

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



— Per favore, mi potete cambiare quest'aeroplano da 1000 cavalli con due da 500? —

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 25

18 giugno 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



Dormono gli aeroplani? Eh, dite, dormono gli aeroplani?

Se non ne sapete nulla, state allora a sentire. Vive in Scozia un bravo giovanotto, proprietario di un piccolo aeroplano da turismo, acquistato recentemente di seconda mano per poche sterline. Questo giovane è addirittura entusiasta del suo apparecchio, prima di tutto perché ci si diverte un mondo e poi perché gli è oltremodo utile, a lui agricoltore che abita in campagna a qualche centinaio di chilometri dalla città dove ha la fidanzata. Quando è il sabato, via, tre ore di volo ed eccolo in casa della sua bella fino al lunedì mattina per leggere romanzi ad alta voce alla futura suocera, che è paralitica, sorda e debolissima di vista. «Queste — direte voi — son cose che non c'entrano con la questione». D'accordo, ma servono a dimostrarvi la serietà del giovanotto per cui bisogna credere a quello che dice. Vi sembra?

«Sì, io sono soddisfattissimo del mio apparecchio — così egli ha scritto al Servizio Assistenza Clienti della Casa costruttrice — ma c'è una cosa che non riesco proprio a spiegarmi, quantunque l'abbia domandata a diversi miei amici ed ai più bravi meccanici dei dintorni, ed è questa: di giorno, basta un mezzo giro di elica ed il motore parte che è una bellezza, ma di notte è una pena metterlo in marcia. Mi fa impazzire, ed anche se ci riesco dopo sforzi prolungati, funziona malissimo: zoppica, picchia, stertuna e poi si arresta. Ci riprovo ed è la stessa cosa. Di giorno, ripeto, ciò non avviene mai. Da che può dipendere? Forse gli aeroplani hanno bisogno di dormire la notte come noi uomini?».

Naturalmente, la Casa si è meravigliata essa stessa di simile anomalia ed ha risposto suggerendo alcuni consigli. Poteva darsi che in quel paese la temperatura si abbassasse molto di notte e che l'umidità fosse eccessiva; quindi occorreva facilitare l'accensione mediante accorgimenti pratici. Il giovane pilota si è attenuto scrupolosamente a tali prescrizioni che avrebbero dovuto guarire il suo apparecchio dalla sonnolenza. Sì, forse aveva ragione la Casa, poteva trattarsi del freddo. Perciò ha subito chiuso l'aria ai carburatori, ha adoperato del lubrificante più fluido, non solo, ma alla sera ha persino avvolto l'aeroplano con morbide coperte di lana. Macché, peggio di prima! Adesso, sotto il calduccio delle coperte, il pigrone dormiva ancora più saporitamente.

La faccenda era ad un punto morto. Mentre la Casa non sapeva più cosa dire, il giovanotto era invece convintissimo

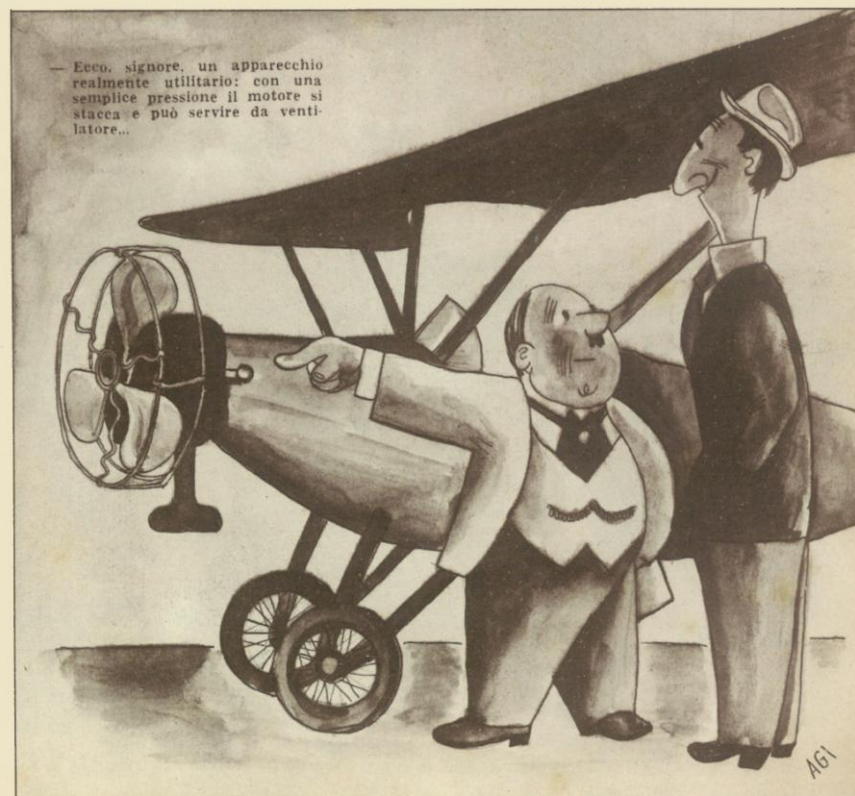
che il suo apparecchio avesse bisogno di dormire. «Che c'è di male, in fondo? — egli ha detto —. Del resto, se dorme la notte, non ci sarà pericolo che gli prenda sonno di giorno quando ci vado io?».

Ma la notizia che esistesse un apparecchio dalle abitudini così straordinarie si è sparsa in un attimo dappertutto. Interminabili carovane di tecnici, di piloti, di curiosi, di stregoni, di spiritisti, di cinici e di superstiziosi sono partite da ogni parte del globo per vedere il fenomeno. E la piccola rimessa dell'aeroplano dormiente è diventata ben presto la Mecca del mondo aviatorio e di quello scientifico. Sanguinosissime zuffe, con l'intervento decisivo dei vigili del fuoco, si sono svolte tra schiere di professori che negavano o difendevano il principio della materia vivente. Infine, la teoria dell'aeroplano incarnato è fatto uomo, perché, il più degno e il più amato tra le creature meccaniche, ha strappato il grido entusiastico di centinaia di migliaia di adepti: è le conversioni a questa verità limpida ed irresistibile si sono compiute alla cadenza di cinquecento al minuto per diversi giorni.

Oramai non c'era più che da promulgare la legge definitiva, universale, per concedere tutti i diritti e per esigere tutti i doveri da questa nuova umanità alata rivelatasi per l'illuminata attenzione di un oscuro ed umile giovanotto scozzese.

Birba matricolata, questo giovanotto scozzese che ha atteso freddamente maturare gli effetti del suo magistrale colpo pubblicitario per svelare il mistero. Si trattava di far conoscere con mezzi clamorosi una sua invenzione, un originalissimo apparecchio anti-furto da applicarsi tanto alle automobili come agli aeroplani (da turismo, s'intende). Mediante un geniale e semplice sistema, egli era riuscito a rendere penosissima la marcia dei motori. L'originalità consisteva prima di tutto nell'assoluta invisibilità del microscopico congegno che poteva essere nascosto nel punto più insospettato, dato che agiva elettricamente sul motore per mezzo delle diverse condutture metalliche, e poi nell'accortezza di non impedire del tutto l'accensione ma di renderla zoppa e recalcitrante, in maniera da trarre in inganno il ladro e farlo persistere nel tentativo di fuga fino a quando fosse sopraggiunto... il padrone insieme a due poliziotti con le monette pronte.

L'IMBONITORE





Il Generale Pellegrini parla agli allievi

IL "TURBINE"

Domenica, 11 giugno, ha avuto luogo il giuramento dei trecento allievi del corso «Turbine» della R. Accademia Aeronautica, seguito dal battesimo del corso.

La inaugurazione dei corsi della Regia Accademia Aeronautica costituisce sempre una cerimonia suggestiva e solenne, destinata a lasciare nello spirito dei giovani un ricordo indelebile che li accompagna durante tutta la loro vita militare.

Padrino è stato S. E. il Generale Pellegrini. Nella R. Accademia, sul pennone del piazzale, all'ingresso del Comando, la bandiera sventolava contro il cielo in gara con i gagliardetti di tutti i corsi.

Gli allievi dei corsi «Rex», «Sparviero» e «Turbine» ed alcuni allievi peruviani, boliviani e venezuelani (che seguono i corsi regolari della nostra Accademia), erano schierati lungo il viale secondario che dall'ingresso principale porta al Comando. Alla loro destra era il gruppo degli ufficiali già usciti dall'Accademia, che portavano i gagliardetti dei precedenti corsi: Aquila, Borea, Centauro, Drago, Eolo, Falco, Grifo, Ibis, Leone, Marte, Nibbio, Orione e Pegaso.

Un aspetto veramente imponente e superbo presentava il battaglione degli ottocento futuri ufficiali piloti.

Alle ore 9 precise, accolto da tre squa-

drini ha varcato la soglia della regale caserma ricevuto dal Generale Giovine, Comandante dell'Accademia, e dal Vice Comandante Generale Sozzani, ed ha passato in rivista i tre battaglioni d'allievi schierati sotto i pennoni dei quindici corsi, raggiungendo il palco delle autorità, mentre gli ottocento allievi, con in testa la bandiera ed i quindici gagliardetti, vanno a inquadrarsi di fronte al palco.

Il Comandante della R. Accademia presenta subito il nuovo corso al Generale Pellegrini e rivolge quindi ai suoi allievi queste parole:

«Nella mia qualità di Comandante compio il dovere e sento il profondo orgoglio di darvi lettura della formula del giuramento, alla quale voi risponderete col formidabile grido della vostra accettazione.

«L'impegno d'onore, che state per assumere col giuramento di fedeltà, conferma solennemente la volontà che qui vi condusse e che oggi, al superamento delle prime prove della disciplina e del coraggio, della formazione tecnica e morale, vi rende degni di far offerta della vita al sublime ideale della Patria.

«Ma la vostra fede, la vostra fierezza, l'impazienza che traspare dalla vostra giovanile baldanza dicono che il vostro giuramento è qualcosa di più di un impegno e come esso trascenda la concezione umana della lealtà e della

Al termine di questo fiero discorso, il Comandante legge la formula del giuramento e rivolge agli allievi la domanda: «Lo giurate voi?», e da trecento petti esplode un formidabile «Lo giuro».

Appena pronunciato il giuramento, S. E. il Vescovo di Caserta Mons. Moriondo impartisce la benedizione del gagliardetto araldico del corso, rappresentante un'aquila che lotta vittoriosamente contro le turbine, su cui spicca il motto: «Vi et impetu turbinis». Subito dopo un ufficiale porge il gagliardetto al Generale Pellegrini, il quale lo consegna all'allievo capo corso del «Turbine»; contemporaneamente un altro allievo, sull'attenti col moschetto al fianco, legge la Preghiera dell'Aviatore, mentre la musica intona sommessamente le note solenni dell'Inno «Impero» e dell'Inno «A Roma Imperiale».

A simboleggiare poi l'ascesa dello spirito, tre orifamme azzurre con i nomi dei trecento allievi, ed una orifamma bianca con la Preghiera dell'Aviatore, assicurate a quattro palloncini, si alzano rapidamente e scompaiono nel cielo.

Questo è il punto culminante e più commovente della cerimonia, quello che assomma nel simbolico rito la più alta spiritualità. Segue la consegna, da parte della città di Caserta, fiera di ospitare questa grande fucina di perfetti soldati del cielo, del dono al nuovo corso: un'artistica targa in bronzo rappresentante una schiera di apparecchi che sulla potenza del turbine vanno verso il sole.

Immediatamente dopo ha luogo lo sfilamento in parata del battaglione allievi, preceduto dalla bandiera della scuola e dai gagliardetti dei precedenti corsi. A sfilamento compiuto, gli allievi tornano a disporsi in linea di fronte dinanzi al palco delle autorità e la cerimonia ha termine al canto di inni patriottici.

G. D. N.



Lo schieramento nel cortile dell'Accademia

PRIMO CONGRESSO
MONDIALE DELLA
STAMPA AERONAUTICA

DISCORSI SUI GIOVANI

Gustave Martini ha letto davanti ai congressisti radunati a Villa Aldobrandini la seguente relazione su «La gioventù e la stampa aeronautica»:

Molti uomini hanno la presunzione di essere dei buoni educatori, se non altro, almeno, dei propri figli. Forse è per questo che vi sono al mondo tante persone con un pessimo carattere.

Chi si assume il compito di educare i giovani, si assume una grave responsabilità, perché i giovani credono nella parola dei grandi di cui hanno stima, e li imitano, quasi sempre, in tutto: nel modo di formulare i pensieri, nel modo di manifestare i sentimenti, negli atti e persino nelle attitudini: nel modo di gestire, nel tono della voce. Vi sarà accaduto più volte di incontrarvi con un ragazzo non mai veduto prima e di scoprire in lui, immediatamente, il figlio di una persona a voi ben nota, magari d'un vostro caro amico. E ciò perché avete rilevato nel ragazzo i caratteri esteriori, che sono l'estrinsecazione dei moti dell'animo e del pensiero, simili o uguali a quelli della persona a voi familiare.

Tutto che sanno fanno dicono o pensano i giovani è il frutto, ossia il risultato più o meno perfetto dell'insegnamento o dell'esempio dei grandi: dei maestri, dei genitori, dei parenti o semplicemente dei compagni dotati di spiccata personalità.

