

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



NUMERO
SPECIALE
DEDICATO AI
PREAUIERI

IL SOGNO DEL PREAREONAUTICO.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 13

26 marzo 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma
viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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

EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 1250, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50, - Abbonamento annuo lire 45, Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO

pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine
Organo dell'Istituto internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA
AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA
AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.

IL BARACCONTE
DELLE
MARAVIGLIE

Il vecchio Imbonitore qualche volta si commuove; qualche volta si esalta; qualche volta ride. A proposito di questa notizia che mi viene dalla Svezia, dove, nello stesso tempo, commuovermi, esaltarmi e ridere. Sentite perché. Il Ministero dell'Interno svedese ha ordinato che i medici addetti al servizio di ambulanza partecipino ad un corso di paracadutisti; e ciò perché in alcune regioni della Svezia (ma più particolarmente della Lapponia), gli abitanti sono completamente isolati dal mondo civile e in caso di malattie il medico è obbligato a servirsi dell'aeroplano per andarci a soccorrere. Senonché, talvolta, l'aiuto medico è giunto tardi, perché non sempre si è trovato il posto per atterrare. Ora, invece, con la nuova ordinanza che impone l'uso del paracadute, il pronto soccorso sarà possibile in qualunque caso. Questa la notizia nuda e cruda. Ed ora ascoltate perché il vecchio Imbonitore si commuove, perché si esalta, perché ride. Ride perché immagina il fior fiore dei medici svedesi, con le fluenti barbe bianche al vento, che si calano dal cielo e scendono penzolori come salami: sono salami sapienti. Si esalta perché, ancora una volta, l'idea che l'aviazione sia un potente strumento di civiltà e progresso, gli viene confermata dai fatti. Infine, si commuove perché pensa a tutti quelli che, nel tempo, non hanno potuto essere soccorsi perché non esisteva né aeroplano né paracadute.

Alla Direzione Generale dell'Aeronautica, in America, è pervenuta la seguente lettera:

«Onorevole Direzione, ho il pregio di sottoporre alla vostra amabile attenzione un fatto abbastanza serio, la cui gravità non sfuggirà di certo al vostro illuminato giudizio. Mi chiamo Walter Pick e sono il procuratore della Ditta C. & K., costruttrice dei rinomati salvatocchi, tele incerate, impermeabili e tappi automatici. Il mio mestiere è, naturalmente, quello di correre a destra ed a sinistra, fin nei più remoti angoli della Confederazione, per piazzare il nostro prodotto, assistere i clienti, sorvegliare la concorrenza, ecc.

«E' inutile dirvi che ho l'abbonamento per tutta la rete aerea americana e che l'aeroplano costituisce l'ausilio più prezioso per la mia movimentatissima attività. Non solo esso mi permette di spostarmi con incredibile rapidità da un capo all'altro del nostro amato continente, ma, grazie ad uno speciale permesso ottenuto dalle Compagnie aeree, io posso scendere a volontà con il paracadute sopra le città ed i paesi dove non c'è fermata, per poi proseguire in auto il mio giro di affari fino al prossimo aeroporto. Finora ho compiuto centinaia e centinaia di felicissime discese, sempre di giorno, però, e neanche lontanamente ho mai pensato al pericolo incontrato una settimana fa e che per poco non mi ha privato della vita.

«Volavo di notte con l'aerospesso n. 8, diretto a Los Angeles. Contavo di arrivare in quella città verso le nove del mattino e stavo per andarmene a letto tranquillamente, dopo aver fatto una partita a poker con alcuni viaggiatori.

«Detti un'occhiata, per caso, al grafico di bordo e vidi che sorvolavamo il Nebraska; tra pochi minuti saremmo stati sopra Wahoo.

«— Perbacco! — esclamai, battendomi una mano sulla fronte. Soltanto allora mi ero ricordato che in quella città c'era una fornitura urgente da accaparrare e che il contratto doveva essere firmato subito, altrimenti sarei stato soffiato da Ted O' Connor, il terribile concorrente della mia ditta. Non c'era tempo da perdere. Era la prima volta che mi capitava di effettuare una discesa notturna, ma non stetti a pensarci su neanche un secondo. Infilai il paracadute, presi la mia valigia, feci vedere il lasciapassare al groom di servizio presso la porta e... giù proprio nell'istante preciso in cui l'apparecchio era sopra Wahoo.

«Che impressione discendere al buio, Onorevole Direzione! Sembra di essere tra due cieli neri. Sotto, le luci di Wahoo sembravano tante stelle che si fossero raggruppate per tenersi compagnia; e dall'alto, quelle vere mi piovevano addosso prima di concentrarsi laggiù. Per fortuna, ero ben riparato sotto il paracadute.

«Improvvisamente che vedo? Due occhi rossi sbucati da lontano che si avvicinavano verso di me a velocità spaventosa e con un rumore dapprima cupo, poi forte e poi assordante quando mi passarono accanto, travolgendomi in una violentissima ondata di vento che mi sbatacchiò per l'aria come un moscerino.

«Era un altro apparecchio civile che, per un vero miracolo, non mi investì in pieno. Toccai terra che ancora traballavo per la scossa subita e con il cuore che batteva da rompermi le costole.

«Ora, codesta Onorevole Direzione si sarà fatta un'idea sui reali pericoli che corrono i poveri paracadutisti obbligati a discendere di notte per i loro affari. Ed eccomi qua per suggerirvi una soluzione: bisognerebbe che tutti i paracadute fossero obbligatoriamente costruiti con tela fosforescente, ben visibile al buio ad una distanza tale che consenta ai piloti di deviare o di salire.

«E' precisamente ciò che gli ingegneri specializzati della Ditta C. & K. hanno già brillantemente realizzato: la meravigliosa seta fosforescente per paracadute tipo «Comet» speciale.

«Ho pertanto l'onore di invitare codesta Direzione ad interessarsi del nostro prodotto brevettato che ecc. ecc.»
Non è forse questo un tipico esempio di scaltrezza commerciale?
L'IMBONITORE

— Il mio è un aeroplano da corsa...
— Il mio invece è da guardia!



Giuseppe

I nostri giovani lettori non sono in grado di ricordare un tempo triste in cui l'Armata Aerea italiana era costituita da soli 76 apparecchi traballanti e cigolanti. Dopo Vittorio Veneto, che fu, per merito del valore italiano, la vittoria della Francia e dell'Inghilterra, parve che occuparsi d'aviazione fosse un disonore. Sembrò, per qualche anno, che gli italiani non comprendessero più la bellezza e l'utilità del volo, di questa grande conquista dell'uomo e ignorassero che l'aeronautica, specialmente quella militare, rappresenta la forza, la potenza e il prestigio di una nazione civile.

Ma ecco che, con l'avvento al potere del Fascismo, il Duce, separata la aviazione terrestre e marittima dall'esercito e dalla marina, crea, con un decreto, che anticipa nella sua sintesi l'ordinamento della geniale concezione duettiana dell'armata aerea, forza poderosa di difesa e di offesa, l'Arma Aeronautica.

Da quel non lontano 23 marzo 1923 eventi grandiosi si sono maturati e svolti per il nostro Paese. I 76 apparecchi traballanti del 1923 sono diventati un'armata che ha già scritto pagine di gloria nelle imprese di pace e di guerra.

Il nostro pensiero va oggi, mentre ricorre il sedicesimo annuale della fondazione dell'Arma, agli eroi italiani di tutti i cieli del mondo e particolarmente a quelli che hanno contribuito, col sacrificio della loro vita, alla creazione del nostro Impero africano e alle fulgide vittorie che nei cieli di Spagna hanno sbalordito il mondo.

PREAERONAUTI

A ROMA

Il 12 ottobre XV, ai Parioli, durante il saggio premilitare, apparvero i primi giovani preavieri: si trattava di una modesta pattuglia di piloti d'aliante che diede una bella dimostrazione del grado di addestramento raggiunto nelle istruzioni di volo.

Ma la prima grande cerimonia alla quale i preavieri parteciparono in forza, fu la celebrazione del XIV annuale della fondazione della R. Aeronautica. Tremila giovani fascisti, avanguardisti preavieri erano schierati in Piazza Venezia insieme con il compatto quadrato di 10.000 piloti dell'Arma Aerea.

Sull'Altare della Patria un manipolo di preavieri piloti portava le Bandiere e i Labari che il Partito offriva alla R. Aeronautica; ad uno ad uno comandanti e alferi degli stormi e dei gruppi ricevevano dalle mani del Re Imperatore l'insegna della Patria.

La cerimonia era piena di solennità e la commozione teneva tutti i cuori. Un rito pieno di significato si stava svolgendo. Dopo 14 anni di vita, le unità dell'Arma Aerea ricevevano il simbolo della Patria che dovranno portare al combattimento e alla vittoria e che nello stesso tempo sarà il riconoscimento della loro compattezza e del loro valore. La cerimonia significava anche la celebrazione delle glorie conquistate nella guerra d'Africa, significava l'indissolubile fraternità di spirito tra Partito e Aviazione e a tutti gli spiriti erano presenti i valorosi legionari, caduti e viventi, della guerra spagnola.

Il giorno successivo, sull'Aeroporto di Centocelle seguì la consegna delle ricompense al valore, che il Duce appuntava sul petto dei valorosi e dei loro congiunti e non vi fu alcuno che non sentisse la più profonda emozione per quelle medaglie consegnate alla memoria dei primi aviatori fascisti caduti « per un supremo ideale in terra straniera ».

La partecipazione dei preavieri a queste cerimonie era il primo riconoscimento ufficiale, il primo gradino verso l'ulteriore potenziamento dell'organizzazione preaeronautica allora appena nata.

E' bello oggi ricordare quei giorni, oggi che la R. Aeronautica celebra il suo XVI annuale con un imponente schieramento di forze; nei ranghi so-

no gli uomini che documentano la sua gloriosa vita; sono i reduci d'Africa e i legionari di Spagna e coloro che in silenzio, ma con lo spirito e la mente pronti, attendono impazienti l'ora del cimento.

Accanto a questi uomini, che rappresentano l'essenza più pura dell'ardimento e della fede, in questa giornata di glorificazione dell'Arma Azzurra, non potevano mancare i giovani delle novissime leve che nei ranghi della Gioventù Italiana del Littorio si preparano a servire la Patria nell'Aviazione fascista.

Ottomila giovani fascisti e avanguardisti preavieri rappresentano in questa adunata la continuità delle generazioni aviatorie che crescono e si addestrano nel clima fascista e documentano quanto è stato compiuto in questi due ultimi anni nel settore dell'organizzazione preaeronautica, cui il Ministero dell'Aria dedica, in stretta comunione di spirito e di intenti con la G.I.L., tutte le sue cure più assidue.

E' da questa organizzazione che l'aviazione attende i suoi migliori soldati, è dal suo continuo perfezionamento che la leva aeronautica, recentemente istituita, trae la possibilità della massima espressione del suo valore e della sua vitalità.

Questi ottomila giovani, fieri d'essere affiancati ai loro più anziani camerati in grigio-azzurro, costituiscono solo una modesta rappresentanza delle decine di migliaia rimasti nelle loro sedi e che nelle file della Gioventù Italiana del Littorio si preparano, seguendo la dottrina fascista, che è anche rischio e sacrificio, a servire la Patria nei ranghi dell'Arma aerea.

Questi giovani giungono da ogni provincia d'Italia a significare l'unità di tutto il popolo italiano nello spirito e nella passione aviatoria; essi ricorderanno con fierezza questo giorno che per molti è certamente il primo grande giorno della loro vita aviatoria. Nei ranghi dei più anziani camerati dell'Arma, molti cuori batteranno all'unisono con quelli dei giovanissimi; molti anziani ricorderanno i giorni in cui anch'essi militavano nelle colonne delle organizzazioni giovanili del Regime e sentiranno che in esse hanno temprato la propria fede e la propria anima per renderle forti e degne dei futuri cimenti.

ENZO BARTOCCI



SPECIALISTI



L'aviazione è un'arma e una attività affascinante che attrae la nostra gioventù e perciò l'aeronautica italiana non ha mai avuto crisi di reclutamento, come accade in altri paesi nei quali i giovani non sono così entusiasti ed arditi come i nostri, educati e temprati nel clima fascista; unica difficoltà per noi, è stata quella di selezionare, di scegliere nella massa i migliori, tutti sani e robusti nel fisico e nello spirito.

Visite mediche, concorsi, corsi di istruzione hanno ottimamente servito per molto tempo da soli a costituire il setaccio attraverso cui passavano solamente i più capaci e i più idonei.

Con il trascorrere degli anni l'organizzazione si è andata affinando, mentre la stessa aeronautica, con il suo continuo perfezionamento, richiedeva uomini sempre meglio addestrati e preparati.

Nata dapprima timidamente e poi resa sempre più efficace, l'istruzione preaeronautica oggi costituisce la più importante forza della leva aeronautica di recente istituita.

L'istruzione preaeronautica è una espressione assai generica che compendia molte forme di attività pratica e teorica, alcune delle quali sono comuni a tutti i preavieri, mentre altre costituiscono le particolari caratteristiche di ciascuna specialità.

La parte generale, comune, cioè, a tutti i preavieri, consta dell'istruzione premilitare generale e dell'istruzione culturale aeronautica; vi sono poi corsi speciali per ciascuna categoria: corsi di volo librato per i piloti, corsi di istruzione tecnico-professionale per montatori, motoristi, autisti, armieri, elettricisti, fotografi, radiotelegrafisti e radioaerologi.

Tutte queste istruzioni si svolgono nell'ambito di speciali reparti preavieri, che nati appena tre anni or sono, hanno ormai raggiunto una consistenza veramente cospicua. L'iscrizione alla «specialità» preavieri è, naturalmente, volontaria, come pure la scelta della categoria.

Quando, cioè, un giovane a 18 anni inizia la sua vita di soldato come premilitare, può scegliere la specialità che è più attinente ai suoi desideri, al suo mestiere, alla sua cultura e al suo fisico.

Con questa scelta egli assume evidente-

mente dei doveri, perché sceglie la strada della sua futura vita militare; è bene perciò che egli faccia un breve esame di coscienza per valutare le proprie possibilità e capacità, in modo da evitare poi pentimenti tardivi.

Per poter effettuare un tale esame, occorre quindi che ciascuno conosca le varie specialità e i requisiti che per ognuna sono richiesti.

Noi ci proponiamo appunto di illustrare brevemente l'attività dei Reparti preavieri e dei corsi di specializzazione, al preciso scopo di fornire a tutti i giovani fascisti la possibilità di conoscere con la maggiore esattezza possibile quell'esame di coscienza di cui sopra dicevamo.

Non è inutile premettere che l'aviazione è un'arma ove ciascun uomo ha un incarico preciso che deve sapere assolvere con sicurezza e perizia; l'aviazione è un'attività

per specialisti e perciò solo elementi che diano sufficienti garanzie possono trovare in essa il proprio posto. Fatta questa premessa, ecco le varie attività che i preavieri svolgono nell'ambito della organizzazione. L'istruzione premilitare generale è quella comune a tutte le altre forze armate e per essa non vi è bisogno di alcun speciale schiarimento, poiché deve essere sufficientemente nota a tutti i giovani fascisti, che nei ranghi della Gioventù Italiana del Littorio sono educati alla vita e alla disciplina militare.

Quella che abbiamo definita istruzione culturale aeronautica e che abbiamo detto essere comune a tutti i giovani fascisti preavieri, tende a dare le cognizioni essenziali di ordine storico e tecnico necessarie a tutti coloro che aspirano a militare nell'Arma aerea. La parte storica tratta della aviazione dai primordi ad oggi e parla ai giovani delle glorie che l'Arma si è acquistata nei cieli d'Europa e d'Africa. Una speciale trattazione hanno le varie cognizioni tecniche sugli aeroplani, sugli aeroporti, sui vari servizi e inoltre sulle varie specialità dell'Arma; un'altra parte tratta dell'organizzazione della Regia Aeronautica e dei suoi principali organismi.

Detto questo, veniamo alle singole categorie: per i piloti c'è poco da aggiungere a ciò che tutti i giovani conoscono sulla vita bella e affascinante del volo e d'altra parte in questo stesso giornale vengono date tutte le indicazioni necessarie, perché i giovani che sentono nel loro cuore questa vocazione e hanno i requisiti necessari possano soddisfare tale desiderio. I piloti poi costituiscono gli elementi più in vista della organizzazione aeronautica e non c'è certo bisogno di raccontare, in questo articolo, la loro vita fatta di rischio cosciente e di volontà decisa.

Il silenzioso e spesso troppo oscuro collaboratore del pilota è invece lo specializzato, che ha una funzione importantissima e preziosa e che è tenuto in altissimo conto dai piloti. La sua vita e il suo lavoro sono poco noti e la massa per lo più conosce la categoria dei motoristi, in quanto tutti concepiscono l'aeroplano come una macchina inscindibile dal suo motore per il quale occorrono le vigili cure di uno specialista.

Il motorista è certo un elemento preziosissimo della vita aeronautica e non saremo noi a volerne svalutare l'opera; tuttavia ciò non deve far credere che le altre specialità abbiano poca importanza.

Vediamo, per esempio, il montatore; quali sono i suoi compiti? In maniera breve e chiara potremmo dire che il montatore è per il velivolo ciò che il motorista è per il motore. E' quindi, come vedete, un elemento che ha delle grandi responsabilità poiché l'efficienza di un aeroplano oltre che dal motore, dipende anche dalla tenuta perfetta di tutto quel complesso di parti che sono le ali, i comandi e relativi organi, la fusoliera, ecc.

Ma un aeroplano, oltre ad essere una macchina fatta per volare, è nell'aviazione militare, destinata a combattere e perciò a portare delle armi; mitragliatrici, bombe, spezzoni. Chi è lo specialista che nell'organismo aeronautico si interessa di tenere sempre pronte queste armi? Chi è che deve

adoperarle? Nel caso di apparecchi monoposti, le armi sono adoperate dal pilota evidentemente, ma negli apparecchi pluriposti chi le tiene in ordine e le adopera è l'armiere, che perciò rappresenta un elemento molto importante, vorremmo anzi dire essenziale, della macchina di guerra.

La navigazione aerea deve per buona parte il suo perfezionamento e la sua attuale sicurezza e regolarità alla radio; ecco perciò che anche i radiotelegrafisti e i radioaerologi assumono una importanza di primissimo piano nel quadro dell'attività aerea, poiché è dalla loro opera precisa e difficile che dipende in gran parte lo svolgimento di quei viaggi, di quelle crociere che in pace e in guerra hanno reso gloriosa la nostra aviazione.

