

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



RIMPIANTO. — Anche noi, invece di essere nei carri armati, avremmo potuto andare in aviazione.!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 32

6 agosto 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

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



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblivazioni 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. 12 50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONO DELLE MARAVIGLIE



« L'incantatore di aeroplani » sarà il più terribile nemico dell'aviazione in tempo di guerra. Ci hanno detto che in un piccolo paese presso la frontiera indo-afgana c'è un giovane indigeno che da diversi anni sta lavorando intorno ad un problema davvero entusiasmante. Questo simpatico giovinotto ha compiuto i suoi studi in una capitale europea e poi in America, dove si è talmente inzuppato di istruzione tecnica da sentire il bisogno di tornare al paese natio per asciugarsi al sole d'oriente, che ha la magia virtù di far evaporare le nostre realtà nei fumi dei sogni e delle fantasie. Egli deve essere rimasto assai colpito dallo sviluppo del mezzo aereo quale strumento bellico. L'insidia, la sorpresa e la fulminante capacità distruttiva, doti particolari ed ineguagliabili dell'aeroplano in guerra, debbono avere risvegliato nella mente del giovane studioso orientale l'immagine di un velenoso serpente. Difatti, egli ha battezzato « il cobra del cielo » le squadriglie che picchiano implacabili sull'avversario per iniettarli quel po' di tossico che si chiama esplosivo a mitraglia. Ed il paragone, a parte i valori morali, può anche piacere.

« Ed allora — si domanda costui — come si potrebbe neutralizzare questa minaccia? ».

Sordo agli allettamenti di tutti i mezzi contraerei finora escogitati, il giovane studioso ha capito per istinto che il rimedio buono sarebbe stato quello che i propri padri si erano tramandati nei secoli per combattere un pericolo simile: la musica. Bisogna incantare gli aeroplani.

Eccolo dunque rinchiuso, il bravo giovinotto, nel suo attrezzatissimo laboratorio per provare e riprovare se le melodie lanciate a fascio da un piffero elettromagnetico potessero produrre degli effetti sui metallici sentimenti degli aeroplani. La ricerca è stata lunga, snerante, tenace. Ogni tanto rapidi sprazzi di luce rompevano le tenebre entro cui brancolava questo palombaro del sapere, e poi nulla, buio, più di prima. Ma lo spirito di Giobbe ha aleggiato intorno al giovane studioso per sorreggerne la pazienza nei momenti di maggiore sconcerto e per farlo perseverare fino a che un bel giorno le imprecazioni di un pilota, che aveva atterrato nell'adiacente radura, non vennero ad interrompere i suoi esperimenti.

— Che diavolo succede qua? — strillava l'aviatore guardando intorno come per cercare qualcuno, mentre il motore dell'apparecchio continuava a girare regolarmente a basso regime — Chi è stato che mi ha tirato giù? Ooooooo! rispondete, perbacco, Uscite fuori, vecchie talpe!

E continuava a gesticolare come un indemoniato.

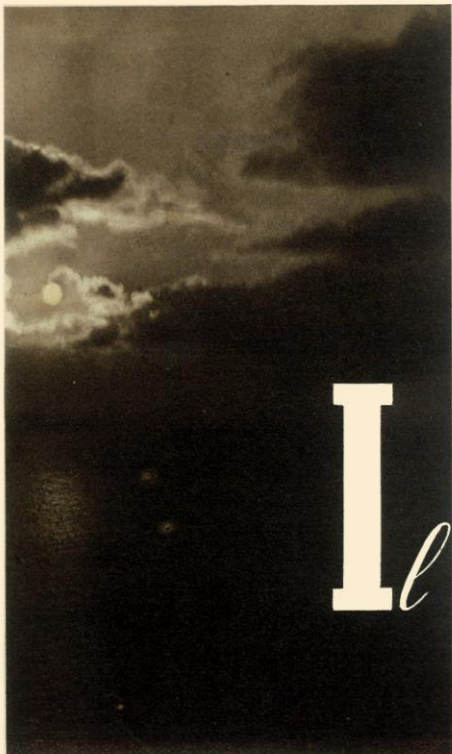
A vedere quella scena ed a sentire quelle parole, qualsiasi inventore delle nostre parti che avesse perseguito lo scopo di cui ci stiamo occupando, avrebbe fatto salti di gioia come un fanciulletto dinanzi alla calza della befana. Sarebbe anche corso incontro all'aviatore per abbracciarlo e per mangiarselo di baci quale primo frutto della propria scoperta. Invece il giovane scienziato orientale rimase impassibile sulla soglia del suo laboratorio costruito tra gli alberi al limite del campo. Con gli occhi socchiusi e con le mani in mano strette al petto, egli guardò a lungo la vittima, gelidamente, senza il minimo segno di sorpresa. Poi si ritirò e chiuse piano piano la porta a catenaccio. L'aviatore intanto riacquistata la calma per troppo spreco di nervi, volle provare a ripartire, e gli andò benissimo. Evidentemente, quell'altro aveva tolto l'incanto girando qualche interruttore; ormai era soddisfatto dei risultati raggiunti e poteva permettersi il lusso di lasciar libero « il cobra del cielo ».

Ma da quel giorno, la piccola radura sita dinanzi alla casetta del piffero magico è divenuta la tappa forzata di tutti gli aeroplani volanti entro un raggio di trecento chilometri. E per diverse settimane nessuno è riuscito a spiegare il fenomeno di quella misteriosa attrazione. I piloti hanno affermato che a bordo non ci si accorgeva di nulla, gli strumenti funzionavano bene, ma si sentiva che l'apparecchio era spinto da una deriva che era materialmente impossibile vincere fino a quando non si fosse giunti sopra il piccolo campo. Qui la deriva si tramutava in un'onda leggermente vorticoso ma invincibile che obbligava a discendere. E' inutile dire che ogni volta si è ripetuta presso a poco la scena descritta prima; appelli, urli, imprecazioni e poi... la dolce liberazione.

In ultimo però il diabolico inventore indo-afgano si è completamente sbottonnato. Ha messo in vendita il brevetto del suo « incantatore di aeroplani ». E sapete chi l'ha acquistato? La Fabbrica dei famosi dischi grammofonici Parapà e Zum Zum per lanciare la celebre canzonetta « Vieni, o pilota » che sta furoreggiando in America.

L'IMBONITORE





delle scoperte che ha fatto nelle sue scorribande fra le nuvole. Credevo che raccontasse fiabe e si divertisse a sbalordirmi con le sue storie. Egli fa bene a tenere segreto ciò che ha veduto; nessuno certamente lo crederebbe. Il suo linguaggio sembra chiedere in prestito parole a favole antiche, a miti, a leggende e il suo mondo ha la grazia degli universi immaginari che inventano i poeti. Capisco oggi perchè gli aviatori siano taciturni e superbi.

La società delle nuvole, dei venti e delle tempeste non deve rendere amabili, e la conquista di certi domini non può che conferire dello sprezzo per molte cose. Gli aviatori vedono formarsi sotto i loro occhi i fenomeni della natura ed a loro è dato con un balzo scavalcare cortine di nuvole e conquistare luoghi dove splende improvvisamente il sole. Essi ridono di certi piccoli turbamenti atmosferici che molestano le basse quote aeree. Essi possono, se vogliono, raggiungere altezze dove il sole splende incontaminato. E' questo che dona agli aviatori quell'aria magica e grave.

Io ho ascoltato cose strane dalla bocca di quest'uomo che mi ha narrato le meraviglie dell'atmosfera. Egli ha visto le nuvole prendere altezze di

interminabili colonne; i lampi lo hanno avvolto nei loro nubi di luce che percorrono chilometri in un attimo; egli ha visto le piogge, le nebbie, le nevi formarsi magicamente sotto i suoi occhi e si è innalzato al disopra delle direzioni dei venti.

« Soltanto i cieli notturni — egli mi ha detto — conservano per gli aviatori gli stessi misteri che per gli uomini che camminano per le strade della terra. Le stelle, la luna e i pianeti non mutano le loro disposizioni geometriche agli occhi del viaggiatore del cielo ».

Ma egli non dispera. Sa che se a qualcuno verranno svelati i misteri dell'universo astronomico, il primo a conoscerne i segreti sarà un aviatore.

GUGLIELMO DELLA NOCE

I mistero dell'aviatore

*conosci tu l'equilibrio delle nuvole?
sei tu entrato nei depositi della
neve? Gli hai visti i depositi della
grandine?
chi ha aperto i canali dell'acquazzone
e segnato la via al lampo dei
tuoni?*

LIBRO DI GIOBBE

Gli aviatori non amano parlare dei loro voli. Io conosco molti di questi uomini che giornalmente si staccano dalla terra e se ne vanno in alto a gareggiare di velocità coi venti, traversando cortine di nuvole con i loro apparecchi. Essi tengono segreti i loro viaggi e ne parlano con mistero. E' inutile far loro delle domande. Essi non rispondono. Hanno tutti l'aria di tornare sempre da paesi di cui bisogna tener nascosta la rotta e di cui è difficile discutere con chi non li conosce.

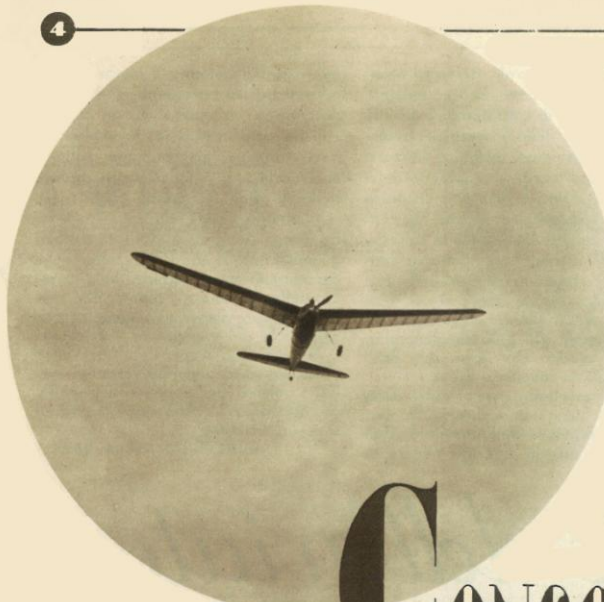
Certamente il mondo aereo è diverso dal nostro ed è pieno di misteri. La pioggia, il vento, le nebbie e le nuvole hanno i loro segreti che gli aviatori conoscono e non svelano. Essi sono a parte di molte astuzie della natura e conoscono il meccanismo di certi fenomeni naturali. Essi non ignorano come si sparge il vento sulla terra e come si forma la brina e devono aver veduto con i loro occhi nascere la pioggia. La rugiada ed i ghiacci hanno loro svelato molti dei propri misteri ed essi hanno certamente scoperto in qualche parte remota del cielo le vere sorgenti della luce.

Gli aviatori potrebbero molto parlare se volessero. Hanno visto meraviglie. Ma pensano forse che non è prudente parlare di queste cose con coloro che ignorano la vera vita dei lampi, dei tuoni, del vento e delle bufere.

Essi si trovano terribilmente spaesati in una terra dove gli uomini camminano senza conoscere la grazia portentosa dei fenomeni naturali.

Ho detto che gli aviatori non sanno parlare dei loro voli. E' vero. Ho detto che essi fanno grande mistero delle meraviglie che incontrano nei loro domini. E' vero. Ma ieri ho finalmente ricevuto da un frequentatore dei cieli delle adorabili confidenze. Egli mi ha parlato dei suoi viaggi e





IL REGOLAMENTO

Art. 1. — La R.U.N.A. bandisce per l'anno 1939-XVII un Concorso Nazionale per modelli volanti, del quale ogni questione sportiva sarà regolata in conformità del Codice sportivo della F.A.I.; esso si svolgerà in località presso Roma nei giorni 2 e 3 settembre 1939-XVII.

Art. 2. — Il Concorso è distinto in due classi.

La prima classe comprende:
 Categoria A: modelli volanti veleggiatori (tipo alante);
 Categoria B: modelli volanti con matassa elastica (tipo velivolo).

La seconda classe comprende:
 Categoria C: modelli volanti con motore meccanico (tipo velivolo);
 Categoria D: modelli volanti di tipo speciale (ad ali battenti, autogiri, elicotteri, senza coda, ecc.).

Art. 3. — Soltanto il Concorso della prima classe è valido per l'assegnazione della «Coppa Bonmartini» di cui all'apposito regolamento particolare, allegato.

Art. 4. — Presiede il Concorso per entrambi le classi il Presidente nazionale della R.U.N.A. che decide la classifica, destina i premi in base ai pareri della Commissione sportiva; egli può delegare ad altri alcune o tutte le sue funzioni.

Capo di tutte le Squadre partecipanti al Concorso della prima, classe e di tutti gli isolati concorrenti della seconda classe sarà, durante lo svolgimento del Concorso, il Direttore degli Affari Generali della R.U.N.A.; egli dirigerà o regolerà la partecipazione delle squadre alle prove, la disciplina e la vita (alloggio, vitto, trasporto, ecc.) dei partecipanti.

Capo della Commissione sportiva è il Dirigente nazionale dell'Aeromodellismo; durante il Concorso prima classe e seconda classe egli dirigerà i turni delle prove, la loro esecuzione e la loro valutazione.

La Commissione sarà di quattro altri membri nominati fra i soci, competenti e non concorrenti, dal Presidente nazionale della R.U.N.A.

Art. 5. — La R.U.N.A. Sede centrale può disporre di modelli concorrenti (sia alla prima, sia alla seconda classe) per cinque giorni dopo il termine del Concorso per avvalersene a scopo di mostra od esposizione; essa può fotografarli e servirsi di tali fotografie nel modo che più ritenga opportuno.

Art. 6. — Per le gare del presente Concorso la R.U.N.A. non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi; secondo la classifica stabilita dalla giuria, rimanendo quindi estranea alle contestazioni; che potessero sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi, e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone ed alle cose, sia dei concorrenti sia dei terzi, in dipendenza delle gare di cui al presente regolamento.

Art. 7. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto nei paragrafi precedenti oltre alle vigenti leggi, saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del Codice sportivo della F.A.I.

Art. 8. — Per ogni controversia fa testo esclusivamente la edizione del regolamento edita in opuscolo dalla R.U.N.A.

CONCORSO PER LA PRIMA CLASSE

Art. 9. — Possono partecipare al Concorso della prima classe soltanto i soci della R.U.N.A. e in tale qualità purché iscritti alla G.I.L. o alla G.I.L.E. od al G.U.F.; i partecipanti si dividono in «concorrenti» e «assistenti».

I Presidenti delle Sedi periferiche devono

accertarsi che i concorrenti e gli assistenti di età minore siano autorizzati a prendere parte al Concorso da chi esercita su di essi la patria potestà; restano di piena responsabilità dei Presidenti delle Sedi le eventuali contestazioni da parte di chi esercita la patria potestà sui concorrenti ed assistenti di età minore.

Art. 10. — Ogni Sede periferica, qualunque sia la propria importanza e che abbia istituito la Scuola modelli volanti e relativa squadra dilettanti, può fare intervenire non più di due propri soci, quali concorrenti scelti per mezzo di eliminazione (allegato A) e non più di un proprio socio quale assistente.

Art. 11. — I partecipanti di ogni R.U.N.A. periferica, siano essi concorrenti od assistenti, sono riuniti in una squadra che rappresenta la R.U.N.A. periferica stessa, partecipa in nome di essa, e ne difende il prestigio in emulazione con le altre; dal relativo Presidente periferico, uno dei concorrenti sarà designato capo della squadra.

Art. 12. — I concorrenti sono scelti da ogni Sede periferica fra i dilettanti di aeromodellismo residenti nella propria circoscrizione in base al risultato delle eliminazioni di cui nell'allegato «A»; essi pertanto debbono essere in possesso dell'attestato di aeromodellista.

