

L'AQUILONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 14
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45.317



Progresso e organizzazione dell'aeromodellismo italiano

Il R. Ae. C. I. istituisce i Delegati provinciali

Il R. Ae. C. I. ha diramato, in data 2 agosto, a tutte le Sedi provinciali e alle Sezioni autonome la seguente circolare:

In conformità del Regolamento a suo tempo reso noto, nei giorni 14 e 15 settembre prossimo si svolgeranno a Roma, sull'aeroporto del Littorio, le gare per il Concorso Nazionale di modelli volanti.

Dalle comunicazioni giunte finora a questo R. Ae. C. I., si rileva con rammarico che ben pochi Aero Clubs hanno provveduto a far effettuare le prove eliminatorie, com'è tassativamente disposto dall'Art. 19 del regolamento suddetto.

Poichè il R. Aero Club d'Italia ritiene che l'aeromodellismo debba essere considerato come primo passo verso più pratiche realizzazioni aeronautiche e sia quindi necessario aiutare, con ogni mezzo, i giovani che dedicano ad esso la loro attività ed il loro entusiasmo, invita tutte le Sedi Provinciali e tutte le Sezioni Autonome, che ancora non lo avessero fatto, a disporre perchè siano effettuate le prove eliminatorie stabilite dal Regolamento vigente.

Tali prove, in considerazione del fatto che molti aeromodellisti sono in ferie, potranno essere svolte anche dopo il termine fissato (15 agosto), ma non oltre il giorno 8 settembre prossimo.

Per raggiungere più efficacemente lo scopo, il R. Ae. C. I. invita pure ciascun Ente dipendente a nominare, anche al di fuori dei dirigenti locali, un rappresentante — il quale potrebbe essere chiamato Delegato all'Aeromodellismo — che riunisca i giovani aeromodellisti e, disciplinandolo, tenga vivo il loro interessamento per questa utilissima attività.

Unitamente ad un cenno di assicurazione, voglia ogni Ente comunicare a questa Presidenza il nome del Delegato che ha scelto.

Il Presidente

Generale PIERO OPPIZZI.

I commenti chiunque può farseli da sé. Noi facciamo il nostro: e cominciando, contrariamente all'usanza, dalla conclusione, diciamo subito che finalmente, dopo lotte, dispiaceri, delusioni, l'aeromodellismo anche in Italia ha avuto il suo riconoscimento ufficiale e può cominciare una vita attiva, senza soste, fino al raggiungimento completo dei propri fini.

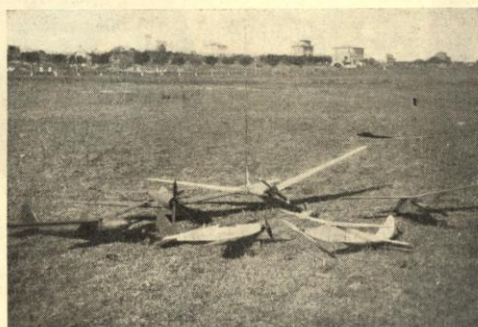
Il R. Ae. C. I. constata e fa un appunto agli Ae. C. provinciali che in troppo pochi hanno pensato per tempo a far eseguire le eliminatorie per il Concorso Nazionale.

Il R. Ae. C. I. riconosce l'importanza nazionale dell'aeromodellismo e ne costituisce una propria attività.

Il provvedimento più urgente è stato quello di prorogare il termine fissato per le eliminatorie all'8 settembre. La circo-

lare, in data 2 agosto, dà modo agli Aero Clubs ritardatari di poter fare qualcosa: se non istituire un'organizzazione perfetta, e tanto meno creare dei nuclei efficienti di aeromodellisti, per lo meno aiutare e sorreggere gli aeromodellisti della loro giurisdizione. Per l'anno prossimo i risultati saranno infinitamente superiori, siamo certi, anche all'aspettativa.

L'invito, che è un ordine, a tutti gli Enti dipendenti, a nominare un Delegato all'Aeromodellismo è il provvedimento più giusto e più logico che il R. Ae. C. I. potesse prendere, nel disciplinare, alle proprie dipendenze e



Apparecchi di aeromodellisti romani. Questi modelli sono stati costruiti per le imminenti gare eliminatorie.

sotto il proprio controllo, l'attività aeromodellistica.

Noi siamo certi che in ogni Sede o Sezione si troverà l'uomo che si interessa anche soltanto di aeromodellismo e che ne diverrà, frequentando gli aeromodellisti, un appassionato. Darà allora al proprio ufficio tutta la propria attività. Noi, conoscendo l'animo degli aeromodellisti, siamo sicuri che sapranno ben ripagarlo dell'opera che svolgeranno per loro.

Gli aeromodellisti vogliono essere aiutati: noi riceviamo quantità enormi di lettere che chiedono disperatamente quell'aiuto morale tanto necessario alla giovinezza: non l'aiuto materiale, che sacrificano volentieri i loro piccoli ri-

sparmi e le loro piccole risorse e fanno a meno, se necessario, di un cinematografo pur di costruire il modellino che hanno ideato, pur di comprare un libro od una rivista di aeronautica. Questo è il lato più bello dell'aeromodellismo, questo è l'indice che l'aeromodellismo è una vera passione e che dall'aeromodellismo si possono ottenere magnifici risultati.

Noi abbiamo l'orgoglio di aver provocato questo provvedimento: siamo sicuri che gli aeromodellisti ne riconosceranno l'utilità e la portata che si riassumono in questo: presso ogni Sede Provinciale e Sezione Autonoma sarà istituita, a cura del Delegato all'Aeromodellismo, la Scuola. Gli aeromodellisti avranno così maniera di esplicitare la propria attività, nelle migliori condizioni di lavoro ed in un'atmosfera di comprensione che finora è mancata. Gli Aero Clubs otterranno di poter far eseguire le prove in campi di aviazione senza che debbano sorgere discussioni e battaglie con estranei, senza il timore di far male a nessuno, senza gli strilli delle madri che tremano per i loro figli che assistono ai lanci.

Siamo sicuri dell'entusiasmo e della buona volontà degli aeromodellisti. Però vogliamo da loro che tutti dimostrino con l'assiduità, con la disciplina, con l'educazione, di aver meritato che il loro giornale si sia battuto per loro, che il R. Ae. C. I. abbia preso a cuore l'aeromodellismo, che gli Ae. C. provinciali si occupino di loro.

Le gare eliminatorie di Roma

Le eliminatorie per il Concorso Nazionale fra gli aeromodellisti dipendenti dall'Aero Club «A. Guidoni» di Roma avranno luogo nei giorni 7 ed 8 settembre all'Aeroporto del Littorio alle ore 6.30.

I concorrenti dovranno far pervenire all'Aero Club la domanda di iscrizione entro il giorno 31 agosto secondo le modalità di commissione stabilite dal Regolamento per il Concorso Nazionale.

Il regolamento di gara è identico a quello del Concorso Nazionale.

L'Aero Club «A. Guidoni» ha stabilito i seguenti premi:

Categoria a): 1° premio L. 50 e un



A Trieste si battezzano i modelli con le dovute regole. Costruttori Mario Svab e Cinciallegro. La marina ha il rituale mazzolino di fiori.



Un «canardino», e le strutture di un apparecchio a fusoliera, motore ad aria compressa. Costruttore: Gianni Franco, nostro vecchio abbonato ed ora aviere presso l'aeroporto di Mirafiori.

volò su Roma — 2° premio un volo su Roma — 3° premio un volo sul campo.

Categoria b): 1° premio L. 100 e un volo su Roma — 2° premio L. 50 e un volo su Roma — 3° premio un volo su Roma.

Categoria c): 1° premio L. 200 e un volo su Roma — 2° premio L. 100 e un volo su Roma — 3° premio L. 50 e un volo su Roma.

Categoria d): 1° premio L. 100 e un volo su Roma — 2° premio L. 50 e un volo su Roma — 3° premio un volo su Roma.

Ricordiamo che le quote annuali di iscrizione all'Aero Club sono le seguenti:

Iscritti all'O.N.B.	L. 8
» ai FF. GG. CC.	» 15
Soci aderenti	» 25

Le gare eliminatorie di Sarzana

Nel pomeriggio di domenica 21 luglio, all'aeroporto di Sarzana, si è svolta la gara dei modelli volanti organizzata dall'Aero Club de La Spezia come eliminazione del Concorso Nazionale che avrà luogo in settembre a Roma.

La giuria, composta dall'ammiraglio conte Roberto de Bellegarde, dal colonnello A. A. Luigi D'Orso, dal cav. avv. Luigi Rossi, dal tenente A. A. dott. Giovanni Grazzini e dall'ing. Filoteo Bartolomeo, ha fatto iniziare verso le ore 16 1/2 l'interessante gara che si è protratta sino al tramonto.

I migliori risultati sono stati forniti dagli apparecchi muniti di un solo elastico propulsore, e si è classificato al primo posto Ezio Galleni, il cui apparecchio effettuò una bella prova sia per la durata che per la lunghezza del volo. Al secondo posto è stato classificato Aurelio Maglia; al terzo e al quarto posto, Fulvio Chiappini e Francesco Vauich, mentre furono pure delle buone prove i modelli presentati da Walter Penso, da Fulvio Remedi e da Edgardo Remedi.

La durata dei voli fu sorvegliata dai cronometristi Capitano A. A. cav. Bruno Fraciacomo e tenente A. A. Bernardo Quattrococchi.

Il colonnello A. A. comm. Luigi D'Orso ha presieduto e diretto tutta la manifestazione, incoraggiando ed encoraggiando gli aeromodellisti.

La gara, che per gli aeromodellisti de La Spezia si svolgeva per la prima volta, ha avuto un pieno successo dimostrando quale interesse suscita nei giovani al l'aeromodellismo, e dando affidamento che l'anno venturo — con la esperienza ormai acquisita — la scuola dei

modelli volanti dell'Aero Club « Mario Gordesco » potrà dare dei risultati ancora migliori.

Presentavano alla manifestazione molte personalità e rappresentanti del Direttorio Federale, della Legione Balilla e della Presidenza dell'Opera Balilla. Inoltre, con manifesta compiacenza, assisté alla gara un numeroso gruppo di Giovani Italiane.

CRONACA BREVE

L'AEROPLANO PIU' PICCOLO E PIU' ECONOMICO DEL MONDO

Il costruttore inglese Elpy è riuscito a produrre l'aeroplano più piccolo e più economico del mondo. Questo nuovo velivolo misura metri 3,60 di lunghezza ed è alto metri 1,62. Un motore di 12 HP basta a metterlo in moto e, naturalmente, anche il consumo di benzina è assai limitato. L'aeroplano costruito da Elpy può rimanere in aria ben tre ore. Il costo di questo apparecchio è così modesto, da essere accessibile a tutte le borse. I voli di collaudo sono stati ottimi. L'inventore si è già messo in comunicazione con una delle maggiori fabbriche d'aeroplani inglesi che intende costruire l'apparecchio in serie.

