di aeromodellismo. E' il tipo più economico che mi sono prefisso di costruire. Provato in un giorno con atmosfera favorevole, è scomparso dalla vista dopo 10'55" dal lancio. La sua costruzione è molto facile; il centraggio ancora più semplice.

L'ala è costruita di 14 centine in trancetto di mm. 1, profilo «Eiffel 400». Le centine sono unite da due listelli sezione 2x3 mm., hanno per bordo di attacco un listello triangolare 3x7 mm. L'impennaggio orizzontale è composto di 6 centine in trancetto di mm. 1, profilo «Eiffel 338» riuniti insieme da due rondini di mm. 2, e il bordo

con tonello di mm. 2. Questi è passato alla fusoliera a mezzo di un blocco di balsa sagomato. L'impennaggio di direzione è della stessa costruzione, ed è incastrato nello stesso blocco di balsa. La fusoliera è della solita costruzione a traliccio con listello di mm. 3x3. Il carrello è di filo di acciaio di mm. 1,5, portante un paio di ruote in pioppo tornite. Esso è piegato un po' avanti per dare maggiore elasticità al modello, e attutisce i bruschi colpi delle cadute. L'elica bipala è il famoso tipo Americano in legno di pioppo.

L'elastico è di metri 14 1/3 in presa diretta con l'elica. La copertura delle ali e degli impennaggi, è in carta velina tesa e verniciata con due mani di nitro cellulosa

trasparente. La fusoliera è coperta in carta pergamina anch'essa verniciata sull'esperienza dei nostri bravi aeromodellisti.

**VIRGILIO ALOI**  
 Via Martire, 32 - Foggia

N. d. R. — Il blocco degli ingranaggi che porta il gancio posteriore della matassa si incastra nell'ultima ordinata e viene mantenuto in sito mediante 4 coppie di gancetti fra le quali vengono tesi anelli di elastico.

Il profilo usato per il piano orizzontale deve essere sostituito con il piano convesso Clark y. Incidenza +2°; incidenza ala +5°. Ulteriore tendenza a cabrare sotto piena carica deve essere corretta inclinando verso il basso l'asse dell'elica. Forse sarà necessario aumentare il diedro alare.

## Dell'elica

Si è ritenuto sino a poco tempo fa che il rendimento di un'elica fosse subordinato anche allo spessore del profilo delle sue pale e più precisamente che un profilo piuttosto spesso fosse da preferire. Recenti studi avrebbero invece dimostrato il contrario e cioè che un profilo molto sottile dà un rendimento maggiore.

Quindi sarà bene provare sui modelli volanti eliche a pale di spessore sottilissimo anche perché così si guadagna peso.

Un fattore d'importanza eccezionale al fine del rendimento dell'elica dei modelli volanti, le cui pale sono di grande superficie, è la rifinitura delle pale stesse. L'intera superficie di esse deve essere rifinita alla perfezione, ma una cura speciale deve essere dedicata all'ultimo terzo, verso l'estremità, perché dobbiamo tenere conto dell'altissima velocità con la quale questa porzione dell'elica incontra l'aria ed il conseguente forte valore della resistenza d'attrito. Per ridurre questa resistenza occorre lasciare bene le superfici e trattarle con vernici che ad asciugamento avvenuto lascino la superficie levigata e speculare. Per le eliche in legno di cirmolo è conveniente usare vernici trasparenti alla cellulosa a tampone o a pennello del tipo usato per lucidare i mobili. Esse si comprano da qualsiasi negoziante di colori e vernici; rasciugata la vernice, si luciderà con pomice e si luciderà con liquido adatto.

Sul balsa, data la grande permeabilità delle sue fibre, le comuni vernici non riuscirebbero a formare uno strato brillante se non dopo molte applicazioni ed il legno resterebbe così appassito.

Pertanto è indispensabile, quando si devono verniciare eliche o altre strutture in balsa, dare due o tre mani di collante il quale ad asciugamento avvenuto lascia sulla superficie dell'oggetto verniciato uno strato di celluloido che ne aumenta di molto la resistenza alla rottura.

Per rinforzare le pale si può coprirle, come sapete, con leggero tessuto di seta. Questa operazione però appesantisce l'elica e perciò la consigliamo solo per casi specialissimi anche perché con la generale adozione di eliche a pale ripiegabili la probabilità di urti contro il terreno viene prattamente ad annullarsi e conseguentemente la possibilità di rottura diminuita al minimo. Striscie di tessuto di seta incollate nel senso della larghezza della pala possono servire per aggiustare eliche rotte o incrinata, in quanto l'incollatura pura e semplice non è sufficientemente resistente.

L'elica per il vostro modello non deve mai essere di piccolo diametro. Il rapporto fra il diametro dell'elica e l'apertura alare non deve mai essere inferiore ad un terzo in un modello progettato per gare di durata. Si è anzi potuto constatare che in tutti i modelli vincitori di gare internazionali come la «Coppa Wakefield» ed altre, avevano eliche di un diametro sensibilmente superiore a tale rapporto, ad esempio cm. 48 per una apertura alare di cm. 100.

Altro elemento da tenere presente è il passo dell'elica, cioè la distanza teorica di cui avanza l'elica, nel senso del suo asse, durante un giro completo. Stabilito il diametro, l'angolo di calciamento delle pale dell'elica — che naturalmente diminuisce dal centro verso l'estremità — dipende esclusivamente dal passo scelto dal costruttore.

Ora noi sappiamo che la parte più efficiente dell'elica è l'ultimo terzo della pala, verso l'estremità. Quindi l'angolo di calciamento di quest'ultima parte della pala non dovrebbe teoricamente superare i 45 gradi, angolo per il quale la componente generante propulsione diventa eguale a quella di resistenza laterale che genera la coppia di torsione. In pratica, per aver un buon rendimento dell'elica, è necessario tenersi al di sotto di tale angolo.

I rapporti più consigliabili fra passo e diametro sono: 1,2; 1,3; 1,5. avremo dunque per un'elica di 40 centimetri di diametro un passo di centimetri 48, 52, 60 rispettivamente. Questi rapporti sono generalmente adottati sui modelli di tipo «Coppa Wakefield» che, come è noto, hanno caratteristiche quasi completamente rispondenti a quelle dei nostri attuali modelli.

Altra caratteristica essenziale: l'elica deve avere pale larghe. Un'elica a pale larghe ci consente d'impiiegare una matassa di sezione molto forte e di avere una durata di scarica normale, in quanto data la grande superficie delle pale, l'elica non raggiunge mai una velocità di rotazione eccessiva. Avremo cioè una forza di trazione molto grande e una durata di scarica lunga. Come risultato una magnifica salita in quota del modello.

C. T.





Alfa « Nazionale » messa a punto del veleggiatore per la gara in pendio.

Gli arotini si preparano.



Fulvio Cino, Gorizia. — Rivolgiti alla Sede locale della Ruha. Se questa non ha elastico ne faccia richiesta alla Sede centrale che ne ha un certo quantitativo. Quanto alle foto ho poca speranza di vederle pubblicate. A proposito, quel « tupo » non è mica un fox-terrier o qualche cosa di simile?

Paolo Rizzardi, Rimini. — Gli articoli che ti interessano sono comparsi nel 1938 e precisamente nei numeri seguenti: N. 12 del 20 marzo; N. 14 del 3 aprile; N. 15 del 10 aprile; N. 16 del 17 aprile; N. 17 del 24 aprile; N. 18 del 1 maggio; N. 19 dell'8 maggio e N. 22 del 29 maggio. Spero ti basti.

Romolo Sestili, Roma. — Sei coraggioso e vorrei conoscerti. Però sappi che il disegno del modello è finito nel cestino. Senza commenti.

Bruno Bianchi, Savignano sul Rubicone. — Il regolamento F.A.I. e del Concorso Nazionale fanno espresso divieto di spargere in volo di parti del modello, quindi il tuo carrello e la tua elica che si sfilano in volo, non sono comunque da prendere in considerazione. Quanto al sistema di comando mediante un pendolo, ti dirò che il principio è vecchio e ormai scartato perché ha dato cattivi risultati. Un sistema assai ben concepito e realizzato (ma sui cui risultati sono egualmente molto scettico) sarà forse descritto su di uno dei prossimi numeri del giornale.