Nell'attività di pace e più ancora in quella bellica, altro specializzato sul quale pesano molte responsabilità è il fotografo; la fotografia aerea, che nelle opere di pace è utilizzata oltre che per scopi artistici anche per fini molto pratici come la rilevazione di carte topografiche, in guerra, rappresenta per l'aviazione, e ancor più per le forze operanti a terra, un fattore di successo da cui oggi non si può prescindere. Il fotografo ha la grande responsabilità del buon andamento di questo servizio così prezioso.

Tutti questi specialisti sono i più diretti e indispensabili collaboratori del pilota che, senza di essi, vedrebbe diminuita, e in molti casi completamente annullata, la propria attività, costretto, come sarebbe, a doversi occupare di tante branche così diverse tra loro e che, per essere ben svolte, abbisognano di gente ben preparata.

I corsi di pilotaggio nelle scuole di volo librato, quelli tecnico-professionali nelle scuole industriali e professionali preparano i futuri piloti e gli specialisti delle varie categorie di cui abbiamo parlato.

I corsi per specialisti si svolgono da ottobre a giugno la sera dei giorni feriali e l'assiduità alle lezioni teoriche e pratiche è il fondamento necessario per un buon profitto.

Motori e aeroplani, tutti i tipi di armi, apparati R. T. e macchine fotografiche costituiscono il materiale didattico per le esercitazioni pratiche, ma naturalmente non può essere trascurata la parte teorica che, sulla scorta di appositi libri di testo, gli insegnanti svolgono per creare quella base di cognizioni indispensabili in ogni pratica attività.

I corsi di specializzazione devono essere considerati dai giovani anche come un utilissimo perfezionamento delle loro cognizioni professionali, cognizioni che, dopo il servizio militare, riusciranno loro molto utili anche nella vita privata.

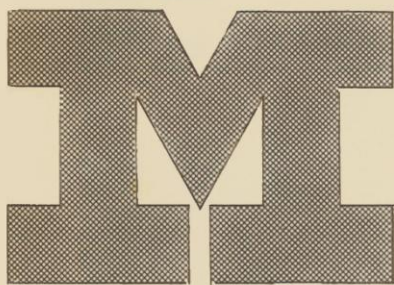
I preavieri che frequentano questi corsi e ne conseguono l'idoneità vengono iscritti nelle liste di leva aeronautica e allatto della chiamata alle armi della loro classe vengono arruolati nella categoria naviganti come allievi piloti se in possesso dell'attestato di pilota d'allante, e nelle categorie specialisti, se muniti del brevetto di specializzazione conseguito al termine dei corsi sopradetti.

Per coloro che vogliono partecipare ai concorsi per il servizio a lunga ferma o di carriera, i suddetti attestati e brevetti costituiscono un titolo preferenziale che dà loro la pressoché assoluta sicurezza di riuscire.

Non sarà inutile dire ora, ai termini di questa esposizione, che presso ciascun Comando Federale della G. I. L. esiste una sezione premilitare leva dell'aria che s'interessa di tutta questa attività. A capo di questa sezione vi è un ufficiale dell'arma aeronautica che rappresenta, anche alla periferia, la stretta comunione di spirito e di lavoro tra il Partito e l'aviazione che, creata dal Duce sedici anni or sono, è oggi un'arma formidabile al servizio della Causa fascista.

BART.





MITRAGLIATRICI

L'arma di lancio universalmente adottata in aviazione è la mitragliatrice.

Fin dai primi tempi della guerra aerea, da quando, cioè, si è delineata la possibilità di offendere da un velivolo un altro velivolo, l'arma automatica si è imposta come la più idonea per il combattimento nell'aria.

Sorvoliamo naturalmente sul breve periodo iniziale e transitorio dell'armamento a base di pistola o di moschetto: difesa quasi puerile, di cui erano provvisti gli osservatori dei velivoli da ricognizione ai primordi della grande guerra.

Ben presto tali velivoli furono dotati di una mitragliatrice brandeggiabile, manovrata dall'osservatore, ed allora si verificarono i primi scontri aerei ed i primi abbattimenti.

Il monoposto da caccia nacque subito dopo per la necessità di poter disporre di un mezzo più veloce, più esuberante, più maneggevole del biposto, e in grado, perciò, di imporre a questo il combattimento e di condurlo in condizioni di superiorità tattica. Ma l'armamento del monoposto fu inizialmente costituito da una mitragliatrice che, se, per necessità di cose, non era più brandeggiabile, presentava però le stesse caratteristiche negative dell'arma mobile.

Era infatti completamente allo scoperto, postata generalmente al disopra dell'ala superiore, e richiedeva il cambio del caricatore, cambio che doveva essere disagiamente effettuato a mano dal pilota; il caricatore poi era di scarsa capacità, non contenendo che poche decine di colpi.

L'armamento dei caccia assunse una fisionomia propria quando le mitragliatrici furono installate nella parte anteriore della fusoliera, con caricatori a nastro continuo capaci di centinaia di colpi, e di funzionamento completamente automatico.

Da ricordare che in un primo tempo — fino a quando non fu escogitato il dispositivo di sincronizzazione per il tiro attraverso la elica — con tale postazione della mitragliatrice i proiettili potevano colpire le pale dell'elica, sicché queste furono blindate in corrispondenza della linea di tiro delle armi, per renderle idonee ad incassare i colpi che ad esse toccavano.

Con l'introduzione del dispositivo di sincronizzazione, l'armamento del caccia si perfezionò definitivamente ed assunse le caratteristiche che, nel complesso, presenta ancora oggi.

Per la storia, diremo che il dispositivo di sincronizzazione, particolare caratteristico, e distintivo dell'armamento del caccia, fu applicato per la prima volta dai tedeschi e fu poi riprodotto dai fran-

co-inglesi, in seguito alla cattura di un aeroplano che ne era munito.

Possiamo accennare al principio di funzionamento di tale dispositivo, il quale consegue lo scopo di far partire

i colpi della mitragliatrice ad intervalli tali, che le pallottole attraversano il piano di rotazione dell'elica nell'istante in cui nessuna pala si trova sulla linea di tiro dell'arma.

Il congegno che realizza la sincronizzazione del tiro con la rotazione della elica è costituito — schematicamente — da un eccentrico ruotante che prende il movimento del motore: tale eccentrico agisce con la sua gobba su un'asta che va a spingere il grilletto della mitragliatrice.

A terra, girando a mano lentamente l'elica, si regola la posizione dell'eccentrico in modo che la gobba determini lo sparo dell'arma soltanto nell'istante in cui le pale dell'elica sono fuori della linea di tiro. Bloccato quindi l'eccentrico in tale posizione, si ottiene che, qualunque sia il regime di rotazione del motore, lo sparo si ripete sempre nella condizione di sicurezza dell'elica.

Per quanto riguarda le installazioni delle mitragliatrici brandeggiabili, le nuove forme architettoniche dei velivoli e le esigenze delle alte velocità odierne hanno richiesto l'abbandono delle primitive «torrette», che erano di faticoso e scomodo brandeggio, e in cui il mitragliere era allo scoperto, quasi interamente esposto al vento di corsa.

Ora si tende ad ottenere la manovra delle torrette esclusivamente per mezzo di servomotori idraulici o elettrici, e a sottrarre completamente il mitragliere dal disturbo del vento, diventato insopportabile alle attuali velocità.

Dopo aver accennato al modo come sono nate, hanno evoluto e si sono affermate le installazioni delle mitragliatrici a bordo dei velivoli, consideriamo le caratteristiche delle armi aeree in sé.

In un primo tempo furono impiegate in aviazione le stesse mitragliatrici usate dalla fanteria, con le opportune mo-

difiche richieste dalla diversità di installazione.

Si intende che nelle armi di bordo il raffreddamento è sempre stato escluso.

sivamente ad aria, beneficiandosi della ventilazione determinata dalla elevata velocità del velivolo.

Furono poi ideate e costruite mitra-



L'interno della torretta binata di un nostro «S. 81»



Cinque mitragliatrici costituiscono l'armamento offensivo del nostro trimotore «S. 79». In questa fotografia se ne vedono tre. Le altre due sono situate ai lati della fusoliera

gliatrici apposite per l'armamento dei velivoli, con tutte le caratteristiche meccaniche e balistiche richieste dalla installazione e dall'impiego speciale cui erano destinate.

I principali requisiti che deve possedere un'arma aerea sono i seguenti:

— **peso limitato:** caratteristica questa che è richiesta per ogni specie di installazione aeronautica;

— **robustezza e solidità,** in modo che possa resistere bene al forte tormento dovuto alla elevata celerità del tiro;

— **semplicità e sicurezza di funzionamento.** E' ovvia l'importanza capitale di questo requisito: nel combattimento aereo arma inceppata vuol dire inferiorità assoluta e irrimediabile, e quindi sconfitta;

— **elevata celerità di tiro.** E' requisito anch'esso molto importante, dato che per la mutevolissima posizione dei velivoli nel combattimento aereo, le fasi in cui il bersaglio è sotto tiro sono

brevissime, di qualche secondo. Interessante, perciò, poter scagliare il maggior numero di proiettili nella unità di tempo:

— *traiettorie molto tese*, tale da potersi considerare praticamente rettilinea per le distanze normali di combattimento. La tensione della traiettoria dipende dalla velocità iniziale del proiettile (la quale, a sua volta, a parità di altre condizioni, è maggiore quanto maggiore è la lunghezza della canna) e dal calibro, crescendo con il crescere del calibro;

— *grande efficacia del colpo singolo*, per compensare in parte la scarsa probabilità di colpire.

Per quanto riguarda il sistema motore, cioè il modo di funzionamento automatico delle armi aeree, ne esiste più d'uno, ma ci limiteremo ad accennare soltanto a quello sfruttato in una ottima mitragliatrice italiana: la S. A. F. A. T. (costruita nei due calibri 7,7 e 12,7) e installabile sia come arma fissa, che come arma mobile.

La S.A.F.A.T. funziona per utilizzazione, ne dell'energia di rinculo.

Come si sa, all'atto della deflagrazione della carica contenuta nella cartuccia, contemporaneamente alla pressione sul proiettile — che determina il lancio del proiettile stesso — i gas esercitano una pressione contro il fondello del bossolo, cioè contro la testata dell'otturatore della mitragliatrice che è a contatto di detto fondello.

Per effetto di tale pressione l'otturatore rincula e, per un primo tratto, rincula solidamente anche la canna che è ad esso opportunamente collegata. Ciò per assicurare la chiusura della culatta fino a che il proiettile non è uscito dalla bocca della canna. Da questo momento l'otturatore si svincola dalla canna e continua a rinculare ulteriormente per suo conto, comprimendo un molla detto di recupero.

Intanto la canna, che arretrando ha compresso anch'essa una molla, viene riportata avanti dalla distensione di tale molla.

L'otturatore a sua volta, per reazione del molla di recupero, viene spinto in avanti fino a riprendere contatto con la canna.

Questi movimenti provocano automaticamente il funzionamento dei vari congegni di alimentazione (rifornimento delle cartucce); di caricamento (introduzione della cartuccia nella camera della canna); di espulsione nel bossolo sparato; di armamento e scatto del percussore.



Quest'arma da film giallo e questo velivolo che sembra un rimorchiatore, appartengono alla flotta aerea britannica

L'alimentazione si effettua per mezzo di un nastro costituito da maglioni metallici, i quali collegano una cartuccia all'altra a guisa di battenti di cerniere di cui le cartucce costituiscono i perni.

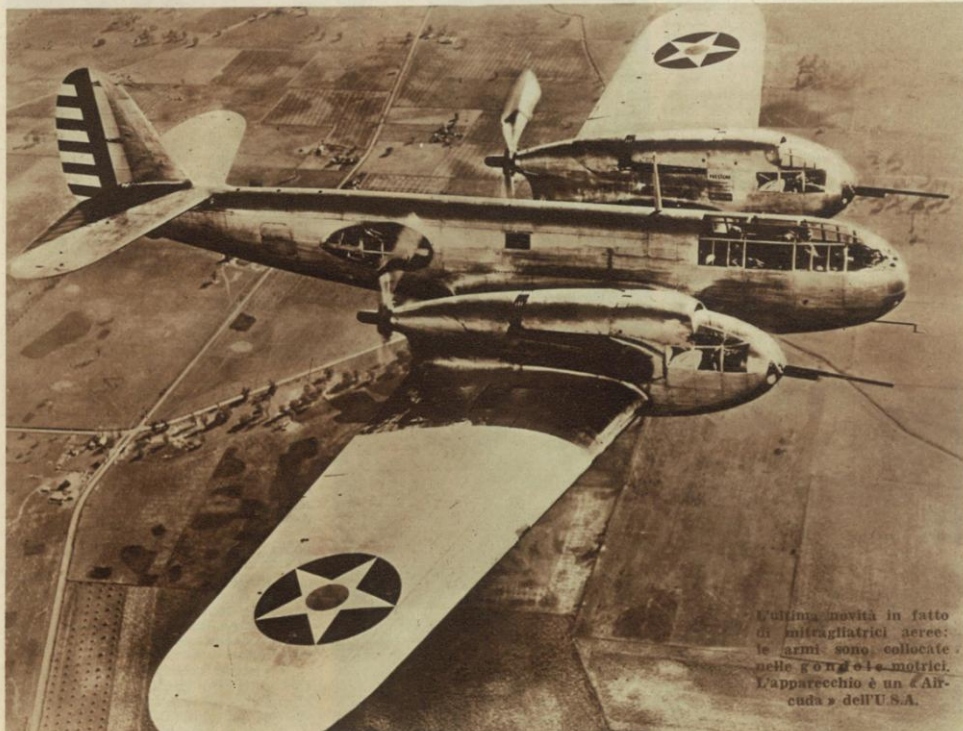
L'otturatore stesso nel suo movimento provoca lo scarrimento del nastro e il passaggio delle cartucce dal nastro alla camera dell'arma.

I maglioni, dopo la separazione dalle

cartucce, vengono espulsi attraverso appositi condotti.

Ugualmente vengono espulsi, separatamente dai maglioni, i bossoli sparati. La preparazione dell'arma per il tiro si effettua facendo eseguire a mano all'otturatore la corsa prima descritta. Sparato il primo colpo, le operazioni di caricamento e sparato dei successivi colpi avvengono automaticamente.

DIEL



L'ultima novità in fatto di mitragliatrici aeree: le armi sono collocate nelle gondole motrici. L'apparecchio è un « Air-cuda » dell'U.S.A.

CRONACA BREVE

IL DUCE ha ricevuto il pilota Gian Giacomo Chiesi, che gli ha presentato una ampia relazione sullo sviluppo delle officine aeronautiche Caproni in A. O.

Il Duce si è vivamente compiaciuto della opera finora compiuta che ha creato nel territorio dell'Impero un'industria aeronautica indipendente, centro di un forte nucleo di famiglie italiane che hanno dato vita alla fiorente borgata « Toselli », ai confini dell'Eritrea.

SI È CONCLUSO il 14 corrente a Tripoli il IV Avioraduno Sahariano. Ha vinto la competizione il tenente Crocco, iscritto alla R.U.N.A. di Genova, pilotando un apparecchio « Caproni Ghibli ». dell'equipaggio facevano parte anche il secondo pilota Fioravanti e il motorista Calanelli. Dopo il vincitore sono stati classificati: 2. l'italiano Morino su « Caproni Libeccio »; 3. il francese De La Chenelière su « Caudron Goeiland »; 4. l'italiano Regoli su « Caproni Ghibli ». Seguono altri 11 concorrenti italiani e stranieri.

Il Maresciallo Italo Balbo ha dato un ricevimento in onore degli avioradunisti, durante il quale ha consegnato i premi ai vincitori ed ai primi classificati che sono stati festeggiatissimi.

LA NOTISSIMA CASA tedesca Heinkel applica, nella costruzione degli aeroplani metallici, un nuovo e geniale sistema di ribaditura. Dato che in molti casi riesce difficilissimo ribadire il bullone per la sua posizione, si è pensato di forare la parte terminale del bullone stesso e di caricarlo di polvere, come le cartucce. Basta allora riscaldare la parte della testa a spallare in maniera che la svasatura si spaccasse efficacemente il bullone alla lamiera.

NON ANCORA completamente soddisfatti del sistema di sbarramento con i palloni per proteggere le città, gli inglesi stanno già pensando ad altri sistemi, sempre con palloni, anzi, con palloncini. Al posto dei pesanti cavi di acciaio che dovrebbero costituire una vera e propria rete col primo sistema, verrebbero attaccate ai palloncini delle bombe che scoppierebbero all'urto degli aeroplani.

UN NUOVO PRIMATO di altezza è stato stabilito dal pilota tedesco Ewald Rohlfes che su elicottero « Focke Achgels » ha raggiunto 3580 metri. Il primato precedente era di metri 2439 ed era stato stabilito il 26 giugno 1937.

Bisogna ricordare che il soffitto massimo di un elicottero, o giroplano, è costituito non dal limite del sostentamento e dalla velocità di ascesa, ma dall'aumento dei giri del motore causato dalla minor densità dell'aria e che, in proporzione al carico centrifugo, può essere molto pericoloso.

Gara interna modelli volanti con motore elastico

Domenica 5 marzo ha avuto luogo all'aeroporto di Tullio la prima gara interna del corrente anno, riservata agli aeromodelli ad elastico costruiti dagli aeromodellisti che frequentano il corso di perfezionamento presso il Gruppo aeromodellisti milanese « Gaby Angelini » della R.U.N.A. di Milano.

I modelli iscritti a tale prova erano quindici; di essi cinque hanno dovuto rinunciare al volo per scassature subite nelle prove. Tenuto conto del lancio migliore dei due consentiti, la classifica risultata è stata la seguente:

1° Pavese Ermanno	1'21"
2° Trevisan Eliseo	1'18"
3° Liperi Ezio	45"
4° Ciani Edgardo	43"
5° Trevisan Fiorenzo	41"
6° Secondo Ettore	40"
7° Magni Francesco	39"
8° Izzo Angelo	35"
9° Marzoli Diego	33"
10° Accenti Mario	28"

La competizione è stata particolarmente interessante per il continuo alternarsi della classifica con piccoli scarti di tempo; va segnalato che la vittoria avrebbe certamente arriso a Trevisan e con un tempo discreto se il suo modello, ancora con una buona quota, non avesse urtato contro un'avvolinista, scassandosi a prova.

Tutti i modelli rispondevano alle caratteristiche richieste dalla F.A.I. ed hanno decollato da terra coi propri mezzi.

In generale si è notato un sensibile miglioramento nella finitura; parecchi avevano l'elice monopala ripiegabile e si arrampicavano a far quota con sorprendenti cabrate (per qualcuno purtroppo funeste), dalle quali poi si rimettevano sfruttando la quota guadagnata con un lunghissimo volo planato, che avrebbe potuto trasformarsi per alcuni in un considerevole volo veleggiato, se la giornata fosse stata favorevole alla formazione di correnti ascensionali.