I PICCIONI VIAGGIATORI PER I MESSAGGI DEGLI AEROPLANI

Recentemente in Russia sono stati eseguiti esperimenti assai interessanti. Si trattava di stabilire se degli aviatori e dei paracadutisti, i quali generalmente si

voluto essere da meno e ha preso misure perché il cielo della Capitale sia presto solcato da agenti alati che faranno piovere le contravvenzioni dall'alto e per intensificare in particolare il servizio di sorveglianza sulle emissioni radio telegrafiche clandestine in stretto rapporto con lo spionaggio.

IL PRIMATO DI DISTANZA PER ALIANTI

Un nuovo primato di distanza per alianti è stato conquistato dal tedesco Ludwig Hoffmann, in occasione della grande competizione di volo a vela che ogni anno si svolge a Wasserkuppe, la culla del volo senza motore. Si annunzia che il giovane Hoffmann ha atterrato a Olmice, presso Osokvitz in Cecoslovacchia, percorrendo così 471 chilometri dal punto di partenza a Wasserkuppe. Il primato precedente era detenuto dal pilota Heinrich Dittmar, che nella gara dello scorso anno aveva percorso 375 chilometri.

DUE STUDENTI INGLESI VOLANO PER 7000 CHILOMETRI CON UN VECCHIO APPARECCHIO

Giorni or sono, all'aerodromo di Heston, in Inghilterra, si posò leggermente un aeroplano biposto proveniente dal Sud, il cui arrivo non era atteso. Dalla carlinga sono discesi due giovanotti: gli studenti universitari di Cambridge, Montagu e Tollemache. Il loro aeroplano ha suscitato grande sorpresa perché si trattava di un apparecchio vecchio di una decina di anni, di quelli che non si vedono più che nei musei.

— Donde venite con questa carcassa? Avete intenzione di suicidarvi?

Gli studenti hanno risposto che venivano dall'Africa, che avevano acquistato l'apparecchio tre settimane fa, e che non avevano potuto, col denaro di cui disponevano, averne uno migliore. Del resto il vecchio aereo piano si è magnificamente comportato durante tutto il viaggio di 7000 chilometri.

I PREPARATIVI PER IL RADUNO AEREO DEL LITTORIO

Il Reale Aero Club d'Italia sta organizzando il « Raduno del Littorio », manifestazione di carattere internazionale che avrà luogo dal 24 al 30 agosto corrente.

Per tale manifestazione saranno assegnate ricche coppe e medaglie, tra cui la Coppa del Duce sarà la più eminente, e distribuiti premi in contanti per un complessivo valore di L. 140.000. Nei giorni dal 25 al 30, durante lo svolgimento del « Raduno » il R. Ae. C. I. offrirà gratuita ospitalità agli equipaggi degli apparecchi intervenuti ed inoltre speciali festeggiamenti saranno riservati ai concorrenti.

Nell'ideare il « Raduno del Littorio » il R. Ae. C. I., più che predisporre una competizione sportiva, ha voluto creare una manifestazione che, tenendo viva la curiosità del pubblico per vario tempo, sia fonte duratura di propaganda aeronautica nella Nazione.

LA POSTA DEI L'AERO- MODELLISTA

PIERANTONIO ZYREMICHI - Milano. — L'entusiasmo può essere un buon indizio, ma non basta: occorre mettersi all'opera e costruire.

A Milano presso l'Aero Club in via Ugo Foscolo N. 3 esiste un gruppo di bravi aeromodellisti guidati da competenti istruttori, ai quali potrai presentarti e chiedere di essere ammesso a far parte del gruppo stesso.

MICHELE D'AMICO - Palermo. — Per superficie portante si intende la superficie misurata inferiormente dell'ala più quella del piano di stabilità, se si tratta di un aeromodello tipo « Canard » com'è il tuo.

Per sezione si intende lo spaccato trasversale dell'ala da cui si può osservare il profilo, ossia la forma delle centine che ne costituiscono l'ossatura.

Il diametro dell'elica che puoi adoperare per quel tuo modello deve essere di cm. 35 con passo di cm. 50.

Gli abbonati di Palermo sono ancora pochi e per poter organizzare un raduno occorre che siano almeno oltre cento.

RADAMES ZARANIELLA - Marocco di Moghiano. — Non esiste una vera e propria proporzione fra apertura alare, lunghezza della fusoliera, ecc. Lo spessore dell'ala varia a seconda del profilo che si adotta.

Il lancio a mano di un aeromodello deve essere fatto con una leggera spinta tenendo il modello orizzontale.

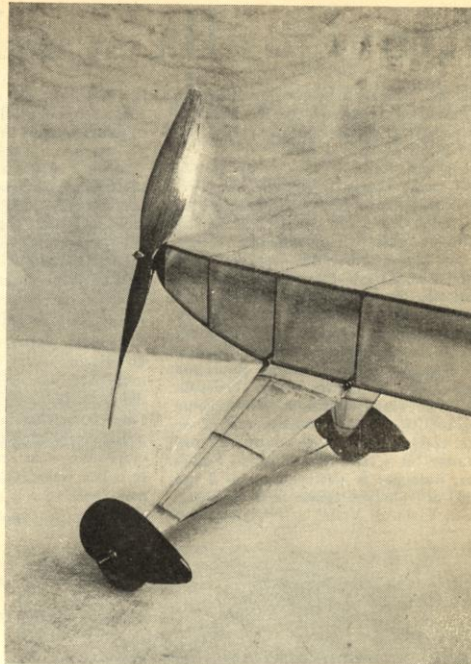
Ricambio i saluti rimbanti.

ELVIO TOSARONI - Roma. — Grazie delle fotografie; ne attendo altre.

A parte ti ho fatto avere i dati per il serbatoio. Ti mando un plauso per la tua attività aeromodellistica. Saluti.

GIROLAMO NOTO - Palmi. — Sono dolente della catastrofe. Spero che il danno sia stato già rimediato e ti faccio i miei migliori auguri per un ottimo risultato e così vederti nuovamente a Roma.

Il libro sta per essere ultimato e non



Fotografia d'un carrello aerodinamico completamente carenato. (Vedi lezione di Giarrella a pag. 10).

dubitare che penserò ad inviartene subito una copia appena stampato. Attendo le fotografie promesse che gradirò moltissimo.

CORRADO BOLLO - Genova. — Quanto tu desideri si trova sui N. 13 e 14 de *L'Aquilone*, annata 1934-XII.

GIUSEPPE STRINGARI - Lucca. — Il difetto del tuo primo modello devi ricercare nell'elica che probabilmente non avrà il passo appropriato.

Per P. 2 II devi intendere la misura del passo diviso per due volte 3,14 ossia 6,28.

Per P. min. devi intendere la misura del passo minimo; e per P. max. la misura del passo massimo; questi dati sono adottati per eliche a passo variabile.

Quale apparecchio costruisci con un'ala di tanta superficie? (dm² 340,49).

Non è sufficiente conoscere la sola superficie alare per determinare il passo delicato: con questa si potrà ricavare solo il diametro.

Ti invito a consultare i N. 6, 7 e 8 de *L'Aquilone* della corrente annata 1935.

ALDO MARTINI - Padova. — L'articolo N. 2 del regolamento della gara nazionale dice: « Possono partecipare al concorso solo i soci degli Aero Clubs provinciali in regola con la tessera dell'anno XIII... ».

Dunque occorre essere soci ed aver pagato la relativa quota dell'anno in corso.

Ti assicuro che non saranno ammesse frodi, perché quest'anno tutto sarà fatto con la massima serietà ed ogni clausola del regolamento tassativamente rispettata.

Per l'associazione rivolgiti al locale Aero Club.

SALVATORE MAGISTRETTI - Catania. — Per superficie portante si considera quella dell'ala, se si tratta di un aeromodello del tipo « Canard »; alla superficie delle ali deve aggiungersi anche quella del piano di stabilità che in questo caso diventa portante.

PIETRO ROSSI - Castiglione dei Pepoli. — Le dimensioni delle centine sul N. 3 de *L'Aquilone* 1934 non sono esatte; ma a tale errore fu rimediato con l'aggiunta di un foglio supplementare al N. 5 della stessa annata. Su tale foglio il disegno è riprodotto in misura al vero. Auguri di buone vacanze e tanti saluti alla tubazione del Brasimone.

giar.



Gli alunni delle Scuole Elementari « Pestalozzi » (Direttore Prof. A. Sessi) hanno costruito in due mesi tutti questi modellini.

buttano nel vuoto da un'altezza di sei mila metri e più., potranno, in caso di necessità, servirsi di piccioni per inviare dei messaggi da quelle altitudini.

Un aeroplano ha preso a bordo tre piccioni e li ha lasciati liberi ad un'altezza di sei mila metri. Una delle bestiole è rientrata qualche ora più tardi nella sua piccionaia.

Con ciò sarebbe provato che il piccione può sopportare delle grandi differenze di pressione e di basse temperature anche fino a 35 e 40 centigradi sotto zero.

Questo primo esperimento è stato eseguito con il massimo interesse ed è stato deciso di ripetere le prove su più vasta scala.

UNA GARA AEREA PER AVIATRICI

Il 31 agosto prossimo si svolgerà in Francia la prima gara aerea riservata ad aviatrici, organizzata in memoria di Helen Boucher, detentrica del primato di velocità e di altezza. Si prevede che vi parteciperanno sette o otto donne col brevetto di pilota.

UN POLACCO CONQUISTA IL PRIMATO INTERNAZIONALE PER PALLONI

Il pallone sferico « Toru », pilotato dal polacco Burzynsk, si è elevato fino a 10.000 metri, battendo per più di 500 metri il primato internazionale che esso deteneva per palloni della capacità di 2000 mc.

LA POLIZIA DELL'ARIA IN FRANCIA

La polizia dell'aria va organizzandosi attivamente in Francia. Una decina di apparecchi da caccia sono stati messi a sua disposizione. Il Ministro delle Poste e Telegrafi ha deciso di riservare alla polizia dell'aria la priorità anche sulle comunicazioni ufficiali; ciò che permetterà alla Sicurezza Nazionale di essere informata della presenza di un aeroplano sospetto due minuti dopo che esso sarà stato segnalato e di dare altrettanto presto ordine di inseguirlo ad uno degli apparecchi ultrarapidi che per rotazione si terranno costantemente pronti a partire. Frequenti ispezioni saranno inoltre effettuate sugli aerodromi pubblici e privati. La Prefettura di Polizia di Parigi non ha



ROMA - VILLA BORGHESE. — Il cambio di un'elica.

