

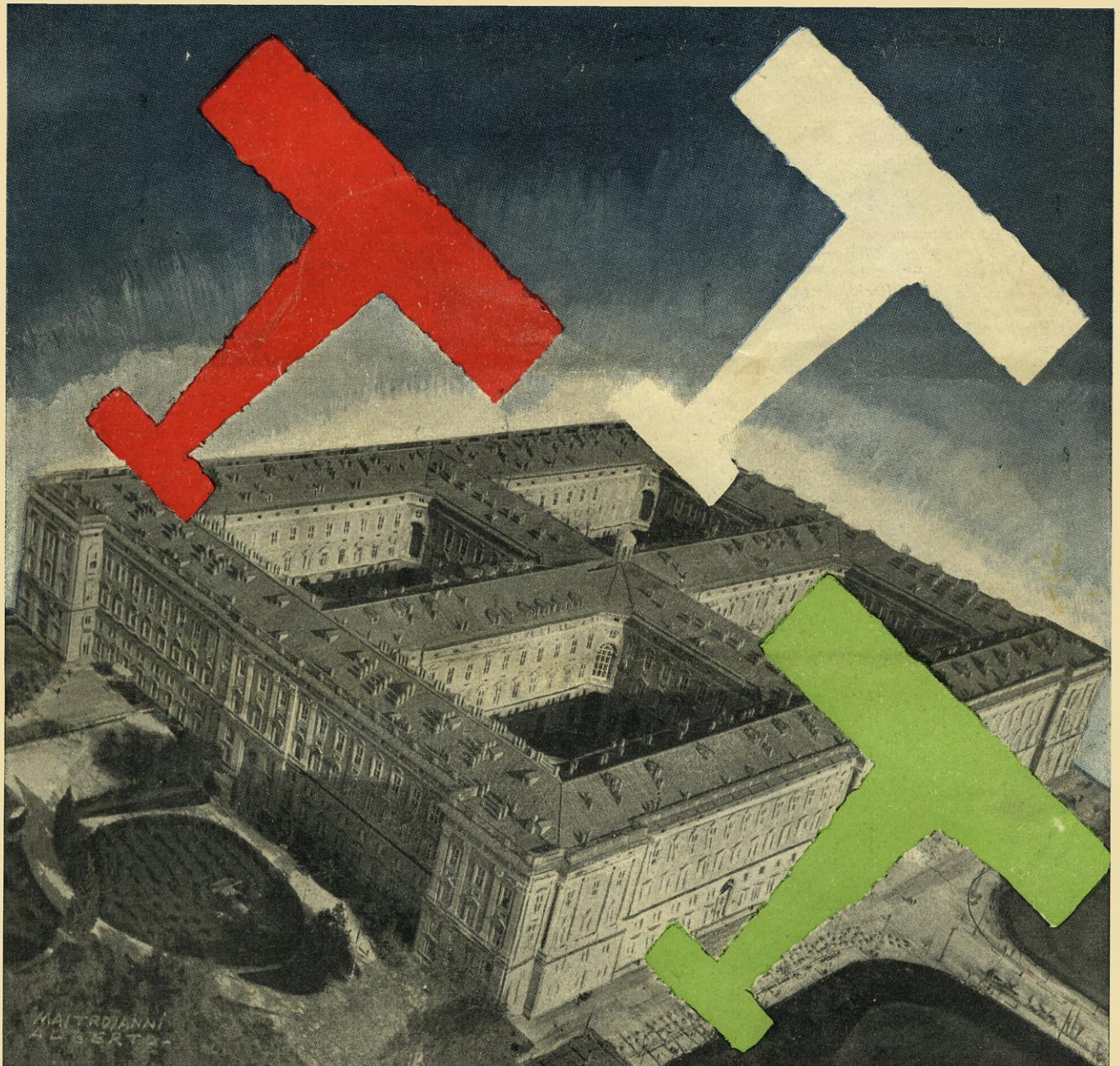
L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



Questo numero è dedicato ai futuri allievi dell'Accademia Aeronautica

Funzione dell'Accademia nella preparazione degli ufficiali piloti

La Regia Accademia Aeronautica ha il compito di formare i giovani ufficiali piloti in servizio permanente effettivo, destinati col tempo al disimpegno delle alte funzioni di comando. Non vi è altra fonte per questa produzione.

La materia grezza converge all'Accademia portando con sé le più disparate caratteristiche, derivate dalla varia educazione familiare e scolastica.

La maturità classica o scientifica è il titolo richiesto per l'ammissione, e costituisce il punto di partenza per l'avviamento agli interessantissimi studi professionali. Ma vi è di più, molto di più: se l'Arma, squisitamente tecnica, richiede una solida base culturale, la missione dell'aviatore, evidentemente delicata e rischiosa, esige mente sana, fisico integro e nervi a posto.

L'attività? Tre anni di studio, di volo e di vita sportiva. Lo studio, a carattere universitario, viene integrato dalla pratica professionale nei vari e diversissimi rami interessanti le macchine, le installazioni e l'impiego. Dal calcolo infinitesimale alle applicazioni della radiotecnica, dalla geografia alla navigazione astronomica, dalla meccanica alla scienza dei motori e

alla modernissima sorprendente aerodinamica; tutto un complesso di cognizioni attraentissime che, oltre a renderla piacevole, conferiscono alla professione dell'ufficiale pilota una tonalità così elevata, da metterla all'avanguardia delle specializzazioni militari. Un programma completo e progressivo di addestramento al volo porta gli allievi al pilotaggio dei superbi apparecchi da caccia e alla domestichezza con tutte le acrobazie. Su questa complessa attività impera, però, semplice ma assoluta, serena e senza compromessi, la disciplina, per la formazione del carattere e di quel complesso fisico, morale e spirituale, che si richiede ai giovani destinati a condurre macchine, il cui valore singolo oltrepassa non di rado il milione e a compiere missioni nelle quali sono spesso decisamente impegnati la vita e l'onore.

La disciplina militare viene assorbita dagli allievi con un ritmo battente, sì che i liberi principi del singolo, fine a sé stessi, si trasformino in breve tempo in quelli ordinati della comunità che attende beneficio e migliorìa dall'opera di ciascuno.

Le prime cure sono rivolte alla formazione di coscienze che

prescindano dalla vecchia concezione a lento ritmo della vita. Dalla Regia Accademia debbono uscire aquile che sappiano guerreggiare in ogni tempo e contro qualsiasi nemico. Intuito rapido, occhio infallibile, cuore d'acciaio, animo aggressivo: questo dobbiamo e vogliamo ottenere. E tutto dev'essere racchiuso in un corpo armonico, snello, compostissimo, quasi occultante il dinamismo del fondo spirituale.

"Tutti come uno, uno come tutti" — ecco la formula. Piègare i caratteri che stonano nel diapason concorde, elevare quelli che non vibrano all'altezza fissata, eliminare senza esitazioni quelli che a tale altezza non possono giungere.

Bisogna tener bene a mente che dall'Accademia non escono soltanto piloti che siano immediatamente utilizzabili nei reparti d'impiego, bensì ufficiali piloti la cui funzione è ovviamente superiore. Essi sono destinati ad essere i maestri di altre moltitudini sottoposte.

E' la grande opera di livellazione fisica, mentale e morale di tutta la Nazione che si compie spingendo le qualità degli eletti a moltiplicarsi per il beneficio comune.

Bisogna tener bene a mente



Un accademista in tenuta di volo.

che la preparazione dei giovani ufficiali ha riflessi modificatori in tutto l'organismo aeronautico, e che l'apporto di questo giovane sangue è germe di quella continua evoluzione necessaria per costruire sempre più in alto e sempre più lontano. Nessuno pensi, quindi, di cristallizzare l'insegnamento e la formazione degli allievi secondo norme statiche, tradizionalistiche nel vecchio senso. Ad ogni nuova ondata annuale balzano nuove necessità.

La politica interna del Regime esercita la sua azione benefica sulle masse in ogni strato di cittadini, progressivamente e in modo totalitario, specialmente sulle masse dei giovani. La disparità sociale non ha mai stabilito prerogative sulla capacità mentale e sulla saldezza morale degli individui; nessun privilegio di casta, quindi, deve esistere per la formazione delle legioni di educatori e di difensori del Paese. L'Arma Azzurra crea una particolare nobiltà, quella del coraggio, e sprezza le distinzioni ridicole di malinconici tempi che furono. Vi è una sola bandiera per tutti e un solo nobilissimo crisma: "onore e fede fascista".

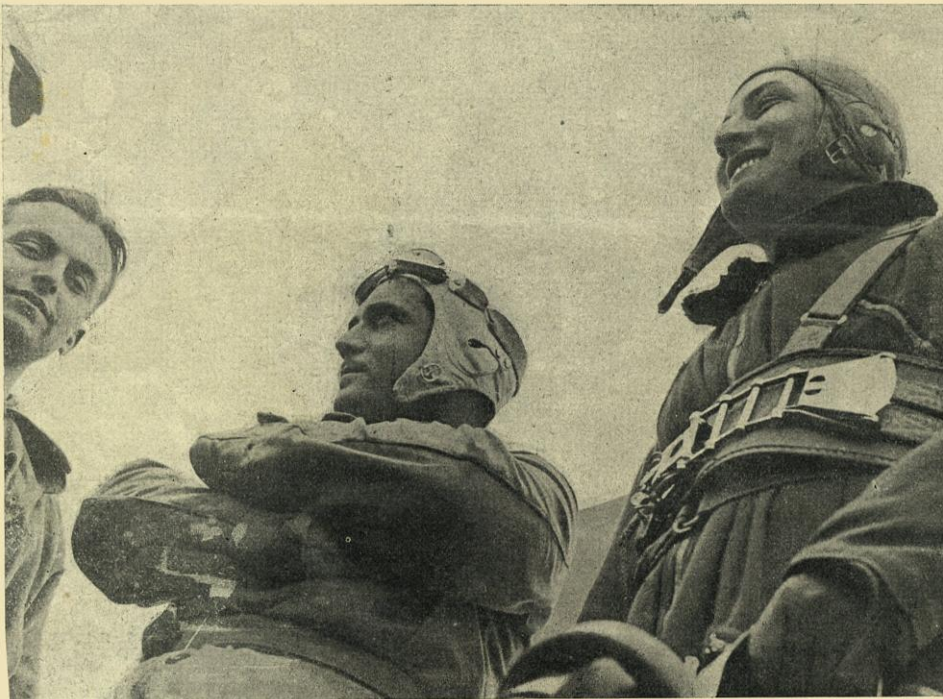
Gen. Vittorio Giovine
(Comandante la R. Accademia Aeronautica).



ATTILIO ROCCA - Milano. — Certo che hai bisogno del consenso dei genitori per entrare all'Accademia Aeronautica. Non hai ancora 21 anni d'età. Dunque... Ti tranquillizzo prommettendoti che scriverò personalmente a tuo padre rassicurandolo sui suoi dubbi.

ALDO MOLACHINI - Milano. — Tu potrai partecipare al concorso per 300 allievi all'Accademia Aeronautica. Sarà la più bella cosa che potrai fare. A tutte le tue domande intorno alla vita degli accademisti risponderanno esaurientemente i numerosi articoli pubblicati in questo numero speciale, dedicato all'Accademia aeronautica e ai futuri accademisti.

CORRADO VERGA - Catania. — Sì, anche a Catania si volerà. Fai pure la domanda per l'ammissione all'Accademia (se hai la sicurezza di conseguire la licenza a luglio). Però sappi che puoi inoltrare domanda provvisoria in attesa del titolo di studio che, sono certo, otterrai con buoni voti. Zio Falcone



Sul campo di Capua. Allievi dell'Accademia Aeronautica che attendono il loro turno di volo.

ACCADEMISTI

Spadino al fianco; due mezz'ali ricamate sui risvolti della giubba grigio azzurra; nodo di Savoia, in oro, sulle spalle; berretto inclinato su un orecchio; figure snelle, agili. Li vediamo, durante le feste rituali, affollarsi rumorosi nelle stazioni, passeggiare orgogliosi nella grandi vie con una fanciulla al fianco, bighellonare nei crocicchi e guardar l'umanità che passa, con occhio di conquistatori. Li ammiriamo nelle parate militari quando sfilano superbamente inquadrati a cadenza di passo con allineamenti che paion mantenuti da invisibili fili di guida.

Accademisti!
Hanno lasciato la loro casa tranquilla; hanno rinunciato ad una vita che avrebbe offerto la certezza di un domani burocraticamente o professionalmente senza incognite; hanno offerto in un voto di fede la balda gioventù all'Arma Aeronautica, attratti dalla sconfinata — e per molti solo per istinto sentita — ebbrezza del cielo azzurro.

Quante ansie, questi giorni, quanta lotta per far violenza al tepido affetto materno. Poi — dopo la fine del liceo o dell'istituto — il concorso alla Regia Accademia in Caserta, poi l'ammissione, poi la vestizione, lo "spinguimento" da parte degli anziani e finalmente: accademisti!

Prime giornate! Che vita dura! Ma a casa si scrive con entusiasmo, perchè la mamma possa essere serena, perchè il babbo non possa rispondere: "Te l'avevo detto io!" e in poche settimane il pinguino (leggi paperozzolo che ha ali, ma che non sa volare) si adatta, assume il "suo tipo" ed impara che bisogna vivere "così" per tre anni scolastici. Altrimenti non si diventa ufficiali, non si riesce buoni comandanti; poichè l'aviazione è arma tecnica, perchè il suo impiego

chiede ardimento e perizia sì, ma anche scienza, perchè l'aviazione...

Bisogna vivere "così". Come?
Ecco, e per ogni giornata: sveglia, adunata, studio, lezioni, lezioni, lezioni; e quando non si va in aula, si va al "campo" a volare. Al campo l'accademista andrebbe tutti i giorni ma... il cielo bisogna guadagnarselo. Per questo l'allievo "pompa" — vale a dire sgobba, sprema il suo cervello, non ha un momento di sosta nello studio, non si abbandona per un attimo — e sostiene i molti esami di fine d'anno (altro che liceo!). Per questo l'accademista, divenuto "anziano", dopo aver a sua volta "spinguinato" i nuovi arrivati — che egli oramai guarda con aria di tracotanza — vive per un altro anno scolastico ancora "così"; per questo divenuto, dopo una seconda serie di esami, "aspirante ufficiale" pompa ancora per mesi e mesi. Poi — festeggiato il suo "mak π"; la festa dei "mancano cento giorni alla fine" affronta per la terza volta gli esami, sostiene con cuor saldo le prove di brevetto di pilota, guadagna il primo filetto d'oro col rombo; il primo grado: quello che a vent'anni vale quanto una intera gerarchia di galloni e che a cinquant'anni si ricorda con nostalgia.

Accademisti! Bravi ragazzi tutti, e sempre: anche quando per imparare che l'obbedienza è "pronta rispettosa ed assoluta" (arte prima di chi dovrà farsi obbedire), vanno in cella; anche quando sostengono che l'Orione non la cede al Pègaso il quale è convinto, crede, giura, di essere il "corso asso" come credettero e furono pronti a sostenere quelli del Centauro, del Drago, del Nibbio; bravi allievi anche quando

vengono cicchettati dall'insegnante Y o dal tenente X, ex allievo della Regia Accademia ed ora — ma che pignolo! — educatore ed istruttore. Bravi e tenaci ragazzi, perchè sono il fior della gioventù nostra: di questa gioventù ardente che affida a rombanti motori il proprio destino per un destino più alto e più bello che è quello della Patria!

Ed ecco che le mamme vanno orgogliose di loro, tanto che se dicono "mio figlio è in Accademia, vola" non sanno aggiungere altro perchè... cosa potrebbero dire di più? Ed ecco che i compagni di scuola, quelli che sono ormai all'Università, quando li incontrano, dicono: "beato te!"; ed ecco che le amichette — sempre vanitose le donne! — ne parlano come se fossero principi azzurri.

1923-1937. Quattordici generazioni di accademisti: comandanti di gruppo di squadriglie i primissimi, quelli del corso Aquila; ancora allievi quelli del Rex.

Ventidue quelli del 1923; trecento gli ultimi arrivati.

Ed altri ne verranno, perchè "bisogna che l'aviazione sia così numerosa e potente che l'urlo dei suoi motori copra qualunque altro rumore nella penisola e la superficie delle sue ali oscuri il sole sulla nostra terra (Mussolini - anno V)" perchè l'Italia ha "una materia prima della quale nessuna riserva aurea stra-



Non è un abitante del pianeta Marte. E' semplicemente un accademista in tenuta di volo con il casco di protezione.

riera potrà aver ragione: quella di cui è costituita la stoffa del pilota italiano. Sembra che le millenarie virtù della nostra razza abbiano trovato in esso l'espressione d'una sintesi mirabile del più puro ardimento insieme con la più raffinata perizia (Generale Valle - anno XV).

Ne verranno altri: tanti a centinaia, e tutti — come quelli dell'Aquila, del Borea, del Centauro, del Drago, dell'Eolo, del Falco, del Grifo, dell'Ibis, del Leone, del Marte, del Nibbio, dell'Orione, del Pègaso, del Rex — con una stessa fede: "ardor ille omnes urget", e tutti con una stessa passione — cuiquam virtus est —: essere degni della gloria dell'ala fascista!

Ugo Fischetti

Educazione fisica e psichica dell'accademista

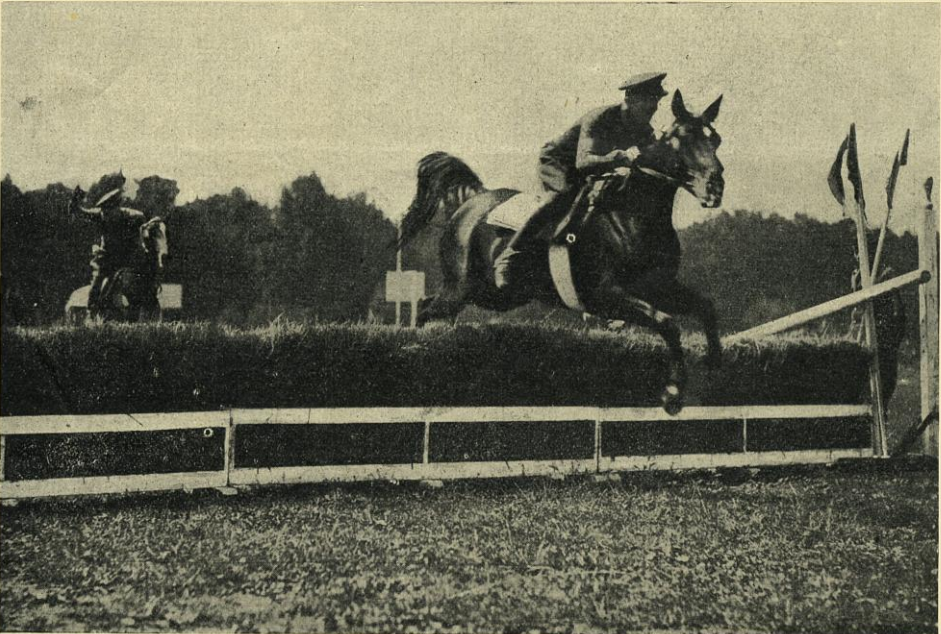
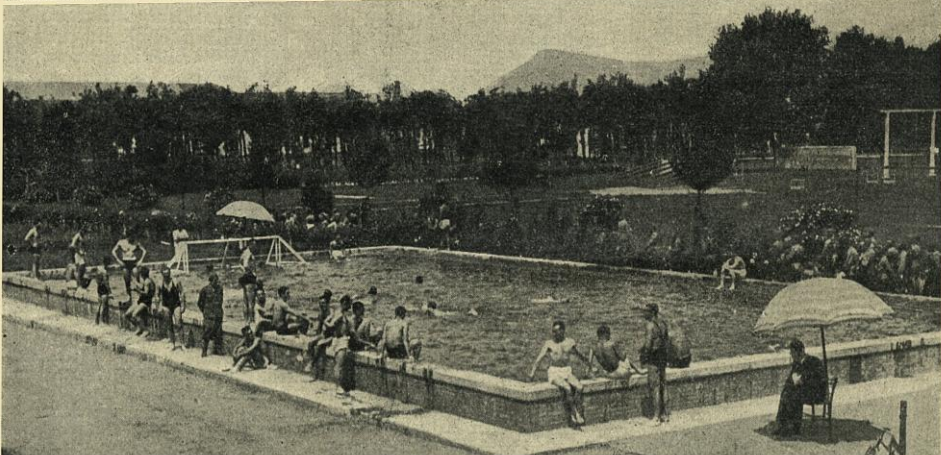
A fondamento indispensabile della formazione dell'ufficiale pilota, che si compie in quella Università Aeronautica che è l'Accademia di Caserta, sta una eccellenza fisica assoluta. Nessuna altra specialità militare presuppone altrettanto imperiosamente e in grado così alto, la integrità fisiologica e l'equilibrio nervoso dell'aspirante. Per saggiare nell'allievo la presenza di questi due fattori, sono stati escogitati, come tutti sanno, i metodi più accorti, precisi e sottili.

Questa esigenza formativa del pilota aviatore è già dunque così caratteristica in sé, da dover imprimere necessariamente alla classe degli ufficiali aviatori di oggi, e più di domani, tratti propri inconfondibili. Si pensi, per convincersene subito, che questa integrità fisica costituisce una delle virtù individuali più apprezzate, ma purtroppo anche poco comuni, dell'umanità di oggi; e che la misura in cui essa è richiesta per l'ufficiale aviatore è tale da abbracciare le condizioni non di alcuni, ma della totalità degli organi del corpo umano; e in particolarissimo modo di quello che è il termometro dell'equilibrio somatico generale: il sistema nervoso.

Non si potrebbe insistere abbastanza sul carattere nuovo ed insigne che le rigorosissime condizioni di ammissione alla Accademia di Caserta, quali sono determinate pregiudizialmente nel campo fisico, conferiranno a questa aristocrazia della giovinezza nazionale. Nessuno ignora quanto complesso sia nel campo dei valori umani l'interferire reciproco dei fattori fisici e morali; nessuno ignora come da perturba-



Accademisti in riga, mentre parla un ufficiale istruttore sul campo di Capua.



menti fisici profondi possa, per una segreta alchimia spirituale, zampillare più meravigliosa, come attraverso un processo di liberazione, la libertà eroica dell'animo; ma d'altra parte nessuno vorrà mettere in dubbio il valore incomparabile di un terreno fisico inizialmente puro e integro, nel quale la cultura della nobiltà e del coraggio possa compiersi in un ambiente dominato da una disciplina serena e severa, e attraverso una istruzione metodica e armonica dello spirito e del corpo, nelle condizioni migliori per consacrare alla Patria, nella carne più schietta della sua giovinezza, le più alte virtù dell'equilibrio, del coraggio e della fede.

Nessun'altra specialità militare aveva prima d'ora permesso, o piuttosto imposto, una selezione fisica così rigorosa: questo, ripetiamo, è il fatto nuovo dal quale possono derivare altissimi vantaggi, non soltanto all'educazione militare nella Nazione, ma altresì al nobilitamento fisico ulteriore della stirpe, e al suo perfezionamento eugenico avvenire. Il corpo degli ufficiali aviatori potrà così costituire, oltre tutto, un lievito di energie sane e genuine che diffonderà a grado a grado la sua irradiazione benefica — così fisica che morale — in tutti gli strati della popolazione dell'Impero, e riuscirà ad essere un allevamento in cultura, il più possibile puro, di tutte le più schiette virtù civiche ed eroiche della razza italiana.

Quanto questa funzione, apparentemente accessoria, di una grande aristocrazia aeronautica, riuscirà oggi provvida e opportuna, non è argomento che richieda ardui commenti e chiarimenti. Ad onta delle cure assidue e diligenti, di cui l'educazione fisica della gioventù è stata fatta oggetto in tempi recenti, moltissimo resta da fare in questo campo, giacché troppo profondamente sono state turbate negli scorsi secoli, e più particolarmente nel XIX, le fonti stesse della vita organica e il tessuto delicatissimo ove hanno sede le manifestazioni dell'attività psichica.

A tutte le discipline di natura più direttamente etica e spirituale — delle quali siamo lungi dal volere contestare il primato — un processo metodico di rieducazione alla schiettezza e alla integrità delle funzioni fisiche porterebbe indubbiamente un ausilio prezioso, un incomparabile contributo.

Ufficiali aviatori d'Italia, anche sotto questo aspetto voi potrete essere un elemento primario e insostituibile per la preparazione di quei grandi eventi di domani, che già maturano al nuovo più vivido sole della Roma imperiale del terzo Vittorio Emanuele e di Mussolini.

A. R. d. R.



PAOLO ZANARDI - Bologna. — Bene, sono arcicontento che anche tu, iniziato da *L'aquilone* dalla più verde età (mi pare che tu sia abbonato al nostro giornale dal 1931. E' vero?) abbia deciso di entrare nell'Arma Azzurra. Finalmente anche tua madre si è convinta ed hai vinto la tua battaglia. Ringraviarla a mio nome per quanto ha concesso a te. Non si pentirà quando domani vedrà suo figlio aviatore. Il bando dell'Accademia esce in questi giorni. Noi ne pubblichiamo un sunto nel presente fascicolo. Volerai con i tuoi compagni bolognesi. Non dubitare. Sarà il premio per l'attaccamento che hai sempre avuto al tuo giornale e per la propaganda fatta.

MARIO BUZZICHINI - Livorno. — Certo, mio caro, bisogna che tu studi ancora, perchè l'ammissione all'ultimo corso di una scuola media superiore non dà la possibilità di partecipare ad un Concorso d'ammissione alla prima classe dell'Accademia Aeronautica. Non ti stancare e sappi che non si diventa buon aviatore se non si ha una base solida di studi e di cognizioni scientifiche.

Zio Falcone

SPORT

Colta al volo ed una sfilata di allievi dell'Accademia Aeronautica di Caserta (come dicono le «Cartoline del pubblico» della «Domenica del Corriere»): due giovinetti che stavano a guardare a bocca aperta, distolgono gli occhi dallo spettacolo e si osservano un po' in silenzio con sguardi indagatori. L'esame non deve essere favorevole perché un sorriso ironico spunta contemporaneamente sulle loro labbra. «Guarda che torace di pollo e che spalluce!» esplose infine uno. «Sei bello tu con quel collo da sagrestano» rimbecca l'altro. Strano, però, che poi si mettano a guardare se stessi, a palparsi, e forse debbono convincersi che avevano ragione tutti e due, perché riprendono malinconicamente e con un po' di invidia a contemplare la sfilata di quei bei giovani, tutti forti, tutti possenti, quasi fatti su uno stesso calco, usciti da un'unica matrice di bellezza e di forza.

Avrei voluto parlare a quei due giovinetti, andar loro a dire che quelli erano stati come tutti i ragazzi di questo mondo, come loro stessi che infine non erano davvero come si erano definiti. Avrei voluto anche aggiungere che non maltrattassero troppo quei poveri libri di scuola, scuotendoli rabbiosamente come le famose galline di Renzo, perché non era loro la colpa se non potevano essere come quei giovani che avevano ammirato poco prima. Quei tali giovani avevano anche loro molti libri, ma questo non li impediva di potenziare il fisico, di renderlo sempre più elastico e possente.