Per preparare i giovani alla vita bisogna sapere questo: sapere, cioè, che le nostre parole e i nostri atti imprimeranno, tutte e sempre, un'orma e spesso scaveranno un solco profondo nella coscienza e nel carattere del discepolo; bisogna anche conoscere la psicologia infantile in genere e tenere sempre conto delle più diverse e impensate reazioni di spiriti particolari, poi che ogni fanciullo ha una sensibilità diversa, e spesso mutevole nel più breve spazio di tempo nello stesso soggetto; infine è necessario tener conto, sì, dell'esperienza degli antichi maestri di pedagogia, ma non bisogna mai prescindere dal tempo in cui viviamo e dall'ambiente particolare in cui il fanciullo ha preso conoscenza delle cose e la sua intelligenza si è da principio sviluppata.

Abbiamo accennato di proposito al tempo in cui viviamo, che è epoca giustamente detta «dinamica», perché tutto nasce, si matura e trascorre celermente. È inutile insistere sul fatto che l'aggettivo «dinamico» questa epoca lo deve massimamente, alla nascita e allo sviluppo dell'aviazione.

E' ormai comune la convinzione che questa sia anche l'epoca materialistica per eccellenza, e con ciò si vuole significare che l'amore e la cura per le cose materiali ha soverchiato, o addirittura distrutto, il culto per le manifestazioni dello spirito. Da questo assunto, accettato ormai come assioma inconfutabile, è nata la deduzione che il «dinamismo» e il «materialismo» del tempo moderno abbiano distrutto in pochi anni il mondo magico dell'infanzia, onde qualcuno, aggrappato disperatamente al passato, ad un «suo» passato, compunge le moderne generazioni, che giudica infelici, insensibili, smarrite nel regno assordante e allucinante delle macchine, come se le macchine avessero distrutto la bellezza della natura e la poesia delle cose. In realtà il fascino e il mistero dei fiori, della musica, dell'avventura in barca sulle cavalcanti onde del mare e di tante altre vecchie e dolci cose, si sono aggiunti il fascino e il mistero dei telescopi giganti che guardano dentro la guancia della Luna, delle radiondi degli spazi infiniti che l'uomo può captare con una minuscola cassetta chiusa in cantina e delle macchine alate che sono spesso grandi vascelli che hanno la potenza del cannone, la comodità di un tiepido appartamento e la bellezza dell'aquila. Se i vecchi poeti e i vecchi filosofi sono vecchi, ciò non significa che sia morta la poesia e che la realtà di oggi sia men degna di essere vissuta, studiata e cantata di quella di ieri.

Presi nel turbine della vita moderna, i fanciulli di oggi vivono in un mondo veramente magico in cui l'aeroplano rappresenta il più affascinante protagonista. Una dimostrazione che l'animo dei giovani non è mutato nei riguardi della poesia, ed anche del romanticismo avventuroso, è data dal seguente esempio. Prima di conoscere il nostro settimanale per i giovani, molti ragazzi leggevano con passione le avventure truccate dei giornalotti popolari e non si interessavano menomamente di

aviazione e di aeromodellismo. Venuti in possesso di qualche copia de «L'Aquilone», questi ragazzi sono stati presi dal fascino del mondo straordinario dei volatori e delle macchine di volo, e subito hanno abbandonato la lettura delle favole e delle avventure popolari. Ciò significa, forse, che, d'acchito, costesti giovinetti hanno smesso di sognare e di esaltarsi mediante la lettura di favole o di racconti avventurosi? No, certo. Ciò significa, semplicemente, che essi hanno avuto ad un tratto la rivelazione di un mondo altrettanto magico e avventuroso che quello nel quale erano stati allevati dalla tradizione, e vi si sono gettati con l'entusiasmo e la foga che sono propri, appunto, degli adolescenti.

Accogliere gli spiriti trepidanti e qualche volta inquieti di questi fanciulli che si staccano dalla soggezione paterna e dalle scorie di un vecchio mondo, è dunque il nostro grave ed emozionante compito di tutti i giorni.

Quando si parla di stampa aeronautica non si è indotti a definirla quale stampa propagandistica, e si dimentica che ogni forma e specie di letteratura e di giornalismo esercitano sui lettori, massimamente sugli adolescenti, un'azione propagandistica, e non vi è chi non sappia che i lettori sono suggestionabili al punto da immedesimarsi con il protagonista che più è vicino al loro temperamento e alla loro sensibilità. Perché dunque non si direbbe che il narratore di imprese di caccia al leone o all'elefante fa della propaganda in favore dei fabbricanti di fucili per caccia grossa? Bisogna dunque ammettere che tutti gli scritti, descrittivi, narrativi ed anche tecnici, dati alla pubblica stampa, sono, più o meno di propaganda.

Ma contro l'opinione comune nulla si può opporre se non un'arte maggiore nell'esercizio di questa nostra professione, che ai profani può sembrare soltanto facile e divertente. Invece la nostra professione, se è spesso fonte di soddisfazioni morali, non è affatto facile: tanto è vero che non tutte le persone colte riescono a esercitarla.

Limitando le nostre considerazioni alla sola stampa aeronautica, dovremo anzi concludere che, essendo la nostra attività circoscritta, il nostro compito è delicato e arduo più d'ogni altro, sia perché dobbiamo attenerci scrupolosamente alla realtà tecnica che non ammette ignoranza o incertezza, cioè non tollera il «pressa poco» di un comune giornalista enciclopedico, sia perché nella composizione di opere narrative, non possiamo derogare dal

soggetto e dall'ambiente essenziali, cioè dall'aeroplano e dall'aviazione.

Ora bisogna dire che se in Italia la coscienza aeronautica si è formata e sviluppata tanto rapidamente e tanto profondamente, ciò è dovuto così all'efficienza della nostra Armata Aerea e alla popolarità dei nostri aviatori che hanno compiuto imprese veramente leggendarie in guerra e al servizio dell'umano progresso, come ad una coscienza ed intelligente stampa aeronautica che a beneficio di questa straordinaria opera di civiltà e di poesia ha dedicato le migliori energie con consapevolezza e competenza.

In seno alla stampa aeronautica italiana, quella dedicata ai giovani ha in gran parte contribuito alla formazione degli elementi nuovi che sono venuti via via, in pochi anni, a ingrossare in misura tanto cospicua le serrate ma esigue schiere di quegli uomini di fede e di coraggio che sono stati i pionieri.

Voi sapete che gli aviatori sono una categoria eletta dell'umanità: essi sono fisicamente e moralmente degli individui perfetti, scelti con scrupoloso metodo scientifico nella gran massa di uomini validi. Ebbene, salvo pochi casi di spiriti romantici attratti dal fascino dell'aviazione e a dispetto delle loro imperfezioni fisiche, tutti i fanciulli e i giovani che si seguono appassionatamente, spesso febbrilmente, leggendo da prima «L'Aquilone» e successivamente le altre pubblicazioni aeronautiche, costruendo modelli volanti, partecipando ai corsi di volo a vela e alle scuole di pilotaggio a motore, tutti, dicevamo, sono fisicamente e moralmente perfetti. Il fenomeno è naturale: anche i ragazzi, e forse sopra tutto i ragazzi, sanno che per fare l'aviatore occorre essere perfettamente sani e robusti; non solo: chi è attratto alla vita sana, ma dura e rischiosa, dell'aviatore, è coraggioso, audace e generoso per sua natura: altrimenti non aspirerebbe con tanta ansia e tanta volontà a diventare pilota d'aeroplano. Ed ecco allora che noi, a traverso la nostra opera consapevole, coltiviamo negli adolescenti e nei giovani in genere i loro migliori istinti e sentimenti. Gli diciamo: «Onorate la Patria e la famiglia; la Patria e la famiglia si onorano operando con onestà, con lealtà, con dignità; abbiate sopra tutto una dignità, e tutto che fate sia a fine di bene e nulla fate che non abbia un fine uno scopo una ragione; non siate pigri indolenti apatici; spendete la vostra esistenza consapevolmente al servizio di

un ideale alto e non dell'egoismo; non procacciatevi il bene a danno altrui e ricordatevi che c'è sempre chi è migliore di voi: siate giusti e sereni quando dovete giudicare gli altri e sereni quando dovete giudicare voi stessi». Questo, naturalmente, non è sermone che noi proponiamo soltanto sotto forma del solito decalogo per ben vivere, ma rappresenta la materia viva ed essenziale su cui lavoriamo e della quale devono tenere il massimo conto perfino i nostri collaboratori meno importanti o casuali. In tal modo noi non rappresentiamo per i nostri giovani lettori un organismo astratto e lontano dalla loro realtà, ma siamo una cosa viva che partecipa della loro vita, dei loro pensieri, delle loro ansie, delle loro aspirazioni, delle loro conquiste. Anche se il lettore è lontano, noi conosciamo tutto di lui a traverso la sua commovente ineffabile corrispondenza. Non importa se il ragazzo ci parla, oltre che del suo modello volante che ha o che non ha una perfetta stabilità di volo, anche del suo fido cane che ha ricevuto una sassata da un malvagio, o del nonno che ha la gotta e prima di morire vorrebbe fare un viatico sopra la chiesa della sua parrocchia. Lo scopo nostro è uno: educare e preparare la gioventù ai cimenti della vita. I risultati che otteniamo sono semplicemente prodigiosi: sono documentati in migliaia di lettere edificanti, dalla partecipazione all'Accademia Aeronautica e alle scuole di pilotaggio di centinaia e centinaia di ottimi allievi, molti dei quali hanno già il giovane petto adornato dei segni dell'eroismo e del valore.

Vi leggerò una lettera trovata fra le cose personali di un giovane pilota perito in un recente incidente di volo. La lettera è stata scritta all'Accademia, quando il giovane era ancora un fanciullo. Sulla busta era scritto: «Da aprirsi dopo la mia morte» e la lettera era indirizzata ai genitori. Si legge nel toccante documento umano:

«Quando si leggerà questo scritto il ciclo della mia giornata sarà già chiuso.

Ho desiderato sempre di non lasciare tristi ricordi; mi sono sforzato, finora, di agire in modo che di me stesso si potesse, domani, serbare solamente una serena, onorata rimembranza. Se un incidente di morte avrà stroncato le mie ali sarà la morte migliore, quella che avrò incontrato. Fu mia massima aspirazione sottopormi alla disciplina del pilota aviatore: spero di poter assolvere la mia missione interamente non per vano ideale, ma per la grandezza della mia Patria ed il bene della mia famiglia. Il mio pensiero ultimo sarà ad essa rivolto, viatico di vita nell'eterno momento, allorché le tenebre, nel breve istante del trapasso, soverchieranno la luce.

I miei cari non piangano: la vita terrena non ci appartiene: un giorno ci uniremo: per sempre.

Chiedo perdono dei miei peccati a Colui nel quale mi fu insegnato ad avere fede chiedendo conforto e pace nella preghiera. E che Iddio guardi il Re e il Duce e porti l'Italia alla grandezza cui noi la portiamo nelle nostre aspirazioni».

Ecco di che materia sono fatti gli italiani nuovi. E noi che li seguiamo trepidando nella loro sublime ascesa, pensiamo talvolta che essi non siano degli uomini mortali, ma degli angeli.

GASTONE MARTINI



Un bel gruppo di aeromodellisti e di aeromodelisti sul campo del Littorio, a Roma

GIORNALISTI NEL CAMPO

C'ero anch'io...

Partiamo alle 9 da piazza dell'Esedra su un torpedone rosso messo a nostra disposizione, dopo l'annuncio pomposo di un attoparlante che ha voluto far conoscere ai passanti che noi, proprio noi, eravamo quelli del Congresso Mondiale di Aeronautica e andavamo all'Aeroporto del Littorio.

C'è Corrado Alvaro, Guerri, un giovanotto venuto apposta da Firenze, alcuni costruttori di aeromodelli ed un apparecchio accuratamente avvolto in carta impermeabile da cui salta fuori prepotente il timone di coda.

Una rapida corsa per la città assoluta ed ecco sulla via del campo; avviciniamo un aeromodellista con tanto di veleggiatore in mano; facciamo fermare il torpedone e dopo averlo chiamato ripetutamente, lo convinciamo a salire con noi. Lui, sbalordito perché non capisce ancora chi siamo, ha una faccia come se volessimo rapirlo. Avrà forse pensato alle gesta americane dei gangster.

Il campo è già pieno di costruttori che stanno preparando e provando sotto il capannone della RUNA fra le grida dei meccanici che temono per l'incolumità degli apparecchi ricevuti.

Sopra un bancone, i motori sono sottoposti ad un severo controllo da parte dei proprietari, i quali si affannano dietro i più restii. Poi, anche questi sedono e dopo pochi colpi di tosse, ronzano e strepitano con aria da grandi. E tutti intorno a guardare e sentire.

Da una cassa con tanto di «fragile» scritto da tutte le parti si sta tirando fuori un modello con la delicatezza e i riguardi dovuti per lo meno ad una mummia egiziana. La piccola folla dei disoccupati che ha già deposto gli apparecchi in terra e gira a guardare e fa paragoni, si riunisce intorno al nuovo concorrente che viene alla luce. E' in balia e con motore americano.

C'è con noi Maner Luaidi che guarda compiaciuto questi aeroplani in miniatura e si interessa vivamente.

Apparecchi da per tutto: grandi e piccoli, rossi, gialli, azzurri e bianchi, monopiani e bipiani e una folla di ragazzi, ragazzini, giovani che appare un po' eccitata e gira con cacciaviti in mano e bottiglie di benzina miscelata e cerca un elastico per fissare le ali o una batteria da sostituire. C'è in aria un po' di sentore di battaglia, quel certo odor di polvere che caratterizza le grandi competizioni. Ci sono anche i tranquillizzanti che siedono accanto al loro modello e sembrano non si preoccupino di nulla: hanno la coscienza a posto e la piena fiducia in quello che hanno fatto.