Attività alla scuola di Pavullo

La R. Scuola di volo senza motore di Pavullo ha ripreso l'attività con nuovi concetti di addestramento per gli allievi piloti di volo a vela.

Il primo corso di volo senza motore per Giovani Fascisti, che nelle loro Provincie non hanno Scuole Federali di volo a vela, si è svolto con la massima disciplina e numerosi giovani fascisti hanno superato le prove dell'attestato « B ». Al termine di tale corso sono stati rilasciati dei brevetti di istruttore di volo senza motore al personale della Riserva Aeronautica e ad alcuni graduati dei giovani fascisti in possesso dell'attestato « B », che, come istruttori, andranno a costituire le nuove Scuole Federali. La R. Scuola, comandata dal tenente Angelo Gnecco, veterano del volo a vela e vecchio pilota di guerra, ha per istruttori il s. ten. Bartolomeo Fulvio Zasa, noto per la performance di 2 ore e 40' di volo veleggiato al 1° Campeggio di Vigna di Valle; e il sergente Ser-

le linee rette in volo per un tratto di 150 metri circa all'altezza di una decina di metri sempre tirato dal verricello. Dopo un breve periodo d'istruzione, nel quale gli allievi hanno imparato le manovre per mantenere l'apparecchio sempre in velocità e per la virata, s'iniziano le lezioni con l'apparecchio a doppio comando, che è un aliante di apertura alare di 18 metri, in cui il posto di pilotaggio dell'allievo è sulla prua e quello dell'istruttore che controlla e corregge l'andamento del volo, dietro.

Tutti gli apparecchi in dotazione della Scuola sono costruiti interamente nell'Officina della stessa su progetti del capo-tecnico Luigi Teichfuss. Con l'insegnamento a doppio comando, l'apparecchio viene sempre lanciato con il verricello, e le lezioni principiano con la solita retta; poi col quarto di virata con degli « S » e all'ultimo con dei giri di campo. La quota rispettiva al lancio è: per la retta, dai 10 ai 15 metri; per quarto di virata, 20-25; 30-35 per l'« S » e 100-120 metri di altezza per il giro di campo.

L'allievo che dimostra le proprie capacità eseguendo le ultime fasi dell'addestramento senza che l'istruttore debba intervenire, si accinge al decollo su di un aliante veleggiatore di buone caratteristiche. Prima di ciò, deve fare una retta in volo col veleggiatore suddetto per il passaggio dall'apparecchio

a doppio comando all'aliante nominato; questa prova viene fatta fare perché l'allievo si ambienta con l'apparecchio che piloterà per le prove dell'attestato « B ».

Tali prove consistono in tre voli con virate della durata di un minuto primo. E' la prima volta in Italia che ad allievi viene affidato un veleggiatore di buone caratteristiche come è il « Grifo », aliante che viene normalmente usato alla R. Scuola per gli attestati « B ».

Qualcuno forse criticherà tale insegnamento, credendo che sia temerario far volare un allievo con un aliante che plana da uno a 18 e che perde dagli 80 ai 90 centimetri di quota al minuto se-

condo. Questi non sanno l'importanza delle lezioni a doppio comando, che, come alla Scuola di pilotaggio di velivoli a motore, ha apportato notevoli vantaggi. Il verricello è largamente usato nelle Scuole Federali di volo a vela bene attrezzate ed ormai da due anni se ne fa uso.

Una volta molti appassionati del volo così detto puro, erano costretti a lanciarsi da una collina col sistema di lancio ad elastico e seguivano l'orografia a pochi metri d'altezza; i voli si susseguivano con molta lentezza a causa del faticoso ricupero del libratore. Perciò gli allievi erano poco preparati per il volo a motore.

Adesso le cose sono migliorate. Prima gli istruttori non accoglievano troppo favorevolmente un allievo che provenisse dal volo a vela, fatto con vecchi sistemi, mentre ora quando vi è un nuovo corso di pilotaggio a motore, gli stessi istruttori sono concordi intorno alla grande utilità che offre il volo senza motore e gareggiano per assumere allievi che in precedenza fecero del volo a vela raggiungendo notevoli risultati perché molti allievi volovelisti decollano con tempi da primati e terminano il brevetto molto prima degli altri senza incidenti di sorta.

Tanto cambiamento è dovuto all'introduzione del verricello nelle Scuole Federali di volo a vela ed ai nuovi mezzi di lancio.

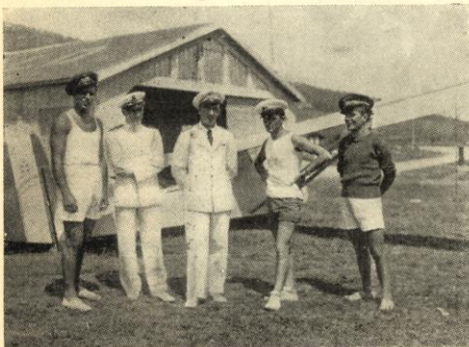
Ed è attraverso il volo a vela che si forgiavano e temprano all'ardimento i giovani che saranno un giorno i piloti dell'Ala fascista.

Armando Pagliani

La Scuola di Volo a Vela di Pavullo, la più vecchia e nata per volere di appassionati, funziona. E le altre scuole che cosa fanno? Lavorano in silenzio? Se è così (come vorremmo sperare) ci manderemo relazioni e fotografie. « L'a-



Un gruppo di allegri allievi arrampicati sull'antenna della manica a vento



Gli istruttori della scuola di Pavullo

gio Zambelli che detiene il primato di volo a vela.

Tutti questi istruttori sono considerati come il fior fiore del volo a vela italiano e perciò la Scuola con queste pietre basilari dà agli allievi una preparazione molto efficace.

La Scuola stessa è continuamente ispezionata dall'Atlantico maggiore Umberto Nannini, fondatore della medesima, che ne controlla l'andamento.

Il corso ebbe inizio con apparecchi da scuola Zögling, e gli allievi si alternarono ai voli a mezzo del comune lancio ad elastico tirato a mano. Dopo una decina di lanci, detto sistema venne sostituito con il lancio a cavo unifilare, cavo che viene attaccato ad un auto ed è lungo 250 metri circa ed è così composto: un cavetto di acciaio da 4 mm. lungo 100 metri che è attaccato con un anello al gancio del libratore, poi un cavo elastico dallo spessore di 18 mm. lungo 80 metri innestato sul cavetto e su di una corda molto robusta che è fermata nella parte posteriore dell'auto rimorchiatrice. Con questo nuovo tipo di lancio, che per la prima volta venne usato nei Littoriali del Volo a Vela dell'anno XIII e che è stato perfezionato nella scuola di Pavullo dando ottimi risultati, l'apparecchio nel decollo non è sottoposto ad eccessive sollecitazioni come nel lancio normale ad elastico e l'allievo non si trova a disagio per la partenza troppo brusca. Altre benemerzèe ha questo sistema di lancio, dato che l'istruttore, trovandosi a bordo della macchina rimorchiatrice, può aumentare o diminuire di colpo l'intensità del lancio a seconda dell'impostazione del volo.

Il sistema stesso ha le due proprietà unite del lancio ad elastico e dell'autotraino, e si possono così fare anche dei voli della durata di 30" dal piano.

Quando l'allievo dà affidamento, viene iniziato al verricello facendogli fare del-

quilone » è anche il loro giornale, perché è il giornale dei giovani e gli aeromodellisti sognano il 18° anno di età per passare al volo a vela.

A suo tempo furono rese note le cifre degli attestati A, B e C rilasciati in Italia durante circa un anno. In rapporto agli iscritti, quale percentuale di allievi ha ottenuto l'attestato A? E conseguito questo, l'attività delle scuole si è forse arrestata per avere un così misero numero di attestati B? Non è ammissibile che l'attestato A abbia soddisfatto gli allievi. Anzi; ed ora, purtroppo, sarà necessario ricominciare dal principio.

“ Bum! ”

« Le vie dell'aria » pubblica:

(Bum! — gergo aviatorio che indica l'urto più o meno violento delle ruote contro il terreno ed il conseguente salto dell'apparecchio quando l'atterraggio è mal fatto. Prendono i « bum » gli aviatori inesperti e gli schiappini.

Chi non sa e vuol volare o impari o si faccia portare. Chi non s'intende di cose d'aviazione e ne vuole scrivere o impari o... se le faccia scrivere da chi se ne intende. Il « bum » è pericoloso per la macchina e per l'uomo.

Il volo non ammette trucchi e compromessi).

Nel n. 8 del mese d'agosto delle « Vie d'Italia », a pagina 261 nella cronaca « Ali nel cielo » leggiamo:

« Il primato mondiale di distanza per idrovolanti ».

Il quadrimotore francese « Croce del Sud » ha battuto il primato mondiale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti.

Partito dall'Idroscalo di Cherbourg, il « Croce del Sud » ha ammarato a Jenichor, nel Senegal francese, dopo aver percorso una distanza di 4335 chilometri.

Il primato precedente era detenuto dagli aviatori italiani Stoppani e Corrado che nell'anno volarono per 4125 chilometri sul percorso Monfalcone-Mogadiscio ».

E' questo un « bum » classico dovuto a perdita di velocità e a... difettoso funzionamento del servizio informazioni.

Rileviamo:

1) Assenza di data del primato francese (22 giugno 1935-XIII).

2) Deficienza di informazioni. Alla distanza di appena 25 giorni, e precisamente



Allievi del primo corso di volo senza motore per Giovani Fascisti

il 17 luglio 1935-XIII, gli aviatori italiani Stoppani e Babbì hanno riconquistato all'Italia il primato di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti sul percorso Monfalcone-Berbera (km. 4966).

3) Il precedente primato di Stoppani e Corrado (19 ottobre 1934-XII) fu conquistato sul percorso Monfalcone-Massaua e non Monfalcone-Mogadiscio.

E' veramente inconcepibile come le « Vie d'Italia » pretendano di sostenere le « Ali nel cielo » a tale più che pedestre velocità e con visione di limiti e distanze inesatte.

Il giuoco della omissione delle date in materia di notizie aviatorie è un trucco che non regge. Non bisogna dimenticare che l'aviazione ha due velocità: quella caratteristica dei propri apparecchi e quella del proprio incessante progresso.

Le « Vie d'Italia » hanno una tiratura di 180.000 copie. Una bella potenza ed anche un cospicuo peso. I « bum » con simili apparecchi sono molto dannosi per la propaganda e, conseguentemente, per lo sviluppo dell'aviazione.

Piccolo « Bum » del Piccolo di Roma del 29 luglio u. s.: in tale giorno il Piccolo ha pubblicato una fotografia sotto la quale poteva leggersi questa dicitura: Contraereo applicato ad una comune automobile. (Foto Vedo).