I premi offerti dalla R.U.N.A. di Milano, consistenti in buoni per l'acquisto di materiale, vennero assegnati agli aeromodellisti: Pavese, Trevisan e Liperi.

Il prossimo mese avrà luogo un'altra gara per i modelli di questa categoria ed una gita nelle prealpi lombarde per provare i veleggiatori.

COME SI DIVENTA PILOTA D'ALIANTE

Con il passaggio delle scuole di volo librato dalla G. I. L. alla R. U. N. A., nulla è variato circa le iscrizioni e la partecipazione ai corsi: il Foglio di disposizioni 1252 che stabilisce il detto passaggio, conserva infatti alla G. I. L. tutte le operazioni relative alla propaganda e al reclutamento dei giovani che desiderano frequentare i corsi di volo librato.

Quali sono allora le condizioni per diventare piloti d'aliante? Benché tutti i giovani appassionati all'aviazione dovessero ormai conoscerle e quantunque in ogni provincia vi siano numerosi avanguardisti e giovani fascisti già piloti d'aliante in grado di farle conoscere ai propri camerati, riassumiamo brevemente queste cognizioni, affinché a tutti sia chiaro come non esistano difficoltà per diventare aviatori.

E' evidente che delle condizioni vi sono, e perciò delle limitazioni: innanzi tutto, però, occorre dire che i corsi di volo librato sono gratuiti, e perciò anche i meno abbienti possono parteciparvi: è questo uno dei canoni del Regime fascista.

Con i corsi di volo librato gratuiti si vuol dare a tutti la possibilità di diventare aviatori, poiché è noto che un pilota d'aliante all'atto della chiamata alle armi viene incorporato nella R. Aeronautica, nel ruolo Naviganti e avviato a conseguire il brevetto di pilota militare.

E' logico, perciò, che l'avanguardista o il giovane fascista che intende partecipare ai corsi di volo librato debba già possedere tutti i requisiti necessari per diventare poi pilota militare: essi sono l'età e il titolo di studio.

Tutti sanno ormai, e chi non lo sa può rendersene facilmente conto, che un pilota non può essere uomo di mediocre cultura. Il pilota deve avere una cultura generale tale, che gli consenta poi di apprendere tutte quelle cognizioni tecniche e professionali che oggi sono assolutamente indispensabili in un pilota di un moderno aeroplano: macchina potente, ma delicata e costituita da numerosissimi congegni, dispositivi e meccanismi di cui non solo si deve conoscere l'uso pratico, ma di cui è necessario anche conoscere i sistemi di funzionamento e l'impiego.

Il Ministero dell'Aeronautica ha fissato questo livello culturale minimo alla licenza di scuola media inferiore, per coloro che aspirano a diventare sottufficiali piloti, mentre gli aspiranti allievi ufficiali piloti debbono possedere il diploma di maturità classica

o scientifica o quello di abilitazione commerciale, o ancora quello rilasciato da una qualsiasi sezione di Istituto tecnico superiore.

La prima condizione per poter aspirare a partecipare ai corsi di volo librato è perciò quella di possedere uno dei titoli di studio che abbiamo sopra elencati.

L'altra condizione è l'età: gli aspiranti allievi sottufficiali piloti non debbono avere superato il 19° anno di età, affinché, all'atto della chiamata alle armi della loro classe, si trovino in possesso dell'attestato B; per gli aspiranti allievi ufficiali piloti non vi sono limiti di età; è necessario però che non abbiano ancora prestato servizio militare.

Un avanguardista o un giovane fascista che si trovi in possesso dei due requisiti suddetti, che cosa deve fare? Innanzi tutto, se minorenne, deve ot-

Nella domanda sarà bene che l'aspirante specifichi il mese in cui desidera frequentare il corso.

A tale scopo non sarà inutile sapere quali sono le scuole di volo librato e che la durata del corso è di circa 30 giorni. Le scuole sono le seguenti: Casabianca (Torino), Vizzola Ticino (Varese), S. Caterina (Udine), Bovolon (Verona), Poggio Renatico (Ferrara), Montecorvino Rovello (Salerno).

L'affluenza alle scuole è regolata dal

Comando generale della G. I. L., a seconda del numero e della residenza dei giovani. Infatti, ciascuno Comando federale che raccoglie le domande, dopo aver sottoposti gli aspiranti ad una visita medica preventiva, ne trasmette l'elenco al Comando generale della G. I. L., il quale, a seconda dei casi, richiede al Ministero dell'Aeronautica che una speciale commissione medica sia mandata sul posto, ovvero che l'aspirante venga inviato al più vicino Istituto medico-legale della R. Aeronautica.

L'idoneità alla visita psicofisiologica è infatti la terza condizione essenziale per diventare piloti d'aliante prima, e piloti militari dopo: le altre due condizioni sono, come abbiamo detto, il titolo di studio e l'età.

Gli aspiranti, risultati idonei alla visita psicofisiologica, vengono nuovamente segnalati al Comando generale G. I. L., che, a seconda del periodo prescelto dai giovani e della disponibilità di posti, ordina al Comando federale competente di provvedere all'invio alla scuola dei giovani.

Come abbiamo accennato, la partecipazione ai corsi di volo librato è interamente gratuita, nel senso che non c'è da pagare nessuna tassa e che anche il vitto e l'alloggio per il periodo della permanenza alla scuola sono gratuiti.

Molti Comandi federali aiutano gli organizzati meno abbienti per le spese di viaggio, che in ogni caso viene effettuato con la riduzione del 70%.

Rimane alla cura dell'aspirante solo l'uniforme di giovane fascista o di avanguardista, di cui egli deve essere orgoglioso e sulla quale, poi, conseguito l'attestato, potrà portare il distintivo di pilota d'aliante.

E. B.

CON SOLE 30 LIRE

POTETE ABBONARVI
PER UN ANNO
A
L'AQUILONE
E A
IL BALILLA

VERSATE 30 LIRE OGGI
STESSO SUL NOSTRO
CONTO CORRENTE N°
1-24718

INTESTATO ALL'
EDITORIALE AERONAU-
TICA - ROMA

tenere dai propri genitori o da chi ne fa le veci il consenso scritto e con questa dichiarazione si deve presentare al proprio Comandante della G. I. L.

Nel caso che l'aspirante risieda nel capoluogo di provincia, può recarsi direttamente al Comando Federale, ove esiste una Sezione Premilitare Leva dell'Aria diretta da un ufficiale pilota della R. Aeronautica.

In ogni caso egli dovrà riempire una domanda, allegandovi la dichiarazione che è iscritto alla G. I. L., il consenso dei genitori e copia del titolo di studio.



Giocchi

Dal volume «Il prometeo della G.I.L.» di Graziani e Tombesi, che l'Editoriale Aeronautica metterà in vendita il 28 marzo in occasione della festa dell'Arma Azzurra, togliamo alcuni brani che trattano dei giochi degli avieri durante le serene ore di svago.

Tiro alla fune:

I militari vengono riuniti in due gruppi di eguale forza numerica (da 6 a 12); ogni gruppo ha un capogruppo, tiratore esso pure. Si dispone in terra, cistesa, una fune di canapa di circa mm. 30 di diametro, lunga circa m. 20 o m. 40, a seconda del numero dei tiratori. La metà della fune è indicata da un segno colorato; da una parte e dall'altra, a m. 1,38 di distanza dal segno centrale, vengono messi due segni analoghi ma di altro colore; in corrispondenza di questi tre segni si tracciano sul terreno tre linee normali alla fune. L'istruttore si pone al centro, al comando: *a posto*, i due gruppi si dispongono rispettivamente lungo le due metà della fune, sorteggiati in precedenza con gli uomini frontali al centro, alternati da un lato fra loro; il primo uomo non deve oltrepassare la linea segnata a terra

dalla parte del proprio partito. Al comando *impugnare*, tutti gli uomini impugnano la fune e la sollevano alzandosi e rimanendo a braccia semiflesse. Al comando: *pronti*, tutti inclinano il tronco in avanti e chiamano a raccolta la propria fune; tutti i militari estendono bruscamente il corpo indietro e portando uno dei piedi alquanto dietro all'altro, si piantano sui talloni e irrigidendo in pari tempo le gambe. Ogni gruppo cerca di resistere più che può, e con sforzi successivi, approfittando dei momenti di rilasciamento dell'altro gruppo, tenta di trascinarlo dalla sua parte. Il solo capo gruppo può, con la voce regolare gli strappi dei suoi uomini ed incitarli a resistere e a tirare. Nessun tiratore può poggiare le mani a terra o rimanere seduto, e voltare il dorso al centro; l'ultimo uomo di ciascun gruppo non può legarsi, né attorcigliare la fune attorno al corpo, né metterla sulle spalle. Vince il partito che rie-



sce, in due tiri su tre, a portare il segno praticato sulla fune nella metà avversaria, oltre la linea segnata in terra, nella propria parte di campo.

La guerra:

I giocatori sono riuniti in due gruppi, di eguale forza; ogni gruppo è distinto dall'altro a mezzo di un segno di riconoscimento ed ha un comandante. Il campo è formato da un rettangolo lungo da m. 30 a 60 e largo da m. 15 a 20.

L'istruttore dirige il gioco stando fuori e lungo uno dei lati del campo. I due comandanti sorteggiano l'inizio del gioco, dopo avere disposto i propri uomini in riga dietro la rispettiva linea di testa del campo (lati corti).

Quando l'istruttore dà il comando: *gioco*, il partito cui spetta l'inizio del gioco, fa avanzare uno dei suoi uomini fino a circa sei passi dal centro del partito opposto: qui vi giunto grida: «Guerra» e fugge verso il suo partito inseguito da uno o più avversari. Uno o più compagni del militare che ha dichiarato guerra, dietro ordine del comandante o di propria iniziativa nei casi urgenti, corre ad aiutarlo. Un giocatore di un partito può, toccandolo appena, fare prigio-

niero quello del partito avversario, solo quando egli sia uscito dopo di lui dalla linea stessa; in caso contrario, è in condizione di essere fatto lui stesso prigioniero. Un giocatore che è in corsa può entrare nella sua linea terminale e ruscirne subito per trovarsi nelle condizioni predette. Ogni qual volta un partito fa un prigioniero il gioco si sospende.

Il partito che ha preso il prigioniero lo colloca all'estremità destra della propria linea terminale. Il prigioniero può, tenendo sempre un piede sulla predetta linea, protendere una gamba o un braccio verso il compagno del suo partito. I prigionieri successivi sono disposti avanti al primo formando catena. Basta che un compagno di gruppo riesca a toccare uno dei prigionieri, per liberarli tutti; ma, naturalmente, a patto di non essere stato prima toccato da avversari usciti dalla linea dopo di lui. Anche dopo la liberazione di prigionieri, si sospende la partita. Vince la partita quel gruppo che riesce a prendere tutti gli avversari prigionieri, oppure a superare con uno o più dei suoi uomini, senza essere toccato, la linea terminale avversaria. Il gioco implica: corse, rapidissime ma avvedute, e spesso alternate con pause di passo e di attesa; furberia, cooperazione strettissima dei compagni di gruppo, colpo d'occhio, destrezza e prontezza.

Gioco della palla forzata:

Campo: è formato da un rettangolo da m. 42 per 30. Ai due estremi del campo ed a tre metri dalle linee finali sono collocate le gabbie a rete applicate a sostegni di legno o di tubi di ferro.

Attrezzatura: una comune palla da calcio.

Giocatori: due squadre di un numero vario di giocatori, da dieci a 40 per squadra disposti su tre linee:

- 1ª linea o di attacco;
- 2ª linea o di sostegno;
- 3ª linea o di difesa.

Un giocatore sta alla difesa della gabbia.

Arbitro: dirige il gioco un arbitro il quale dà il segnale di inizio e di fine della partita; interviene quando il gioco non si svolge regolarmente; tiene il computo dei punti.

Durata del gioco: il gioco si svolge in due riprese di 20 minuti ciascuna con 5 minuti d'intervallo.

Regole di gioco: la scelta del campo è decisa dalla sorte. Le squadre cambiano campo nella ripresa successiva. L'arbitro colloca la palla a terra nel centro del campo. Le due squadre si dispongono in campo con gli uomini ripartiti nelle tre linee indicate. Gli uomini della linea di attacco debbono disporsi a tre metri dalla linea mediana.

Al segnale dell'arbitro i giocatori di prima linea tentano di impossessarsi della palla ed a mezzo di passaggi rapidi ai propri compagni, cercano di avvicinarla alla gabbia avversaria ed introdurla.

La palla può anche essere portata o fatta ruzzolare o palleggiata facendola rimbal-



zare al suolo ripetute volte e in qualsiasi modo, essendo ciò consentito.

La palla non deve però essere giocata con i piedi.

Uno o più giocatori possono trattenere i giocatori avversari, abbiano o no la palla per ostacolarli nel gioco o per togliere loro di forza la palla; sono però proibite prese alle gambe o alla testa.

La seconda linea appoggia il gioco della prima linea e la terza ha compito difensivo.

Il portiere che non può essere toccato da nessun giocatore avversario, deve evitare che la palla, entrata nella gabbia, tocchi terra. Raccoltala a volo, deve rimetterla in gioco attraverso la gabbia stessa.

Se la palla esce dai limiti del campo, viene rimessa in gioco dal punto in cui la palla è uscita e da un giocatore del partito avversario a quello che l'ha fatta uscire.

Fatti: sono considerati fatti:

a) spingere con violenza l'avversario;
b) trattenere l'avversario per le gambe, per il collo o per la testa;

c) spingere od ostacolare il portiere.

Punizioni: i fatti suddetti vengono puniti con un tiro di rigore effettuato contro la gabbia della squadra in fallo da un giocatore del partito avversario.

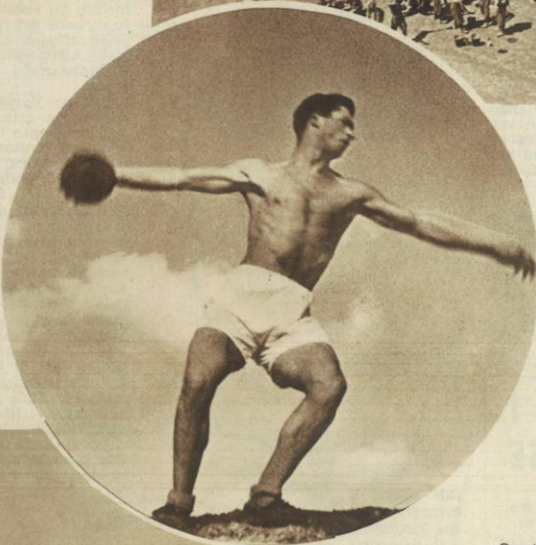
Per far ciò, la palla viene collocata a 5 metri dalla gabbia ed al segnale dell'arbitro viene gettata a due mani, nella gabbia.

Partita vinta: vince la partita la squadra che ha segnato un maggior numero di punti.

Si ha un punto quando la palla, entrata nella gabbia, tocca terra senza che il portiere o altro giocatore della squadra riesca ad afferrarla e ributtarla in gioco attraverso la gabbia stessa.

Chi tardi arriva:

I giocatori stanno in circolo, fronte al centro, meno uno che sta fuori; essi sono intervallati fra loro quanta è la lunghezza delle braccia, tenendosi per la mano. Al fischio del direttore del gioco, il giocatore lasciato fuori si dà a correre attor-



L'altro dei rimasti liberi deve inseguire il due, cercando di toccarlo; il due deve, perciò fuggire, correndo nell'interno o nell'esterno del circolo, ma entro i limiti prefissati dall'istruttore; e quando si sente prossimo ad essere toccato, deve porsi davanti ad uno qualunque dei compagni che stanno in circolo. A quest'ultimo, divenuto allora due, spetta di fuggire, continuando così il gioco.

Il due quando è toccato si ferma e grida: «Toccatolo!», andando quindi subito a porsi al centro del circolo per inseguire il nuovo due, quello, cioè, davanti a cui il compagno si porrà.

Se dopo parecchi tentativi, chi insegue non riesce mai a toccare il due e si dimostra stanco, l'istruttore designa un altro a surrogarlo.

Questo gioco, adatto per una squadra di venti avieri, si può adattare ad una squadra più numerosa, disponendo gli avieri in circolo a coppie. In tal caso, quando l'aviere è inseguito, va a collocarsi avanti a una coppia, quello che è dietro diventa tre e ha, perciò il compito di fuggire. Il gioco, in questo caso, assume il nome di Caccia al tre.

Per rendere più brioso questo gioco, si può permettere al tre di salvarsi, non solo col porsi avanti ad una fila, ma anche con l'entrare fra i due avieri di questa (all'uopo conviene che in ciascuna fila sia la distanza di un passo fra i due avieri). Anche in questo caso spetta al terzo della fila il compito di fuggire.

La caccia:

I giocatori, meno due, si dispongono in circolo, tenendosi per mano. Il gioco si può fare nei seguenti quattro nomi:

Caccia libera — Uno dei due giocatori rimasti fuori sta nel mezzo del circolo; l'altro sta all'esterno. Ad un segnale convenuto, quello rimasto all'esterno comincia a correre, entrando ed uscendo dal circolo a piacimento proprio: l'aviere che era nel mezzo lo insegue. Appena quest'ultimo riesce a toccare l'altro, le parti s'invertono: il giocatore che prima rincorreva è rincarso dal compagno. Appena questi abbia toccato l'altro, entrambi rientrano nel circolo ed entra in gioco l'altra coppia designata dal direttore.

Caccia all'ombra — La differenza, rispetto al gioco precedente, sta in ciò: il giocatore che insegue deve percorrere la stessa via che è seguita dal rincarso, uscendo dal circolo e rientrandovi per i medesimi punti.

Caccia a cambio — Avviato il gioco nel primo modo, il direttore dà all'improvviso il comando: «Cambio!»: s'invertono allora le parti: chi rincorreva è rincarso dal compagno. Lo scambio si può ripetere pa-

recchie volte, prima che l'uno o l'altro dei giocatori abbia toccato il compagno.

Caccia con ostacoli — Gli avieri che formano il circolo si prendono per mano e quindi alzano ed abbassano alternativamente le braccia, in modo che i due avieri che corrono siano costretti a fare piegamenti e salti per entrare nel circolo e per uscirne. Si deve, però, impedire che gli avieri disposti in circolo alzino le braccia nel momento in cui quelli che corrono vi sal-

VN VERO AFFARE !!