Verso le 10 si cambia punto di partenza e si emigra tutti in gruppo verso i capannoni dell'Ala Littoria, dove si incontra una certa resistenza nei vigili carabinieri allarmati da questa tribù avanzante armata di apparecchi e di valigie e decisa a passare ad ogni costo; poi, la cosa vien chiarita e si prende possesso dell'estremo lato sinistro del campo. I giornalisti, macchine fotografiche alla mano, cominciano a curiosare intenti a sorprendere i modelli più caratteristici.

L'approssimarsi dell'ora della gara e la presenza di commissari con tanto di bracciale rosso, la visione dei cronometristi e dei fotografi, sparge un senso strano, una specie di quello che si prova un momento prima degli esami.

I motorini ronzano ora, ma i proprietari non sono mai soddisfatti e cercano e tentano di ottenere il massimo rendimento.

C'è un aeromodellista che scuote la testa e dice ad un altro:

«E' un mese che sto alzato tutte le notti per preparare questo apparecchio ed ancora non va come vorrei...»

«Un mese? Tutte le notti alzato?», penso io sbalordito. Ma che razza di passione hanno questi ragazzi! E lo invidio e lo ammiro. E

penso che, probabilmente, ciò che gli è costato tanto denaro e fatica si sfascierà in un solo volo. Mi danno un poco l'impressione di pionieri. Se tu non guardi i grossi apparecchi che sono sul campo in attesa di partire, puoi credere che questi ragazzi stiano inventando ora l'aeroplano e cerchino di arrivarci attraverso i modelli, tanto viva è in loro la passione che li anima e tanto profondo lo studio e l'attenzione per scoprire un difetto e correggerlo, per appesantire una coda od alleggerirla, per regolare un motore.

Un aeromodellista avrà i suoi cinquant'anni suonati e sta lì disteso sull'erba con il sargio in bocca, tutto accigliato dietro il motorino che non va; e si sente proprio a posto tra gli altri ragazzi e nessuno fa caso alla sua età. Se tu pensi alla sua vita di tutti i giorni, puoi immaginarlo impiegato o magari commerciante; eppure qui non ti pare strano vederlo lavorare ed arrabattarsi in quel modo e ti credi che abbia sempre fatto quel lavoro e pensi che proprio quello sia il suo posto.

Cammino tra loro e sempre più li ammiro e li invidio: sul prato sono aperte valigette e scatole; in terra, un po' dovunque, cacciaviti, chiavi, pile elettriche, stracci, fili di ferro, eliche, carte e carrelli.

Tutti sono intorno ad un bell'apparecchio che strepita forte ed uniforme. Il costruttore grida di far largo e chiama un cronometrista; poi corre più avanti con il suo monopiano rosso che freme, e tutti gli sono dietro. I fotografi avanti preparano le macchine, il cronometrista è pronto.

I carabinieri fan largo.

Via! L'apparecchio parte veloce, nulla brevemente, si alza un po' imbarcato a sinistra, sembra urtare con l'ala la terra; ma no, il motorino tira e l'aereo sale, sfiora l'erba del prato, poi cabra bruscamente e va su fra le grida di tutti; scivola d'ala e pieghia ronzando verso terra; il ragazzo grida: «Noi! Noi!...», e il motorino tira ancora; una bellissima virata rendendo il campo e poi su. Il tumulto è al massimo. E' uno spettacolo d'alta aerobala che tocca il culmine dell'entusiasmo quando il modello compie due bellissime volte a pieno motore e poi, elica in croce, plana lentamente. Mentre il cronometrista registra il tempo, tutti corrono gridando verso l'apparecchio che ha atterrato.

Ma non c'è tempo da perdere.

Si grida di far largo nuovamente. Facilo appena in tempo a girare la pellicola, che un altro modello prende il «via» a pieno regime.

Anche questo ha un volo entusiasmante, ricco di emozionanti picchiate e di cabrate veloci. Ormai tutti vogliono e sono pronti a partire.

I carabinieri disciplinano a stento la folla, un po' perché questi ragazzi scappano da tutte le parti e un po' perché anche loro sono troppo occupati a guardare per aria.

C'è il campo pieno di ragazzini piccolissimi di 3, 4, 6 anni venuti da non si sa dove e come, che gridano, corrono e zampettano come grilli, elettrizzati dalla manifestazione insolita.

Un modello è finito miseramente a terra spaccando un'ala e la fusoliera. Martini incoraggia il costruttore e gli dice di ripararlo alla meglio. Un altro apparecchio si è perso lontanissimo, dietro la ferrovia, dopo un volo ad altissima quota e solo nel pomeriggio verrà ritrovato.

Tra voli di prova e lanci di gara, ormai è un movimento continuo di modelli ed è difficile tener dietro a tutti. Facilo qualche fotografia, ma poi mi dimentico anche di quelle per seguire più da vicino questi voli in miniatura.

Sul prato, uno po' in disparte, c'è un gruppetto di ragazzi che si affanna a riparare

una semiala e sono alle prese con la colla e la carta.

Vi è un gruppo di mamme e di sorelle e di ragazze sedute indietro per non dar fastidio, che seguono sorridenti lo svolgimento delle gare e contribuiscono a dare l'impressione di una bellissima scampagnata piena di movimento e di sole. Un aeromodellista si è fatto male ad un dito, ma, fasciato alla meglio, seguita ostinato a voler far partire il motore.

Un apparecchio è sulla linea di partenza da diverso tempo con il motorino che ronzia forte.

«Largo, largo! Cronometro!», si grida. Tutti corrono; poi, al momento di decollare, il motore si ferma. Son già quattro o cinque volte che fa questo scherzo e sembra voglia prendere in giro tutti quanti.

Una puntata decisa sulla mia testa mi obbliga ad uno scarto veloce, per non ricevere in pieno un rossobianco modello evidentemente dei reparti d'assalto.

Tosaroni urla e strepita perché non trova le batterie e non sa dove si sia cacciato Travagli, il quale sembra, secondo lui, che abbia la prerogativa di sparire quando si cerca.

Due baliletto sono sguinzagliati alla ricerca.

Tutta la redazione de *L'Aquilone* è in pieno fermento e tra fotografi, giornalisti, cronometristi, commissari di gara, aeromodellisti, macchinisti piccolissimi che saltellano qua e là e strillano e ti si cacciano tra le gambe, carabinieri un po' sconcertati e aeromodelli che strepitano, c'è un movimento da non dire.

Ogni tanto un apparecchio saetta in aria, altalena, pieghia, corre, spirala, poi scende giù tra l'erba altissima, troppo alta, del campo. Questo fermento, questo grido, questo va e viene pieno di vita, sempre sonorizzato dal ronzio pulsante dei motorini, si placa solo allorché una voce stantosa urla: «Tutti a tavola! Offre *L'Aquilone*!...».

Una lunga tavolata sotto una tettoia fresca e piena di aria è pronta per tutti, con i piatti già ricchi di antipasto ed il vino biondo frascato che invitano ad un meritato rinfocillamento.

L'allegria è generale ed i camerieri corrono su e giù per saziare tante bocche affamate.

Poi qualcuno va a prendere il caffè al Ristorante dell'Ala Littoria, ma i ragazzi no; via di corsa, nuovamente al campo.

E la giostra dei modelli riprende. Per le 5 sono attesi i congressisti e quindi tutti cercano di tirar fuori dagli apparecchi quanto di meglio possono dare.

Ma sembra che anche questi abbiano mangiato e preferiscano essere lasciati in pace, perché i motorini non vanno più tanto bene: scoppiettano annoiati e ronzano di malavoglia. Qualche apparecchio scodinzola sulla pista, si alza, ma va subito a nascondersi tra l'erba sperando di sottrarsi alla vista del legittimo proprietario e rimanere un po' tranquillo.

C'è Ciampolini che richiama gente intorno ad un super-modello da primato, rosso fiammante, dalla sagoma ardita ed elegantissima e che tutti speravano di veder volare: speranza delusa, perché il bravo Ciampolini, dopo essersi fatto cinematografare dalla

LUCE, si eclissa quasi subito fra i covoni di fieno lungo il Tevere e non si parla più né di lui, né del suo modello da primato.

E' sopraggiunto l'auto azzurro della LUCE e tutti si sentono divi e cercano di porsi con l'apparecchio dinanzi alla macchina cinematografica che panoramica e seleziona.

La pista si riempie di modelli, gli uni accanto agli altri, alti contro alti, elica contro coda, buoni buoni senza strepitare e dietro, naturalmente, i baldi costruttori, tra cui con aria di indifferenza, si infila qualche carabiniere; ma loro non mancano mai nei gruppi di personalità.

Per un momento tutti si sono sentiti celebri e, nonostante gli avvertimenti dell'operatore, si sono guardati bene dal togliere gli occhi dalla macchina da presa.

Fatto! I modelli ritornano alle vigili cure dei loro padroni.

L'orologio della torre di segnalazione segna ormai le cinque ed ecco infatti un primo gruppo di congressisti arrivare. Tutti sono dietro ai motorini e si affannano a metterli in moto; ma si è alzato troppo vento e non è possibile il decollo. Un apparecchio coraggiosamente prova, decolla in due metri, cabra subito e viene portato via contro le costruzioni dell'Aeroporto. Un altro ha la stessa fine e tutti aspettano allora che il vento sia calato.

Nel frattempo il campo si è empito di gente, giornalisti stranieri, ufficiali, signore, che osservano interessati e parlano e fotografano i modelli più interessanti.

Il ronzio dei motori richiama ora qua ora là gruppi di gente che in un attimo si formano e subito si sciolgono per correre verso un altro motore che strepita.

Un «CR 32» in miniatura, perfino mimetizzato, terrorizza una quarantina di persone nel suo rullaggio disordinato e veloce, pieno di brusche voltate e rapidi dietrofronti, minacciando di investire chi meno se l'aspettava. Poi finisce a falciare l'erba del prato.

In attesa che possano levarsi gli apparecchi piccoli, fanno esibizioni i grandi: un «Messerschmidt» sfreccia a volo radente e infila una picchiata dietro l'altra sulle nostre teste; poi, alla sua voce, si unisce finalmente anche quella di un modello, che, profittando del vento meno forte, ha fatto un bel decollo ed ora spirala in alto come un falchetto.

C'è un distintio signore con tanto di casco e canocchiale da marina che lo segue stentatamente.

Con la partenza dell'ultimo apparecchio della linea, l'invasione del campo è quasi completa ed anche gli spazi proibiti questa mattina sono ora a completa disposizione dei modellisti.

Un aviare va distribuendo copie de *L'Aquilone* e per un po' tutti hanno il giornale aperto e non si interessano più dei modelli; poi questo vien piegato e riposto per essere letto con più calma.

Ma intanto il sole sta tramontando e la bella giornata ha termine.

Quasi inavvertitamente il campo si è vuotato e sono rimasti sull'erba solo dei pezzi di carta, degli stracci e sulla pista qualche macchia d'olio.

Si torna ai torpedoni con l'aria soddisfatta e quella piacevole stanchezza che viene da una bella scampagnata.

Il cielo adesso è solo delle rondini.

AGI



Il campo è già pieno di costruttori...

NOTE QUASI TECNICHE

Eliminazione

Gli eroici aeromodelisti, che (levatevi il cappello) affrontando difficoltà dell'ordine di parecchie decine di lire (si tratta di studenti...), hanno compiuto il viaggio dalle loro sedi a Roma, l'otto giugno, per assistere alla gara per modelli volanti con motore a scoppio fra giornalisti italiani, sono stati premiati delle loro fatiche e della loro passione da una giornata di intensa sportività aeromodellistica trascorsa in un clima di gioconda spensieratezza e di rara fraternità, tale da segnare una pietra miliare (forse un punto di partenza) per l'aeromodellismo italiano.

I soliti brontoloni (sono tipi che vivono in qualsiasi regione e clima, dal Polo all'Equatore) hanno avuto, naturalmente, di che protestare, e sono rimasti sino a tardi, sul campo, a consumarsi l'animo dietro un motore restio o una semiala da zittoppare. Si sono visti poi incamminarsi malcontenti verso casa, tirandosi appresso il modello incriminato. Noi vorremmo dire a questi malcontenti che, se non hanno raggiunto lo scopo, la colpa è tutta loro, che si sono presentati a questa notevole competizione con un troppo leggero fardello di cognizioni tecniche e teoriche, per poter con successo affrontare il rischio della gara. Comunque, questa caratteristica sottospecie della fauna aeromodellistica italiana ha partecipato alla gara in questione con pochi esemplari, e si può perciò sinceramente affermare che la giornata aeromodellistica trascorsa l'8 giugno al campo del Littorio ha dato risultati più che soddisfacenti.

Desideriamo cominciare questa cronaca (che poi non vuol essere una cronaca vera e propria, ma un semplice esame obbiettivissimo della competi-

zione) col rilevare un pregio grandissimo ed inaspettato di questo genere di manifestazioni, rivelatosi ai nostri occhi nel corso di questa memorabile giornata. Alludiamo alle conseguenze che per l'evoluzione dell'aeromodellismo italiano può avere il ravvicinare di tanto in tanto i più notevoli esponenti dell'aeromodellismo nazionale, tenerli di fronte 24 ore, immersi in un'atmosfera di polemica e di emulazione, mescolandone le idee e le teorie.