Contraereo applicato ad una comune automobile?

Abbiamo fatto tutti gli sforzi possibili ed immaginabili per crederci. Abbiamo guardato la fotografia di fianco, di sopra, di sotto, con la lente d'ingrandimento, ma invano. Dell'automobile nessuna traccia. Tutto ci dice che si tratta... di un aeroplano.

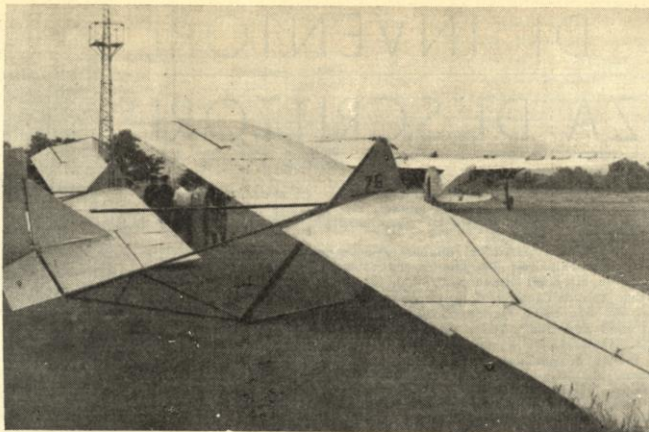
Nella « Gazzetta del Popolo » del 27 luglio u. s., abbiamo visto riprodotto sotto il vistoso titolo « L'aeroplano infrangibile » la fotografia di un apparecchio. Sotto la fotografia abbiamo letto quanto appresso:

« Il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti, dopo aver provato il campione, ha ordinato la costruzione di quindici apparecchi come quello che si vede nella fotografia. Pare accertato che esso non possa avvitarsi né precipitare e, sia il motore acceso sia spento, atterra con la velocità d'un paracadute, sebbene possa raggiungere una velocità di crociera di 180 chilometri l'ora ».

Qui occorrono alcune brevi osservazioni: La velocità di discesa del paracadute è verticale. La velocità degli aeroplani al momento dell'atterraggio è la minima per il sostentamento, ma... orizzontale.

Non si può quindi fare un paragone tra questi due modi di toccare la terra scendendo dal cielo.

Il paracadutista tocca la terra con una velocità equivalente ad un salto senza acce-



Un « Zoegling » della scuola dei Fasci Giovanili di Torino

lerazione a corpo libero, da due o tre metri d'altezza.

Fatte le debite proporzioni del peso, immaginate che insaccata prenderebbe un apparecchio nelle medesime condizioni!

Per averne un'idea immaginate di far ca-

dere da due o tre metri d'altezza la vostra automobile.

Trattandosi però di un aeroplano « infrangibile » non osiamo opporre altri dubbi.

Captan Pignuolo

L'ingegnoso Ulisse ritrovato?

Al sig. Cavaliere Domiziano Vigorelli - Ufficiale Giudiziario presso la R. Pretura di

BORGOVALSORDA

finalmente, egregio Cavaliere, abbiamo potuto fare un passo avanti nella soluzione del mistero che avvolge la scomparsa del Suo e nostro Ulisse.

Quel messaggio, in così strana guisa giunto fino nelle mie mani, è stato decifrato per un singolarissimo caso fortuito che non starò, per brevità, a riferirle.

Il contenuto di esso, che, in modo assolutamente inequivocabile, richiama lo stile e lo spirito di Ulisse, è il seguente:

« Nonperate. So, vedo, veglio. Non trionferanno. Sappiate che... ».

Che vuol dire, in sostanza, tutto questo?

Ulisse afferma che sa, vede, veglia... Ma quali cose sa e vede e su quali situazioni veglia?

Ci esorta a non disperare... E' un tratto nobile del suo animo questo; nobile e coraggioso... Possiamo però arrivare a dedurre che egli abbia, in certo modo, il controllo della situazione?

L'ultima frase tronca sembra smentirlo: « Sappiate che... ». Che cosa dobbiamo sapere? Perché Ulisse non ha potuto continuare la frase che, certo, conteneva un'importantissima rivelazione?

L'interruzione appare realmente drammatica e, se non ci rassicurasse la riflessione che, in sostanza, Ulisse ha potuto imbottigliare il messaggio e farmelo pervenire, sarei indotto a pensare al peggio.

Ed ora, egregio Cavaliere, che abbiamo trovata una traccia, per lieve che sia, può Ella fornirci qualche indizio, qualche dato anche apparentemente di scarso valore che ci aiuti nelle nostre ricerche?

Siamo, quanto Lei, impazienti di riavere il nostro amico e di sottrarlo al più presto alla sorte, forse oscura, che sembra minacciarlo.

Attendiamo ansiosamente notizie e Le inviamo distinti e cordiali saluti.

Il Castellano dell'Aria.

Questa, cari amici, è la lettera che m'affrettai a spedire al padre di Ulisse, non appena la famosa *addizione* di Bibi mi dette la chiave del messaggio.

Per quanto con dolore, mi separai dal manoscritto cifrato e lo unii alla lettera.

Ebbene voi non lo crederete, ma ecco tutta la risposta che ho avuta, e ben dieci giorni più tardi:

« Al colendissimo Signore Signor « Castellano dell'Aria »

presso il quindicinal periodico « L'aquilone » ROMA

la presente, per ringraziarla in debita forma, per l'interesse, suppongo a fin di bene, che Ella dimostra per lo scomparso Ulisse.

Avrei dovuto rispondere prima, ma un sequestro immobiliare, un bando di vendita, ed una bicchierata in onore di

un collega che va in pensione, mi hanno distolto dalle occupazioni di minore importanza e conseguenza.

Sì, signore, il mistero impenetrabile della scomparsa di Ulisse è, a ragion veduta, così astruso e fitto, che l'unica soluzione possibile è di accettare la pre-fata scomparsa, come prova voluta dal Cielo, e rassegnarsi.

Nella veste giuridica di padre e genitore legittimo di Ulisse Vigorelli del vivente Domiziano, invitiamo pertanto la S. V. Ill.ma, ogni contraria opinione ed intenzione reietta, a desistere e far desistere chiacchiera da ogni ulteriore, nonché vana, ricerca, pregiudizievole alla tranquillità e quiete privata d'una esemplare e stimata famiglia qual'è quella del qui sotto per esteso firmante.

Cavaliere Domiziano Vigorelli
Ufficiale Giudiziario della R. Pretura di Borgovalsorda ».

Vi confesso, ragazzi miei, che rimasi a bocca aperta.

Un padre che dissuade, ed anche in termini perentori e con fraseologia giuridica, gente volenterosa e affezionata dalle ricerche del proprio figlio scomparso in circostanze così drammatiche, o è un infame, o un pazzo, oppure... gatta ci cova.

E la gatta ci covava, e come! Nel rimettere pensosamente la lettera nella busta, una cosa da nulla, un'inezia, mi saltò all'occhio un piccolissimo tratto di penna che usciva di sotto il francobollo.

Ebbene, proprio a quella minuscola codina d'inchostro si deve se il nostro Ulisse oggi...

Un momento. Non anticipiamo.



Il buffo motoalante della scuola di volo a vela di Mirafiori

Appena visto il segnetto di penna, una idea repentina, bizzarra, m'illuminò la mente.

Cinque minuti dopo, il francobollo, esposto al vapore d'acqua bollente, si staccava, e sotto appariva scritto in caratteri chiarissimi, quello di Ulisse: « S.O.S. - S.O.S. - presto per carità! - U. »

Altro che Ammiragliato britannico! A noi due, ora, signor Ufficiale Giudiziario!

Il Castellano dell'aria



F. MOLINARI - Modena. — Abbi un briciolo di pazienza. Molti, anzi quasi tutti gli abbonati hanno già ricevuto i cartoni. Fra breve li avrai anche tu. Qualcuno deve pur essere l'ultimo. Tante cordialità azzurre.

GUGLIELMO PULITI - Impruneta. — Leggi ciò che ho scritto a Sergio Baronti. Vi faccio intanto mandare, a titolo di omaggio e con la speranza che diventiate fedeli amici de L'aquilone, i cartoni dell'« S. 66 ». Saluti cordiali.

(Altra posta a pagg. 7, 9, 14, 15).



La cordata? No. Sono alcuni allievi della quasi defunta scuola di volo a vela di Monte Sacro (Roma)

INGENUITA' DI INVENTORI E IGNORANZA DI SCRITTORI

E' bene, ogni tanto, dare uno sguardo a quello che scrivono gli altri: se ne leggono di belle. Basta avere il fiuto e andare a pescare in certe pubblicazioni che non guardano tanto pel sottile. Certa stampa settimanale illustrata, a grande tiratura, ha il principio di contentare tutti i gusti, anche i più scipiti, e si occupa, perciò, anche di questioni sensazionali, buone a suscitare impressione tra la gente in pantofole.

Ma passiamo al sodo. Un simpatico amico ci ha inviato nei giorni scorsi due illustrazioni ritagliate da un giornale, una delle quali raffigurava una grossa

lucità periferica acquistata da ali lunghe 25 metri, rotanti a 1000 giri al minuto. Appena messe in moto, queste ali gigantesche andrebbero in pezzetti.

Si è pensato perciò di adoperare delle eliche costruite ad intelaiatura metallica, come le ali degli attuali velivoli, e di coprirle con dell'acciaio al tungsteno-molibdeno. Ma non basta. Queste ali non raggiungerebbero mai una velocità superiore ai 250 giri al minuto.

Invece di asserire un motore per ciascuna ala, ci saranno due soli grandiosi motori, simili a quelli dei transatlantici attuali, i quali forzeranno il movimento a tutte le eliche, eccezione fatta per quella posta all'estremità posteriore dell'ala che avrà un compito assai importante. Essa sostituirà completamente il timone e sarà provvista di un proprio motore, ed avrà la particolarità di poter essere inclinata in qualsiasi senso onde far scendere e salire il velivolo.

Lungo la sua rotta aerea, sarà proiettato un fascio di radio-onde, per cui non gli sarà necessario orientarsi, ma potrà seguire questa radio-strada, come oggi un treno segue le rotaie. Sotto questa sua rotta, si troveranno le isole galleggianti, che però egli non toccherà. Esse serviranno solo per la maggior sicurezza della sua navigazione, dato che potrà scendere vicino ad una di esse in caso di avaria.

Qualsiasi lettore de «L'Aquilon» non sarebbe mai stato capace di profetizzare con tanta sicurezza l'avvenire di queste due navi aeree del futuro. Cari i miei inventori, suicidatevi. Siete stati tutti superati dalla prodigiosa, sicura, capacità di questo scrittore che, fortemente, si firma «Icaro».