L'ABBONAMENTO ANNUO A "L'AQUILONE"
COSTA LIRE 25;

L'ABBONAMENTO ANNUO A "IL BALILLA"
COSTA LIRE 15;

SE VOI E I VOSTRI FRATELLI
VOLETE ABBONARVI A TUTT'E
DUE SEPARATAMENTE, SPEN-
DETE £40

EBBENE!

NOI VI OFFRIAMO PER
SOLE **LIRE 30**

"L'AQUILONE" E "IL BALILLA"
PER UN ANNO

NON PERDETE TEMPO - VERSATE LE
30 LIRE OGGI STESSO SUL CONTO
CORRENTE POSTALE N° 1-24718

INTESTATO ALL'
EDITORIALE AERONAUTICA
-ROMA-
VIA LIBRO E MOSCHETTO - 6



no al circolo, dalla parte esterna e durante la corsa tocca un compagno, il quale esce e si mette a correre in direzione opposta rasentando il circolo. Entrambi tendono ad occupare il posto che è rimasto vuoto. Per rendere questo più evidente, i due avieri che trovansi a fianco del posto vuoto, tengono alta la mano che hanno liberata. Quando i due che corrono si incontrano, spetta a chi è toccato di rasentare il circolo, e l'altro di tenersi fuori.

Se chi ha toccato giunge prima, l'altro deve continuare a correre per toccare e fa correre a sua volta un altro compagno; se, invece, non arriva prima, egli deve ripetere il gioco, toccando un altro compagno.

Caccia al due o al tre:

I giocatori, meno due, sono disposti in circolo, fronte al centro intervallati di due o tre passi l'uno dall'altro; i due rimasti fuori si pongono nello interno del circolo.

Per fare cominciare il gioco, l'istruttore ordina ad uno di questi due rimasti fuori di porsi avanti ad uno di quelli che stanno in circolo, rendendolo così due (come si suol dire), e gridare «Caccia!».



Il personale militare della Regia Aeronautica si suddivide in Armi, Corpi, Ruoli e categorie come appresso:

ARMA AERONAUTICA

Ufficiali: Ruolo Naviganti, Ruolo Servizi, Ruolo Specialisti, il quale è diviso nelle categorie: motoristi, montatori, radioaerologi, armieri - artigiani, elettricisti, fotografi, automobilisti.

Sottufficiali e truppa: Ruolo Combattente, Ruolo Specialisti, il quale è diviso nelle categorie: motoristi, montatori, radioaerologi, radiotelegrafisti, armieri-artigiani, elettricisti, fotografi, automobilisti, aiutanti di sanità e governo.

CORPO DEL GENIO AERONAUTICO

Ufficiali: Ruolo Ingegneri e ruolo assistenti tecnici.

Sottufficiali: Ruolo assistenti tecnici.

CORPO DI COMMISSARIATO AERONAUTICO

Ufficiali: Ruolo Commissariato, Ruolo Amministrazione.

CORPO SANITARIO AERONAUTICO

Ufficiali: Ruolo Medici.

Gli ufficiali piloti si distinguono dagli altri per l'aquila d'oro sormontata da corona reale che portano appuntata sul petto e dallo scettro ricamato sul passante applicato sulle spalle. I sottufficiali piloti si distinguono per l'aquila d'oro sormontata da corona reale identica a quella degli ufficiali e da un'ala spiegata ricamata in oro sul passante applicato sulle spalle.

Se al pilota spetta il tributo d'ammirazione perché dona tutto se stesso alla difesa del cielo della Patria, e se il pilota ha per sé tutta la parte brillante del volo, perché è signore dello spazio e perché piega alla sua volontà il potente apparecchio, lo specialista è del pilota il più fedele compagno, necessario collaboratore per le di lui vittorie e anche il più diretto responsabile della macchina alata.

Lo specialista d'aeronautica viene distinto nelle diverse categorie da particolari distintivi applicati sulle spalle. Questi distintivi sono di metallo dorato e di forma circolare.

I motoristi, i quali conoscono il funzionamento dei delicati congegni che assicurano il moto e il controllo del velivolo, portano sul passante della spalla un distintivo che rappresenta un motore stellare.

I montatori, i quali sono specializzati nella conoscenza degli apparecchi di volo, delle loro strutture metalliche e di lignee e dei rivestimenti, portano sul passante della spalla un distintivo composto da un M con sopra una elica quadrupale.

I radiotelegrafisti, i quali mantengono i collegamenti fra gli aerei in volo e le stazioni a terra o anche tra aerei in navigazione o soltanto tra stazioni a terra, portano sul passante della spalla un distintivo in cui è tracciato un RT inquadro da due saette.

I radioaerologi, i quali aggiungono alle mansioni dei radiotelegrafisti quelle dell'osservazione aerologica e che compilano le note sugli accertamenti fatti e trasmettono per radio i bollettini del tempo agli aerei naviganti, portano sul passante della spalla un distintivo in cui è tracciato un AR inquadro da due saette.

Gli elettricisti, che curano i delicati

ciencia delle armi e che in talune circostanze sono chiamati a farne uso, portano un distintivo che rappresenta due mitragliatrici incrociate con una bomba al centro.

I fotografi, che curano le installazioni delle macchine fotografiche di bordo e provvedono al loro funzionamento, portano come distintivo un otturatore fotografico.

Gli automobilisti, che assicurano i trasporti, compresi quelli con motoscafi, portano come distintivo sulla spalla una ruota d'automobile.

Gli aiutanti di sanità, che assistono gli infermi e i feriti, portano sulla spalla una croce rossa e i sottufficiali di governo, che sono addetti ai servizi generali degli aeroporti, alla sorveglianza disciplinare della truppa, ai servizi degli uffici e alle truppe armate, all'educazione ginnico-sportiva degli avieri, ai servizi di vetovagliamenti, casermaggio ed equipaggiamento, ecc., portano, come distintivo sulle spalle, un nodo di Savoia in un cerchio.

Lo specialista ha una missione da compiere, precisa, delicata, necessaria e non umile, e nel compimento di essa, nella riuscita della sua opera, nel riconoscimento del pilota che gli sor-

funzionino perfettamente: se durante il combattimento la vostra arma si dovesse inceppare, il vostro velivolo diverrebbe una bianca colomba sotto gli artigli del falco.

Il radiotelegrafista manterrà i contatti fra il velivolo e la terra ed attraverso il suo lavoro, che rimarrà calmo e sagace anche nei momenti più critici del volo, i vostri cari sapranno minuto per minuto del sicuro procedere della vostra rotta. Il fotografo penserà alla documentazione del vostro volo: la macchina fotografica è un occhio infallibile e la sua installazione a bordo è sempre un'operazione delicata che richiede esperienza e destrezza.

Il Corpo del Genio Aeronautico, che è costituito da ufficiali del Genio Aeronautico, esercita funzioni tecniche inerenti alla progettazione, alla costruzione, all'allestimento e all'armamento dei materiali aeronautici, di qualsiasi specie, nonché al collaudo e alla manutenzione del materiale aeronautico e degli immobili della R. Aeronautica.

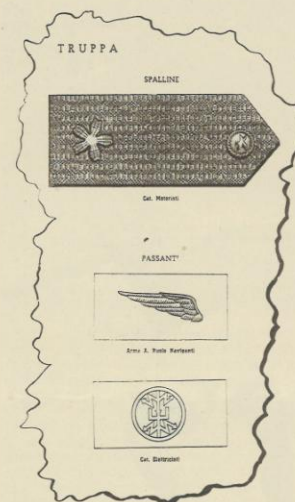
Gli ufficiali del Corpo del Genio Aeronautico sono divisi in Ruolo Ingegneri e Ruolo Assistenti Tecnici.

Il Corpo di Commissariato Aeronautico è costituito da ufficiali che esercitano funzioni ispettive, logistiche, tecnico-amministrative e contabili per i servizi del contante, del vetovagliamenti, del vestiario ed equipaggiamento, nonché del materiale ordinario.

Gli ufficiali del Corpo di Commissariato Aeronautico sono divisi in ruolo Commissariato e Ruolo Amministrazione.

Il Corpo Sanitario Aeronautico è costituito da ufficiali che presiedono al funzionamento tecnico - amministrativo degli Istituti Medico-Legali della R. Aeronautica, degli uffici sanitari e depositi e stabilimenti vari.

Armi, Corpi, Ruoli e Categorie sono contrassegnati da particolari distintivi di arma, di corpo, di ruolo, di categoria e di specialità applicati sui passanti cuciti sulle spalle della giubba e del cappotto, trasversalmente alle spalle stesse. I passanti sono in tessuto di oro per gli ufficiali generali, di panno color grigio-azzurro per tutti gli altri ufficiali. Sui passanti è ricamato in oro per tutti gli ufficiali naviganti, longitudinalmente, uno scettro; per tutti gli ufficiali del ruolo servizi, un nodo di Savoia. Per tutti gli ufficiali del Genio Aeronautico, Ruolo Ingegneri e Ruolo Assistenti Tecnici e per tutti gli ufficiali del Corpo di Commissariato, Ruolo Commissariato e Ruolo Amministrazione sono ricamati al centro del pas-



ENCOMI E RICOMPENSE

Ecco l'elenco delle ricompense che l'aviere può meritarsi durante il periodo della vita militare:

1) l'encomio semplice e solenne;

2) le ricompense al valore militare;

3) le ricompense per anzianità di grado e di servizio per merito speciale.

Encomio. — L'encomio semplice consiste nella lode data dal superiore all'inferiore, sia verbalmente sia con lettera o per un fatto speciale che la meriti, ovvero per particolare diligenza o intelligenza adoperata nell'adempimento dei propri doveri o nell'esecuzione di un ordine.

L'encomio solenne consiste nella lode esemplarmente pubblicata all'ordine del giorno dell'Aeroporto per ordine dell'autorità che tributa la lode stessa. L'encomio solenne per la truppa viene trascritto sul foglio matricolare, sul libretto personale e sul foglio di congedo.

L'encomio sia semplice, sia solenne, può essere individuale o collettivo, cioè riferirsi nominativamente ad uno o più avieri, od anche ad interi reparti di truppa.

Ricompense al valore militare. — Consistono:

a) nella Croce di guerra al valore militare;

b) nella Medaglia di bronzo, d'argento, d'oro al valore militare;

c) nelle decorazioni dell'Ordine militare di Savoia;

d) nelle promozioni straordinarie iper meriti di guerra.

impianti d'illuminazione a bordo ed a terra, portano sulla spalla un distintivo in cui è tracciato un E inquadro da due saette.

Gli armieri - artigiani, i quali provvedono alla manutenzione e alla effi-

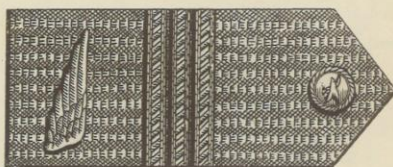
ride e che lo incoraggia, trova la sua ricompensa.

Il motorista conosce i segreti del cuore che anima l'elica vorticosa; dal rombo più o meno sonoro, più o meno affannoso, egli saprà rilevare se il funzionamento del motore sia più o meno regolare; il montatore conosce centinaia per centinaio, fibra per fibra, nodo per nodo, il corpo del piccolo o del grande velivolo, affidato alla sua cura; l'elettricista sa dove mettere le mani nel groviglio degli impianti di bordo, e la illuminazione notturna dell'aeroporto è costantemente da lui sorvegliata; i fari che illuminano il campo di lancio guideranno il pilota che ritorna al suo nido e le luci sulle antenne e sui fabbricati gli indicheranno gli ostacoli da superare nei dintorni dell'aeroporto.

L'armiere aggranterà le bombe sotto le ali o nella pancia della grande macchina, e si assicurerà ogni giorno che le armi

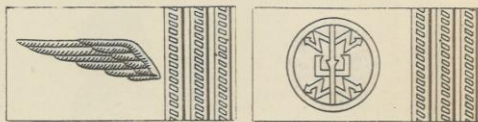
SOTTUFFICIALI

SPALLINE



Arma Aeronautica Ruolo Naviganti

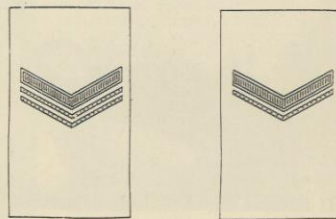
PASSANTI



Arma A. Ruolo Naviganti

Col. Elettricisti

DISTINTIVI DI GRADO



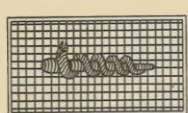
Sergente Maggiore

Sergente

PASSANTI

PER UFFICIALI GENERALI

PER UFFICIALI SUPERIORI



Corpo Sanitario Aeronautico



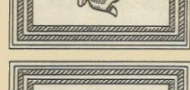
C.C.R.C.



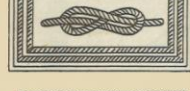
C.A.R.L.



A.A.R.S.



A.A.R.S.



A.A.R.S.



forme per servizi armati non di parata. I tipi di soprabito per sottufficiali sono: cappotto, mantellina grigio-azzurra, impermeabile.

I tipi d'uniforme per la truppa sono: grande uniforme, uniforme ordinaria, uniforme da fatica, uniforme da campo per specialisti (sulla uniforme da campo gli specialisti portano il distintivo di specialità ricamato in lana gialla su fondo di panno grigio-azzurro, sul braccio sinistro sopra i galloni distintivi di grado); uniforme per motoscafi, uniforme per servizi armati non di parata.

Il tipo di soprabito per la truppa è il cappotto.

Terminiamo descrivendo i distintivi di pilota militare e di osservatore dall'aeroplano.

Il distintivo di pilota militare è di metallo dorato, e rappresenta un'aquila stilizzata ad ali spiegate che poggia sopra un fascio littorio, sormontata da corona reale.

Il distintivo di osservatore dall'aeroplano è formato da due ali stilizzate spie-

gate con al centro uno scettro, ed è sormontato da corona reale.

Per i piloti militari della R. Aeronautica che abbiano attraversato l'Oceano Atlantico, il distintivo è costituito da una «A» in smalto azzurro, sovrapposta sull'aquila del distintivo di pilota militare, al disotto della corona reale.

Per i militari che abbiano conseguito

il brevetto di pilota di aeroplano o il brevetto di pilota premilitare, il distintivo è costituito da una aquila eguale a quella del distintivo di pilota militare, ma priva della corona reale.

I distintivi si portano sul lato sinistro del petto, al disopra delle decorazioni.

G. d. N.

Spigolature

Il «raccontatore di storia». — Su un nuovo tipo di apparecchio americano c'è il «raccontatore di storia». Non crediate che si tratti di un cicerone che racconta i fatti passati del proprio paese ai turisti di un... torpedone aereo.

No, il «raccontatore di storia» americano è un dispositivo che dovrebbe risolvere il problema della sorveglianza dei cruscotti, la cui lettura, per essere essi sempre più guarniti di lancette e di spie, finisce col trasformarsi in un vero e proprio studio di decifrazione.

Ora, grazie al raccontatore di storia o «Tell-tale», montato sul «Curtiss Wright 20», il pilota può ricevere all'istante una cinquantina di informazioni sul comportamento del proprio apparecchio. Del resto, il dispositivo non è nuovo ed è stato già adottato nelle ferrovie e nelle centrali elettriche per avvertire del cattivo funzionamento di qualche organo.

Immaginate, sotto il cruscotto, una serie di quarantasette indici aventi ognuno, accanto, le posizioni estreme dell'organo che controlla o le condizioni limite di funzionamento. Due colonne riguardano i due motori. Così si può leggere successivamente: pressione di benzina e pressione di olio (alta-bassa); temperatura dell'olio (—80, +85°); temperatura della testa dei cilindri (+125°, +260°); pressione d'aria (bassa); voltaggio (basso); dinamismo (funzione); miscela (povera-ricca); passo dell'elica (piccolo-grande).

Un'altra colonna è riservata all'alimentazione: riserva di benzina di destra e di sinistra (combustibile antidetonante di decolorazione normale di crociera); tuberia d'interconnessione (aperta-chiusa); pressione (bassa-alta); riscaldatore del

carburatore (funzione); riscaldatore d'olio (funzione).

Le ultime colonne di indicatori riguardano i differenti organi dell'aeroplano: piani fissi di coda, aleroni, pilota automatico, disgiuntore delle ali e dell'elica, chiusura della ruota di coda, freni, flaps, carrello porta d'ingresso, ecc.

Come si vede, il pilota è collegato elettricamente a tutte le parti dell'apparecchio e nulla accade a bordo senza che lui se ne accorga. Ma non è tutto. Il «raccontatore di storia» rimedea anche alle dimenticanze del pilota.

Le operazioni di pilotaggio più comuni sono ripartite tra sette bottoni preselectori. Si trova così scritto: partenza, rullaggio, decollaggio, presa di quota, linea di volo, atterraggio, arresto dei motori. Supponiamo che il pilota voglia atterrare. Egli preme il sesto bottone ed immediatamente si illuminano tutti gli indicatori relativi a questa manovra. Appena il carrello è uscito fuori, si spegne il corrispondente indicatore; la stessa cosa avviene per i dispositivi di ipersostentazione. E quando il quadro si è spento del tutto, il pilota può atterrare con l'anima in pace. Egli sa che ora, mai non rimane più che attendere l'affettuoso bacio del suolo.

La protezione contro gli attacchi aerei in Inghilterra. — A Londra si è iniziata la distribuzione di baracche di lamiera, che dovrebbero servire come rifugio per la popolazione in caso di attacchi aerei. E la prima distribuzione, avvenuta nel quartiere popolare di Islington, ha dato luogo ad una tragica situazione. Le donne che abitano le casette del quartiere non vogliono le baracche, perché esse occupano tutto il cortile, e gli uomini non le vogliono, perché i cortili sono coperti di cemento e di asfalto, e, quindi, occorre un lavoro enorme per trarfare il suolo ed impiantare le baracche secondo le istruzioni date dal Governo. Sono stati inviati degli ispettori per vedere come andassero le faccende. Hanno constatato che le lamiere distribuite vengono adoperate per ogni uso, meno che per quello prescritto. Come è già accaduto per le maschere antigas, le lamiere sono principalmente servite per far giocare i bambini. Per alcuni la lamiera è servita ad aggiustare il tetto; altri ne hanno fatto dei canili o l'hanno usata per i più disparati usi domestici.

Queste baracche di lamiera costano al Governo un migliaio di lire ciascuna ed è quindi facile immaginare il danno. A sprisime critiche sono state rivolte agli organizzatori di questo sistema di protezione antiaerea, giudicato da molti inutile ed in ogni caso insufficiente.

santi i rispettivi distintivi; per tutti gli ufficiali del Corpo Sanitario è ricamato sempre sul passante un caduceo, e per tutti gli ufficiali del ruolo specialisti rispettivamente il distintivo di categoria.