Salvatore Ascanio, Catania. — Il modello « A.S. 7 » presenta i seguenti difetti: errata posizione del C. S.L. (dimo è di direzione troppo grande; andrebbe bene solo nel caso in cui fosse adottato per il piano orizzontale un profilo portante, per es. il Clark y, perché in questo caso il baricentro verrebbe a trovarsi quasi al bordo di uscita dell'ala). In un modello di un metro di apertura, specialmente se con motore ad elastico, le bionette rappresentano un'inutile e dannosa aggiunta di peso, senza contare la maggiore fragilità che presenta questo sistema in confronto dell'ala in un sol pezzo e trattenuta contro la fusoliera mediante una legatura elastica. Il diedro alare è scarso, tenuto conto della posizione verticale dell'ala. Lo scario dietro abbinato alla posizione dell'U. S. L. troppo posteriore al baricentro, fa sì che il modello, allorché per una causa esterna si inclini lateralmente, compia virate accentuate dalle quali stenta a rimettersi, e ciò a discapito della durata del volo. Il diametro dell'elica è troppo piccolo (dovrebbe essere circa 40 cm.) e la sezione della manassa troppo esigua (con elica di cm. 40 occorrono 24 fili 1x3). Invece di aggiungere piombo nel pozzetto, si potrebbe aumentare il peso delle ruote e si otterrebbe

così la possibilità di abbassare il baricentro del modello, cosa questa favorevole ai fini di una migliore stabilità generale di tutto il modello. Da quanto sopra detto comprendi benissimo che il disegno non sarà pubblicato: ad ogni modo spero avrai norma di tutto ciò nel progettare un altro modello.

Alfonso Russo, Napoli. — Il problema del volo umano è assai complesso e non può essere affrontato a cuor leggero senza il necessario corredo di cognizioni tecniche sul volo. Il profilo da usare alle basse velocità non è certamente uno dei normali. Ne pubblicheremo presto uno adatto. Ma in questo campo puramente sperimentale occorre, te lo ripeto, essere sorretti da un corredo discreto di cognizioni tecniche, motivo per cui ti consiglio di tentare.

# RADIO comando

(Continuazione dal numero 39)

Passiamo alla rivelazione. Ormai per il grande favore che godono le ultracorte nel campo aeromodellistico la rivelazione è generalmente del tipo superrigenerativo.

E' bene tuttavia esaminare prima il tipo reattivo che per alcune particolarità che può presentare in fatto di funzioni discontinue non è improbabile... che torni di moda. Conviene perciò vedere la reazione da un punto di vista un po' generale, il che del resto aumenta la comprensibilità del fenomeno.

E' noto che nelle valvole termoioniche una variazione di tensione di griglia produce una variazione di energia di placca con effetto generalmente superiore alla causa in quanto la funzione principale delle valvole è quella amplificativa. Se riportata in griglia con giusta fase, questa variazione di energia di placca è capace di provocare una  $\Delta V_g$ ; contraria alla precedente. Si stabilisce cioè un regime di oscillazione per cui gli elettrodi della valvola si vengono a trovare ad ogni istante in fase contraria. Ciò se la variazione di energia di placca provoca un  $\Delta V_g$  di valore assoluto esattamente uguale al precedente. Se ne provoca uno maggiore, la oscillazione aumenta di ampiezza fino a stabilizzarsi ad un valore medio prossimo al punto di saturazione; se minore, il complesso può oscillare. Nel circuito anodico dei comuni rivelatori di placca o di griglia, oltre che il segnale rettificato, sono presenti correnti di A.F. che riportate a reagire in griglia provocano un battimento audibile.

Quindi in generale; per alti valori di reazione il complesso oscilla; per medi e bassi rivela con grande amplificazione.

Questo stato di reazione serve ad aumentare sensibilità e selettività al ricevitore; essa equivale a variazioni di resistenza apparente, efficace e reattanza nel circuito di griglia.

La variazione di reattanza provoca una variazione inavvertita di frequenza; quella di resistenza apparente è grandissima rispetto alla minima resistenza chimica del circuito di griglia aumentando la tensione di risonanza e quindi la selettività.

Il grado di accoppiamento mediante il quale si riporta l'energia in griglia, determina il grado di reazione: ad un certo punto essa è in condizione di autoeccitarsi dando luogo ad oscillazioni persistenti A.F. Per K (grado di accoppiamento) molto basso il sistema rigenera molto debolmente. Aumentando K l'innescò non tarda a verificarsi con andamento dolce o brusco. Nel primo caso il punto di riposo è in un punto ripido della caratteristica mutua; le oscillazioni aumentano con l'aumentare di K. Nel secondo caso il punto di lavoro non è in un punto ripido della Cm.

Bisogna allora fare K più grande che nel caso precedente per ottenere oscillazioni che appaiono di un tratto ad elevata ampiezza. Diminuendo K esse rimangono anche al di sotto del punto di partenza, poi cessano del tutto. Ciò perché in quest'ultimo intervallo la valvola è solo in condizione di mantenere oscillazioni e non di generarle. Più spesso si nota un passaggio misto: prima l'ampiezza è proporzionale a K poi aumenta bruscamente per tornare quindi a variare linearmente. Questa maniera di comportarsi dipende dal modo con cui varia la Cm, al variare dell'ampiezza dell'oscillazione: per andamento lineare di questa la Cm è massima per oscillazioni di limitata ampiezza. Per maggiore o minore ampiezza diminuisce sempre e non può aumentare che per un aumento di K. Per l'andamento brusco d'innescò, Cm per piccole oscillazioni è piccola (lavoro in gomito di curva). Perciò se queste possono innescarsi, la loro ampiezza aumenta col diminuire di Cm. Per un ben determinato assetto di K e  $V_g$  avviene l'innescò e l'ampiezza aumenta automaticamente fino alla fine dell'intervallo di andamento lineare. Diminuendo K, la oscillazione può mantenersi perché l'ampiezza si riduce ed aumenta così la pendenza media. Poi, il disinnescò, quando la variazione di pendenza non è compensata da variazione di ampiezza. Per cui: il rendimento in A.F. dipende dalla Cm, e dal  $\mu$  della valvola; inoltre un minimo spostamento del punto di lavoro produce grandi variazioni in tutto il complesso A.F. e conseguentemente di energia (1).

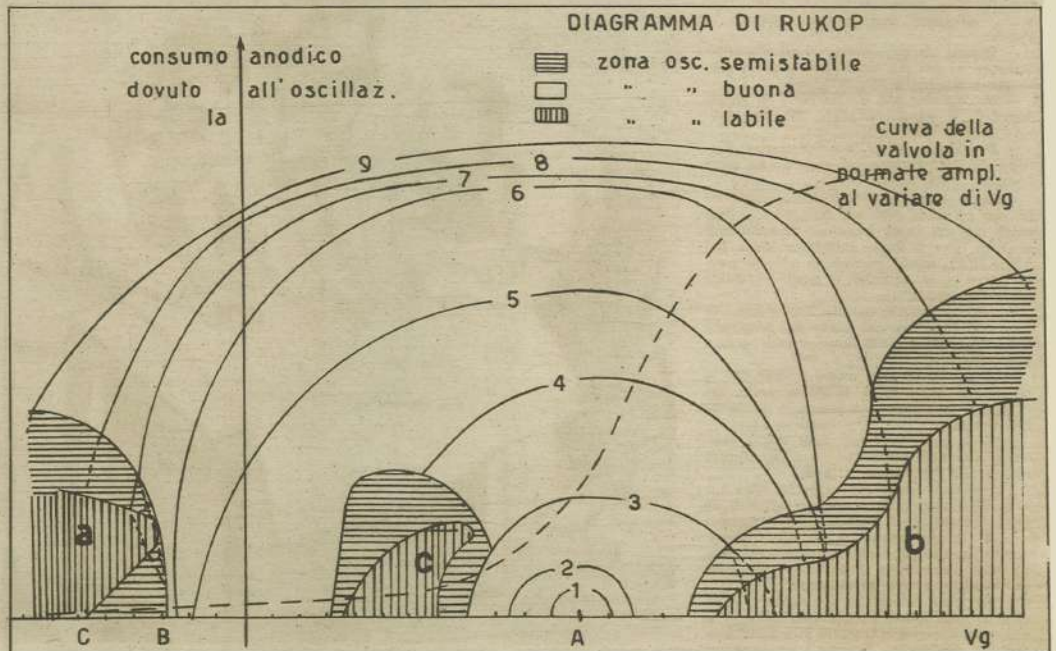
(Continua).