Non tutti i ragazzi d'Italia sanno quale sia la vita degli accademisti di Caserta: molti immaginano forse che passino il loro tempo sui motori e sui libri, a studiare le leggi aerodinamiche mattina e sera; altri che stiano sempre alle prese con quei vecchi apparecchi chiamati le «cheche» nel gergo aviatorio, che si alzano sì e no dieci metri dal suolo, a manovrare leve e comandi sotto gli occhi di severissimi e tonanti istruttori dalla grinta terribile. Pochi sanno invece che la vita di quei giovani è la più varia e completa che si possa immaginare, ed anche la più divertente. Crociere estive permettono ad essi di visitare regioni lontane e pittoresche, di vivere un po' la vita del mare che tante caratteristiche ha comuni con quella dell'aria; escursioni e gite sui monti, nell'aria da alta quota, li abitua a vedere le nuvole sotto i loro piedi, come un mare di spuma pietrificata. Sulla neve dai riflessi abbaglianti gli sci scivolano e sgrigliolano veloci: gli accademisti ritrovano l'impressione del volo, pensano di aver perduto la forza di gravità, di essersene liberati per sempre, e strillano: «Eureka, il volo umano è risolto». Che delusione, poi, se sbattono le parti molli sulla dura terra.

Ma anche il volo con gli apparecchi è un volo umano, perché l'aeroplano trova la sua individualità e la sua efficienza identificandosi con il corpo umano, facendo una sola cosa con esso, agile, se quello lo è, audace e invincibile, se l'uomo dà alla macchina il suo spirito e il suo cuore. Sapete infatti che il pilota non guida soltanto con le mani, con i piedi e con gli occhi, ma con tutto il corpo? Sapete che il corpo di un pilota deve essere sensibile come un apparecchio radio, vivo ed agile in ogni sua giuntura, dai riflessi pronti e immediati, come un motore ben lubrificato? Tra cielo e terra, senza punti di riferimento, ogni inconsueta oscillazione dell'apparecchio, ogni inclinazione soverchia deve essere avvertita dal corpo perché il pilota possa provvedere tempestivamente: ecco perché nella formazione dei futuri piloti, oltre a curare la loro istruzione e il loro addestramento professionale, si dà anche la massima importanza al potenziamento fisico del loro corpo che deve raggiungere il più alto grado di sensibilità e di possibilità reattive, proprio come ogni buon apparecchio.

E quali possono essere i lubrificatori del corpo umano se non gli sports, tutti gli sports, dalla scherma al nuoto, dall'equitazione al calcio, dal tennis all'atletica leggera? Un uomo che coltiva un solo sport, infatti, è paragonabile ad un meccanico che pulisce e lubrifica una sola parte dell'apparecchio affidato alle sue cure.



Non così accade agli accademisti che sono messi in condizione di praticare ogni sorta di sport. Dopo un incontro di scherma che china l'occhio e il polso alle reazioni immediate, rapide e decise, alla valutazione del momento esatto in cui colpire, allo spostamento impercettibile della lama avversaria, il giovane potrà trovare invece nel rugby l'irruenza e lo sforzo fisico teso al massimo, nella mischia e nella corsa alla «meta», nello sprezzo del pericolo, nella capacità di ripresa dopo una caduta in piena velocità, avvinghiato alle gambe dal balzo di un avversario.

Un'altra mattina egli apprenderà a dominare e disciplinare l'ardore di un cavallo, a tenerlo con polso sicuro e gambe serrate, avviandolo agli ostacoli, dando l'impulso per il balzo al momento giusto, secondandolo infine agilmente nello sforzo e accompagnandolo il rapido galoppo gioioso ed elegante, una volta vinta la piccola battaglia.

Nel tiro al bersaglio colla pistola l'allievo dovrà trovare l'immobilità del braccio e del corpo, l'acutezza dell'occhio, la scelta del momento per premere il grilletto quando il mirino taglierà il centro del bersaglio; subito dopo nel calcio potrà invece dar libero corso al suo ardore combattivo, all'impeto della sua giovinezza, inseguendo il pallone nelle trame dei passaggi, nel rapido spostamento, nella marcatura tempestiva dell'avversario, e infine nel tiro folgorante e potente.

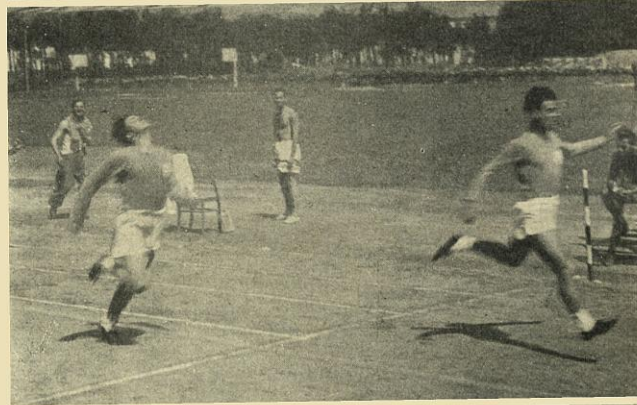
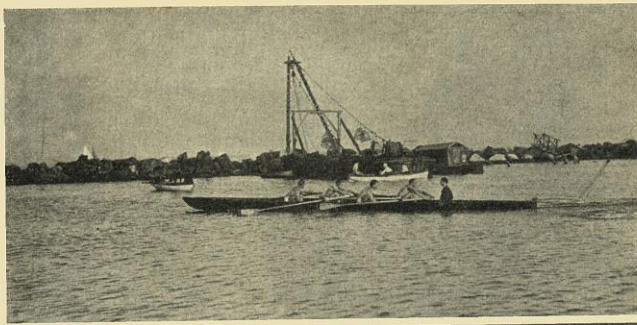
Nello sport della «ruota», tenendosi saldo con le gambe e le braccia in croce trasversale ai raggi dell'enorme disco rotolante, dovrà trovare la forza di non flettere mai il suo corpo, e nel rapido movimento rotatorio ritroverà le emozioni del «seggolino vestibolare» della prima visita medica e quelle future del cerchio della morte quando le sue acrobazie faranno trattenere il fiato ad ammiratori e ad... ammiratrici. Il tennis gli darà invece l'agilità dei movimenti, il colpo rapido del poiso, la valutazione delle piccole distanze e dello sforzo misurato e costante. L'atletica leggera infine, comprendendo ogni sorta di sport, dalla corsa al lancio del giavelotto, dagli attrezzi al lancio della palla di ferro, è la vera lubrificante del corpo: non un muscolo sfugge alla sua azione, non un nervo viene lasciato in riposo.

Quale spettacolo più bello di questi giovani voteggianti sui cavalletti, rampicanti sulle corde, evolenti sui trapezi: qua e là statue bianche, tornateci dalla Grecia di Fidia, in atteggiamenti di dei scaglianti verso il cielo frecce d'argento. Più in là un saltatore ha ancora nelle gambe rattratte al disopra della lieve corda lo scatto dei muscoli affioranti sulla pelle bruciata. Si ha veramente l'impressione di corpi che si vanno sempre più sciogliendo, che vanno liberandosi dalle leggi dell'attrito e dello sforzo, macchine superbe come soltanto l'uomo sa essere. Nel nuoto e nel canottaggio si potenziano i muscoli del torace, si smagriscono lo stomaco e il ventre, liberandoli da ogni grammo di grasso superfluo: sulle braccia si disegnano sempre più precisi i muscoli lunghi e scattanti che ad ogni movimento gonfiano la superficie bruna della pelle come serpenti guizzanti.

Altre attività accompagnano quelle propriamente sportive; tra queste importantissime il volo a vela.

Accanto alla formazione dell'istruzione e dell'abilità professionale, la coltura del corpo e delle possibilità fisiche ha per i futuri piloti d'Italia un'importanza per lo meno uguale: l'apparecchio, infatti, varrà sempre quello che il pilota lo potrà far valere. Ecco perchè l'Accademia Aeronautica di Caserta può essere anche considerata il tempio degli sport, lo stadio da cui, perfetti di corpo e di spirito, usciranno gli atleti dell'aria, pronti a cimentarsi vittoriosamente su tutti i campi del mondo.

Lapo Rinieri de' Rocchi



IL 'PINGUINO,

Dicendo «pinguino» ognuno può immaginare una bestia pigra, goffa e buffa, come spesso il film *Luce* proietta a scopo istruttivo, mostrando vaste, lontane ed ignote spiagge battute dal possente respiro dell'Oceano e ingombre d'un brulicare bianco e nero che, messo a più conveniente fuoco di canocchiale, si rivela per ammasso di esseri viventi detti «pinguini», dall'aria impacciata, spaurita e stupida.

Ebbene, tutto ciò è nell'ambito della natura. Cioè la natura alberga, ristora, fa nascere e morire dei «pinguini». Ma non è tutto qui, vale a dire non è la sola natura che genera una bestia siffatta, ma anche l'Accademia Aeronautica.

Spiego subito i punti di connivenza di un'asserzione che a tutta prima può sembrare avventata.

Quando sul fare dell'autunno, ogni anno, i candidati si presentano all'Accademia, in folla multiforme, per sostenerne gli esami di concorso, il palazzo è vuoto di anziani del secondo e terzo Corso. I candidati, un po' sperduti, ma liberi, spigliati, chiassosi, a gruppi, s'aggirano per le aule, nel giardino, nel campo sportivo. Si fanno coraggio l'un l'altro, o si beffano. Il campanilismo s'acuisce. Roma morde Napoli, Firenze e Bologna s'accapigliano. Ciascuno va a ritrovare i propri paesani, quasi per un appoggio, fisico o morale, e tutte le regioni d'Italia fioriscono nei loro pregi e nei loro difetti.

Mentre gli esami si svolgono, e già i delusi rifanno le valigie, con spavalderia o mestizia se non addirittura infranti dal crollo dei loro sogni e delle loro speranze, ritornano gli anziani, brillanti, disinvolti e sagomati nelle loro divise, che sulle spiagge e sui monti han fatto palpitar più d'un cuore in teneri intrecci e promesse eterne, da valere per il carteggio di un anno di chiusura, durante le severe applicazioni accademiche.

Il concorrente guarda l'allievo già formato, già aquilotto, già sicuro in una carriera che è di là da cominciare.

L'allievo guarda il concorrente con benevola condiscendenza, formula pronostici, elargisce consigli, e, in fondo in fondo, lo veste già col maglione da casa e lo gusta, attraverso l'immaginazione, come una prossima preda. Studia il tipo, distingue, classifica, con l'occhio esperto di colui che è passato per la stessa trafila e che serba, in qualche parte, il ricordo o addirittura l'impronta di qualche confortevole pedata al tempo beato delle spinginature. Beato per l'allievo, formula umana di prepotenza bonacciona, di perfetto legamento cameratesco e d'inesauribile spirito, che, tradotto in pratica, dà luogo ad iniziative simpaticissime che i fogli del «Mak π» riassumono alla fine del terzo anno.

I classificati accettati, con ordine del giorno a graduatoria, formano il nuovo Corso, sotto l'auspicio di un segno celeste, di un vento o di un rapace, secondo l'ordine alfabetico che ne permette la ricostruzione negli anni, se si pone il 1923 come anno primo dell'Istituzione, iniziatisi con la lettera A, sopra la quale si libra l'«Aquila», in campo azzurro.

Ecco, dunque, il Corso Centauro, Ibis, ed Orione, espressioni che

danno una fisionomia propria, spiccata e distinta in metodi e tradizioni, alla scolaresca militare.

Appena "vestiti", i nuovi allievi subiscono una trasformazione radicale. La loro spigliatezza è nelle pastoie. Sembrano uccelli impaniati da qualche ora, quando le forze diminuite da vani tentativi consigliano la stasi. Ogni loro movimento è goffo. I loro saluti destano riso e scherno. Non sanno più camminare, né più parlare. Eppure da tutto il loro essere traspare la volontà di fare bene, di impersonificare bene il "soldatino", nella cui divisa sono fieri, ma impacciati, esattamente come lo è il "pinguino" loro confratello cui la natura, per irrisione, ha piantato sulle spalle due pinne, tentativi di ali, che fanno associare l'idea di terrestri starnazzamenti verso celesti aspirazioni.

Ecco la figura del "pinguino".

Allora gli anziani gongolano ed intraprendono un'azione "tattica" che s'intitola "spinguinatura". Questa è una specie di dirozzamento che, in breve volger di tempo, procura la dovuta disinvoltura al novellino e lo rende esperto e socievole, affratellato e furbo, esatto ed arragione: il vero allievo.

La prima sera, dopo la vestizione, odore di tempesta. Complotti, assembramenti, primi contatti, raddoppiata vigilanza degli ufficiali di servizio. Ma la cosa è inevitabile e, d'altronde, benefica; è il cemento per un Corso che, capita l'antifona, si fonde, si organizza, si difende e, talvolta, passa al contrattacco.

Ecco: in un corridoio, quattro anziani, abituati ad andare a frotta, incontrano un pinguino che, ingenuamente o perché non pratico del complicato intrico di scale, aule e meandri, s'è avventurato da solo vicino alla bocca del leone. Come per magia intesa, i quattro anziani gli sono addosso. Essi sono per disavventura, i caporioni del moto rivoluzionario e sono forniti del marchio per le spinguinature. In un attimo, il malcapitato, suo malgrado, è vidimato con una reverenda timbratura, nella stessa maniera con cui il fisco pone sulle carni da macello la sua sigla di riconoscimento.

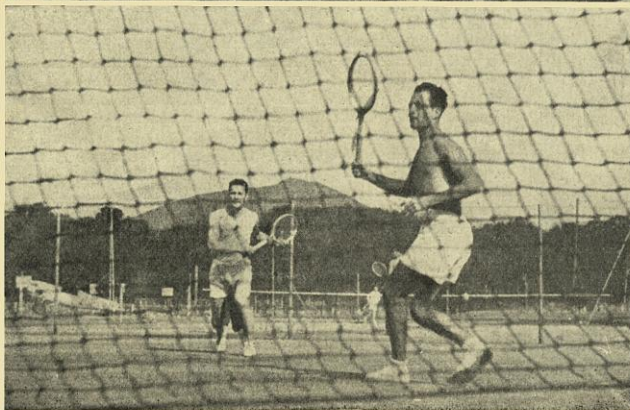
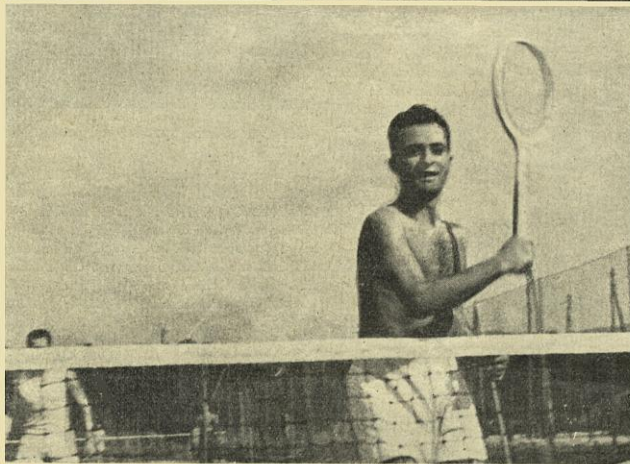
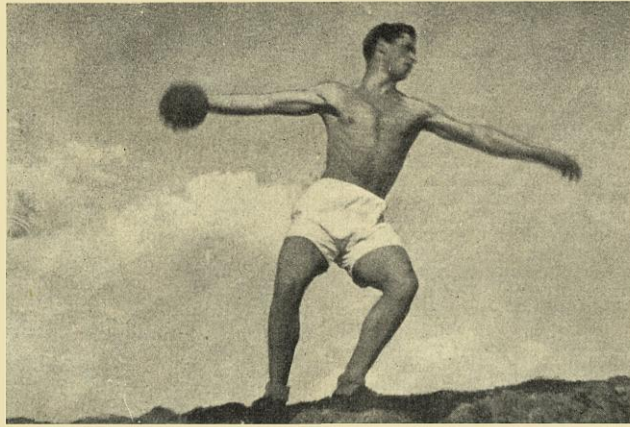
Il comportamento del pinguino è vario, durante l'operazione. C'è chi reagisce e ricupera naturalmente qualche scrollone persuasivo. La tattica degli anziani, che hanno sorbito per un anno lezioni di Arte Militare, è precisa e rispondente al dogma dell'attacco con superiorità di forze. C'è chi si abbandona passivamente, togliendo il succo gustoso alla faccenda. C'è chi piange o s'avvilisce, il timorato, il pudico, tutta una gamma caratteristica di educazioni familiari che si rivelano al momento supremo.

Talvolta un gruppo di anziani non ricorda se l'adepto ha pagato il tributo e lo assale di nuovo, per controllare l'autenticità del marchio. Bene inteso che tutti i timbri sono requisiti per evitare che qualcuno si auto-imprima la dicitura che preserva dallo scorno.

All'indomani, il capitano al Corso ritrova i timbri sul tavolo dell'ufficio, in bell'ordine, innocenti e forbiti. Ma sa benissimo quello che è avvenuto ed ascolta con un sorriso interno il rapporto dell'ufficiale di guardia:

— ... Ho fatto passare in cella sette allievi del suo Corso (segue la lista) perché ci abbandonavano ad eccessi nei riguardi degli allievi del primo anno...

— Ha fatto benissimo, e passi come consegna all'altro ufficiale questo mio elogio.



— Sta bene.

L'ufficiale batte i tacchi e se ne va. Fuori della porta sfogherà un sorriso che non si era permesso davanti al suo superiore, ma che nei suoi occhi aveva pure indovinato.

E il capitano, rimasto solo, guarderà il cuscinetto dell'inchiostro scotendo la testa e chiamerà lo scritturale:

— Piantone, riempi bene questo cuscinetto; ben pieno, mi raccomando.

Valsa

TUTTI AD UN MODO

Che cosa fa lei qui?

La voce aspra del tenente lo scosse. Quella voce penetrava sempre in tutte le sue fibre morali; talvolta gli strozzava l'anima. Come avrebbe fatto, ora, a mostrare alla luce il viso bagnato di pianto?

— Si alzi. Venga qui.

L'ordine era perentorio. Torresi scattò in piedi, pallidissimo.

— Perché non si è recato alle istruzioni militari? — inquisì l'ufficiale. Poi, accorgendosi del turbamento dell'allievo, continuò:

— Le lacrime non si addicono alla sua qualità di soldato, qualunque ne sia la causa. Vada in cella.

Un passo automatico mosse il corpo di Torresi. Il pensiero era lontano. Soffriva l'incubo del naufrago aggrappato ad un relitto battuto dai marosi. Doveva andare in cella, restringere la sua vita fra quattro pareti senza luce, su pochi metri quadrati di pavimento incspitale. Ne era uscito da un giorno. Non aveva fatto in tempo a vedere il sole, non aveva potuto riprendere del tutto l'uso delle proprie articolazioni. Il tenente lo odiava. Lo sentiva. In tre mesi d'Accademia non aveva avuto che rimproveri e punizioni. Perché inferiva così crudelmente su di lui? Quell'uomo era severo con tutti, ma accentuava a suo riguardo la disciplina fino a renderla insopportabile. Che male aveva commesso ora? Aveva tentato di studiare meglio un argomento che il suo cervello si rifiutava di comprendere e che gli aveva valso una deficienza. Le ore di studio non gli bastavano. Si era trattenuto un poco di più su quegli integrali che formavano tutta la sua angoscia. Fuori c'era la vita semplice e gaia di tutti gli uomini. Nessuno di costoro si era mai alterato per questioni così astruse. Per fare l'ufficiale c'era dunque bisogno di sapere quelle cose che lasciavano dormire sonni tranquilli a quasi tutto il rimanente dell'umanità?

Era giunto fino alla porta, con le membra rassegnate ma con lo spirito in rivolta. Un nuovo ordine lo colpì alle spalle:

— Si muova! Anzi, ah! Si rechi in Direzione.

Non era mai stato in quel luogo terribile, dove il comandante lavorava presso un tavolo scuro, generatore del buono e del cattivo tempo nel Corso. Da quel riquadro di legno partivano i biglietti per la cella, i permessi per la libera uscita, i premi morali, i rabbuffi.

La stanza era vuota. Il comandante si era recato alle istruzioni. Torresi si fermò ad attendere il tenente, paventando le peggiori conseguenze dal suo operato.

L'ufficiale si tolse il berretto e guardò a lungo l'allievo.

— Da molto tempo — disse infine — la sto osservando. Lei non ha ancora capito che nella vita militare il libero arbitrio deve essere bandito assolutamente. Il suo posto è col Corso. Il suo destino deve essere quello dei suoi compagni. La sua vita è regolata dall'orologio comune. Perché si è trattenuto nell'aula di lezione?

— Non avevo capito un argomento di matematica. Cercavo di rendermene conto...

— Piangendo?

— Signor tenente, mi permetta...
— Ecco; si spieghi. Io ho il dovere di essere severo verso di loro e ancor di più quando la buona volontà viene a mancare. Tuttavia è pure mio dovere ascoltare quelle ragioni e rendermi conto di quelle deficienze che possono e debbono essere rimosse. Inoltre debba occuparmi della salute fisica e morale di coloro che mi sono affidati per l'istruzione. Risponda: è in buone condizioni fisiche?

— Signor...

— ... e spirituali?

— Non sono tranquillo, signor tenente, non posso applicarmi con serenità.

— Parli. Si apra. Sarà fatto il possibile affinché lei possa superare questa crisi, che deve essere assolutamente momentanea.

Torresi si sentì invadere da uno strano benessere. Il tenente gli aveva parlato con un tono di voce che gli suonava più dolcemente all'orecchio. Quasi come un fratello. Aveva la sensazione che una barriera fosse caduta tra lui ed il superiore. Vedeva un uomo e non un automa dinanzi a sé stesso. E sul petto di quell'uomo scorgeva brillare una stelletta d'argento in un campo azzurro che ingrandiva di momento in momento, mentre un gladio romano doppiava il filo a memoria della gloriosa campagna Etiopica.

Poteva ora parlare del suo tormento come col più fido amico della sua infanzia, certo d'essere ascoltato e di ricevere il balsamo

necessario, il consiglio luminoso che avrebbe dovuto sorreggerlo durante il cammino.

— Signor tenente, io sono entrato in Accademia con tutto l'entusiasmo dei venti anni. Non avevo molta esperienza della vita, ma avevo una guida infallibile: mia madre. Nel suo affetto era un mondo completo. Io esisteva in quel mondo senza nulla sapere della verità che mi circondava. D'improvviso quella guida mi è mancata. Sono rimasto come un sasso lanciato nel vuoto che prosegue per inerzia la sua corsa indefinita. La sola passione che mi potesse attrarre nella sua orbita era il volo. Sognavo di diventare pilota. Ma non conoscevo attraverso quali umiliazioni ed a quante fatiche si dovesse passare. Io non posso capire né condividere la spensieratezza dei miei compagni; non possiedo del resto le basi scientifiche che a molti di loro rendono più leggero lo studio. Perché occorre studiare tanto per fare il pilota? Che cosa importa sapere qual'è la formula che sovrintende alla formazione delle goccioline di pioggia intorno ai nuclei di elettricità vaganti fra le nuvole, se, per vedere se piovono o no, basta affacciarsi alla finestra? Integrali e derivate, integrali e derivate, mentre nella vita corrente nessuno ne parla mai! Non posso poi precisare ciò che sento quando mi vedo imporre limitazioni che non concepisco. Qui non si può fumare, là non si può restare, si deve andare a letto alle

ve, non si può uscire a prendere una boccata d'aria, a certe ore non si può parlare. Una quantità di cose proibite! E la minima infrazione si risolve con una punizione che ha, tutte le volte, sapore d'ingiustizia, inflitta forse per far soffrire allo stesso modo come altri, anteriormente, hanno sofferto.

Torresi s'interruppe. Era ansante. Gli era occorso uno sforzo per dire tutto. Forse era andato tropp'oltre; non aveva saputo dosare il suo sfogo nell'atmosfera che l'ufficiale aveva favorito a suo riguardo come per un'eccezione. Rimaneva con le braccia pendenti lungo il corpo in un gesto rassegnato; aveva la gola arsa e gli occhi brucianti.

Ma il tenente lo tranquillizzò con un sorriso e disse:

— Ho ascoltato pazientemente le sue parole e sono in grado di poter rispondere punto per punto a tutti i suoi dubbi. Occorre anzi tutto orientare la visuale della propria vita esattamente verso l'obiettivo che si vuole raggiungere, nello stesso modo con cui il cacciatore punta l'arma sulla preda che vuole atterrare. Poniamo, per un istante, che l'arte aviatoria l'avesse lasciato indifferente. Con la sua licenza liceale in tasca avrebbe potuto sperare poca in un immediato avvenire. Avrebbe frequentato certamente un ramo dell'Università. Quale? Medicina? Bene: il doppio di permanenza agli studi che non in Accademia. Non creda poi che la vita universitaria sia oggi quella scioperata



Scene di attività sportiva nel parco della Reggia di Caserta.

esistenza che trent'anni orsono lasciava tracce in una dubbia letteratura. E in seguito? Fuori dalle porte dell'Ateneo sarebbe cominciata la vera difficoltà, la vera lotta; allora avrebbe dovuto sopportare quelle umiliazioni spirituali e corporali che a torto ha voluto ricordare di aver sofferto qui in questi tre mesi. Ciascuno di voi ha lasciato fuori da questa porta, con i vestiti borghesi e le troppo abbondanti chiome, false personalità, difetti di vario genere, anche pregi momentaneamente, e ciò affinché tutti abbiano a misurarsi sullo stesso metro e posano imbibirsi della stessa linfa che alimenta l'ufficiale aviatore. Pilota può diventare anche Panalfabeta. Ma costui potrà essere il tramviere dell'aria, mai l'istruttore, il maestro. L'ufficiale deve essere colto, disciplinato, severo con sé stesso per poter trasformare a sua somiglianza tutti coloro che gli sono sottoposti. Soltanto così l'Arma potrà conseguire un miglioramento che ridonerà a beneficio dell'intera Nazione. Un integrale sudato oggi varrà domani una maggior penetrazione di concetti, un allargamento d'orizzonte vietato a colui che percorre le vie dell'esistenza senza sapere dove esse portino e perché vanno tanto lontano. Le limitazioni della libertà a cui lei accennava sono altrettanto necessarie per due ragioni, che le parranno evidenti solo che vi si soffermi: innanzitutto occorre abituare i giovani all'esecuzione di qualunque ordine e per tutti nello stesso modo; la disciplina formale è l'unica che possa far conseguire l'uniformità sia delle azioni che del pensiero; in secondo luogo, se ciascuno potesse fare ciò che più gli aggrada, questo Isti-

tuto si trasformerebbe in un albergo dove parecchie centinaia di individui disorganizzati, per poter appena appena vivere, incrocerebbero ordini caotici invece di riceverne pochi e ben dosati. È vero che attraverso la prigione vale per una punizione molto grave in seguito ad atti gravi, mentre qui si può avere il domicilio coatto per molto meno; ma è anche vero che la cella serve soltanto per coloro che si dimostrano refrattari alla normale educazione, o quanto meno, alla riduzione disciplinare secondo un equo fattore comune. In altre parole la cella non è che un angolo per la meditazione sui propri errori, non molto dissimile da quella usata dai frati nei conventi. Nessun ufficiale caccia in quel luogo di pena un allievo per il semplice gusto di appiattirgli la schiena sul tavolaccio o per antica memoria di analoga costrizione. L'aviatore che ha vissuto la vita dei Campi e che ha combattuto nel purissimo cielo della Patria non soffre di queste né di altre piccinerie. Poiché nessuno è infallibile, il superiore potrà talvolta ingannarsi e punire ingiustamente; sarà quello il momento, per l'allievo, di farsi notare per il contegno disciplinato; l'abnegazione avrà la sua parte; il riconoscimento non potrà tardare. E poi lei non può sapere quanto sia, in fondo, l'affetto che si stabilisce fra istruttore ed allievo.