Gli assistenti sono scelti da ogni Sede periferica fra gli allievi della Scuola d'aeromodellismo della propria Sede, in base alle doti personali, al profitto ed all'attitudine; ciò costituisce un premio ai migliori ed una occasione per loro di osservare le prove eseguite dai concorrenti.

Art. 13. — Ciascuna squadra deve partici-

pare a titolo collettivo e a tal fine deve presentare due modelli.

Categoria A: un modello volante con motore a matassa elastica.

Categoria B: un modello volante veleggiatore.

Tali modelli dovranno essere stati costruiti collettivamente, seguendo le direttive ed i progetti del maestro o del capo-maestro, con materiali forniti dalla Sede periferica della cui squadra fanno parte.

Art. 14. — Inoltre ciascun concorrente, ferma restando la sua appartenenza alla squadra e la sua solidarietà con essa, può partecipare a titolo privato ad una sola delle due categorie di modelli volanti precisate nel paragrafo precedente, e con un solo modello che deve essere di sua propria ideazione, costruzione e proprietà.

Art. 15. — I partecipanti assistenti di ogni squadra debbono prestare l'opera loro per qualsiasi necessità della squadra.

Art. 16. — Ogni Sede periferica può, oltre ai concorrenti ed all'assistente, mandare a proprie spese ad assistere al Concorso il proprio maestro, o capo-maestro di aeromodellismo, od il capo della squadra dilettanti aeromodellisti della Sede; in tal caso naturalmente il predetto, pur non assumendo titolo di capo della squadra partecipante (art. 11), sovrintende alla sua attività.

Art. 17. — Sono allegati al presente, esclusivamente per la prima classe del Concorso:

- Norme per le eliminazioni;
- Norme sportive e disciplinari;
- Norme tecniche;
- Norme amministrative;
- Norme per i premi.

CONCORSO PER LA SECONDA CLASSE

Art. 18. — Qualunque socio della R.U.N.A. può partecipare al Concorso della seconda classe senza pagamento di tasse d'iscrizione; la partecipazione stessa è effettuata all'interno della composizione delle squadre di cui nell'art. 11.

Art. 19. — L'aspirante a concorrere deve inoltrare domanda di partecipazione in carta semplice almeno un mese prima di quello iniziale del Concorso, alla R.U.N.A. Sede Centrale, comunicando nel testo della domanda o in allegato ad essa:

a) Cognome, nome, paternità, maternità, razza, luogo e data di nascita, domicilio.

b) Il disegno (annesso IV) ed almeno una fotografia di ogni modello che intende presentare.

c) Una descrizione delle caratteristiche del modello suddetto, dei risultati che si propone di esibire, e delle prove che chiede di effettuare.

d) Se è minorenne, il consenso di partecipazione al Concorso di chi su di lui esercita la patria potestà.

e) La dichiarazione che il richiedente parteciperà a proprie spese sotto ogni riguardo (viaggio, vitto, alloggio ecc.).

f) La dichiarazione che il richiedente «esonera la R.U.N.A. da ogni responsabilità per danni od infortuni sia verso la propria persona, sia verso i modelli che presenta, sia verso terzi in relazione alla partecipazione propria al Concorso».

g) La dichiarazione che il richiedente

provvederà per proprio conto al trasporto sul luogo del Concorso dei modelli che intende presentare e alla loro custodia e conservazione.

h) La dichiarazione che il richiedente si impegna a sottostare a ogni regolamento, norme, ordine, che i capi responsabili dell'andamento del Concorso stabiliranno in merito ai turni, alle prove da effettuare, alla sicurezza ed incolumità, alla disciplina, alla graduatoria in classifica, ai premi, ecc.

i) La dichiarazione che il richiedente esonera la R.U.N.A. da ogni responsabilità circa le eventuali conseguenze inerenti alla tutela della proprietà intellettuale dei ritrovati sui quali si basassero i modelli che intende presentare.

Art. 20. — La R.U.N.A. potrà rifiutare l'ammissione del richiedente senza essere obbligata a comunicargli i motivi; fra i motivi di rifiuto possono essere lo scarso interesse che il modello presenta, oppure la sua pericolosità.

Agli ammessi a concorrere la R.U.N.A. fa comunicazione a mezzo posta, restando fin d'ora inteso che l'ammissione resta subordinata alla firma da parte del concorrente delle dichiarazioni o notizie che fossero state omesse fra quelle enumerate nel precedente articolo.

Art. 21. — Dopo la chiusura delle iscrizioni e prima dell'inizio del Concorso, la R.U.N.A. Sede centrale dividerà i modelli presentati al Concorso di seconda classe in gruppi per quanto possibile omogenei rispetto alle caratteristiche e stabilirà, per ciascun gruppo, le norme di gara e di valutazione, compresi i risultati minimi che i concorrenti

debbono esibire per essere ammessi in classifica.

Art. 22. — I premi ai classificati consistono in diplomi, in medaglie e in danaro; l'entità di questi ultimi sarà stabilita in base ai risultati minimi suddetti e al numero dei concorrenti per ogni gruppo; in ogni modo l'entità minima dei premi sarà per ciascun gruppo:

Lire trecento e medaglia d'argento dorato al 1. classificato.

Lire duecento e medaglia d'argento al 2. classificato.

Lire cento e medaglia di bronzo al 3. classificato.

Ogni concorrente inoltre riceverà in dono una medaglia ricordo.

Art. 23. — Reclamii.

Gli eventuali reclami devono essere presentati entro un'ora dalla fine dell'ultima gara della giornata ed essere indirizzati al capo della Commissione sportiva accompagnati dal deposito di L. 25 che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 24. — Al presente, anche per la seconda classe del Concorso, sono allegate le norme tecniche (allegato G).

Art. 25. — I partecipanti al Concorso seconda classe debbono provvedere a propria cura e spese all'alloggio, al vitto, al trasporto personale e del proprio modello e in genere a ogni propria occorrenza; non sono





Un modello veleggiatore costruito dagli allievi della R.U.N.A. di Firenze

coperti di assicurazione per conto della R.U.N.A.; perciò se lo credono opportuno, debbono provvedervi per proprio conto.

NORME PER LE ELIMINAZIONI

Art. 1. — In base a quanto stabilito nel regolamento al presente Concorso (art. 8) e in conformità delle direttive per l'aeromodellismo contenute nella circolare 58 del 22 marzo 1930-XVII, paragrafo 5 a), i concorrenti dovranno essere scelti da ogni Sede periferica in seguito ai risultati delle eliminatorie svolte come qui sotto descritte:

con le norme sportive di cui all'allegato B, avvertendo che per i veleggiatori possono essere effettuate in pendio o in pianura secondo le possibilità e le convenienze di ogni Sede periferica;

con le norme tecniche di cui all'allegato C.

con le norme amministrative e per i premi eventuali che ciascuna di esse stabilirà per proprio conto e a proprio carico.

Art. 2. — Le eliminatorie concernono separatamente:

a) coloro che esprimono il desiderio di partecipare al Concorso nazionale a titolo privato (regolamento art. 10);

b) coloro che a giudizio insindacabile del Presidente periferico siano ritenuti idonei a partecipare al Concorso nazionale a titolo collettivo.

Art. 3. — Tra i primi due classificati nelle eliminatorie a titolo privato e i primi due classificati nelle eliminatorie a titolo collettivo, il Presidente periferico insindacabilmente deciderà quali debbano essere i due concorrenti che formeranno la squadra rappresentativa della R.U.N.A. periferica nel Concorso nazionale.

Tale giudizio finale riguarderà, oltre alla capacità dimostrata e ai risultati raggiunti, anche lo spirito di solidarietà alla squadra locale di cui i concorrenti primi classificati avranno dato prova.

E' ammesso designare eventuali concorrenti supplenti (quelli che seguono in graduatoria) e assistenti supplenti; essi però non si debbono presentare al Concorso se non in assenza dei titolari.

Art. 4. — Nelle eliminatorie

a) sarà presidente il Presidente della Sede periferica che decide la classifica e destina i premi in base ai pareri della Commissione sportiva;

b) sarà capo dei concorrenti il Segretario della Sede periferica; egli dirigerà e regolerà la partecipazione alle prove, la disciplina e la vita dei concorrenti;

c) sarà capo della Commissione sportiva il capo-maestro o maestro, (oppure se il predetto si identifichi nel Segretario periferico, il capo della squadra direttanti della Sede stessa, Circolare 58 citata, paragrafo 5); egli dirigerà e regolerà i turni delle prove, la loro esecuzione e la loro valutazione;

d) la Commissione sarà di almeno due e non più di quattro altri membri nominati tra i soci competenti e non concorrenti dal Presidente della Sede periferica;

e) la Sede Centrale potrà fare assistere alle eliminatorie un proprio rappresentante senza voto.

Art. 5. — Non più tardi di 20 giorni prima dell'inizio del Concorso nazionale, ciascuna Sede periferica dovrà far pervenire alla Sede centrale:

a) il verbale dello svolgimento e dei risultati delle eliminatorie debitamente firmato dal Presidente, dal Segretario periferico e dal capo della Commissione sportiva e dai Componenti di questa;

b) la dichiarazione della Sede periferica (modulo I annesso) contenente come nome dei concorrenti a titolo privato e dei concorrenti a titolo collettivo (due in tutto), nonché degli assistenti (uno in tutto);

c) le schede segnaletiche dei singoli concorrenti e singoli assistenti (mod. II annesso) debitamente riempite, firmate dagli interessati e controfirmate dal Presidente;

d) le fotografie e i disegni schematici (annesso IV) dei modelli che saranno presentati a titolo privato e dei modelli che saranno presentati a titolo collettivo.

NORME SPORTIVE E DISCIPLINARI

Art. 1. — I turni delle prove e la disciplina delle gare sono stabiliti dalla Commissione sportiva; tutti i concorrenti e gli assistenti, nonché gli eventuali altri rappresentanti delle Sedi periferiche, debbono attenersi sotto pena di squalifica.

Art. 2. — Sia i modelli della categoria A (veleggiatori) sia i modelli della categoria B (con motore a matassa elastica) sono classificati esclusivamente in base alla durata del volo compiuto, computata come stabilito nell'allegato C «Norme tecniche» che precisa anche le modalità della partenza.

Art. 3. — Ogni modello presentato (da chiunque venga lanciato o fatto decollare) può effettuare fino a nove tentativi di partenza.

Soltanto le prime tre partenze cui segua un volo di durata superiore a trenta secondi sono valide, perciò, compiute tali tre partenze, la prova di quel modello è chiusa; il migliore dei tre voli corrispondenti è quello iscritto in graduatoria.

Art. 4. — I modelli della categoria A (veleggiatori) debbono effettuare due serie di prove iniziate dai luoghi che la Commissione sportiva stabilirà, una in pianura e l'altra in pendio, ciascuna serie con la regola di cui nell'articolo precedente; il migliore fra i due risultati migliori delle dette serie di prove è quello iscritto in graduatoria finale della categoria.

Invece i modelli della categoria B (motore a matassa elastica) effettuano una sola serie di prove iniziate dal luogo che la Commissione sportiva stabilirà.

Art. 5. — I modelli presentati a titolo privato debbono venire lanciati o fatti decollare dal «concorrente a titolo privato» che li ha presentati.

I modelli presentati a titolo collettivo devono venire lanciati o fatti decollare da qualunque dei due concorrenti della squadra che li presenta, anche se uno o entrambi tali concorrenti siano anche concorrenti a titolo privato.

Art. 6. — Punteggio.

Allo scopo di incoraggiare più la partecipazione a titolo collettivo (per incrementare lo spirito associativo e di solidarietà di squadra) e meno la partecipazione a titolo privato;

a) A ciascun modello presentato a titolo privato viene assegnato in ogni serie di prove un punteggio pari a due terzi del numero dei minuti secondi di durata del volo migliore;

b) a ciascun modello presentato a titolo collettivo viene assegnato un punteggio pari al numero dei minuti secondi di durata del volo migliore della serie di prove;

c) a ciascuna squadra viene assegnato in ogni serie di prove un punteggio pari alla somma dei punteggi suddetti nei comma a) e b) per i modelli ad essa appartenenti.

Art. 7. — Le classifiche che la Commissione sportiva dovrà determinare sono pertanto precisate dal modulo III annesso, da cui risulta:

a) che viene data una classifica per la categoria A e una per la categoria B;

b) che vengono classificati separatamente:

1) i concorrenti a titolo privato con i relativi modelli da essi presentati;

2) i modelli presentati a titolo collettivo;

— le squadre, mediante la somma dei punti ottenuti a titolo privato e a titolo collettivo;

c) che vengono premiati i primi tre classificati in ogni serie di prove;

d) l'entità dei premi che la R.U.N.A. corrisponde a ciascun classificato.

Art. 8. — La squadra e la relativa Sede periferica che nella somma delle classifiche A e B abbia raggiunto il punteggio più elevato è la vincitrice assoluta del Concorso.

Art. 9. — Reclami. Gli eventuali reclami devono essere presentati entro un'ora dalla fine dell'ultima gara della giornata ed essere indirizzati al Capo della Commissione sportiva accompagnati dal deposito di L. 25, che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 10. — I concorrenti devono trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede Centrale della R.U.N.A., onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento delle gare, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Art. 11. — Le Sedi periferiche devono provvedere alla spedizione dei modelli volanti della propria squadra a titolo privato o a titolo collettivo, confezionati possibilmente in un unico coelo ed in modo tale da non subire danneggiamenti, all'indirizzo «Reale Unione Nazionale Aeronautica», Piazza del Popolo 18, Roma.

La spedizione deve essere eseguita a grande velocità, in porto assegnato, ed in tempo utile affinché l'arrivo a destinazione avvenga al più tardi tre giorni prima dell'inizio del Concorso.

Al termine del Concorso Nazionale i concorrenti devono consegnare i colli contenenti i modelli, esclusi quelli scelti in conformità dell'articolo 5 del regolamento per mostre od esposizioni, all'incaricato che sarà designato dalla Presidenza della R.U.N.A. Sede centrale; i colli dovranno essere chiusi e muniti dell'indirizzo per la spedizione che avverrà a cura e spese della Presidenza della R.U.N.A. centrale. Anche la spedizione dei modelli trattenuti sarà eseguita a cura della Presidenza stessa.

NORME TECNICHE PER LA PRIMA CLASSE

Art. 1. — I modelli volanti devono rispondere alle prescrizioni della F.A.I. relative ai primati dei modelli volanti di cui è seguito riportate.

Art. 2. — Per la categoria A (veleggiatori) e per la categoria B (con motore a matassa elastica):

a) il carico alare minimo è di grammi 15 per decimetro quadrato di superficie portante calcolata esternamente alla fusoliera;

b) l'apertura alare deve essere compresa fra m. 0,70 e m. 3,50;

c) la fusoliera deve essere completamente chiusa;

d) la sezione maestra della fusoliera, o la somma delle sezioni maestre della fusoliera, deve aver il valore minimo (S) seguente in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

— per la categoria A (veleggiatori) $S = L^2/200$.

— per la categoria B (con motore a matassa elastica) $S = L^2/100$.