I passanti sono orlati per gli ufficiali del Ruolo Servizi con panno color verde smeraldo; per gli ufficiali del Genio Aeronautico, Ruolo Ingegneri, con panno color cremisi; per gli ufficiali del Corpo di Commissariato, Ruolo Commissariato, con panno color rosso scarlatto; per gli ufficiali specialisti e per quelli del Corpo di Commissariato, Ruolo Amministrazione e del Genio Aeronautico, Ruolo Assistenti Tecnici, con panno color nero; per gli ufficiali del Corpo Sanitario, con panno color b.u.-metilene.

I passanti per gli ufficiali del Ruolo Naviganti non sono orlati.

I galloni distintivi di grado sono applicati sul copricapo e sulle maniche del cappotto e della giubba (fatta eccezione per quelle dell'uniforme estiva). I galloni distintivi di grado sono applicati sul panno del colore distintivo di corpo e di ruolo che abbiamo sopra descritto.

I galloni distintivi di grado degli ufficiali naviganti non sono applicati sul fondo colorato.

I tipi d'uniforme degli ufficiali della R. Aeronautica sono 10, e cioè: uniforme da cerimonia, uniforme estiva da cerimonia, uniforme da società, uniforme estiva da società, grande uniforme, grande uniforme estiva, uniforme ordinaria, uniforme ordinaria estiva, uniforme da campo, uniforme per servizi armati non di parata.

I tipi di soprabito per gli ufficiali sono: mantellina per uniforme da cerimonia e da società, mantellina grigio-azzurra, cappotto, impermeabile.

I tipi d'uniforme per gli allievi del primo, secondo, e terzo corso regolare della R. Accademia Aeronautica sono: uniforme ordinaria, uniforme invernale da esercitazione, uniforme estiva ordinaria, uniforme interna invernale, uniforme interna estiva.

I tipi di soprabito per gli allievi dei corsi della R. Accademia Aeronautica sono: cappotto uguale a quello prescritto per gli ufficiali, senza passanti; impermeabile uguale a quello prescritto per gli ufficiali, senza passanti; impermeabile uguale a quello prescritto per gli ufficiali.

I tipi di uniforme per i sottufficiali sono: grande uniforme, grande uniforme estiva, uniforme ordinaria, uni-

DISTINTIVI



di pilota militare



di pilota militare della R. Aeronautica che abbia attraversato l'Oceano Atlantico



di pilota militare - espressione ad alta velocità



di pilota militare - espressione strategica



di osservatore dell'aeroplano

gate con al centro uno scettro, ed è sormontato da corona reale.

Per i piloti militari della R. Aeronautica, che soli a bordo, su apparecchi capaci di sviluppare una velocità orizzontale superiore ai 500 km. orari, abbiano effettivamente raggiunto tale velocità, il distintivo è costituito da un «V» in smalto rosso sovrapposto al distintivo di pilota militare e situato sull'aquila, al disotto della corona reale.

Per i piloti militari della R. Aeronautica che abbiano superato la quota di 12.000 metri, il distintivo è costituito da una «S» in smalto rosso, sovrapposta sull'aquila del distintivo

DISTINTIVI



Cat. Meccanici



Cat. Mantentori



Cat. Radio-Telegrafisti



Cat. Meccanici Avanzati



Cat. Radio-Telegrafisti



Cat. Elettrici



Cat. Armatori



Cat. Falegnami



Ruolo Servizi



Cat. Automobili



Ruolo Radiotelegrafisti



Cat. Allevatori di Sanità



per il personale navigante del reparto



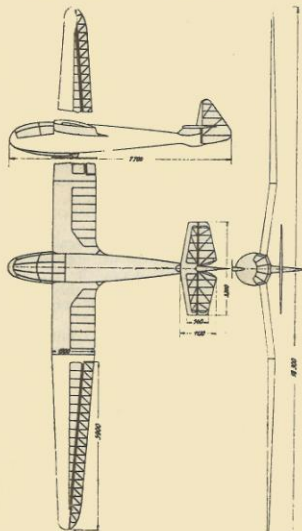
per il personale navigante del reparto



Meccanici, Elettrici, Armatori, Falegnami

nel mondo del volo silenzioso

IL BIPOSTO «GULL II»



Gli schemi del «Gull II»

Un notevole interesse per i voli di durata con biposti si è manifestata di recente in Inghilterra e ne fa fede il primato di tale categoria (battuto poi dai tedeschi) che due piloti inglesi hanno faticosamente conquistato lo scorso anno. Murrain e Sprole, infatti, sono restati in aria 22 ore consecutive, a Dunstable, in un apparecchio biposto a posti affiancati, del tipo ad ala alta, aperto, di caratteristiche di volo modeste.

La prova si rivelò estremamente penosa per i piloti. La prolungata esposizione al vento, la difficoltà di nutrirsi comodamente e a tempo, la mancanza insomma di ogni conforto (aggravata dal fatto che uno dei piloti soffrì quasi sempre il mal d'aria) spiegano, a parte l'abilità personale, il grande distacco del primato tedesco. Questo è stato portato a 50 ore, ed i piloti Boedecker e Zander avevano già da 20 ore finito le loro provviste di cioccolato, panini e bevande calde in termos quando decidevano l'atterraggio, ma il veleggiatore, un Kranich specialmente equipaggiato era del tipo chiuso, e i piloti ben coperti da combinazioni di volo con pelliccia.

Non è nostra intenzione discutere l'utilità di queste prove, dal lato agonistico. Il desiderio di superare il proprio simile nel campo sportivo è ben legittimo, ed il fatto che oltre all'abilità personale sia qui in giuoco la pura resistenza fisica nulla toglie allo stimolo della competizione. Notiamo invece che il prolungato soggiorno, sotto il morso della fatica e dell'attenzione, in un abitacolo di pilotaggio necessariamente ristretto, è assai adatto a mettere in evidenza tutti i difetti dell'intero sistema, mentre la contemporanea presenza di un collega fornisce un prezioso controllo. E' facile immaginare che dopo ore ed ore di continue evoluzioni su un tratto di terreno, generalmente esiguo, ripetendo a sazietà le stesse manovre, ogni minima durezza o ritardo dei comandi, ogni inopportuna sporgenza del sedile o delle pareti della cabina, un riflesso fastidioso del cruscotto, una scomoda disposizione degli strumenti o delle leve, debbano risaltare, ingigantiti, e rilevarsi come insopportabili. Analoghe osservazioni si potranno fare sulla scelta e confezione dei cibi sulla foggia e qualità degli indumenti. L'eliminazione graduale e sistematica di tutti questi inconvenienti non ha pertanto un valore specifico ovvio, quello di consentire un nuovo tentativo analogo di miglior succes-

so, ma piuttosto influenza una ben più importante ed estesa sfera, quella del pilotaggio in genere, e non meraviglierà questo noi italiani, che avendo fra i primi messo in piena luce i problemi fisiologici del volo, dedichiamo ad essi una importante e fruttuosa attività. Problemi che nel volo a vela, presentandosi scissi e distinti da quelli analoghi e generalmente concomitanti del volo a motore, consentono forse una più profonda indagine particolare.

E' certamente questo complesso di ragioni, e il desiderio di realizzare un bi-posto moderno nazionale, che ha condotto la casa inglese Slingsby alla costruzione del nuovo Gull II. Apparecchio che possiamo ricollegare alla scuola tedesca, fino, con ala attraversante la fusoliera verso l'alto, posteriormente all'abitacolo dei due piloti affiancati. L'ala a tutto sbalzo, ad M appiattito, ha un'apertura di oltre 18 metri. Fino al gomito essa è rettangolare, rastremandosi moderatamente nelle parti estreme, interamente percorse dagli alettoni, lunghissimi, di struttura diagonalata adatta a irrigidirsi torsionalmente. La fusoliera, a sezione sensibilmente circolare, una prora profilata senza risalti, ampiamente scopercibile per un facile accesso ed eventuale lancio in volo. Dietro il pattino è seminasosta una piccola ruota con freno. Gli impennaggi orizzontali, a sbalzo, sono situati in posizione elevata, su una piccola deriva sporgente dal dorso della fusoliera. Il pericolo di danni in decollo è perciò ridotto. Al di sotto, un pattino carenato protegge il timone di direzione, a forma sensibilmente triangolare, per evidenti ragioni di rigidità torsionale e di sicurezza in vite.

La stessa fabbrica è nota per il monoplano Kirby Kite, un monoplano con montanti assai semplice, ma elegante e ben costruito.

P. C. B.

DA GUIDONIA A SABAUDIA

Il cap. Lodovico Laurin, a bordo di un aereo «A. L. 2» dell'Aeronautica Lombarda Ambrosini, ha compiuto una brillante prova di volo senza motore. Partito alle ore 14 da Guidonia, il pilota si è sganciato dal rimorchiatore alla quota di 500 metri ed è salito fino a 2500 eseguendo, tra le nubi, navigazione strumentale; poi, trovata una nuova corrente ascendente, raggiungeva in soli 3 minuti la quota di 2800.

Quindi, sorvolate Littoria e Sabaudia, ha atterrato regolarmente in una torbiera presso la spiaggia.

La quota massima raggiunta è stata di 2800 metri e la distanza coperta in linea d'aria di km. 75, dati che risultano dalla cartina barografica del volo.



Gianni Ferraresi - Roma. — L'aeroplano che tanto ti interessa è il «Suda-Pocket», ed è appunto un monoplano da turismo, economico, costruito in Francia. La novità non sta tanto nella formula, perché si tratta di un apparecchio assolutamente normale e di un tipo che è già stato provato anche in Germania, quanto nel fatto che il costruttore intende mettere in vendita per mille franchi le copie complete del progetto, con tutte le istruzioni per fabbricare l'aeroplano da sé, e il permesso di farne un esemplare per proprio uso e consumo. Il motore è uno qualunque del tipo a cilindri opposti, da 30 C.V. Da Mignet in poi, c'è molta gente in Francia, evidentemente, che la pensa in questo modo, ma non mi risulta che le rose previsti si siano avverate.

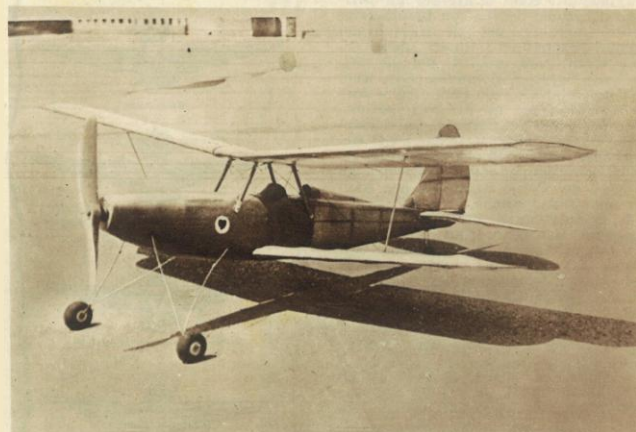
L'INGEGNERE AERONAUTICO



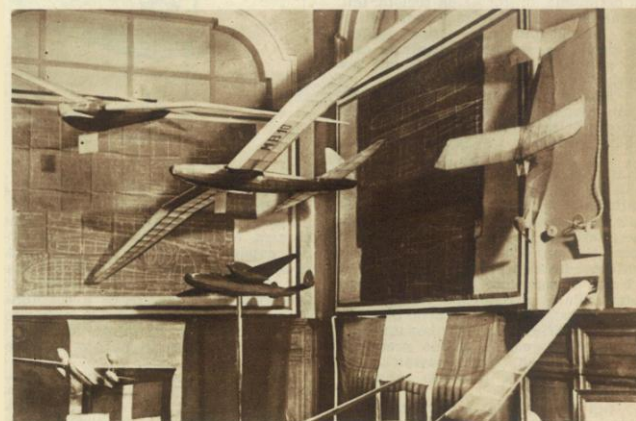
Aeroveleggiatore ap. 3.50; lung. 1.70. Costruttore Fernando Laurenzi



Veleggiatore ap. 3.6; lunghezza 1.35; peso gr. 1.050; carico unitario 15; superficie portante dmq. 70. Costruttore Enzo Biasci di Pontedera



La fotografia dell'aeromodello biplano costruito da Ettore Ripandelli di Bologna



Un angolo della mostra di aeromodelismo di Reggio Emilia

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodelismo

(Continuazione dai numeri precedenti)

Il motore ad elastico

Una matassa di fili di gomma costituisce il motore più economico, più pratico e più adatto per modelli volanti.

La qualità di gomma che si deve adoperare è quella comunemente chiamata para, tagliata a forma di nastro, preferibilmente di sezione rettangolare. Dalle esperienze fatte con diversi tipi di gomma, e con diverse sezioni, il risultato migliore si è ottenuto con fettuccia di pura para, di sezione di mm. 1 x 3, e di peso di circa 3 grammi per metro lineare.

Molti aeromodelisti adoperano l'elastico di sezione quadrata, che si trova più facilmente in commercio, ma che, a parità di sezione e di lunghezza di matassa, sopporta una carica di torsione inferiore a quella che può sopportare una matassa di gomma di sezione rettangolare.

Occorre badare che la gomma che si acquista sia di recente fabbricazione, cosa che si può giudicare dalla elasticità della gomma stessa, la quale, invecchiando, diviene più dura e fragile. La gomma che normalmente si trova in commercio ha un allungamento di circa sette o otto volte la sua lunghezza primitiva. Se si tratta di gomma fabbricata da poco tempo, si conserva a lungo, purché sia mantenuta pulita in luogo fresco, fuori dal contatto dell'aria, e chiusa in una scatola, possibilmente metallica e stagnata, ripiena di talco. E' ovvio che, allorché si dovrà farne uso, bisognerà pulirla ben bene dal talco. Ma non basta: prima di montare sull'aeromodello la matassa (formata nel modo che vedremo), noi spalmeremo la gomma di glicerina pura, o di sapone senza acidi sciolto nell'acqua (si consiglia il sapone per barba). Questa lubrificazione è necessaria per favorire la scorrevolezza dei fili che compongono la matassa, sopra tutto quando si vorrà, con un grande numero di giri, attorcigliarla al massimo. L'elastico, però, non deve rimanere sull'apparecchio. Lo si smonti sempre dopo i voli e lo si lavi accuratamente nell'acqua fredda corrente per eliminare la glicerina, o il sapone, e quindi lo si asciughi e lo si riponga nuovamente nella scatola di latta bene impolverata di talco.

Per stabilire la quantità di elastico necessaria per un determinato aeromodello, molti costruttori si regolano a caso e procedono per tentativi; altri stabiliscono senz'altro che il peso complessivo di gomma debba essere dal 20 al 30 per cento del peso totale dell'ap-

parecchio. In verità è sommamente difficile determinare con esattezza il peso della matassa elastica dei singoli aeromodelli. Tuttavia, in seguito ad una lunga serie di esperienze pratiche, ancora una volta il problema è stato risolto con un diagramma (fig. 90), di cui ci serviremo per stabilire la quantità di elastico necessaria per i modelli monomotori con profilo alare normale.

Nel grafico è segnata una serie di linee curve, ciascuna delle quali corrisponde ad una sezione di matassa, espressa in millimetri quadrati. La scala verticale, per valori da 500 a 2000, corrisponde alle diverse lunghezze di matassa, compresa fra mm. 500 e mm. 2.000. La scala orizzontale, per valori da 6 a 25, corrisponde al carico alare, espresso in grammi per decimetro quadrato di superficie portante.

I numeri segnati nell'interno dei cerchi corrispondono alle sezioni totali delle matasse, composte di un numero pari di fili di elastico, di sezione di mm. 1 x 3; però l'aeromodelista potrà immaginare, fraposte alle linee del grafico, altre linee corrispondenti ad altre sezioni che non siano quelle segnate, il cui valore potrà essere facilmente ricavato per interpolazione.

L'uso del grafico è pressoché identico a quello per calcolare il diametro e il passo dell'elica. Ma eccovi, anche per questo, un esempio pratico. Si supponga di aver costruito un modello monoplano monomotore con un profilo alare comune, di superficie alare portante di 20 decimetri quadrati e con un peso di grammi 300. Il tubo, o la fusoliera, consente di disporre i ganci, quello anteriore dell'albero dell'elica e quello posteriore fisso opposto, a distanza di millimetri 1500. Essendo il peso del modello di grammi 300 e la superficie di decimetri quadri 20, avremo il carico alare di 15 grammi per decimetro quadrato.

Per il punto 1500 della verticale, cioè delle lunghezze della matassa, si traccia una retta orizzontale e per il punto 15 della scala orizzontale, cioè dei carichi alari, si traccia una retta verticale. L'intersezione di queste due rette si trova fra le curve 36 e 42, molto più prossima alla seconda di tali linee. Perciò la sezione della matassa occorrente potrà essere di millimetri quadrati 42, che si ottengono con 14 fili di nastro di gomma di sezione di millimetri 1 x 3.

Se la distanza fra i ganci fosse di millimetri 1300, avremmo una sezione di circa 36 millimetri quadrati, ossia una matassa di eguale sezione composta di 12 fili.

Se poi l'aeromodelista intenderà fare uso del diagramma anche per modelli bimotori, dovrà considerare il suo apparecchio come un monomotore, e moltiplicare la cifra della sezione trovata per il coefficiente 0,8. Otterrà così la sezione di ciascuna matassa.

Trovata la sezione totale della gomma, si potrà comporre la matassa, te-

nendo conto che, montata, dovrà rimanere tesa affinché l'energia che si accumulerà possa venir completamente ed equamente distribuita. Perciò la matassa si farà di circa il 10 per cento più corta della distanza reale fra i due ganci.

(continua)

Consigli utili

Per coloro che desiderano montare sui modelli un carrello retrattile.

Abbiamo visto un modello costruito da un aeromodelista esperto, che ha realizzato un tipo di carrello retrattile veramente ingegnoso.

Purtroppo quel modello avrà «retrattile» anche la parte ventrale anteriore della fusoliera. Non comprendete? Il bravo aeromodelista, nel costruire l'apparecchio, ha avuto un momento di... amnesia, poiché non ha pensato che l'atterraggio avverrà a carrello retratto e ha posto nell'estrema parte inferiore della fusoliera un longheroncino in balsa della sezione di pochi millimetri quadrati. Poiché anche le ordinate del modello in questione sono costituite da un'intralicciatura in balsa sottile, al primo atterraggio, la fusoliera si schiaccerà come una pizza al brusco urto, non essendo protetta dal carrello.

E questa tragedia si ripeterà finché il costruttore non si sarà deciso a rinforzare la parte di fusoliera che viene in contatto con il suolo.