BRUNO

(1) Molto importante alla comprensione della reazione è il diagramma di Rukop; esso è relativo a ciascun circuito ed a ciascuna valvola sperimentate. Comunque l'andamento generale è simile.

Risulta: il valore più basso (1) della reazione basta ad autoeccitare solo se la valvola lavora in punto di pendenza massima corrispondente in A. Per  $V_g = A$  comprende anche la max.  $I_p$  per maggiori valori di K. Spostando  $V_g$  le oscillazioni decrescono in ampiezza per K costante, oppure occorre K più elevato. Nelle regioni esterne la caratteristica mutua ha andamento così pianeggiante che, per ottenere innescò, occorre forte variazione di K. Però essendo aumentata la pendenza media del complesso, le oscillazioni sono molto ampie.

Prima e dopo A la pendenza è piccola; per forti valori di K non si innescano oscillazioni; viceversa le già innescate si mantengono. In B le oscillazioni si mantengono, per alto K l'ampiezza passa subito da e in e'. Con innescate le oscillazioni rimangono fino a C; poi disinnescano o bisogna salire a K=9. Simile effetto a destra. L'instabilità in c è notevole, su Ze di griglia è grande. Nelle valvole a gran saturazione b scompare.



# Il segreto

## romanzo

(Continuazione, vedi numero precedente)

— Oh! — esclamò Renata, ed ebbe una scossa che quasi la fece scivolare in terra.

— Sì, signorina, — proseguì sarcastico il cavaliere — e con le tracce di Verna, ho ritrovato anche quelle di un certo suo pilota e meccanico, tale Rossi, se la memoria mi assiste.

La ragazza, in mancanza di una risposta mordace che non le riuscì di trovare, arrossì fino alle orecchie; poi si alzò e, cantarello, andò alla finestra. Ma subito tornò indietro per non perdere una sillaba di quanto il padre stava dicendo.

— Dunque — continuò il cavaliere — i due si trovano in questo momento a Brazzaville...

— Laggiù? — domandò tutta animata la figliola, stendendo il braccio verso una massa di edifici e di alberi che s'indovinavano confusamente oltre il vastissimo corso del Congo.

— Precisamente, laggiù — confermò il cavaliere. — Mentre voi sprecaate tempo e quattrini al mercato, io utilizzavo meglio la mia giornata. Se fossi venuta con me, — soggiunse malignamente — li avresti veduti, almeno da lontano.

— Come se m'impotrasse qualcosa di quella gente! — mormorò Renata alzando le spalle e voltò il viso verso la parete per non mostrare gli occhi che di repente le eran diventati lustrati.

— Con un po' di abilità e un po' di quattrini son riuscito a sapere da un cameriere dell'albergo che partirono domattina allo spuntar del sole, diretti a Mouloundou. Sapete voi, barone, dove si trova questo accidenti di posto?

— No, ma la carta ce lo dirà — rispose Valtetra, prendendo il foglio che Panfin aveva lasciato cadere in terra — Uhm, — borbottò contrariato — troppi nomi, troppi particolari... Ci vorrà mezza giornata per pescarlo. C'è un altro mezzo però — soggiunse alzandosi e andando a suonare il campanello — Ditemi dieci franchi.

— Dieci franchi? E per fame che?

— Per il vostro servizio, uomo diffidente. Vedrete voi stesso.

Prese il biglietto che il cavaliere gli porgeva e se lo ficcò in tasca, ma, dopo breve riflessione, lo ritirò fuori e lo tenne nel cavo della mano.

— Avanti! — gridò, udendo bussare all'uscio.

— Entro il cameriere negro, il quale rimase in atto interrogativo sulla soglia, non senza rivolgere uno sguardo obliquo a Panfin.

— Dimmi un po', amico, — gli domandò Valtetra — sai per caso dove stia un certo posto chiamato Mouloundou?

— No, signore, già mi ha fatto la stessa domanda il signor cavaliere. Non so davvero dove si trovi Mouloundou.

— Peccato! — disse indolentemente Valtetra, facendosi vento col biglietto da dieci franchi — Va' pure.

— Ecco — soggiunse esitando il cameriere, con gli occhi fissi sul denaro — so soltanto che un paese chiamato Mouloundou si trova dove il fiume Bumba si getta nel fiume Benk, molto lontano da qui, da quella parte — e accennò il nord. — Quasi mille chilometri.

— Ad! — disse il barone, accennando di tacere al cavaliere che stava per scoppiare dall'indignazione — E dove sarebbe questo fiume Bumba?

— E' un fiume non molto grande che si butta nel Benk e il Benk si getta nel N'Gok, e il N'Gok nel Sango e il Sango nel Congo.

— E io getto te fuori della porta, cialtrone che non sei altro! — gridò Panfin esplodendo e saltando in piedi.

I cameriere svani rapidamente oltre l'uscio dopo aver colto a volo il biglietto da dieci franchi che il barone gli allungava.

— E' inutile, cavaliere — disse dolcemente questi, dopo che Panfin, fremendo, gli ebbe raccontato il suo vano tentativo per avere la stessa informazione — si vede che non siete assuefatto a viaggiare. Mancate di stile. Dieci franchi ben collocati al momento opportuno possono in seguito fruttarne centomila. Intanto, — proseguì, esaminando la carta e puntandovi su un

dito — ecco qua il famoso Mouloundou.

Gli altri si chinavano a guardare.

— Sembra un villaggio o poco più — osservò Panfin. — Che diavolo ci andrà a fare quel volpone di Verna?

— Avete notato? — disse Renata. — Si trova esattamente al nord di Leopoldville.

— Eh? — esclamò il barone scuotendosi.

— A nord?

— Sì, proprio a nord. Non devia di un pelo dalla verticale.

— E' vero, — soggiunse sconsigliata Valtetra — Avete ragione — e s'immerse in profondissimi pensieri.

Padre e figlia seguitarono a parlare per un po'; dopo di che il cavaliere ripiegò la carta e la porse a Valtetra.

— Tenetela voi! — disse — serve più al pilota che al passeggero.

Il barone accennò distrattamente di sì.

— Per concludere, — soggiunse Panfin alzandosi — disponete le cose in modo perché possiamo decollare alle primissime luci del giorno. Vorrei proprio marciare nella scia di Verna.

— Vedremo — rispose rannuvolato Valtetra.

— Come, vedremo! C'è qualche storia, adesso?

— Niente. Tutto in perfetto ordine — sospirò l'altro incamminandosi. — Vado a dare un'ultima occhiata e a predisporre per domattina. A più tardi.

— Ma che gli è preso a Valtetra? — domandò Panfin alla figliola, quando l'uscio si fu chiuso.

— Sai bene che è un tipo bizzarro, papà; un brav'uomo, però, intelligente ed espertissimo di tutto. E' stato lui figurati a farmi comprare questo meraviglioso pugnaleto — soggiunse, raccattando l'arma che era finita sulla stuoia.

— Sì, espertissimo — convenne a mezza voce il cavaliere. — E forse più abile ed esperto di quel che mi converrebbe.

E rimase a guardare una zanzara gigante che si sforzava ronzando di penetrar dentro la zanzariera.

V

Il Tiburon emerse pesantemente dalla nebbia giallastra che ancora copriva il corso del fiume gigantesco. Il monoplano, recentemente verniciato in azzurro e oro



...Ecco qua il famoso Mouloundou.

per imperiosa volontà di Renata, era tutto luccicante di umidità che ben presto fu asciugata dal vento della corsa e dai primi raggi del sole appena spuntato.