A riguardo dei modelli volanti senza coda, nei quali la fusoliera si presenterà come un rigonfiamento della parte centrale dell'ala, per sezione maestra della fusoliera, o delle fusoliera, sarà assunta la superficie di una ellisse che ha per asse maggiore l'altezza verticale del rigonfiamento e per asse minore una lunghezza minima uguale ad 1/3 dell'asse maggiore. Indicando con (A) l'asse maggiore verticale, in tal caso la superficie dell'ellisse risulta di valore: $3,14 \times A^2/12$.

e) per lunghezza della fusoliera (L) s'intende la lunghezza «fuori tutto», compresa l'elica. Non sono ammesse appendici, anteriormente alla fusoliera, per pesi addizionali di centramento;

f) la superficie dell'impennaggio orizzontale deve essere, al massimo, uguale al 33 per cento della superficie alare. Al di sopra di tale percentuale la superficie totale dell'impennaggio sarà considerata come superficie portante, e sarà sommata alla superficie alare per il calcolo del carico per decimetro quadrato;

g) la matassa elastica deve essere completamente contenuta nell'interno della fusoliera;

h) non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 3. — La partenza dei modelli deve essere effettuata nei seguenti modi:

a) Categoria «A» (veleggiatori). Partenza con lancio a mano, operatore al suolo; con cavo elastico (di lunghezza, non teo, non superiore a 3 (tre) metri); con verricello o sistema equivalente o cavo inestensibile (il cavo deve essere di lunghezza, fra il veleggiatore ed il punto fisso del sistema di lancio, non superiore a 200 (duecento) metri); di corsa con filo inestensibile (la lunghezza del filo non deve essere superiore a 100 (cento) metri), e la corsa è limitata a 75 (settantacinque) metri.

b) Categoria «B» (con motore a matassa elastica). Partenza con decollo esclusivamente da terra ed unicamente per mezzo dell'elica; il modello deve essere abbandonato a sé stesso, senza spinta.

Art. 4. — Controllo del sistema di lancio dei modelli categoria «A» (veleggiatori).

I concorrenti devono presentare alla Commissione sportiva il cavo, elastico od inestensibile, per il controllo della lunghezza. Alle due estremità saranno apposti due piombi; a tutti i nodi che eventualmente si trovasse lungo il filo, sarà applicato un segno di riconoscimento. Se all'atto del lancio si riscontrassero dei nodi mancanti del segno di riconoscimento, il concorrente dovrà fare controllare la lunghezza del filo, ed in casi particolari, specialmente ove sia riconosciuta

Bruno Rosato della R.U.N.A. di Venezia prova il suo veleggiatore al VII Raduno a Punta Sabbioni



COME VIVE L'AVIATORE

« Per noi fascisti la vita è un combattimento continuo, incessante, che noi accettiamo con grande disinvoltura, con grande coraggio, con la intrepidezza necessaria ». Questa concezione mussoliniana che trova la sua definizione lapidaria nella frase scelta dal Duce a motto della sua vita « viri pericolosamente » è un caposaldo dell'educazione fascista, alla quale il popolo italiano dovrà il suo primato nel mondo ed è la dottrina che informa tutta la vita dell'uomo del cielo, che in essa vede l'antitesi di quello « spirito borghese, spirito di soddisfazione e di adattamento, tendenza allo scetticismo, al compromesso, alla vita comoda, al carrierismo ».

Per l'aviatore il vivere è la lotta, il rischio, la tenacia, è il non rassegnarsi al destino. Questo amore del pericolo, la resistenza tenace alle forze, il freddo coraggio che guarda in faccia la morte senza rabbrivire, sono l'appannaggio degli spiriti veramente partecipi di una vita superiore. E' per questo che il Fascismo considera la lotta come la scuola migliore degli uomini, poiché la lotta tende tutte le energie dell'uomo, lo libera dai suoi istinti inferiori, gli insegna a dominare l'istinto più forte: l'attaccamento alla propria persona.

Questo sentimento eroico della vita, che il Duce ha posto a fondamento della dottrina del Fascismo, interpreta forse più di qualsiasi altro la vera natura, l'intima forza del sentimento della vita del popolo italiano e trova la sua più naturale esplicazione nell'arma aerea.

E' per questo che il Duce ama la sua arma — la creatura che Egli ha forgiato metodicamente, cellula per cellula, poiché nei volatori ha trovato quella plasticità, quel freddo coraggio, quella consapevolezza, tutte quelle doti che ritroviamo in Duce e che debbono essere doti comuni a tutti gli italiani, di cui gli aviatori sono la coorte di avanguardia.

Il meraviglioso impulso dell'azione eroica, personale, che vede il pericolo, ma non lo teme, anzi lo cerca; questa forza propaga e accorciata dalla volontà fascista si tramuterà ineluttabilmente in potenza.

Ecco perché l'arma aerea vince; ecco perché è tenuta, perché è fatta di uomini la cui azione e volontà ne costituiscono il carattere più vivo ed originale. Atto di volontà che ha già in sé un profondo significato etico che esprime la concezione fascista della vita che deve essere a vita, come dovere, elevazione, conquista, la vita che deve essere alta e piena, vissuta per sé ma soprattutto per gli altri, vicini e lontani, presenti e futuri.

L'aviatore trova in questa concezione, la sua concezione che non può non essere così. L'aviatore lavora per sé, opera per gli altri quando con il suo sacrificio addita la via ad una nuova conquista; è presente ed è vicino col suo spirito ai camerati della vigilia e della battaglia.

Il volo è già una battaglia, oscura, ma eroica; l'aviatore è sempre in guerra, con gli elementi, con il destino infido che talvolta piega con la sua rude volontà esplicita nello spirito che lo anima e nella potenza della macchina che domina. Egli viene così ad assumere nella natura un posto di alta nobiltà, fondato non sull'orgoglio, ma sulla pienezza del proprio essere, e soprattutto sui valori etici operanti, nello spirito.

Per questo chi dice aviatore dice fede ed esprime con ciò la possibilità che ha l'uomo del cielo di condurre all'affermazione di un nuovo orgoglio della vita, poiché la sua opera trascendendo la sua persona vita, conduce all'instaurazione di una nuova morale, di quella morale eroica che il Duce vuole sia di tutti gli italiani. Questa nuova vita che come dono di Dio è alla base delle più nobili religioni; che sentita cristianamente è dono divino che giammai si perde, ha la sua ragione di essere nella continuità di spirito ininterrotta dei camerati che precedettero e che combatterono ed in quanto serve ad affermare tale continuità, dev'essere vissuta con pienezza e orgoglio.

In questa concezione virile è tutto il Fascismo. Per l'aviatore che ama veramente la vita e ne sente l'orgoglio — amore e orgoglio che sono il riflesso della luce che vi brilla dentro — il sacrificio di sé all'idea che egli serve, al presente ed all'avvenire della Patria e dell'umanità, è il vero trionfo della vita.

CARLO RAMACCIOTTI

Art. 3. — Parenti od accompagnatori eventuali dei concorrenti e degli assistenti dovranno provvedere ad ogni propria necessità a proprie spese.

NORME

PER I PREMI CONCESSI DALLA R.U.N.A.

Art. 1. — I premi vinti dai concorrenti a titolo privato con i propri modelli restano di proprietà dei concorrenti.

Art. 2. — I premi vinti con modelli presentati a titolo collettivo restano di proprietà della Sede periferica da cui il modello è stato presentato; su tali premi il Presidente della Sede periferica può prelevare piccole aliquote da distribuire ai concorrenti e assistenti della propria squadra.

Art. 3. — I premi vinti dalla Sede periferica per effetto della somma dei punteggi conseguiti dai modelli concorrenti a titolo privato e dai modelli concorrenti a titolo collettivo restano di proprietà della Sede periferica stessa; in tali premi il Presidente della Sede periferica può prelevare piccole aliquote da distribuire ai concorrenti e assistenti della propria squadra.

Art. 4. — L'entità dei premi è specificata nell'annesso III.

Art. 5. — Inoltre la R.U.N.A. offrirà ad ogni partecipante una medaglia ricordo.

Art. 6. — Quanto sopra non riguarda naturalmente il trofeo « Coppa Bonmartini » e i relativi premi in danaro, per il quale vedere regolamento allegato G.

NORME TECNICHE PER LA SECONDA CLASSE

Categoria « C » — Modelli con motore meccanico.

Art. 1. — Dovranno essere azionati da motori a scoppio o ad aria compressa, esclusa la polvere pirica. Dovranno rispondere alle prescrizioni della F. A. I. per la categoria « modelli con motore meccanico », qui sotto specificate:

a) Il carico alare minimo è di grammi 15 per decimetro quadrato di superficie portante, calcolata esternamente alla fusoliera;

b) la fusoliera deve essere completamente chiusa;

c) la sezione maestra della fusoliera, o la somma delle sezioni maestre delle fusoliere deve aver il valore minimo (S) seguente, in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

$$S = L^2/100.$$

A riguardo dei modelli volanti senza coda, nei quali la fusoliera si presenterà come un rigonfiamento della parte centrale dell'ala, per sezione maestra della fusoliera, o della fusoliera, sarà assunta la superficie di una ellisse che ha per asse maggiore l'altezza verticale del rigonfiamento e per asse minore una lunghezza minima uguale ad 1/3 dell'asse maggiore, indicando con (A) l'asse maggiore verticale, in tal caso la superficie dell'ellisse risulta di valore: $3,14 \times A^2/12$.

e) per la lunghezza della fusoliera (L) si intende la lunghezza « fuori tutto » compresa l'elica. Non sono ammesse appendici, anteriormente alla fusoliera, per pesi addizionali di centramento;

f) la superficie dell'impennaggio orizzontale deve essere, al massimo, uguale al 33% della superficie alare. Al di sopra di tale percentuale la superficie totale dell'impennaggio sarà considerata come superficie portante, e sarà sommata alla superficie alare per il calcolo del carico per decimetro quadrato;

g) il carico alare non deve superare il valore di 50 grammi per decimetro quadrato di superficie portante;

h) la cilindrata massima complessiva dei motori per i modelli plurimotori, è di centimetri cubi 10;

i) non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 2. — La graduatoria viene eseguita in base alla maggiore durata di volo, con funzionamento del motore limitato ad un tempo determinato.

A tale scopo il circuito primario deve essere interrotto, ed i due capi di esso devono essere collegati a due boccole, uguali e poste fra loro ad identica distanza da quelle della presa di corrente standard per illuminazione; in tale presa viene inserito un interruttore automatico a tempo, fornito dalla R.U.N.A. al momento della gara, regolato per un funzionamento del motore di 30 secondi.

Art. 3. — Il tempo di volo viene calcolato dalla messa in moto dell'autoscatto, fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro ostacolo o della scomparsa dalla vista del cronometrista, il quale non può seguire il modello.

Il tempo di volo risulta quindi di 30 secondi, più la durata del volo librato seguente all'arresto del motore.

Art. 4. — L'arresto del motore viene controllato da terra, ed è ammesso uno scarto massimo di 3 secondi in più o in meno dei 30 secondi stabiliti in art. 2); le durate di funzionamento del motore superiori od inferiori rispettivamente a 33 o 27 secondi determinano l'invalidità della prova, ed il concorrente è ammesso a ritentare la prova non più di due volte.

Art. 5. — Per le prove valide, il tempo di volo agli effetti della classifica viene determinato aggiungendo o sottraendo dal tempo totale cronometrato come in art. 3), un numero di secondi uguale al triplo del numero di secondi di funzionamento del motore in meno o in più dei 30 secondi stabiliti in 2), arrotondando le frazioni di secondo al secondo più prossimo.

Categoria « D » — Modelli di tipo speciale.

Art. 6. — Sono ammessi tutti i modelli di tipo sperimentale (ad ali battenti, autogiri, elicotteri, senza coda, ecc.) senza distinzione di tipo.

Non sono date prescrizioni particolari di nessun genere, lasciando la più ampia libertà di costruzione, carico alare, sistema di lancio.

La massima dimensione trasversale non deve superare i m. 3,50.

REGOLAMENTO PARTICOLARE PER LA

« COPPA ANNUALE R.U.N.A. « COPPA BONMARTINI ».

Art. 1. — La « Coppa Annuale R.U.N.A. — Coppa Bonmartini » è tenuta in consegna per la durata di un anno dalla Sede periferica della R.U.N.A. vincitrice assoluta del Concorso Nazionale per modelli volanti di ogni anno, a norma dell'apposito regolamento.

Art. 2. — La « Coppa annuale R.U.N.A. — Coppa Bonmartini » è dotata di un capitale intangibile di L. 50.000 convertito in Titoli di Stato (L. 55.000 di buoni del Tesoro novennali 4 per cento scadenza 1943, oltre L. 100 di Consolidato 5 per cento) destinato come fondo perpetuo dal Conte Giovanni Bonmartini, con donazione del 22 settembre 1896-XIV.

Art. 3. — Il frutto annuo in L. 2.206 per l'anno 1939-XVII è diviso in premi come segue:

alla Sede periferica vincitrice assoluta	L. 1856
a ognuno dei due concorrenti di tale Sede L. 150, uguale a all'assistente di tale Sede	» 300
	» 50

L. 2205

Art. 4. — Quanto sopra a modifica di quanto stabilito in data 23 gennaio 1937-XV.



Costruttore di questo aeromodello con motore ad elastico, che ha già vinto due gare, è il milanese Ermanno Pavese

una aggiunta di filo, il concorrente sarà squalificato.

All'estremità del filo munita di anello per l'aggancio, dovrà essere applicata una banderuola per il controllo del momento del distacco.

Art. 5. — Il tempo di volo è calcolato:

a) Per la categoria « A » (veleggiatori). Dal momento del distacco dal sistema di lancio, o dal lancio a mano, fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro ostacolo, o della scomparsa dalla vista del cronometrista.

b) Per la categoria « B » (con motore a matassa elastica).

Dal momento in cui il modello è abbandonato a sé stesso fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro ostacolo, o della scomparsa dalla vista del cronometrista.

NORME AMMINISTRATIVE

Art. 1. — I partecipanti al Concorso prima classe, tanto i concorrenti (sia a titolo gratuito sia a titolo collettivo) quanto gli assistenti:

a) godono di viaggio gratuito in terza classe dal luogo di propria residenza a Roma e ritorno a spese della R.U.N.A. Sede centrale (se ne rimborserà l'importo effettivo alle Sedi periferiche);

b) godono durante i giorni in cui si svolge il Concorso di alloggio gratuito e di un pasto al giorno gratuito;

c) godono di trasporto gratuito dei modelli presentati a spese della R.U.N.A. Sede centrale (che provvederà direttamente ai loro ritorno e rimborserà alle Sedi periferiche le spese per l'andata);

d) godono di assicurazione per eventuali danni alla propria persona con i seguenti massimali:

L. 5 al giorno in caso d'inabilità temporanea;

L. 10.000 in caso di morte;

L. 20.000 in caso di inabilità permanente.

Art. 2. — I dirigenti o maestri o simili delle Sedi Periferiche che intendessero preenziare al Concorso dovranno farlo a proprie spese.



Un modello riprodotto del « Cat. 28 » costruito da Falchettaccio

nel mondo del volo silenzioso

IL VELEGGIATORE "WEIHE"

(Continuazione dal numero precedente)

Fattane la descrizione, vogliamo aggiungere qualche considerazione critica su questo nuovo apparecchio, con particolare riguardo da una parte sul «Reiher», dall'altra sul «Rhönadler», la cui carriera è così arrivata ad un termine.

In breve possiamo chiederci: «Che cosa ha risparmiato Jacobs rispetto al «Reiher» e che cosa ha migliorato rispetto al «Rhönadler»?

Le tre principali modifiche rispetto al «Reiher» riguardano: l'ala non più curva, le alette di curvatura scomparse e la fusoliera notevolmente più semplice. Molti non si rendono sufficientemente conto del risparmio che si realizza coll'ala diritta rispetto a quella curva. L'invariabile argomento che viene a galla nelle discussioni è, che oggi-giorno tutti i longheroni, quindi anche quelli diritti, sono fatti a lamelle, e ciò per uniformare meglio la resistenza, e che perciò il costo di un longherone diritto è sensibilmente uguale a quello di uno curvo in un piano solo (cioè non uno piegato in due piani, come quello del «Mimmo» e che ha un costo notevolmente superiore). Bisogna però considerare che la complicazione di un'ala curva non sta solamente nel longherone. Basta pensare che al posto dei grandi pannelli di compensato, che si applicano con pochissima spesa di mano d'opera, sull'ala curva si devono talvolta incollare delle strisce larghe appena 15 cm., per dare un'idea dell'aumento di prezzo del solo bordo di attacco. Altri problemi, che a uno a uno contribuiscono a complicare le cose, sono: l'aumento di rinvii, a carrucole nei comandi a cavi, a giunti e bilancieri nei comandi rigidi, le complicazioni che nascono su organi particolari, ad es. quando si vogliono applicare le alette di curvatura su un'ala curva (vedi fig. 4), non sono altro che altrettanti fattori di rincaro.