Noi ci auguriamo un ricorso storico! Discutendo, ora, seriamente la questione, richiamiamo l'attenzione dei direttori di giornali che non si preoccupano di pensare che l'aviazione è una cosa seria, ed è ora di piantarla con certe scemenze da baraccone. Quei due proget-

ti, ammesso che esistano e che non siano inventati dall'articolista, avrebbero dovuto essere additati come il parto di una fantasia malata e non, invece, essere elogiati con la relazione costruttiva. Ognuno dei nostri lettori avrà riso, come abbiamo fatto noi, quando avrà letto dei motori unici, delle eliche costruite come le ali, delle isolette galleggianti messe per

permettere una capatina in acqua quando il velivolo vuol discendere, dell'elica funzionante da timone, eccetera, eccetera.

Ingegnere Sofistico

I NOSTRI APPARECCHI

Il monoplano "Magni Vale,"

Il «Vale» è un monoplano costruito completamente in legno per allenamento caccia, turismo e sport. Esso è stato progettato e costruito dall'ingegnere genovese Piero Magni.

Il «Vale» accompagna alle qualità particolari degli apparecchi da turismo (basso costo di acquisto e di esercizio, sicurezza e facilità di manovra sia a terra che in volo) quelle dei migliori apparecchi da caccia (robustezza eccezionale, maneggevolezza e notevole velocità).

Di concezione originalissima, il «Vale» è munito di freni aerodinamici, di un sistema di molleggio ricavato nell'interno delle ruote e di una capottatura del motore pure di brevetto dell'ing. Magni, che ha percorso tutte le altre del genere importate poi in Europa, provenienti dall'America, come originali.

L'ala è monoplana ed è rivestita in compensato intelato e verniciato. Essa si divide in due semiali che sono rastremate in pianta e in spessore e disposte a freccia. Ciascuna delle semiali è costruita su doppio longerone con centine in legno pieno rafforzate da compensato. Esse si uniscono alla fusoliera e fra loro, lungo la pinna incorporata nella parte dorsale di quest'ultima.

lucità periferica acquistata da ali lunghe 25 metri, rotanti a 1000 giri al minuto. Appena messe in moto, queste ali gigantesche andrebbero in pezzetti.

Si è pensato perciò di adoperare delle eliche costruite ad intelaiatura metallica, come le ali degli attuali velivoli, e di coprirle con dell'acciaio al tungsteno-molibdeno. Ma non basta. Queste ali non raggiungerebbero mai una velocità superiore ai 250 giri al minuto.

Invece di asserire un motore per ciascuna ala, ci saranno due soli grandiosi motori, simili a quelli dei transatlantici attuali, i quali forzeranno il movimento a tutte le eliche, eccezione fatta per quella posta all'estremità posteriore dell'ala che avrà un compito assai importante. Essa sostituirà completamente il timone e sarà provvista di un proprio motore, ed avrà la particolarità di poter essere inclinata in qualsiasi senso onde far scendere e salire il velivolo.

Lungo la sua rotta aerea, sarà proiettato un fascio di radio-onde, per cui non gli sarà necessario orientarsi, ma potrà seguire questa radio-strada, come oggi un treno segue le rotaie. Sotto questa sua rotta, si troveranno le isole galleggianti, che però egli non toccherà. Esse serviranno solo per la maggior sicurezza della sua navigazione, dato che potrà scendere vicino ad una di esse in caso di avaria.

Qualsiasi lettore de «L'Aquilon» non sarebbe mai stato capace di profetizzare con tanta sicurezza l'avvenire di queste due navi aeree del futuro. Cari i miei inventori, suicidatevi. Siete stati tutti superati dalla prodigiosa, sicura, capacità di questo scrittore che, fortemente, si firma «Icaro».

Noi ci auguriamo un ricorso storico! Discutendo, ora, seriamente la questione, richiamiamo l'attenzione dei direttori di giornali che non si preoccupano di pensare che l'aviazione è una cosa seria, ed è ora di piantarla con certe scemenze da baraccone. Quei due progetti, ammesso che esistano e che non siano inventati dall'articolista, avrebbero dovuto essere additati come il parto di una fantasia malata e non, invece, essere elogiati con la relazione costruttiva. Ognuno dei nostri lettori avrà riso, come abbiamo fatto noi, quando avrà letto dei motori unici, delle eliche costruite come le ali, delle isolette galleggianti messe per permettere una capatina in acqua quando il velivolo vuol discendere, dell'elica funzionante da timone, eccetera, eccetera.



Il «Magni Vale» visto tre quarti dietro

testa e l'altra sembrava volesse padroneggiare un palmipede coi geloni. Incurosi, abbiamo risalito la fonte di tale parto e abbiamo riso di gusto su quanto è stato scritto su questo argomento. Le illustrazioni erano degne di chi le ha commentate.

Immaginate, articolista ha previsto anche l'entrata in servizio di queste due mostruosità, battezzate pomposamente transaerei. «Saranno due velivoli — scrive l'autore — capaci di attraversare l'Atlantico in un solo giorno recando a bordo mille passeggeri e duecentocinquanta persone di equipaggio. E' prevista la loro entrata in servizio regolare per il 1952». Peccato che non abbia precisato il giorno e l'ora del primo viaggio. Avremmo disposto le nostre cose in modo da poter intervenire alla bella festa. Caprete: certe cose bisogna saperle per tempo.

Ma lasciamo la parola all'intenditore: Il primo di questi progetti contempla (noi vi preghiamo notare lo stile da padiglione delle meraviglie!) un idrovolante munito di due colossali galleggianti grandi quasi quanto due piroscafi.

Essi dovranno sostenere una sola immensa ala lunga 300 metri. Saranno provvisti di coda. Sopra il centro dell'ala dovranno essere sistemati i 20 motori, con altrettante eliche.

Il secondo progetto è molto più interessante. In questo caso si tratta di un'unica ala triangolare. Durante il volo i galleggianti dovranno essere fatti rientrare nel corpo dell'ala, ed in tal modo essi non offriranno alcuna resistenza all'aria.

Nella parte frontale di quest'ala dovranno essere sistemate cinque eliche. Ai tre angoli sarà inoltre collocata un'altra elica. In totale questo transatlantico dell'aria sarà provvisto di sole otto eliche. Ma la particolarità di queste eliche sarà quella di essere enormi. Mentre le eliche attualmente in uso nell'aeronautica sono lunghe intorno ai tre metri, e le più grandi non raggiungono i quattro metri, quelle progettate per questo velivolo oceanico dovranno essere lunghe 25 metri. C'è però una difficoltà. Le eliche attuali girano a circa 1000 giri per minuto. Ora, considerando la loro lunghezza, la velocità periferica delle loro estremità è enorme. Vengono raggiunti, ed a volte superati, i 3000 chilometri orari. Aumentando la lunghezza delle eliche, la loro velocità periferica cresce rapidamente. Non esiste al mondo un materiale tanto robusto da poter sopportare la spaventosa ve-



Questo autogiro è caduto su una piazza spagnola, e precisamente davanti ad un gabinetto dentistico. (Senza commenti)

1929 sono comparse le prime capottate aerodinamiche americane denominate «N.A.C.A.» (dalle iniziali dell'Istituto di ricerche aeronautiche scientifiche americane). L'ing. Magni è stato, quindi, un precursore in questo campo ed a lui risale tutto il merito dell'ideazione di questo dispositivo, che è ottimo per ovviare al grave inconveniente della resistenza frontale dei motori stellari.

Il «Vale» ha un'apertura d'ali di metri 10,70 ed un peso a vuoto di 450 chili. Porta un carico utile di 225 chili ed ha una velocità massima di 250 km. ora. La velocità di crociera è di 200 km. e quella di atterraggio di 90 km. ora.



Antonio Caminiti, segnato con una linea, insieme ad un amico, fra gli apparecchi in costruzione al gruppo di volo a vela di Tunisi. I fratelli Caminiti fanno onore all'aeromodellismo italiano all'estero.

L'apparecchio ha una autonomia di 1000 chilometri ed una quota di tangenza di 7000 metri.

A. M.

L'attività dell'Aero Club DI GENOVA

Durante il decoro mese di luglio assai intensa è stata l'attività aviatoria dell'Aero Club «L. Olivari» e della dipendente Scuola Idrovolantistica «Luigi Boer».

Gli apparecchi hanno compiuto un totale di ore 93,15 di volo così ripartite: per istruzione allievi ore 52,20; per trasporto passeggeri ore 7,5; per diporto ore 11,55; per propaganda e prove varie ore 21,55.

Sono stati trasportati 95 passeggeri. Durante il mese ha conseguito il brevetto di pilota l'altievo Renato Pignini ed hanno compiuto il loro primo volo a solo gli allievi Luigi Rossi e Maria Teresa Cassini. Attualmente altri 20 allievi sono in corso di istruzione alla Scuola Boer.

Gli apparecchi dell'Aero Club hanno compiuto molti voli propagandistici e alcuni raids tra i quali i più importanti furono quelli di Verona e Bologna per partecipare agli Avioradmi. Sono stati compiuti anche voli propagandistici a Sestri Levante, Paraggi, S. Margherita ed a Ponte S. Pietro, dove si recò il segretario Federale pilota dr. Giorgio Molino per visitare quelle colonie estive. In tutte le solennità e ricorrenze patriottiche, come per la visita di S. A. R. il Principe Umberto, gli apparecchi si levarono in volo.

L'ultimo giorno del mese l'antibo «S. 56» cooperò alla ricerca di un pescatore che con la piccola barca era stato trascinato al largo dalla tramontana e che fu poi raccolto a bordo da un piroscano spagnolo.

GARA DI MODELLI VOLANTI.

Il Reale Aero Club d'Italia ha bandito un concorso nazionale di modelli volanti che si svolgerà a Roma nei giorni 14 e 15 settembre prossimo.

Possono partecipare al concorso i soci degli Aero Club Provinciali in regola con la tessera per il corrente anno. Al concorso sono ammesse 4 categorie di modelli:

a) modelli volanti a tubo, con motore ad elastico, costruiti su disegno d'insieme fornito dal Reale Aero Club d'Italia;

b) modelli volanti a fusoliera con motore elastico (esclusi i modelli Canards) dimensione massima m. 1,50 d'apertura alare;

c) modelli volanti a fusoliera con motore meccanico (escluso elastico e polvere pirica) dimensione massima m. 3 d'apertura alare;

d) modelli volanti aereoaleggiatori. Dimensione massima m. 2,50 apertura alare.

Alla categoria a) possono partecipare con-

correnti che alla data dello svolgimento del concorso non abbiano superato il 16° anno d'età.

Gli interessati possono rivolgersi per schiarimenti all'Aero Club «L. Olivari» presso il quale si ricevono le iscrizioni, che verranno chiuse il 10 agosto p. v.