Nell'interno della cabina, anche rimessa a nuovo con pretese di civetteria, Valtetra, Renata e il cavaliere facevano e guardavano l'orizzonte dai cristalli dei finestrini. Il pilota e la ragazza stavano seduti comodamente avanti e Panfin s'era sistemato alla meglio dietro su un seggiolino pieghevole, con le gambe continuamente molestate dalle valigie. Renata taceva, se così è lecito esprimersi, con gelosa ansia, come in attesa di un avvenimento piacevole; Panfin taceva e si rodeva dall'impazienza e, finalmente, Valtetra taceva

fosco in volto e guardando più la bussola che il paesaggio il quale andava man mano s'evaporando col dissiparsi della nebbia.

— Eccoli là! — gridò improvvisamente Renata battendo le mani — Eccoli là, avanti a destra e un po' più bassi di noi.

Valtterra lanciò uno sguardo ostile in quella direzione, poi tornò a caparbiamente sorvegliare la bussola.

— E' vero! — esclamò il cavaliere — Non può esser che Verna, perché è un biplano. Ohè, barone!

— Che c'è? Che bisogno avete di urlarmi così nell'orecchio? — gridò il pilota, irritato.

(Continua.)

ANTARES

## CRONACHE ANEDDOTICHE DELLA GUERRA AEREA

### IL WHISKY SCOZZESE

una voce che gli dice in italiano

— Buon giorno, signore.

— Buon giorno — risponde, E vede ritto davanti un giovane alto che gli sorride. Armato d'un fucile mitragliatore. Ter, capisce subito dall'accento che è l'aviatore inglese.

Soli nel deserto, i due. L'italiano che non si può muovere, l'inglese con macchie di sangue sulla tuta, ma in piedi. Un proiettile gli aveva forato una spalla.

L'inglese si appoggia sull'ala dell'apparecchio di Ter, si tocca la ferita e ritrae la mano rossa di sangue.

— Venite su — dice Ter — io non posso alzarvi. Mi si è rotta la gamba sinistra. Ho il sacco dei medicinali. Vi potrò medicare.

L'altro si issa sul pozzetto di pilotaggio, siede sul cruscotto, denuda la spalla.

E Ter:

— Avete portato del whisky?

— Yes, Buono, Scozzese

— Meglio per la ferita, allora.

L'inglese ride forte.

— State fermo, mister...

E Ter, versa abbondantemente il whisky di Glasgow sulla sanguinante spalla. Poi apre il pacchetto, prende la garza e fascia accuratamente.

— Va bene così?

— Yes, signore.

— Ce n'è rimasta una buona metà, di whisky. Lo beviamo?

— Yes.

Bevono. Si rianimano. L'inglese trae Ter, dall'abitacolo e gli fascia la gamba. Si distendono sotto l'ala. Cercano di star tranquilli, ma le ferite dolgono tanto.

Il sole è ora alto, scotta. L'ombra che li ripara si sposta ed allora l'inglese che è meno indebolito vi trascina il compagno.

Ad un tratto vedono qualche cosa che si muove e che va incontro a loro... Non sono dei carri armati? Non sono dei nemici?

Ter, afferra il fucile mitragliatore e spara... Delirio febbrile. Miraggio. Non c'è niente. Niente e niente. E chi potrà vederli? Chi potrà soccorrerli? Nell'immensità desertica...

E scende ancora il nero velo della notte. La sete atroce, Leccano l'umidità che sa di vernice dell'ala... Ritorna il mattino.

Ronzio, rombo di motori. Un aeroplano è sopra di loro.

— E' inglese, mi pare!

— Inglese, inglese!

L'apparecchio britannico cala cala e scorge al suolo l'apparecchio italiano. Spara. Spara ripetutamente, come rallegrandosi della facile preda. Risale. Affonda e spara sempre.

— Ci ammazzano, i vostri camerati! — dice Ter. — Tirano a me e a voi...

I proiettili dall'alto piombano a bizzeffe. Colpiscono la fusoliera a terra, se qualche palla giunge ai serbatoi, addio! Scoppiò tutto.

Il giovane aviatore inglese si agita. Diventa convulso. Non sa che fare.

— Sparare, bisogna. Prendete il mitragliatore e tirate. Non c'è da perdere tempo! Il giovane inglese finalmente capisce e si decide. Imbraccia il moschetto, appoggiando il calcio sulla spalla ferita e dolente e spara. Calmo, attento, preciso.

Il pilota dell'apparecchio britannico se ne accorge. Comprende che c'è qualcuno che è vivo laggiù. Cessa il fuoco, vibra e manda un segnale radio al suo campo.

Il segnale è intercettato da parte italiana. Un trimotore s'involta e raggiunge la località segnalata. Trova i due feriti, li trasporta in salvo.

Il sottotenente Ter, sta ancora assopito nel bianco lettuccio d'ospedale, quando ode una voce che gli dice in italiano:

— Buongiorno, signore.

— Buongiorno — egli risponde, riaprendo gli occhi. E vede nel lettuccio a fianco un giovane aviatore inglese che gli sorride e gli tende una mano.

# Le memorie di un ACCADEMISTA

Talvolta non dispiace conoscere la genesi di un fatto, di uno scritto, di un orientamento mentale. Neppure dispiace sapere qualcosa sulla persona dell'autore e circa il suo modo di gestire nel senso psicofisiologico. E' perciò che all'inizio di questa forse lunga catena di scritti comincio a togliermi moralmente la camicia per mostrarvi a voi come mamma mi fece.

Come mi chiamo lo sapete. Basta del resto guardare in calce all'ultima di queste colonne. Sono un uomo di taglia media, piuttosto snello, piuttosto bruno, piuttosto comune, piuttosto trentacinquenne e sicuramente Ufficiale pilota della nostra bellissima Arma Aeronautica, provvisoriamente col grado di Maggiore.

Ho sempre avuto il vizio di trafficare con penne, inchiostro e carta, prima in poesia a rime stonate, poi in prosa barbosca ed involuta ed ora finalmente in allegro periodare. Disse qualcuno (potrei essere io quel desso, ma mi nascondo per dare maggior forza alla massima che vado escogitando) che chi non sa far scaturire dal proprio animo un poco di poesia ed un poco di umorismo costui per certo nulla dimostra d'aver inteso del soffio divino della vita (bel pensiero, eh?).

E così, per non passare da imbecille, son costretto da me stesso a fare anch'io l'umorista e — a ragion perduto — il poeta.

Come poi è avvenuto che mi sia messo innanzi tempo al tavolino per tracciare una specie di parziale autobiografia, mascherandola col titolo che vedete a far di cappello a queste righe, è una faccenda di tale semplicità che non varrebbe la pena di parlarne se non mi sentissi spinto a porger grazie al valente Direttore del nostro «Aquilone» il quale, con tatto ultraquadrato, mi ha colto nel mazzo e mi ha scritto a bruciapelo: «vorreste voi raccontarci aneddoti, barzellette e squarci di vita d'Accademista, legata a filo doppio con la logica, il nesso, la consecutio e tutti gli altri ingredienti atti a formare una pietanza appetitosa?».

L'idea, dunque, è sua. E' suo anche il titolo, tale e quale. E vi confesso che, come al cavallo basta una frustata per trottare, così al mio cervello svuotato, imballolato, rincrinato, quella voce muta è parsa un tuono che ha rimesso in circolazione un buon flusso sanguigno nelle meningi impoverite. Ed eccomi qui, eccitato, geloso, retrospiciente dai miei vent'anni in su. Anzi diciannove... be', cominciamo con ordine.

Sebbene tutto ciò che è avvenuto dagli zero al diciannove sia tutta cruscata agli effetti del buon pane che stiamo per mettere nel forno già pronto e bollente, è certo che io non sono nato e cresciuto come un fungo sotto un'abetina durante la prima stagione delle piogge. Quindi vi dirò che il 25 febbraio del 1906 fu un triste giorno a Firenze per mia madre a causa delle doglie di me nascituro.