Altrettanto dicasi della fusoliera: qui il punto malato è rappresentato dal raccordo dell'ala colla fusoliera. Evidentemente l'apparecchio ad ala alta e diritta ne fa a meno.

Non bisogna dimenticare infine che la fusoliera del «Reiher» non presenta superfici sviluppabili, il che implica il solito lavoro delle strisce di compensato. Il «Weihe» invece, dal posto di pilotaggio fino agli impennaggi, è unico e perciò sviluppabile. Evidentemente la ricopertura può essere effettuata con pannelli di dimensione qualsiasi, purché la loro lunghezza sia un multiplo intero della distanza tra le ordinate della fusoliera.

Fin qui la riduzione dei costi rispetto al «Reiher». I miglioramenti rispetto al «Rhönadler» sono essenzialmente due: l'adozione di profili più veloci al posto del G 535, ottimo sostenitore, ma poco vantaggioso alle alte velocità, e il più accurato disegno della fusoliera. Qui è innegabile il benefico influsso del «Condor» specialmente del «Condor II» e «Condor III» di cui abbiamo parlato.

Senza sacrificare nulla della comodità del pilota, si è diminuita la sezione della fusoliera, la si è resa più snella, senza però incorrere negli eccessi di Dittmar di assottigliare troppo la coda. Dato appunto questo dimensio-

il progresso tecnico si ottiene con dei progetti ragionati, non con quei colpi di testa che sogliono autodefinirsi geniali ed originali. Per progredire nel campo dei veleggiatori, come del resto in qualsiasi campo tecnico, non basta infilare 3 o 4 profili qualsiasi su un longherone, appiccicare il tutto su una fusoliera pesante di coda, fare i rac-

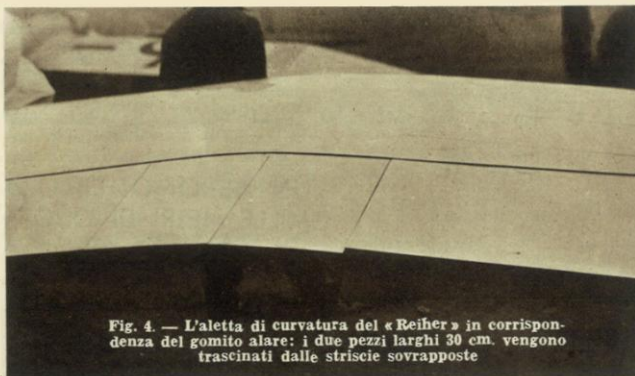


Fig. 4. — L'aletta di curvatura del «Reiher» in corrispondenza del gomito alare: i due pezzi larghi 30 cm. vengono trascinati dalle strisce sovrapposte

namento assai preciso, si è rinunciato alla monoruota d'atterraggio e ci si accontenta del solito pattino, meno comodo, ma anche meno pesante e più favorevole anche agli effetti statici.

Il «Weihe» è un tipico rappresentante degli apparecchi lunghi, dei quali anche noi siamo partigiani. Esso ha dimostrato di soddisfare pienamente tutte le pretese di stabilità e maneggevolezza anche in aria movimentatissima.

Come tutti gli apparecchi veramente riusciti, anche il «Weihe» dimostra che

cordi «a naso» e completare il quadro cogli impennaggi di un altro apparecchio. Bisogna invece avere ben chiari i concetti generali che si vogliono seguire: uno sguardo su quello che hanno fatto gli altri, non solo non fa male, ma è indispensabile, purché sia fatto con critica ragionata.

Infine bisogna avere il coraggio di ragionare fino in fondo. Nulla deve essere affidato al caso, alle aggiustature con lo scalpello o con gli «spessori».

PINE

IL VOLO A VELA ALLE OLIMPIADI

Durante le Olimpiadi del 1936 si adunarono a Berlino alcuni piloti di alianti tedeschi, italiani, austriaci, bulgari, svizzeri e ungheresi, i quali, dopo aver compiuto delle pubbliche prove di volo, decisero di adoperarsi affinché anche il volo senza motore fosse incluso negli sports ammessi alle Olimpiadi.

Dopo alcuni anni di sforzi e di insistenze, il loro voto fu accolto e la F.A.I. finalmente ottenne che il Comitato Internazionale Olimpionico comprendesse il volo a vela nelle prossime Olimpiadi che si svolgeranno nel 1940 in Finlandia.

Secondo le norme dettate dalla F.A.I. stessa, sono state fissate due gare con mete prestabilita e la partenza degli apparecchi sarà data con traino a motore. Il campo di partenza sarà a Jämsjörvi, che dista oltre 100 chilometri dal punto di arrivo e tutta la tratta su cui voleranno gli alianti si stende sopra un terreno meraviglioso, scoperto da Hanne Reitsch nel 1935 durante un raduno di veleggiatori. I campi di arrivo dovrebbero essere quelli di Helsinki e Tammerfors.

Il campo di partenza, sabbioso e coperto di erica, misura 147 ettari ed è diviso in due parti da un'altura che sale a 219 metri sul livello del mare e a 117 sopra il livello del lago di Jämsjörvi. D'estate vi si incontrano buone correnti termiche che arrivano a 12 metri al secondo.

Tra le costruzioni appartenenti alla locale Scuola di volo a vela, esistono due aviorimesse che possono contenere da 30 a 35 alianti, ed un'aviorimessa nella quale possono essere ricoverati tre apparecchi a motore per traino. Nella sala da pranzo di una apposita fattoria possono sedersi comodamente 100 persone, mentre un vicino casggiato, munito di appartamenti personali e di sale di ritrovo, può alloggiare fino a 100 persone.

Considerando anche che nelle vicinanze del campo c'è la possibilità di alloggio per altre centinaia di individui, la sistemazione logistica dei concorrenti alle prossime gare può dirsi felicemente definita.

Occorre non dimenticare che vi esistono pure un'officina per riparazioni, un deposito di pezzi di ricambio, una torre di essiccaimento e arrieggiamento per i paracadute, una stazione meteorologica, ecc. ecc.

DI PAESE IN PAESE...

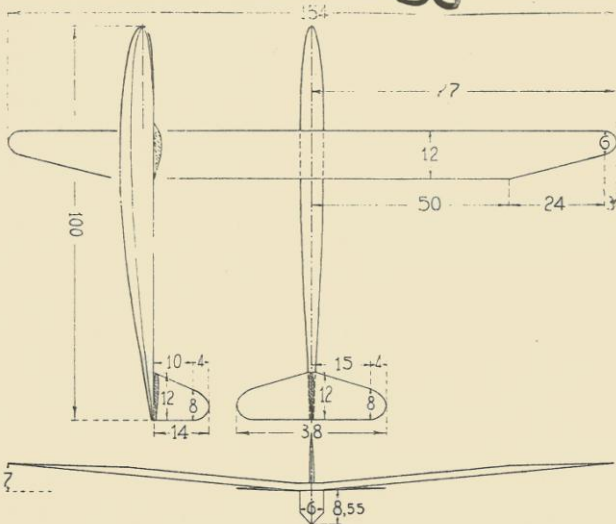
Ha avuto luogo recentemente in Germania il III raduno aereo di volo a vela che consiste in una corsa aerea di città in città su percorso stabilito, da Friburgo a Stettino, di circa 900 Km. da coprire in tredici tappe. Un sistema di punteggi regola le classifiche. I tre vincitori, Brautigam, Fluscek e Schmidt, hanno compiuto la prova in nove giorni, malgrado gli impedimenti atmosferici ed altri sedici hanno raggiunto Stettino entro il tempo massimo stabilito.



Il veleggiatore «Pellicano» sul campo di Sezze

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA» aeromodello veleggiatore



Il modello «Roma» è il veleggiatore che è stato costruito dagli allievi della scuola di modelli volanti di Roma.

Iniziandone la pubblicazione della descrizione per la seconda volta, siamo sicuri di fare cosa utile a tutti coloro che, pur volendo darsi all'aeromodellismo, non hanno a propria disposizione la scuola, perché li mettiamo in condizione di poter costruire, con facilità, un buon apparecchio, con il quale saranno in grado di compiere tutte quelle osservazioni, sul centramento, sul lancio, sul volo, che formano il buon aeromodellista.

Sarà cosa utile anche per gli aeromodellisti che hanno costruito finora modelli a motore, e che vogliono tentare il veleggiatore: questo tipo si presta ad essere opportunamente modificato e perfezionato, poiché nell'ideazione di esso si è semplificata la struttura, per renderla più robusta e più facile da costruire, senza perdere di vista, però, quei principi che bisogna sempre aver presenti, affinché il modello, anche se costruito per imparare, sia tale tuttavia che il costruttore ne ricavi cognizioni utili sulla forma e sulle proporzioni.

Il modello «Roma» servirà infine egregiamente agli istruttori delle scuole della R.U.N.A., che troveranno in esso un tema facile per i loro allievi, ed al quale potranno ispirarsi.

Successivamente pubblicheremo una serie di lezioni su un «Roma» modificato.

Caratteristiche generali

La fig. 1 rappresenta il modello in pianta, di fronte, e di fianco, riportando le misure principali in centimetri.

E' stato scelto innanzi tutto un rapporto non troppo grande fra l'apertura e la lunghezza della fusoliera: la prima è di centimetri 154, e la seconda di cm. 100. Così è stata ottenuta una fusoliera abbastanza lunga, rispetto al complesso dell'apparecchio, cosa che conferisce una ottima stabilità; inoltre l'ala non è eccessivamente ingombrante, cosa che dà una grande comodità di trasporto. La riduzione della apertura rende l'ala più robusta, con tali e così chiari vantaggi che è inutile farne l'elenco e darne le ragioni.

L'ala è rettangolare per un tratto centrale, con rastremature ed arrotondamenti verso le estremità: il bordo d'attacco completamente rettilineo è un elemento di semplicità costruttiva e di robustezza. Di fronte l'ala è a V, con un rialzo delle estremità, dalla mezzaria, di cm. 7, corrispondente ad un'inclinazione del 10 per cento. La superficie alare è di dmq. 15,6, escludendo la parte sovrapposta alla fusoliera: la superficie dell'impennaggio orizzontale è di dmq. 3, cioè circa 1/5 della superficie alare. L'impennaggio verticale ha le cinghie di corda uguale a quelle dell'impennaggio orizzontale, cosicché le cinghie dei piani di coda potranno essere costruite tutte insieme.

La fusoliera ha una parte superiore rettilinea, ciò che, come vedremo in seguito, ne semplifica il montaggio: le sezioni sono pentagonali, con una superficie piano al di sopra per l'appoggio dell'ala e degli impennaggi; verso la parte soltanto, anteriormente all'ala, le sezioni diventano esagonali per migliorare le caratteristiche.

La sezione maestra della fusoliera, comprendendo nel calcolo anche lo spessore dell'ala di circa cm. 2, risulta cmq. 54,5, superiore al valore $L^2/300 = \text{cmq. } 33,3$, intendendo con L il quadrato della lunghezza della fusoliera.

Il nostro modello dunque, essendo soddisfatta la condizione che l'apertura non sia minore della lunghezza della fusoliera e che la sezione maestra di questa non sia minore del valore $L/300$, potrà essere presentato a gare ed a tentativi di primato.

L'allungamento dell'ala, uguale al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie alare, misurate in dm., risulta di valore $154^2/15,6 = 15,2$: è abbastanza elevato per garantire una buona efficienza.

L'allungamento dell'impennaggio orizzontale, al contrario, non è stato assunto di valore eccessivo, ma limitato a 5, per ottenere cinghie di corda tale da poter essere lavorate con esattezza.

A questo riguardo è da notare che anche la corda dell'ala permette un'accurata ed esatta lavorazione. (Continua)

La sezione maestra della fusoliera, comprendendo nel calcolo anche lo spessore dell'ala di circa cm. 2, risulta cmq. 54,5, superiore al valore $L^2/300 = \text{cmq. } 33,3$, intendendo con L il quadrato della lunghezza della fusoliera.

Il nostro modello dunque, essendo soddisfatta la condizione che l'apertura non sia minore della lunghezza della fusoliera e che la sezione maestra di questa non sia minore del valore $L/300$, potrà essere presentato a gare ed a tentativi di primato.

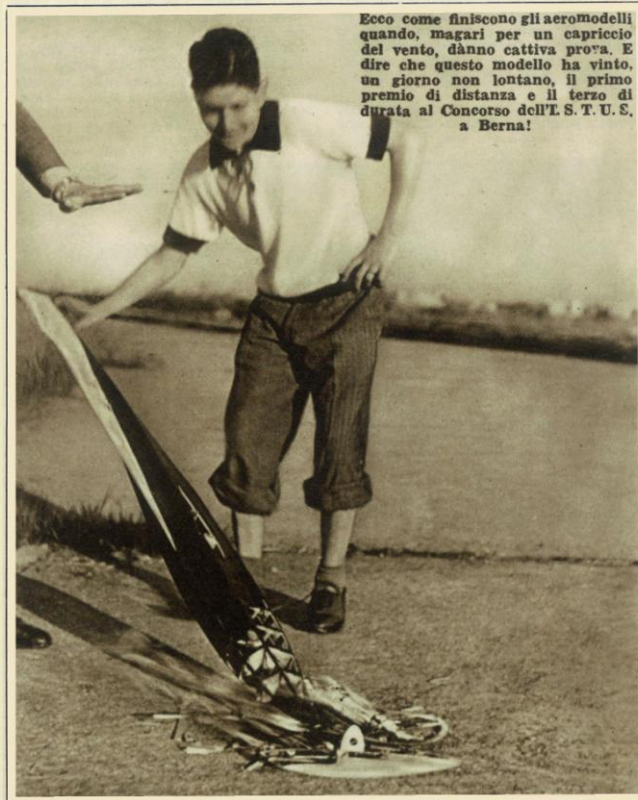
L'allungamento dell'ala, uguale al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie alare, misurate in dm., risulta di valore $154^2/15,6 = 15,2$: è abbastanza elevato per garantire una buona efficienza.

L'allungamento dell'impennaggio orizzontale, al contrario, non è stato assunto di valore eccessivo, ma limitato a 5, per ottenere cinghie di corda tale da poter essere lavorate con esattezza.

A questo riguardo è da notare che anche la corda dell'ala permette un'accurata ed esatta lavorazione. (Continua)

UN AEROMODELLO A MILLE METRI DI QUOTA

Una fabbrica tedesca ha costruito un aeromodello che durante le prove ha raggiunto 1000 metri di quota. Il modello è un monoplano che misura 165 centimetri di lunghezza e 175 centimetri di apertura alare; esso è munito di un piccolo motore a scoppio con 8 minuti di autonomia. Il peso complessivo è di un chilogrammo. Non appena il motore si arresta, un dispositivo automatico muove il timone di profondità in modo che l'apparecchio plana dolcemente con una lievisima inclinazione. Questo aeromodello è un vero capolavoro di precisione. Esso ha il regolatore dei timoni e degli aleroni per mezzo di bottoni millimetrati e, come si è detto, la manovra all'atterraggio è in relazione con il funzionamento del motore.



Ecco come finiscono gli aeromodelli quando, magari per un capriccio del vento, danno cattiva prova. E dire che questo modello ha vinto, un giorno non lontano, il primo premio di distanza e il terzo di durata al Concorso dell'I. S. T. U. S. a Berna!

GARE AD AREZZO

Domenica 23 luglio, presso l'Aeroporto «E. Bartolini» si è svolta una gara di Aeromodellismo tra i giovani iscritti alla Sede Provinciale U. Pertinace della R.U.N.A. di Arezzo.