Ci verrà detto che ogni anno, al Concorso Nazionale, tale situazione si rinnova ormai da molto tempo. Noi replichiamo che a una gara come questa, ossia a una gara di soli modelli con motore a scoppio, intervengono solo giovani realmente in gamba, avventi sulle spalle un ammirabile attivo di costruzioni aeromodellistiche e di studi aerodinamici; replichiamo che nei campi di una gara non impostata sulle regole di una istituzione internazionale (F.A.I.), ma inquadrata in un regolamento che lascia molta libertà ai costruttori, vengono rese note tendenze e idee che in un Concorso Nazionale regolato dalla F.A.I. inutilmente noi ci attenderemmo di vedere manifestarsi; replichiamo infine che una competizione di questo genere dà risultati superiori perché l'aeromodelista, anzi che lavorare per conto proprio a proprie spese, costruisce il modello con l'aiuto finanziario e morale di un ente organizzato come può esserlo un quotidiano, che certo non volta le spalle davanti all'ostacolo rappresentato da una spesa di

qualche decina di lire che l'aeromodelista non potrebbe talvolta sostenere. Queste ed altre considerazioni rendono bene evidenti, a noi pare, i pregi di una competizione sportiva come quella svoltasi l'otto giugno al Littorio.

Noi siamo sicuri, in base a queste considerazioni, suffragate da quanto abbiamo visto e sentito giovedì otto, che in una settimana l'aeromodellismo italiano ha compiuto un notevole balzo in avanti. Questo si deve anche a quella poderosa mano santa che in ogni manifestazione sportiva è costituita dall'eliminazione. Quanti costruttori, infatti, hanno finalmente capito che costruire un modello con motore a scoppio « è una cosa seria »! Noi vorremmo a questo proposito conoscere le sensazioni provate dal romano Papalia nel momento in cui il suo modello, riprodotto le forme note del « C.R. 32 », capottava sul campo fracassandosi, dopo un movimentato « decollo assistito » compiuto mediante lancio a mano dal costruttore stesso. Già nel momento in cui il motore aveva preso a girare al regime massimo di giri, tutta l'ossatura del modello aveva iniziato uno spaventoso ballo di S. Vito, chiaramente preannunciante la catastrofe imminente. Poi, una volta liberato dalla

mano del costruttore, il bel « C.R. 32 », che tanta ammirazione di incompetenti aveva suscitato sul campo, compiva una specie di virata imperiale al termine della quale si trovava tra l'erba, capovolto, con due semiali spezzate. Siamo certi che prima che il sole dell'8 giugno fosse tramontato, si era fatta strada nell'animo di Papalia, la certezza che il modello con motore a scoppio

va tanto meglio quanto più semplicemente e razionalmente è costruito.

Altri costruttori che devono la distruzione del loro modello ad un momento di distrazione propria o di soci portati con sé dalle rispettive sedi, hanno ormai acquistata la certezza che un modello munito di un motore potente come può esserlo quello a benzina, ha bisogno di assistenza intelligente e costante, bastando talvolta un montante male attaccato o una gruccia non corretta dopo un atterraggio troppo violento perché il modello al prossimo decollo si imbardi fracassandosi.

E queste non sono idee, ma fatti, episodi ai quali abbiamo assistito sul campo del Littorio, giovedì otto giugno.

I modelli che hanno segnato i tempi migliori sono stati costruiti con calma e competenza. Li abbiamo visti sul campo, di mattina presto, già pronti per la gara imminente. I motori erano già stati messi a punto, il centraggio era stato meticolosamente studiato, anche in rapporto al tempo previsto per la giornata.

La faccenda dei motori

Uno dei capitoli più importanti della competizione doveva, naturalmente, essere quello riguardante i motori. L'aeromodellismo a motore, come abbiamo già detto in un precedente articolo, è giovane, e non conta che pochi prosliti realmente competenti. Noi ci siamo stupiti nel ricevere tante adesioni. Non supponevamo che in Italia esistessero tanti giovani che si interessassero della costruzione di modelli volanti con motore a scoppio. Era quindi già messo da noi nel preventivo della giornata lo scassamento di circa una decina di apparecchi. Anche questi costruttori, che si sono voluti cimentare in una simile impresa, pur non essendo completamente preparati, hanno imparato qualcosa che la loro buona volontà e la poca esperienza acquisita sull'argomento non avrebbero mai potuto insegnare loro. Hanno finalmente avuto un chiaro quadro delle difficoltà che si devono superare per mettere a punto un modello con motore a scoppio. Hanno — e questo è importantissimo — fatta la completa conoscenza di questo piccolo cuore d'acciaio, sul quale avevano da tempo ormai appuntato i propri desideri: il motore a scoppio per modelli volanti.

Utilissima è stata la presenza, a questo proposito, dell'ottimo Grazzini, il fiorentino che ha ideato e costruito in

L'incriminato modello di Papalia



serie il motore «Giglio», dei cui esemplari erano muniti quasi tutti i modelli partecipanti alla gara.

Già da un giorno prima della competizione, Grazzini, sfidando eroicamente il pericolo di divenire l'oggetto della rappresaglia di certi costruttori brontoloni incapaci di mettere a punto i motorini, o effettivamente muniti di motorini di scarso rendimento, si era presentato sul campo, armato di cacciavite e di chiave inglese, a vedere, consigliare, correggere, aggiustare. Intorno a lui nascevano scoppi e fragori improvvisi, suoni ranci e sibilanti, stridori minacciosi e collierici di motori che non volevano andare. Grazzini guardava con l'occhio clinico del medico che indaga sull'origine di una malattia, auscultava il battito di quel minuscolo organismo d'acciaio, lavorava un po' intorno all'anticipo e al carburatore, e i motori cominciavano a cantare tranquillamente. Questo a noi ha dimostrato con larghezza come i motori «Giglio» siano realmente buoni, nonostante certe polemiche di gente di nostra conoscenza, ma non vengano sempre adoperati come lo richiedono le loro caratteristiche tecniche.

Inoltre, crediamo che molte volte siano stati adattati a certi modelli motori non idonei per essi, e l'inverso.

L'aeromodellista dovrà bene studiare le due cose insieme, in maniera da costruire un insieme omogeneo privo di disturbi derivanti da incompatibilità. Abbiamo visto modelli portati (male) da motori troppo forti, e modelli appena trascinati da motori insufficienti. Anche il modo con il quale era piazzato il motore non ci è sembrato sempre il più efficace. Certi modelli lo avevano poco picchiato rispetto al loro asse, certi altri troppo. In taluni l'installazione era stata studiata non così bene da eliminare vibrazioni dannose alla struttura del modello. Anche le eliche formano un argomento importante, e consigliamo i costruttori a considerarlo attentamente.

Una cosa sulla quale vale portare l'attenzione dei lettori è costituita dalla copertura del motore, che certi aeromodelisti, ispirandosi a forme esistenti in scala maggiore per i veri aeroplani, vogliono applicare ai loro modelli, pensando più all'estetica che alle necessità tecniche. Abbiamo, per esempio, visto un monoplano ad ala media munito di un «Naca» che soffocava letteralmente il motore, portando nello stesso tempo un vigoroso contributo al peso totale del modello. Certe altre coperture davano fastidio ai costruttori durante le manovre di messa a punto, impedendo un accesso libero ai comandi del carburatore e dell'anticipo.

I modelli

I modelli si sono mostrati quasi tutti di tecnica avanzata, talvolta insospettata. Abbiamo visto sul campo del Littorio apparecchi che sono realmente il frutto di studi tenaci e profondi. Sono, per lo più, i modelli meglio classificati. Chi ha vinto se lo meritava. Molti avevano addirittura ali da veleggiatore, e questo con l'evidente scopo di ottenere una planata notevole, una volta che l'autoscatto del quale erano muniti tutti i modelli, in base al regolamento della gara che limitava il funzionamento del motore a soli trenta

secondi, avesse funzionato arrestando il motore. Tosaroni si è appunto classificato quinto (giornale *Balilla*) con un bel modello triciclo aventi ali da veleggiatore. Questo non vuol dire, intendiamoci, che solo modelli con scarso carico siano capaci di dare buoni risultati in una gara del genere di quella che si è svolta l'otto giugno sull'aeroporto del Littorio. Picardi, per esempio, si è presentato con un bellissimo monoplano dalla linea aerodinamica e dalla struttura solidissima, avente un carico alare di ben quarantasei grammi per dmq. Buoni apparecchi i «Movo 18», che hanno dato prove notevoli del loro centraggio perfetto. Questi modelli, inoltre, sono apprezzabili anche perché costruiti con molta fretta dal bravo Clerici, il quale ha voluto con tale gesto venire incontro a tutti coloro che con troppo ritardo si sono accinti a partecipare alla singolare gara indetta da *L'Aquilone*. Era naturalmente presente a questa competizione il «nonno»; il famoso modellone con il quale due anni or sono Ciampolini vinse il Concorso Nazionale. Questa volta Ciampolini ha voluto allineare, accanto al vecchio ma ottimo modello, un modernissimo prodotto della sua fantasia e del suo indubbio ingegno: uno strano monoplano a grande apertura alare (oltre tre metri: circa ventotto grammi per dmq.) munito inferiormente di una navicella profilatissima contenente un numero rilevante di pile: tante, ci ha assicurato il costruttore, da permettere all'apparecchio un volo di circa quattro ore. Il modello non era messo a punto, e quindi non è stato possibile ammirarlo in volo: speriamo che presto il bravo aeromodelista possa con esso raggiungere lo scopo per il quale lo ha progettato: la conquista del primato mondiale di distanza e di durata.

La penna ai lettori

Durante le belle ore trascorse sul campo vicino agli aeromodelisti, abbiamo avuto modo di apprendere come taluni di questi abbiano idee, opinioni e teorie che sarebbe interessante considerare attentamente e sviluppare in maniera vantaggiosa per il progresso dell'aeromodelismo nazionale.



... hanno fatto la completa conoscenza di questo piccolo cuore d'acciaio...

Questi bei tipi di aeromodelisti ci hanno però dichiarato esplicitamente che non osano rendere noti certi loro pensieri per tema di rappresaglie.

Noi non comprendiamo da quale parte dovrebbero piovere queste rappresaglie. Non abbiano — gli aeromodelisti in possesso di teorie e opinioni re-

verso il quale è possibile far udire, in qualsiasi angolo della penisola dove abiti un aeromodelista, la loro parola. Questo del resto, ai nostri lettori, lo abbiamo sempre chiesto come un favore. *Ripetita juvat...*

CRI

Un originale modello costruito da un allievo della R.U.N.A. di Parma



Era naturalmente presente il «nonno»...



lative all'aeromodelismo — paura di provocare delle polemiche: saremmo felici di ospitare i loro scritti sulla questione che tanto li interessa, e che interessa noi pure. Dalla mutua collaborazione si possono ottenere risultati di gran lunga superiori a quelli ottenibili singolarmente.

Anche se certe idee siano in evidente contrasto con alcune già comparse su queste pagine, ci vengano inviate lo stesso: non abbiamo la pretesa di crederci infallibili, come pure crediamo che tale pretesa sia ben lontana dall'essere ospitata nelle menti dei nostri collaboratori. Attendiamo quindi, in nome del progresso del nostro aeromodelismo, che i lettori costruttori di modelli volanti prendano a considerare il nostro giornale come il loro portavoce, attra-

Sono in vendita presso l'Amministrazione della Editoriale Aeronautica (Viale Libro e Moschetto 6, Roma) due volumi di

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI

In tali volumi sono raccolti i risultati di esperienze compiute nel Laboratorio Aerodinamico di Göttingen (vol. I) ed i risultati della galleria a densità variabile National Advisory Committee for Aeronautics (vol. II).

I due volumi, che contengono moltissimi grafici e tabelle, costano complessivamente L. 65 (un volume L. 30).

Eseguiti i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

L'ASSE DI TRAZIONE

La manifestazione aeromodellistica dell'8 giugno ha certamente superato ogni aspettativa e la presenza di circa 40 modelli con motore a scoppio ha costituito al Littorio, un avvenimento che difficilmente ha riscontrato anche in altri Stati che già da diversi anni curano tali costruzioni.

Ed è bene che questa magnifica gara costituisca un punto di partenza per le future manifestazioni, e principalmente sia di insegnamento a tutti i costruttori, per presentare in avvenire modelli sempre più efficienti e sicuri di volare senza incertezze ed errori che in definitiva si risolvono quasi sempre in dolorose scassature, e perdita di qualche biglietto da cento lire.

Il volo del modello con motore a scoppio è qualcosa di molto più complesso del volo di un modellino con il motore ad elastico.

La formula è ben differente e mentre con il motore ad elastico la resa della potenza è una curva di forte salita nei primi istanti per mantenersi quasi costante per più di 3/4 del tempo di scarica, con il motore a scoppio si ha una potenza costante che deve far decollare il modello e farlo salire con un angolo di ascesa corretto e tale da permettere la rimessa in assetto di volo planato al cessare del funzionamento del motore.

Quasi tutti i modelli presentati alla gara hanno dimostrato di avere esuberanza di motore; tutti hanno tentato la forte salita per acquistare la massima quota nei 30 secondi di motore consentiti dal regolamento, ma pochi ci sono riusciti e questa preoccupazione ha dato luogo alle maggiori scassature perché i modelli appena decollati si mettevano in candela per poi precipitare appena perduta la velocità.

Perché ciò non avvenga bisogna tener presente un principio fondamentale e cioè: ogni apparecchio ha una velocità minima nella quale la forza di sostentazione fa equilibrio al peso totale del modello.