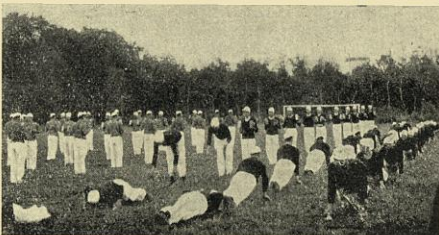
Tutto è diretto a fin di bene. Sarebbe un tradimento a suo danno, se i superiori le consentissero continue trasgressioni. La repressione, il consiglio, l'indirizzo provano l'animo del giovane, ne fanno emergere le vere qualità, quelle dell'intimo, esaltandole se buone, castigandole se dubbie, distruggendole se cattive. C'è gloria per tutti; bisognerà saper attendere; la gioventù di oggi ha troppa fretta di vivere, come se dovesse mancare il tempo di fare qualcosa, di diventare qualcuno. La certezza di aver fatto il proprio dovere è già il premio più ambito per un soldato. Bisogna cimentare la forza d'animo di coloro che domani, in battaglia, dovranno mantenere cristallina la decisione, alto l'onore della bandiera, fino al sacrificio accettato con gioia. Ecco perché, qualunque sia il travaglio dello spirito, un giovane di vent'anni non deve piangere, non deve disperare, non deve mulinare propositi estremi.

L'ufficiale tacque. Torresi aveva il volto in fiamme per la vergogna.

— Signor tenente — disse dopo una pausa grave di riflessioni — con queste parole lei mi ha recato del bene: mi ha fatto ritrovare me stesso. Io ho gravemente mancato. Ho cognizione di meritarlo di essere punito.

— Perciò, Torresi, può recarsi tranquillamente in cella. E sono sicuro che questa sarà l'ultima volta in cui mi vedo costretto a prendere provvedimenti disciplinari a suo carico.

Mario Salvadori



La invidiabile vita degli accademisti.

La giornata dell' accademista (descritta da un accademista)

Ancora non è sorto il sole. La Reggia spicca massiccia in una cornice di verde cupo e di cielo.

E' una visione di altri tempi, che si allontana dalla nostra realtà. Non pensere mai che vi sia della vita, della giovane vita, ma piuttosto vi aspetterete di vedere affacciarsi a qualche balconata una dama in crinolina o di sentire il passo cadenzato di una sentinella di fine settecento, dal lungo giubbone, le bandoliere bianche, lo smisurato kepi ed il fucile (che fucile!) a spal-l'arm.

Un trillo improvviso di campanelli vi scuote. Come per incanto tutte le finestre si illuminano e si spalancano, ed un brusio di voci giovanili giunge sino a voi.

Certamente il campanello non ci sveglia con delicatezza. Improvviso, diventa poi petulante, ci trasmette tutte le sue vibrazioni. Balziamo dal letto. Qualcuno corre alla finestra:

— Oggi è bel tempo, si vola!

Qualche altro si sgranchisce un po', si guarda attorno con occhi assonnati;

— E dire che stavo sognando...

Il sopraggiungere dell'ufficiale di servizio lo fa zittire. Corriamo ai lavandini e il bacio dell'acqua fredda sul torace nudo e sulla faccia ci leva ogni rimasuglio di torpore causato dal sonno. Ci vestiamo in fretta.

Dopo la rivista (guai a chi ha la divisa in disordine o le scarpe sporche!) corriamo alla mensa.

Ho detto corriamo, ma non avrei mentito se avessi detto che ci precipitiamo, un po' perchè lo stomaco reclama i suoi diritti, un po' per abitudine alla rapidità.

In un quarto d'ora l'abbondante colazione è consumata e dopo pochi minuti, bastanti per fumare una sigaretta, ci rechiamo a studio.

E si studia seriamente, per un'ora e mezza.

Qualcuno tenta di scrivere alla sua bella lontana, ma rischia la vella, perchè a studio non si può sbrigare corrispondenza privata. Per l'amore, penserete voi, si può fare questo ed altro; ma il tavolaccio è duro, dico io, e la disciplina è una!

Alle sette cominciano le lezioni. Non crediate che rimaniamo per quattro o cinque ore tra i banchi, sopraffatti da lunghe disquisizioni su materie pesanti. No, qui si studia ciò che ci servirà nella nostra vita di aquilotti. E' studio concreto, solido, redditizio.

Fra le quattro ore del mattino quasi sempre una è di equitazione, o di scherma, o di ginnastica. Inutile dire che l'equitazione è la preferita ed anche la più... comica. Immaginate in un maneggio venti cavalli che portano sul dorso equal numero di inepti cavalieri. Fino a quando si va al trotto, tutto va bene, ma allorchè l'istruttore pronuncia con enfasi e ad alta voce la faticosa parola: «Galop!», se ne vedono delle belle! I venti cavalli si mettono a correre all'impazzata: non siamo più noi che li guidiamo. La corsa folle seguita fino a che quattro o cinque di noi non hanno baciato la segatura del maneggio. C'è qualcuno che vorrebbe andare a equitazione col paracadute!

Anche nel campo sportivo e nella palestra ci divertiamo molto, perchè c'è tutto, dal campo di tennis alla piscina. Insomma è il caso di dire che qui si vive secondo la norma «mens sanz in corpore sano» e che si comprende che il giusto equilibrio è ciò che forma uomini audaci, energici, decisi, perchè la forza e la resistenza fisica sono di grande ausilio alla volontà.

E' ovvio che l'attività del mattino ci fa dimenticare che si è fatta colazione e quando passiamo davanti alle cucine, lo stimolante odore dei «maccheroni» (onore e



L'energico « presentat-arm » di un plotone di accademisti.

vanto di questa terra napoletana), ci scende sino al cuore. Non ho mai sentito uno di noi dire che non ha appetito. A mensa siamo sempre allegri e se qualcuno non lo è in principio, lo diventa poi, perchè c'è sempre qualche buon freddurista che ne racconta di cote e di crude. Le freddure hanno il loro seguito nel nostro circolo. Qui è necessario traversare le diverse sale per osservar bene ciò che si fa. Nella prima ci sono molti allievi seduti intorno ad un tavolo. Fumano, ed ha la parola un romano (vero tipo di gagà), che narra le sue avventure d'amore... C'è qualcuno che lo guarda con aria incredula; ma quello non si turba affatto. Passiamo alla seconda sala. In primo piano: un... piano forte. Uno suona, gli altri ascoltano pensando chi sa a che cosa. Il pianista è abbastanza in gamba ed ha raccolto intorno a sé tutta la schiera dei sentimentaloidi musicomani.

La terza sala è la più tranquilla. C'è chi legge il giornale e chi scrive lettere. La salita seguente è riservata al tennis da tavolo. Due esseri scalmanati si lanciano ve-

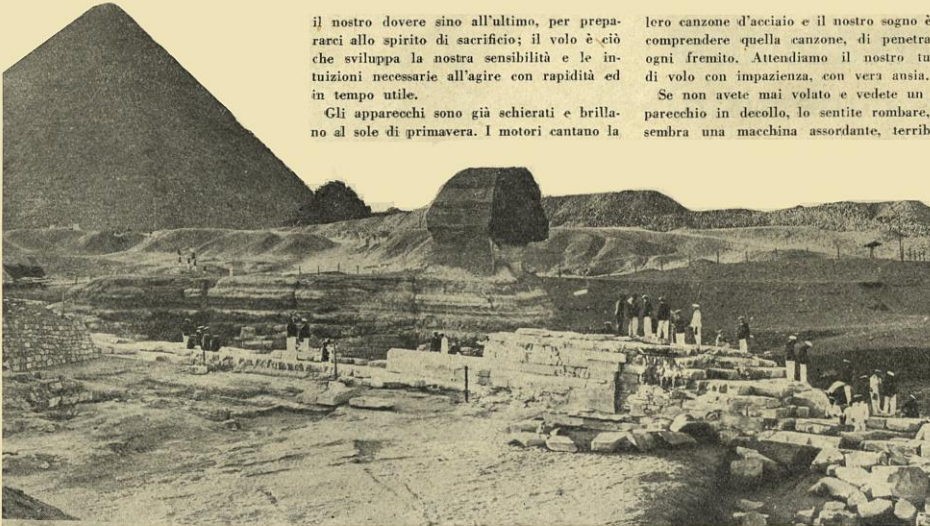
locemente la bianca pallina, il circolo dei tifosi incita ora l'uno ora l'altro. L'ultima sala ha con sé il maggior centro di attrattiva: un radio-grammofono. Qui si balla, si sentono le voci del mondo lontano, si può ridere, scherzare, ascoltare sospirando una bella canzone o l'ansimare di un jazz, tutto in breve intervallo di tempo. Ho dimenticato di farvi osservare in tutte le salette i giuocatori di dama e di scacchi: sono i più pacifici, ma vanno lasciati in pace.

Il trillo dei campanelli vuota le sale in pochi istanti. C'è l'adunata per andare a Capua! I torpedoni corrono veloci attraverso graziose borgate... qualche ragazza ci sorride... Noi cantiamo, sempre allegramente.

Si va a volare! Il volo è la « quinta essenza » della nostra vita, nel volo troviamo le energie che ci temprano il cuore, la molla emotiva che dà vita ai più nobili sentimenti. Amiamo il volo, perchè è calore che spinge agli atti più generosi. Il nostro sogno è di portare nel cielo tutte le nostre energie, di realizzarvi le nostre aspirazioni, di trovarvi gli alimenti necessari per compiere



Nel parco della Reggia di Caserta, dove ha sede l'Accademia Aeronautica, gli allievi in tenuta di fatica si esercitano per sfilare in parata.



il nostro dovere sino all'ultimo, per prepararci allo spirito di sacrificio; il volo è ciò che sviluppa la nostra sensibilità e le intuizioni necessarie all'agire con rapidità ed in tempo utile.

Gli apparecchi sono già schierati e brillano al sole di primavera. I motori cantano la

l'ero canzone d'acciaio e il nostro sogno è di comprendere quella canzone, di penetrarne ogni fremito. Attendiamo il nostro turno di volo con impazienza, con vera ansia.

Se non avete mai volato e vedete un apparecchio in decollo, lo sentite rombare, vi sembra una macchina assordante, terribile,

temibilissima. Quando si è lassù, anche le prime volte, si prova un'impressione del tutto diversa: si gode di una pace che non è terrena, il motore non assorda, ma è una melodia, una melodia che giunge sino al cuore. Guardando giù, a terra, pare impossibile che in quella piccolezza, in quel quadro fiabesco che si stende sotto i vostri occhi vi sia della vita; pare impossibile che vi sia chi non sente il desiderio di innalzarsi verso l'azzurro, verso il sole. Si ha la coscienza di dominare delle forze terribili, si sente insomma la gioia di vivere.

Bisogna discendere... La terra si avvicina, ritorna ad essere una realtà, è pronta ad accoglierci... L'apparecchio rulla veloce, torna alla linea di partenza, un altro se ne impadronisce e torna su, verso il cielo terso, verso il sole. Rientrando in Accademia non si parla che di volo, ognuno narra le sue prodezze, ognuno si sente, o spera di divenire, un vero aquilone.

Quando non si vola e nei giorni festivi abbiamo la libera uscita. I nostri preparativi sono rapidi, ma accurati. Ci «facciamo belli», più che si può, andiamo fuori armati dei più fieri propositi di divertirci.

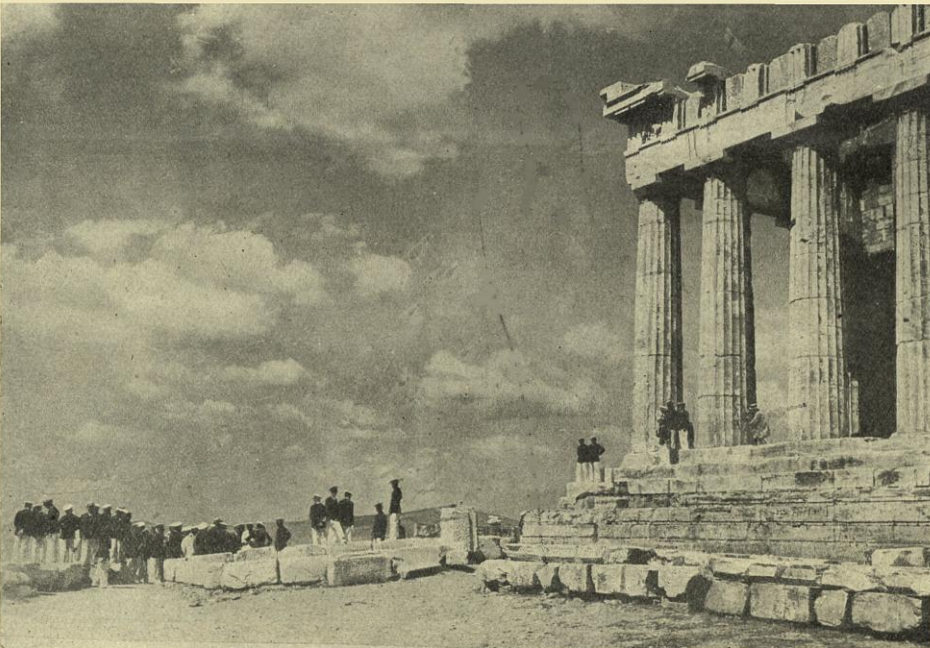
Andiamo a cena con l'appetito che ci distingue ed anche a cena non manca l'allegria. Il circolo, rimasto per lunghe ore silenzioso, ci accoglie di nuovo. Si formano gli stessi crocchi, si cantano le stesse canzoni, ci sono i soliti pacifici giuocatori di dama e di scacchi. Ma c'è nell'aria meno brio che nel pomeriggio...

Un trillo argentino ci porta in camerata. Caro campanello! Quando suoni il silenzio, sei proprio gentile!

La Reggia spicca massiccia nella sua cornice di verde cupo e di cielo... E' una visione di altri tempi, ma ha in sé un patrimonio che è di domani: è il nido degli aquilotti d'Italia.

Aviano Tassi

Allievo del Corso «Rex» B.



Scene dei viaggi di istruzione di allievi dell'Accademia di Caserta. Dall'alto in basso: in Egitto, in Libia e in Grecia.

MATTINO SUL CAMPO

Mentre le macchine percorrono veloci il viale di platani, che da Caserta porta al campo di aviazione di Capua, abbiamo già dimenticato l'odioso campanello che ci ha strappati dal tepore del letto.

«Si va a volare». Tutti sanno il significato di questa frase che è capace dei più grandi miracoli.

Qualche misantropo riesce perfino a scherzare e a dire cose allegre. La vita ci appare sotto una veste così bella, che quasi ci sembra assurdo che chi non vola possa ugualmente vivere. Ragionamento un po' nostro, ma non troppo sbagliato. Quando gli autobus arrivano al campo, il mondo s'è appena svegliato dal suo freddo sonno.

La rugiada ha lavato l'erba per dare un tono di verde più brillante alle foglie che più tardi il sole asciugherà compiacente.

Gli hangars sbadigliano pigramente e spalancano le loro saracinesche, dalle quali escono insonnoliti e timidi gli apparecchi. Gli uomini di manovra li dispongono affiancati l'uno all'altro in un allineamento così perfetto che, a vederli di lato, tutti scompaiono dietro la sagoma del primo. Sembra l'allineamento di un plotone di allievi.

I motoristi s'affaccendano attorno al «museo» dei velivoli.

Qualche motore, colto da una folata di vento freddo, comincia a starnutire e lancia nell'aria delle piccole nuvole di fumo grigio. Altri, più sani, iniziano il loro canto che in breve riempie tutta l'aria di un fremito acutissimo. Qualcuno, dopo abbassato il suo tono, riprende più forte e pare voglia superare gli altri in potenza. Ma l'uomo, prevedendo quasi questa inevitabile gara, ha creato quelle gole metalliche tutte rigorosamente uguali.

Siamo giù tutti alla linea di volo, dove attendiamo impazienti di andare su.

Ognuno ha l'apparecchio della sua squadra, il suo istruttore e li crede entrambi migliori degli altri. E' affezionato ad essi e li ama di un amore tremendamente egoista.

— Il mio istruttore? — si sente spesso qualcuno dire — è un padreterno, un asso in volo. Non c'è allievo, per quanto «ca-



Aspetti della vita degli allievi e del « confort » nella sede dell'Accademia.

morza» sia, che non venga «scafato» da lui.

E un altro: — Il maresciallo X potrebbe essere l'istruttore del tuo. Sai chi è? È un osso di guerra, pilota dal «17», compagno di squadriglia di Baracchini... — E non finirebbe più di tesserne le lodi, se l'altro non lo mettesse a terra con un: «Ma va!».

Tutti così questi benedetti «pinguini»! Ma questa è solo una malattia dei primi giorni di vita al campo, quando non si sa di che parlare, perchè si hanno pochi argomenti per discutere.

Ora gli argentei «Breda» si avanzano verso la linea. La toilette dell'allievo è quasi ultimata: caschetto, occhiali, casco di protezione, paracadute.

Sembra quasi che manchi ancora qualcosa. Ma no, tutto è a posto. Uno si precipita e, trattenendolo amorosamente, l'aiuta a sistemargli meglio il casco. «Sai — spiega — potrebbe volarti via». Un «grazie» frettoso e una corsa impacciata verso chi l'attendeva.

Ogni partenza è seguita da cento occhi ed ognuno di noi mentalmente ripassa la lezione per l'ennesima volta. «Bisogna dar motore gradatamente e mandare nello stesso tempo la leva in avanti».

Sembra facile dire: «Fissati un punto in partenza e vai dritto». Ma quando si è lì, chissà perchè, prima di staccarsi da terra il velivolo descrive una linea così tortuosa!

Intanto chi ha lasciato il campo, ora è meno preoccupato. La sua attenzione potrà rivolgersi al paesaggio e non tutta al cruscotto.

Un'occhiata a un convoglio ferroviario che di lassù sembra un treno da bimbi, lungo e lento, poi al paese dove, pur non vedendole, s'immaginano tante teste rivolte al cielo in cerca dell'«audace volatore».

Questo pensiero lo riempie d'orgoglio e segna già pericolose acrobazie e difficili missioni.

Ma la realtà lo strapperà dal sogno. L'istruttore suggerisce con brevi cenni delle mani la manovra per correggere una falsa posizione che ha preso il velivolo. Non bisogna badar troppo al paesaggio, da allievi.

A scuola si studiava di Ulisse che per resistere al dolce canto delle sirene, si faceva legare all'albero della nave con le orecchie turate.

Il novellino è un secondo (se pur moderato) Ulisse, e la natura, troppo bella dall'alto, è la sirena.

Mentre plana per rientrare in campo, il motore si riposa. Da terra si ode il sibilo dell'aria contro le ali e le sue crociere.

L'atterraggio richiede la massima attenzione ma, ciò nonostante, spesso le ruote sono poco gentili con l'erba e la carezzano un po' brutalmente. Ma lei, docile, si piega e si rialza.

Nel cielo altri velivoli portano in un carosello fantastico tanti ragazzi avidi d'azzurro.

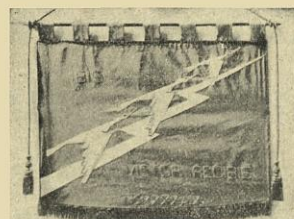
Chi pensa più alle ore di studio nelle aule dell'Accademia? Ma c'è sempre qualcuno che prevedendo d'annoiarsi, ha portato con sé un libro. Fisica, regolamenti? Fatica inutile, perchè al campo quelle pagine perdono tutto il loro interesse. Si può ignorare il paradosso idrostatico o il codice cavalleresco, ma non è ammesso che non si sappia come correggere un'imbardata a terra o qualcosa di simile.

Alì, solè, azzurro in cielo e tanta, tanta felicità in fondo al cuore. Ecco il nostro sogno perpetuarsi nella vita del campo.

E quando, a sera, il sole allungherà smisuratamente le ombre delle aviorimesse, in terra e in cielo tornerà la quiete.

In macchina, sulla via del ritorno, c'è chi canta, ma c'è anche chi pensa a qualcosa di troppo nostalgico, perchè se gli si rivolge la parola, è come se lo si svegli da un sogno.

Giuseppe Piseddu
Allievo del Corso Rex.



Alcuni gliardiddetti dei corsi.

Estratto dal bando di concorso per 300 allievi dell' Accademia Aeronautica

Il Ministero dell'Aeronautica, in data 19 aprile 1937-XV ha bandito un concorso per titoli e per esami per l'ammissione di 300 allievi alla prima classe del corso regolare della Regia Accademia Aeronautica, corso che avrà inizio il 16 ottobre 1937-XV.

A tale concorso possono essere ammessi i giovani cittadini italiani che alla data del 19 aprile 1937 abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 22°; siano iscritti alle Organizzazioni Fasciste; abbiano l'attitudine psicofisiologica al volo; abbiano, se minorenni, il consenso di chi esercita la patria potestà; abbiano ineccepibile condotta civile, morale e politica; appartenano a famiglie di indiscussa onorabilità; posseggano uno dei seguenti titoli di studio: diploma di maturità classica o scientifica; di abilitazione in qualsiasi sezione di R. Istituto Tecnico; di abilitazione magistrale; di abilitazione industriale; commerciale; diploma di licenza di un R. Istituto Nautico.

Possano anche partecipare al concorso i militari alle armi nel R. Esercito, nella Regia Marina, nella R. Aeronautica o nella M.V.S.N., che posseggano tutti i requisiti sopra indicati.

Gli allievi, all'atto dell'ammissione, dovranno assumere obbligo di arruolarsi con la ferma di anni 6.

Per quel che riflette gli esami, questi consistono in una prova scritta di lingua italiana, in una prova orale di matematica e in una prova orale facoltativa di lingua estera.

Il corso avrà inizio il 16 ottobre 1937-XV e avrà la durata di tre anni.

Alla fine del terzo anno gli allievi che avranno superato gli esami finali di idoneità e conseguito il brevetto di pilota d'aeroplano, saranno nominati sottotenenti in S.P.E. dell'Arma Aeronautica, ruolo naviganti; dopo di che frequenteranno presso la R. Accademia un corso di perfezionamento della durata di un anno, al termine del quale saranno promossi al grado di tenente.

Le spese per l'ammissione e la permanenza nella R. Accademia Aeronautica consistono soltanto nel versamento di L. 2000, pagabili in due rate, quale importo del primo corredo; nel pagamento per ciascun anno di corso delle spese generali che ammontano a L. 600 annue, pagabili in tre rate, e delle spese straordinarie effettuato per conto dell'allievo (libri, guasti, rotture, ecc.).

Durante il primo anno di corso nulla è dovuto a titolo di retta; invece durante il terzo anno gli allievi sono tenuti a pagare la retta annua di L. 1800 che sarà trattenuta sugli assegni spettanti agli allievi nella loro qualità di aspiranti.

Particolari benefici economici, consistenti nell'esonero parziale o totale delle spese, sono concessi agli orfani di guerra, ai co-

duti per la Causa Nazionale, agli orfani dei militari della R. Aeronautica e delle altre Forze Armate dello Stato.

Le domande di ammissione, su carta legale da L. 4 e firmate, per i minorenni, da chi esercita la patria potestà, devono essere inoltrate non oltre il 1° settembre 1937-XV al Comando della R. Accademia Aeronautica di Caserta, con le seguenti indicazioni: nome, cognome e paternità del concorrente; dichiarazione del titolo di studio posseduto; elenco dei documenti di rito tutti in carta legale e debitamente legalizzati, che vengono

uniti alla domanda; indirizzo esatto del candidato.

E' concessa facoltà ai giovani che prevedono di conseguire il titolo di studio necessario nella sessione di esami autunnale, di presentarlo non oltre l'inizio del corso.

I documenti da presentare sono quelli di rito e sono indicati nel testo integrale del bando di concorso.

Dettagliate delucidazioni possono essere richieste direttamente al Comando della R. Accademia Aeronautica, Caserta.

Com'era l'Accademia... quando non c'era



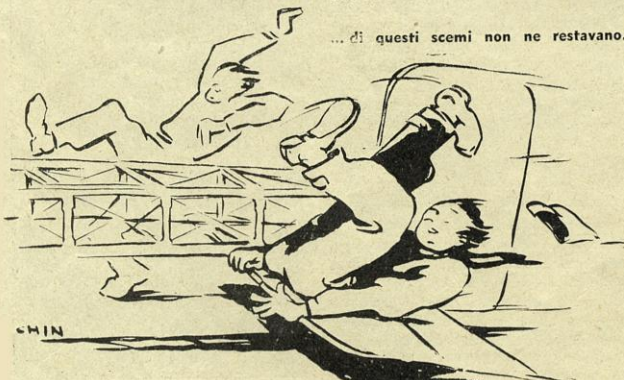
A quei tempi — parlo di prima della grande guerra — l'Accademia Aeronautica, fabbrica di magnifici ufficiali piloti, non esisteva ancora. I piloti venivano su direttamente, sul campo, come fiori e ranocchi.

Molti dicevano che per volare ci voleva una rotella di meno in testa. I pionieri erano invece convinti che ce ne volesse una di più. Hanno avuto ragione i pionieri. Ruota più, ruota meno, fatto è che la cosa ha ingranato e marcia meravigliosamente.

Dunque, allora, chi aveva titoli di studio sufficienti, salute, fame di nuvole e la fiamma azzurra nel cuore, faceva domanda e partiva per il Campo Scuola.

L'Istituto Psicofisiologico, che mette tanta paura agli aspiranti al volo con tutte le sue macchinette a sorpresa, le sedie rotanti, i misteriosi controlli, allora non esisteva. C'era, sì, la visita medica, ma era una visita senza tanti strumenti, una visita "a mano", alla buona, in famiglia. Per esempio, ricordo che il dottore che mi ha fatto il "certifi-

... di questi scemi non ne restavano...



cato medico" per essere ammesso al pilotaggio, dopo qualche domanda indiscreta sulla mia salute mentale e sui precedenti, ascoltato il cuore, guardato in bocca come ai cavalli, e fatto leggere a distanza un certo calendario appeso al muro, per verificare l'udito si contentò di farmi passeggiare intorno al cranio il suo orologio, chiedendomi ad ogni località che toccava: "Ci senti? Ci senti bene?". Così, in regola coi documenti, l'aspirante allievo pilota arrivava al Campo Scuola. Lo stato d'animo era quello del trionfatore.

Ognuno pensava che, certo, all'arrivo, il comandante lo avrebbe accolto a braccia aperte, fra le ovazioni dei presenti. All'arrivo, invece, niente folla, niente banda, niente festanti bandierine.

— Ma come va questa faccenda, Giacomo? — mi domandai, quando il capoposto mi fece salire tutta la scala gerarchica per arrivare al Comando.

La presentazione fu alquanto rude. Il comandante, duro e asciutto come una scure, invece di compiacersi meco, notò subito che avevo i baffi rasi, cosa proibita dal regolamento. Ragione per cui si vedeva costretto a pregarmi di non uscire dal campo fino a che non disponessi di un congruo paio di baffi. Ciò mi avrebbe assai giovato anche al volo, assicurò lui, perché non c'è nulla di meglio per il pilotaggio che la vita morigerata e raccolta del Campo.

La lezione di virilità mi giovò, e soprattutto mi ficcò subito in testa che la vita aviatoria non è spavalderia o irruenza incosciente, ma abnegazione, preparazione perseverante e meditato coraggio. Il premio è quello che Dio in persona promette ai fedeli: il regno dei cieli. Non quello dell'aldilà, ma quello non meno divino che riempie di serenità gli occhi, e che la sensibilità del pilota sente materia plastica sotto le ali.

Ma le ali non si conquistavano allora con la comodità di oggi.

Le lezioni teoriche erano veramente teoriche, cioè, in pratica, non si facevano. Solo quando il tempo proibitivo ci costringeva a terra e gli apparecchi non avevano bisogno di noi, gli istruttori spartivano il pane del loro sapere.