Le prove eliminatorie si svolgeranno in località e data che verranno indicate dall'Aero Club. Le gare sono dotate di ricchi premi consistenti in denaro e medaglie d'oro.

Risultati delle eliminatorie di Milano

Abbiamo scritto che l'Aero Club «Emilio Pensuti» aveva istituito il corso teorico pratico per i modellisti. Per qualche mese furono svolte lezioni serali o domenicali in sede, quando la stagione non era propizia. Poi la carovana dei costruttori si è trasferita al campo di Taliedo, dove aveva a disposizione una officina per poter lavorare attorno alle costruzioni. Il corso è stato intitolato alla memoria della compianta aviatrix Gaby Angelini, caduta nel cielo di Libia.

La sera di sabato 3 agosto i costruttori sono stati convocati presso la sede dell'Aero Club. La loro esibizione è più seria e più

complessa di quanto non si creda. Bisogna far noti i capisaldi del regolamento che è unico per tutte le gare provinciali ed una infrazione porterebbe alla squalifica del concorrente. Il mattino della domenica gli aeromodellisti sono stati convocati in un luogo centrale ed, a mezzo di un torpedone, sono stati trasportati sul terreno della gara. È stato scelto un prato fiancheggiante il Viale Michele Bianchi, sullo stesso terreno dove si sta sistemando il nuovo campo di aviazione che dovrà sostituire l'attuale di Taliedo.

Una dozzina di concorrenti si sono presentati alle prove e subito ci siamo convinti che si è lavorato assai e che, soprattutto, la costruzione di quest'anno ha guadagnato molto in finezza, in perfezione esecutiva, in eleganza di linea. Particolarmente nei modelli a fusoliera si sono potute osservare delle fedeli e perfette riproduzioni di ben noti velivoli nazionali e stranieri. Solo il tempo non è stato troppo generoso. Già imbronciato al mattino, regalava di tanto

in tanto una spruzzatina di pioggia che faceva correre i modellisti al riparo nell'interno dell'autobus. Ma ad ogni schiarita ecoli di nuovo sul prato a correggere, a modificare ed a centrare le fragili aluce che affrontano la prima prova. E tutto ciò alla presenza dei Commissari e dei cronometristi implacabili.

Quando il tempo ha accennato a rasserenarsi, i Commissari hanno fatto iniziare le prove, due per ciascun concorrente. Se si tien calcolo dell'atmosfera non certo ideale per simile gara, c'è da compiacersi dei risultati conseguiti.

Nella categoria dei modelli a tubo, la palma del successo è stata per Francesco Clerici, che ha realizzato un bel volo di un minuto e 17", mentre al secondo posto è riuscito il concorrente Giancarlo Citterio, con venti secondi di volo.

Nei modelli di apparecchi a fusoliera riproducenti tipi di velivoli noti, la vittoria è toccata a Gildo Preti, il quale, con la sua indovinata riproduzione del «Magni-Vale», ha realizzato un volo di due minuti e 18 secondi; il secondo posto è al concorrente Giordano Munari, col modello d'apparecchio riproducente il «Savoia Marchetti S. 71».

Nuova è la categoria dei veleggiatori e Giovanni Saporiti, con un volo di un minuto e 15", vince la prova con l'aliante «Condor»; secondo, con un modello «Professor», è Gaetano Vitale. Il concorrente Gualtiero Cirani, presentatosi con un bel modello ad aria compressa, non ha potuto fare una prova regolare per il cattivo funzionamento del rifornimento d'aria compressa nel piccolo motorino a stella.

È certo che, in migliori condizioni atmosferiche, le gare avrebbero dato risultati più soddisfacenti. Ma la severità della prova può essere di lieto auspicio per i concorrenti che l'hanno brillantemente superata e che si accingono a tentare le sorti nella finale del Concorso che si svolgerà a Roma.

494 KM. PERCORSI DI CONSERVA DA QUATTRO ALIANTI.

Il primato mondiale di distanza nel volo a vela è stato battuto il giorno 29 luglio da ben quattro apparecchi, pilotati da quattro giovani piloti e precisamente da Brautagan, Heizschmer, Steinof e Heinemann, che hanno percorso 494 chilometri.

Il detentore del campionato mondiale di distanza era Ludwin Hofmann, con chilometri 471, come diciamo nella «Cronaca breve» di oggi.

PRIMO VOLO

Il giorno 25 giugno potei realizzare il mio sogno da tempo accarezzato e cioè: provare la gioia del volo. Mi trovai all'aeroporto di Mirafiori e vidi tanti apparecchi in prova. Com'erano belle quelle ali tricolori che sembravano impazienti di librarsi



La più giovane aviatrix d'Italia è Maria Teresa Cassini che ha ottenuto il brevetto il 24 luglio presso la scuola di pilotaggio «Luigi Boer» di Genova

nell'aria e poter solcare il bel cielo azzurro della nostra Italia!

La mamma mi condusse all'apparecchio e prima di salire ero un po' preoccupato, perché avevo avuto un po' di febbre. Quando però fui vicino alla mia maestra Signora Pessina, seduto sulla pottroncina di legno, mi sentii orgoglioso di essere un aquilotto. L'aeroplano prese il volo e sentii la curiosità di guardare sotto di me; le case piccole, gli uomini che sembravano puntini e pensavo con gioia che la mamma era laggiù a guardare l'ampio giro del velivolo.

Il grande campo Mirafiori si rimpiccioliva sempre più ed io ero felice. La mia maestra mi accarezzava la guancia, ma non capivo le sue parole che venivano coperte dal rombo del motore.

Venne, con mio dispiacere, il momento di scendere ed avrei voluto fare un altro giro, ma vi erano tanti esultanti aquilotti che aspettavano il loro turno, e scesi.

Andai subito ad abbracciare la mamma commossa e le dissi il mio desiderio: Mamma, quando sarò grande e sarò soldato, mi farò aviatore!

Essa mi guardò e sorrisse nel vedermi fiero dell'azione; ed a vent'anni spero di poter indossare la bella divisa e potrà satire su un apparecchio esclusivamente mio, e seguire con onore la via insegnataci dal nostro amato Duce, e da S. M. il Re.

Spero presto di poter nuovamente volare
G. Conrotto
Aquilotto 2° Elem.
Torino.

POSTA AEREA

ACCIPITER - Tout le monde. — Grazie dei saluti. Buon lavoro a Borgosesia; e buona villeggiatura.

ELVIO FERRINI - Genova. — Ti abbiamo salutata la «mascotte». Sono contento che tu ti sia «divertito un mondo». Spero che ti diventeremo di più ancora in settembre. Saluti azzurri.

(Altra posta a pagg. 5, 9, 14 e 15).



Aeromodellisti milanesi al campo di Taliedo. L'apparecchio davanti all'hangar è un Junker della «Luft Hansa».

IL RADUNO DI RIMINI

Sogno e realtà

Renzo Tramaglino, nell'entrare a Milano, secondo quanto narra Alessandro Manzoni, trovò le strade spopolate, e dalle prime persone che incontrò ebbe, subito, l'impressione che qualche cosa di grave si agitatesse nell'aria. Finalmente, dirigendosi a casaccio, attratto dal ronzio indistinto di un vociere confuso di folla in tumulto, si trovò proprio nel bel mezzo dei pasticci con le conseguenze che tutti sanno (almeno quelli che hanno letto i «Promessi Sposi»).

Un fatto simile è capitato a me, andando a Rimini per assistere al Raduno de «L'Aquilone». Infatti, uscendo dalla stazione, sebbene fossi di molto in anticipo sull'ora di adunata all'Aero Club, mi ha colpito l'assoluta mancanza di ragazzi e ragazze. Possibile che aquilotti e rondini siano ancora tutti a letto? Eppure, fin da Falconara, due ore fa, ho visto gente sulla spiaggia. E qui che si fa? Andiamo in città, in ogni modo e vediamo di che si tratta. O forse sono tutti al mare? E il raduno allora? E Martini? E Mariotti? Andrà chiedendo 5 lire lungo la spiaggia? In ogni modo avevo un consegna: alle 10 del 12 all'Aero Club di Rimini. E questo è stato l'inizio della mia avventura. Scrutando in tutti i portoni, dietro ogni albero, sotto ogni panchina, per vedere se proprio non esistesse alcun indizio, per quanto minimo, di aquilotti, mi sono avviato. Un silenzio assoluto (in materia d'aquilotti, ché per il resto la giornata era normale) mi gravava di intorno, dandomi un noioso senso di malessere. Mi pareva di essere spiato, osservato a mia insaputa, magari inseguito. Che gli aquilotti, stando al mare, siano diventati pelli-rosse, e ne abbiano adottati i sistemi? Questo è stato il segnale del timor panico. Ho agguantato le redini del cavallo dalle mani del vetturino, ho frustato a più non posso e con una meravigliosa galoppata ho attraversato le vie affollate di cuoche in giro per la spesa, di signori diretti al bagno, di tutti i generi di umanità fuorché di aquilotti. Ho intravisto il Tempio Malatestiano scuotere tristemente la facciata non finita, commiserandomi.

Ho svoltato in una piazza cinta di portici: a sinistra in fondo a una strada,

ho visto la campagna sotto l'arco d'Augusto. Giulio Cesare non si è mosso, abituato al fragore delle battaglie, alle rapidissime marce, e soprattutto perché tutto di bronzo, anche il viso, le braccia, le gambe, oltre l'armatura. Una strada piuttosto stretta è stata percorsa da un ciclone: era una carrozzella con un guidatore impazzito. E sentivo, dietro di me, un satanico sghignazzare, parole incomprensibili ma evidentemente, all'accento, minacciose. Immaginavo scuri imbrandite, lance avvelenate col curaro, pipe della pace spente, sentieri di guerra che sboccavano ogni due passi sulla mia strada. Finché mi sono sentito scuotere violentemente: ho pensato che fosse giunta l'ultima ora e mi sono palpato la testa per vedere a che punto stava la cotennatura. Finché mi sono arrivate delle parole comprensibili: non solo, ma dall'accento commovente delle mie terre, di una razza vicina alla mia. Anche il romagnolo, per un bolognese, è la sua lingua.