Il rapporto $\frac{\text{forza di trazione}}{\text{portanza}}$ definisce il rendimento della superficie portante. Questo rapporto prende il nome di scorrimento e tanto più è piccolo, tanto è migliore l'effetto della superficie portante.

Osserviamo la formula che dà lo sforzo di portanza F_p :

$$(1) \quad F_p = C_p m S V^2$$

nella quale C_p è il coefficiente di portanza a seconda del diagramma del profilo alla incidenza fissata, m è una costante della densità dell'aria (con molta approssimazione = 1/8), S è la superficie portante, V la velocità.

E poiché la (1) è la portanza ad F_p si può sostituire il peso P dell'intero



... tutti i modelli presentati alla gara...
modello che deve equilibrare F_p perché vi sia il volo; avremo quindi

$$(2) \quad V = \sqrt{\frac{P}{S m C_p}}$$

Il valore V rappresenta la velocità minima per il sostentamento del modello e prende il nome di velocità di equilibrio.

Si comprende che per un dato valore P e per m costante, la velocità dipende da C_p che è a sua volta costante per un determinato profilo di ala e per una data incidenza.

E' evidente che in queste condizioni un eccesso di forza motrice, oltre a quella strettamente necessaria per il volo, non potrebbe far aumentare la velocità; essa non avrebbe altro effetto, se gli elementi sotto il radicale restano invariati, che di obbligare l'aereo a salire in altitudine estinguendo per il fatto del sollevamento l'eccesso di lavoro dato dal motore.

Per questo nel decollo, quando l'assetto del modello passa dalla linea di volo, al distacco dal suolo si ha una esuberanza di motore che si risolve in una cabrata la quale si smorza mano a mano che l'apparecchio perde velocità fino a trovare la velocità di equilibrio. E' qui il punto cruciale del centraggio dell'asse di trazione. Vi deve solo essere quel tanto di eccesso di motore da tradursi in salita senza oltrepassare quell'angolo nel quale la perdita di velocità scenda al disotto della velocità nella quale F_p equilibra il peso del modello.

Regolato il motore, questo si ottiene dando valore negativo alla linea di trazione dell'asse dell'elica.

Il centraggio dell'assetto del modello in planata si fa con lancia a motore fermo come per un comune veleggiatore e non si può pensare che un costruttore di modelli con motore a scoppio non sappia centrare un veleggiatore; rimane da trovare il detto angolo dell'asse dell'elica in confronto dell'asse longitudinale del modello. Molti hanno trascurato la ricerca di quest'angolo; altri hanno sentito parlare di 2 o 3 o 4 gradi ed hanno sistemato il motore con tale inclinazione.

Non vi è nulla di più errato che fissare a priori quest'angolo e non toccarlo più. Questa inclinazione deve eliminare in parte la forza cabrante dell'elica data dall'eccessivo motore e non deve permettere al modello di assumere un assetto di salita che dia luogo a perdita di velocità.

L'angolo va trovato per tentativi e possibilmente sempre con la stessa elica e con lo stesso numero di giri del motore.



... messo a punto il motore...

Il costruttore deve fissarsi nelle orecchie l'urlo del suo motore e fare le prove sempre con il motorino sulla stessa tonalità.

Quando uno sa di avere l'assetto del modello costante, l'elica costante, il numero dei giri costanti, allora solo può cercare l'angolo di inclinazione del motore per ottenere la salita più regolare e non pericolosa. Bisogna andare per ordine ed essere ben sicuri che l'apparecchio sia ben centrato per il volo librato e poi, che nulla si sia spostato dall'assetto che aveva nella prova precedente; allora si può correg-

gere l'eventuale errore della trazione, se il volo di prova non è stato soddisfacente.

Per far ciò occorre metodo, tempo e costanza e principalmente non aver paura di scassare...

Prossimamente mi riprometto di scrivere qualcosa sul motorino «Giglio» che, grazie la costanza, l'amore e la forte preparazione tecnica e pratica del valente sig. Grazzini, ci ha permesso di emanciparci completamente dalla schiavitù straniera.

ETTORE RIPANDELLI

Sul Prato

Dopo la muta, finito il periodo di chiusa, gli aeromodelli ottengono il permesso di uscire.

L'oscurità gli ha giovato, le ali brillano, sono tese rigide. Le ali sono pronte al vento.

Falconieri, gli aeromodellisti tengono consiglio. Arrostito a fuoco lento il prato del Littorio, sotto il sole.

Caldo, fa molto caldo. Chi non può levarsi il cappello si toglie gli occhiali, cerca riparo sotto le ali degli aeroplani veri.

"Da questa parte; da questa parte".

Il gioco incomincia. Volano gli apparecchi dell'Ala Littoria, partono e volano e sono in cielo e sono lontani. Gioco vero, vera aviazione.

Voci roche stizzose bizzose petulanti hanno i motorini degli aeromodelli. E il pubblico vuol assistere alle prove della voce.

Il pubblico ha invaso il campo, è sulla pista, sosta commenta guarda, distratto ammirato; si asciuga il sudore, consiglia.

Si dirà che è stata una gran festa. La carta stracciata i pezzi di ricambio gli aeromodelli le macchine fotografiche i panini ripieni i ragazzi al sole le biciclette, attivano compongono scompongono sezionano affilano ingentiliscono stabiliscono affinità fra i molti luoghi del campo, l'aeroporto del Littorio.

Gentilezza di questo verde, fresco fieno tagliato.

A erba, a erba, oggi. E' festa: oggi è vacanza.

"Fatevi distinti" grida qualcuno dell'Editoriale, e distribuisce medaglie distintivi pennini usati francobolli.

Passa in aria folgorando nel sole un aeromodello. Il Popolo di Trieste è partito. Non è un aeromodello, è un vero aeroplano, vola si muove in aria, festeggia le nuvole. Poi cala, ritorna aeromodello, voce rabbiosetta chimica terragna.

Aeromodelli: a decine a decine a decine; verdi e d'altri colori, rossi e d'altri colori, gialli e rossi e verdi e blu e screziati; fioritura di questi prati, e fioriscono di voli il cielo a media altezza. In aria vanno su e giù, acrobati infantilmente giudiziosi.

E' primavera. Un tempo agli aquiloni spettava padronanza del campo, e un filo legava cervo volante e la terra. Oggi "L'aquilone" ordina e indice la manifestazione dei lanci, manifestazione giovanile.

Il Corriere Padano fugge in cielo.



Il bel modello costruito dal fiorentino Piccardi per «La Nazione»

Una nuvola lo veglia, lo guatava prima; ora l'assimila.

I giornalisti parlano di "una grande aerea avventura", innocente come questi prati.

RENATO GIANI



L'attività della Compagnia Lufthansa. — Il 16 aprile ha avuto inizio l'orario estivo della Compagnia aerea tedesca «Lufthansa» e ciò rappresenta per questa Società un insieme di nuovi compiti.

L'imponente traffico dell'aeroporto di Berlino, che può essere considerato il principale nodo del servizio aereo europeo, aumenterà ancora durante il periodo estivo, dato che sono previsti normalmente 108 decolli ed altrettanti atterraggi giornalieri. E naturalmente non sono compresi i numerosi voli di apparecchi privati che nella estate aumentano anche in misura considerevole. Durante il periodo estivo la «Lufthansa» collegherà più di 50 città te-

desche. Giornalmente da Berlino partiranno 8 linee verso la parte orientale della Germania, 11 verso il sud, 9 verso il sud-ovest, 18 verso l'occidente e 10 verso il nord. Per dare un'idea dell'importanza della rete aerea esercitata dalla «Lufthansa» basti accennare che essa ha uno sviluppo di 90 mila chilometri, senza calcolare le rotte aeree verso l'America e verso il lontano Oriente. La rete aerea europea della «Lufthansa» giunge nel nord fino ad Hammerfest e nel sud fino a Lisbona. L'Italia e la Germania sono collegate da tre linee aeree.

Curiosità storiche. — Un lettore ha scritto al «Times» ricordando alcuni accenni fatti recentemente da Hilmi Omar Rey circa tentativi di volo eseguiti dai suoi compatrioti turchi in tempi remoti. Lo scrittore ritiene che un esame critico di tali fatti dimostri la loro scarsa autenticità. Pertanto cadrebbe ogni pretesa turca di rivendicare questi primati aviatori. Anzi, tutto, per quanto riguarda le esperienze di Javhar di Farab, famoso lessicografo di origine turco-orientale che visse a Mishapur e morì verso il 1002 della nostra era, non si può mettere in dubbio che il suo tentativo di volo fatto con l'aiuto di due ali battenti e con cui si gettò dalla sommità della Moschea principale di Mishapur, fu soltanto la conseguenza di un accesso di pazzia e provocò la sua morte

immediata. Evidentemente — scrive il «Times» — il suo delirio improvviso non può essere registrato in una storia scientifica dell'aviazione. Per quanto riguarda Ahmad Chelebi, soprannominato Hezarfenn (l'uomo dai mille trucchi) e che visse sotto il Sultano Mirad IV che regnò dal 1623 al 1640, non vi sono documenti storici che ne comprovino esattamente la personalità. Perciò, anche il racconto del suo lungo volo lungo il Bosforo, dalla Torre di Galata a Scutari, si deve ritenere favoloso. Per quanto concerne infine Hsan Chelebi, soprannominato Lagheri (l'emaciato), ed il suo razzo miracoloso, non esiste nemmeno per questi una documentazione storica autentica. Siamo insomma nel regno delle «Mille ed una notte»; e se si dovessero registrare tutti questi racconti — conclude lo scrittore — si dovrebbe anche ritenere precursore del volo Maometto stesso che, secondo la leggenda, volò in una notte dalla Mecca a Gerusalemme, e tutti gli altri racconti di tanta brava gente che, sdraiata sui magici tappeti, si faceva trasportare beatamente sulle capricciose onde dell'aria.

L'aeroporto di Addis Abeba. — Chi ricorda quel vasto pantano nel quale, sfiorando le cime svettanti degli eucalipti, tre anni or sono i primi apparecchi italiani atterravano nelle piane, deve fare uno sforzo per riconoscere oggi nella magnifica pista cementata, nei capannoni, nelle attrezzature perfette in ogni dettaglio dell'aeroporto di Addis Abeba, il pantano di allora. Le cifre potrebbero dare un'idea del gigantesco lavoro compiuto, ma non potrebbero mai descrivere i sacrifici e gli entusiasmi che hanno potuto realizzare l'opera. Quello che poco tempo fa era un campo di fortuna non praticabile in parecchi mesi dell'anno, è oggi un aeroporto attrezzato secondo i dettami della tecnica più progredita. Si affacciano all'aeroporto i due fabbricati dell'aviazione militare e dell'aviazione civile. I nuovi capannoni, l'ampliamento della pista bituminata, la pavimentazione asfaltata dei viali e dei piazzali, il villaggio per gli ascari, e palazzine dei servizi civili, le villette del centro militare e la bellissima palazzina del circolo con i suoi giardini, sono opere sorte nell'ultimo anno. Di pari passo con lo sviluppo del massimo aeroporto dell'Impero, si sono organizzati tutti gli altri aeroporti del vastissimo territorio, superando, con opportuni drenaggi, stipamenti e costruzioni di piste di lancio, la maggiore difficoltà costituita dalla stagione delle piogge. Oggi l'aviazione fascista dell'A.O.I., con la sua rete di oltre 80 aeroporti e campi di fortuna, serve e controlla tutto il territorio dell'Impero.



Il modello vincitore della gara aeromodellistica fra giornalisti

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Lanza anche rividi. Severo con tutti ora, implacabile con sé stesso, mai in riposo. Quando non poteva volare, raccoglieva dispersi, organizzava nuclei, proponeva ai superiori qualche cosa perché si potesse fare di più, combattere di più. Aveva anche l'incarico di distribuire agli ufficiali delle razioni di viveri: quanto era strettamente necessario.

Quando andai a chiedergli la mia, capì che avevo una fame atroce: aggiunse qualche cosa alla razione senza guardarmi in faccia. Egli più di tutti soffriva, prima di consumare la sua parte.

E ancora vidi qualcuno curvo sulle carogne di cavallo a tagliare brandelli di carne, e poi, dopo averli un po' tenuti sospesi a un forcherello con uno stecco o con la baionetta, mangiarli quasi crudi.

Intanto non riuscivo a trovare il modo di volare. Incontrai qualcuno dei compagni partiti con me da Ponte San Pietro, arrivati là non so come. Ci riunimmo per trovare il modo di mangiare e dormire per la sera. Non si poté fare altro che dirigersi a una cascina, ai limiti del campo, per chiedere la qualche cosa. Dal di fuori, spiendo a una finestra vedemmo nella stanza, illuminata da un lume fioco fioco, i contadini che scodellavano la polenta. Intorno alla tavola aspettavano altri ospiti che certo avevano avuto la stessa nostra idea. Vincendo una nuova ripugnanza bussammo, come mendicanti, e chiedemmo se si potesse mangiare qualche cosa, offrendo di pagare generosamente....

Avevamo anche noi un pochino di pane e di polenta; poi per dormire non ci fu nulla di meglio che il fienile. E sui nostri cappotti bagnati riposammo malamente, senza chiudere occhio, parlando della tragedia che non finiva....

A quando a quando si sentiva un crepitio di mitragliatrici.

Eravamo ben vicini! Saremmo presi prigionieri?