Le scienze aviatorie vagavano ancora e quindi, in fatto di sapere, si apprendeva a tozzi e bocconi. Ma, in confidenza, noi eravamo più affama-

ti di spazio che di formule aerodinamiche. Le conferenze ci portavano fatalmente nei paesi dei sogni e soltanto la sala motori aveva l'onore di destare il nostro sincero interesse.

Li nessuno dormiva, nessuno temeva sporcarsi. Diguazzavamo felici fra i visceri dell'"Anzani", il motore italiano che aveva concesso a Blériot la traversata della Manica, e del "Gnome", il geniale motore rotativo, tanto pronto allo scoppio nel canter quanto capriccioso alla messa in moto.

E' bene far sapere ai signorini d'oggi che trovano la pappa fatta, che allora di motoristi e montatori sui campi c'era solo la semenza. Perciò gli allievi piloti dovevano ingegnarsi a curare personalmente motori e apparecchi. E non ultimo guaio era pure la messa in moto, che doveva essere sempre fatta col lancio dell'elica a mano, ciò che portò via anche qualche braccio. Pare impossibile, ma quando la scuola si faceva col "Blériot" non erano ancora stati inventati i tacchi che fermano le ruote per la prova del motore. Sicché gli allievi si attaccavano alla fusoliera, bacchette di frassino tenute assieme da crociere di filo di acciaio, e, puntando i piedi, occhi stretti contro il vento dell'elica, frenavano l'impazienza dell'aereo fino a che il pilota, tolto un istante il contatto al motore, alzava deciso la mano. Il motore lanciava le sue benedizioni d'olio di ricino caldo su quei volti eroici. Al gesto di "molla tutto" era un fuggone generale.

Lo scemo che tardava, prendeva il piano fisso di coda a mezza gamba e piroettava. Ma di questi scemi non ne restavano punti. Dopo le prime lezioni di rullaggio c'era l'eliminazione. I giovani d'oggi, forse non sanno che nelle prime scuole di pilotaggio l'allievo era solo sull'apparecchio fino dalla prima lezione. Ma non si creda che codesto allievo partisse in volo.

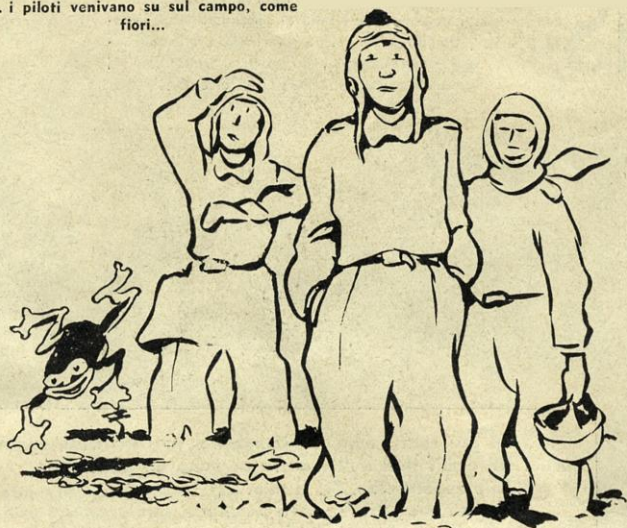
L'apparecchio era il caro "Pinguino", la balia di tutti gli assi di guerra; un trabiccolo che riusciva a correre per il campo e anche ad alzare la coda, ma con quella poca ala che aveva e i suoi 25 HP. risicati, non poteva abbandonare neppure per poco la madre terra.

L'allievo incominciava dunque coll'imparare a manovrare il motore e la pedaliera del timone di direzione. Quando aveva imparato a filare diritto, con due denti di gas di più portava la coda orizzontale, cioè in linea di volo, e via veloce fino in fondo al campo. Li riduceva il motore, saltava a terra, alzava a braccia la codina e virava l'apparecchio verso le aviorimesse di partenza. Risaliva, ridava il gas e più diritto e orizzontale che poteva, ritornava. Ancora un poco di gas di più, ed ecco il "tocco non tocco", cioè la rullata con le ruote a sfiorare.

Quando l'istruttore s'era convinto della sicurezza del "tocco non tocco" autorizzava la linea retta in volo. L'allievo si staccava due o tre metri dal suolo, poi senza alcuna manovra dei timoni, cioè conservando la linea di volo, riprendeva terra riducendo dente a dente i gas. Questa era la fase critica dell'allievo: una manovra nervosa, una precipitazione, potevano segnare il disastro. Ma il disastro più temuto era l'esonero che ne conseguiva. Perciò il passaggio alla linea retta in volo costituiva motivo di bevuta collettiva a spese dell'autore. A linea retta maturata si passava finalmente al tanto sospirato "giro di campo".

— Diritto fino in fondo al cam-

... i piloti venivano su sul campo, come fiori...



po, poi un poco di piede sinistro, ma appena appena, mi raccomando. Pensalo solo, e vedrai che l'apparecchio gira. Quando nell'angolo dell'ala vedi il casello ferroviario togli il piede, fino al cimitero. Poi ancora piede, ma mi raccomando, non abbattere l'apparecchio. Quando ti vedi il Campo di fronte, punta dritto. Attenzione. Guarda me, e quando agito la bandiera, picchia leggermente e togli contatto. Quando vedi i fili d'erba, rimettiti in linea di volo e sta' fermo.

L'allievo partiva a denti stretti, col discorso dell'istruttore roteante in testa. Vedeva prati, ferrovie, case e caselli girare intorno; il cuore gonfio di esultanza frullava col motore. Quando meno ci pensava, si vedeva comparire di prova il Campo. "L'istruttore; dov'è l'istruttore?" Uno straccetto che si agita furioso, un ometto che salta come un disperato. Accidenti, è tempo di picchiare, di togliere contatto. Coraggio! Fatto. Un fruscio che si muta in fischio, sempre più acuto. L'omino della bandiera salta come un grillo, fa dei grandi gesti. Forse picchiamo troppo. Leggera tirata alla leva dei comandi. Ora l'omietto sbatte le braccia verso terra come un maomettano che saluti il sole. Certo, bisogna nuovamente picchiare. Ecco l'erba, ecco i fili d'erba! Tira che è tempo. Bum! Le ruote hanno preso terra risolte; il *Bleriottino* rimbalza per ricadere a dieci, venti metri; poi si placa in salti sempre minori. E' tempo di rimettere contatto prima che l'elica si fermi, e rullare fino alla linea di partenza.

Stasera l'allievo pagherà la sua seconda conquista aerea.

La terza sarà quando con due serie di tre otto, a 100 metri, una prova di altezza fino a 750 metri con atterraggio a plané-spirale (mezzo giro) in un cerchio di 100 metri di raggio, conquisterà il primo brevetto.

I compagni attaccheranno le ali d'argento sulle maniche della sua giubba.

Il brevetto militare superiore lo vedrà scalare i mille metri e atterrare a motore spento nel rettangolo; e ci sarà pure un raid di un'ora e mezza lunghissima di andata e altrettanta di ritorno.

Le ali sulla manica diventeranno d'oro e la bevuta potrà essere coronata dalla sbornia.

Qualche tempo dopo arriverà il decreto di nomina ad ufficiale pilota di aeroplano e al fronte un Far-

man di più andrà intrepido a sfiorare faticosamente le cime delle Alpi, coronate di nuvolette schizzanti confetti di ferro e piombo.

Questa fu l'Accademia dalla quale nacquero gli aviatori che tennero a battesimo la Vittoria alata... quando l'Accademia non c'era.

Testo e disegni di

Castello

L'esecrabile forestiero

Mi piace, qualche volta, essere un altro, o meglio apparire ciò che non sono o, per esser più chiari, recitare. Ma non sulla scena. Mi piace recitare avendo a teatro la strada o un caffè o uno scompartimento ferroviario e simili. Gli altri attori, completamente involontari, sono le persone che si trovano occasionalmente presenti, le quali recitano benissimo perchè non sanno affatto che si tratta di una commedia di cui l'unico spettatore sono io. Spettatore e, s'intende, anche protagonista. Così una volta m'improvvisai sandomuto, un'altra fui creduto pellegrino che si recava in Terra Santa, un'altra ancora esiliato politico... E' uno sport piacevolissimo e abbastanza istruttivo, ma non completamente privo di pericolo. Come, per esempio, una certa sera che conobbi due sottotenenti dell'Aeronautica.

Mi trovavo di passaggio a Napoli, saranno ormai tre o quattro anni e, dopo una giornata d'intenso lavoro, mi sedetti con vera delizia al tavolo d'un caffè di via Caracciolo.

Accanto a me prendevano il fresco e scavavano in un gelato colossale due sottotenenti piloti, giovanissimi, abbacinanti nella loro candida uniforme estiva, i quali chiaramente apparivano sfornati proprio allora dalla vicina Accademia Aeronautica di Caserta.

Prendevano il fresco e osservavano il paesaggio, ma non con lo sguardo distratto dei clienti dei caffè, bensì con occhio attento, quasi scrutatore. A giudicare dal modo come gonfiavano il torace e dall'e-

strema cura che mettevano nel non coprire col braccio il lato sinistro del petto, la grave preoccupazione che li possedeva era di studiare sui volti dei passanti l'effetto che, secondo loro, doveva necessariamente produrre la sfolgorante aquileta d'oro che portavano appuntata sul cuore.

L'idea d'inscenare una commedia mi fu suggerita proprio da loro. Quello più grassoccio domandò sottovoce all'altro:

— Di dove sarà questo qui? Ha il tipo turco.

— Ti sbagli — replicò l'altro. — Lo direi piuttosto norvegese.

I pareri, come si vede, erano piuttosto discordi. Per non far torto a nessuno dei due decisi d'improvvisarmi anglosassone. Fu così che, con una smorfia molto britannica e un'espressione piuttosto australiana, dissi, con accento canadese corretto da un'intonazione nasale propria degli americani del Texas:

— Prego, signori. Mi è stato detto che quella montagna che fuma è il Vesuvio. Debbo crederlo?

Si guardarono stupefatti quasi cercando di valutare il grado d'intelligenza di uno che ignora il nome di una montagna che fuma nel golfo di Napoli; poi il magro rispose con lievissima sfumatura di motteggio:

— Stia pur tranquillo, signore. E' il Vesuvio. Me l'hanno insegnato a scuola e confermato persone attendibili.

— Oh grazie; grazie molte.. Lei mi ha dissipato un dubbio assai molesto, — risposi e, diligentemente, appuntai l'importante notizia sul margine d'un giornale. — Grazioso, — ripresi — graziosissimo l'uccellino d'oro che hanno sulla giubba. Sta molto bene sul bianco. Dove potrei

comprarne uno? Mi farebbe piacere regalarlo a mia zia al mio ritorno in patria; una buona vecchia paralitica che mi vuole tanto bene...

I due s'irrigidirono e quello più grasso ribatté con un frémuto contenuto nella voce:

— Questi non sono uccellini, ma aquile, signore, e non si comprano, ma si conquistano.

La frase era sonora e di discreto effetto. Ma io continuai nel mio giuoco.

— Ah, capisco! Conquistare, vincere... Al gioco, forse?

Il più magro posò una mano sul braccio dell'amico che stava certo per rispondere impetuosamente.

— Lei è in errore, signore — disse con calma forzata. — Le nostre aquilette non si comprano in bottega e non si trovano su un tavolo da gioco, ma si conquistano volando... Sono il distintivo dei piloti aviatori, signore... sa, di quelli che guidano un aeroplano...

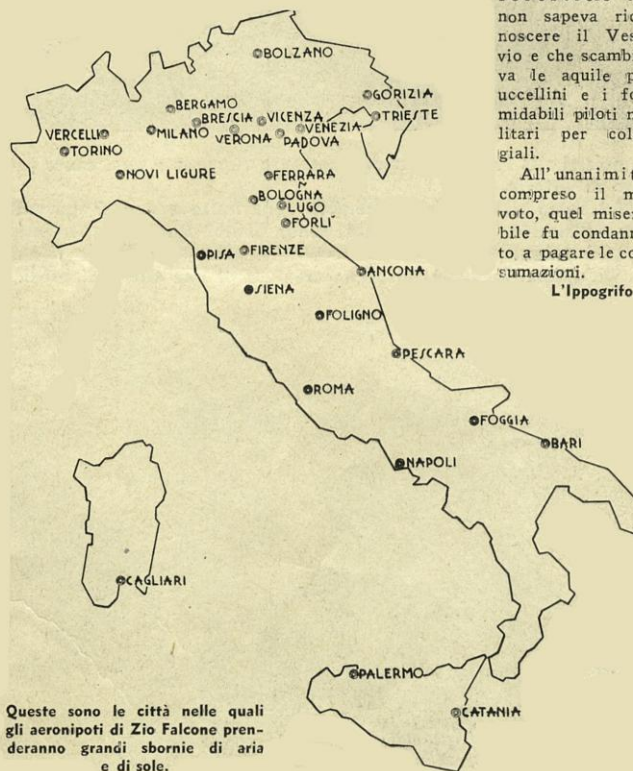
— Ah certo certo... Ora capisco. Mi scusino... — soggiunsi con finto rammarico. — Qualche loro parente più anziano ha prestato loro le aquilette e loro son fieri di portarle... Bene bene. Anche da noi i ragazzi sono ambiziosi... E, per piacere, questa loro uniforme, di che convitto è?...

Avevo certamente ecceduto nello scherzo e chissà quali frasi roventi stavano per uscire da quelle bocche increspate dallo sdegno, quando, fortunatamente, l'inatteso sopraggiungere d'un ufficiale mio vecchio amico, istruttore all'Accademia di Caserta, ristabilì con miracolosa prontezza la calma.

Un minuto dopo siedevamo tutti e quattro lietamente attorno allo stesso tavolo, dicendo cose di fuoco sul conto di quell'insopportabile forestiero che non sapeva riconoscere il Vesuvio e che scambiava le aquile per uccellini e i formidabili piloti militari per collegiali.

All'unanimità, compreso il mio voto, quel miserabile fu condannato a pagare le consumazioni.

L'Ippogrifo



Queste sono le città nelle quali gli aeropiloti di Zio Falcone prenderanno grandi sbornie di aria e di sole.

REX ALTITUDINIS

Eccovi, con una serie di fotografie che vi danno un'idea cronologica delle lezioni di pilotaggio degli accademisti, dall'arrivo al campo fino alle discussioni intorno alle prove superate, la poetica esaltazione del volo scritta da un allievo del corso Rex.



— Giovinezza! Giovinezza!
E' la giovinezza della Sempre-
nascente che canta, quella giovinezza
che ha scelto l'ardimento, che vuole
l'audacia e che saprà, l'ha giurato,

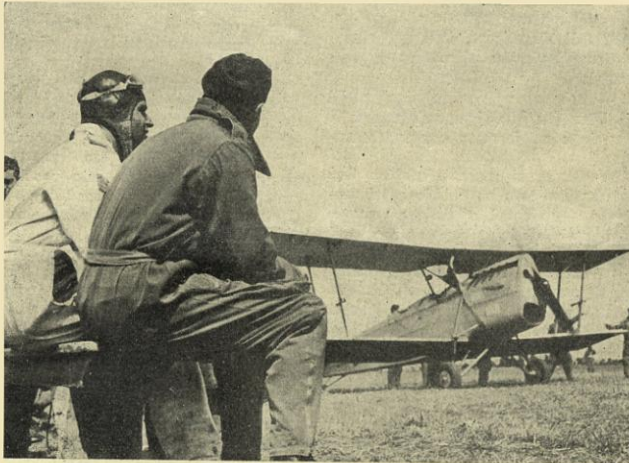


Non più canti, non più vociferare, ma un'attesa spasmodica: il turno. Gli occhi fissi nell'azzurro seguono un punto.

Il mio apparecchio. Sì! Il mio.

Una cosa cui abbiamo dato un'anima, una cosa che avvince tutto il nostro essere, una cosa docile e capricciosa, fragile e potente: l'ala della Patria. Un sogno, un balzo nell'infinito! Rabbioso il motore segue la tua volontà. Un sussulto. Un folle starnazzare. Poi solo la dolce armonia che ti sussurra le gesta dei grandi. La terra non è che un ricordo. Dritto, contro il sole. Trasfigurato nell'immensità, senti come

sorride. O
la tua ter-
derai col
Le r
corpo avvi-
di luce e
supremo.
Un c
porta lont



immolarsi alla Patria. Un rombo possente risponde a quel canto pre-
sago di vittoria.

L'aereo si risveglia dal torpore della notte e non si spaventa,
no, all'assalto compatto. Quanti sono? Cento? Duecento, Trecento!
E' il Rex!

L'ultima, la quattordicesima creatura di una stirpe di prodi.



lieve carezza la sferza del vento. Sotto di te: alberi, case,
alberi, alberi, casolari, giumente, e il contadino che vanga a
prepararti il pane. Forse per un attimo la caducità delle cose
ti spaventa. Forse per un attimo hai sentito la pesantezza di
un'eredità gloriosa che ti opprime.

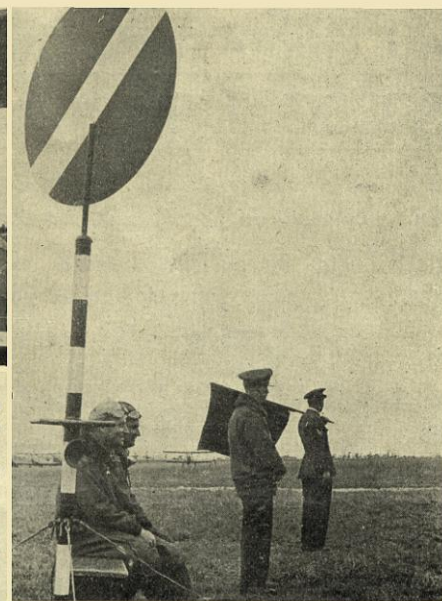
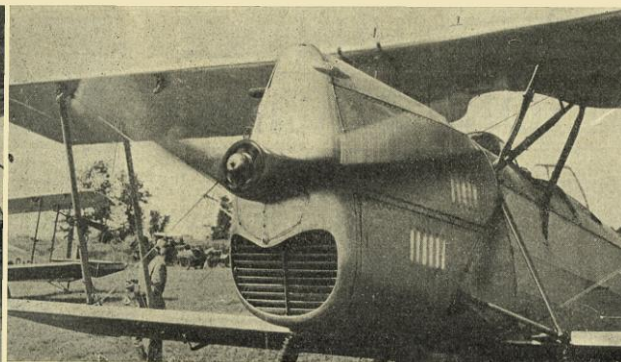
No, non temere, mormora il vento. Avanti sempre, grida il motore, il
soldato d'Italia non ferma.

Un vuoto. Un tuffo al cuore. La natura s'è rivelata. Essa è grande e
potente, ma non ti fa paura.

Pochi minuti, immerso nella luce del sole, l'hanno dato la sicu-

accompag
La te
Tutto
bocche che





rezza di te e la certezza di domare l'ignoto. Lenta e ferma la tua mano preme la leva. Ritorni. Il sole alle spalle paternamente sorride. Ora non sali più. Sull'aereo binario docile alla tua volontà, il velivolo corre veloce. Sotto, la tua terra, la terra che i tuoi padri hanno fatta grande e imperiale, la terra che tu domani difenderai col tuo sangue. Questa terra ora ti richiama, ti vuole nuovamente a sè.

Le ruote sfiorano lievi le alte erbe del campo. Poi, ad un tratto, senti la pesantezza del corpo avvinto alle imprescindibili leggi della natura. L'anima si ribella. I tuoi vent'anni assetati di luce e d'azzurro tendono al sole. La bocca contratta, i muscoli tesi chiedi al motore lo sforzo supremo. Di nuovo, misteriosa e impalpabile, l'aria ti avvolge.

Un canto di gioia sgorga dalle tue labbra, ma non lo senti, chè il vento l'ha rapito e lo porta lontano dove una mamma, la mamma d'Italia, stretto il suo piccolo al seno, estatica osser-

modica: il
vince tutto
ente: l'ala
tore segue
o la dolce
è che un
senti come



va, e, puntando un dito all'orizzonte: « Guarda — dice — quello è il tuo cammino ». E tu, lassù, sulle fragili ali senti la fierezza di questa madre che mira all'avvenire e preghi Iddio pel fratello minore. Fuggevole, ineffabili istanti: una ridda di pensieri e di sentimenti. Laggiù, a sinistra, lunghe strisce bianche di ghiaia sembrano tentacoli protesi a soffocare il verde del campo, pronti a ghermire l'argentea macchina che tenta di fuggire per rifugiarsi in grembo ai figli di Eolo. Tu pure devi affrontare quel mostro che tutto chiede. Il canto del motore si affievolisce. Un fischio ti

motore, il
accompagna.

La terra è vicina, sempre più vicina, ma il tuo cuore è saldo, il tuo polso di ferro.

Tutto tace. Altissime solo le nubi si rincorrono. Trecento volti raggianti di gioia. Trecento bocche che non san parlare, che non san dire che quel sogno è realtà.

La notte nel nostro lettino, dopo l'intensa giornata, leggendari voli, fantastiche emulazioni cullano il nostro placido sonno.

O Iddio grande, a te, che tutto dà, innalziamo la nostra preghiera:

« Siamo trecento, soldati d'Italia, fa' che nessuno possa vedere uno che s'arresta, fa' che le ombre dei nostri morti siano fiere di noi e ci guidino nei cieli del mondo ».

ROMANO TAMANINI
Allievo del Corso Rex



40 PRIMATI INTERNAZIONALI IN POSSESSO DELL'AVIAZIONE ITALIANA

Il primato d'altezza per aeroplani battuto con l'apparecchio "Ca. 161", dal pilota Mario Pezzi, che ha raggiunto una quota di 15,655 metri.

La velocità su mille e duemila chilometri con velivoli anfibi stabilita su apparecchio "Macchi 94", dai piloti Burei e Rossaldi.

Il mattino del giorno 7 corrente sull'aeroporto di Montecelio (Guidonia) il ten. colonnello Mario Pezzi, comandante del Reparto Alta Quota, è partito in volo con un apparecchio Caproni 161 munito di motore Piaggio P. XI R. C. 72, per battere il primato internazionale di altezza.

L'apparecchio ha raggiunto la quota di 15.655 metri, battendo così di m. 432 il primato d'altezza tenuto dall'Inghilterra con metri 15.223 raggiunti il 28 settembre 1936 dal pilota F. R. D. Sivain con apparecchio Bristol, motore Bristol «Pegasus».

Il volo si è svolto in condizioni atmosferiche non del tutto favorevoli; la temperatura riscontrata alla quota raggiunta è stata di 54 gradi sotto zero. All'atterraggio il pilota, che ha effettuato il volo munito di uno speciale scafandro idrato e costruito presso

il Centro Sperimentale di Guidonia, era in condizioni fisiche e psichiche normali.

La Reale Unione Nazionale Aeronautica ha sottoposto il verbale e gli incartamenti del volo alla Federazione Aeronautica Internazionale.

Tutto il materiale adoperato nel tentativo, compresi gli strumenti di bordo, è di ideazione e di fabbricazione italiana.

Il Duce ha espresso al ten. colonnello Pezzi il suo vivo elogio.

Il sei maggio un anfibio da trasporto «Macchi Castoldi 94» bimotore da 1500 cavali, pilotato da Giuseppe Burei e da Enrico Rossaldi, con a bordo il motorista Gino Velati, ha conquistato i primati internazionali di velocità su percorso di mille e duemila chilometri, ottenendo una velo-

cià di 256,510 chilometri ora, su mille chilometri ed una velocità di 248,967 chilometri, ora, su duemila chilometri. Il volo si è svolto sul circuito Rovine di Ansedonia - Faro di Fiumicino - Antignano (Livorno).

Il precedente primato internazionale di velocità su mille chilometri per apparecchi anfibi era in possesso degli Stati Uniti con apparecchio Sikorsky 39 con una velocità di 160,854 chilometri ora.

Con la conquista di questi altri tre «massimi» l'Italia si pone al primo posto tra le nazioni detentrici di primati internazionali. Infatti sui 117 primati previsti dalle tabelle della Federazione Aeronautica Internazionale, l'aviazione italiana ne detiene ben 40 internazionali ed uno mondiale. (quello della massima velocità che fin dal 1934 è in nostro possesso col prodigioso volo di Agello a 709 chilometri ora).

I due primati battuti dagli abili piloti Burei e Rossaldi sull'anfibio da trasporto «Macchi Castoldi 94» confermano il livello tecnico raggiunto dai nostri normali apparecchi da trasporto. Infatti, l'anfibio «M. C. 94» è in regolare servizio sulle avio-linee. Il precedente primato di velocità su mille chilometri, in possesso degli Stati Uniti, è stato superato di circa 100 chilometri di media. Questo notevolissimo distacco prova la grande superiorità dell'apparecchio italiano. Il primato di velocità su duemila chilometri non era stato finora tentato da altri.

Quello che però occorre valutare in tutta la sua importanza è l'ambito primato internazionale d'altezza, battuto dal nostro valoroso tenente colonnello pilota Mario Pezzi. Questo primato è forse il più difficile ed il più pericoloso da stabilire. Per tutte le difficoltà che bisogna superare, per la minuziosità con la quale occorre procedere nella sua preparazione, questo è il primato per il quale occorrono profondi studi, esperienze e prove.

L'Inghilterra, che finora deteneva questo primato, aveva lavorato per oltre due anni per venire in possesso. Ed era questo fino a ieri l'unico primato internazionale che poteva vantare. L'aviazione italiana, con la creazione del «Reparto Alta Quota», istituito fin dal 1934, ha proceduto a tutta una vasta serie di esperimenti, sia tecnici che scientifici, prima di cimentarsi ad un tentativo vero e proprio. E il lavoro silenzioso e tenace condotto con pazienza e metodo dall'infaticabile pilota Mario Pezzi, assistito e coadiuvato da uno stuolo di tecnici e di scienziati, è stato coronato dal più luminoso successo.

Con la conquista di questo primato non si è voluto soltanto compiere una rischiosa prova sportiva fine a se stessa. Questo volo è stato effettuato allo scopo di realizzare importanti esperienze atte a sviluppare le cognizioni sul volo in alta quota. Tutta l'opera dei nostri tecnici, dei nostri piloti e dei nostri artigiani impiegata nell'appronta-



I primi aeromodelli (due a tubo ed un piccolo veleggiatore, l'«Albastro») costruiti dal sorrentino Franco Francescon.

mento di un motore capace di salire a oltre 16.000 metri d'altezza; quella altrettanto lunga e paziente per la messa a punto di un perfezionato scafandro che permette di isolare l'organismo umano dalle basse pressioni e dalle basse temperature esistenti nella stratosfera; quella delicata e complessa per la realizzazione di un apparecchio capace di scalare il cielo fino alle più alte quote, non rimangono sterili, poiché, attraverso tutto il minuzioso lavoro occorrente, si può creare, poi, il materiale ideale che può agevolmente volare a quote che, per quanto inferiori a quella del primato, permettono di volare a velocità finora irrealizzabili nelle vicinanze del livello del mare.

Se possediamo oggi in Italia un motore di eccezione che vola a 16.000 metri di quota, possiamo, sulla scorta di questo, costruirne numerosi capaci di sviluppare senza inconvenienti la loro potenza a dieci mila metri d'altezza. Così pure tutte le esperienze acquisite con l'appontamento di un aeroplano che può volare nella stratosfera, ci permettono di approntare apparecchi, sia militari che civili, che possono volare in alta quota e sviluppare altissime velocità data la tenue resistenza offerta dall'aria rarefatta.

Questo è il risultato pratico e realizzabile che occorre tener presente e per il quale l'aviazione italiana può ritenersi oggi alla testa del progresso aeronautico mondiale.