Ho aperto gli occhi, e mi sono svegliato. Mi ero addormentato appena seduto in carrozza, cullato dal dondolio delle molle sulle ruote gommate e dal ritmo lento e cadezzato del trotterello di un cavallo da vettura. E avevo sognato, tutto quanto. Strani effetti di una notte quasi insonne di treno. In compenso il vetturino non aveva capito nulla e mi aveva portato all'Automobil Club, e voleva svegliarmi. Stavo per fargli notare la differenza fra quattro ruote e due ali, con una fila di parole adatte, in dialetto, che erano, a mia insaputa, sgorgate dal mio cuore, quando ho visto che aveva un'espressione così contrita che mi sono pentito di quel primo impulso. Ho pensato che li avrebbero certamente saputo indirizzarmi esattamente e sono entrato per chiedere informazioni. «L'Aero Club? Sta lì di fronte: quelle finestre chiuse al pian terreno». «Non vorrà mica dirmi che non c'è altro mezzo di entrare che le finestre, spero». «C'è il portone accanto». Aveva ragione: era stato tanto gentile da indicarmi anche la posizione esatta dei locali. Ma l'Aero Club era chiuso. E gli aquilotti? Cari miei, gli aquilotti e le rondini avevano appuntamento per le 10, ed erano soltanto le otto e tre

quarti. Non mi è rimasto che andare in un caffè a rimettermi in forze con caffè e latte e brioches, poi ho fatto un giro e sono tornato.

Arrivato all'ingresso dell'Aero Club mi si è fatto incontro un viso conosciuto. Armato di un paio di occhiali potenti come un cannocchiale di marina e d'una macchina fotografica, quelli sul naso, questa a tracolla, mi son visto davanti un amico romano.

«Ho smesso di pescare ranocchie, ma quando ci andavo, ne portavo a casa sul serio, e molte. Se le piacciono, quando torno a Roma gliene faccio avere!». Era lui, il pescatore per disperazione, quello che doveva prepararsi agli esami e pescava le ranocchie come tutti hanno potuto vedere, tale e quale, su «L'Aquilone». In breve, era venuto a Rimini da Cattolica, per il raduno, da vero aquilotto.

E altri ce n'erano: da Bologna, da Porto Recanati, da spiagge vicine e lontane, da terra e da tutte le parti. Ed erano i primi: per forza, i loro treni erano arrivati in ore precedenti a quella dell'appuntamento, e che altro potevano fare, se non andare all'Aero Club? Poi quelli di Rimini, a due, a gruppi, finché tra l'universale giubilo e tripudio, non ha fatto il suo ingresso Martini.

Gli animi si sono calmati; solo all'arrivo di Mariotti, che ha svolto un interessante programma di interrogatori di questo genere:

«Tu hai versato la quota?». «Ho mandato il vaglia». «Dov'è la ricevuta?». «L'ho a casa». «Controllerò a Roma». E giù un segnaccio, come una pena di morte, accanto al nome. Ma non aveva più, poveretto, la baldanza primitiva, di Guidonia e di Torino.

Leggeva negli occhi dei suoi interlocutori una seria minaccia nel caso si fosse ripetuto il fatto di Genova. Sappiamo tutti che la colpa allora fu del destino, ma qui siamo in una terra bollente, dove il sangue è pronto ad accendersi come una torcia e allora si salvi chi può.

Concludendo: la cronaca della prima giornata è presto fatta: gli aquilotti volevano volare e per il momento, avuta notizia dell'appuntamento per la mattina dopo al campo di Miramare, non



Il celebre Giacometti si è raccomandato che il pupazetto sia bello. L'autore pensa con terrore che a giorni dovrà incontrarlo e patisce di incubi folli di spalle e braccia potenti.

hanno avuto altro desiderio che di andare al bagno. Cosa che hanno fatto concordemente, andando ciascuno per i fatti suoi.

E siamo al secondo giorno, quello dei voli. Aspettando il tram per il campo abbiamo visto un pulcino che si avviava lemme lemme. Ci si è avvicinato ed abbiamo riconosciuto uno dei nostri, un bolognese. «Come mai così presto?» gli abbiamo domandato. «Non sono riuscito a dormire. Mi sono addormentato soltanto a mezzanotte e alle quattro e mezzo ero già sveglio. Mi sono alzato e siccome era molto presto ho pensato di andare a piedi. Ho tanta voglia di volare che non ho nemmeno presa la colazione. Non m'è riuscito. Questa volta voglio proprio andare in aeroplano: pensino che a Bologna non ho potuto perché la mamma aveva paura. Adesso lo sanno soltanto i nonni e il babbo: alla mamma gli scriverò, dopo aver volato, così: Cara mamma, sono stato in aeroplano e mi è piaciuto tanto». L'abbiamo preso con noi questo entusiasta, dall'aria timida e dagli occhi azzurri, che se non fosse riuscito a volare avrebbe pianto di aver tentato di fare una cosa all'insaputa della mamma. È stato il primo a giungere sul campo, è stato il primo a sentire la notizia che un motore faceva un po' le bizze. E si è oscurato: poi, quando si è cominciata la distribuzione dei biglietti per il volo, è stato forse il primo ad avere il suo. L'ho rivisto che correva come una saetta quando è stato chiamato il primo turno. Ho fatto il giro dell'apparecchio ed era già su, affacciato al finestrino. E così sono cominciati i voli del plesiosaurio, bestione mastodontico ed innocuo, come insegna la paleontologia, guidato dall'ormai celebre Giacometti, «l'uomo che ha battezzato più gente di un parroco» ecco l'ultima definizione che ho sentito di lui. Infatti, oggi ha passato i 15000 battesimi dell'aria, e deve ancora venire il resto.

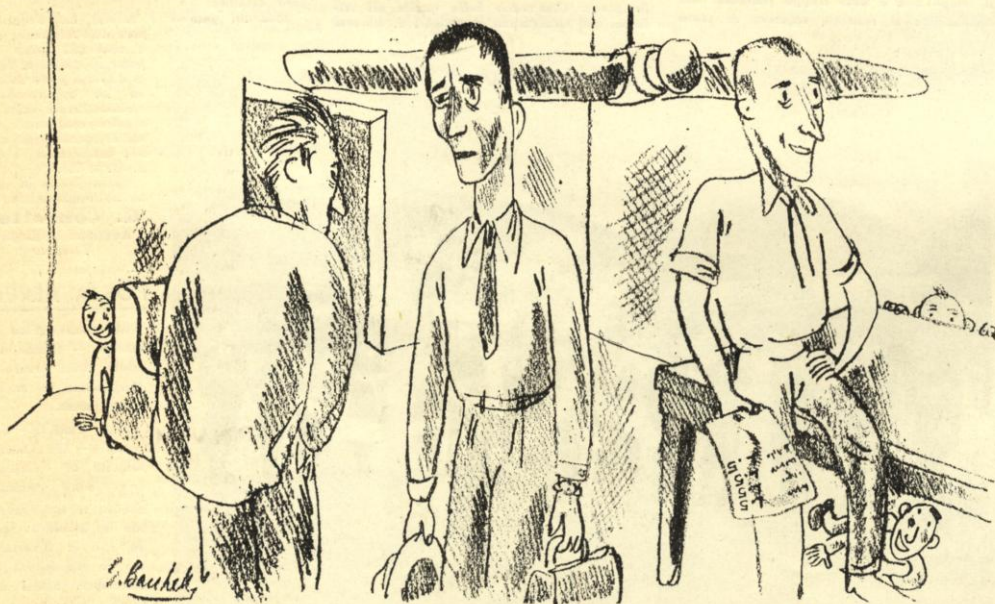
Ad ogni partenza ed a ogni ritorno le stesse scene di entusiasmo, gli stessi volti di aquilotti e di rondini, con gli occhi pieni di gioia. La stessa gioia dei genitori che erano stati un po' in pensiero. E lo stesso incrociarsi di dialoghi.

— Hai visto quei bambini che facevano il bagno di sole?

— Parevano lunghi così.

E il così è quanto una falange di un dito di bambino.

— A te che impressione ha fatto? — è stato chiesto a un ragazzo.



Arrivo all'Aero Club di Rimini. Gli aquilotti hanno accolto le autorità (!) facendo a rimpattino. Mariotti ha pensato che avrebbe dovuto cancellare tutta la lista già preparata.

— A me nessuna.

Da queste parti «fare impressione» vuol dire produrre malessere: ecco il perchè di questa inattesa risposta. Per il resto, non c'erano parole adatte: soltanto il ricordo ed il riandare con la mente ogni momento del volo.

Una bambina scoppia a piangere dirottamente. Cos'è? E' troppo piccolo. Smetti di piangere: volerai anche tu. Infatti, dopo poco era su, ed al ritorno diceva che era stato troppo corto.

Un babbo è capitato al campo con i due figlioli, per curiosità. Ha finito per fare gli abbonamenti all'«Aquilone» con relativi voli.

Bravo babbo: hai fatto il più bel regalo ai tuoi figli ed i loro volti Phan-no mostrato chiaramente.

I modellisti presenti hanno avuto anche la loro parte: l'arrivo di un Monospar e relativo ripiegamento delle ali. In un batter d'occhio è stato un incrocio di domande, osservazioni, discussioni tecniche.

Finchè ognuno è stato scontentato, ed avvicinandosi il mezzogiorno ha preso il sopravvento l'istinto di conservazione, che aiutato dall'aria marina e dall'aria fissa del volo ha prodotto in tutti una fame formidabile.

E qui l'Aero Club ha dato l'ultimo tocco alla festa: una colazione coi fiocchi in una rinomata trattoria, sotto un pergolato dalla volta perfetta come un salone, intorno a una tavola dove insieme con Giacometti avevano preso posto anche il secondo pilota e i motoristi del Ca 101, fatti segno ad occhiate di riconoscenza e di ammirazione per la loro bravura, dagli aquilotti e più ancora dalle rondini che li attornivano.

Ma questa adorazione essi l'hanno dovuta dividere con le tagliatelle, il pesce fritto e il vino, che in un tavolino appartato ha prodotto su alcuni aquilotti degli effetti sorprendenti.

Si è visto uno che voleva farsi la fotografia tenendo la macchina a un dito dal proprio naso: un altro parlava di metempsicosi: un gruppo si è fatto fotografare con un fiasco tenuto a bocca in giù, come documentazione di averlo sciolto tutto: fatto si è che dopo poco su quel tavolino si è visto un altro fiasco. E' rimasto un mistero come sia successo il fatto.

Alla fine della colazione, quello che pareva il più timido ed il più calmo, il piccolo bolognese dagli occhi azzurri, era diventato il più scatenato e quello che dava il via ad ogni nuova manifestazione rumorosa di gioia. Bolognesino caro, eri proprio tu quello dalla fotografia a te stesso, tu che hai dichiarato che appena ti arriveranno i cartoni, farai i modelli e li terrai sempre, sempre.

Ne siamo sicuri perchè sei capace di un entusiasmo così bello come quello che hai mostrato sul campo, dove non ti è sfuggito nulla. Parlo di te, per parlare di tutti, perchè nel mio ricordo riassumo tutti in te, che eri il più piccolo e che sei stato il primo ad arrivare.