Alla bella manifestazione di propaganda aviatoria hanno partecipato i dirigenti della R.U.N.A. e i rappresentanti del Comitato Federale G. L. I. I partecipanti in numero di 15 hanno presentato ben 25 modelli, variando via via un'appassionante contesa che ha posto in evidenza l'abilità e l'ordine, grado di addestramento raggiunto dai giovani aeromodellisti. Purtroppo le condizioni atmosferiche sfavorevoli non hanno permesso il regolare svolgimento delle gare e solo quelle per la Categoria veleggiatori sono state portate a termine, facendo rinviare, dopo qualche tentativo, quelli per la Categoria modelli ad elastico.

Il G. F. De Sette Luigi è risultato primo nella Categ. veleggiatori, riuscendo con uno dei suoi modelli ad effettuare un brillante lancio per la durata di 2 e 57", continuando così l'ottima preparazione dimostrata nelle precedenti manifestazioni su tutti i concorrenti. Altri eccellenti risultati sono stati conseguiti dai giovani Galantini Leopoldo, che con un modello tipo V.T.S. tecnicamente perfetto ed elegantemente costruito, è riuscito a terminare, dopo appassionante contesa, vicino al vincitore con il tempo di 1' e 45"; Conti Enzo e Foschi Ugo, si sono classificati 3. e 4. con i tempi di 1' e 3" e 40", offrendo prove delle loro ottime qualità di costruttori.

Un discreto pubblico ha presenziato alla manifestazione interessandosi, vivamente ai lanci e seguendo con particolare attenzione le eleganti evoluzioni dei piccoli modelli, manifestando anche il proprio entusiasmo per i migliori risultati. Particolare interessante: tra il pubblico si notavano moltissimi giovani che presto passeranno a fare parte della scuola di Aeromodellismo.

Le appassionati gare hanno posto in rilievo le ottime qualità tecniche dei veleggiatori e i risultati raggiunti, sono stati la migliore conferma della passione e della volontà che anima i giovani e i dirigenti.



Vigano, Milano. — C'è un altro aquilone, Ciani, che desidera costruire un sandolino e vorrebbe comunicare con te. Se credi puoi telefonargli al N. 291-828 a Milano. Sono molto contento che il tuo lavoro sia ben riuscito e mi piacciono anche le modifiche. Spero in un ottimo risultato delle prove. Con la copertura in compensato di pioppo consiglio una accuratissima stuccatura e verniciatura con più mani di vernice a finire, altrimenti avrai grosse noie con l'assorbimento di acqua. Consiglio naturalmente di verniciare bene anche dentro. La tela della vela la metterai a strisce orizzontali, con cuciture ben rinforzate e solide. Dal tuo disegno, che non ho la comodità di rimandarti, si direbbe che l'albero è opportuno metterlo a circa 60 centimetri da prora. La chiglia, profonda 50 o 60 centimetri, col bordo d'attacco diritto e la forma circa triangolare, potrebbe cominciare subito dopo l'albero, o poco più indietro, e finire sotto il posto di pilotaggio: una specie di vela più piccola rovesciata. Per il materiale non so cosa dirti; ci vorrebbe una lastra di rame, ma il costo è proibitivo. Ricambio i saluti.

Pietro Cocurri, Macerata. — Per il tuo modello consiglieri un'elica di 30 centimetri di diametro, passo 45 centimetri, e una matassa di elastico a treccia di almeno 16 fili. Questi dati sono però per un primo tentativo, perché soltanto l'esperienza può dire l'ultima parola che tale materia. Consiglio sempre l'elica a pala larga, cosiddetta tipo americano, ma bisogna farla di legno molto leggero, per non eccedere facilmente nel peso. Nel tuo modello trovo l'allargamento alare un po' scarso, ma anche le corde lunghe hanno i loro vantaggi, in quanto mettono meglio in evidenza le caratteristiche del profilo. Ricambio i saluti.

Edgardo Ciani, Milano. — Se credi puoi mandarmi un disegno della tua imbarcazione, perché possa darti meglio il mio parere. Col due scafi, ai quali sono molto favorevole, non credo che vi sia da temere tanto lo squilibrio anche usando un posto solo. La stabilità dovrebbe essere eccellente. Alla copertura in tela preferirei quella in compensato, ma tu evidentemente vuoi un oggetto molto pieghevole per il trasporto. Trasmetto il tuo desiderio a Vigano.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

UNO OGNI TANTO

CRONACA BREVE

IL CAPITANO Paul Gutschmidt, che conseguì il brevetto di pilota nel 1913, ha già coperto due milioni di chilometri compiendo regolari servizi aerei sulle linee della Società tedesca «Lufthansa».

E' STATA INAUGURATA una grande scuola di volo a vela a Dudesca Cioplea (Romania), che avrà lo scopo di scegliere, fra i numerosi amatori del volo senza motore della capitale rumena, gli elementi adatti a percorrere tutta la serie di tali brevetti per passare poi al volo con apparecchio a motore.

TRE NUOVI apparecchi da bombardamento «Douglas 8 A-1 P» muniti di motori Cyclone da 1000 C.V. agli ordini del comandante Armando Bevedere delle forze aeree peruviane, hanno stabilito un nuovo primato per aeroplani militari sul percorso Los Angeles-Lima, impiegando 24 ore e 45 minuti e battendo il precedente primato di più di due ore.

IL GOVERNO BRITANNICO si è riservato 3000 metri quadrati di spazio al III Salone Internazionale Aeronautico, che sarà inaugurato a Milano il 2 ottobre o, v. avendo intenzione di effettuare una larga esposizione di apparecchi dei tipi più moderni.

E' STATO INIZIATO il primo servizio postale regolare con autogiro fra l'aeroporto di Camden (Stati Uniti) e la terrazza dell'ufficio postale di Filadelfia. Questa è la più breve linea aerea postale esistente in America, perché il tempo necessario per il decollaggio, volo e atterraggio è di 5 minuti, mentre i furgoni postali compiono lo stesso tragitto in 40-45 minuti.

LA SIGNORELLA Clara Adams, di Mispeth (Stati Uniti) ha compiuto un viaggio intorno al mondo in aeroplano, servendosi esclusivamente di linee commerciali regolari, in 16 giorni, 19 ore e 4 minuti, battendo il primato stabilito da H. R. Ekms, giornalista di Nuova York, nel 1936, con 18 giorni, 14 ore e 56 minuti.

LA COMPAGNIA FRANCESE Air France ha inaugurato il servizio regolare per passeggeri sui 4450 chilometri che separano Buenos Aires da Natal.

LA GARA fra aeroplani per la Coppa Gordon Bennett si svolgerà il 3 settembre a Lwow in Polonia, essendo questa Nazione risultata vincitrice nella gara dello scorso anno.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Antonio Gall, Collecchio. — La superficie del piano orizzontale di coda si fa, generalmente, da un sesto a un quinto della superficie alare, secondo che è più o meno grande la distanza fra ala e impennaggio. Questa questione ci riporta a quella della posizione dell'ala sulla fusoliera, alla quale non si può rispondere altrettanto facilmente. Bisogna considerare che è opportuno ottenere una distanza, fra il bordo d'attacco dell'ala e quello dell'impennaggio, pari ad almeno 4 o, meglio, 5 volte la corda alare media. La fusoliera deve sporgere, davanti all'ala, di tanto da poter centrare il nucleo con una quantità di zavorra non eccessiva, per non avere, alla fine, un carico alare troppo elevato (nelle prime costruzioni è bene tenersi leggeri, per avere maggiori possibilità di volo e quindi una più profonda esperienza; in seguito si possono fare costruzioni più pesanti, e di caratteristiche superiori).

In genere l'ala è situata a circa un terzo della lunghezza della fusoliera. Nel caso tuo ti consiglio di aumentare la lunghezza della parte di fusoliera davanti all'ala: se la tua costruzione non è ancora cominciata, oltre ad allungare la fusoliera, crederei opportuno mettere l'ala sopra alla fusoliera stessa, con i soliti attacchi di elastico incrociato. In questo caso è sufficiente mettere tanta zavorra da equilibrare il modello con l'ala a circa un terzo della fusoliera: durante le prove si trova poi la posizione esatta dell'ala (cioè il centramento) e piccoli spostamenti in avanti o indietro.

Algebaron - Vicenza. — La mia scienza, come dici tu, è a tua disposizione per una ventina di righe. Un veleggiatore si può innalzare da terra se si ha a disposizione una buona pista; tutto dipende dalla fraccassabilità del modello, poiché con questo sistema scassi nove volte su dieci, a meno che tu non abbia una grande pratica e il modello sia piccolo.

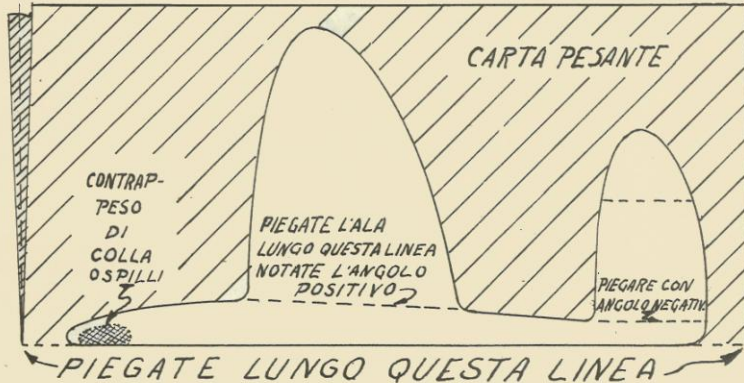
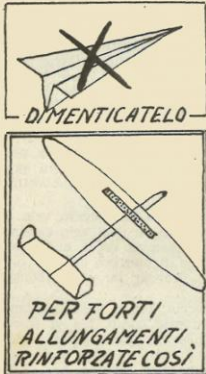
Con il cavo elastico si può lanciare in molti modi, a seconda dell'età, forma e dimensione del cavo; ma non ti consiglio il suo uso, almeno qui in Italia, dove il vento generalmente è poco intenso ed i modelli sono relativamente leggeri.

Per l'attestato scrivi alla R.U.N.A. centrale a Piazza del Popolo 18, Roma e ti sapranno dire quello che devi fare.

Quanto al modello di cui mi mandì i dati ti consiglierò di fare l'elica un po' più grande e di portarla a 40 cm.

In Italia non esistono altri giornali che si interessino di aeromodellismo e noi non possiamo indire gare poiché l'organizzazione di queste è affidata alla R.U.N.A.

GIAR.



Vogliamo parlarvi del veleggiatore di carta, un vero veleggiatore e non la vecchia freccia di carta che tutti i ragazzi di terza elementare sanno costruire e lanciare coscienziosamente, non senza aver prima accuratamente alitato sulla loro punta (a proposito, non abbiamo mai capito il perché di quest'atto: si vuole forse infondere loro il calore della vita, o si cerca di migliorarne il centraggio aggiungendovi, come contrappeso, un po' del vapore d'acqua contenuto nell'alito?).

Vogliamo parlarvi di un tipo perfezionato di veleggiatore di carta che potremmo quasi considerare come un parente povero del modello volante. Insomma un tipo «scienza-spiegata-al-popolo» semplicissimo e «volantissimo».

Gli assi e i professori non arricciano il naso. Hanno diritto di «incominciare» anche i piccoli. E poi non è detto che tutti i grandi, proprio tutti quanti, sappiano tutto.

Andiamo per ordine. Tagliare da un foglio di carta resistente (per es., da disegno comune) una sagoma in grandezza naturale del tipo qui disegnato. Ottenuta la sagoma, piegare in basso le ali con incidenza leggermente positiva (vedi disegno) e piegare i timoni con incidenza negativa.

Le estremità del timone di profondità vanno rialzate per ottenere i due timoni di direzione.

Ed ora centriamo il modellino applicandogli al muso uno spillo,

o un po' di colla. I sistemi migliori sono: avvolgimento con striscie di carta gommatata, oppure un piccolo avvolgimento con stagnola di qualsiasi genere.

Infine, prima di eseguire il lancio allineate le ali con i piani orizzontali di coda in rapporto alla fusoliera, in modo da formare il V alare.

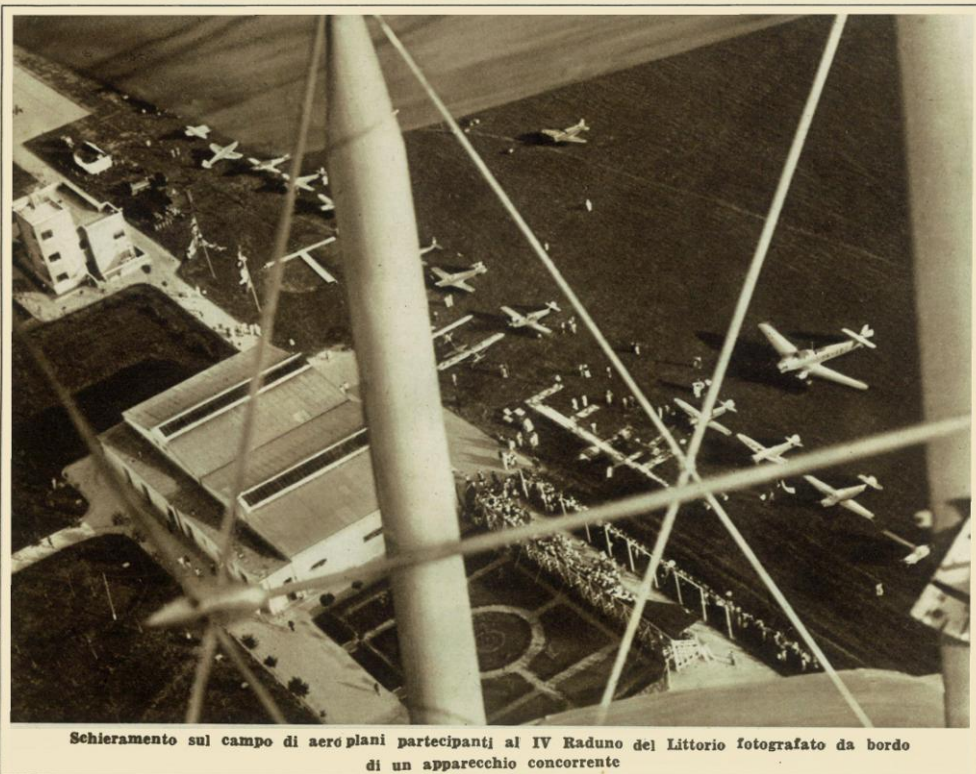
Buoni voli si ottengono dopo numerosi tentativi. Si tenga presente che tutto dipende dal centraggio e dal modo di lancio.

Secondo notizie dall'America, il primato di questa categoria sarebbe detenuto da un certo Hewitt Phillips del Massachusetts con un volo di oltre cinque minuti, ottenuto mediante lancio dal terrazzo dell'albergo Fort Shelby di Detroit: locale ove erano accantonati lo scorso anno i partecipanti alla gara nazionale americana.

Quando il veleggiatore-primato di Phillips — che si dice fosse stato ritagliato da un programma di danze abilmente sottratto al portiere dell'albergo stesso — scomparve dalla vista, esso si dirigeva verso il Canada, ben alto al di sopra del fiume Detroit.

Gli oppositori di Phillips presteranno, dichiarando il suo volo illegale, perché il cronometrista aveva fatto uso di un grosso cannocchiale da marina.

Ma parliamo seriamente: bisogna riconoscere l'utilità di questi interessanti apparecchietti «costruiti-in-un-minuto». Facendo questi esperimenti, ci si diverte e si prende confidenza con l'aerodinamica elementare e con le più semplici regole di centraggio.



Schieramento sul campo di aeroplani partecipanti al IV Raduno del Littorio fotografato da bordo di un apparecchio concorrente

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

È uno spilungone ossuto che occupa la branda in tutta la sua lunghezza. Sebbene le sue ferite non siano gravi, pure sono molte e lo costringono all'immobilità. Le ferite però non hanno scolorato il suo viso, che anzi è più rosso che roseo.