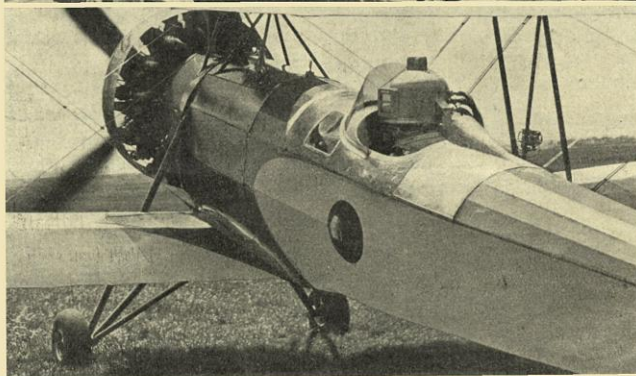
Altro fattore, non meno prezioso e non meno indispensabile e dal quale non può prescindere alcuna prova d'eccezione, è quello dell'alto spirito animatore che spinge i nostri valorosissimi piloti a cimentarsi in prove che comportano sacrifici e rischio. Come giustamente ha rilevato il generale Valle nel suo recente discorso alla Camera dei Deputati, mentre in talune Nazioni lo Stato concede premi di milioni per ogni primato conquistato al proprio Paese, da noi la conquista dei primati, che spinge tecnici e piloti ad una nobile emulazione e li porta ad affinare e perfezionare le proprie qualità e le proprie attitudini, viene stimolata solo per l'esaltazione della nostra bandiera e non vuole compensi in denaro.

Lo spirito, questa grande e imponderabile forza propulsiva di cui sono ricchi i popoli giovani e in pieno sviluppo, lo spirito, soprattutto, è quello che conta.

Aldo Mariotti

AI LETTORI

Avvertiamo che il conto corrente per i versamenti postali per l'Amministrazione de L'Aquilone è stato soppresso. Coloro che verseranno le quote d'abbonamento dovranno servirsi, da oggi in poi, degli ordinari vagli postali, o bancari.



Dall'alto in basso: il ten. col. Pezzi viene aiutato a salire sull'apparecchio; l'elica del «Ca 161» in moto; gli applausi dopo la bella prova.

L'AERONAUTICA ITALIANA E I SUOI PRIMATI

«...esiste un vaglio attraverso il quale le Nazioni saggiamente le proprie capacità e formano una scala di valori: la tabella dei primati internazionali» (1).

L'approvazione del bilancio dei singoli distretti è sempre preceduta da discorsi che mentre interessano i competenti ed appassionano i tecnici, non riescono quasi mai ad avvincente l'attenzione delle masse per le quali l'esposizione metodica e particolareggiata di cifre e di dati statistici non può verosimilmente costituire fonte di particolare interesse.

È certo, però, che ogni argomento avente connessione con la gloriosa Arma Azzurra, esercita una speciale attrazione sui più, ed io non mi meraviglierei se, attraverso un diligente «referendum» tra i giovani amici dell'*Aquilone*, venisse a risultare che solo qualche distrattone ha trascurato di leggere il limpido discorso che ha pronunciato il generale Valle, sul bilancio dell'Aeronautica, alla Camera dei Deputati, nell'atmosfera di entusiasmo che già avevano provocato le manifestazioni tributate all'Esercito ed alla Marina.

Il fatto è che quando noi pronunciamo la parola «Aeronautica», non possiamo restare dal ricordare le gesta leggendarie di questa nobilissima ed eroica Arma che il clima del Fascismo ci ha, da tempo, abituato a considerare primissima tra le prime, ed eletta tra le elette; e l'accenno del generale Valle — nella parte introduttiva del suo discorso — al contributo decisivo fornito dall'Aviazione, alla conquista dell'Impero, contributo consacrato dalla percentuale dei caduti durante lo svolgimento delle quotidiane missioni di guerra, non poteva essere più felice!

Il Duce, i Membri del Governo, e la Camera tutta, sono scattati in piedi tributando un commosso saluto alla Memoria degli

Eroi del cielo, intanto che l'oratore passava a trattare uno degli argomenti più delicati ed importanti: quello dei primati mondiali.

Sono ormai ben lontani i tempi nei quali le testate dei giornali riportavano frequentemente notizia delle affermazioni straniere nel campo delle conquiste aeronautiche. Con l'avvento del Fascismo si è svolto silenziosamente, prima, con ardore travolgente, dopo, tutto un complesso programma di potenziamento dell'Aviazione Italiana che oggi si impone su quella di ogni altra Nazione, con continui, memorabili eventi!

Agli ordini dell'Artefice delle fortune aeronautiche, il generale Valle è una delle migliori espressioni della fede che anima capi e gregari.

Nel suo discorso egli ha precisato che 117 sono i primati di categoria riconosciuti dalla Federazione Aeronautica Internazionale, e che di questi, 39 spettano agli Stati Uniti d'America, 37 all'Italia, 26 alla Francia, 8 alla Russia e ancor meno ad altre Nazioni, primati da cui son da detrarre le prove di importanza relativa riguardanti aerei da turismo, anfibi elicotteri, e ben 24 primati femminili.

«Quelli che interessano gli apparecchi bellissimi sono invece soltanto 46: di essi, alla data di oggi, ne appartengono ben 25 all'Italia, 8 alla Francia, 6 agli Stati Uniti, 6 alla Russia, 1 all'Inghilterra».

«Noi possediamo da tre anni il primato mondiale della velocità assoluta, con i 709 chilometri orari di Agello; abbiamo di recente conquistato il primato, assai significativo, delle 10 tonnellate di carico utile in quota; il primato delle 2 tonnellate di carico utile trasportato per 2000 chilometri ad una velocità intorno ai 400 chilometri orari; quello della velocità sui 100 e sui 1000 chilometri con aeroplani da combattimento; l'ultimo di Stoppini, il 1° maggio, con 5 tonnellate di carico utile su 2000 chilometri di percorso» (1).

È questo il vero vaglio attraverso il quale le Nazioni saggiamente le proprie capacità e formano una scala di valori.

Una pagina d'oro, tra le tante, si è aggiunta a perpetuare nei secoli la realtà viva

e palpitante delle gesta dell'invincibile Arma Azzurra: la concessione della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia alla R. Aeronautica, con la motivazione che voi tutti conoscete: «A nessuna altra seconda per l'ardimento dei piloti, la perizia del personale, il generoso tributo di sangue nei cieli della battaglia, contribuiva validamente alla vittoria durante la grande guerra del 15-18, costituiva un fattore decisivo nella conquista e nel consolidamento dell'Impero».



È un premio per il lontano e per il vicinissimo passato, ed un sicuro incitamento per le glorie future.

F. Z.

(1) Dal discorso di S. E. il Sottosegretario di Stato all'Aeronautica, Generale Valle, alla Camera dei Deputati il 4 maggio 1937-VV.

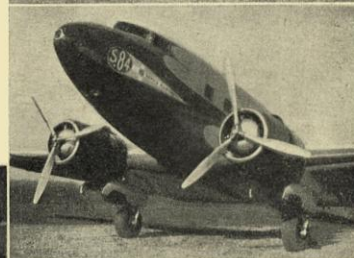
I NOSTRI APPARECCHI

Il bimotore "S. 84,"

L'aviazione civile italiana ha in servizio apparecchi di tipo modernissimo, con ottime caratteristiche di velocità, di sicurezza e di comodità, riconosciute anche all'estero. Infatti i nostri trimotori «S. 73», in servizio sulle linee che congiungono le diverse città italiane tra loro e con l'estero e sulla lunga e difficile rotta della «Linea dell'Impero», che collega l'Italia con l'Africa Orientale, vengono usati anche sulle aviovie del Belgio, sia in Europa che nel Congo. Maggior riconoscimento della superiorità delle nostre costruzioni aviatorie non si poteva desiderare. Dopo l'invasione in Europa dei veloci bimotori americani del tipo «Douglas», l'Italia non solo non si è lasciata superare, ma ha superato con le sue moderne costruzioni le doti brillanti degli apparecchi che vengono ritenuti tra i migliori del mondo.

Mentre l'aviazione americana, tenuto conto delle caratteristiche geografiche delle zone da sorvolare, ha dato la preferenza al tipo bimotore, l'aviazione italiana è rimasta per molto tempo fedele alla formula del trimotore. Con questo ultimo tipo di apparecchio si può disporre di una maggiore potenza, ripartita su più elementi, e con possibilità di sicurezza non inferiori a quelle tanto decantate del tipo bimotore.

L'Italia, dunque, oltre al già citato «S. 73», ha costruito il velocissimo



Aspetti dell'«S. 84».

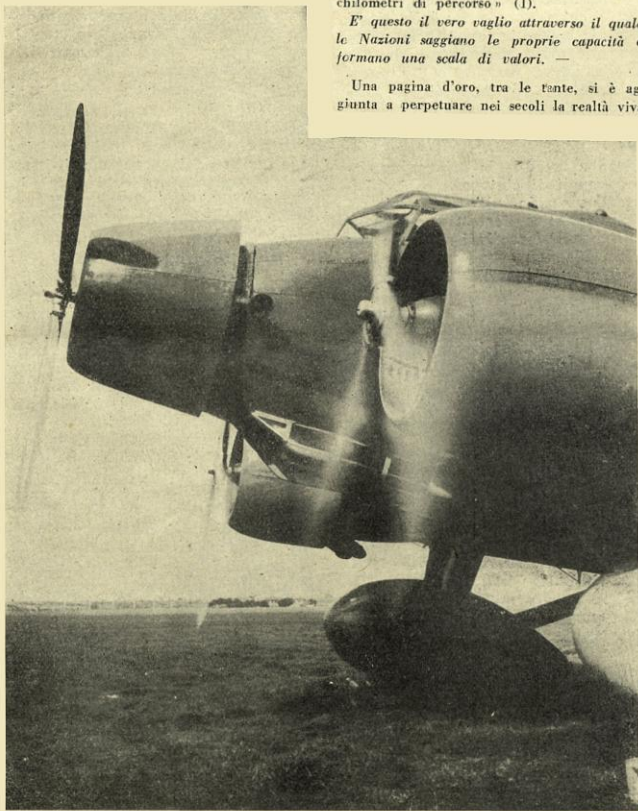
idrovoltante trimotore «Cant. Z. 506», capace di volare ad una velocità di crociera superiore ai 300 chilometri ora. Però, per avere un orientamento nelle costruzioni di apparecchi bimotori, ci siamo spinti anche in questo campo ed abbiamo ottenuto dei risultati lusinghieri, con la costruzione di apparecchi di limitata capacità di carico quali il «Borea» e il «Ghibli» e, recentemente col «Savoia Marchetti S. 84».

Questo apparecchio è in costruzione mista: ala in legno e fusoliera in tubi; classico tipo di costruzione adottato in Italia e che si è rivelato il migliore. L'ala è del tipo a tre longheroni, smontabile in tre pezzi, ciò che comporta la facile e rapida sostituzione di elementi deteriorati. Pur avendo una notevole capacità di carico, l'«S. 84» ha una apertura alare modesta, che permette il ricovero dell'apparecchio in aviorimesse di normali dimensioni.

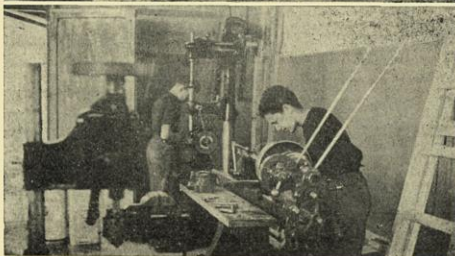
Mercè le più scrupolose cure poste nello studio del progetto, si sono ottenute caratteristiche di volo notevoli: alta velocità di crociera e bassa velocità di atterraggio; possibilità di volare anche con un motore fermo; possibilità di viaggiare anche su lunghi percorsi marini, data la caratteristica di insommersione dell'ala; possibilità di controllare in volo il funzionamento dei motori ed effettuare qualche piccola eventuale riparazione, poiché la parte posteriore dei motori, che contiene tutti gli accessori più delicati, è ispezionabile in volo.

L'ala, divisa in 36 compartimenti stagni, è costruita a sbalzo, senza, cioè, alcun irrigidimento esterno, e si smonta, come abbiamo detto, in tre parti: una centrale che forma il fondo fusoliera e che porta i due castelli porta motori, e due laterali. Gli allettoni di manovra sono in tubo di acciaio rivestiti in tela verniciata, e sono compensati sia staticamente che aerodinamicamente. Le alette impersostentatrici, che permettono un forte scarto di velocità, sono sistemate sul bordo d'uscita dell'ala, compreso il piano centrale che passa sotto la fusoliera.

La fusoliera è in tubi di acciaio saldati all'autogeno, rivestita anteriormente in duralluminio e posteriormente in tela verniciata. Nella fusoliera sono ricca-



Una bella fotografia del trimotore da bombardamento pesante «S. 81».



Ci aeromodellisti italiani, i quali, fino a meno di due anni or sono dovevano svolgere la loro attività in casa con mezzi di fortuna, possono oggi frequentare le scuole della R.U.N.A. nelle quali, oltre all'insegnamento pratico vengono impartiti ai costruttori suggerimenti e consigli teorici.

vati: a prua il posto di comando a doppio sedile affiancato e la cabina per il marconista; nel centro la cabina per passeggeri con 18 comode poltrone disposte a due a due, e posteriormente la toletta. Sia sotto la fusoliera che nell'estrema prua sono sistemati ampi bagagliai per il trasporto della merce e della posta. La cabina è rivestita di materiali attermici e antisonoranti ed ha un dispositivo per il ricambio dell'aria e per l'eventuale riscaldamento di essa, che

si ottiene facendo lambire dall'aria fresca i tubi di scarico dei motori. Gli impennaggi sono pure costruiti in tubi di acciaio e sono rivestiti in tela. Il piano fisso di coda è regolabile in volo in modo da ottenere la stabilità longitudinale anche con carichi decentrati.

Il carrello di atterraggio, composto di due ruote indipendenti sistemate sotto i due motori, è rientrabile. Un dispositivo a verricello idraulico permette l'istantaneo abbassamento e occultamento delle due ruote. Il caso di mancato funzionamento di questo dispositivo è previsto con l'istallazione di un sistema comandato a mano, indipendente dal primo.

I due motori vengono montati sui castelli sistemati nell'ala con speciali ammortizzatori in gomma in modo da attutire tutte le vibrazioni dovute al funzionamento.

Ecco alcuni dati su l'apparecchio: apertura alare m. 24,25; lunghezza me-

tri 19,95; altezza m. 4,75; superficie portante mq. 93,80; capacità serbatoi benzina 2000 chili. Eliche a passo variabile in volo; potenza complessiva dei due motori: 2200 cavalli a 1300 metri di quota. Peso a vuoto, comprese tutte le installazioni fisse, 7000 chili; carico utile 3500 chili; carico per metro quadrato di superficie portante 112 chili; carico per ogni cavallo di potenza circa 5 chili. Velocità massima a 1400 metri 350 chilometri ora; velocità di crociera a 3000 metri, ottenuta con l'impiego del 70% della potenza massima dei motori, 316 chilometri ora. Consumo di benzina alla velocità di crociera 1 chilo e duecento grammi per ogni chilometro di volo; velocità di atterraggio 90 chilometri ora. Autonomia alla velocità di crociera e con carico utile normale, 1650 chilometri. L'apparecchio può raggiungere una quota di 7400 metri e salire a 4000 metri in circa 12 minuti.

A. M.

IL PRIMO GIORNO

RACCONTO DI UGO RAMPPELLI

Il sergente d'ispezione aveva bussato parecchie volte, più o meno timidamente alla porta della stanza dell'ufficiale di picchetto; ma non aveva ricevuto una risposta né aveva percepito un segno qualunque da cui arguire che l'ufficiale si era destato. Stette un po' titubante se smettere o continuare; poi si decise, e, preso il coraggio a due mani e schiaritisi un poco la voce, modulò con tono crescente alcune chiamate:

— Signor tenente!
— Signor tenente!!
— Signor tenente!!!
E l'ultima era stata così robusta, accompagnata da un energico picchiar delle nocche sulla porta, che finalmente una risposta venne:
— Chi è?... Che è avvenuto?...
— Nulla, signor tenente; sono il sergente d'ispezione, è l'alba. Aspettiamo lei per "l'Alza Bandiera".
— Sta bene, vengo subito.
Il s. tenente di picchetto Roberto Violanti, preso da un sonno pesante e generoso dopo le coscienziose ispezioni notturne passate agli hangars, alle camerette ed ai magazzini, alla triplice chiamata del sergente si era destato soltanto a me-

tà; ma avendo udito che era necessaria la sua presenza, balzò giù dal lettino e infilò in un batter d'occhio gli stivali; inaffiò abbondantemente d'acqua fredda il torso vigoroso, s'asciugò e si vesti.
Mentre indossava la giubba, l'aquilella d'oro sormontata dalla corona sabauda brillò un istante sul suo petto dinanzi alla specchio dell'armadio, ed egli provò veramente una grande ed intimasoddisfazione; promosso sottotenente pilota da tre giorni, dopo aver ricevuto il battesimo della nomina sotto rivoli di vino spumante, in una fraterna e anche commovente baldoria d'addio con alcuni camerati dell'Accademia, era finalmente entrato a far parte della vera e grande famiglia degli aviatori; e, nientemeno! in un aereo, porto intitolato ad un nome che era una bandiera: Aeroporto "Francesco Baracca". V'erano più che sufficienti ragioni per veder bella la vita ed essere soddisfatti di essere nati.

Pose a tracolla la sciarpa azzurra, agganciò il cinturone e si calò in testa, proprio sull'occhio sinistro, il caratteristico berretto aeronautico senza visiera; indi si mosse per uscire. Ma non seppe resistere alla tentazione di tornare un momento davanti allo specchio per un'occhiata di assieme; salutò militarmente ed energicamente la propria immagine con un vigoroso batter di tacchi, poi sbatacchiò la porta ed irruppe sul campo.
Roberto Violanti aveva poco più di vent'anni, e già conduceva macchine per i cieli: tutto il mondo sembravagli appartenesse!
Quando giunse sul campo, gli uomini di guardia erano già schierati ai piedi dell'antenna. La tromba squillò l'attenti e tutti si irrigidirono nel saluto, mentre l'ufficiale si toglieva con gesto energico il berretto, rimanendo immobile davanti a tutti.

Il vessillo tricolore ascese celermente dall'ombra in cui era ancora avvolta la terra ai liberi raggi del sole che indoravano la sommità dell'antenna; sventolando alla brezza del chiaro mattino primaverile.

Roberto Violanti per la prima volta comandava la cerimonia; vi assisteva, quindi, con sentimenti diversi da quelli che aveva provato da allievo durante gli anni di Accademia, ed ora, quella smagliante visione tricolore, che aveva a sfondo l'azzurro

del cielo e i toni caldi-dorati del sole trionfatore, lo affascina; il fruscio della stoffa al vento gli sembrava sonoro come i palpiti del suo cuore, che batteva tanto forte da sembrargli un motore in marcia a basso regime. Sentiva gonfiarsi il cuore di entusiasmo: si sentiva uomo: comprendeva come mai la sublime grandezza del simbolo e presentiva che sarebbe stato capace di qualunque cosa, per difendere, all'occorrenza, gli adorati colori, o per aumentarne le gloriose tradizioni.

Voltoandosi, osservò gli avieri, immobili e disciplinati: s'avvide che nei loro occhi balenava la stessa fiamma che ora avvolgeva il suo cuore e ne fu lieto e commosso; infine comandò l'"avanti", e, terminato il rito, si avviò all'hangar della sua Squadriglia.

Qui il capo-motorista era già al lavoro; le mani nere di grasso e di olio bituminoso, manovrava le grosse dita con sveltezza e con precisione a serrare dadi e controdadi, incastrando sapientemente nel groviglio di tubi, di fili e di metalli, ora una chiave, ora una pinza, ora una cacciavite.

Quando vide l'ufficiale, salutò romanamente; poi stette un poco in silenzio continuando il proprio lavoro e sbirciando ogni tanto il superiore; s'accorse che questi era di buon umore, e si permise delle confidenze.

— Bella giornata, signor tenente.
— Bella davvero: volerò; bisogna tirar fuori un apparecchio...

— Subito: ma, se crede, dovrebbe provare questo; finisco ora di metterlo a punto!

— Benissimo: sarà così un volo utile e dilettevole.

— Garantisco il funzionamento...

— Bravo; allora venga con me!

Il sottufficiale annui soddisfatto. Da quindici anni curava motori d'aviazione: a quelli asmatici sapeva ridar l'ansimo regolare, a quelli malandati sapeva infondere nuovo vigore e nuova possanza con le ripassate accurate e con la sostituzione degli organi consumati; sapeva discernere prontamente la causa delle irregolarità di funzionamento di un motore e riparare ogni difetto, insomma era sicuro del fatto suo ed era ben lieto se poteva controllare col suo orecchio esperto, in pieno volo e a bordo del velivolo, il rombo

di un motore riparato con le sue stesse mani.

Del resto il mattino davvero invitava a volare! Terzo ed azzurro il cielo; sull'orizzonte i Colli Albani si profilavano nitidi e chiari, ondulati e variopinti, e si sarebbero potute contare le ville e i casolari, sui fianchi opimi, tanto era limpida l'aria...

Il velivolo venne portato sul campo; le ali e i metalli scintillavano al sole. Il motorista e alcuni suoi aiutanti si affacciarono ai preparativi di avviamento, e il giovane ufficiale cominciò ad indossare gli indumenti di volo...

— Signor tenente, quando vuol salire...

— Sono pronto, maresciallo.

Il pilota entrò svelto nella fusoliera, agganciò il paracadute e cinse le bretelle che lo inchiodavano al seggiolino, rendendolo parte viva del velivolo stesso, dette un'occhiata rapida al quadrante degli strumenti, e provò il funzionamento delle leve di comando; nel frattempo il motorista girava a mano l'elica, perché i cilindri aspirassero benzina e si empissero di miscela esplosiva:

— Pronto, signor tenente?

— Pronto maresciallo.

— Contatto?!

— Contattooo!!..

Il pilota diede la corrente d'accensione: un fremito, un frullo.

L'elica prese a girare non presto e il motore pulsò con ritmo tranquillo, con tonfi sonori e regolari.

— Faccia girare piano, signor tenente, poi acceleri gradatamente...

L'anziano motorista si permetteva di dare dei consigli al pilota *pivellino*? Bene; il pivellino gli avrebbe dato fra poco prova di maestria...

Il motore venne lasciato in moto a basso regime per un po' di tempo per dar modo al calore prodotto dagli scoppi di diffondersi uniformemente in tutti gli organi.

Poi il pilota gradatamente accelerò la marcia.

Man mano che aumentava la violenza del gas, il ritmo diveniva più celere e più forte, poi si cambiò in rombo, infine divenne un ululo rabbioso e sonoro. L'elica spinta a più di duemila giri al minuto, formava dinanzi al velivolo un disco luminoso, con balenii d'argento, d'oro e di smeraldo; sembrava che i raggi del sole, penetrando in quel disco, rimanessero stritolati e macinati nel turbine, per ricomporsi attraverso mille e mille scintille, per sminuzarsi di nuovo e ricomporsi ancora...

L'aria succhiata dall'elica, trasformandosi in un vento vorticoso, sfuggiva veemente dietro la fusoliera.

La macchina era pronta a ballare nel cielo ma gli appoggi di legno ne frenavano l'impeto; cosicché, tormentata dalla spinta e dal freno, squassava la velatura, le corde in crociera e i fili in tensione, come fosse impaziente di lanciarsi per le vie senza confine...

Gli uomini ristettero per pochi istanti con l'orecchio teso: il rombo era pieno, sonoro e regolare... allora fu gradatamente diminuita la violenza del gas, il rombo si disfece ed i volti, contratti dal vento e dall'attenzione, si spianarono soddisfatti.

— Andiamo, maresciallo?

— Perfetto, signor tenente! Andiamo pure! — E il motorista, tolti lestamente gli appoggi alle ruote, saltò nella fusoliera.

Di nuovo il rombo sonoro riempì l'aria assumendo stavolta tonalità differenti, sempre più alte e più lontane; il velivolo, liberato dai freni,

obbediente alla spinta dell'elica e ai comandi del pilota, avanzò velocemente sul terreno, e a mano a mano, sfiorando appena la terra, divenne più lieve... si sostenne sul vento... si librò... s'innalzò... fu in volo.

Da un prato, al di là dei confini del campo, un contadino salutò lietamente la macchina, che pareva lanciata in un solco di cielo azzurro, sollevando le braccia dal vomere affondato in un solco della terra feconda.

Il pilota lo scorse e manovrò le leve drizzando la prua su di lui; parve all'uomo terrorizzato che il bolide rombante stesse lì per investirlo e polverizzarlo, e si gettò lesta- mente a terra; ma una superba impennata innalzò dal suo sguardo il velivolo a più di cento metri e quegli rimase atterrito e sbigottito a mirar quelle ali innalzarsi e sparire, mentre il rombo si affievoliva, finché divenne un ronzio...

Ugo Rampelli

CRONACA BREVE

IL GEN. VALLE, sottosegretario all'Aeronautica, il 3 corrente si è recato in volo a Cagliari per intitolare l'Aeroporto di Elmas al nome del tenente pilota Mario Mamei, della squadriglia «La Disperata», caduto in Africa Orientale.

SOTTO GLI AUSPICI e con il concorso del Ministero dell'Aeronautica, del Ministero della Guerra e della R.U.N.A., si svolgerà nel prossimo giugno alla XIX Fiera di Padova una «Mostra del primato veneto del volo», in cui troveranno degna presentazione ed esaltazione i primi tentativi compiuti dai pionieri veneti per la conquista del cielo.

ALLA CORSA AEREA Nuova York-Parigi, che sembra possa un giorno o l'altro effettuarsi, la R.U.N.A. ha iscritto cinque trimotori «Savoia Marchetti 79», due bimotori «Fiat B.R. 20» e due «Procellaria Asso», bimotori Caproni costruiti nelle Officine Meccaniche di Reggio Emilia.

NEL PERIODO dal 1° maggio XIV al 30 aprile XV, gli aeroplani dell'«Ala Littoria», in servizio tra le metropoli e l'Africa Orientale Italiana, nei loro viaggi di andata e ritorno, hanno complessivamente trasportato 39 milioni di lettere, con una media per ciascun volo di Kg. 650 di corrispondenza.

IL PILOTA RUSSO Rastorgov ha compiuto un volo a vela, senza atterraggio, per un percorso di Km. 534 in 7 ore e 43 minuti, battendo così il primato internazionale detenuto dal tedesco Rudolf Eltschern.

IL NUOVO Zeppelin «L.Z. 130», con quattro motori della potenza dagli 800 a 900 c.v. ciascuno, sarà pronto ad iniziare i voli per l'autunno prossimo.

UN ORIGINALE CONCORSO

L'aquilone bandisce un concorso fra i suoi lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite. Si tratta, con altre parole, di scrivere un racconto d'ambiente aviatorio e di illustrarlo con fotografie eseguite appositamente, servendosi di attori che si prestino gentilmente alla finzione e con trucchi artistici e fotografici originali.

Il racconto non dovrà superare le quattro cartelle scritte a macchina con due spazi; non dovrà trattare argomenti tragici; dovrà essere illustrato da un minimo di tre e da un massimo di nove fotografie originali.

Racconto e fotografie potranno essere fatti in collaborazione: potranno, cioè, essere il primo scritto da uno e le seconde eseguite da un altro, o da altri.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1937-XV. Indirizzare gli elaborati alla direzione de *L'aquilone*, viale dell'Università 4, Roma.

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nulgoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei concorrenti e dei loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentato per ultima (titolo di studio).