Per evitare questa triste esperienza, io vi consiglio pertanto di costruire la parte inferiore della fusoliera ben robusta, a somiglianza di quella di un modello veleggiatore, e cioè con una specie di pattino di poco sporgente o anche completamente interno alla fusoliera.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

EMANUELE QUERCI - Viareggio — La lunghezza della fusoliera non ha un rapporto fisso con l'apertura: in genere si fa uguale ai due terzi, o i tre quarti dell'apertura, poiché bisogna avere sufficiente distanza fra i piani di coda e l'ala. Le dimensioni del piano di coda orizzontale devono essere tali che la superficie risulti uguale a circa un quinto ad un sesto della superficie dell'ala, a seconda della maggiore o minore distanza. Al piano orizzontale si assegna la superficie metà di quella del piano orizzontale. Infine, in quanto all'elica, la faccenda è complicata: le misure del diametro e del passo dipendono dal peso del modello costruito. L'Aviatore sta pubblicando in questi numeri i diagrammi per il calcolo dell'elica, ai quali potete riferirvi dopo aver costruiti i modelli.

CARLO DIEHL - Torino — La causa della cabrata tanto forte alle prime prove è stata una eccessiva incidenza negativa del piano orizzontale ed anche l'eccessiva lunghezza della fusoliera, posteriormente all'ala, rispetto alla parte anteriore. In altri termini l'ala era troppo avanti. Accorciando la fusoliera hai diminuito il peso in coda, e quindi il modello è risultato centrato. In quanto alle manchevolezze che dici del libro «Il costruttore di aeromodelli», ti avverto che la mancanza da te citata non è una mancanza, poiché non esiste nessun rapporto definito, fra apertura e lunghezza della fusoliera: tanto è vero che si fanno apparecchi con fusoliere lunghe ed apparecchi addirittura senza fusoliera, i senza coda.

Perché, poi, non ti iscrivi alla R.U.N.A. di Torino che ha istituito da anni due ottime scuole di modelli volanti?

EPAMINONDA CECARELLI - Ravenna — I disegni del *Saltarello* sono stati pubblicati. Guarda bene la collezione. Non so dirti nulla del modello *Duky* di Cahill, poiché è difficile che si riproducano modelli esteri: ne abbiamo tanti buoni in Italia! Puoi benissimo coprire il bordo d'attacco del *Roma* con carta da disegno: anzi è cosa molto opportuna per migliorare l'ala. Fammi sapere notizie della tua nuova costruzione.

B. P. - Lanciano — Il «balsa» non cresce in Italia, ma in alcuni Stati prossimi all'equatore, dove il clima è tale da permettere lo sviluppo. La Repubblica dell'Equatore ne è la più ricca, e la vendita del balsa costituisce una delle industrie del Paese. Se vuoi adoperare un legno «autarchico», come dici tu, puoi benissimo sostituire il «balsa» con altri legni che si trovano in commercio, e che, pur non avendo i requisiti del «balsa», si prestano ottimamente. Ti avverto che quanto prima verrà messo in commercio in Italia un legno più leggero del «balsa», e avventi le sue stesse caratteristiche. Si tratta di una pianta che cresce in Italia, sotto forma di arbusto. Non te ne posso rivelare il nome, perché ancora è un segreto. Aspetta ancora un po'...

GIAR.



Rovereto: Pulcino, Martorelli, Corradini e Manfredini, aeromodelisti modello.



Ravenna: Epaminonda Ceccarelli

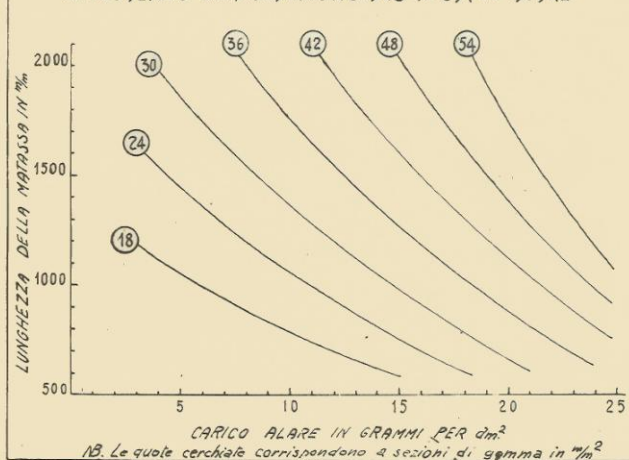


Bologna: Pietro Acquaderni



Firenze: una riproduzione del «Breda 39» da turismo. Costruttore Alessandro Rossi

GRAFICO PER OTTENERE LA SEZIONE DI GOMMA DELLA MATASSA MOTORE IN RELAZIONE ALLA SUA LUNGHEZZA ED AL CARICO ALARE



Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione del numero precedente)

Come mi sento solo in questa camera di contadini ove sono stato accolto senza ostilità e senza festa. E' la loro guerra anche questa, di avere ospiti in ogni stanza; e il loro contegno, che sembra indifferenza, è forse una espressione della forza di queste popolazioni di confine, preparate a ben altri sacrifici, abituate anch'esse a veder passare i convogli di feriti, le truppe che vanno in linea, i combattimenti fra aeroplani sulle loro teste, le bombe, talvolta, sulla casa. Tempo fa ne caddero nei campi vicini. Furono raccolti anche cioccolatini avvelenati.

Anche questo è possibile? Anche le frecce furono gettate giorni addietro. E son proibite dal diritto internazionale per le ferite orrende che fanno... capaci di trapassare un uomo dalla testa ai piedi....

Però, quale arma dovrebbe esser proibita se non è proibita la guerra?....

Uno sgomento vago m'invade. E' debolezza? Tornerei a casa? A Torino?

Possibile che là «in Italia» si senta così poco il riflesso di quest'atmosfera rovente? Mi sono ingannato? La guerra è peggiore di quel che credevo? O sono io che non ho la forza necessaria?

Saprò mutare il piacevole girovagare per l'aria in dure missioni? Saprò dimenticare la mia famiglia, il mio amore? Possibile che io, così ragazzo ancora, qua solo, senza almeno uno dei vecchi compagni per gareggiare d'emulazione, sappia affrontare la guerra?

Mi desto dopo un breve sonno pesantissimo. Dove sono? A casa? A Torino? Che camera è questa? Ah, la guerra! Andiamo al campo.

— Ecco, vede? questa è tutta la squadriglia, — mi dice il comandante.

Un breve giro per gli hangars. Cerco subito di vedere gli apparecchi, i «Voisin», brutti per la loro sagoma, quasi ridicoli e altrettanto generosi, proprio come certe persone.

— Vede? Anche colpito, ha sempre resistito per la sua ossatura di ferro.

Queste macchine, anch'esse, come gli uomini, sono diverse, qua: più complete nei loro strumenti di bordo, più gagliarde nei motori continuamente curati per la maggiore efficienza, con la mitragliatrice, volta a prora, sulla testa del pilota.

— Guardi questo apparecchio. Tornò ieri l'altro molto colpito. Ecco i buchi delle palle di shrapnel. Ogni foro viene poi tappato e intorno i meccanici vi dipingono una coccarda tricolore.

— Le ferite e le medaglie delle macchine!... E quello parte per un volo di guerra?

— No, va a provare il motore. Quando lei vuole, può volare e quando si sentirà allenato, me lo dirà e farà il primo volettto anche lei, lassù.

— Va bene; son già pronto.

— E' presto, è presto; prima si allenano un poco. — Mi allenai dunque. E ne avevo bisogno, avendo fatto solo due o tre voli a Torino sul «Voisin», che conoscevo appena. Convinto di dover la mia forza a me stesso e non al caso, volevo prima di tutto impadronirmi della macchina e conoscerne bene le generosità e i tradimenti.

Pochi giorni dopo assistei ad una partenza per una ricognizione.

L'apparecchio era pronto, i motoristi affacciati alle ultime verifiche. Il pilota e l'osservatore si avviavano verso la macchina con l'andatura goffa degli aviatori infagottati nei pesanti indumenti, parlando calmi per gli ultimi accordi. In volo tutto deve andare senza bisogno di molte parole, ché intendersi è difficile, oltre che per il rombo del motore, anche per la necessità della massima attenzione: il pilota, per seguire esattamente la rotta, e l'osservatore, per contare i secondi da dare fra uno scatto e l'altro alla macchina fotografica e per scrutare il terreno e il cielo nemico. Lassù pochi gesti e qualche occhiata devono bastare a dir tutto.

Non assistono i compagni a questa partenza. Mai, per quanto grave fosse il compito, c'è stata questa debolezza da pupilli. Per il campo vanno e vengono i pochi ufficiali e i soldati, ognuno per il proprio servizio. Un cenno di saluto passando davanti all'equipaggio pronto, un augurio gridato allegramente: «In bocca al lupo!». I due si installano a bordo, aiutati dagli uomini di manovra o da un collega.

Il comandante assiste, invece, quasi sempre alle partenze e soprattutto ai ritorni. Cerco di leggere nel contegno dei due partiti: il passomontagne lascia scoperti gli occhi e la bocca, ma in quegli occhi si può scorgere una preoccupazione in fondo in fondo allo sguardo troppo calmo, e in quella bocca serrata si vede un dubbio non pronunciato.

Un gesto di tutti e due, il saluto al comandante e via! Son partiti.... sono alti.... lontani, sono scomparsi verso il fronte. E nel silenzio che è tornato, ecco di nuovo l'eterno brontolio del cannone.

Parrebbe che durante l'attesa questi che rimangono dovessero dedicarsi un po' meno alle loro occupazioni consuete. E invece tutto il ritmo della squadriglia non è alterato.

Un'ora, un'ora e mezzo.... — Fra poco saranno qui.... Venga, Fucini, si va a vederli arrivare.

E' proprio sicuro, il comandante, del loro ritorno o fa perché mi abitui a pensare che tornerò sempre anch'io?

Un gruppo più numeroso di compagni si raduna sul campo. Qualcuno guarda l'orologio.

— E' ancora presto, —

Si parla di cose indifferenti, estranee affatto all'ansia dell'attesa. E quegli uomini sembrano sinceri in questa prova di forza.

Del resto, se i compagni non tornassero? Un apparecchio perduto e fra pochi giorni due nuovi ufficiali in squadriglia. Duramente bisogna vivere e duramente sentire. Non bisogna mai pensare con quanta semplicità, dopo la perdita di un compagno, i superstiti riprendono il contegno abituale, il buonumore solito. E' un pensiero che fa cadere le amicizie, che piomba l'anima in un abisso di pessimismo. Gli affetti sono cacciati nel più profondo nascondiglio delle anime. Guai se scoppiassero fuori! E' la guerra....

— Eccoli!

— Dove?

— Là, sopra a Mortegliano, a destra.

— Ah, va bene! Hanno fatto presto: un'ora e quarantacinque.

Vedo in tutti una gioia composta, ma che contrasta con la indifferenza di prima.

Atterrano: si va incontro all'apparecchio non ancora fermo.

— Tutto bene?

— Eh? (un po' di sordità non considerata da chi resta in terra). Si sì, spero che le fotografie siano riuscite bene. Abbiamo dovuto perdere un po' di quota per quella maledetta batteria di Dobbert... Che roba, eh, Muraro? —

Gesto espressivo del pilota a quel ricordo fresco....

— Apparecchi nemici?



Atterrano: si va incontro all'apparecchio...

— Niente.... ossia: uno da caccia lontano che non deve averci visti. —

Guardo questi uomini, ora: anche essi, nel racconto del rischio passato, confessano la gioia di aver superato una prova che dianzi sembrava non preoccuparli. Gli occhi vivi e mobili, i gesti vivaci, i movimenti rapidi per spogliarsi, per saltare dalla carlinga, tradiscono una quantità di sentimenti repressi finora. Gettando pellicce e casso, sembra che gettino una maschera.

Eccoli tornati agli scapestati della mensa e del Caffè. Qualcuno esamina l'apparecchio insieme con i motoristi.

— Signor tenente, guardi qua; un po' più su le portava via il carburatore: una palletta.

Si raccolgono a esaminare con curiosità quasi gioiosa l'ammaccatura dei proiettili contro la pancia del motore che ha resistito.

— E io? Che faccio, io? Il comandante mi potrà considerare alienato? —

Son qua da una settimana e ancora resto imboscato.

O allenato o no, è tempo di finirla di stare a vedere.

— Comandante, se crede, mi sento di far qualcosa anch'io.

— E' presto, è presto... Senta: per ora le manderò in crociera. Intanto si abituerà a vedere le linee dall'alto e a conoscere le nostre posizioni, senza entrare in cielo nemico. Soltanto, se le capita di trovare apparecchi nemici, cercherà di allontanarli. Non faccio mai fare il primo volo di guerra oltre le linee. —

Piloti d'oggi! Se vedeste un «Voisin», fareste una gran risata, tanto la sua sagoma vi parrebbe ridicola. Ebbene: coi «Voisin» e coi «Farman» noi facevamo non solo le ricognizioni, ma la crociera, la caccia!

Già! In mancanza di veltri, avevamo questi cani barboni. Ed ebbi anch'io molti scontri con apparecchi nemici.

Non ve ne parlo, perché veramente combattere nel proprio cielo, contro velivoli da ricognizione anch'essi, non era cosa che potesse molto impressionare. I due bestioni manovravano a stento ed era difficile colpirla a morte.

Certo, la prima volta che il mio mitragliere sparò contro uno di questi avversari, quel crepitare assordante di buratto micidiale mi dette l'impressione di disporre di una potenza invincibile; ma il velivolo nemico non poteva avvicinarsi molto, né poi a lui, per la lentezza di quelle grandi ali, e l'esito fu sempre quello: finite le cartucce, ognuno a casa sua.

Qualche foro nelle ali mi diceva, dopo l'atterraggio, che anche quegli scherzi potevano finir male, ma non mi pareva ancora che il combattimento aereo avesse sapore.

Mi sarei accorto presto che proprio nel combattimento aereo c'era zenzero da soddisfare anche il palato di un africano!

— Comandante — dissi una sera, sentendo che si parlava di una ricognizione — non potrebbe mandar me? —

Mi guardò un poco e disse subito di sì.

Un osservatore, il capitano Fabretti, mi informò giocondamente che avrebbe avuto lui il compito di iniziarmi. Era un uomo piccolo, tozzo, di modi semplici; ma la guerra la faceva nobilmente, con un grande coraggio e una grande esperienza, già molto anziano di vita di squadriglia. Calmo, perseverante in mezzo al fuoco antiaereo, sereno e preciso nel suo delicato e pur tremendo lavoro. Era buono e gioiale e mi pareva che avesse per il noizio una certa benevolenza.

La sera del 30 aprile, dunque, qualche collega mi parlò, rallegrandosi del mio debutto imminente: rallegramenti, auguri e consigli anche.

(Continua)

MARIO FUCINI

L'IMPERATORE PAZZO

ROMANZO D'AVVENTURA



(Continuazione dal numero precedente)

L'indigeno era sceso con un salto dall'albero abbattuto; con un gesto indicò ai due prigionieri di internarsi nella foresta, seguendo una strada dritta verso l'ovest. Lo strano drappello si mise in marcia.

A Mario pareva di sognare; di doversi d'un tratto scuotere d'addosso avvenimenti così irreali, tornando di colpo nella realtà della vita.

La tempesta... l'incidente aereo... l'atterraggio... quello strano uomo che ora li comandava minacciando con una arma mai vista prima d'allora di incenerirli al minimo gesto di ribellione... Tutto ciò era così sbalorditivo, illogico, antinaturale!

Come mai quell'uomo si era trovato al posto ove erano caduti? E adesso dove li avrebbe condotti?

Pero erano in silenzio circa un chilometro attraverso la foresta, scavalcando tronchi, guardando acquitrini e faticando contro intrecci robusti di liane pericolanti tra le piante come gigantesche ragnatele.

A tratti l'indigeno mutava la direzione, indicando la nuova via da seguire con un solo monosillabo, o un semplice gesto.

Leone si accorse che stavano compiendo una serie di giri, certamente allo scopo di rendere confusa la direzione seguita, e perciò di escludere la possibilità che lui e il giovanetto potessero ritrovare la radura dalla quale erano partiti. Comunicò questa sua opinione a Mario.

— Ho fatto la tua stessa osservazione — rispose questi, ansando per la difficoltà del cammino — e penso che questa specie di guerriero sia una persona tutt'altro che stupida. Siamo in mano sua, non ne dubito, è chiaro, ma credo che non abbia alcun desiderio di farci del male. Ma dove credi che ci porterà?

— Non posso immaginarlo. Siamo nel centro di una regione assolutamente inesplorata e ignoro chi possa vivere in un mondo ostile come questo. Forse, però, è meglio che sia andata così...

— Che vuoi dire? — chiese sorpreso Mario.

— Voglio dire che quest'uomo ci condurrà certamente tra gente alla quale potremo spiegare chi siamo e come ci siamo trovati qui. Potremo mangiare, e più tardi raggiungere le miniere. Se non fossimo caduti nelle mani di questo indigeno, saremmo stati molto probabilmente, se non sicuramente, condannati a morire di fame e di stenti... Mario, io ti mentivo, quando...

— Lo avevo supposto, Leone.

Leone Barra volse sul cugino uno sguardo di sincera ammirazione, ed esclamò:

— Ferbacco, Mario, e non hai avuto paura? Io stesso, ti confesso, avevo già vista molto vicina la fine dei nostri giorni, e per un momento ho creduto di dovere cedere alla disperazione...

Camminarono per qualche tempo in silenzio, poi, ad un tratto, Mario si volse verso il cugino ed esclamò:

— E lo zio Nicola?

Leone scosse la testa.

— Nel caso migliore — disse mestamente — non potremo venir fuori da quest'avventura che tra qualche giorno, e il babbo, non ricevendo nessuna comunicazione né da noi né dalle miniere, starà certo in grave pensiero... Ah! — fece con rabbia — se penso a ciò, mi viene quasi voglia di accoppiare questo delinquente!...

— Per carità, Leone! Eppoi, non hai riconosciuto proprio adesso che senza il suo intervento, non sai se ce la saremmo potuta cavare? Senza contare che ci fulminerebbe... hai visto quell'albero? Ma che arma credi che abbia?

— Non so, Mario; una specie di fucile elettrico, ecco... qualcosa capace di mandare delle scariche... ma questo mi fa pensare che l'intera faccenda è ben strana! Come possiede questo negro una simile arma? E lui, per conto di chi agisce? Aveva tutta l'aria di trovarsi lì ad aspettarci, quando ci è comparso davanti...

Mario diresse uno sguardo dietro di sé: lo sconosciuto li seguiva sempre alla stessa breve distanza, senza cessare di tenere puntata contro i due la sua terribile arma.