Crebbi in breve nell'ignoranza di ciò che un intelletto aperto e vivace può far gustare ai bambini in genere nella dolce età irresponsabile delle prime verdure. Poi mi cadde fra capo e collo un Semiconvito — molto semi e con poco vitto — che, forse, ancora si vanta d'avermi chiuso fra mura arcigne per cinque anni a farmi digerire malamente le quattro classi elementari. Le mie budella e le mie cervella — non mai placate — vendetta anch'oggi chiedono per tanto strazio! E se poi il conto non vi torna, vi aiuterò con una confessione: 5 anni, sì, per sole 4 elementari (roba da strozzini!) perché, essendo debole in aritmetica, ho dovuto ripetere la terza classe. Ma oggi, che possiedo il senno del poi, vedo chiaro in questa mistificazione: il vero motivo della mia trattenuta in quella terza classe, in quella tradotta, in quel carro bestiame, spinto a lento moto verso l'irraggiungibile orizzonte della cultura, non doveva e non poteva essere ricercato nell'apertura più o meno ottusa della mia intelligenza a svissicare i problemi della matematica superiore che si tentava d'impartirmi, e ciò è convalidato dapprima dal fatto che, potendolo, non fui ricevuto e risentito nella sessione autunnale e dipoi dalla sequela di studi tecnici, fisici, astronomici ecc., cui mi dedicai in seguito con-

trovaglia ma con buon esito. Quindi, a che ascrivere la ripetizione che mi umiliò ai miei stessi occhi, quasi per una colpa grave? Ve lo dico subito: sotto l'apparente intento di farmi maturare la pera si voleva trattenermi il più a lungo possibile quale contribuente del nobile Istituto. Non fa bisogno di dire che gli ultimi due anni li passai seduto — in posa napoleonica — sul quadro di colore. Fui un grande, un sublime ripetente: ciò non pertanto rimasi uno scemo come sempre ero stato.

Affinché un barlume di sapienza si facesse strada nei settori più astrusi del caleidoscopio umano, che lo portavo bravamente senza scuotere attraverso le vicende del tempo che mi passava vicino senza sfiorarmi, ci volle ben altro che cinque anni di ginnasio, di cui i primi tre normali (senza esami col 6: c'era la guerra!) e gli ultimi due del tipo «moderno» (deducendo sul nascere: forse perché l'ho fatto io. Non c'era il greco, pensate che bazzà!, sostituito con lingue moderne, finalmente!), non furono sufficienti due dozzine di professori svogliati e frusti e di professoressine ancor giovani e prosperose, ma ingiallite e ammutolite. Dovette venire il mio tempo, la pubertà, la forza fisica e la più possente di tutte le altre forze del creato: l'amore. Già, l'amore a quindici anni. Una cosuccia da niente: capelli vaporosi d'una coetanea, lunghi sguardi senza senso, una parola attesa col cuore palpitante, una gonnella sfiorata per caso, arrossendo.

Ma l'amore non sveglia se rimane tale. Addormenta ancor più chi già dorme troppo con la volontà e con la materia grigia. Occorre la delusione, il ripudio, il dolore. Bisogna sentirsi soli, abbandonati da tutti, bisogna gridare e piangere. Allora tutti gli istinti sopiti nella bestia doma risalgono le scale dei secoli e l'uomo si ritrova vicino alla sua natura. Soffre perché sente ormai la voce arcana e vera delle cose.

Questo, insomma, o a un dipresso, m'è accaduto fra i quattordici ed i quindici. Allora decisi di rompere gli indugi e di affrontare l'esistenza nel grande ignoto: vedere sempre al di là del muro nel quale battevo il naso.

Navagai dapprima in qualità di mozzo

sul un vellerio viareggino, con una fuga consentita da mio padre. La passione del mare, che sempre m'aveva attratto verso il più poderoso degli elementi della Natura, era sbocciata ormai con la prepotenza di un sentimento che solo poteva far impallidire e allontanare l'esaltazione amorosa. Mi fu quindi concesso di saggiare in proprio e in pratica le mie doti di marinaio imberbe, cominciando proprio dalla gavetta. I piedi nudi, le mani callose, i carichi sulle spalle mi fortificarono le membra e lo spirito. E quando la ragione prese di nuovo il sopravvento mi accorsi che stavo navigando di bolina stretta in un mare tempestoso. Sbarcai allora dalla «Carminina» ed accedei al desiderio di mio padre che era quello onesto di tornare ai banchi di scuola. M'iscrissi al Nautico di Camogli (92-923): passai quindi a quello più severo di Livorno (1923-1925). Nel luglio del 1925 conseguì la licenza di Capitano di lungo corso a pieni voti. Ero diventato abbastanza intelligente. Cercavo ormai un imbarco su un piroscafo per fare un giusto periodo di allevato prima di darmi definitivamente alla

pesca delle aragoste. Avevo appena trovato ciò che poteva fare al caso mio (un carboniero livornese) quando...

Come nei racconti delle fate, ci fu un «quando» seguito da puntolini. Il mio «quando» fu un affisso murale recante gli estremi per un concorso vincendo il quale i cancelli della Regia Accademia Aeronautica si sarebbero dischiusi davanti ai miei passi. I puntolini seguenti, naturalmente, furono scrupoli, paure, incognite, difficoltà paterne per via di una certa firma.

In primo luogo una domanda non inopportuna mi salivò alle labbra: ma che cosa è questa «Aeronautica»?

Digiuno, ero, digiuno vi dico!

E chi, del resto, ne aveva masticata di quella roba? Ma un certo non so che, un fascino irresistibile usciva dal decalogo del manifesto per il concorso.

Il risultato fu che nello stesso giorno il carboniero partì per l'Occidente ed una lettera s'inoltrò verso Oriente.

La lettera diceva:

«Caro papà...»

(Continua)

MARIO SALVADORI

## POSTA aerea

Rondinella Palladiana, come vedi, davanti a me ho poco spazio anche oggi; e poco tempo, ahime, da poter dedicare ai miei cari amici. Ti rispondo telegraficamente. Dell'aviatrice Gabby Angelini ti parlerà Donna Amanda. Se tu vedi Donna Angelini a Vicenza porgile i miei omaggi. Sono felice perché il giornale ti «piace sempre tanto». Pubblico pochissima collaborazione dei giovani perché non ho spazio. L'ho detto e lo ripeto. C'è la guerra, è scritto ovunque. (Ma c'era bisogno di scriverlo sui cartelli? Io l'ho sempre saputo che c'è la guerra!). Perché si parla pochissimo di Vicenza? A questa domanda rispondo che, per fare il paragone con le altre città dovremmo ignorare la città di Foggazaro per almeno dieci anni. Concorsi? La stessa risposta, data per la collaborazione dei giovani. Maria Umbra non è malata, grazie a Dio. Lavora e studia molto.

Francesco Rocca, Piano di Sorrento. — Anche a te rispondo telegraficamente. Se non pubblichiamo relazioni ulteriori sugli apparecchi italiani gli è perché non è permesso, per una ragione o per l'altra. Del «Ba 88» dicono che sia inutile parlare, oggi. «L'Aquilone» viene spedito a tutti gli

abbonati il venerdì, qualche volta il giovedì, cioè due o tre giorni prima della data di copertina. Io ho ricevuto una lettera da Forlì ventun giorni dopo ch'era stata scritta. Trai le conclusioni. Ripeterò anche a te: c'è la guerra, stupido che tu non te ne sia ancora accorto. Noi non copriamo che raramente gli asticci d'aeromodellismo dalle riviste straniere per molte ragioni. Primo: non ci piace copiare; secondo: non giungono più in Italia tante riviste dei paesi nemici e di certi paesi neutrali, come l'America, ad esempio; terzo: le riviste tedesche d'aeromodellismo sono state quasi tutte soppresse; quarto: le riviste spagnole, svizzere, portoghesi, romene, ungheresi, ecc., riportano abitualmente i nostri articoli. Altre cose vorrei dirti, ma non ho proprio più spazio.