A quando a quando vedo, attraverso le sue lenti, un freddo sguardo lanciato verso di noi. Alle mie domande sul motivo della pazzesca incursione, sul campo dal quale son partiti, sul compito che essi avevano ricevuto, egli si limita ad un « je ne sais pas » così volutamente ostile, che tutti i sentimenti cavallereschi sfumano, lasciandomi soltanto una nuova amarezza: son venuto per far la pace con un vinto e mi trovo davanti ancora un avversario ammirevole!

L'altro ferito ha un contegno ben diverso. È un sottufficiale: ha una ferita leggera, ma poco... educata, che lo costringe a star seduto su una parte. Non sembra molto disperato di esser prigioniero e saluta disinvolto tutti quelli che gli si avvicinano.

— Quanti sono caduti dei nostri? — chiede in cattivo italiano.

— Otto — rispondo, senza potere attenuare, neppure nel suono, questa parola già troppo secca....

— Pas possible! — interviene l'altro, sempre senza guardare; e si fa più rosso ancora.

— E' proprio possibile e verissimo, caro signore!... — I medici e gli infermieri sorridono al battibecco....

Non possiamo continuare, chè lo scoppio di granate antiaeree ci fa correre alla finestra.

— Ah, che sbaglio abbiamo fatto a venir qua! Eccoli che tornano!

L'ufficiale ferito tende l'orecchio. In un momento si aggiunge allo scoppio delle granate il rombo dei nostri motori. E noi siamo qua lontani dal nostro campo, costretti a restare spettatori!

Laggiù i compagni salgono ad una nuova zuffa. Su alto, duemila metri, un nuovo stormo di apparecchi nemici avanza in mezzo allo sbocciare dei colpi antiaerei, fiori mortiferi, bianchi, gialli, nerastri. Assisteremo fra pochi istanti alla nuova battaglia, mordendoci le mani.

I primi nostri caccia son già alle prese con i più bassi della formazione nemica; i controaerei tacciono per non colpire i nostri già impegnati in combattimento.

Il ferito disteso nella sua branda ora ci guarda, cercando di vedere nei nostri occhi ciò che i nostri occhi vedono lassù.

Ho tempo per sentire la pena di questo caduto, che soffre, forse più che per le ferite, per non esser lui pure ancora fra i suoi in combattimento.

Nel mio dispetto mi sento accomunato a lui e lo guardo, ora, come un camerata umiliato.

Poi la frenesia di seguire la battaglia, che ora è tutta ingaggiata, mi prende: scappo all'aperto per non perdere un attimo del dramma. La conclusione è rapida. Mentre si sfoccano in cielo le nuvolette delle ultime cannonate, le ali tricolori e crociate volteggiano in una ridda infernale. Si sente l'abburrare delle mitragliatrici. Riconosciamo le nostre e le nemiche dal diverso ritmo e un'angoscia infinita ci stringe il cuore. Chi cadrà?

Un grido: « Là, là! ».

È un grosso velivolo crociato che precipita avvitan-dosi. Piomba a terra e s'incendia. Il vincitore lo segue in un'affondata furiosa.

Gli altri ancora volteggiano in ridda diabolica, si tuffano, s'impennano, si sparpagliano in ogni senso; sono duelli a coppia.

E presto l'epilogo: altri due crociati precipitano, un altro piomba giù incendiato, segnando il cielo con la orribile scia nera.

I superstiti sono laggiù lontani lontani, inseguiti dai nostri fino oltre il fronte; scompaiono tutti. Il silenzio torna nel cielo grigio: Vittoria! Ancora vittoria!

Torniamo nella stanza. L'ufficiale ferito ci interroga con un lungo sguardo intenso. Risparmiamogli la pena di questa nuova sconfitta!

Un rigido saluto. Ce ne andiamo.

Più sfortunati di così si mòre!
Mecozzi non ha fatto in tempo a prender parte alla prima zuffa perchè stava lavorando per la squadriglia, in mezzo a registri e a casse di materiale; ma la lezione gli ha servito: s'è messo il casco e s'è infagottato negli indumenti di volo; e aspetta. Pare che lo sappia che torneranno! E alla seconda incursione è il primo a balzare a bordo.

Attacca subito un biposto, lo martella e lo tempesta, buttandogli addosso a pochi metri, furibondo; una pallottola gli trapassa la fusoliera e una manica della giubba; ma il crociato, colpito, precipita in fiamme di qua dal Piave. Mecozzi non atterra finchè non ha sfiato i colpi che gli sono rimasti, avventandosi ad altri

avversari che riddano nella zuffa generale; finalmente scende raggiante.

Chiede al suo comandante di poter andare a vedere la carcassa della sua vittima; concesso.

Ma appena arriva là, preparato a ricevere una specie di trionfo da chi ha visto la sua bella battaglia, si trova davanti parecchi contadini minacciosi: protestano violentemente perchè il velivolo nemico è caduto su un fienile e ha fatto un falò che ha distrutto tutto.

Michetti ascolta questo racconto da Mecozzi stesso, che lo ripete come un tipico esempio della sua scarogna. Essa lo deride anche nella buona fortuna!

— Te lo dico sempre, Catone! Non imparerai mai a buttar giù gli apparecchi come si deve! —

Umiliazioni

La nostra vittoria la pagammo cara! Per due motivi: prima di tutto da quel giorno fu ancora più difficile incontrare a tiro aeroplani nemici. Era evidente che il loro distro (dodici apparecchi distrutti fra la prima e seconda incursione) come aveva moltiplicato fra noi l'entusiasmo e aveva esaltato la nostra baldanza, così doveva aver seminato il gelo nelle file avversarie.

La seconda conseguenza fu che il nemico, che fino allora aveva mantenuto presso a poco la solita attività nei bombardamenti notturni di Venezia, di Padova, di Vicenza e Treviso, intensificò questa forma di guerra portando le offese su ogni piccolo centro abitato, su ogni sede di Comando, dal tramonto all'alba, purché la falce della luna mettesse sulla terra un po' della sua fredda luce.

E i campi d'aviazione furono i preferiti dalle incursioni notturne: primo fra tutti il nostro, subito: il giorno dopo della meravigliosa battaglia aerea.

Quella notte chi si trovava sul campo, o per servizio o perchè vi alloggiava, dovette vedere le ombre dei grossi bombardieri abbassarsi a poche centinaia di metri sui nostri hangars e dovette masticare tutta la bile senza poter neppure tentare il combattimento. Alcuni dei nostri apparecchi furono danneggiati, qualche baracca fu sventrata; nel prato una bomba aprì una buca enorme, scoppiando accanto ad un gruppo di uomini senza ferirne alcuno, miracolosamente.

Da quella notte la nostra vita fu molto più dura. La rabbia di non poter far nulla contro le ali nemiche che venivano a sfiorare le nostre teste impunemente, ci rendeva più accaniti nei rari combattimenti di giorno.

Ma l'insonnia sofferta per notti e notti, nelle quali ogni mezz'ora eravamo destinati sentendo sul nostro capo la minaccia, ci aveva stancato moltissimo; la mattina affrontavamo il lungo volo di crociera, su alle grandi altezze, sopra alle montagne coperte di neve, storditi dalla veglia, rattrappiti dal freddo atroce.

Più volte, la sera, per non sopportare il tormento di essere svegliati tanto spesso dal rombare dei motori nemici e dal fragore delle bombe e soprattutto — è la verità — per sfuggire il pericolo, si imbastivano passeggiate in comitiva nei dintorni, passeggiate che cominciavano allegramente, sulle strade campestri gelate, con canti o con discussioni filosofiche al lume di quella maledetta luna, ma che finivano poi nel solito letto. Al quale, nonostante tutto, la stanchezza ci richiamava, indifferenti, fatalisti come mussulmani, anche se proprio sulla nostra testa il pilota nemico, riducendo il motore — e come si sentiva bene il diverso urlo della macchina minacciate! — ci avvertiva che proprio lì sopra stavano per sganciarsi le bombe....

Ti ricordi, Brenta, i conforti a base di poker e di whisky con gli inglesi, che erano sempre i primi a perdere il loro contegno compassato per le libazioni prolungate? Quante bottiglie dovesti bere per aver abbattuto quel « Ghota », il giorno di Istrana!

Quante volte vedemmo, attraverso un leggero velo di nubi che copriva il cielo, proiettata su quel velo l'ombra dell'uccellaccio notturno che roteava in cerca del punto migliore per scariare il suo peso di morte e quante volte ci disperammo di non poter proprio far nulla contro quei barbaggiani insolenti!

Fu tentata, una notte, la caccia; partirono, all'allarme, due dei nostri, ognuno per proprio conto. Ma si trovarono, per caso, vicini e al chiarore lunare ognuno vide l'ombra dell'altro e lo scambiò per un avversario: ne venne fuori una sparatoria che per fortuna non ebbe conseguenze e i due atterrarono più amici di prima, ma arrabbiati più che mai per la nostra impotenza. E dissero anche che, pur riuscendo a trovarsi vicini a un nemico, l'oscurità avrebbe resa quanto mai problematica la mira, moltiplicando invece il pericolo del cozzo mortale.

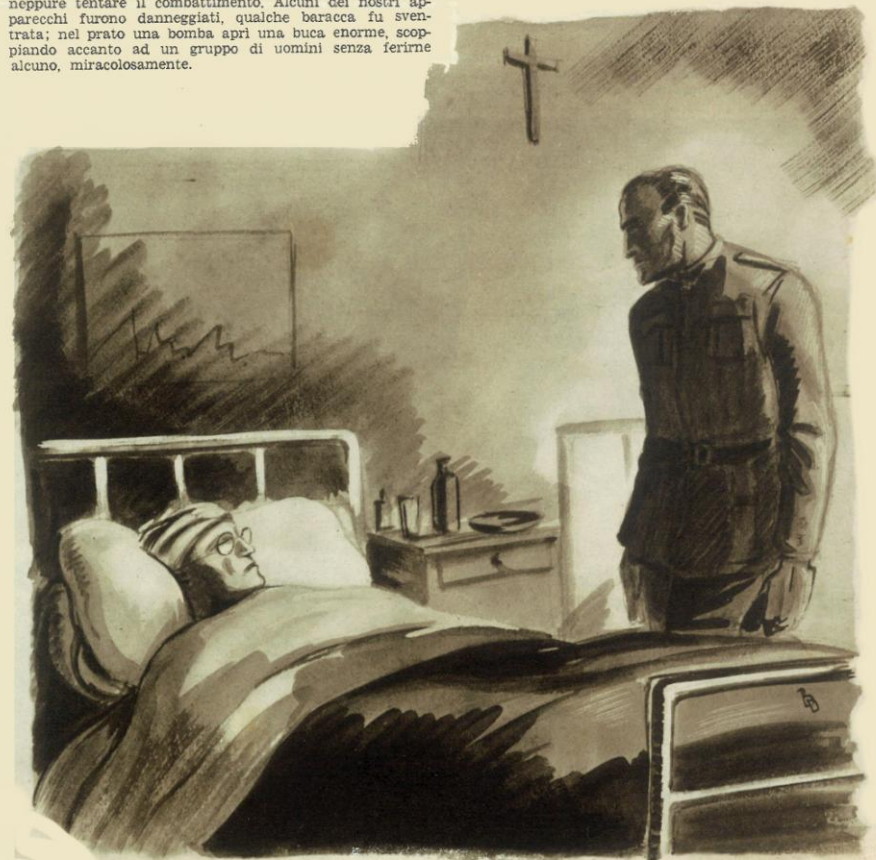
Ben altra avrebbe dovuto essere l'organizzazione per poter attuare la caccia notturna: tutto un complesso di sistemi illuminanti e di segnalazioni che a quel tempo mancava completamente.

Bisognò subire questo stato di cose fino quasi alla fine della guerra.

I nostri « Caproni », vivaddio, facevano altrettanto « di là », e, di notte, la luna, quest'amica degli innamorati, contemplava un va e vieni continuo di mostri rombanti, fra i quali spesso era impossibile distinguere i nostri dai nemici: altro motivo per non tentare la caccia.

(Continua).

MARIO FUCINI



...e mi trovo davanti ancora un avversario ammirevole!



(Continuazione dal numero precedente)

— Ah, ecco! — esclamò Sebastì, battendosi la palma sulla fronte — Ora ricordo! Il pechinese volante. La permanente fra le nuvole, l'Oceano Pacifico, il pirata del «Northern Star», l'isola galleggiante (1), Rammento benissimo, ora! Tutti i giornali erano pieni di voi. Sarà un paio d'anni, suppergiù...

— Oh... — modulò, incantata, Lib — Ma è magnifico questo, meraviglioso! Non è vero, Jeff? Ricordarsi così bene di me... molto carino veramente. Oh si si! Quello là, — soggiunse, accennando col capo — è Jeff Jeffries, mio marito. Un caro uomo; un po' musone, forse... Pensate, fu lui a venirmi a cercare su un'isola dimenticata, dov'ero rimasta tutta sola, fra mare e cielo. Oh, si si! Tuttociò fu molto romantico, in verità. Molto lume di luna, un grande mare, molti giornalisti... Una scena realmente sentimentale, credetemi. Però questa gente non sa che sia la benzina — concluse, oscurandosi in volto —. È incredibile, no? Ma ora voi ci aiuterete. Sicuro. Ehi, Jeff, di' qualcosa al signore che ci viene in soccorso; su!

Stavolta Lib si volse interamente verso il marito con l'espressione che adottano le mamme quando dicono ai loro bambini: «Su, carino, come si dice al signore che t'ha dato le caramelle?».

L'uomo dalle valigie parve animarsi. Scosse il capo con un'espressione che si sarebbe detta di condoglianza e, stancamente, disse:

— Ah, sicuro! C'è modo di mangiare in questo paese? E' da stamattina che corriamo dietro a un certo stramaledetto pallone, e ho lo stomaco sotto i calcagni.

A sentir parlare d'un pallone, Sebastì drizzò le orecchie.

— Sentite, cari amici, — disse rapidamente — immagino che vorrete cenare, riposarvi ed avere a vostra disposizione benzina e meccanici pel vostro idrovolante. Lasciate fare a me.

— Ecco, bravo. Siete un prodigio! Un autentico prodigio! — dichiarò enfaticamente Libby...

— Questi signori, — soggiunse Sebastì, rivolto al direttore che se ne stava in disparte, guardando muto la scena, — si fermano qui, almeno per stanotte. Procurate loro un paio di camere con vista sul mare e fateci riservare, frattanto, un tavolino al ristorante, con tre coperti. Sono miei ospiti. Cucina americana o italiana? — domandò agli aviatori.

— Oh, americana, naturalmente! — dichiarò Lib — Chissà che cosa mangiano questi indigeni.

— Scusatela! — fece Jeff, sospirando —. Tu, Lib, dimentichi che il signore è italiano?

— Lasciate andare — fece Sebastì sorridendo —. Non sono americano, ma non sono neppure italiano. Allora, — proseguì, accennando al fachino che, per ordine del direttore, s'era caricato le valigie — questo giovanotto vi accompagnerà al vostro appartamento. Fra mezz'ora vi aspetto al ristorante, là nel giardino. Ceneremo insieme e faremo due chiacchiere.

— Oh, si si! Sarà incantevole. Sulla riva del mare! — gorgheggiò Lib —. Grazie, mille grazie! A fra poco! — e s'avviò saltellando all'ascensore preceduta da un valletto e seguita da Jeff.

CAPITOLO V

Una cenetta in riva al mare

Mezz'ora non era trascorsa, che Libby Leech scendeva lo scalone dell'albergo, seguita dal marito.

L'aviatrice indossava un vestito di seta nera mazzata, e aveva sul petto una spilla di diamantini raffigurante un'aquila, o qualche altro grosso pennuto, ad ali spiegate, la quale stringeva negli artigli un rubino in forma di cuore.

Jeff aveva abbandonato la tuta d'aviatore per un abito scuro.

Sebastì, che li attendeva nel salone, mosse loro incontro festosamente.