— Ma che razza di gente può abitare da queste parti? — chiese il giovanetto volgendo di nuovo verso il cugino.

— Non te lo so dire, Mario: credo che nessuno lo sappia. Vedo nero come in una notte senza luna. Chi può aver mandato quest'uomo a toglierli di lì... e prima ancora che noi avessimo chiesto aiuto? No: non credo che si corra un immediato pericolo, poiché ha confessato lui stesso, questo strano individuo, che gli preme portarci sani e salvi dove intende lui... e il fatto del fucile elettrico mi fa supporre che il suo popolo in quanto a civiltà non deve essere molto addietro... tutt'altro!...

Mentre i due giovani, discorrendo sulla strana avventura nella quale si trovavano involontariamente a rive-

stire il ruolo principale, procedevano seguendo le indicazioni suggerite di tanto in tanto dall'indigeno, il terreno si era andato sempre più sgombrando dalla vegetazione. In compenso, la via diveniva sempre più erta e rocciosa. Ogni tanto si trovavano dinanzi a grossi macigni che sembravano essersi staccati in epoche lontane dalla cima del monte, ed essere rotolati sin lì, dove adesso giacevano semiaffondati nel suolo.

Infine giunsero di fronte ad un gigantesco cumulo di rocce. Gli spazi tra un masso e l'altro formavano un oscuro e stretto labirinto, dal quale giungeva il suono di un invisibile torrente.

Internatisi nell'antro aperto tra due immensi lastroni, i due giovani si trovarono di colpo immersi in una atmosfera fresca ed umida, in violento contrasto con il caldo opprimente che incombeva al di fuori.

Un rombo sordo, che aumentava mano a mano che procedevano, annunciava la prossimità di una cascata.

Pero era una cinquantina di passi, si trovarono al buio più completo. Leone si volse verso la loro guida per avere un'indicazione sulla via da seguire, e notò con meraviglia qualcosa lampeggiare tra le mani dell'indigeno, che apparve d'un tratto stranamente illuminato da una luce chiara. Si trattava di una specie di lanterna elettrica che l'indigeno stava allacciandosi intorno al capo mediante delle cinghie, all'uso dei minatori. Faceva questo con una sola mano, senza cessare di tenere puntata con l'altra la sua arma verso i due prigionieri.



...precipitava schiumando...

Un ampio raggio di luce si sprigionò avanti ai due giovani, illuminando uno stretto passaggio tra due altissime pareti rocciose. Evidentemente il cumulo di rocce nascondeva l'ingresso di una grotta, entro la quale l'indigeno e i suoi prigionieri avevano cominciato ad inoltrarsi.

Il rombo dell'invisibile cascata era ormai forte: a tratti, Mario e Leone sentivano giungere sui loro volti foliate di pulviscolo acqueo.

Percorsi qualche decina di metri, sboccarono in una ampia caverna circolare. Da una fenditura aperta nella volta immersa nell'oscurità, una massa d'acqua precipitava schiumando, abbattendosi con fracasso su di un caotico mucchio di macigni, attraverso i cui interstizi si internava poi sotterra. L'atmosfera era piena di un vapore sottile e freddo. Sotto la luce emanata dalla lanterna dell'indigeno, le pietre grondanti d'umidità mandavano riflessi iridescenti, che mutavano di colpo quando l'indigeno piegava la testa verso una nuova direzione.

Mario e Leone erano rimasti ammutoliti dallo stupore. Dove si trovavano? Che significava tutto ciò? A cosa era servita quella marcia faticosa attraverso la foresta, se doveva avere per mèta una grotta gelida e malsuona?

Ma lo stupore dei due cugini crebbe ancora di più, quando l'indigeno, indicando con un gesto il labirinto attraverso il quale l'acqua irrompeva in basso, verso misteriose vie sotterranee, comandò con voce aspra:

— Avanti!

— Avanti? — chiese Leone urlando per farsi udire attraverso il fragore prodotto dalla cascata — E dove?

Per risposta, l'indigeno afferrò Mario per un braccio e lo spinse decisamente verso una delle fenditure attraverso cui l'acqua precipitava spumeggiando suddividendosi in mille torrenti.

Un po' impaurito per la brutalità della sua guida, Mario si addentrò là dove scorgeva un passaggio, seguito subito dopo da Leone. L'indigeno, comprendendo come nel luogo ristretto in cui si trovavano sarebbe stato facile ai suoi due prigionieri sopraffarlo, appoggiò addirittura la sua misteriosa arma sulla schiena di Mario, e procedette così, pronto ad ogni momento a scattare il grilletto, sino a che il passaggio non si fu tanto allargato da permettergli una maggiore libertà di movimenti, cosa che facilitò la sua sorveglianza.

La stretta spaccatura attraverso la quale si erano inoltrati immetteva in una via sotterranea abbastanza ampia. I due prigionieri ripresero a marciare rapidamente sotto la guida dell'indigeno. Ben presto il rombo della cascata scomparve del tutto alle loro spalle, e solo il gorgoglio sommesso di un ruscelletto che scorreva serpeggiando sul fondo della galleria rimase a ricordare la strana via attraverso la quale si erano introdotti in quel luogo sotterraneo.

Tutti e tre avevano gli abiti quasi completamente bagnati e Mario batteva i denti per il freddo violento che lo avvolgeva.

Le emozioni provate durante il volo attraverso la bufera, l'incidente aereo, lo strano intervento dello sconosciuto e la faticosa marcia compiuta nella foresta lo avevano estenuato: procedeva meccanicamente, come in una dormiveglia, mentre un torpore crescente gli andava annebbiando sempre più la mente.

Leone avanzava al suo fianco con il volto contratto dalla stanchezza. Sentivano dietro le loro spalle lo sguardo vigile dell'indigeno, la sua arma puntata pronta a mandare il lampo mortale.

Una cupa sensazione di angoscia andò sempre più opponendo la marcia dei due prigionieri verso l'ignoto.

Quanto tempo durò quell'internarsi per vie sotterranee, senza null'altro vedere avanti a sé che il breve semicerchio giallastro rivelato dalla lanterna dell'indigeno?

I due giovani avevano ormai perduto la sensazione del tempo. Affranti, con i nervi tesi sino allo spasimo, sbalorditi, procedevano quasi senza più capire né vedere.

Ad un certo momento apparvero dinanzi a loro delle luci... Mario fece uno sforzo per vincere il torpore che gli gravava addosso, volendosi rendere conto del luogo ove erano giunti: si trovò in una grotta semisferica le cui pareti lisce recavano tracce evidenti del lavoro dell'uomo; nel mezzo del soffitto pendeva una grossa lampada elettrica, dalla quale scendeva una luce bianca.

(Continua)

MARIO GUERRI

Una mamma vola

— Mario sta prendendo il brevetto di pilota!

La mamma entrò piangendo nella camera dove la nonna, nella sua poltrona, con le mani industrie, lavorava d'uncinetto. Si gettò a sedere su di una sedia e, asciugandosi gli occhi con un fazzoletto che stringeva in pugno, disse con voce che tremava: Capisci, non mi ha detto mai nulla; ma fatto tutto senza che io dubitassi di qualcosa: ed ora è già andato al campo.

La nonna si era tolta gli occhiali, aveva deposto il lavoro in grembo ed alzato il volto, disse soltanto:

— Me l'aspettavo da tempo.

Ma non capisci che può accaderti qualche doloroso incidente? Non senti le disgrazie che spesso succedono? I giornali ogni giorno parlano di sciagure. E lui sapeva come si tramassero al solo pensiero che un giorno fosse preso dalla passione del volo. Ed ora, invece. Me lo ha detto soltanto adesso, prima di andare al campo. « Sai, mamma — mi ha detto — oggi volo per la prima volta da solo ». Poi, tenendomi abbracciata, mi ha narrato in poche parole quello che aveva fatto, mi ha baciata ed è andato via.

La mamma riprese a piangere.

Allora la nonna saggia, che tre generazioni aveva visto, prese una mano di quella di sua figlia tanto addolorata e parlò così:

— Figlia mia, era da aspettarsi da un giorno all'altro. Mario ha sempre avuto questa passione, ed i figli vanno lasciati liberi di seguire la loro strada. Bisogna farsi una ragione. La gioventù d'oggi è molto diversa dalla nostra, e noi non possiamo comprenderla pienamente, se non cerchiamo di immedesimarci in lei. Lascio fare, che tanto sarebbe inutile ogni tua opposizione. Gli renderesti più penoso seguire la via che si è proposta, perché penserebbe che tu soffri tanto e d'altronde lui non tornerebbe indietro. E' meglio accettare i fatti con rassegnazione. Del resto, non è detto che a tutti gli aviatori debba accadere qualche disgrazia; ogni giorno, nel mondo, ce ne sono decine di migliaia in cielo. Il destino è segnato e noi non possiamo cambiarlo. Lascia fare, figliola mia. Devi essere orgogliosa di avere un figlio sano e robusto e coraggioso. Liddio lo proteggerà.

Ora i singhiozzi della mamma si erano quietati, e più calma si era fatta il respiro sotto la serenità delle parole dell'ava. Negli occhi brillavano ancora le lagrime che ella asciugò con gesto stanco. Poi si alzò lentamente, ed uscì in silenzio dalla stanza. La nonna la seguì con lo sguardo, poi, con gli occhi più tristi per un nuovo pensiero, riprese il lavoro.

Quando Mario tornò dal campo ancora eccitato dalla gioia del volo, trovò la mamma che lo attendeva in ansia, con gli occhi gonfi e rossi per il pianto.

— Figlio mio!

Lo strinse a sé forte forte e cercò di nascondere le lagrime che le apparivano nuovamente tra le palpebre.

— Mamma, ma perché fai così? Tu sapevi come è bello! Ho volato da solo, senza istruttore! Tutto è andato bene. Mi ha detto che ho fatto un atterraggio bellissimo. Non devi piangere. E' così semplice e bello! Vedi, non trovo neanche le parole per raccontarti. Vieni, andiamo in terrazza; lì ti dirò tutto.

Anche la nonna si era alzata ed anche lei andava in terrazza a sentire. C'era tanto sole sulla terrazza allegra per i fiori e circondata tutta dai pini del giardino vicino. Il cielo sembrava più azzurro, così ricamato dalle chiome verdi degli alberi e dai rami bruni che più in alto formavano un merletto meraviglioso tessuto per gli uccelli.

Negli occhi di Mario splendeva una luce che la mamma e la nonna non conoscevano. Ma compresero questa luce ed un poco ne furono rischiarate anche loro.

La mamma gli teneva le mani e lo sguardo accorato fisso sul suo, mentre egli parlava, rapido, emozionato ancora e tutto pieno della sua gioia. Egli narrava del bisogno

imperioso che lo aveva assalito e da tempo lo tormentava: volare, volare. Narrava della sua trepidazione durante la lunga, minuziosa visita medica; poi dei primi contatti con gli apparecchi, dei primi voli a doppio comando. Diceva della gioia irrefrenabile di sentirsi in aria, nel cielo, nel sole, sopra un apparecchio che ti obbedisce e che tu guidi. Parlava come invaso da qualcosa che era al di fuori di questa terra.

— Tu sentissi, mamma! Tu provassi anche per un minuto!

Aveva liberato le mani dalla dolce stretta materna ed aiutava il suo dire con gesti ampi. La mamma e la nonna leggevano ora chiaramente nel suo spirito e capivano la grande luce che era nei suoi occhi.

— Bravo Mario! — esclamò la nonna.

— Sii prudente! — si raccomandò la mamma.

La sua voce, ancora triste, non era più accorata e quando Mario voltò le spalle per uscire, guardò con infinita tenerezza e con una punta di orgoglio questo suo ragazzino alto e forte che ora volava.

Le due donne si guardarono senza parlare, poi, senza volerlo, levarono gli occhi al cielo, per vedere quel cielo che oggi sembrava diverso.

Ed il cielo splendeva luminoso e cristallino.

Era passato del tempo e Mario aveva ottenuto il brevetto civile di secondo grado.

La mamma, se pur sempre preoccupata — e di che cosa non si preoccupano le mamme? — era più serena e cercava ora di non leggere sul giornale le inevitabili disgrazie aeree; del resto, adesso, le sembravano anche meno frequenti. E poi il suo Mario era così bravo e prudente! Sapeva quando volava che il cuore della mamma era con lui e quindi tutto doveva andare bene. Gli aveva cucito nell'interno della combinazione di volo una medaglietta della Madonna di Loreto ed era sicura che lo avrebbe protetto. Quando poi Mario tornava voleva sentire tutto minuziosamente da lui, ed allora era orgogliosa e contenta di avere un figlio tanto bravo. La donna sorrideva compiaciuta e diceva che avrebbe volato anche lei.

Un giorno, Mario chiamò la mamma e le disse:

— Vestiti, mamma, è una giornata bellissima; andiamo a fare una passeggiata.

Ed uscirono insieme, contenta la mamma di appoggiarsi al braccio del suo figliolone, che, a volte, le sembrava tanto uomo e a volte ancora bambino.

— Dove andiamo? — chiese alzando lo sguardo.

— In un bel posto: andiamo al campo. Ti voglio far conoscere un poco più da vicino il mio ambiente.

Fu con una leggera emozione che la mam-

ma varco il cancelletto di ferro e si inoltrò per un viale lungo che costeggiava il grande prato su cui lucavano gli apparecchi.

— Vedi, mamma, è qui che ho cominciato a volare.

E la mamma guardava attenta, riconoscendo i luoghi e le cose che i racconti del figlio le avevano tanto volte descritti.

— Ora ti faccio una bella sorpresa, mamma. Facciamo un bel volettto insieme, eh?

— Mario, ma sei matto? Io, alla mia età? E poi son vestita così! Ho paura, Mario.

Ma non era vero, e la mamma seguiva ora tutta emozionata il suo ragazzino, che nel frattempo aveva chiamato un aviare e si era fatto portare la tuta ed un casco ed una giubba per la mamma.

— Ecco, mammarella, tu metterai questo. Non sarai molto elegante, ma starai meglio.

Tra pochi minuti un apparecchio sarebbe stato pronto.

— Mario, ma cosa ti è saltato in testa? E se poi mi sento male? Io ho paura, Mario.

Ma lo diceva senza convinzione, più per non far volare Mario che per sé stessa. Ora che era lì, sul campo, si sentiva piccola e le si era fermato un nodo in gola. Ora che Mario aveva indossato la tuta e stava per volare, le sembrava una pazzia aver permesso a suo figlio di far questo.

Dio, come era grande il cielo! Mai le era apparso tanto immenso. E come era piccolo il suo Mario. Si sarebbe spedito lassù: un puntino...

Ma lei sarebbe stata con lui, e qualunque cosa fosse accaduta, ebbene, era sempre con lui.

— Andiamo, mamma, l'apparecchio è pronto.

Mario prese sotto il braccio la sua mamma trepidante, l'accompagnò sotto la fusoliera e l'aiutò a salire sistemandola sul seggiolino. Poi prese posto avanti a lei. Un gesto con la mano al meccanico ed uno sguardo sorridente alla mamma che guardava stupita d'intorno.

Il motore romba, le ruote rullano lievi, il campo corre sotto l'apparecchio, poi la mano di Mario tira a sé una leva e, dolcemente, quasi senza accorgersene, si ha l'impressione di essere diventati leggeri leggeri.

Il prato si allontana e la mamma guarda commossa le cose che si appiattiscono ed il cielo che diventa sempre più grande.

Sempre più grande, immenso le sembra,

senza gli spigoli e le sagome delle case che lo ritagliano, senza i fili elettrici che lo ingabbiano. Cielo di città quello che è abituata a vedere; quanto diverso da questo! Si respira anche meglio. Ecco laggiù l'abitato, le vie, la gente, le macchine, i tram. Come tutto sembra meschino! Non giunge nessun suono, domina solo quello del motore che quassù le sembra quasi bello; anzi è bello senz'altro. Dà una certa impressione di sicurezza e di forza. Ora le pare di avere sempre volato e che sia la cosa più semplice del mondo. Una dolce ampia curva le scopre un nuovo paesaggio; passano sopra dei campi, delle colline, un boschetto; quelle laggiù, in un prato, son pecore. Che quiete meravigliosa!

Mario si volta e le sorride.

La mamma continua a godersi questa passeggiata insolita che la smarrisce quasi in una confusione di idee e di sentimenti nuovi, mai provati e neppure mai immaginati.

Son saliti ancora e l'orizzonte si è allontanato, si è ingrandito meravigliosamente. Altri paesi si scorgono; altre strade. Si ha una impressione strana: tutto sembra più bello e più buono. Forse perché si è più vicini al Cielo. La mamma alza lo sguardo e l'infinito azzurro quasi la turba.

Mario le fa un gesto. Ecco di nuovo il campo; ora scendono.

Lentamente il prato si avvicina, le viene incontro; eccola di nuovo a terra. Un sobbalzo leggerissimo delle ruote che corrono corrono ancora; poi il motore tace e sembra che vi sia un gran silenzio d'intorno.

Un aviare corre, ma Mario è già balzato a terra ed alza sulle braccia la sua mamma.

— Ebbene, mamma, come va?

— Oh, Mario...

Non dice altro; soltanto se lo stringe forte a sé per un braccio e si incamminano insieme.

Passano tra altri apparecchi allineati e Mario sosta accanto ad uno.

— Vedi, mamma, su questo ho volato per la prima volta.

E batte la mano sulla fusoliera come sulla groppa di un buon destriero.

— E' stato il mio primo amore.

E ride.

Anche la mamma, stretta al suo figliolo, lo guarda e ride.

Negli occhi le brilla una lagrima.

Ma forse è per il vento del volo.

AGI



POSTA aerea

Il Caporale — Ho dinanzi a me le tue ultime seicentotrentasei lettere e le quattrocentodieci cartoline e finalmente ti rispondo. Una lettera parla di sole, di festa, di verde, ed è poetica. In un'altra si parla di un noto albero della cucagna. In una altra ancora si ragiona di un orticello di cui io dovrei diventare proprietario. Dio lo volesse, caro Caporale. Ad ogni modo fai pure il corso di cultura coloniale, che potrai essermi utile. Io attendo fiducioso, cioè

tuo indirizzo. Ricorda che io non rispondo, abitualmente, agli aeronipoti che firmano con il solo pseudonimo. Crivello ha detto che le tue idee (con relativi schizzi) sono senza spirito. Se vuoi, pigliatela con il mio segretario, che è tanto severo. Se hai delle belle idee a proposito dell'offensiva, comunicamele al più presto.