PREMI

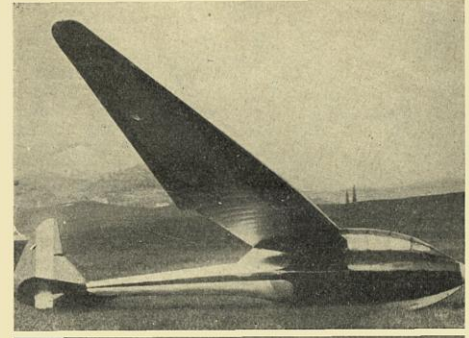
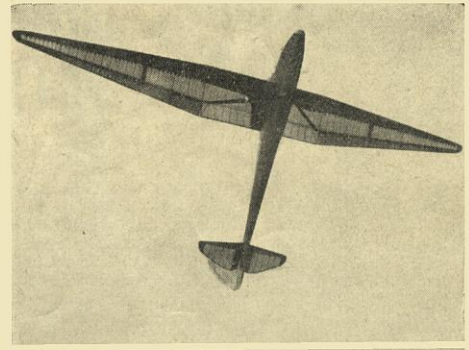
Primo premio: lire 250 e l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista *L'ala d'Italia* ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Secondo premio: lire 150 e l'abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone* ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Terzo premio: lire 100 e l'associazione gratuita alla R.U.N.A. per ognuno degli eventuali collaboratori.

Quarto premio: due copie rilegate in tela de «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

Quinto premio: una copia de «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, una copia de «L'arcipelago delle stelle» di Enzo Jemina e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.



Voio a vela in Italia.



Un apparecchio delle scuole di volo veleggiato. Eccovi un traino al rimorchio.

TRENTA GRANDI RADUNI AVIATORII PER I FEDELI AMICI DE "L'AQUILONE,"

Il Ministero dell'Aeronautica ha organizzato un ciclo di voli di propaganda per gli abbonati a "L'Aquilone" e per un certo numero di studenti delle Scuole medie superiori segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale. I raduni aviatori avranno inizio il 15 maggio prossimo e si svolgeranno nelle località e nei giorni qui indicati:

Roma - sabato 15 e domenica 16 maggio;
 Foligno - giovedì 20 maggio;
 Ancona (aeroporto di Falconara) - venerdì 21 maggio;
 Firenze - sabato 22 maggio;
 Forlì - domenica mattina 23 maggio;
 Lugo - domenica pomeriggio 23 maggio;
 Bologna - martedì 25 maggio;
 Ferrara - mercoledì 26 maggio;
 Padova - giovedì 27 maggio;
 Venezia - venerdì 28 maggio;
 Trieste (aeroporto di Ronchi) - sabato 29 maggio;
 Gorizia - domenica 30 maggio;
 Vicenza - martedì 1° giugno;
 Bolzano - mercoledì 2 giugno;
 Verona - giovedì 3 giugno;
 Brescia - sabato 5 giugno;
 Bergamo - domenica 6 giugno;
 Milano - lunedì 7, martedì 8 giugno;
 Vercelli - mercoledì 9 giugno;
 Torino - giovedì 10, venerdì 11 giugno;
 Novi Ligure (per gli abbonati di Genova) sabato 12 giugno;
 Pisa - domenica mattina 13 giugno;
 Siena - domenica pomeriggio 13 giugno;
 Pescara - martedì 15 giugno;
 Foggia - mercoledì 16 giugno;
 Bari - giovedì 17 giugno;
 Catania - sabato 19 giugno;
 Palermo - domenica 20 giugno;
 Napoli - martedì 22, mercoledì 23 giugno;
 Cagliari - giovedì 24 giugno.

Come vedete, il programma ha subito una nuova variazione. Alle ventitré città elencate nel numero scorso, altre sette se ne aggiungono, e cioè Falconara, Foligno, Pescara, Pisa, Siena, Foggia e Cagliari.

Salvo lievi mutamenti imposti dalle condizioni atmosferiche, il programma che oggi pubblichiamo dovrebbe essere definitivo.

Da calcoli approssimativi, potranno dunque volare gratuitamente circa diecimila giovani, parte dei quali segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale e parte scelti tra gli abbonati de "L'Aquilone".

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani che avranno la fortuna di avere un buono di volo, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poiché sono già aperte le iscrizioni al 1° anno della R. Accademia Aeronautica, tutti i giovani che si recheranno a volare e che, possedendo i titoli e i requisiti richiesti per l'ammissione, desiderino concorrere, potranno ricevere sui campi tutte le indicazioni relative ed anche presentare sul posto la domanda di ammissione, con riserva di produrre a suo tempo i titoli a corredo.

Il testo della lettera che Zio Falcone ha indirizzato in questi giorni a tutti gli aeronipoti è il seguente:

"Ti informo che "L'Aquilone" ha deciso di offrire ad un gran numero dei suoi abbonati un volo nel cielo delle seguenti città: Roma, Firenze, Forlì, Lugo, Bologna, Ferrara, Padova, Vicenza, Venezia, Gorizia, Trieste, Bolzano, Verona, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Ancona, Foligno, Pescara, Pisa, Siena, Foggia e Cagliari.

Con lo scopo di offrire la possibilità di volare anche agli abbonati delle città non comprese nel presente programma, abbiamo deciso di mandare a tutti gli associati in regola con l'amministrazione una scheda in bianco nella quale l'interessato dichiarerà in quale città intenda volare. Naturalmente, nel caso in cui in una determinata città ci siano più richieste che buoni di volo a disposizione, avranno il diritto di precedenza gli abbonati più anziani del luogo, e quindi i vecchi abbonati giunti da un'altra città, e successivamente gli abbonati di più recente data.

Nell'unita cartolina, che ci ritornerai nel più breve tempo possibile (comunque non dovrà pervenirci più tardi del giorno 11 maggio) dovrai scrivere con chiarezza il tuo nome e cognome, la città e il giorno nei quali desideri volare, a seconda del presente elenco. Nelle città nelle quali si volerà per due giorni consecutivi, il primo giorno è destinato agli abbonati i cui cognomi incominciano con le lettere dall'A, fino alla L inclusa; il secondo a coloro i cui cognomi incominciano con le lettere dall'M alla Z.

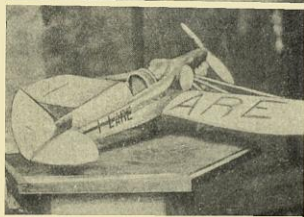
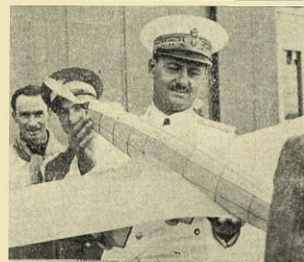
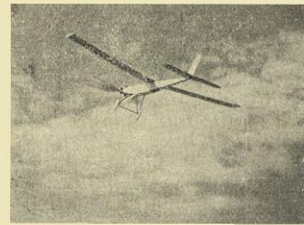
Il tuo genitore, o chi ne fa le veci, dovrà firmare, prima che tu ci faccia l'invio della scheda di adesione, la dichiarazione che ti autorizza a volare.

Esibendo la tessera de "L'Aquilone" con fotografia, si potrà, nei giorni dei raduni, accedere liberamente agli aeroporti.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni troverai un ufficiale pilota e alcuni redattori de "L'Aquilone" che potranno rispondere ad ogni tua domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento all'imminente concorso per 300 posti di allievi dell'Accademia".

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi. Però, chi all'ora di colazione desiderasse trattenerci nei pressi dell'aeroporto assieme agli organizzatori e a qualche compagno, non trascuri di premunirsi di qualche lira per... l'oste. Naturalmente, coloro che volessero portarsi una colazione al sacco, sono liberi di farlo.

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novi, abbiamo organizzato, d'accordo col Presidente della R.U.N.A. "Luigi Olivari", un servizio di trasporto con torpedoni. Gli interessati leggeranno nei prossimi numeri de "L'Aquilone" le informazioni relative all'ora della partenza e al luogo della riunione.



Vari tipi di aeromodelli con motore ad elastico (dall'alto in basso: i primi due, il quarto, il quinto), un veleggiatore (il terzo) e due modelli (il sesto ed il settimo) con motore ad aria compressa.



No, non sono, questi, guerrieri antichi in armatura. Le tre fotografie riproducono, nello scafandro, il ten. col. Pezzi, detentore del primato di altezza.

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROMODELLO A ELASTICO A.P.2

(Continuazione dal numero precedente)

Per tale ragione (figure 4 e 6) essa è provvista di un'armatura interna e di un'armatura esterna di forza, nonché di elementi di forma assicuranti l'opportuna disposizione del rivestimento.

L'armatura interna è costituita da un tubo di impiallacciatura di acero o noce,

dinali di taglio incassati e incollati sulle ordinate stesse. Il tubo e i listelli terminano anteriormente su un tappo in legno tornito, che è collegato su tutto il contorno alla successiva ordinata da una striscia di impiallacciatura sottile riprodotte la capottatura del motore nel vero apparecchio.

ali verso l'alto, i fili inferiori sono in acciaio armonico (corde da mandolino) di lunghezza esattamente determinata in opera, fissati inferiormente a uno speciale pattino in legno che sporge dal ventre della fusoliera. Lo scopo di questo elemento (fig. 4), che conferisce all'apparecchio una sua particolare isonomia è lo stesso del triangolo superiore di attacco dei fili che si trova generalmente adottato negli alianti librai da scuola e cioè di allontanare dall'asse il

piele e che si inserisce nel mezzo. Questa giuntura deve essere eseguita con grande cura incollandone bene i pezzi e fissandoli con un chiodino ribattuto.

Il complesso motore-elica deve essere montato completamente sul modello ancora non coperto e provato più volte per constatarne il perfetto funzionamento. Si potrà allora procedere alla copertura di tutto l'apparecchio con carta velina o meglio pergamina sottile verniciata con lacca a spirito in modo da renderla ben tesa e impermeabile. Con l'apparecchio esattamente montato si verificherà che il baricentro si trovi compreso fra i longheroni alari eventualmente portandovelo con l'aggiunta di qualche piccolo

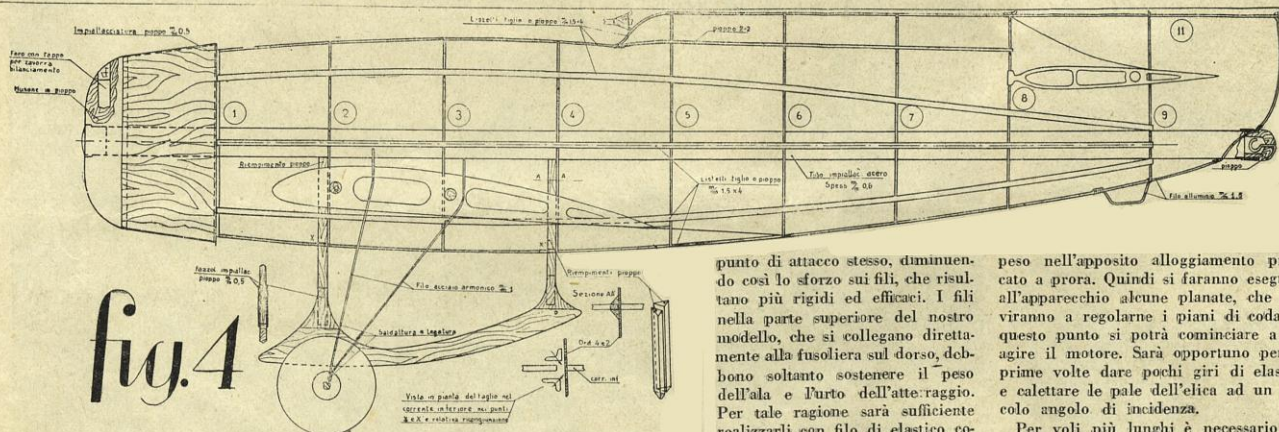


fig. 4

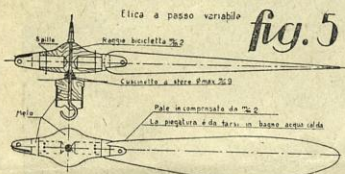


fig. 5

Questo particolare ha anche lo scopo di irrobustire la parte anteriore della fusoliera, esposta agli urti e agli sforzi più gravosi.

Nella parte posteriore troviamo invece l'attacco per gli impennaggi (fig. 4), che sono realizzati, a somiglianza dell'ala, con centine e longheroni. Il contorno di essi è in filo di alluminio, e il longherone degli impennaggi orizzontali, che sono mobili per poter essere regolati prima di ogni volo, è costituito dallo stesso tondino di pioppo che, impegnandosi negli appositi fori praticati sulle pareti della fusoliera consente la loro orientazione.

Nella parte centrale della fusoliera, in corrispondenza della cellula, troviamo l'insieme degli attacchi alari (fig. 3), che costituiscono la caratteristica più saliente di questo modello. Ciascuna semiala è infatti unita alla fusoliera in modo elastico, cosicché in seguito ad urti o altre sollecitazioni brusche, l'ala stessa, invece di rompersi o rompere la fusoliera, se ne distacca facilmente. Troviamo perciò sulla fusoliera una coppia di perni in legno, solidamente collegati alle ordinate, su cui si invertono i cor-

punto di attacco stesso, diminuendo così lo sforzo sui fili, che risultano più rigidi ed efficaci. I fili nella parte superiore del nostro modello, che si collegano direttamente alla fusoliera sul dorso, debbono soltanto sostenere il peso dell'ala e l'urto dell'atterraggio. Per tale ragione sarà sufficiente realizzarli con filo di elastico comune, piuttosto teso, con il vantaggio di facilitare enormemente il montaggio e la scomposizione. Alle estremità di tutti questi attacchi si potrà anche mettere un piccolo gancio metallico, da impegnarsi in apposito occhiello sul dorso della fusoliera e sul puntone inferiore di controventamento.

Preparato così il modello in tutte le parti riguardanti il velivolo, si potrà costruire il motore e l'elica. Il motore essendo costituito da una matassa di elastico di circa 10 fili di sezione 2x3 mm. verrà agganciato al tappo posteriore in legno con l'apposito gancio in filo d'acciaio che si avrà avuto cura di coprire con un sottile tubetto di gomma. Nella parte anteriore si aggancerà similmente l'elica (fig. 5), il cui asse è costituito da un raggio da bicicletta, opportunamente piegato e fissato con il suo dado filettato anteriormente. Il mozzo dell'elica è indicato sul disegno come ricavato a mano dal legno di melo o pero in modo da ottenere un pezzo massiccio a forma di ottimo rendimento estetico. Questo pezzo tuttavia può essere più semplicemente sostituito con un tubetto di ottone saldato al mozzo. Le pale sono ritagliate in compensato

peso nell'apposito alloggiamento praticato a prora. Quindi si faranno eseguire all'apparecchio alcune planate, che serviranno a regolarne i piani di coda. A questo punto si potrà cominciare a far agire il motore. Sarà opportuno per le prime volte dare pochi giri di elastico e calettare le pale dell'elica ad un piccolo angolo di incidenza.

Per voli più lunghi è necessario lubrificare la matassa di elastico con sapone da barba e aumentare progressivamente il calettamento e quindi il passo dell'elica, fino ad ottenere il risultato migliore.

Per chi desiderasse infine aumentare considerevolmente le caratteristiche di volo di questo modello, accrescendo la quantità di elastico che ne costituisce il motore, è stata prevista l'aggiunta di altre due o quattro matasse, esternamente al tubo centrale, con piccole modifiche. Per tale scopo si noterà che nelle ordinate esistono i passaggi necessari alle matasse esterne.

La penultima ordinata verso la coda dovrà invece essere lasciata piena, per il fissaggio dei ganci delle matasse esterne. La modifica principale deve essere fatta al musone in pioppo che verrà forato per il passaggio dei nuovi 4 assi portanti ciascuno dalla parte anteriore un ingranaggio cilindrico semplice. L'asse principale porta-elica dovrà anche avere un ingranaggio eguale, intercalato fra il cuscinetto e il mozzo. In tal modo girando l'elica si caricheranno contemporaneamente le 5 matasse, immagazzinando così una grande quantità di energia. Il modello così montato si presta

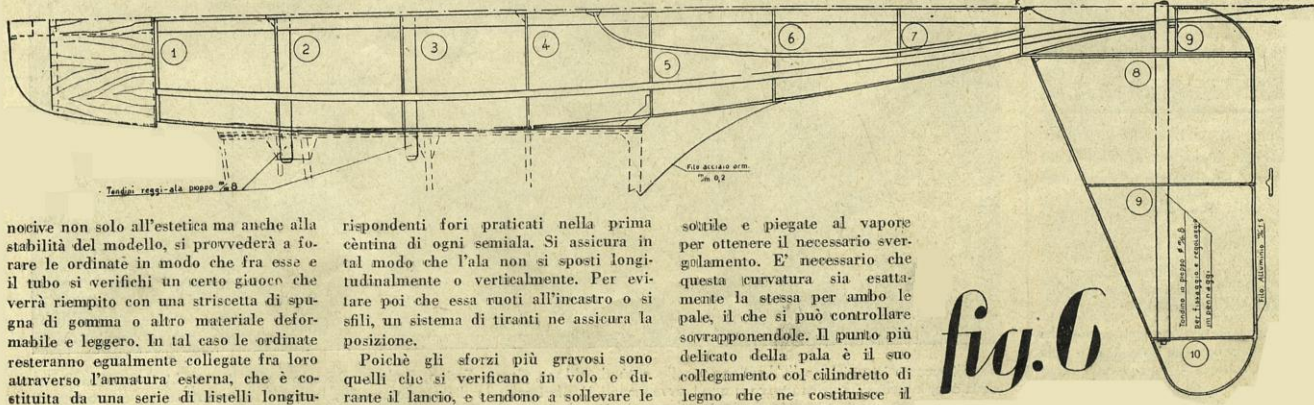


fig. 6

nocive non solo all'estetica ma anche alla stabilità del modello, si provvederà a forare le ordinate in modo che fra esse e il tubo si verifichi un certo gioco che verrà riempito con una striscetta di spugna di gomma o altro materiale deformabile e leggero. In tal caso le ordinate resteranno egualmente collegate fra loro attraverso l'armatura esterna, che è costituita da una serie di listelli longitu-

rispondenti fori praticati nella prima centina di ogni semiala. Si assicura in tal modo che l'ala non si sposti longitudinalmente o verticalmente. Per evitare poi che essa ruoti all'incastro o si sfili, un sistema di tiranti ne assicura la posizione.

Poiché gli sforzi più gravosi sono quelli che si verificano in volo e durante il lancio, e tendono a sollevare le

sottile e piegate al vapore per ottenere il necessario svergolamento. E' necessario che questa curvatura sia esattamente la stessa per ambo le pale, il che si può controllare sovrapponendole. Il punto più delicato della pala è il suo collegamento col cilindretto di legno che ne costituisce il

specialmente per prove di velocità e dovrà perciò avere l'elica calettata per un passo più forte.

Dopo ogni serie di voli è buona norma smontare accuratamente il motore e lavarlo dal lubrificante. I modelli devono essere conservati in luogo asciutto e fresco, gli elastici in una scatola di

latta con polvere di talco. Sarà anche bene, per ogni modello, avere almeno un'elica di ricambio, o per lo meno qualche serie di pale di diametro diverso, che consentiranno di estendere maggiormente il campo delle nostre prove e migliorare i risultati.

Ing. Fidia Piattelli

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente).

Nel frattempo naturalmente si formano cicloni in altri punti del fronte polare. Anzi, succede spesso che un ciclone ne genera un'altra (come un'ondata d'acqua ne genera un'altra)

caldo. L'aria calda sollevata si raffredda rapidamente e la condensazione è piuttosto violenta. Sul meccanismo intimo del fronte freddo sarà parlato a proposito dei temporali. Qui basti dire, che il fronte

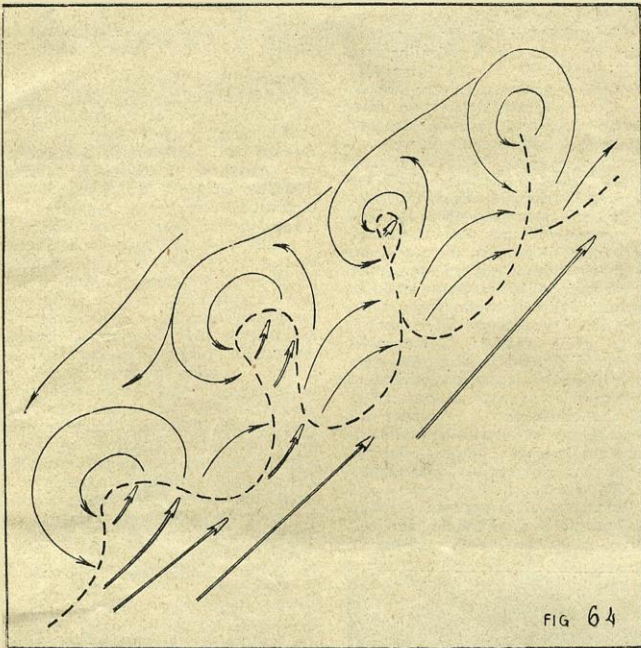


FIG 64

e si formano lunghe teorie di cicloni che successivamente si spostano sempre più verso Sud (fig. 64).

Cosa succede in un ciclone? Consideriamolo in un primo tempo nello stadio in cui un largo cuneo di aria calda si è insinuata nel fronte polare (fig. 65). Badando al senso di rotazione del ciclone, osserviamo che vi è un *fronte caldo* e un *fronte freddo*, cioè due superfici di separazione fra l'aria calda e quella fredda. Dirigendo la nostra attenzione alla sezione verticale (fig. 65 in basso) attraverso il ciclone, vediamo la funzione dei due fronti. Nel fronte caldo l'aria tropicale del settore caldo si arrampica sull'aria polare del settore freddo a causa del suo peso specifico inferiore. E qui si ripete il già noto fenomeno dovuto all'innalzamento dell'aria: l'aria ascendente si raffredda adiabaticamente (vedi n. 9), fino ad arrivare alla temperatura di saturazione. Poi si inizia la condensazione. Siccome però l'ascendenza è assai lenta (circa 0,20 m/sec.), il fenomeno non presenta carattere di particolare violenza. Il tempo che si sviluppa nel fronte caldo, è piovoso ed è caratterizzato piuttosto duraturo. Infatti la profondità del fronte caldo supera spesso i 100 km., mentre la sua velocità di avanzamento è esigua.

Il fronte freddo invece è assai più movimentato. Una massa d'aria fredda si incunea sotto il settore

freddo è assai meno profondo di quello caldo (2-3 km.), mentre la sua velocità può superare anche i 40 km/ora. Esso è accompagnato da

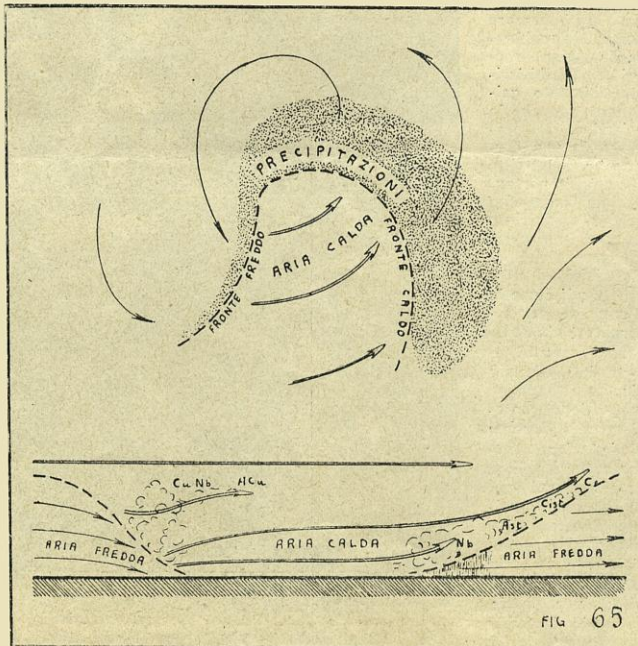


FIG 65

fenomeni temporaleschi, appunto a causa della violenza delle correnti ascendenti formantisi nel suo interno.

Mentre il fronte caldo è unico, può darsi che si formino più fronti freddi. E' possibile cioè, che arrivino successivamente masse d'aria sempre più fredde che si incuneano a mano a mano sotto le masse d'aria antistanti, sollevandole. Questi fronti freddi si chiamano comunemente *troppi*.

(Continua).

M. Garbell

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

ACACIA - Trieste. — Non potresti adoperare uno pseudonimo più aeronautico? Le tavole dell'aeromodello «Cirillo» sono già in distribuzione e quelle del «Libellula» non tarderanno ad uscire, seguite da molte altre più interessanti. Il peso specifico dell'Elio è di Kg. 0.1785 per m. cubo, mentre quello dell'aria è di Kg. 1.2928.

DUILIO MESCHIARI - Modena. — Ammire il tuo spirito aeronautico; ma ti consiglio di lasciare la soluzione di certi problemi a chi dispone di mezzi ed ha più complete cognizioni tecniche. Coltiva la tua passione avia-

toria facendo dell'aeromodellismo per dedicarti poi, se ti sarà possibile, al volo con i mezzi usuali, senza perder tempo in cose quasi irrealizzabili.

MICHELE SIMONCINI - Palermo. — Ho passato le fotografie al Direttore, il quale ne farà pubblicare due. Ho piacere che il disegno del «Rostro» ti sia piaciuto. Nelle centine III e IV è stato scoperto un piccolo errore a cui non dubito potrai rimediare da solo. Ti manderò l'errata corrige». Anch'io sono un cultore dell'estetica e nemico delle baracche volanti.

B. R. 20 - Torino. — Sto in attesa di quanto mi prometti e ti ricambio i saluti per Giarellino.

ELIO OMODEO - Genova. — Per il compensato di pioppo rivolgi alle ditte nominate sul giornale. La sostituzione può essere fatta con il compensato di betulla che però è più pesante.

BERNARDO FANELLI - Imola. — Il 2° Giro Aereo d'Italia è stato fatto nel 1931 e comprendeva 6 tappe con un totale di oltre 6000 chilometri. Vincitori risultarono l'ing. Colombo e Meleni su «Breda 33». Parteciparono alla competizione l'on. Diaz e la signorina Fumagalli.

Potrai ricevere «L'Aquilone» anche in villeggiatura purché tu mandi per tempo alla nostra amministrazione la notifica del cambio di indirizzo con relativa tassa di L. 1.

Giarellino.

LEZIONI SUL MOTORE

XVII.

Accensione

Abbiamo definito il motore a combustione interna come quel tipo di motore nel quale il combustibile brucia nell'interno dei suoi stessi organi di moto. Nell'organizzazione della vita del motore a scoppio (che è un motore a combustione interna (1)) ha quindi capitale importanza l'accensione della miscela nell'interno del cilindro. La cosa è talmente evidente che, forse, non era necessario insistere in proposito, data anche la competenza che i nostri lettori, motoristi in erba, avranno acquisito durante le nostre brevi lezioni.

La preparazione della miscela (carburazione (2)), l'introduzione di questa nel cilindro al momento opportuno (alimentazione, distribu-

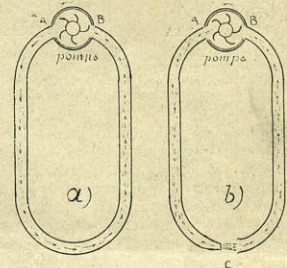


Fig. 1 - a) La pompa per mezzo delle sue palette rotanti spinge l'acqua in A e l'aspira da B. Tra i due punti A e B si stabilisce una certa differenza di pressione che determina la corrente fluida. b) Il circuito è interrotto in C; se la differenza di pressione è notevole l'acqua dal primo passa al secondo tronco.

zione (3)) avevano come fine ultimo quello di farla esplodere per ricavarne la potenza voluta.