— Il nostro tavolo è pronto laggiù. E' quello là, sotto la lampada rosa. Per voi ho fatto preparare una vera cena americana; io mi sono accontentato della cucina del posto.

Sedettero e subito il cameriere cominciò a servire. Mise davanti a Lib un bicchiere colmo di sugo di pomodoro, e un piatto di spinaci lessati davanti a Jeff.

— Che delicata attenzione! — cinguettò l'aviatrice, cominciando a sorvegliare il suo pomodoro —. Come avete fatto a indovinare così bene i miei gusti?

TESORO LE NUBI

— Per conto mio, — borbottò Jeff iniziando di malavoglia a scavare nella collinetta dei suoi spinaci — penso che quello che mangia il nostro ospite ha un aspetto più appetitoso della mia eterna verdura. Che fragranza! Come chiamate quella roba, signor Sebastì?

— Spaghetti con le vongole! — rispose questi, tirando giù abbondantemente dal vassoio che il cameriere gli porgeva —. Un piatto tipico di questi... buoni indigeni. Volete assaggiarlo?

— Magari! — fece Jeff spingendo gli spinaci da un lato del piatto per fare un po' di posto. — Uhm!... — mugolò a bocca piena, non appena ebbe provata la prima forchettata —. Che delizia! Che sapore... Per piacere, signor Sebastì, dite al cameriere di levarmi di torno questi funebri spinaci e di portare anche a me una porzione, una grossa porzione di questi spaghetti prodigiosi.

— Che volgarità! — mormorò Lib, torcendo nauseata il naso —. Non protesti controllarti un po', Jeff? Davvero che dai uno spettacolo sgradevole di te stesso... — e, con la punta della forchetta, prese due o tre spaghetti dal piatto del marito, se li introdusse in bocca, con una smorfia di disapprovazione.

— Però... — soggiunse, rasserenandosi immediatamente — non sono assolutamente ripugnanti. Hanno un sapore come di... Aspetta, fammi riprovare. — e Lib rituffò la forchetta negli spaghetti servendosi di nuovo, ma, stavolta, abbondantemente. — Un sapore... — continuò a bocca piena e con gli occhi animati —. Non saprei come dire.

— Ho capito, ho capito benissimo... — fece Sebastì, reprimendo una risata —. Cameriere; — fece Sebastì, anche per la signora, e portate via quei bicchiere di pomodoro e gli spinaci.

— Sissignore. Debbo servire poi quell'insalata di spinaci di melia che avete ordinato per signori?

— Guardatevi bene! Portate invece anche per loro un ossobuco, un fritto misto, Capri bianco... In seguito vedremo se vorranno altro.

— Aah! — fece tre quarti d'ora più tardi Libby Leech, rovesciandosi sulla spalliera della sua sedia e facendosi vento col tovagliolo —. Non ho mai pranzato così bene in vita mia. Cibi sublimi! Degni della mensa di Giove! Popolo fortunato, questo che gode di una cucina così prelibata. Ora capisco come gli italiani siano

sempre geniali, artisti, ardenti, ispirati... Jeff! Voglio tenermi qui almeno una settimana!

— Hum! Hum! — muggì questi scuotendo energicamente il capo in segno d'approvazione, mentre cercava d'inghiottire un enorme boccone di gorgonzola.

Venne poi il caffè e seguì il maraschino. Furono accese le sigarette.

— Avete fatto un eccellente viaggio con l'idrovolante, a quanto ho inteso — disse a un certo punto, indolentemente, Sebastì —. Idrovolante vostro, suppongo.

— Andiamo! — esclamò Lib, metà sdegnata, metà ridente —. Potete immaginare che Libby Leech, l'aquila dei grandi spazi, s'affidi alle mani d'un volgare pilota d'avioleina? Purtroppo, — sospirò — non è il mio antico, gentile Cupido Alato che, suppongo, abbiate conosciuto. Non bastava più per noi due. Jeff è così grosso e pesante! Ed allora ne abbiamo acquistato uno più grande e potente, sebbene non così grazioso. L'ho battezzato...

— No, no, Lib! — gemette Jeff —. Te ne supplico, non lo dire.

— E perché no? L'ho battezzato *Giulietta e Romeo*. Carino, vero? Giulietta sarei io...

— ...e Romeo eccolo qua! — soffiò Jeff e, per ammettere il dispiacere, mandò giù un secondo bicchierino di liquore.

— Alla salute di Giulietta e Romeo, allora! — esclamò gaiamente Sebastì, riempendo i bicchierini.

— Viva! — risposero gli ospiti, e tutti bevettero di un colpo.

— Davvero si sta meglio qui che a cinquemila metri! — dichiarò solennemente Jeff.

— Se non fosse stato per la tua solita sventatezza, a quest'ora saremmo miliardari — mormorò Libby, con voce piena di rancore —. Dovresti andare a nasconderti in fondo a qualche foresta vergine e non uscire più per almeno vent'anni. Nemmeno un arpione, né un gancio, neppure un piccolissimo amo, avevamo a bordo. Nulla! Come si fa a mettersi in viaggio così sprovveduti?

(Continua)

ENZO JEMMA



Venne poi il caffè e seguì il maraschino...

300 allievi sergenti

Le attribuzioni dei sottufficiali di governo sono complesse.

In linea di massima questi sottufficiali sono addetti ai servizi generali, degli aeroporti, alla conservazione del materiale speciale ed ordinario, ai lavori di scritturazione, dattilografia e stenografia negli uffici, alla sorveglianza disciplinare, all'educazione ginnico-sportiva degli avieri ai servizi di contabilità, amministrazione del personale ed a quelli di vettovagliamento, caserme ed equipaggiamento e presso le truppe armate per l'inquadramento.

Tutti i sergenti di governo possono progredire nella carriera di sottufficiale mediante successive rafferme di anni 6.

I sottufficiali di governo che raggiungono il grado di maresciallo — se meritevoli per rendimento, disciplina, qualità intellettuali e culturali — possono chiedere di essere ammessi — previo regolare concorso — ai corsi integrativi che si svolgono presso una scuola della R. Aeronautica per ottenere la nomina a sottotenenti in S.P.E. dell'Arma Aeronautica - Ruolo Servizi.

In questi giorni è stato bandito un concorso per l'ammissione nella R. Aeronautica di n. 300 allievi sergenti dell'Arma Aeronautica - Ruolo Servizi - Categoria Assistenti Contabili.

A tale concorso possono partecipare i cittadini italiani i quali:

a) abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 26° alla data del 25 luglio 1939-XVII;

b) posseggano come titolo minimo di studio la licenza di una scuola media di grado inferiore, recia o pareggiata;

c) abbiano conoscenza perfetta della dattilografia;

d) abbiano l'attitudine fisica alla prestazione del servizio militare;

e) risultino di buona condotta pubblica e privata;

f) siano regolarmente iscritti alle organizzazioni giovanili fasciste o al P. N. F.;

g) non appartengano alla razza ebraica.

A tale concorso possono partecipare anche i militari in servizio della R. Aeronautica, della R. Marina e dell' R. Esercito, purché non vincolati a ferma speciale, sempre che tali candidati si trovino in possesso dei requisiti prescritti. Tali militari dovranno inoltrare domanda tramite i propri Comandi con nulla osta del Ministero competente.

Nel caso si tratti di militari in congedo, il nulla osta dovrà essere richiesto a cura degli interessati al Comando del Distretto o del Compartimento marittimo da cui i militari dipendono per ragioni di residenza.

Gli aspiranti dovranno far pervenire non oltre il 24 settembre 1939-XVII la domanda di ammissione al concorso in carta bollata da L. 6 indirizzandola al Ministero dell'Aeronautica - Ispettorato Leva e Matricola, Divisione I, Sezione IV, Roma.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti tutti in carta legale e debitamente legalizzati:

Estratto dell'atto di nascita, certificato penale, certificato comprovante il possesso del requisito fascista, certificato di cittadinanza italiana, attestato di buona condotta, atto di consenso di chi esercita la patria potestà per i minorenni, stato di famiglia, certificato medico, titolo di studio, copia del foglio matricolare per i militari in congedo del R. Esercito, della R. Marina e della R. Aeronautica ed infine una dichiarazione scritta dal concorrente stesso di accettazione della ferma di 6 anni.

Gli aspiranti riconosciuti ammissibili al concorso saranno chiamati a visita medica e agli esami presso un ente che designerà il Ministero.

Tale chiamata sarà effettuata a mezzo di « lettera foglio di viaggio » alla quale sarà allegato lo scontrino per il viaggio a tariffa militare in terza classe, fino alla località che gli aspiranti stessi dovranno raggiungere per la visita medica e per sostenere gli esami.

Gli esami consistiranno nelle seguenti quattro prove obbligatorie:

1) prova scritta di lingua italiana;

2) prova scritta di aritmetica e geometria;

3) esperimento pratico obbligatorio di dattilografia (minimo 200 battute al minuto) copiando correttamente da apposito esemplare stampato o dattilografato;

4) prova orale di storia e di geografia.

Gli aspiranti riconosciuti vincitori del concorso saranno incorporati quali allievi sergenti dell'Arma Aeronautica - Ruolo Servizi - Categoria assistenti contabili — secondo l'ordine di graduatoria.

Essi dovranno frequentare un corso di istruzione per allievi sergenti di governo che si svolgerà nella località designata dal



Ministero e avrà presumibilmente la durata di 10 mesi.

Durante il corso saranno impartite le istruzioni militari e quelle teorico-pratiche inerenti al servizio della categoria.

ALLIEVI SERGENTI ASSISTENTI TECNICI DEL GENIO AERONAUTICO

In linea di massima i sergenti assistenti tecnici del Genio Aeronautico conducono gli uffici nei compiti relativi al controllo del materiale aeronautico, degli apparecchi, degli strumenti, ecc.

Spiccano funzioni di assistenti alle costruzioni edili ed ai lavori edili; sorvegliano gli operai che lavorano.

Completano la contabilità ed anche piccoli progetti di impianti o lavori edili.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per l'arruolamento volontario di 200 allievi sergenti nel Corpo del Genio Aeronautico, categoria assistenti tecnici, con ferma di 30 mesi.

A tale concorso possono partecipare i cittadini italiani che, oltre a possedere la necessaria attitudine fisica, si trovino nelle seguenti condizioni:

a) siano nati negli anni 1919, 1920 e 1921 e non siano stati, all'atto in cui avrà inizio il corso, incorporati nel R. Esercito o nella R. Marina;

b) posseggano come titolo minimo di studio la licenza industriale o tecnica o complementare o di scuola secondaria di avviamento al lavoro, o il diploma di ammissione al ginnasio superiore o al liceo scientifico o al corso superiore di istituti tecnici o magistrali, o altro titolo, sempre avente valore legale nel Regno, che a giudizio del Ministero dell'Aeronautica, sia ritenuto equipollente;

c) siano iscritti alla G.I.L.;

d) risultino di buona condotta pubblica e privata;

e) contraggano all'atto dell'arruolamento la ferma di 30 mesi;

f) non abbiano conseguito il brevetto di pilota aeronautico;

g) non appartengano alla razza ebraica.

Gli aspiranti all'arruolamento devono impegnarsi a volare ogni qualvolta vengano richiesti per esigenze di servizio. Quando siano comandati a volare, percepiranno, oltre all'indennità di mestiere, una speciale indennità in relazione alla durata del volo.

Gli aspiranti dovranno far pervenire non oltre il 4 settembre 1939-XVII domanda in carta bollata da L. 6 indirizzandola al Ministero dell'Aeronautica - Ispettorato Leva e Matricola - Divisione I, Sezione IV - Roma.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti tutti in carta legale e debitamente legalizzati:

Estratto dell'atto di nascita, certificato comprovante il possesso del requisito fascista, certificato penale, certificato di cittadinanza italiana, attestato di buona condotta, atto di consenso di chi esercita la patria potestà, stato di famiglia, certificato comprovante il titolo di studio, certificato medico che attesti che per le condizioni fisiche, l'aspirante può ritenersi idoneo ad incondizionato servizio militare.

A tali documenti i candidati dovranno unire la dichiarazione esplicita con la quale si impegnano a volare ogni qualvolta ne vengano richiesti per ragioni di servizio ed una dichiarazione di accettazione della ferma di 30 mesi, con decorrenza dal giorno dell'arruolamento nella R. Aeronautica.

Gli aspiranti riconosciuti ammissibili al concorso saranno invitati presso un ente aeronautico designato dal Ministero, per essere sottoposti a visita sanitaria per l'accertamento della loro idoneità fisica ad incondizionato servizio militare. Gli esami vertono sulle seguenti materie e serviranno per stabilire la graduatoria dei vincitori del concorso.

Una prova scritta di composizione di italiano, una prova scritta di matematica, una prova pratica di disegno.

Ai candidati, durante la visita medica e le prove di esami, potrà essere fornito gratuitamente e sempre compatibilmente con la disponibilità degli enti aeronautici, il vitto e l'alloggio, in caserma. Nessun'altra competenza spetta ai candidati durante tale periodo di tempo.

I vincitori del concorso, secondo l'ordine di graduatoria risultante dall'esame, saranno arruolati nella R. Aeronautica in qualità di allievi sergenti assistenti tecnici del Genio Aeronautico e dovranno contrarre la ferma di 30 mesi.

Essi saranno sottoposti ad un corso teorico-pratico la cui durata sarà stabilita dal Ministero. Gli aspiranti dovranno, entro la data di arruolamento, essere già ammessi alla promozione ed al corso. Il termine del corso, se riconosciuti idonei agli

esami finali, saranno nominati sergenti nella categoria assistenti tecnici del Genio Aeronautico.

Il Ministero dell'Aeronautica si riserva la facoltà di ammettere alla continuazione della carriera quegli elementi che ne facciano domanda e che si siano maggiormente distinti per condotta, carattere e qualità professionali e culturali, sempre però in relazione alle disponibilità di organico. Gli ammessi possono progredire nella carriera di sottufficiali mediante successive rafferme di anni 6.

I sergenti assistenti tecnici che raggiungono il grado di maresciallo, se meritevoli per rendimento, disciplina, pratica della specialità e qualità intellettuali e culturali, possono, senza frequentare alcun corso ma soltanto superando appositi esami, essere

nominati sottotenenti in S.P.E. e proseguire la carriera fino al grado di capitano.

Per essere nominati ufficiali occorre che l'assistente tecnico si distingua in modo non dubbio fra tutti i suoi parigrado.



Il cesto volante. — Ha compiuto i suoi primi voli su Portland (Oregon) un elegante birotore costruttore simile a qualunque altro apparecchio americano, ma internamente diverso da un'ossatura d'aeroplano come può esserlo un cestino di trucioli. Si tratta del nuovo « Greenwood-Yates Bi-Craft »

geodetico completamente costruito con strisce di abete ricurve. Il suo ideatore è un ingegnere di 38 anni, George Yates, che dopo aver venduto il suo primo apparecchio al proprietario di un ristorante di Portland, potrà cominciare presto, grazie alla costituzione di un sindacato di cittadini di Portland, la costruzione su larga scala dei suoi « geodetici ». La costruzione geodetica che non ha ancora avuto applicazioni negli Stati Uniti è usata in Inghilterra negli apparecchi da bombardamento « Wickers Wellesley », adoperando strisce di legno (l'Oregon è ricchissimo di legname adatto) invece di strisce metalliche. Il vantaggio della costruzione geodetica, secondo Yates, è nella possibilità di ricavare calchi anche senza l'aiuto di operai specializzati. Tale costruzione è inoltre più economica, più rapida; ogni pezzo dell'apparecchio ha una uguale resistenza, e i danni che possono procurargli frammenti di bomba e proiettili di mitragliatrici sono molto minori. La durata media di un aeroplano durante una guerra futura, essendo (affermano gli esperti) da fissarsi intorno alle trenta ore, è forse possibile, come spera il loro costruttore, che i grandi « Greenwood-Yates geodetici con motori molto potenti » abbiano un avvenire militare. Intanto saranno buttati presto sul mercato due tipi da turismo, un apparecchio a un solo motore del costo di 1900 dollari e un birotore che viene a costare 3500 dollari, mille dollari meno del corrispondente tipo metallico.