Ciclonetta — Dunque tu mi scrivi che vuoi accettare il mio invito di violenta propaganda in favore del magnifico e sempre più magnifico giornale non tanto per fare piacere a me, «ma per contribuire anche un poco alla gioia di chi potrà finalmente conoscere «L'aquilone» dopo anni e anni di cecità». Ciò, anche se non è lusinghiero per me personalmente, è parlar saggio, ed io ti prendo in parola e ti ringrazio. Ti ringrazio, commosso, anche per le preghiere. Mi raccomando di tenere gli occhi bene aperti quando guidi l'automobile. Viviamo in un mondo di pazzi scatenati e irresponsabili, tu lo sai. Non unirti alla nefasta schiera, dunque, e cerca di non danneggiare la tua persona, né, tanto meno, quelle degli altri.

Demonietta — Tu mi dici che sei disposta a «lavorare» per me e per «L'aquilone». Benissimo. Voglio vedere se il titolo di luogotenente è ben collocato. Ringrazia la gattina della stretta di mano e dille pure che la mia mano è tutt'altro che grassoccia.

Sugnizza Baresi — Niente musino, dunque: proprio come immaginavo. Io, dal canto mio, prometto di leggere l'articolo sull'aeromodellismo. Per notizie precise sulla scuola ti consiglio di rivolgerti direttamente alla R.U.N.A. di costi.

Caronte — Terni. — Va bene, ma ti chiamo, da domani, Caronte alato. Per la scuola d'aeromodellismo, ti prego di scrivere direttamente alla Sede Centrale della R. U. N. A., via Lepanto, 6, Roma. Sarà molto utile. Non trascurare di dedicare la tua passione alla maggiore diffusione a Terni del nostro giornale. Dimmi se sei disposto ad aiutarmi con buona volontà e con costanza.

aspetto e spero, come dice la canzone. Ti devo dire che se tu sei deciso a scatenare una poderosa offensiva nella tua qualità di luogotenente, io non posso mandarti le istruzioni del caso perché non ho più il

T. Scaffarone, Castellazzo Bormida. — Ma che dici mai? Ti pare che fare la domanda per entrare a far parte dei preaeronautici (io dico preaeronauti) possa danneggiarti? Questo è il mezzo migliore, più rapido e più sicuro per raggiungere lo scopo. Fa subito la domanda e al comandante specifica bene ciò che sai fare nel ramo della meccanica e quali sono le tue aspirazioni. E quando hai bisogno di consigli o di informazioni: rivolgiti pure a me, o a Crivello. Passo ai pittori della redazione la tua idea, che mi sembra un po' strana.

Robbi il telegrafista — Dimmi, per piacere, se per la città di Parma il mio luogotenente sei tu, o Rondinella d'acciaio. Se non hai voglia o tempo di lavorare per L'aquilone rinuncia senz'altro. Io ho bisogno di gente in gamba, che sgobbi.

Preavieri milanese, vieni pure a parlare con Crivello. Il mio segretario ti darà tutte le informazioni che desideri.

Studente portoghese, Roma — L'aquilone è il giornale della gioventù italiana che si occupa d'aeronautica. Centinaia di nostri abbonati sono diventati piloti: molti hanno già partecipato alle guerre d'Africa e di Spagna, e qualcuno meritandosi medaglie al valore. La gara aeromodellistica fra giornalisti si disputerà il 4 giugno prossimo.

Aeronipote N. 7 — Ti prego di comunicarmi nome e cognome, e indirizzo, assieme allo pseudonimo. Dopo ragioneremo. E spiegami ciò che io dovrei fare per migliorare la situazione a Parma. Conosci Robbi il telegrafista? Lo vuoi conoscere?

Falconetta — riceverai in questi giorni copie de L'aquilone che ti serviranno per la prossima campagna che intraprenderanno tutti i miei luogotenenti.

Grandine — E' giunta l'ora. Bisogna darla da fare. Al lavoro, adunque. E speriamo che tu stia finalmente bene. Se lo spazio lo permetterà pubblicherò una delle tue fotografie.

L'Innominato — Ti ringrazio delle gentili parole, anche a nome del «portentoso segretario» e ti prego di firmare, la prossima volta, le lettere per esteso e con chiarezza. Il pittore Giordano ti manda, a mezzo mio, i più cordiali e affettuosi saluti.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aeronipote N. 100 — Congratulazioni e grida di «heep là!» (in finnico: auguri) per il tuo sbalorditivo circolo aeromodellistico. Se tutti gli aeronipoti fossero attivi e di buona volontà come io sei tu, in Italia tra un mese ci sarebbero quarantatré milioni di aeromodellisti. Quanto mi dici circa la letteratura per giovani che si fa oggi in Italia è, purtroppo, vero, ma non vi possiamo fare niente, né tu, né io. Cerchiamo insieme, con la miglior propaganda, di convincere i lettori di quei tali fogli che «L'aquilone» è il vero giornale per loro: è l'unica cosa che possiamo fare. Quando mi scrivi, non dire che mi scocci, perché non è vero affatto. (Eppoi, che c'entrano i cocci?) Scrivimi, anzi spesso, e mi farai contentone. Ti voglio però informare che io non sono calvo, non ho natiche, la barba ancora non si decide a venirmi proprio sul serio, il mio occhio non è bovino, e che, infine, odio le cravatte gialle. Ho passato a Giarella quanto lo riguardava. Ciao.

Pulce acrobatica — Milano. — Della tua lettera disprezzo e vulcanica sono riuscito a capire che mi chiedi scusa, ma non so perché tu debba far questo. Beh, comunque, sei perdonato. Oltre al fatto delle scuse, ho capito anche che sei un tipo simpaticamente intelligente. Circa la copertina, prego, come dici tu, di frusta la tua arte. Ti voglio dire che essa (la copertina, non la tua arte, senza dubbio notevolissima) è fiacca. Per non darti un dispiacere troppo duro, non la mettiamo nel cestino (ci dovrei essere grato di questo trattamento di favore), riservandoci di trasportarla, in una buia notte senza luna, sulla vetta del monte Circeo, dove la seppelliremo, lasciando su di essa una pietra con questa scritta: «*ceve copertinam Camilli Piazgoni*».

Edoardo Peradotto — Genova. — La tua lettera mi ha commosso. Auguro il miglior successo alla tua propaganda, della quale vedo con immenso piacere sfumare i primi frutti.

Passero Solitario — Pontedera. — Appena avuta la tua lettera tra le mani, non mi si è affatto imperlata la fronte di sudore. Questo sarebbe stato impossibile, poiché in questi giorni a Roma fa un freddo terribile. (Gli orsi bianchi dello Zoo ballano dalla gioia, e si va sul Tevere in slitta). Circa gli avvisi da mettere nella Posta Aerea per organizzare adunate e roba simile, mi devi avvertire circa un mese prima, perché se no i tuoi amici vengono informati con un ritardo di quindici giorni per lo meno. Questo, dato il sistema con il quale viene impaginato il giornale. Ho trovato la tua collezione di francobolli in un angolo della busta, e mi sono affrettato a passarla in Amministrazione, perché i tuoi desideri circa i giornali che ti mancano vengano soddisfatti al più presto. Ti ringrazio delle commoventi frasi in latino che mi hai dedicato, nonché della citazione del Metastasio.

Giornalista Volante — Monza. — Anche tu sei incorso nello stesso errore in cui è caduto il Passero Solitario. Avvertimi un mese prima, per certe cose, non tre giorni! Salutami tutti i cari veterani di tua conoscenza. Ti ho fatto spedire una po' di milioni di copie per la propaganda. Auguri.

Ido Vicini — Bologna. — Ma perché ce l'hai tanto contro quella testata? A L'a tutti pare abbastanza spiritosa, e non pen-

siamo proprio che possa deturpare tanto il giornale, come affermi tu. «Rapsodia d'azzurro» non va, caro amico. «L'artiglio» andava, nonostante fosse troppo pieno di frasi fatte, perché vi erano dentro entusiasmo, spontaneità di pensiero, sensazioni drammatiche, e un mucchio di altre belle faccende del genere; ma in «Rapsodia d'azzurro» non v'è altro che convenzione. Non scrivere, amico, così, tanto per scrivere. Metti giù solo quello che pensi, i tuoi stessi sentimenti, le tue idee. E, soprattutto, non voler fare il futurista, che ci rimetti.

Giulio Bilancioni — Ho passato la tua lettera all'Ing. Aeronautico, il quale ti risponderà nella sua rubrica «Aerotecniche». E a lui che devi scrivere per questi di carattere tecnico, non se ne va ad altri. Mi sono permesso scusa, ma di dare un'occhiata al tuo progetto, e m'è parso che le tue idee circa gli aeroplani e la causa del loro sostentamento in aria siano più nebbiose di un fiordo norvegese alle cinque del mattino. Comunque, auguri.

Otello Gorreri — Livorno. — In confidenza, ti consiglio di comprare un motorino bello, fatto, anziché metterti a costruire uno. Risparmieresti un bel po', e avresti un affare in grado di soddisfare i tuoi desideri. Se proprio sei deciso a costruirne uno da te, allora sappi che la spesa per tutta la faccenda varia a seconda delle officine alle quali si può dare l'ordinazione. Io, per esempio, che sono generoso, te lo costruiro gratuitamente. Se avessi un'officina.

Sergio Bastai — Modena. — Mandaci pure i disegni del tuo sbalorditivo modello velleggiatore. Se è possibile, unisci delle fotografie. Giarella ti raccomanda che gli schemi siano chiari e ben fatti. Manda pure una breve e sintetica descrizione sulla costruzione del modello e delle prove compiute. Il Direttore ti ringrazia per la tua adesione al suo articolo «Crisi». La redazione de «Avventure del cielo» mi ha dato l'opera, collettivamente, la sua parola d'onore che la prima copia della rivista sarà tua.

Bombilio Iridato — Che razza di pseudonimo! Valga per te l'ultima frase della risposta al tuo aerocugino Sergio Bastai, di Modena.

Leo Moreali — Noi non abbiamo mai pubblicato, né sulle «Vie» né sul nostro giornale, che qui all'Editoriale abbiamo un viavai di balza. Come mai ti è saltata in mente una cosa simile, amico mio? Sappi che il balza non si sviluppa sotto un clima differente da quello dell'Equatore, e sappi che, per conseguenza, in Italia non esistono piante o piantagioni di balza.

Alberto Fenoglio, Torino — Effettivamente il tuo parto letterario è alquanto voluminoso, e non so dirti perché se il Barbutto Censore lo riterrà idoneo alla pubblicazione sul nostro giornale. Perché non ci mandi roba più breve? Ho passato il tuo indirizzo a un aeromodellista romano che ha costruito una bellissima riproduzione del C.R. 32. Costui presto ti scriverà, e potrai così accordarti circa l'aiuto scambievole che desideri. Abbiamo preso nota della somma inviata per «Le avventure del cielo». Il primo fascicolo di questa rivista (che promette di essere bellissima, piena di cose palpitanti ed emozionanti, nonché di bei disegni) ti verrà spedito appena stampato.

CRIVELLO

PREAVIERI



— Feuh... neppure l'elica a passo variabile!



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Continuazione dal numero precedente)

CAMBI E SPOSTAMENTI DI LETTERE

Il gioco assume invece la denominazione, rispettivamente, di CAMBI DI VOCALE o CAMBI DI CONSONANTE quando sono più d'una le vocali o le consonanti che agiscono in uno stesso vocabolo. Esempi: *GERente, cA- rante, RieElazione, rievOluzione, MInUta, mOnEtà, BarBerismo, GarGarismo, RIVe- lazione, LiBerazione, ANNuale, aTTuale* (in quest'ultimo caso il gioco può essere presentato talvolta anche con la denominazione di « Cambio di doppia consonante »).

Se la variazione ha luogo tra consonanti e vocali, se cioè nello scambio una vocale prende il posto di una consonante, il gioco assume la denominazione di CAMBIO o CAMBI DI LETTERA (esempi: *PorTe, poEtà, ArLa, orPa; AstIo, astRO; SALario, sIPario, sUDa- rio*).

(Continua).

SCIARADA INCATENATA

L'ideale dei giovani

Da varie XXXX il giovane Vittore passeggia sulla XXOO, in riva al mare: XXXX è l'aria e d'essere aviatore ci sogna ad occhi aperti e di volare.

ANAGRAMMA A FRASE

Voio in Colonia

Dal mar ti veggio sorgere XXXXXXXXXX bianca, figlia redenta, memore di chi ti crebbe un di; più d'una fra le pietre dei tuoi vetusti ruderi XXXXX x XXXXX emblemi che Roma vi scòlpi.

INCASTRO

Un caso fortunato

Era sull'XXXX ormai del fallimento il OOOOO masticato dall'indiano che fu portato in volo a salvamento ad XXXXXXXXXX, là nel Grossetano. OriZ-betel = Orbetello.

SCIARADA INCATENATA

L'ideale dei giovani

Da varie XXXX il giovane Vittore passeggia sulla XXOO, in riva al mare: XXXXOO è l'aria e d'essere aviatore ei sogna ad occhi aperti e di volare. Sere-rena = serena.

SCIARADA

- I - Egli è un motor costruito in modo tale che se un guasto lo coglie, immobile resta per l'eternità.
- II - Questi discorre in cima allo Stivale e benché carico d'anni qual fresca voce e quale vena egli ha!
- III - A parca mensa è scissa e suddivisa l'alimentar provvista si che ciascuno avrà la sua porzione.
- T. Ed ecco qui un consorzio fatto in galsa che il pieno accordo genera in ogni ramo della produzione.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 26 marzo 1939.

Fra i nomi dei solutori del gioco pubblicato in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

SOLUZIONE DEL GIOCO N. 11

INCASTRO: Qui-ala=aquila
INC. ANAGR: Alano-peso=aeroplano
CAMBIO: Pause-paure
ANAGRAMMA: Cane-cena
DECAPIT: Avaria-varia-aria-ria
CAMBIO: inermi-nerite

Tra i nomi dei solutori del giochi pubblicati nel numero 10, è stato estratto a sorte quello di Mario Bui, via Ranari, 2 - Torino. Al Bui è stato inviato un libro.

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 560-680

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666
Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili
Catalogo illustrato inviando L. 2

A V I O INDUSTRIE STABIENSI CASTELLAMARE DI STABIA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE IDROVOLANTI ED AEROPLANI

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

In seguito ad ulteriori trattative fra l'Editoriale Aeronautica e la R. U. N. A. è stato convenuto che tutti i

BALILLA

regolarmente iscritti alla G. I. L., che presenteranno la tessera in regola per l'anno in corso, potranno divenire

SOCI DELLA R.U.N.A.

con diritto all'abbonamento annuo a L'AQUILONE

versando soltanto lire 10 direttamente alla Sezione della R. U. N. A. più prossima al loro domicilio.

Tutti gli altri soci della R.U.N.A., all'infuori dei Balilla, avranno diritto di ricevere gratuitamente

LE VIE DELL'ARIA

I soci della R.U.N.A., che dimostrano di essere in regola con i versamenti per l'anno in corso, possono abbonarsi a

L'AQUILONE

versando direttamente alla Amministrazione dell'Editoriale Aeronautico soltanto lire 20.

I soci della R.U.N.A. che volessero ricevere L'Aquilone in luogo de Le Vie dell'Aria, devono notificare questa loro intenzione ed inviare direttamente all'Editoriale Aeronautico lire 10.

Soltanto l'abbonamento contratto dai Balilla sarà vincolato alla scadenza della Associazione alla R. U. N. A. che va dal 28 ottobre di ogni anno al 29 ottobre dell'anno fascista successivo. Per gli altri abbonati, l'associazione al nostro giornale potrà avere inizio da qualsiasi giorno. La scadenza dell'abbonamento a L'Aquilone, quindi, non sarà più vincolata a quella dell'associazione alla R. U. N. A. Per ottenere la riduzione, basterà che il socio della R.U.N.A. dimostri che la sua associazione è regolare e non è scaduta.

Da oggi in poi, dunque, chi vorrà associarsi alla R.U.N.A. dovrà rivolgersi direttamente alla sua Sezione più vicina e chi vorrà abbonarsi a L'Aquilone dovrà rivolgersi alla nostra amministrazione, in viale Libro e Moschetto, 6 - Roma. Servitevi del nostro conto corrente postale numero 1-24718 intestato all'Editoriale Aeronautica, Roma.

Diamo qui, per ulteriore chiarimento, le seguenti tariffe:
Abbonamento annuo ordinario a L'Aquilone L. 25—
Abbonamento ordinario semestrale a L'Aquilone » 13—
Abbonamento annuo per i soci della R.U.N.A. » 20—
Abbonamento semestrale per i soci della R.U.N.A. » 11—
Sostituzione da parte dei soci della R. U. N. A. delle Vie dell'Aria con L'Aquilone » 10—

ASSOCIAZIONE ALLA R. U. N. A.

Con diritto all'abbonamento a L'Aquilone da parte dei Balilla L. 10—
da inviarsi direttamente alle Sezioni della R. U. N. A.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta AEROMODELLI E ACCESSORI Via Riva Reno 118 - Bologna

7 PASSEGGERI

VIAGGIANO IN UN "DOUGLAS" DELLE LINEE CIVILI NEI CIELI AMERICANI. UN RADIOTELEGRAMMA INFORMA IL COMANDANTE DELLO AEROMOBILE CHE UNO DEI SETTE È UN PERICOLOSISSIMO "GANGSTER". IMBARCATOSI PER TRAFUGARE UNA VALIGIA PIENA DI VALORI CHE È A BORDO

CHI SARA' IL BANDITO?

L'ANGOSCIOSO QUESITO GENERA, NEL CIELO, UN PICCOLO DRAMMA POLIZIESCO, NARRATO PER I LETTORI DEL PRIMO NUMERO DI

AVVENTURE DEL CIELO

DA PIETRO MORMINO
UN AVVINCENTE "GIALLO" TRA LE NUBI

OLTRE SETTE PASSEGGERI IL FASCICOLO DI 100 PAGINE ILLUSTRATE, CON COPERTINA IN TRICROMIA - CONTIENE UN ROMANZO COMPLETO, RACCONTI VARI, NOVELLE, GIOCHI, VARIETA' IN VENDITA DAL 1° APRILE IN ITALIA E COLONIE

£2

L'ULTIMO ALLORO CHE ANCO
RA MANCAVA AL TRIONFO
MONDIALE DEI MOTORI
ISOTTA FRASCHINI

1 ORA A Km. 89,737 ORA

3 ORE A Km. 88,584 ORA

6 ORE A Km. 86,052 ORA

CINQUE PRIMATI MONDIALI

9 ORE A Km. 84,733 ORA

12 ORE A Km. 83,314 ORA



ISOTTA FRASCHINI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



ALTO LIGNAGGIO: — Vedi? Quello è il ritratto di tuo nonno...