L'operazione dell'accensione del combustibile mentre per i motori a combustione esterna, come le macchine a vapore, si presenta di una relativa semplicità — per questa operazione basta attizzare il fuoco nel focolaio — non altrettanto si può dire per i motori a scoppio. Ed è facile immaginare perchè: il combustibile, mescolato con l'aria, si trova ermeticamente chiuso nel cilindro e quindi di difficile accesso ed inoltre le successive accensioni debbono avvenire con estrema regolarità.

Fu il Matteucci (1852) che ebbe, per primo, l'idea di adoperare una scintilla elettrica per provocare la esplosione nel suo motore a gas. Una delle caratteristiche più spiccate del motore a scoppio è appunto quella di avere un sistema di accensione elettrico. Come vedremo, esistono dei motori a combustione interna (Diesel) nei quali l'accensione viene provocata senza l'aiuto dell'elettricità.

Sapete che cosa è un fulmine? E' una grossa scintilla elettrica che scocca tra due nubi o tra una nube e la terra cariche di elettricità. Come saprete, il fulmine brucia le cose che attraversa; or bene noi dobbiamo provocare dei piccolissimi fulmini

nell'interno del cilindro per incendiare la miscela. Per imitare in miniatura il terrificante fenomeno naturale, ci si serve di una piccola macchina elettrica chiamata *magnete*, ovvero di accumulatori elettrici che immagazzinano l'elettricità necessaria per provocare le scintille. Il primo sistema è quello quasi universalmente usato nei motori di

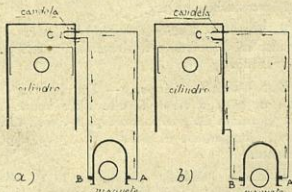


Fig. 2. — a) Il magnete (come una pompa) fa circolare la corrente elettrica nel circuito; se la differenza di potenziale tra A e B è abbastanza forte l'elettricità passa — formando la scintilla — attraverso il tratto interrotto tra i due tronchi — b) Uno dei tronchi del circuito può essere costituito dalla massa metallica del motore.

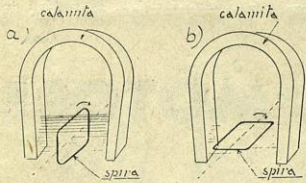


Fig. 3. — a) La spirulina è attraversata dal flusso magnetico massimo; b) la spirulina non è attraversata dal flusso. Mentre varia il flusso si genera nella spirulina una forza elettro motrice.

aviazione ed è quindi quello che tratteremo per primo.

Nella sua forma più schematica il sistema elettrico di accensione col magnete è il seguente: il magnete produce dell'elettricità, questa, per mezzo di fili o cavi di accensione, viene introdotta nell'interno del cilindro dove provoca la scintilla in un apparecchio chiamato *candela*.

Come abbiamo detto, il magnete è una macchina elettrica, cioè una macchina capace di produrre dell'elettricità. Per capire che cosa sia una macchina elettrica e come possa produrre delle scintille, vediamo di fare un esempio. Prendiamo un tubo ripieno d'acqua in modo che formi, come un anello cavo, un *circuito chiuso* (fig. 1-a); ad un punto del circuito inseriamo una pompa che, con le sue palette, spinga l'acqua in A e la aspiri da B; l'acqua nel tubo prenderà a girare nel senso delle frecce. Se ora interrompiamo il tubo nel punto C (fig. 1-b), per un breve tratto l'acqua verrà proiettata dall'uno all'altro tronco del tubo. Il getto che si verifica in C è l'immagine della scintilla. Infatti un analogo ragionamento possiamo fare per il magnete; esso, come la pompa, spinge per così dire, l'elettricità (fig. 2) nel senso delle frecce attraverso i conduttori; nel punto in cui si vuol far scoccare la scintilla, si interrompe per un breve tratto il circuito (circuito elettrico); l'elettricità passa dall'uno all'altro tronco e, nel fare questo piccolo salto, forma un arco incandescente. Tale arco, che costituisce appunto la scintilla, si produce nella *candela*. Anche in questo caso, come altre volte abbiamo avvertito, le cose non vanno così semplicemente.

Riprendiamo l'esempio precedente: perchè l'acqua esca con velocità dal primo tronco e penetri nel secondo, occorre che la pompa le comunichi l'energia sufficiente mediante una forte spinta in A e una aspirazione in B, ossia che eserciti una pressione in B e una depressione

in A. In altre parole occorre che tra i punti A e B esista una certa *differenza di pressione*. Nel caso del magnete perchè questo generi una corrente elettrica da A verso B e produca la scintilla nella *candela* C, è necessario che tra i punti A e B del magnete si stabilisca una certa differenza di pressione nella forza elettrica generata, che prende il nome di *differenza di potenziale* o *tensione*. La differenza di potenziale si misura in una unità elettrica (come il litro per le misure di volume, il chilogrammo per le misure di peso, i metri quadrati per le misure di superficie, ecc.) denominata Volt dal nome del nostro grande fisico Volta. In alcuni magneti moderni si hanno delle tensioni che si avvicinano ai 20.000 Volt.

A tutti è noto che l'elettricità passa attraverso i metalli che sono corpi buoni conduttori di elettricità, e che quindi per portare l'elettricità da un punto ad un altro vengono adoperati dei fili metallici. Per le sue qualità uno dei metalli che più si presta a questo scopo è il rame. Ritorniamo sull'argomento quando parleremo dei cavi elettrici. Vediamo di renderci conto del come venga a formarsi nel magnete l'elettricità a quella tensione sufficiente per produrre le scintille. Tutti conoscono le calamite; sono arcinote quelle a ferro di cavallo; proprio di queste ultime ci si serve per costruire il nostro magnete. Il nome di magnete dato alla nostra macchina deriva appunto dal fatto che uno dei suoi elementi essenziali è costituito dalla calamita che si chiama anche *magnete* (dal nome del minerale "magnetite" le cui proprietà, secondo la leggenda, vennero scoperte per la prima volta da un pastore greco chiamato Magnes). Prendiamo dunque una di queste calamite e, tra le parti estreme — chiamate *espansio-*

magnetico; questo fluido ha una particolare predilezione per il ferro specialmente se privo di altri elementi (*ferro dolce*) attraverso il quale passa con grande facilità (permeabilità magnetica). Mettendo la spirulina metallica tra le espansioni della calamita come in fig. 3-a, questa viene attraversata da una certa quantità di fluido o più propriamente da un *flusso magnetico*. Poichè il fluido, come si è detto, corre tra i due poli della calamita quando la spirale presenta la faccia ai poli (figura 3-a) verrà attraversata dal flusso massimo; a mano a mano che ruota verrà attraversata da una quantità minore di flusso fino ad arrivare alla posizione di fig. 3-b in cui il flusso attraversante è nullo. Ebbene ogni volta che si manifesta una variazione del flusso attraversante la spirulina, ecco che la spirulina stessa diviene sede di una forza elettrica ed è percorsa da una corrente. Questa forza elettrica o *forza elettro motrice* è tanto più elevata quanto più rapidamente è avvenuta questa variazione di flusso e quanto più potente è il flusso che attraversava la spirale. Così il nostro magnete è inventato (fig. 4). Esso si compone di una potente calamita a ferro di cavallo entro cui ruota una spirale mossa con opportuni ingranaggi dall'albero motore. I due estremi della spirulina sono collegati con i conduttori che vanno a finire nella *candela*, come nello schema di fig. 2-a. Anzi questo schema può anche essere semplificato e ridurre ad uno solo il numero di fili che conducono la corrente alla *candela*, perchè si può benissimo adoperare la massa metallica del motore come filo di ritorno al magnete (fig. 1 a-b).

Purtroppo ci si accorge che questo magnete rudimentale non può essere adoperato per lo scopo cui

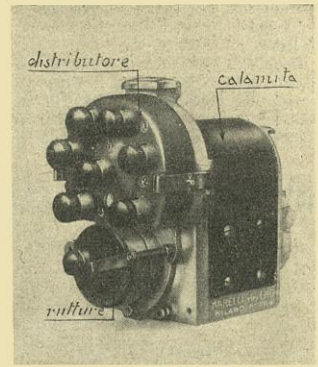
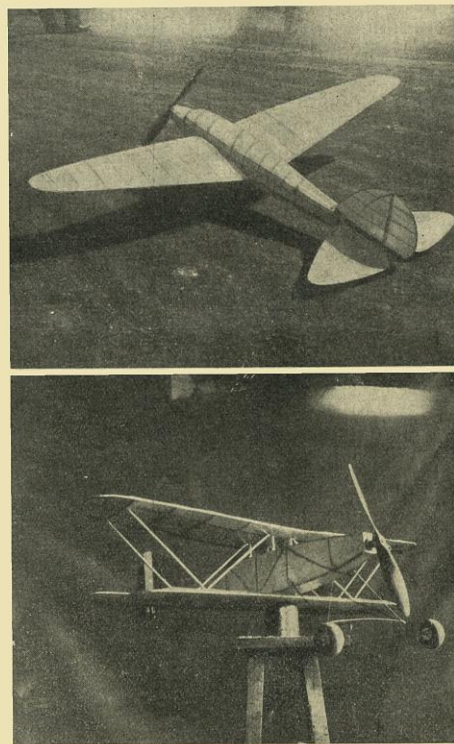


Fig. 6. — Tipo di magnete per motori di aviazione.

era destinato, perchè ha molti difetti. Primo di tutti la forza elettro motrice prodotta nella spirulina non produce quella tensione (differenza di potenziale) necessaria per provocare la scintilla. Inoltre il nostro magnete non possiede un dispositivo capace di regolare l'istante in cui deve essere prodotta la scintilla, e un organo che distribuisca le scintille ai vari cilindri del motore. Corriamo dunque ai ripari e perfezioniamo il magnete semplice descritto. Ci avvantaggiamo intanto dal fatto che il fluido magnetico preferisce passare per il ferro; avvolgendo dunque la spirale intorno ad un nucleo di ferro, siamo sicuri che questa sarà attraversata da una quantità maggiore di flusso magnetico e quindi la forza elettro motrice sarà più grande. Osserviamo poi che avvolgendo anzichè una, un numero maggiore di spire, la forza suddetta aumenta in proporzione. Malgrado tali accorgimenti, il magnete non produce ancora la grande differenza di potenziale necessaria.

Per raggiungere il nostro scopo cerchiamo di moltiplicare l'effetto di induzione precedentemente descritto. L'esperienza ci dice che anche la corrente elettrica provoca un campo magnetico, i cui effetti scompaiono non appena cessa la causa che lo ha prodotto ossia la corrente. Adoperiamo dunque la corrente che si produce nelle spire avvolte sul nucleo anzichè a produrre direttamente la scintilla, a generare un flusso magnetico dentro un'altra spirale (formata da un grande numero di spire di filo sottile) avvolta intorno alla prima. Le prime spire vengono dette *primarie* e le seconde *secondarie*. Per far variare il flusso nella spirale secondaria (come abbiamo detto il flusso deve variare perchè si generi nella spirale una forza elettro motrice), si interrompe la corrente primaria che lo ha generato con un apposito interruttore o *rottore*. Per produrre il massimo effetto, la corrente primaria si interrompe proprio al momento in cui essa ha il valore massimo in modo che la variazione di flusso (dal massimo a zero) sia notevole e grande quindi la forza elettro motrice indotta nella seconda spirale.

In genere la corrente che si produce nel primario per effetto del flusso della calamita diventa massima due volte ogni giro (magneti a due scintille per giro). Interrompendo questa corrente primaria massima per mezzo del rottore, si possono produrre due scintille per ogni giro (magneti a due scintille per giro). Un altro organo importantissimo è quello incaricato di distribuire la corrente ad alta ten-



Due modelli di Michele G. Simoncini. Sopra l'«S.M.G. 4», apertura cm. 150, con 120 cm. di fusoliera, azionato da doppia matassa; sotto l'«S.M.G. 5», biplano di cm. 85 d'apertura, con cm. 70 di fusoliera.

sione della seconda spirale ai diversi cilindri che prende il nome di distributore, il quale è costituito da una spazzola ruotante collegata con l'alta tensione che passa successivamente su dei settori metallici collegati per mezzo di cavi elettrici alle candele dei cilindri. Per la circolazione della corrente, ripetiamo che si approfitta della conducibilità della massa metallica del motore (fig. 5). Nella fig. 6 vediamo un magnete "Marelli" in cui

sono abbastanza visibili i diversi elementi.
In questa lezione abbiamo dato uno sguardo sul funzionamento teorico del magnete; nella prossima entreremo un po' più nei particolari di questo organo che si può considerare come il cuore del motore a scoppio.

- (1) Vedi L'aquilone n. 15, 1936, pag. 8.
- (2) Vedi L'aquilone n. 52, 1936, pag. 7.
- (3) Vedi L'aquilone n. 13, 1937, pag. 10.

U. Luccardi.



UN EMULO DI LEONARDO

C'è un certo aquilotto torinese, Olivetti Mario, il quale, stanco dei magri risultati ottenuti nel volo con forza muscolare, ha pensato di inventare lui un nuovo sistema.

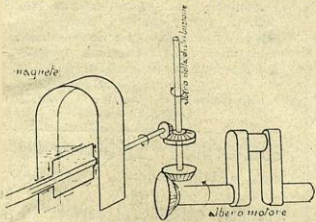


Fig. 4. — Rappresentazione schematica del magnete nella sua forma più semplice. L'albero motore, attraverso ingranaggi conici, fa ruotare la spirulina tra i poli di una calamita. (Vedi «Lezioni sul motore»).

Visto che con i soliti apparecchi ad ala fissa simili a quelli usati per il volo a vela, si ottiene poco o niente; visto che questi benedetti ingegneri hanno la mente troppo ristretta per ideare qualche cosa di originale, il nostro amico ti inventa una macchina volante... disegnata già da Leonardo da Vinci!

Niente di male. Ritenete pure che questo inventore è in buona fede. Vi provi ciò la descrizione che egli fa del funzionamento del suo apparecchio ad ali battenti, apparecchio che, pur somigliando molto a quello già ideato dal nostro Leonardo, è alquanto più complicato. Comprendere il funzionamento di tale apparecchio mi è riuscito molto difficile, dato il farrinoso modo di descrivere che ha usato il nostro amico. Immaginate che dopo aver descritto tutto l'apparecchio, è passato a dirmi: « Dunque, caro ingegnere, riassumiamo: spingendo in basso i miei piedi, le ali si abbassano e gli elastici si tirano (bravo furbo, dico io, così oltre a dover vincere la resistenza opposta dall'aria al movimento brusco dell'ala, avrai anche da vincere la resistenza per tirare gli elastici! Ma andiamo avanti) poi gli elastici, essendo elastici (come direbbe Monsieur De Lapalisse, dico ancora io) ritornano nella posizione primitiva e con essi l'ala ed i miei piedi (semplice, facile e di poca fatica...), i quali spingono di nuovo in basso, eccetera, eccetera, ed abbiamo così un magnifico volo ad ala battente. Alt, alt, per carità. Dimenticavo il più importante: l'equilibrio (finalmente se n'è accorto...). Eccoti dunque: l'equilibrio viene assicurato mediante speciali impennaggi con i movimenti opportuni fatti eseguire dal mio corpo, come faceva Lilienthal col suo apparecchio (non gli basta aver disturbato Leonardo, ora tira fuori anche Lilienthal!). Per la partenza non c'è da spaventarsi (no, no! basta che tu parli solo). Basta una piccola rincorsa con l'ala in posizione orizzontale e un salto da un ciglio di qualche bastione, o burrone, come vuoi tu (questo no, non lo voglio, perché non sono cattivo), e poi giù, forza su M. (M., se non lo sapete, sarebbe il pedale). Per l'atterraggio, idem. Ala in

posizione orizzontale, si plana e si tocca terra come i colombi in Piazza Castello ».

Ecco fatto il volo umano! Chi vi dice che occorrono tante storie, tanti aggeggi, tante complicazioni! Basta emulare questo nostro amico ed è tutto fatto. Certo, c'è da risolvere il problema di chi muoverà tutta la macchina, ed un altro non meno serio di chi la indosserà, ed un altro ancora non meno preoccupante, di come la macchina volerà; ma, ecco, bisogna proprio contentarsi. Niente al mondo è perfetto e se si comincia a dubitare di tutte le invenzioni dovute alle menti fosforescenti dei nostri giovani amici, c'è da scoraggiarli.

Ora termino, caro Olivetti. Non te l'avevo a male se sono stato un po' ironico, ma capirai anche tu che questa tua idea è un poco balzana.

Devi sapere, mio caro, che il problema del volo con ali battenti, nonostante i tanti tentativi scientifici fatti, non è un problema che si possa risolvere tanto allegramente. I piccoli uccelli che uniscono ad una grande leggerezza una grande forza muscolare, essi soli possono ottenere il volo con tale sistema, ma se sali un poco nella scala delle grandezze dei volatori troverai che il falco, l'aquila, e gli altri grandi rapaci muovono il meno possibile l'ala, preferendo sfruttare le correnti aeree ed hanno battiti d'ala molto ampi.

Puoi dunque capire come l'uomo che, rispetto al suo peso, è un gracilino che fa ridere, non potrà mai volare con tale sistema. Ecco, dunque, che entrano in campo le ali rigide, più semplici a costruirsi e che offrono la possibilità di essere molto leggere rispetto a tutta la superficie da utilizzare per il sostentamento.

Il volo con forza muscolare si potrà realizzare solo seguendo la via sulla quale, pa-

zientemente, alcuni studiosi si sono messi. Sappiamo, infatti, che in Germania è stata costituita una apposita sezione del centro studi di volo a vela col preciso intento di risolvere il problema del volo umano.

In Italia abbiamo ora una macchina dovuta all'ing. Bossi e costruita da Bonomi, azionata da una doppia elica mossa dalle gambe del pilota. Sembra che tale apparecchio abbia corrisposto alle speranze del suo costruttore. Per ora il «pedalante» (tale è il nome dato a questa interessante macchina) ha volato con lancio a mezzo di elastici, ma si sta realizzando un sistema di accumulamento di energia, con la quale poter ottenere il decollo coi mezzi esistenti a bordo. Infatti, a norma del regolamento della gara promossa dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica, con un premio di centomila lire, (che verranno attribuite a chi effettuerà un volo di una certa durata e distanza servendosi della sola forza muscolare), l'apparecchio deve decollare con i propri mezzi e l'energia da erogare sull'apparecchio non dovrà essere immagazzinata in un tempo maggiore di cinque minuti.

Ingegnere Sofistico

ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

Fra la Reale Unione Nazionale Aeronautica e l'amministrazione del nostro giornale, è stato stabilito che le quote di iscrizione per gli appartenenti alle organizzazioni giovanili del Partito sieno d'ora innanzi fissate come segue:

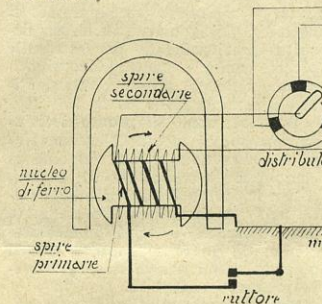


Fig. 5. — Rappresentazione schematica del magnete, con i suoi elementi essenziali: calamita, nucleo di ferro, spire primarie, spire secondarie, rotore e distributore. (Vedi «Lezioni sul motore»).

Balilla e Piccole Italiane L. 8

con diritto alla tessera e all'abbonamento a L'aquilone fino al 28 ottobre seguente la data dell'iscrizione.

Avanguardisti e Giovani Italiane L. 15

con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a L'aquilone con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione.



Il romano Nello Monticelli con il suo primo modello volante.

Fasci Giovanili e C.U.F. L. 15

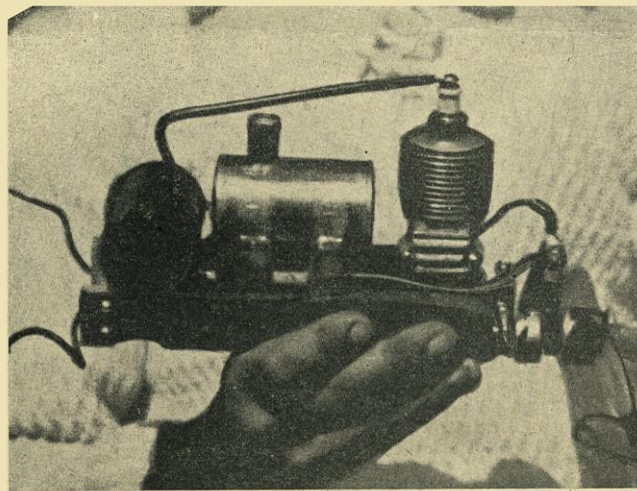
con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a L'aquilone con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione, o alle Vie dell'aria con decorrenza dal giorno dell'iscrizione.

All'atto dell'iscrizione è necessario presentare la tessera dell'anno XV dell'Associazione giovanile del Partito.

L'associazione alla R.U.N.A., oltre a dare, dunque, il diritto di ricevere un periodico aeronautico, permette di frequentare gratuitamente le Scuole d'aeromodellismo, il cui numero va aumentando continuamente.

La R.U.N.A., dedicando la propria attività anche all'aeromodellismo, sta compiendo un'opera che è destinata ad un grandissimo sviluppo, poiché va incontro alla massa di giovani che possono trovare nella costruzione degli aeromodelli il mezzo di avvicinarsi all'aviazione e di farsi una cultura tecnica e scientifica utilissima in futuro, particolarmente per coloro che comunque entreranno nella carriera aeronautica.

La R.U.N.A. ha scuole di pilotaggio a motore e di volo yelleggiato; indoe annualmente gare, raduni e manifestazioni aeree di vario genere, alle quali i soci possono partecipare ed assistere con notevoli facilitazioni, oltre a quelle concesse per i viaggi aerei.



Un motore svedese per modelli volanti. La corsa è di mm. 21, e l'alesaggio di mm. 20,5. Il peso, in ordine di marcia, è di 450 grammi.

AEROMODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937 con listino prezzi inviando una lira

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

O col vento O contro vento

Storie Eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente).

— Che razza di corrente! — borbottò Enzo. — Andiamo a passo di lumaca.

— Forza, Bibi, se non ci trascina al largo!

— Non era meglio portare senz'altro l'idro qui?

— No, perché nell'insenatura non c'entra e al largo non potevamo ormeggiarlo. Queste isole del Pacifico son fatte come obelischi. La punta emerge dall'acqua e poi, quasi sempre, sprofondano subito per migliaia di metri.

— Come faremo a mettere il baule a bordo?

— Lo carichiamo sul battello, poi io vado a prendere l'idro e lo porto qui avanti e tu mi vieni incontro restando.

— Già, è l'unica. Forse avremmo fatto bene a prendere il canotto del signor Arsenghi.

— E chi lo riportava a terra? Ho capito che Bernabé malvolentieri ci avrebbe aiutato. Stamattina non s'è fatto trovare al campo... Ha un carattere curioso, quell'uomo. Attento alle secche... Forza, ora, su... Bene! Salta giù, adesso. Lega!

Bibi annodò il cavo alla punta d'uno scoglio, mentre Marino scendeva a sua volta a terra, portando con sé una solida corda, un palo e un sacco.

Salirono alla baracca, non senza grande fatica insaccarono il cofano, l'imbraccarono con la corda che, in due punti, avvolsero al palo e, dopo una mezz'ora erano di ritorno alla riva col baule sospeso alla sbarra appoggiata sulle spalle.

Con molta precauzione adagiavano il carico nel centro del battellino.

— Vado a prendere l'idro. — disse Marino, avviandosi. — Quando sentirai il motore, molla e rema adagio. Può bastare la corrente a portarti. Quando sarò ammarato, decideremo il resto. Tutto andrà benone. Il mare è un olio.

Non erano trascorsi venti minuti che il rombo familiare del motore del "Nuova Roma" si fece udire.

Natalina, che quella mattina era stranamente immusonita e nervosa, si spinse sulla riva a guardare.

— Signor Bernabé! — chiamò. Ma quel benedetto uomo non rispose. Chissà perché s'era nascosto e dove diavolo s'era cacciato. Non tirava un alito di vento e sembrava che l'azzurro del cielo diminuisse rapidamente di trasparenza. Il mare era bianchiccio e piatto come il banco d'un lattaio.

Il "Nuova Roma" passò, grondando acqua dallo scafo, sulle tende, e planò verso il largo, là dove a un trecento metri dalla riva si vedeva Enzo spingere prudentemente al largo il suo battellino, immerso fino all'orlo.

L'idro ammarò sollevando due lisce e nettissime ondate divergenti, una verso l'alto e l'altra in direzione della costa.

— Gesù! — invocò Natalina impallidendo.

Un'onda aveva raggiunto il battellino facendolo bruscamente impennare. Il bauletto slittò e Natalina

vide Bibi, che l'abbracciava per trattenerlo, sprofondare con esso.

Senza un grido, la donna s'afflosciò al suolo.

Capitolo XXXVI

Un ammaraggio spettacoloso

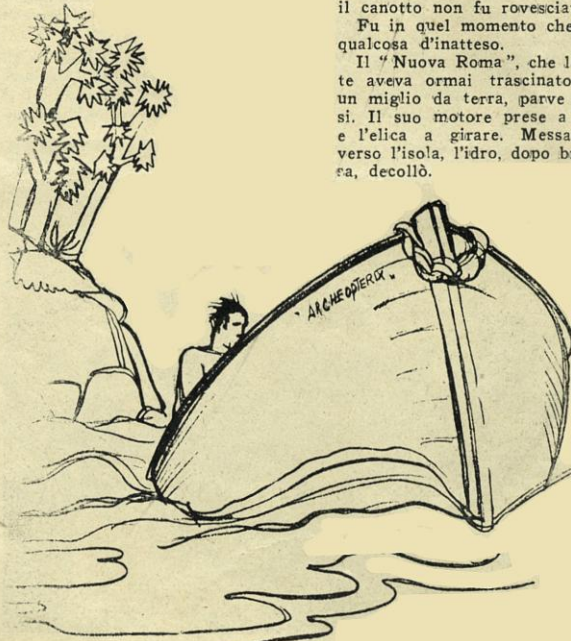
Ancora spumeggiava l'acqua nel punto dove Bibi s'era sprofondato, che Marino, con un grido altissimo s'era tuffato vestito com'era, lasciando che il "Nuova Roma" se ne andasse alla deriva con la corrente.

A quel grido, Bernabé, che aveva passato gran tempo a rosicchiarsi le unghie e a riaccendere una pipetta che regolarmente lasciava spegnere, sbucò dal palmeto dove fin dall'alba s'era rintanato.

Vide cose strane e, allo stesso tempo, eloquentissime. Il "Nuova Roma" evidentemente vuoto e con lo sportello della cabina spalancato e oscillante, prendeva placidamente il largo rigirando su sé stesso. Il battellino di gomma, anch'esso deserto, graziosamente danzava sulle piccole onde e controonde, nipotine di quelle più grosse alzate dall'idro e respinte dalla costa.

Bernabé, uomo di pronta decisione, non sbottò in inutili esclamazioni di meraviglia, ma a velocità da campionato e sorvolando gli ostacoli con la levità d'una rondinella, saltò nell'"Archeopterix" ormeggiato poco distante, e mise immediatamente in moto il motore che, il giorno del suo arrivo Arsenghi aveva provato e rifornito.

Nel frattempo la scena s'era popolata d'un nuovo personaggio: un nuotatore, Marino, chiaramente spossato, che a intervalli irregolari faceva qualche debole bracciata ora in questa ora in quella direzione.



... e mise immediatamente in moto il motore...