POSTA *aerea*

Colonnello volante, senti, amico bello, cerchiamo di intenderti: altrimenti ci scriveremo per l'eternità senza concludere nulla. Tu mi chiedi una cosa e non scrivi il tuo indirizzo. Allora io ti faccio sapere che per spedirti quella cosa devi comunicarmi l'indirizzo. Venti, trenta giorni dopo, e forse più, io leggo la tua nuova lettera che contiene nome, cognome e indirizzo, ma non più l'indicazione della cosa che desideri. Ora bisogna credere che tu abbia un'idea molto vaga della mia memoria e dell'organizzazione di una redazione di giornale. I casi come i tuoi sono a centinaia: come potremo, dunque, ricordare tutti i precedenti? O dovremmo, forse, tappezzare tutte le pareti con le lettere dei nostri aeropiloti? Io conservo tutte le lettere alle quali non ho risposto ancora, ma devo buttarle via tutte quelle alle quali ho in qualche modo risposto. Io dico: che fatica era per te ripetere il tuo desiderio? Un numero de *L'Ala d'Italia*. E quale? Mi sto chiedendo se desideri un numero qualsiasi, o un determinato fascicolo. In queste condizioni, dirmi che sono molto abile nei giochi di parole, mi sembra per lo meno esagerato: quando non si voglia considerare il tuo apprezzamento una vera e propria ingiuria. Le fotografie sono completamente esaurite. Non appena farò ritorno da un meritato breve riposo ne farò ristampare un certo numero: allora se ne riparlerà.

Ubaldo Gregori, se tu non fossi il ragazzo che dici di essere, appena quindicenne e nient'affatto poeta, direi che sei uno

scrittore ermetico. E' fuori dubbio che la tua poesia è una composizione abbastanza brutta, e ciò dimostra che non hai confidenza con la metrica e con questo genere di componimenti, però non significa che tu non sia poeta. Tant'è vero che si può essere poeti anche senza scrivere versi. Lodo molto il tuo fervore e la passione aeronautica che ti anima.

Franco Pogliano, purché, con la vista corretta, tu possa raggiungere la normalità potrai fare il pilota turista. Sì, il «caccia» più veloce dell'aviazione italiana è il *Machi 200*. Bella la tua impresa per vedere il Duce da vicino. Sono contento che tu l'abbia veduto e applaudito.

Guido De Gregory. — Per la quota di iscrizione alla R.U.N.A. devi rivolgerti alla sede di Milano, dove risiedi. Proponimi lo pseudonimo per l'approvazione e la registrazione nel mio album.

Rondine primaverile. — Come vedi, ho accettato lo pseudonimo che ti sei scelto e ti mando il saluto di benvenuto nelle nostre file. Continua ad essere allegra e spensierata, come comporta la tua età felice e giacché sei entusiasta del giornale, ricordati di parlarne al più grande numero di amiche tue.

Lidia Fenzi, via C. Lombroso, Vicenza, desidera entrare in corrispondenza epistolare con qualche rondine veneta, possibilmente di Padova.

Pauletto. — Non sarebbe male se voi aeromodellisti di Pola, mandaste una lettera alla Presidenza della R.U.N.A. (Roma, Piazza del Popolo, 18), chiedendo l'istituzione di una scuola. La seconda edizione de *Il costruttore di aeromodelli* è completamente esaurita. E' in elaborazione la terza edizione, che sarà completamente riveduta, ampliata e aggiornata. Abbi un po' di pazienza, dunque, e potrai farne acquisto anche tu.

Franco Sempriani, Forlì. — Senti, mi sembra eccessivo recarsi continuamente alla posta per vedere se c'è un pacco. Per il motorino — io penso — conviene aspettare con molta pazienza.

Sparviero del cielo, Firenze. — Ho meditato molto ed infine ho deciso di nomi-

narti luogotenente. Ti mando le copie e attendo il risultato del tuo «lavoro». Ti ringrazio del riguardo che hai avuto per i miei occhi.

Luigi Trombetti, Firenze. — Delle tue idee per la copertina una, la meno banale, l'ho passata ai miei amici pittori. Il bombardamento notturno come lo immagini tu l'ha realizzato due anni or sono il pittore Tricheco. Gli abbonati a *L'Aquilone* hanno diritto alla tessera personale. Alle tue domande di carattere tecnico risponde Giarella.

Valter Massarenti, Bologna. — La terza edizione de *Il costruttore di aeromodelli* non è ancora pronta. Gli autori stanno lavorando nonostante il caldo: però possono dedicarci poco tempo ogni giorno, a causa delle numerose altre occupazioni. Prima cosa la redazione de *L'Aquilone*. Ma non tremare. Verrà anche il giorno in cui *Il costruttore di aeromodelli* rivedutissimo e aggiornatissimo vedrà la luce per la terza volta. (Se però tu hai fretta, posso darti un consiglio: in alcune librerie bolognesi ho veduto io poco tempo fa delle copie del famoso libro di Martini e Nobili. Fai un po' un giro: può accadere che ne trovi almeno una).

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aldo Carbone, Milano. — Abbiamo portato a termine in questi giorni una pericolosa spedizione scientifica nel nostro archivio della corrispondenza (Himalaya di carta scritta, esos di cartoline postali, continenti di lettere e oceanici di inchiestro), ma tutto è stato inutile. Te lo ripeto, baldo aquilotto di Milano, nonché geniale inventore di un «motore a carburo» che certo rivoluzionerà la tecnica dei trasporti: vane furono le nostre fatiche, poiché il tuo progetto non venne alla luce. «Sei tu sicuro, Aldo Carbone — vorremmo gridarti puntando su di te il nostro indice accusatore — di averci spedito quel progetto?». Vorremmo gridarti ciò, ma non te lo gridiamo, per rispetto al tuo sistema cardiovascolare, che certamente ne risentirebbe. Attendiamo dunque che tu, come ci hai promesso, ci invii una seconda copia del famigerato progetto. Ti prego però di inviarmi sollecitamente, perché qui a Roma si muore dal caldo, e se quando il progetto arriva siamo tutti morti, chi ti risponde? Avresti speso invano cinquanta centesimi di bolle, amico m.o. Ma quei tristi e foschi pensieri si agitano per le latèbre del mio formidabile cranio? Bando alla melanconia! Viva la birra! Tu mi scuserai, baldo aquilotto, se, vittima del caldo e di un grosso impiego di banca che stamani a' 8 e trenta mi ha pestato i piedi in tram, mi sono lasciato trasportare verso argomenti posti ad una certa distanza dalle tue domande. Veniamo dunque a noi due, come dissi quella volta un ubriaco alla propria immagine riflessa in uno specchio, prima di infrangere la lastra con un forte upper-cut degno di rilievo. Tu invii, deliberatamente, senza usare doppi termini, senza precedente avvertimento, senza, infine, possedere porto d'armi, invii, dicevo, ai nostri artisti due idee, dico due, capaci di uccidere un reggimento di cosacci, chi, e non ti dai alla latitanza, non vai nel Canada a cercar l'oro, non urli, dopo esserti messo una scarpa in testa, «Babaù e tortore bianche!». Tu sei ammirabile, Aldo Carbone. Il tuo coraggio, il tuo sangue freddo meriterebbero un monumento in oro con basamento in aconititi! Per la tua pace ti informo che i nostri artisti hanno incassato il colpo in pieno senza battere ciglio. Eroi! E veniamo ora al tuo ultimo argomento, quello, finalmente, di carattere aeronautico. Vuoi sapere che differenza c'è tra il «Breda 88» e il «BR. 20»? Bazzecole, quisquille, sciocchezze, briciolette. Per risponderti seriamente, amico milanese, mi occorrerebbero tre anni di tempo e due milioni di metri quadrati di carta bianca. Mi contenterò quindi di scriverti poco seriamente. Il primo, amico ignorante, è un velivolo d'assalto, e il secondo è stato invece ideato per il bombardamento. Questa sintetica e telegrafica spiegazione: la ti dovrebbe bastare, perché l'impiego di un velivolo ne definisce già, grosso modo, certe caratteristiche. Ma io sono generoso, Aldo Carbone, generosissimo: forse è l'effetto della canicola. Ed ecco che apro il mio scibile, cerco di farti il più possibile: perché atsera, nel sonno, la tua bocca sorridente. Il «Breda 88» è un bimotore biposto dalla sagoma assai ardita, notevole soprattutto per la profilatura di ogni suo elemento. Ha carrello retrattile, elice a passo variabile, ottimo armamento offensivo; quello difensivo è costituito da una mitragliatrice orientabile collocata dietro il posto di pilotaggio, volta verso la coda, che per la sua speciale architettura lascia al mitragliere un ampio spazio di tiro. Questo meraviglioso

strumento di guerra ha una velocità rilevantisima: superiore ai 550 chilometri orari. Il «BR. 20» è un bimotore da bombardamento ideato da Roccati, velocissimo, notevole per il suo armamento offensivo e difensivo, che lo rende un terribile combattente. Ha anch'esso carrello retrattile ed elice a passo variabile. Ha superato più che brillantemente il collaudo, severissimo, della guerra di Spagna: il gruppo legionario «Ciogno», che ha lasciato scritto nella storia della nuova Spagna pagine di epico eroismo, aveva in dotazione simili apparecchi, e i nemici «Rata» e «Curtiss», che più volte si vollero provare a combatterli, impararono ben presto a temerli. Con queste scultoree frasi termino la lettera, amico milanese, che mi sembra uscita a sorpresa in lunghezza. Mi hai portato via un mucchio di tempo, con le tue storie, te possono! Contraccambio i tuoi auguri, e ti saluto al grido di «Viva la birra!».

Luigi Roda, Lugano. — Caro aquilotto d'oltre Alpi, e, più precisamente (questo per gli altri lettori) della bella terra della Svizzera italiana, tutta montagne altissime e prati, notevole per le sue vacche, per la cioccolata e per gli orologi che, si dice, li costano pochissimo, tu dunque mi scrivi per domandarmi se ti sarà possibile acquistare un motorino ad aria compressa. Ma sì, certo, Luigi Roda! Devi scrivere ad una ditta di aeromodelli (nel nostro giornale troverai moltissime inserzioni), che saprà bene informarti. Io, però, per mio conto, ti scongiuro un simile acquisto. Perché non compri invece un motorino a benzina? E' molto più moderno, ti può dare maggiori soddisfazioni, potresti con esso far morire di invidia tutte le vacche pezzate del tuo paese. Tutto per modo di dire, perché, naturalmente, il tuo paese è l'Italia, come tu stesso mi fai capire; e, del resto, tu risiedi in quella parte della Svizzera dove è vivo lo spirito italiano: parli italiano, ascolti l'italiano, ridi in italiano, ecc. Per ciò che riguarda il «G. F. 5» dovresti scrivere all'«Ing. Aeronautico», il quale ti potrà dare esaurienti risposte. Capisco le tue fatiche per cercare «Il costruttore d'aeromodelli»: il bel volume di Martini e Nobili è esaurito, caro aquilotto luganese, esauritissimo! Ma non piangere, deh, che altrimenti l'eco dei tuoi lamenti giungerebbe a me nella notte cupa, e non mi farebbe chiudere occhio. Tu dici bene, prova a contare sino a mille. Ci ho provato tante volte, ma non vale. Quando uno non riesce a chiudere occhio, è un tormento. Il cervello lavora da sé e vengono alla mente un mucchio di cose; le sgridate del direttore, quella faccenda andata a male, la tal cosa che non si è fatta e che invece si doveva fare... Beh, aquilotto, cerca quindi di farti dormire, eh? E sappi intanto che di quel libro ricercato, non dalla polizia, ma da milioni di giovani intellettuali e volenterosi, se ne sta facendo una ristampa, che verrà presto lanciata sul mercato librario. Per la faccenda del volo a vela scrivi direttamente alla «R.U.N.A.», piazza del Popolo 18, Roma. Ciao, soulletto luganese.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
 Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
 Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

INGHILTERRA



Questa fotografia fatta durante le olimpiadi della Coppa Wakefield, che viene disputata il 4 agosto sulla pista dell'aeroporto della Fiera Universale di New York, prova che, almeno in Gran Bretagna, qualche rappresentante del gentil sesso sa costruire dei bei modelli. Ma qualcuno insisterà che si può anche farla in barba al regolamento della Coppa Wakefield...

Caproni 165 da caccia

AEROPLANI
CAPRONI

BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU SICURO DEL MONDO

FIAT G-18V CON DUE MOTORI A 80 RC 41

18 persone oltre i bagagli

FIAT G-18V

ELCE AVIO LINEE ITALIANE S.p.A.

AEROPLANI FIAT

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI



FIAT G18 V

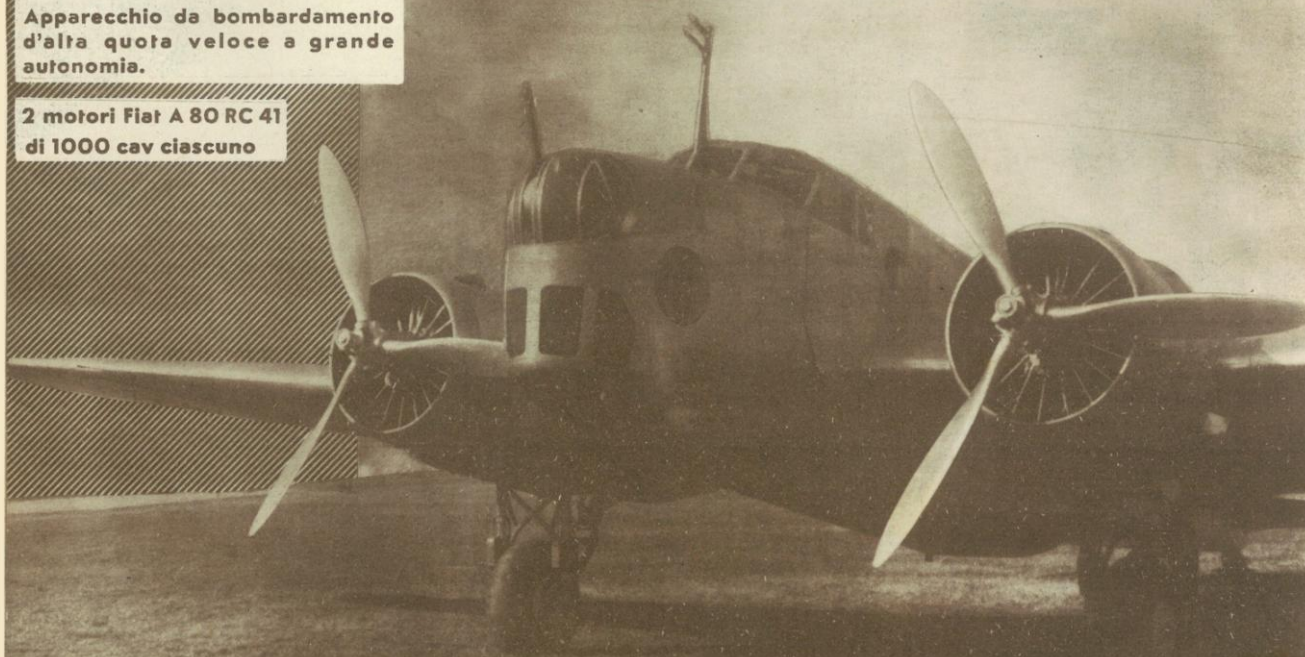
l'apparecchio per trasporto passeggeri (18 persone e bagagli), che si è imposto tra i più veloci e sicuri del mondo.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno

FIAT BR 20

Apparecchio da bombardamento d'alta quota veloce a grande autonomia.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno



S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - Corso Francia 366 - TORINO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Piccoli uomini