Per fortuna durante il giorno moltissimi apparecchi erano partiti in volo per campi più arretrati. Quelli non li avrebbero avuti.

Eccomi finalmente in una squadriglia da caccia, come nel maggio, ad Arcade, poco di qua dal Piave: non si sa se potremo restarci, se cioè il nemico arriverà al fiume. Ma intanto di qui si parte in volo. Qui si vedono anche i primi segni di una resistenza: una batteria in posizione. Gli uomini sono là ai loro pezzi, tranquilli; il comandante saluta quando passano gli aviatori e lo vediamo là quasi sempre. Alloggiamo alla meglio a Spresiano, dove avevamo alloggiato l'altra volta. Povero Spresiano! Non si riconosce più, soffocato dalle truppe. Non c'è un angolo di casa senza un comando.

Si vola come si può. Arrivano ordini improvvisi di azioni rischiosissime.

Bisogna che un apparecchio vada sul campo di Pozzuolo, basso quanto è possibile, per vedere se gli hangars sono stati distrutti; è necessario un apparecchio agilissimo per poter piombare di sorpresa e sottrarsi rapidamente alla fucileria e alle mitragliatrici e per non essere inesorabilmente abbattuto dai cacciatori nemici. Un nostro compagno va, un vecchio pilota della 25ª; non tocca a me questa fortuna: torna dopo una lunga ora, gli si affollano tutti intorno. Ha addirittura atterrato sul campo. Non era sicuro se gli uomini che vedeva fossero i nostri. Si è trovato intorno la cavalleria tedesca e mentre si involava un'esplosione ha fatto saltare gli hangars, minati prima dai nostri della 25ª. Lo hanno inseguito a fucilate....

Pozzuolo! I nostri hangars bruciano!

Ricognizioni di questo genere se ne fanno ad ogni ora, rasentando le piante, passando e ripassando su truppe sospette, finché una salva di mitraglia avverte che là sono i nemici e il pilota torna con le ali crivellate. Talvolta non torna più.

I pochi apparecchi sono disputati per questa lotta disperata, e toccano ai piloti più anziani. Alla caccia io sono un novizio e la mia sorte è, per ora, di rimanere, con moltissimi altri, scartato, anche perché qui non ci sono più i «Bebé», ma i «Nieuport» da 110 cavalli che io non so pilotare ancora.

Mi raccomando per ottenere di poter fare un volo o due di prova col nuovo apparecchio, ma non c'è tempo né benzina per questi lussi; e piloti ce ne sono anche troppi: tutti i piloti richiamati dai campi di tutta Italia, inutili e ingombranti di fronte ai pochissimi apparecchi.

I piloti partono sulla prima macchina che capita sottomano; funzionando da motoristi, facendo spesso riparazioni e rifornimenti e verifiche; vanno su senza sapere se nel serbatoio c'è benzina abbastanza, se l'arma ha tutte le sue cartucce, vanno senza indumenti di volo.... scendono poi quasi assiderati.

A quando a quando uno, due, tre cacciatori guizzano via come saette e scompaiono là, verso il nemico: un

allarme di incursione vicina; a quando a quando una notizia ci fa balzare il cuore: Baracca ha abbattuto due apparecchi su Padova.... il tale ha incendiato un idrovolante sulla Livorno.

Se da lontano si profila un velivolo sospetto saltano in carlinga tutti quelli che possono; non lo raggiungono; è fuggito.

L'aviazione nostra, anche decimata, vince, vince sempre la sua magnifica guerra.

Ho ottenuto anch'io di fare un volo, senza prove, sul «110»: un volo di caccia verso il Tagliamento. Viene con me Scaroni, anche lui con un «110».

E' la prima volta che parto da cacciatori per un volo di guerra. Finalmente! Finalmente!

Poche raccomandazioni sommarie di un pilota più anziano circa la manovra del nuovo apparecchio e via! Non l'ho ascoltato quasi, per paura di esser fermato da un contrordine. Ora sono in volo: nessuno mi fermerà. L'esuberanza del nuovo apparecchio in un primo tempo mi sgomenta un poco, mi domina; ma dopo questa prima impressione mi sento invincibile: un'emozione acuta mi tiene i nervi tesi. Scaroni vola accanto a me; ci salutiamo col braccio. Anche lui esordisce nella caccia.

Mi richiamo ad ogni istante le manovre necessarie per sparare. «Prima, giù la sicura; poi puntar bene l'apparecchio, occhio al collimatore e premere lo scatto solo quando il bersaglio è centrato; se no è inutile: cartucce sciupate. Nel caso di esser sopraffatto, di non poter superare in quota l'avversario, capriole pazze fino a terra, ma questo proprio agli estremi; sempre meglio girare e salire, salire e girare fino a ubriacarlo e stancarlo e coglierlo quando è possibile. Se è un biposto, attenzione al mitragliere: possibilmente sparare tenendosi sotto ai suoi timoni perché non possa rispondere; altrimenti attaccare con violenza fulminea e dopo ogni raffica una sbandata secca per confondere la mira al mitragliere nemico».

Avanziamo prendendo quota rapidamente. E' finito dunque il martirio di quella lungagnata che bisognava dirigersi col «Voisin» per arrivare in quota! E' finito anche l'obbligo di condividere le opinioni di un passeggero o, peggio, di subire i comandi ed è finito anche quel compito oscuro della ricognizione che non ti dava mai l'emozione dello scopo raggiunto. La soddisfazione, se mai, era tutta dell'osservatore: fotografie e fotografie che tu, dopo, guardavi un po' alla sfuggita senza poter sentire il loro valore, senza vedere il loro risultato, che

quasi sempre era a lunga scadenza, fatto di minuzie preziose, ma inafferrabili: nascondigli rivelati, che sarebbero stati segnalati alle artiglierie e alle fanterie per la prossima azione, batterie che sarebbero state colpite a suo tempo.... Ma tu non saresti stato lassù ad assaporare questa che pure era una tua vittoria....

Ora no: l'incontro con un avversario metterà te, proprio te e solo te di fronte alla vittoria o alla morte e se vincerai vedrai tutto il dramma di cui tu solo, tu e l'avversario sarete stati i protagonisti.

Eccomi libero e solo padrone di una macchina che risponde a tutte le manovre con una prontezza che sembra fatta di nervi e di sangue.

Così è impossibile non vincere qualunque avversario!

Vollamo dritti verso il nemico. Ma quanto triste è il panorama! La giornata limpida permette di vedere lontano. E lontano si vedono paesi da cui si alzano immense colonne di fumo: incendi di grandi magazzini. Casarsa brucia, Pordenone anche: Pordenone austriaco! L'occhio non può arrivare fin dove erano una settimana fa le trincee. Questa è la realtà tremenda, questo toglie al mio volo tutta la baldanza. Vollamo già da un pezzo su territorio nemico e qui erano le nostre più lontane retrovie!

Di quassù si ha la visione esatta dello sfacelo, contemplando la immensa distesa, sulla quale par di vedere la fiamma nemica dilagare ancora....

Bisogna dimenticare questa realtà per non sentirsi anche in volo già vinti, per non cadere in quello stato d'animo fufesto di chi si sente inferiore. No! quassù, con queste ali meravigliose, con quest'arma, chi mi troverà dovrà temermi sempre.

Ed ecco invece il mio miserabile esordio di cacciatore.

Incontro a noi, più alti, vengono tre punti lucenti. Riconosco subito tre caccia nemici e faccio a Scaroni il segnale convenuto: faccio beccheggiare l'apparecchio; mi risponde: ha visto anche lui.

Pochi attimi ancora e i tre sono a tiro. O meglio.... noi siamo a tiro per loro, perché essi, oltre che per numero, sono superiori per la quota. In quell'attimo ci puntano addosso: prima che io mi possa orientare vedo Scaroni con due avversari alle costole: spariscono. Cerco l'altro voltandogli la prua contro e mi balenano in mente le raccomandazioni: «Prima giù la sicura, poi puntare....». Ma sembra non vedermi: ma passa ancora sopra senza spararmi e si allontana.

(Continua)

MARIO FUCINI



Un'esplosione ha fatto saltare gli hangars...

L'IMPERATORE PAZZO

ROMANZO D'AVVENTURA



(Continuazione dal numero precedente)

Sulla più alta pensilina, ritto in piedi, sta l'«Imperatore».

Taca l'ha visto; sapeva che era lì, che lo avrebbe trovato, da solo. Vede la sua sagoma, ritagliata nel nero, in alto, sulla massa scura della macchina tremenda. Non vede il suo viso, i suoi occhi, ma li suppone stravolti, recanti le tracce di una pazzesca, assurda determinazione. Ora più che mai è sicuro che l'«Imperatore» è pazzo.

Li non entrano i rumori delle officine. C'è silenzio, un silenzio enorme che viene voglia di rompere con un grido improvviso, per non averne paura. Avvolge le cose come un manto greve, le tinge di una fatalità tremenda.

Taca avverte i nervi rilassarsi di colpo, la calma tornare in lui improvvisamente. Ma c'è qualcosa, in quella calma che è fuori e dentro di lui, che lo atterrisce.

L'«Imperatore» si è mosso; è disceso dalla loggia di cristallo che prima lo sorreggeva. Avanza verso di lui, che non si muove, a lenti, incerti passi di avvinazzato. Ora finalmente Taca vede il suo volto: è come lo supponeva.

L'«Imperatore» sembra aver subito una lotta violenta. È scarmigliato, sudato, ha gli abiti incomposti. Il volto, congestionato, è scosso da un tremito violento. A Taca sembra invecchiato di venti anni, improvvisamente. Solo negli occhi, stralunati e fissi su di lui, c'è una gran luce, un bagliore insolito.

I due uomini sono di fronte e si scrutano, in silenzio. Il sovrano pazzo sente la domanda dell'altro, gliela legge nello sguardo che lo fissa deciso, obbligandolo ad abbassare la testa. E lui il primo a parlare:

— Mi serve l'energia di tutta Crania... la massima energia. Devo provare la macchina: la mia macchina, capisci? — La voce trema tra le labbra flaccide del vecchio, ha un suono aspro e sibilante che sembra prodotto da fili metallici fruscianti. Taca continua a guardare l'«Imperatore», in silenzio. L'altro riprende a parlare. Ora, però, è più ardito, alza la testa, la scuote, avanza ancora di più.

— Devo far questo, capisci? E proverò i raggi che uccidono su i tre idioti italiani che credono di poter fuggire dalle mie mani... Non conoscono l'«Imperatore». Io, io sono Sua Maestà Potentissima di Crania, è vero, Taca?

— Sì, mio signore — mormorò Taca, sempre più atterrito. L'orrore primitivo che incute il mistero della follia si andava impadronendo del meticcio. Guardava il suo sovrano con un senso di paura e di pietà. Si trasse indietro, quando l'altro avanzò ancora. Dio, come era mutato quell'uomo! Era quello il suo sovrano, il temutissimo, tremendo tiranno di Crania? Una gran confusione, uno sbalordimento superiore alla sua volontà gli impedirono di articolare altre parole.

— Ma loro non mi conoscono, Taca. Loro, scemi che non sono altro, credono di svignarsela. Hanno fatto saltare una galleria, per salvarsi dall'inseguimento. Sono giunti alla Grande Porta, e quando il loro piede si è posato sulla scala, non sono rimasti fulminati, perché il crollo della galleria aveva spezzati i fili dell'impianto a raggi ultrarossi. Così ora salgono, verso il Sole, la luce, il mondo. Ma io li fermerò. Ho detto che li fermerò, ti dico! Proverò su di loro i miei raggi, i raggi che uccisero Kant, nel mio laboratorio, in Francia... Taca, tu l'ignoravi... era buono, Kant, diceva che un giorno saremmo divenuti padroni del mondo... zitto! Non mi interrompere. Padroni del mondo, ti dico! E lo diverrò io, adesso. Lo diverrò stasera stessa, tra pochi minuti, dopo avere ucciso i tre bianchi che salgono, che salgono felici verso il Sole. Il Sole! Io sono figlio del Sole, Taca, perché sono Inca. Sono l'ultimo degli Inca...

— Tu menti — disse piano Taca, ma con voce ferma. L'«Imperatore» barcollò, come se fosse stato colpito da un pugno. Si portò una mano alla fronte, in atteggiamento di esagerato, comico dolore.

— Oh, Taca, cosa dici! Taca, tu non hai più dunque nessun rispetto per il tuo sovrano... Taca, ti ho voluto bene, no? Come ad un figlio, proprio...

L'indigeno indietreggiò ancora, disgustato e impaurito allo stesso tempo. Cosa fare? Correr via e chiamare aiuti, mostrare agli altri come l'«Imperatore» fosse adesso solo un povero, un innocuo pazzo... Ma non doveva lasciare l'«Imperatore» solo in quella sala. Bisognava dunque metterlo nelle condizioni di non potersi muovere.

Ma Taca non sapeva che l'astuzia dei pazzi è tremenda. L'«Imperatore» lesse negli occhi del meticcio il suo pensiero, e balzò rapido indietro, estraendo con un gesto fulmineo, da sotto la pesante mantellina che portava sul torso, un'arma elettrica.