All'avvicinarsi del canotto, il giovane parve volerlo di proposito evitare e, quando Bernabé gli lanciò il capo di una corda, accennò faccamente di no e, incrociate le braccia, si lasciò sprofondare. Ma non appena per la spinta dell'acqua tornò a riaffiorare, Bernabé lo agguantò pel collo della camicia e lo trasse a bordo.

Il poveretto quasi non respirava, ma rinvenne subito e il suo primo movimento fu un tentativo di gettarsi in acqua.

— Bibi, Bibi! — rantolava, perché non gli riusciva di gridare.

L'altro, angosciato, guardava in giro, ma nulla si scorgeva sulla superficie delle acque, oltre che il "Nuova Roma" e il battello, che continuavano ad allontanarsi, lentamente rotando.

Natalina, cadendo priva di sensi, era andata con la faccia contro l'ingresso secondario d'un formicaio.

Per un poco gli inquilini pazientemente attesero che quella specie di frana colossale si decidesse a spostarsi, ma infine, cominciarono a lavorar di mandibole sull'orecchio e il collo della svenuta, la quale sospirò e riaperse due occhi sbigottiti e incerti.

Si rizzò lentamente a sedere, lasciandosi con aria intontita l'orecchio e il collo che le punture avevano irritato.

Non capiva bene perché stesse lì; seduta in terra, né la ragione di quel gran silenzio appena sgretolato dallo scoppiettare d'un motore.

Guardò al largo e vide l'"Archeopterix" con a bordo Bernabé e Marino che sembravano colluttare. Repentinamente ricordò.

— Bibi, figlio mio. — urlò come pazza e disperatamente corse in mare incurante dell'acqua che la bagnava e delle ammacature che si faceva contro gli scogli.

— Dov'è? Dov'è? — gridava, aggrappandosi all'orlo del canotto, e siccome nessuno le rispondeva, lasciò la presa e tornò ad arrancare verso l'alto, con l'acqua che ormai le arrivava alla gola.

I due uomini, l'afferrarono per le braccia, ma quella, urlando, continuò a dibattersi tanto che per poco il canotto non fu rovesciato.

Fu in quel momento che accadde qualcosa d'inatteso.

Il "Nuova Roma", che la corrente aveva ormai trascinato a quasi un miglio da terra, parve ridestarsi. Il suo motore prese a rombare e l'elica a girare. Messa la prua verso l'isola, l'idro, dopo breve corsa, decollò.

Sedotto forse dallo spettacolo d'una grossa donna e di due uomini in buffe posizioni, tutti con le pallide e smarrite facce levate al cielo, il "Nuova Roma" puntò dritto sul gruppo e in un baleno gli fu sopra.

Una mano salutante si sporse dal finestrino, ma subito un urlo di disperazione lacerò l'aria e i tre disgraziati si copersero gli occhi con le mani.

(Continua).

Enzo Jemma

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

È l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

È un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE",
Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

È uscita: LA TAVOLA N. 1

DEL
GOSTRUTTORE DI AEROMODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale

DEL
CIRILLO
AEROMODELLO A TUBO
Costo Lire 3,50 franco di porto
Inviare commissioni a
AEROMODELLI e ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:
LIBELLULA - Aeromodello a tubo

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chi edere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgersi all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Caelano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ERCOLE MIAGLIA, Sassoferrato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

FRANCOBOLLI cambio con aeromodello. Dario Cardarelli, via Lorenzo Valla, 27 - Roma.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diorama

(Continuazione del numero precedente)

— Oh, piccola mia, animuccia bella! — diceva — Vieni qui. e cercherò di spiegarti questa che sembra, anzi che è, una grande contraddizione del cuore umano; e che pure risponde perfettamente allo speciale stato d'animo del soldato, e non solo del soldato, ma del combattente, del lottatore, di colui insomma che combatte per una conquista. Vedi, quando una lotta è sostenuta per un'idea giusta, per la rivendicazione di un diritto, deve impegnare tutte le forze per conseguire la vittoria sull'avversario. Questo è il principio della guerra. Ora, una Nazione che, forte del suo buon diritto, chiama alla guerra i suoi figli, chiede ad essi di impegnarsi per la vittoria fino all'eroismo, e se è necessario, fino alla morte. E i suoi figli, che considerano la patria come la Grande Madre che va amata, difesa, resa sempre più forte al cospetto del mondo, rispondono con le loro forze migliori. E' un loro sacro dovere, il più alto dei loro doveri; e chi vi si sottrae o tenta di sottrarsi, è vile, ed è indegno d'avere una patria. Ebbene, quando un soldato, nella battaglia, incontra un nemico che cerca, in qualsiasi modo, di offendere, di umiliare, di diminuire la sua patria, egli ha il dovere di abbatte-rla, di ucciderlo. Uccidendolo sopprime una forza contraria, una forza nemica, una forza distruttiva, che viene a indebolire la difesa, a minacciare la vittoria. Ma, in questa lotta, non c'è, non ci deve essere odio di uomo contro un altro uomo. Fuori dalla mischia, lontani dal campo di battaglia, liberati dall'atmosfera della guerra, quei due soldati torneranno ad essere due uomini, due creature fatte ad immagine di Dio, due esseri buoni, forse miti di animo, forse incapaci di fare ad alcuno il più piccolo male. L'uno vedrà lealmente nell'altro il difensore della patria, vedrà serenamente nell'altro il figlio che risponde alla voce della madre sua; che si arma per difenderla, che ubbidisce ad un dovere. In Baracca lo spirito cavalleresco, la generosità, la gentilezza erano pari al valore, al coraggio, al senso del dovere. Ed ecco perché, a combattimento finito, il soldato depone la sua arma e va, umanamente, a vedere il pilota ferito, a stringergli la mano, a fargli coraggio. Anche in seguito gli accadrà spesso di mostrare in questo modo la sua anima cavalleresca, la sua umanità generosa, quando, per esempio, dopo la terza vittoria scriverà: "... l'ufficiale osservatore è colpito al polmone e ad un braccio, ma forse se la caverà. Gli ho parlato a lungo all'ospedale, ed ho saputo molte cose interessanti". E dopo la vittoria di Udine:

"... Siamo andati a trovare il tenente austriaco ferito a Udine. E' un tenente di cavalleria, polacco, di nobile famiglia. E' molto malandato, ha ancora la ferita aperta, ma guarirà; gli portai le fotografie del-

l'apparecchio; gli ho promesso un pezzo d'elica per ricordo, e dei libri da leggere. La madre sua chiede con insistenza notizie per via della Svizzera; abbiamo saputo che è il terzo figlio, superstita unico della guerra, e che la sua famiglia tiene un centinaio di nostri prigionieri che lavorano nei loro campi e sono molto ben trattati" (...).

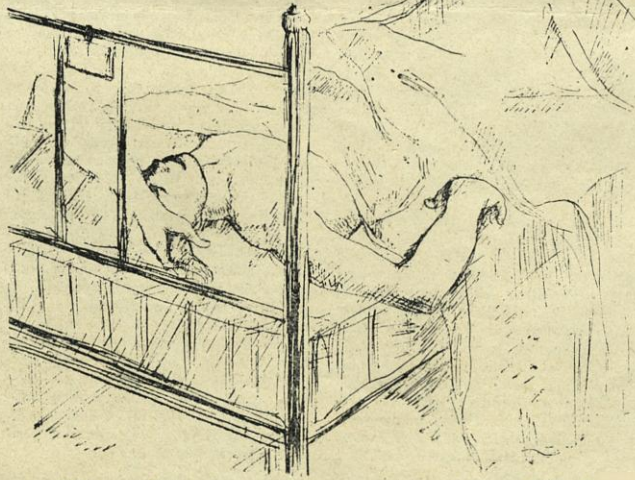
Un altro tratto caratteristico dell'anima dell'Eroe è questo: egli riconosce sempre il merito, le qualità, il valore del suo avversario. E' giusto e leale, sempre. Nelle sue lettere si trovano spesso queste espressioni: "... il pilota austriaco era molto abile, e perciò il combattimento è stato difficile" (...). "L'osservatore, sottotenente d'artiglieria da montagna, è una figura di ufficiale assai distinto..."

Dopo un volo di crociera del 21 maggio: "... i nemici erano assai abili e volteggiavano con destrezza, talché era difficile poterli puntare".

Dopo altre vittorie, descrivendo un combattimento avuto al 6 giugno 1917: "... mi sono diretto ad attaccare l'Albatros, il quale volse verso di me. Lo assalii sul fianco destro a brevissima distanza, ma il nemico assai abile volteggiava e difendevasi assai bene, senza mai lasciarmi il tempo di puntarlo con precisione" (...).

Ed ancora: "... il tedesco manovrava con grande maestria e faceva fuoco molto ben mirato".

La sua gentilezza, la sua serenità fioriscono sulla sua forza e sul suo coraggio come corolle fragili e chiare che miracolosamente sbocciano in cima a un tronco superbo. Durante il combattimento nel cielo della Patria che era stato violato dal nemico, Baracca vendicava i morti che nelle nostre città indifese erano stati vittime delle feroci incursioni aeree; abbatteva una forza demolitrice e minacciosa; serviva la patria sua; e quando vittorioso, ur-



"Siamo andati a trovare il tenente austriaco ferito a Udine".

lava di gioia c'era nella sua voce la stessa della patria vittoriosa, che trionfava sul nemico. Il suo urlo par che riempia della vittoria tutto il cielo italico; par che dica: "Sono salvo! Sono ancor vivo! La morte mi ha sfiorato il volto col suo alito gelido, ma io ho trionfato su lei! Sono ancora al servizio della mia patria! Sono ancora un'arma di vittoria e domani vincerò ancora!". Non è odio il sentimento che guida le falangi di soldati contro altre falangi di soldati; non è odio che, nell'ora dell'assalto, strappa urli dai petti infocati, che accende gli animi, che trascina ad uccidere; ma è il sentimento del dovere, il sentimento dell'onore, il sentimento dell'amor patrio. Per questo, e solo per questo, la guerra è una lotta e non una carneficina; solo da ciò tutte le sue miserie e i suoi orrori sono giustificati.

La mamma aveva parlato senza interrompersi e dalla sua voce e dalla sua espressione si sentiva che quel ragionamento sulla guerra non le era nuovo. Dalle sue parole ferme veniva una certezza, una sicurezza che disperdeva tutti i dubbi, che fugava tutte le ombre. Diana, che aveva ascoltato il lungo discorso con attenzione quasi dolorosa, come bevendone le parole, ora respirò profondamente, sollevata da un incubo. Afferrò le mani della signora D'Auro e si mise a carezzarle dolcemente, per ringraziare la donna domanda ansiosa e l'aveva placata.

— Sei persuasa, Dianella?

— Ora sì.

Giorgio non aveva perduto una sillaba, ma quel ragionamento non aveva trovato la sua mente impreparata come quella di Diana. Altre volte il fanciullo aveva sentito esprimere quelle idee dal babbo e dagli amici del babbo, in frammenti di discorsi, in letture, in conferenze. Di più; egli era maschio, e lo spirito della lotta e della conquista gli era innato. Perciò disse:

— Io capisco benissimo che cosa succede durante un combattimento, e posso anche immaginare cosa si prova dopo. Una volta il babbo mi ha detto che nell'infuriare d'una battaglia si erano trovati di fronte,

armati di baionetta, due ufficiali delle due Nazioni nemiche, i quali, nei tempi di pace, erano stati compagni di scuola e poi amici intimi, quasi fratelli... Certamente essi non si odiarono mai, nemmeno nell'attimo crudele della carica alla baionetta!

(Continua).



In questo numero non c'è spazio per le «Notizie stupefacenti».

CICLONETTA. — La più disgraziata? Via, non esageriamo. Ti assicuro che la colpa non è mia. E poi devo lavorare come un povero asino. Ti pare che sia giusto? Non posso rispondere a tutte le lettere, proprio a tutte. Dovete avere pazienza anche voi. Dovrò ridurre ancora le ore di sonno. Pensa che, a proposito del film, non riesco a dedicarvi più nemmeno un minuto. Spero che, finiti i raduni aerei, torni un po' di pace e di calma intorno a me. E allora penseremo ai protagonisti del film sull'aeromodellismo. Da una serie di fotografie sceglieremo i più fotografici. Ad ogni modo devo dirti che la lontananza da Roma costituisce un grave ostacolo. Mettiti bene in capo e cerca di studiare e di essere cileone il meno possibile.

AEROMODELLISTI DI VARAZZE. — E' impossibile accontentarvi, perché, come ha osservato giustamente il vostro caro professor Nocelli, i voli si susseguono in ordine geografico. Ad ogni modo il nuovo programma stabilisce per Novi il giorno 12, e non più il giorno 21 giugno.

ENTUSIASTA ANCONETANO. — L'abbonamento a L'Aquilone può essere fatto in qualunque giorno di qualunque mese e, a richiesta, si possono spedire gli arretrati dell'annata in corso. Ti faccio spedire altre 50 copie per la propaganda che prometti di svolgere presso i tuoi compagni.

PIERO BORBANI - Bologna. — Vorresti fotografarmi? Io sono nemico delle macchine fotografiche che puntano l'obiettivo su di me. Non so se sarò a Bologna il 25 maggio.

GIUSEPPE ELENA - Torino. — Se tu mi avessi comunicato che titolo di studio possiedi, io ti avrei detto se puoi, o no, prendere parte al concorso per l'Accademia. Ne parleremo a Torino, sul campo di Mirafiori.

MARINO TORNIELLI - Genova. — Se non mi dici che titolo di studio hai, non posso sapere che grado avrai entrando in Aeronautica.

GIUSEPPE FERRANTI - Roma. — Tu mi scrivi che i tuoi genitori hanno intenzione di mandarti in un collegio militare, uscito dal quale tu vorresti entrare all'Accademia Aeronautica. Io dico che se tu fossi in possesso dei titoli di studio prescritti, potresti andare senz'altro a Caserta. Pensaci seriamente e parlane con i tuoi genitori.

RAFFAELLO DEL ROSSO - Empoli. — La data esatta è l'ultima pubblicata, quella, cioè, dell'ultimo numero e del presente. Arrive, perciò a Peretola.

MARIO BARBIERI - Torino. — Se sei abbonato a L'Aquilone non hai bisogno di pregare il tuo professore di darti un buono di volo. In quanto agli studenti, voleranno quelli delle classi superiori delle scuole medie superiori. Sono contento che tu abbia già costruito nove aeromodelli con motore ad elastico e più contento ancora che tu ti sia deciso a costruire finalmente un velleggiatore.

EGISTO SALVETTI - Roma. — Caro cavaliere, permettimi di congratularmi per la Tua bella famiglia aeronautica. Trovo che lo scherzo dei Tuoi figli piloti è stato molto carino. Soltanto mi dispiace di non vederTi sul campo del Littorio in qualità di... aquilone. Perché non conoscerci lo stesso? Con questa speranza, Ti saluto con tanta cordialità.

Zio Falcone

Collaborazione dei giovani

A H, I L V I N O!

Dopo quindici mesi di campagna, era tornato il papà; ufficiale aviatore volontario. Che festa quella sera in casa di Piero! Poiché il papà, il bravo e caro papà, era lì, al suo posto lasciato vuoto per tanto tempo. E tutti erano felici.

Ma Piero, più grandicello dei suoi due fratelli e che si considerava un uomo, era il più vicino al babbo e se lo mangiava con gli occhi. Lo interrogava, gli parlava, voleva saper le sue avventure, se era stato ferito, quanti dischetti tricolori aveva dovuto mettere sul suo trimotore e se aveva fatto sempre «centro».

E intanto saltavano, forse pazzi anch'essi dalla gioia, i tappi delle bottiglie e le coppe si riempivano di nettare per essere — tragico loro destino — vuotate subito.

E anche Piero aveva bevuto quella sera! Tanto che, forse pel fumo delle sigarette o forse pel sonno, se ne andò a letto non seguendo precisamente la legge d'inerzia, la quale obbliga i corpi a seguire nel loro stato di moto una traiettoria rettilinea.

E mentre gli ospiti si abbandonavano in girti di danza, il Sommo, penetrando per la porta schanza della cameretta, venne a chiudere gli occhi al nostro omio.

«Domani a mezzogiorno» diceva il messaggio captato dalla stazione radio dell'aeroporto.

Il comandante aveva disposto affinché cinque apparecchi partissero verso la zona donde proveniva il misterioso segnale. Ognuno aveva una superficie da controllare e una radio a bordo per comunicare col comando.

Partito con gli undici per assolvere il compito affidatogli, Piero volava già da un'ora scrutando, assieme all'osservatore, il terreno. Si sapeva che alcuni fanatici tramavano nell'ombra qualche cosa di losco e quel messaggio ne era stata la conferma. Con prontezza fascista il comandante l'aeroporto aveva stabilito il piano di condotta e disposto per sventare qualsiasi tentativo di ribellione.

Volava dunque Piero sui territori che suo padre aveva, dieci anni prima, sconvolto di bombe, sui quali l'ala italiana aveva riportato una delle più fulgide vittorie. Se il suo compito non fosse stato grave, egli avrebbe in quel momento pensato: «Caro papà, li riconosceresti questi terreni? Vedi là c'era una steppa ed ora ricicola il gronoturo ed il grano. Là ci sono campi di cotone; qua frutteti e piantagioni di caffè. E laggiù? Dalle caverne, donde gli scoiatti si spravano addosso i loro caricatori, escono ora i carrelli carichi di minerale prezioso: quelle miniere ci danno il platino».

E tante altre cose belle avrebbe voluto dire Piero al suo caro papà, che un giorno l'aveva preceduto in voli di guerra contro il più barbaro dei popoli. Ma non poteva, perché egli aveva una missione da svolgere e se scrutava il territorio non lo faceva già per raccontare poi a suo padre le innovazioni introdotte dal braccio italiano nell'Impero, ma per scovarvi i sicari, coloro che credevano di troncare per sempre il dominio italiano sui territori d'Etiopia.

Aveva avuto ordini precisi: scovare i ribelli; telegrafare al comando e poi, giacché le volevano, botte da orbi! E gli ordini sono ordini: bisogna eseguirli. Figurarsi, se non li avrebbe eseguiti Piero; per rendersi degno di suo padre, per la voglia matta che aveva di menar le mani, perché rifuggesse sempre più la grandezza della Patria!

Ma aveva ormai perduta la speranza di esser lui il favorito e pensava con invidia al suo fortunato collega che forse scariava i colpi della mitragliatrice sui ribelli, quando gli parve che una colonna di armati si muovesse a sud-est dell'apparecchio. Col cuore che gli scoppiava si diresse a tutto gas in quella direzione, piantò il motore e, con una rapida piechata, si portò a 50 metri di quota.

Una esclamazione di gioia gli uscì spontanea. Non s'era ingannato. Eccoli, ora, sotto di sé, coloro che per un'ora aveva cercato invano.

Colla radio di bordo avvisò il comando e tornò sui suoi «passi».

I ribelli, che s'acceglavano ad assiere un nostro presidio non lontano; gli diedero il benvenuto con una scarica di fucileria.

Allora, apriti o cielo! I quintali di esplosivo che gravitavano il suo apparecchio caddero come cadde un giorno la manna nel deserto non ottenendo però il medesimo effetto. Appena i «gingilli» toccano il terreno lo trapanano innalzando colonne di terra e di schegge. I malcapitati ribelli vengono proiettati in aria come fucilli e ne ricadono orribilmente mutilati.

Ben presto l'apparecchio di Piero fu alleggerito del suo carico.

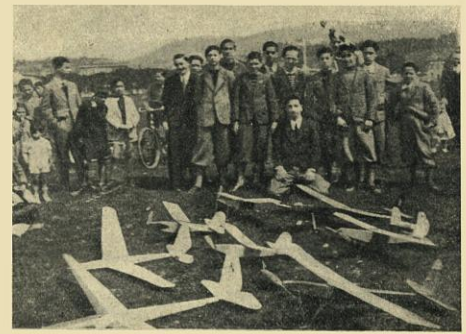
Allora, stringendo rabbiosamente la «cloche» egli s'abbandonò ad ogni sorta di giravolte e quando davanti a sé vedeva sciamma bianchi, faceva cantare alla mitragliatrice il rosario di morte. Quanti ne distese sul terreno! Ma mentre si accingeva al ritorno, perché aveva assolto il suo compito e vedeva profilarsi già le sagome degli apparecchi dei suoi compagni, avvertì un acuto dolore alla fronte. Non s'era ancora reso conto delle cause quando l'apparecchio cominciò a sbandare. Tentò di riprenderlo, ma non riuscì: i cavi dei timoni erano stati recisi da qualche proiettile.

Si portò una mano alla fronte: colava copioso il sangue dalla ferita e cominciava a velargli gli occhi.

Mentre l'apparecchio precipitava, rivoltò un pensiero ai suoi cari, rivide tutta la sua vita dalle prime aspirazioni fino al giorno del brevetto; rivide con gioia la sua chiamata in A. O., là dove era stato suo padre; rivide infine davanti a sé una testa arruffata di ribelle. Allora, raccogliendo l'estremo delle sue forze, premette il grilletto per colpire ancora una volta il barbaro: tà, tà, tà...

In quello udì un tonfo sordo... Poi più nulla!...

Con gli occhi semichiusi si guardò attorno toccandosi la fronte: era umida. Non il terreno della lotta lo circondava, ma la sua cameretta piccola e graziosa; non gli erano vicini i corpi dei predoni e i resti fumanti



Gli allievi della Scuola di modelli volanti di Firenze hanno cominciato le prove dei loro apparecchi.

dell'apparecchio, ma i visi cari e sorridenti dei suoi genitori e... la lampadina elettrica che, forse colpita dalla mano inquieto del sognatore, era caduta roppendosi sul pavimento.

Aviomeo

Avviso agli abbonati di Roma

«Aviatrice» avverte le rondini e gli aquilotti di Roma, che non dorme... come molti credono, ma è sveglia anzi è attivissima, ed ha preparato una lieta notizia che farà piacere a tutti... (scommetto che meraviglierà anche Zio Falcone e... compagnia!).

Il Presidente del Dopolavoro Aeronautico, il Comm. Tucci, già nostro grande amico, ha concesso per tutti gli iscritti al «Gruppo Fausto Cecconi» e per coloro che si iscriveranno, la bella sede Nautico Sportiva al Viale Acquacetosa.

La simpatica Casina con campi di tennis, palla canestro, boccie, attrezzi ginnastici, canottaggio, ecc., è a nostra disposizione tutte le domeniche, per tutta la giornata. Tra gli iscritti il Presidente provvederà alla formazione di due squadre, una sportiva, l'altra per la filodrammatica del teatro del Dopolavoro Aeronautico.

Tutti gli abbonati in regola con il giornale, che desiderano iscriversi, sono pregati d'inviare con sollecitudine la loro adesione direttamente a *Fernanda Cesolari, via Firenze, 43* e di trovarsi alle ore 10.30 di domenica 23 maggio corrente alla sede suddetta in viale Acquacetosa. (Prendere il tram numero 1 da Piazzale Flaminio e scendere prima di attraversare il Ponte Milvio).

Zio Falcone, per dare il buon esempio (se non sarà a Forlì) si recherà all'appuntamento. Arriverà verso mezzogiorno, ma arriverà. (Salvo, si intende, che il dovere non lo costringa altrove...).



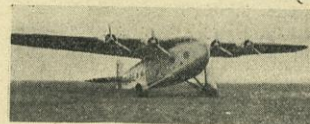
GIULIO CESARE PROSDOCIMO - Verona. — Ha mille ragioni. Il conto corrente postale mi ha dato tanti dispiaceri. Ma tu hai ragione. Non ti so dire se lo ripristineremo, e quando. Intanto serviti dei vaglia postali, o bancari. Mi ha molto divertito il resoconto della interessante visita fatta da te con la scolarosa del Liceo classico al campo di Boscomantico. Gentili, no?, gli ufficiali aviatori! Ti faranno volare a Verona anche se presenterai la semplice ricevuta dell'abbonamento. Tu, ad ogni buon conto, munisci del presente giornale e fallo vedere al col. Rampelli, comandante la spedizione.

PIÙ VELOCE - Verona. — Attendo il capolavoro di racconto illustrato da fotografie e spero che durante il raduno di Verona tu, con la tua *carriola*, ti faccia onore. Io, se ci sarò, ti darò del filo da torcere con la Leica. Non mi pare che la tua lettera contenga notizie stupefacenti.

Zio Falcone

N.° 20 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

L'ala si compone dei seguenti elementi che le permettono di rispondere alla duplice esigenza, di forma e di resistenza: 1) i «longheroni» (V.) in numero di 1 o 2 raramente 3, travi che corrono nel senso longitudinale dell'ala costituendone la parte resistente; 2) le «cèntine» (V.) che hanno l'ufficio di conferire all'ala la for-



Aeroplano quadrimotore ad ala alta a sbalzo.

ma adatta; 3) i «puntoni» e le «crociere» che servono per aumentare l'irrigidimento dell'ala; 4) il bordo di «attacco» o di «entrata» che costituisce la parte anteriore dell'ala; 5) il «bordo d'uscita» che è la parte terminale posteriore dell'ala; 6) i «bordi di estremità» che limitano le parti estreme dell'ala; 7) il «longherone porta alettone» (V. alettone) sul quale si incerniera l'alettone quando l'ala ne è provvista (le ali degli aeromodelli, in generale, non posseggono gli alettone); 8) il «rivestimento» (V.) che sposa la forma delle cèntine e conferisce il profilo all'ala.

Si dice «corda alare» la distanza massima che corre tra il bordo di entrata e quello di uscita. Sezionando un'ala con piani verticali se ne ottengono delle figure chiamate «profili»; per ogni sezione si ha un particolare profilo e per ognuno di questi un particolare valore della corda. L'area della figura che si ottiene riunendo i punti estremi delle corde alari di diverse sezioni si assume come «superficie alare». La distanza fra due piani tangenti ai bordi di estremità dell'ala si chiama «apertura alare». La parte superiore

dell'ala prende il nome di «dorso» o «estradosso» e la parte inferiore «ventre» o «intradosso».

L'ala di un velivolo può essere intera ovvero costituita da due parti collegate alla fusoliera che prendono il nome di «semiali». Il profilo dell'ala può risultare sottile o spesso (ala biconvessa, concavo-convessa, piano-convessa); in quest'ultimo caso nello spessore dell'ala possono esservi installati i serbatoi del carburante, i motori, il posto di pilotaggio, alcune volte le armi e, negli apparecchi a carrello retrattile (V.) l'alloggiamento per le ruote e il carrello. Spesso l'ala è provvista di dispositivi che le conferiscono una maggiore portanza (aumento dell'incidenza critica, V. ipersostentazione); ala a fessura (V.), ala a persiana (V.), alette di curvatura (V.).

ALA A FESSURA — Ala provvista di dispositivo di ipersostentazione costituito da un'aletta posta sul bordo di attacco, sponandone la forma: quando il velivolo ha assunto un particolare assetto e una determinata velocità questa aletta, chiamata anche alula (V.) si stacca automaticamente dal bordo di attacco realizzando sul davanti dell'ala una specie di fessura. La corrente d'aria attraversante la fessura, venendo a lambire il dorso dell'ala, provoca una maggiore portanza. Viene chiamata anche «ala Handley Page» dal nome del costruttore che per primo l'ha realizzata.

ALA ALTA — Un velivolo si dice ad ala alta quando la fusoliera è posta sotto l'ala, ovvero fa corpo con l'ala ma non sporge superiormente. Quando l'ala sovrasta la fusoliera si dice pure, ma impropriamente, «ala a parasole».

ALA A PERSIANA — Ala che possiede delle fessure nel senso longitudinale (V. ala a fessura) che le conferiscono una maggiore sostentazione (aumento dell'incidenza critica).