ZIO FALCONE

### LA PENNA AL SEGRETARIO

Enzo Noi, Medicina — Sloggiare l'«Aquilone» per trovare quello che chiedi, mio caro piccolo amico, lo puoi fare anche tu. Non è bello fare delle domande oziose, con il solo scopo di far perdere del tempo. Anche dei libretti della R.U.N.A. ho parlato tante volte che mi sembra inutile ripetermi. Leggi la Postacera del n. 38. I titoli stessi dicono di che cosa trattano questi libretti. Mi chiedi inoltre di che cosa tratta «Il Costruttore di Aeromodelli»? Non ti sembra anche questa una domanda, per lo meno superflua? Ti mando il catalogo dove troverai anche l'elenco delle tavole costruttive da noi in vendita.

Enrico Cornallesi, Milano — Per l'iscrizione al Collegio aeronautico di Forlì leggi il n. 27 dell'«Aquilone». Sulle foto bisogna scrivere a tergo nome, cognome, indirizzo, data e tipo del modello. Non leggi l'«Aquilone»? Mi sembra che tanto Zio Falcone come lo abbiamo detto questa cosa infinite volte. Grazie in ogni modo, e saluti.

Alberto Mandricchia, Sciacca. — Ti mando catalogo. Per scrivere a Giarella usa l'attuale indirizzo che usi per me. Affettuosità.

Condor, Udine — Per iscriversi alla R.U.N.A. va alla sede della tua città e sarai ogni cosa. In ogni modo tale associazione ti dà il diritto di frequentare le scuole di aeromodellismo. Se tu intendi per fac-simile del Costruttore qualche libro che possa sostituire, acquista i libretti della R.U.N.A. a L. 5 l'uno, già tante volte menzionati in questa rubrica. Per avere il distintivo dell'«Aquilone» si mandano alla nostra Amministrazione L. 2, se sei abbonato e L. 4 se non lo sei. Si può fare con versamento in conto corrente postale, oppure inviando francobolli. Un listino prezzi dei francobolli più rari lo troverai nel libretto «Posta aerea» (L. 1) che uscirà in questi giorni. Non si può usare lo spazio dell'«Aquilone» per cose che non sono di interesse generale. Per il concorso fotografico ne parlerò ad AGI. Il referendum invece ci darebbe troppo lavoro ed ora che siamo così ridotti non abbiamo veramente il tempo. In ogni modo grazie dell'interessamento. Ti mando alcune copie dell'«Aquilone» per la propaganda. Ti saluto molto cordemente.

Genarino bis, Roma — Non si rispondono alle lettere che non hanno l'indirizzo completo. Il tuo lavoro proprio non va.

Valentino Formentin, Udine — Grazie per i saluti. Vedrà se la foto è pubblicabile.

Roberto Bonvicini, Posta Militare 3500 — Grazie per i tuoi saluti che abbiamo molto graditi. E' meglio rinnovare l'abbonamento con l'indirizzo di Venezia. A Catania c'è la Sede della R.U.N.A.: sarebbe bene che tu ci andassi. Facci sempre sapere come stai. Affettuosi saluti.

DONNA AMANDA



...essendo debole in aritmetica...

# ARR

## LA COPPA BONMARTINI ALLA RUNA DI NAPOLI

La Commissione Sportiva Centrale della R.U.N.A. esaminati i verbali dei risultati conseguiti dalle sedi provinciali durante il «VII Concorso Nazionale di Modelli Volanti» ha fatto la seguente classifica:

1. Napoli con punti 8; 2. Parma con punti 13; 3. Venezia p. 14,5; 4. Torino p. 16; 5. Modena p. 18; 6. Reggio Emilia p. 18; 7. Guidonia p. 19; 8. Firenze p. 32; 9. Ancona p. 34; 10. Rimini p. 35; 11. Cremona p. 35; 12. Treviso p. 37; 13. Milano p. 41,5; 14. Roma p. 44; 15. Udine p. 47,5; 16. Fiume p. 49; 17. Arezzo p. 51; 18. Cagliari p. 53; 19. Trieste p. 58; 20. Livorno p. 58; 21. Genova p. 63,5; 22. Verona p. 63; 23. Trento p. 64,1; 24. Poligno p. 65; 25. Terni p. 65; 26. Bari p. 69; 27. Salerno p. 75; 28. Messina p. 77.

La «Coppa Bonmartini» viene quindi assegnata per l'anno 1941-1942 alla Sede provinciale di Napoli della R.U.N.A.

## CLASSIFICHE GENERALI DELLA NAZIONALE

(Continuazione dalla pagina 2)

34. Pomino Oscar, Trento-Rovereto 33'2/5; 35. Preti Luigi, Asti 29'2/5; 36. Briceese Attilio, Bari 26'9/5; 37. Battaglini Aldo, Lucca 22'2/5; 38. Barcaroli Leonello, Terni 21'3/5; 39. Castiglioni Luciano, La Spezia 21'9/5; 40. Metz Franco, Udine-Pordenone 20'; 41. Oliva Filippo, Viterbo 16'2/5; 42. Vacalebre Ermanno, Messina 15'1/5; 43. Talamo Alberto, Salerno 13'3/5; 44. Bini Giancarlo, Livorno 13'; 45. Falessio Giacomo, Genova 12'3/5; 46. Prioni Gilberto, Bologna 11'7/5; 47. Balduzzi Ermenegildo, Bolzano 8'; 48. Predolin Mario, Trieste-Monfalcone 7'2/5; 50. Maccari Enos, Poligno 6'.

### «Veleggiatori» Classifica collettiva

1. Ossola Carlo, Torino-S. Maurizio Canavese 5'23"; 2. Canestrelli Antonio, Napoli 3'18"; 3. Saudella Carlo, Ancona 2'16"; 4. Popolini Lucio, Venezia 2'02"; 5. Guidi Filippo, Varese-Busto Arsizio 1'55"; 6. Sporeni Sergio, Udine 1'54"; 7. Benucci Bellisario, Firenze 1'54"; 8. Morandi Enzo, Parma 1' e 50"; 9. Cecconi Costantino, Guidonia 1'49"; 10. Baracchi Giorgio, Reggio Emilia 1'49"; 11. Tedeschi Riccardo, Modena 1'47"; 12. Gallo Luigi, Venezia-Mestre 1'43"; 13. Pavesti Lovadivo, Milano-Linate 1'34"; 14. Martorello Alessandro, Roma 1'32"; 15. Alessi Alberto, Cremona 1'32"; 16. Luigi Bruno, Modena-Carpis 1'21"; 17. Corsi Luigi, Verona 1'18"; 18. Porfano Angelo, Casale Monferrato-Alessandria 1'11"; 19. Marras Paolo, Cagliari 1' e 9"; 20. Renal Agostino, Prato 1'7"; 21. Corsetti Vittorio, Torino 57"; 22. Caneschi Lanfranco, Arezzo 55"; 23. Locatelli Alberto, Treviso 55"; 24. Zarotti Giuseppe, Trieste 54"; 25. Ascanio Salvatore, Catania 51"; 26. Ulrich Luigi, Fiume 51"; 27. Nainer Aurelio, Trento 47"; 28. Di Piramo Giulio, Coll. Aer. C.E. Forlì 45"; 29. Casadei Enzo, Forlì 42"; 30. Bellini Giorgio, Rovigo 35"; 31. Chiari Adriano, Milano 35"; 32. Renzi Renzo, Rimini 34"; 33. Pomino Oscar, Trento-Rovereto 33"; 34. Bini Giancarlo, Livorno 31"; 35. Preti Luigi, Asti 29"; 36. Briceese Attilio, Bari 25"; 37. Battaglini Aldo, Lucca 22"; 38. Barcaroli Leonello, Terni 22"; 39. Castiglioni Luciano, La Spezia 21"; 40. Metz Franco, Udine-Pordenone 20"; 41. Oliva Filippo, Viterbo 16"; 42. Vacalebre Ermanno, Messina 15"; 43. Talamo Alberto, Salerno 13"; 44. Falessio Giacomo, Genova 12"; 45. Balduzzi Ermenegildo, Bolzano 8"; 46. Predolin Mario, Trieste-Monfalcone 7"; 47. Maccari Enos, Poligno 6".