— Fermo, sudicio idiota! — sibilò tra i denti sbarrando gli occhi. — Anche tu morrai, come i tre italiani che salgono verso il Sole. Perché tu sei un pazzo, Taca, che si vuole ribellare al suo «Imperatore». Ma ti ucciderò, Taca, come un verme. Sappi intanto che mentre venivi qui, ed io sapevo che saresti venuto, ho ordinato a Nemi che pensasse lui a togliere la cortina magnetica

che a te premeva tanto mantenere. Ora ho in pugno la energia della quale ho bisogno. Ti ucciderò. Taca, come un sudicio verme, questo lo sai perché te l'ho già detto, e poi dirigerò i raggi «Z» verso la Grande Porta. Calcolerò la lunghezza d'onda, la frequenza giusta. Moriranno, sta' certo. E poi più lontano, più lontano... (l'«Imperatore» ora urlava, sconvolto in viso, tremando in tutte le membra). Manderò i miei raggi sin nelle più lontane città... ucciderò tutti, e diverrò il padrone assoluto, il re del continente. Ucciderò anche tutti quegli imbecilli che sino ad oggi hanno lavorato qui sotto...

Il folle s'interruppe per ridere di un riso aspro, isterico.

— Ah, ah... Taca, ho fatto credere che volevo ridare ai peruviani il Perù... la civiltà di Cuzco... Taca...

L'«Imperatore» rideva, torcendosi, scuotendo il capo. Sborniato della sua stessa folle ebbrezza.

Che cosa terribile era quel viso assurdo, disumano, in quella sala grigia avvolta di fredda tragedia!

Taca rabbrivì, poi si trasse ancora indietro, verso la porta... l'«Imperatore» non vide il suo gesto: si torceva dalle risa, sempre più spasmodiche. E il suono di quella ilarità sfrenata saliva alto, rintonava sotto la volta semisferica della sala, destava echi strani ed acutissimi. Sembrava che mille bocche invisibili ridessero, da ogni punto, pazzesamente.

Taca trasalì, sentendo d'un tratto le sue spalle toccare la porta. Fece saltare la mano verso la maniglia, sempre tenendo gli occhi fissi sulla canna micidiale puntata contro di lui, e che a causa delle convulsioni che scuotevano l'infelice sovrano, si agitava, mirando ora il suo

volto, ora il suo addome. Ecco: la maniglia girava... con un balzo saltò indietro varcando la soglia e richiudendo di fronte a sé il battente metallico. Gli giunse ancora, attutito dallo spessore della porta, il riso terribile, continuo, esasperante dell'«Imperatore» folle. Un sudore freddo lo bagnava. Respirò profondamente, a lungo, per calmare i battiti veloci del cuore, poi cominciò a discendere la scaletta metallica che girava a spirale dentro lo stretto pozzo di cemento.

Voleva gridare: «Salvatevi! Tra pochi istanti tutta l'officina salterà in aria... fuggite: l'«Imperatore» è pazzo...» ma le sue labbra non riuscivano a produrre alcun suono. Udiva invece le parole che avrebbe voluto urlare rombare dentro di sé, come se altri le gridassero a lui... Prese a discendere di corsa, saltando i gradini. Ad un tratto sentì un cerchio di ferro stringersi intorno alla sua testa: annaspò, ma le sue mani scivolarono lungo le pareti e piombò giù, dritto come una pietra, nella voragine scura.

XVI

Salvi!

— Ora monto di nuovo tutto e riprovo. Se non va, non so più cosa mi resti da fare...

Pablo era sfiduciato. Aveva trascorso l'intera notte in faticosi tentativi intorno al motore restio, senza peraltro riuscire neppure ad identificare il guasto.

Nicola aveva dormito poche ore, rannicchiato nell'interno della cabina, per traverso sui due seggiolini posteriori. Lì dentro si era conservato un po' del caldo del motore, e così si sentiva, ora che il sole sorgeva, abbastanza calmo e riposato. Scese traballando, un po' anchilosato per la brutta posizione nella quale aveva costretto il corpo per tanto tempo, e sbadigliò, alzando lo sguardo al cielo.

D'intorno al piccolo altipiano si muovevano pigramente sciarpe azzurrognole di nebbia. L'aria era pressoché immobile. Un silenzio assoluto regnava sul paesaggio. Nicola girò lo sguardo intorno a sé, facendolo indugiare sui picchi rocciosi lucenti nel sole che già li lambiva con la sua carezza dorata. I suoi occhi incontrarono poi, a pochi passi di distanza dal luogo ove si trovava, un cumulo di terra fresca, ancora umida. Si rabbiò in viso, e, muovendo verso Pablo, chiese:

— Credete di potervi alzare?... Se si potesse farlo stamani...

— Speriamo, Nicola — disse il giovane facendo un gesto di poca fiducia che impensierì il vecchio — Sono sicuro che il motore è a posto...

(Continua)

MARIO GUERRI



... nella voragine scura...

PRIMO CONGRESSO MONDIALE DELLA STAMPA AERONAUTICA

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

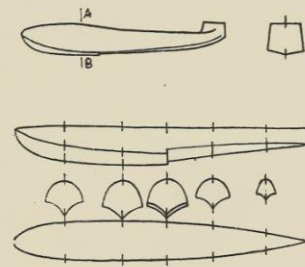
Corso d'aeromodelismo

(Continuazione dal numero precedente)

I GALLEGGIANTI

I galleggianti costituiscono il mezzo in virtù del quale gli idromodelli possono sollevarsi dall'acqua, e ritornare sull'acqua alla fine del volo. Gli idromodelli, come gli idrovolanti veri, possono essere divisi in due categorie: a scafo centrale, oppure a galleggianti, chiamati anche scarponi (fig. a).

Nei primi è la fusoliera che appoggia direttamente sull'acqua, e per questa ragione viene costruita con una forma appropriata, soprattutto nella parte anteriore ed inferiore, che è simile allo scafo di una imbarcazione. Deve quindi essere stagna, e per portare l'ala, il motore ed i piani di coda ad altezza sufficiente dal pelo dell'acqua.

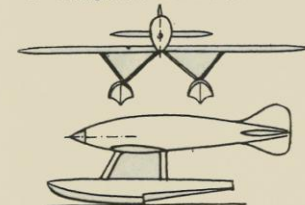


qua, l'ala viene sopraelevata ed il motore sostenuto da un castello, mentre gli impennaggi sono situati all'estremità posteriore, rialzata notevolmente. L'equilibrio laterale, sull'acqua, può essere ottenuto dando allo scafo una larghezza sufficiente, od aggiungendo sotto alle estremità dell'ala, due galleggianti più piccoli, che proteggono l'ala dal contatto con l'acqua.

Negli idromodelli a scarponi, invece, la fusoliera è come quella di un comune velivolo. Però, al posto delle ruote del carrello sono applicati i due galleggianti, i quali, potendo essere collocati a notevole distanza l'uno dall'altro, daranno un migliore equilibrio laterale, permettendo, così, l'abolizione dei galleggianti alle estremità dell'ala.

In contrapposto, è insufficiente, generalmente, l'equilibrio longitudinale, quindi è necessario collocare un piccolo galleggiante sotto alla estremità della coda, galleggiante che ha la funzione del pattino.

E' consigliabile munire gli idromo-



delli di galleggianti a scarponi che sono facilmente costruibili e assicurano una ottima stabilità; inoltre, la loro posizione permettendo di collocare la fusoliera sufficientemente alta, l'elica può funzionare senza urtare contro

A GUIDONIA

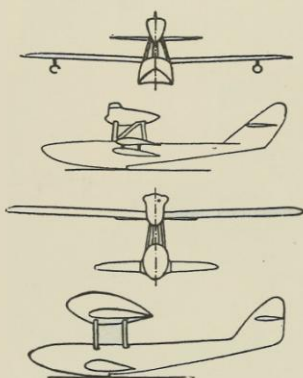


Il Duce, presenti il Ministro della Cultura Popolare e le LL. EE. i Generali Valle e Ilari, si informa con il Direttore Generale della Editoriale Aeronautica sullo svolgimento dei lavori del Congresso

l'acqua nelle delicate manovre della partenza e dell'atterraggio.

La caratteristica comune a tutti i galleggianti, siano essi a scafo centrale o scarponi, è il gradino, comunemente chiamato *redan*.

La funzione del gradino è quella di



facilitare il distacco del galleggiante dall'acqua. Il liquido tende a rimanere aderente alla superficie immersa. Difatti, affinché l'apparecchio possa acquistare una velocità sufficiente al sostentamento, occorre liberarlo dalla aderenza dell'acqua. Si formano, con la velocità, dei filletti liquidi che vengono troncati dallo spigolo del gradino. Il cuscinetto d'aria che si forma dietro a questo permette il distacco della parte posteriore del galleggiante. La parte anteriore viene, invece, spinta verso l'alto dalla resistenza che l'acqua oppone al moto degli scafi.

Per contribuire ancora al distacco dell'acqua dal gradino, si può costruire la parte anteriore del galleggiante leggermente concava, in maniera da incanalare l'aria fra il galleggiante e l'acqua.

In molti galleggianti, inoltre, il gradino non è rettilineo, ma ad angolo, col vertice rivolto in basso nel centro, in modo che l'ultimo contatto si riduce infine su questa sporgenza della superficie dello scafo.

Anche adottando questa sporgenza, i due tratti laterali del gradino possono essere concavi, in modo da ottenere l'incanalamento dell'aria e quindi una maggiore facilità di distacco dall'acqua.

La figura b rappresenta due tipi di galleggianti a scafo centrale. Nel primo l'equilibrio laterale, nell'acqua, è stato ottenuto con i due piccoli galleggianti posti alle estremità dell'ala; nel secondo l'equilibrio laterale è stato ottenuto dai due galleggianti sporgenti dalla base dello scafo.

La figura c rappresenta il tipo di galleggianti a scarponi, i quali, essendo molto lunghi, permettono l'eliminazione del galleggiante di coda.

Da un punto di vista della costruzione i galleggianti non offrono difficoltà, le loro strutture essendo simili a quelle delle fusoliere, cioè, con diaframmi interni, di compensato, e con una rivestitura di compensato sottilissimo, o con strati di carta (meglio stoffa) bene verniciata con una vernice impermeabile.

Il volume della parte immersa dovrà essere tale da poter sostenere il peso dell'intero apparecchio: dovrà cioè essere di tanti centimetri cubi quanti sono i grammi di peso del modello, galleggianti compresi.

Quanto alla posizione dei galleggianti rispetto alla fusoliera, occorre che siano collocati col gradino leggermente più avanti del centro di pressione e del centro di gravità, in modo che, durante il flottaggio l'apparecchio possa mettersi facilmente in linea di volo, sfiorando l'acqua con lo spigolo del gradino.

Infine, perché il gradino abbia una azione efficace, è necessario che sia alto almeno 5 mm., che è la misura giusta per scafi di un modello di nor-

mal proporzioni. Ma non deve essere, però, più alto, per non correre il rischio di avere, dietro di esso, un risucchio troppo forte prima del sollevamento sul pelo dell'acqua, cosa che impedirebbe all'apparecchio di acquistare la velocità necessaria a mettersi sul *redan*, cioè sul gradino, per poter quindi raggiungere quella necessaria al distacco e al volo.

(Continua).

Gara aeromodelistica fra giornalisti

La classifica

1. Popolo di Trieste; 2. Piccolo (Trieste); 3. Giornale d'Italia; 4. Gazzetta dello Sport; 5. Baillia; 6. Mattino; 7. Auto-Moto-Avio; 8. Volandum (rivista dell'Ala Littoria); 9. L'Aquilone; 10. Le Vis dell'Ala; 11. L'Ala d'Italia; 12. Popolo d'Italia; 13. Corriere della Sera; 14. Volandum; 15. Resto del Carlino; 16. La Nazione; 17. L'Azione coloniale; 18. Corriere Emiliano; 19. La Stampa; 20. Baillia; 21. Lavoro Fascista; 22. L'Aquilone; 23. Giornale di Genova; 24. Belvedere; 25. L'Ala d'Italia. Seguono gli aeromodelli dei giornali: il Corriere Padano, Gente Nostra, che non sono stati classificati perché hanno realizzato tempi inferiori al minimo previsto per la classifica.

I premi

Premi del Ministero dell'Aeronautica:

- 1) Coppa artistica alla pubblicazione prima classificata;
- 2) Medaglia d'argento grande alla pubblicazione seconda classificata;
- 3) Medaglia d'argento alla pubblicazione terza classificata.

Premi della R. U. N. A.:

Cinque premi in buoni per acquisto materiale aeromodelistico, da assegnare ai costruttori degli aeromodelli (Lire 300 al primo classificato; L. 200 al secondo; L. 150 al terzo; L. 100 al quarto; L. 50 al quinto).

Premi dell'Ala Littoria:

- 1) Un biglietto di andata e ritorno completamente gratuito, con itinerario a scelta, per un viaggio aereo sulle linee nazionali della Società al giorno, lista primo classificato;
- 2) Un modello da tavolo di un apparecchio delle linee civili al giornalista secondo classificato;
- 3) Un modellino da tavolo di un apparecchio delle linee civili al giornalista terzo classificato;
- 4) Dono di un oggetto utile a tutti i giornalisti partecipanti alla gara.

Premi dell'Editoriale Aeronautica:

Medaglia ricordo a tutti i concorrenti (giornalisti ed aeromodelisti) L. 1000 al giornalista autore del migliore resoconto giornalistico sulla gara o sull'aeromodelismo in genere.

Premio Grazzini:

Un motorino a scoppio cilindrata 10 cmc. al costruttore dell'apparecchio dal disegno più originale, offerto dalla Ditta «Grazzini», costruttrice del motorino «Giglio»;

Premio Aviomimima:

Buono per l'acquisto di L. 200 di materiale aeromodelistico al costruttore dell'aeromodello di realizzazione più pratica e di costruzione più accurata, offerto dalla Ditta «Aviomimima» di Roma.

Per il migliore articolo

Per questa originale gara «L'Editoriale Aeronautica» ha messo in palio un premio di mille lire da assegnare al giornalista autore del migliore resoconto giornalistico sulla attività dell'aeromodelismo italiano e sulla gara svolta sull'Aeroporto del Littorio. Potranno concorrere solo i giornalisti o pubblicisti che hanno preso parte alla manifestazione.

POSTA *aerea*

Baldo Bandini, Torino. — Tu mi chiedi scusa per «il lungo silenzio». Cosa dovrei dire dunque io? Ti devo la risposta ad almeno tre lettere, il responso su una certa faccenda che ci interessa e, infine, devo scrivere una nota sul giornale per te. Spero che tu abbia capito che il mio silenzio è dovuto esclusivamente all'enorme lavoro dell'organizzazione del Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica. Abbi, per piacere, ancora un po' di pazienza: leggerò la «trama» e ti scriverò a lungo. Intanto buon lavoro.

Riccardo Craig, Roma. — Ti informo che fra breve ripubblicheremo la descrizione e i disegni del velleggiatore «Roma». A questa sarà seguito una lezione su un altro velleggiatore dello stesso tipo.

Beraldo Bruni, Fiume. — Consolati, mio caro, che fra breve tempo uscirà la terza edizione del «Costruttore di aeromodelli», il manuale, appunto, che fa per te. Intanto ti consiglio di leggere il primo fascicolo della nuova collana di divulgazione «L'aviazione per tutti», che uscirà ai primi di luglio.

Dante Formisani, Roma. — Sono contento che tu, mediante la lettura de *L'Aquilone*, abbia tenuta viva in te la fiamma della passione aviatoria. Non preoccuparti per la leggera polmonite avuta da bambino. L'importante è che tu stia bene ora. Se così non fosse, chi vuoi che riuscirebbe a fare l'aviatore? Continueremo, presto, la pubblicazione di fotografie di apparecchi italiani.

Vittorio Pasquini, Milano. — Ancora un po' di pazienza. Ai primi di luglio verrà messo in vendita il primo opuscolo di *Aviazione per tutti*. Poi ne uscirà uno al mese, regolarmente.

Giuseppe Ferranti, Roma. — Non esiste ancora, nella nostra città, una grossa ditta presso la quale si possa acquistare materiale aeromodellistico. Ne esiste una piccola, in fasce. Forse crescerà fra breve tempo. Almeno così dice Uberto Travagli. In uno dei prossimi numeri pubblicheremo nuovamente la descrizione del «Roma». Per le altre informazioni rivolgerti alla R. U. N. A., via Lepanto, 6.

Cirio, Savona. — Devo dirti che le tue idee non sono piaciute ai nostri pittori scorbucati. Mi hanno detto che si tratta di idee «racchie». E' una parola romanesca, questa, ma spero che tu l'abbia udita altra volta. Ai gestori delle edicole che mi hai nominato devi raccomandare caldamente una buona esposizione di *Aviazione per tutti*.

IL 1. LUGLIO
SARÀ MESSO IN VENDITA

«Stratosfera»

IL PRIMO FASCICOLO DELLA
NUOVA COLLANA DI DIVULGAZIONE SCIENTIFICA

L'aviazione per tutti

UNA LIRA IL FASCICOLO
Abbonamento per 12 fascicoli lire 10

ORDINAZIONI E PRENOTAZIONI
all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica:
Viale Libro e Moschetto n. 6.
Conto corr. postale N. 1-24718

Tullio Bonso, Mestre. — Il compito che mi proponi è alquanto difficile, caro amico. Devi pensare tu, con calma e disciplinata opera di persuasione, a convincere i tuoi genitori. Ma forse, l'ostacolo da questi costituito, dipende dal fatto che tu, per costruire e progettare modelli, trascuri gli studi. Io spero che non sia così, caro amico veneto come io sono io, perché mi dispiacerebbe moltissimo. Fammi dunque sapere come stanno le cose, e saprò allora indicarti un giusto... piano d'azione.

Eliano Corbolante, Oderzo. — Il primato tedesco è stato ottenuto con un apparecchio da caccia «Me Taifun» opportunamente modificato. Velocità superiore ai km. orari 750. Sei contento?

Mario Murino, Napoli. — La presente

per dimostrarti che ho letto la tua lettera e per ringraziarti della propaganda che mi assicuri di aver fatto, sopra tutto fra i cuginetti cacciatori di mosche (vergogna, toccare le mosche, insetti sudicissimi e schifosi). Crivello ringrazia dei saluti.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

C. Marchi, Roma. — Come risulta da recenti indagini, tutte le grandi fabbriche aeronautiche americane hanno raggiunto il massimo della loro attività, sia a causa delle grandi ordinazioni di apparecchi militari per il Governo degli Stati Uniti e per gli Stati esteri, sia per lo sviluppo della aviazione commerciale all'interno, che, per i primi quattro mesi del corrente anno, accusa un aumento del 25 per cento sulle cifre del corrispondente periodo del 1938. Le ordinazioni non ancora soddisfatte delle quattro più importanti Compagnie della California raggiungono un totale di circa 110.000.000 di dollari, e si suppone che fra breve il loro personale complessivo si aggirerà sulle 300 mila persone, e la loro capacità produttiva sarà di più di 5000 grandi apparecchi all'anno. Recentemente la Douglas Aircraft Corporation di Santa Monica in California, ha annunciato di avere ordinazioni in corso per 50.000.000 di dollari, di cui 15.000.000 per forniture di apparecchi da attacco e da bombardamento per il Governo degli Stati Uniti e 11.000.000 per simili forniture alla Francia. Al tempo stesso il traffico aereo dei passeggeri all'interno è in grande sviluppo, tanto più notevole in quanto che esso si verifica in un periodo in cui di solito ha luogo una diminuzione stagionale nel numero di essi. Sei contento di queste preziose informazioni?

Aldo Zamboni, Napoli. — Mi è veramente dispiaciuto non averti più visto, dopo la «magna» giornata dell'otto giugno. La tua fuga è stata tanto più misteriosa in quanto ci avevi promesso di venire da noi a gelarci le ossa con alcune abbominevoli freddure partenopee utili, secondo te, per i nostri pittori. Ora i nostri pittori non hanno più

bisogno delle tue freddure, perché Roma ha in questi giorni, per ragioni inspiegabili, adottato un clima nordico tale da costringere le comitive turistiche tedesche in viaggio verso la Groenlandia a mutare rotta per venire ad assistere all'aurora boreale dall'alto del Colle Capitolino. Io spero per la tua salute che a Napoli il sole splenda. Mi parli (anzi, mi scrivi) di certe fotografie che ti avrei promesso. Ricordo questo, ma non riesco a ricordare di quali foto si trattava. Riscrivimi, e intanto abbotti i miei migliori saluti.

Magnete nero, Forlì. — Il nuovo apparecchio gigante commerciale da 52 passeggeri, la cui costruzione fu iniziata dalla Consolidated Aircraft il 1. agosto 1938, e che si dice possa compiere il percorso Boston-Isola Azzorre in 15 ore, ha iniziato i voli di

In uno dei prossimi numeri pubblicheremo la descrizione dell'ormai famoso velleggiatore «ROMA»

prova, che sono tenuti in grande segretezza a causa delle sue possibilità militari come aeroplano da bombardamento a lunga distanza. L'apparecchio, che ha un'autonomia di volo di 10.000 miglia inglesi, è munito di due motori Wright a 18 cilindri e di ali Davis «a curva perfetta» lunghe circa 33 metri, disegnate da David R. Davis dopo dieci anni di esperienze; porta un equipaggio di cinque persone e, secondo la opinione degli esperti, potrebbe essere facilmente convertito in un arsenale aereo, con un minimo di otto mitragliatrici e un piccolo cannone. Vi è possibilità che venga acquistato dall'American Export Airlines, per il servizio commerciale transatlantico.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

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

PRIMO CONGRESSO
MONDIALE DELLA
STAMPA AERONAUTICA

Questa Mostra, indetta dall'Editoriale Aeronautica, è stata ordinata e allestita dall'architetto Agnoldo-
menico Pica.

Il Pica stesso ha dato, in un saggio pubblicato ora nel volume «Il volo in Italia», un'ampia giustificazione critica dell'argomento di questa Mostra. Lo scritto del Pica s'intitola appunto «Presentimenti del volo nell'arte italiana» e questo avrebbe potuto essere anche il titolo della Mostra dove l'esigua rappresentanza degli aeropittori ha più il senso di un ardito «intermezzo» figurativo e lirico che quello di una vera e propria sezione della Mostra.

Le due grandi sezioni della Mostra sono dedicate, la prima, all'arte italiana dal '700 all'alto medioevo, la seconda, all'arte romana imperiale e all'arte etrusca.

La significazione plastica del volo è colta, individuata e guardata in tutte le attitudini, in tutti i momenti, in tutte le fasi attraverso l'opera degli artisti più eletti.

Le opere originali esposte non sono molte, ma tuttavia singolarissime. Basti ricordare per la sala grande i disegni squisiti di Filippino Lippi, di Domenico Ghirlandaio, di Luca Giordano, di Salvatore Rosa, di G. D. Tiepolo, le superbe miniature del '400 tolte dalla Casanatense, la tavoletta trecentesca di Scuola emiliana con la Ascensione e gli Angeli, i bozzetti del Baccio e di Pietro da Cortona. E per la sala antica si notino la superba Nike alata degli Orti Sallustiani, l'Eros che spezza l'arco e la bellissima serie di antefisse, vasi, frammenti fittili e specchi di bronzo avuti dal Museo di Villa Giulia e dell'Antiquarium.

La serie delle opere è integrata da una teoria ricchissima di riproduzioni fotografiche, in cui la messa in valore di taluni particolari consente, anche in opere note, il sapore dell'innata scoperta.



E' uscito

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO

Romanzo di Enzo Jemma con illustrazioni di A. Mastroianni

Prezzo Lire 20 - Lire 13 per i nostri abbonati - Unire L. 1.70 per le spese di porto

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOV O

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2

**TAVOLE DEL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**Disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo**CIRILLO**L. 3,50 franco di porto
dell'aeromodello a tubo**LIBELLULA**L. 4,50 franco di porto
del**ROSTRO**Aero modello - sceleragliatore
L. 4,50 franco di portoIndirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI****utensili e materiali**Chiedere catalogo per l'anno 1950 a L. 1.50
alla ditta**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 BOLOGNA

SAN GIORGIO

S. A. I.

Sede: GENOVA-SESTRI

**COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI
CIVILI E MILITARI****OFFICINE AERONAUTICHE
in PISTOIA**

**S.A. INDUSTRIE MECCANICHE
E AERONAUTICHE
MERIDIONALI**

NAPOLI
CORSO MALTA 30

AEROPLANI E IDROVOLANTI
DA CACCIA - RICOGNIZIONE -
BOMBARDAMENTO
E TURISMO -

ACQUISTATE

AVVENTURE DEL CIELO

Un romanzo intero, racconti, avventure di guerra aerea, cronache, attualità, giochi, varietà

È uscito il N. 2 in vendita in tutte le edicole al prezzo di L. 2

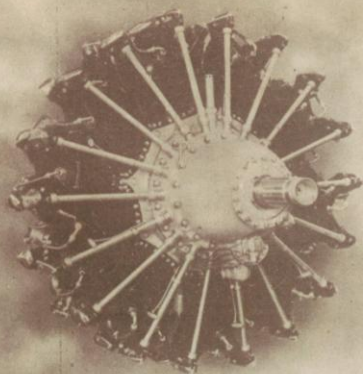
CON SOLE 30 LIRE

POTETE ABBONARVI
PER UN ANNO**L'AQUILONE**
E A**IL BALILLA**VERSATE 30 LIRE OGGI
STESSO SUL NOSTRO
CONTO CORRENTE N°

1-24718

INTESTATO ALL'
EDITORIALE AERONAU-
TICA - ROMA

FIAT



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000-1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - 8 primati internazionali
di velocità per idrovolanti

(Apparecchio «CANT. Z 509»)

Sui 2000 Km.

velocità media Km/ora **399,644**

Sui 1000 Km.

velocità media Km/ora **403,424**

S.A. PIAGGIO & C. GENOVA

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

BALILLA

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

SOCI DELLA R.U.N.A.

con diritto all'abbonamento annuo a

L'AQUILONE

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

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

LE VIE DELL'ARIA

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

L'AQUILONE

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

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

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

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

Diamo qui, per ulteriore chiarimento, le seguenti tariffe:

Abbonamento annuo ordinario a L'aquilone	L. 25 —
Abbonamento ordinario semestrale a L'aquilone	» 13 —
Abbonamento annuo per i soci della R.U.N.A.	» 20 —
Abbonamento semestrale per i soci della R.U.N.A.	» 11 —
Sostituzione da parte dei soci della R. U. N. A. delle Vie dell'Aria con L'aquilone	» 10 —

ASSOCIAZIONE ALLA R. U. N. A.

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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DISTRA TTONI

STRANO! HO
L'IMPRESSIONE DI AVER
PERSO QUALCOSA....

ACCIDENTI! INVECE
DI PRENDERE LA
COMBINAZIONE DI VOLO
HO PRESO QUELLA DI
MIA MOGLIE!...

EH! GIOVANNINO! SEI PROPRIO
SICURO CHE QUEL MOTORE
ANDAVA MONTATO SU
QUELL' APPARECCHIO?...

AGI