### «Motore a matassa elastica» Classifica individuale

1. Sabbadin Sergio, Venezia 15'15"; 2. Fontanesi Rino, Reggio Emilia 5'04'2/5; 3. Sperandini William, Rimini 5'20'4/5; 4. Castellani Adriano, Guidonia 3'41"; 5. Canestrelli Pio, Napoli 3'35'3/5; 6. Scipioni Attilia, Parma 3'20"; 7. Barrelli Ermes, Modena-Carpis 3'18"; 8. Claudiano Francesco, Torino-San Maurizio Canavese 2'48'1/5; 9. De Micheli Livio, Genova 2'43'1/5; 10. Ciani Edgardo, Milano-Linate 2'12"; 11. Bastal Sergio, Modena 2'7'4/5; 12. Darbesio Renzo, Torino 1'57'3/5; 13. Lucarelli Armando, Padova 1'50'4/5; 14. Pavanello Renzo, Firenze 1'44'4/5; 15. Pitturazzi Giulio, Cremona 1'39'4/5; 16. Carniato Giovanni, Treviso 1'37'4/5; 17. Gnesi Pier Luigi, Pisa 1'35'1/5; 18. De Grossi Alfredo, Trieste 1'34'2/5; 19. Franceschi Ferruccio, Bologna 1'25'1/5; 20. Calamandrei Gino, Livorno 1'23'1/5; 21. Franceschini Osvaldo, Verona-Galtarossa 1'23"; 22. Dona-

- don Giovanni, Udine-Pordenone 1'22'4/5; 23. Ricchetti Franco, Foligno 1'21'4/5; 24. Scantamburio Giuseppe, Trento-Rovereto 1'21'3/5; 25. Chintella Bruno, Fiume 1'14" e 1/5; 26. Sabbadin Mario, Venezia-Mestre 1' e 17"; 27. Arseni Ercole, Roma 1'5"; 28. Birsa Romano, Gorizia 1'2'2/5; 29. Del Re Adriano, Terni 56'3/5; 30. Mammarella Antonio, Chieti 54"; 31. Occhiodoro Giorgio, Ancona 43'1/5; 32. Pastore Gastone, Salerno 43"; 33. Martinelli Mario, Bari 42"; 34. Figus Guido, Cagliari 39'4/5; 35. Galantini Ippolito, Arezzo 39"; 36. Butà Antonio, Messina 32'2/5

### «Motore a matassa elastica» Classifica collettiva

1. Sabbadin Sergio, Venezia 5'3"; 2. Claudiano Francesco, Torino-S. Maurizio Canavese 2'47'1/5; 3. Sperandini William, Rimini 2'32'3/5; 4. Barrelli Ermes, Modena-Carpis 2'17'1/5; 5. Scipioni Attilia, Parma 2'10'3/5; 6. Canestrelli Pio, Napoli 1'56'2/5; 7. Ciani Edgardo, Milano-Linate 1'52'3/5; 8. Fontanesi Rino, Reggio Emilia 1'51'2/5; 9. Bastal Sergio, Modena 1'38'4/5; 10. Castellani Adriano, Guidonia 1'38'1/5; 11. Gnesi Pier Luigi, Pisa 1'35'1/5; 12. Darbesio Renzo, Torino 1'25" e 1/5; 13. De Grossi Alfredo, Trieste 1'16" e 2/5; 14. Carniato Giovanni, Treviso 1'15" e 1/5; 15. Lucarelli Armando, Padova 1'13"; 16. Sabbadini Mario, Venezia-Mestre 1'9" e 1/5; 17. Ricchetti Franco, Foligno 1'5'2/5; 18. Donadon Giovanni, Udine-Pordenone 1'5'2/5; 19. De Micheli Livio, Genova 5'4'2/5; 20. Pitturazzi Giulio, Cremona 5'4'1/5; 21. Franceschi Ferruccio, Bologna 5'3'4/5; 22. Scantamburio Giuseppe, Trento-Rovereto 4'9'4/8; 23. Chincarella Bruno, Fiume 48"; 24. Calamandrei Gino, Livorno 46'3/5; 25. Pavanello Renzo, Firenze 40'3/5; 26. Mammarella Antonio, Chieti 31'3/5; 27. Del Re Adriano, Terni 29'1/5; 28. Franceschini Osvaldo, Verona-Galtarossa 27'3/5; 29. Galantini Ippolito, Arezzo 25'2/5; 30. Arseni Ercole, Roma 21'3/5; 31. Occhiodoro Giorgio, Ancona 14'3/5; 32. Pastore Gastone, Salerno 14'1/5; 33. Martinelli Mario, Bari 14"; 34. Figus Guido, Cagliari 13'1/5; 35. Butà Antonio, Messina 10'4/5.

### «Motore a scoppio» Classifica individuale

1. Sinopoli Raffaele, Guidonia 1'54'4/5; 2. Rossetti Scario, Trieste 1'7'4/5; 3. Paparella Fulvio, Roma 57'4/5; 4. Cecconi Costantino, Guidonia 55'1/5; 5. Barthelemy Guglielmo, Firenze 48"; 6. Bacchetti Adriano, Padova 14'4/5.

### CLASSIFICA SEDI PERIFERICHE «Veleggiatori»

1. Napoli punti 2; 2. Ancona p. 3; 3. Varese p. 5; 4. Venezia p. 7; 5. Firenze p. 7; 6. Parma p. 8; 7. Guidonia p. 9; 8. Torino p. 10; 9. Reggio Emilia p. 10; 10. Modena p. 12,5; 11. Roma p. 14; 12. Cremona p. 15; 13. Casale Monferrato p. 18; 14. Cagliari p. 19; 15. Prato p. 20; 16. Milano p. 21; 17. Udine p. 22; 18. Arezzo p. 22; 19. Treviso p. 23; 20. Catania p. 25; 21. Fiume p. 26; 22. Collegio Aeronautico G.I.L. Forlì p. 28; 23.

- Forlì p. 29; 24. Rovigo p. 30; 25. Rimini p. 32; 26. Verona p. 32,5; 27. Livorno p. 34; 28. Trieste p. 34,5; 29. Trento p. 34,6; 30. Asti p. 35; 31. Bari p. 36; 32. Lucca p. 37; 33. Terni p. 38; 34. La Spezia p. 39; 35. Viterbo p. 41; 36. Messina p. 42; 37. Salerno p. 43; 38. Genova p. 44; 39. Bolzano p. 46; 40. Poligno p. 48.

### «Motore a matassa elastica»

1. Rimini punti 3; 2. Parma p. 5; 3. Modena p. 5,5; 4. Torino p. 6; 5. Napoli p. 6; 6. Venezia p. 7,5; 7. Reggio Emilia p. 8; 8. Guidonia p. 10; 9. Pisa p. 11; 10. Treviso p. 14; 11. Padova p. 16; 12. Foligno p. 17; 13. Genova p. 19; 14. Cremona p. 20; 15. Milano p. 20,5; 16. Bologna p. 21; 17. Fiume p. 23; 18. Trieste p. 23,5; 19. Livorno p. 24; 20. Firenze p. 25; 21. Udine p. 25,5; 22. Chieti p. 26; 23. Terni p. 27; 24. Arezzo p. 29; 25. Trento p. 29,5; 26. Roma p. 30; 27. Verona p. 31; 28. Ancona p. 31; 29. Salerno p. 32; 30. Bari p. 33; 31. Cagliari p. 34; 32. Messina p. 35.

### CLASSIFICA ASSOLUTA SEDI PERIFERICHE

1. Napoli punti 8; 2. Parma p. 13; 3. Venezia p. 14,5; 4. Torino p. 16; 5. Modena p. 18; 6. Reggio Emilia p. 18; 7. Guidonia p. 19; 8. Firenze p. 32; 9. Ancona p. 34; 10. Rimini p. 35; 11. Cremona p. 35; 12. Treviso p. 37; 13. Milano p.41,5; 14. Roma p. 44; 15. Udine p. 47,5; 16. Fiume p. 49; 17. Arezzo p. 51; 18. Cagliari p. 53; 19. Trieste p. 53; 20. Livorno p. 56; 21. Verona p. 63,5; 22. Genova p. 63; 23. Trento p. 64,1; 24. Foligno p. 65; 25. Terni p. 65; 26. Bari p. 69; 27. Salerno p. 75; 28. Messina p. 77.

## Alla fine di ottobre

viene posto in vendita nelle principali edicole e spedito a chi ne ha rimesso l'importo il volumetto n. 8 di

## Aviazione per tutti SOCCORSI DAL CIELO

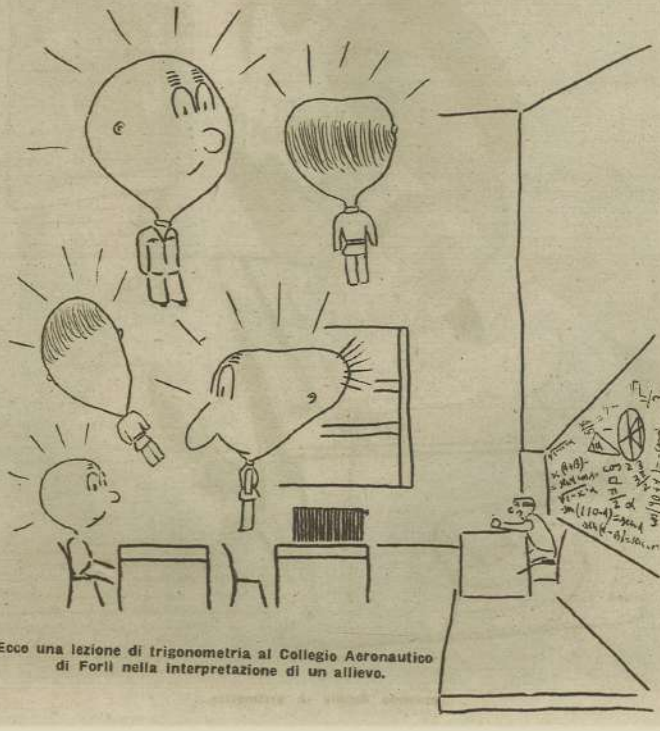
di Mario Guerri

- Successivamente usciranno:
- 9 - Posta aerea
  - 10 - Piccola storia dell'aviazione
  - 11 - Aeroplani dei paesi in guerra (Italia)
  - 12 - Aeroplani dei paesi in guerra (Germania)

Ogni volumetto lire una

Eseguite i vostri versamenti sul conto corr. postale N. 1-24718 Uff. Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

## LEZIONE DI TRIGONOMETRIA



Ecco una lezione di trigonometria al Collegio Aeronautico di Forlì nella interpretazione di un allievo.



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

### LE VIE DELL'ARIA

Settimanale illustrato di attualità politica e tecnica, in formato dei grandi quotidiani che cediamo a L. 12,50 mentre costa » 11,50

### L'ALA D'ITALIA

Rivista quindicinale di 72 pagine in carta patinata e tavole fuori testo stampate in rotocalco che cediamo a L. 40,50 mentre costa » 45

### L'AQUILONE

Settimanale di lusso in rotocalco per giovani, illustrato in nero e a colori che cediamo a L. 32,50 mentre costa » 25

### ALLI DI GUERRA

Quindicinale in 24 pagine illustratissimo con attualità fotografiche e disegni che cediamo a L. 18 mentre costa » 20

### Unendovi al

CALENDARIO DELL'AVIATORE IN GUERRA che cediamo a L. 7,75 mentre costa » 20 - più spese postali e di imballaggio L. 2,50

TOTALE L. 100 contro un valore di L. 125

Il Calendario dell'aviatore in guerra è una splendida pubblicazione in cartoncino, stampato a due colori, bloccato con anelli di metallo, di praticissima consultazione. Comprende il cartoline staccabili, ognuna delle quali contiene un disegno o una fotografia di carattere aviatorio, e può essere spedita con vantaggio e con decoro data la ottima qualità della materia e la finezza del lavoro. I disegni illustrano le varie forme e specialità dell'azione aerea (bombardamenti, combattimento assalto a volo rasente e in picchiata, siluramento, discesa di paracadutisti e atterrata di truppe con alianti), i vari artieri specialisti dell'ala (montatore, armiere, marconista, fotografo), l'aeroporto nel deserto e i soccorsi aerei sul mare. Le fotografie illustrano i principali tipi di velivoli dell'Asse.

Ogni pagina settimanale ha i giorni disposti con lo spazio bianco per le annotazioni e comprende un sunto storico inerente ai giorni della settimana stessa. Tale sunto, a differenza di quanto talvolta si verifica in consimili pubblicazioni, non comprende citazioni disparate e senza reciproco collegamento, bensì rammenta ai lettori, in questa epoca di grande importanza storica in cui abbiamo la fortuna di vivere, tutti gli avvenimenti di carattere aviatorio che più hanno influito nei determinarsi della situazione quale è alla fine dell'anno XIX dell'Era Fascista e quale svilupperà, nel XX anno E.F. cui il Calendario si riferisce, con la immane e totale vittoria dell'Asse. L'abbonato che chiede questa combinazione: L. 100 quattro periodici e un calendario può chiedere per ciascun periodico la decorrenza che ritenga più conveniente.

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

Dei Calendario sarà iniziata la distribuzione agli abbonati e la vendita separata, prima del 28 ottobre corrente anno.

Il Calendario dell'aviatore in guerra, si vende anche separatamente al prezzo di Lire 20 (venti) la copia (franco spesa di spedizione e d'imballaggio fino al 31 dicembre). Richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori sulla assoluta eccezionalità (fino al 29 ottobre 1941-XX) della concessione: 100 lire quattro periodici e un calendario.

Preferite eseguire i versamenti sul conto corrente postale N. 1-24718.

### UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

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



## IL PILOTA PREAERONAUTICO

È il manuale indispensabile per i giovani che desiderano arruolarsi nell'Arma aeronautica come specializzati.



L. 7.<sup>35</sup>



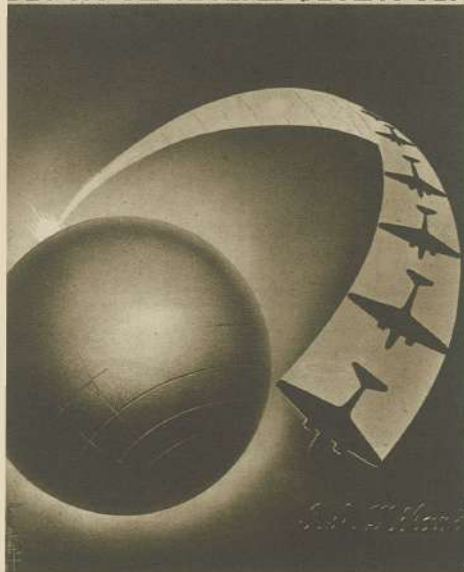
## L'elettricista PREAERONAUTICO

Tutta la materia riguardante le svariate applicazioni nel campo dell'elettricità è esposta in modo facile in questo Manuale destinato ai giovani che vogliono arruolarsi nella R. Aeronautica con la qualifica di elettricisti.

PRESSO TUTTE LE LIBRERIE  
OPPURE INVIANDO L'IMPORTO DI L. 8— ALL'  
**UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO**  
PIAZZA DEL POPOLO 18 - ROMA  
C. C. POSTALE N. 1/24718

L. 8.<sup>00</sup>

### AEROPILANI CAPRONI



### PIAGGIO

AEROPILANI  
ELICHE  
MOTORI



IF  
MILANO MOTORI PER AVIAZIONE



**L'AQUILONE**

*Settimanale per i giovani*

**NUMERO  
SPECIALE**  
*dedicato al*  
*Collegio* **AERONAUTICO**  
**'BRUNO MUSSOLINI,**  
*della G.I.L. in Forlì*  
**L.1.50**

COLLEGIO AERONAUTICO DELLA G. I. L. IN FORLÌ; GLI ALLIEVI SUL CAMPO SPORTIVO