Finiti i voli si è alzato vento forte dal mare. Non ha osato prima che tutti avessero avuto il battesimo dell'aria.

Sto aspettando l'ora di ripartire per Roma e scrivo queste note finchè è fresca l'impressione di entusiasmo che ho visto su tanti volti. Tutti gli aquilotti del raduno di Rimini avranno già raccontato l'avventura, e poi di nuovo per aggiungere un particolare, ed ancora non avranno finito e stasera avranno, nel dormiveglia, il rombo dei motori negli orecchi e sembrerà loro che il letto ondeggi come le ali dell'aeroplano: e quello che ha volato di nascosto della mamma, a quest'ora le avrà già scritto, poche parole perchè le più grandi emozioni non si riesce ad esprimerle e gonfiano il cuore delle tante cose che si vorrebbero e non si sanno dire. Ma soltanto questo:

«Cara mamma, sono stato in aeroplano e mi è piaciuto tanto».

Giorgio Bacchelli

Il concorso per 70 allievi

nella R. Accademia della Aeronautica

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso per titoli e per esami per l'ammissione di 70 allievi alla prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1935-XIII.

Ricordiamo che vi sono ammessi i giovani di nazionalità italiana che abbiano compiuto il 17° anno di età all'atto dell'ammissione alla R. Accademia e non superato il 22° al 1. luglio 1935-XIII; siano iscritti al P. N. F. o ai Gruppi Fascisti Universitari o ai Fasci Giovanili di Combattimento; non siano mai stati espulsi da istituti di istruzione; siano di ottima condotta civile, morale e politica, appartenente a famiglie di cui sia accertata la onorabilità, e posseggano uno dei seguenti titoli di studio: diploma di maturità classica; diploma di maturità scientifica; diploma di abilitazione conseguito in qualsiasi sezione di istituto tecnico; diploma di abilitazione magistrale; diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto industriale; diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto commerciale; diploma di abilitazione, rilasciato da un istituto industriale o commerciale libero, riconosciuto sede di esame, o pareggiato; diploma di licenza di un R. Istituto nautico.

Il corso ha la durata di tre anni. Le spese consistono in L. 2000, pagabili in due rate, quale importo del primo corredo; più le spese generali in L. 600 versabili in tre rate.

Durante i primi due anni del corso nulla è dovuto a titolo di retta. Durante il terzo anno agli allievi sarà trattenuta sugli as-

segni loro dovuti nella qualità di aspiranti, la retta annua di L. 1200.

Le domande in carta da bollo da L. 4, firmate da chi esercita la patria potestà se l'aspirante è minorenni, corredate dai documenti di rito, debbono essere indirizzate al Comando della Regia Accademia Aeronautica di Caserta non più tardi del 1° settembre 1935-XIII. Tutti i documenti debbono essere in carta legale e debitamente legalizzati.

I documenti da presentare, le modalità, le materie di esame ecc. sono indicati nel bando di concorso affisso presso i Comandi di Presidio aeronautico, di Distretto militare e gli Albi comunali.



AVIATRICE - Roma. — Sì, faremo anche la gita ad Ostia; ma bisogna attendere settembre, e forse ottobre, perchè a troppe cose noi dobbiamo pensare. Tu lo sai: c'è tutta Italia, piena di aquilotti e di rondini, che si aspetta da noi dei miracoli. E noi siamo uomini, semplicemente. Salutami le tue amiche. Tu avrai visto che a Roma si è costituita, per merito del colonnello Gandolfi, segretario generale dell'Aero Club d'Italia, la scuola per aeromodellisti. Verrà anche la sede del Gruppo. A te cordialità azzurre.

ATTILIO RAVÈRA - Cella Ligure. — L'indirizzo dell'Aero Club di Genova «Luigi

Olivari» è questo: Vico Chiesa alla Maddalena 9-2. Come mai ti è stato dato sbagliato? Un errore di orientamento. Via Paleocapa è stato soltanto il luogo di riunione. In quanto alla poesia, sappi che «L'Aquilone» non pubblica poesie già pubblicate; secondo, e più importante, è assolutamente necessario che siano belle. Tanto più quando trattano di cose belle come il primato della maresca Negrone. I cartoni vi saranno mandati. Calma, pazienza e sempre viva l'aeronautica.

POSNIAK - Milano. — Mi sono ridotto con mezzo chilo di tue lettere a cui dovrei rispondere. Non posso nemmeno rileggerle tutte. Tu esageri. Le devi ammettere anche tu. A me, ora, interessa una cosa sopra tutte. Il raduno da te indetto. Io penso che giovi di più fare dei raduni d'accordo con noi e con l'Aero Club. A Milano è accaduto ancora che un aquilotto ha voluto diventare il centro del gruppo. E' stato un disastro. Meglio, dunque, fare le cose con calma e assieme a noi. Avremo occasione di riparlare di ciò e di altro. Ciao.

LUIGI VERDINI - Fiume. — Buone vacanze. Leggi attentamente tutto, che tutto è bello. Saluti.

NUCCIA GUARNIERI - Spinone dei Castelli. — Grazie della cartolina. Avionetto... io so che è buona e cara. Affettuosità.

AVIONINO - Milano. — Zio Falcone è il prototipo degli zii buoni, gentili, benefattori di tutti i nipoti. E non ama farsi vedere. Ecco perchè, pur vedendo tutto ed avendo gli occhi aperti su tutto e tutti, ha messo in mostra soltanto Martini e Mariotti. I capelli però non me li strappo e non mi cadranno neppure, per conto loro, per un bel pezzo! Anzi mi stanno diventando sempre più folti. Di fotografie vedrò di farti avere quelle che sarà possibile. Saluti ad ali spiegate.

AQUILA DA CACCIA - Napoli. — Bravo. Il primo passo è il più difficile. Adesso continua nella tua opera di propaganda. L'elenco degli abbonati richieste ti è stato spedito. Provvederemo anche alla questione delle edicole: ma fate in modo che venga chiesto ai giornali e vedrete che si sistemerà anche questa. Ricambio gli abbracci.

UGO MORONI - Milano. — Caro Moroni, ho letto molto attentamente il tuo racconto e, giunto quasi alla fine della tua fatica, mi sono accorto che si tratta di cosa alquanto puerile. Perciò non la posso pubblicare. Ma io penso che tu possa scrivere dei racconti originali. Quindi non ti scoraggiare. Pensa a qualche cosa di più vero e, possibilmente, di più allegro. E manda a me. Io leggerò e pubblicherò. I disegni del nostro amico Carandoli sono abbastanza buoni. Un'altra volta ch'egli li faccia in carta a parte con inchiostro di Cina. Ti ringrazio del vaglia che hai annunziato e ti prego di non dimenticare la tua promessa relativa alla propaganda in favore de «L'Aquilone». Per conoscere molti aquilotti milanesi dovrai recarti alla sede dell'Aero Club «Emilio Pensuti» in via Ugo Foscolo, 2. Se verrete a Roma e verrete a salutarci ci farete un piacere. Intanto ti saluto, assieme al tuo caro Osvaldo.

MARIO COLETTI - Bolzaneto. — Ti ringraziamo di aver portato nelle nostre schiere l'aquilotto Storace e ti preghiamo farci avere il suo preciso indirizzo, perchè egli non lo ha scritto troppo chiaramente. Salve.

(Altra posta a pagg. 5, 7, 14, 15).

CONVOCAZIONE

degli aeromodellisti romani

Il Ministero della Aeronautica ha concesso all'Aero Club «Alessandro Guidoni» l'uso dei locali del proprio dopolavoro per le riunioni degli aeromodellisti.

Il Delegato all'Aeromodellismo invita gli aeromodellisti a trovarsi mercoledì 21 alle ore 18, in Via Puglie 33.



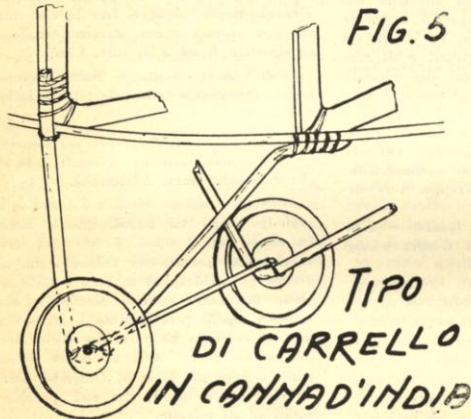
Brindisi, fotografie, fiaschi evidentemente vuoti. Allegría molta dopo il raccoglimento dovuto alla comparsa delle tagliatelle. Ecco il banchetto descritto in poche parole.

La Palestra dell'aeromodellista

Gli organi di contatto con il suolo

(SECONDA LEZIONE)

Con due pezzi di canna d'India si può ricavare un semplice ed ottimo carrello sufficientemente elastico per un aeromodello a fusoliera (fig. 5), mentre con materiali misti, metallo e legno, si può costruire un estetico tipo di carrello completamente profilato (fig. 6 e 7), internando fra i montanti una centinata come se si trattasse di un'ala.



Naturalmente questo tipo di carrello deve essere interamente ricoperto o in seta od in tela, e non in carta, perché sarebbe troppo esposta al pericolo di strapparsi.

Del carrello fanno parte le ruote, che in quasi tutti i casi sono in numero di due.

La grandezza delle ruote non ha altro scopo che di accontentare l'occhio dimostrando una giusta proporzionalità con tutto l'insieme del modellino.

Di tipi di ruote se ne possono trovare ed anche fare diversi; ma il tipo più semplice ed economico riteniamo sia quello a disco (fig. 8), ricavate con tornio da legno di pioppo, cirmolo, ontano, ecc. (balsa escluso).

Anche con legno compensato si possono ottenere eleganti ruote a disco rinforzate con due anelli laterali nel contorno e con piccoli dischi pure in compensato che ne formano il mozzo al centro (fig. 9).

Pure con sughero si possono costruire adatte ruote a disco od anche del tipo così detto «ballon» (fig. 10); però per costruire ruote di sughero, occorre trovare del pannello di sughero ben compatto e lavorarlo al tornio con utensili ben arrotondati e con le dovute precauzioni per non rischiare di sgretolare il tutto. Le ruote in sughero sono assai leggere; ma sono anche delicate e noi, allo scopo di renderle meno fragili, consigliamo di ricoprirle con leggera seta gommatata.

In legno poi si possono costruire, sempre al tornio, delle ruote ben sagomate e con scanalatura al contorno per adattarle un anello di gomma ed avere così delle eleganti ruote gommate. In tutti questi tipi di ruote che abbiamo elencate sarà necessario applicarvi fissa nel mozzo una boccia metallica, generalmente costituita da tubo sottile, al fine

di salvaguardarle da un rapido logorio generato dallo sfregamento prodotto nella rotazione attorno al perno su cui vanno montate.

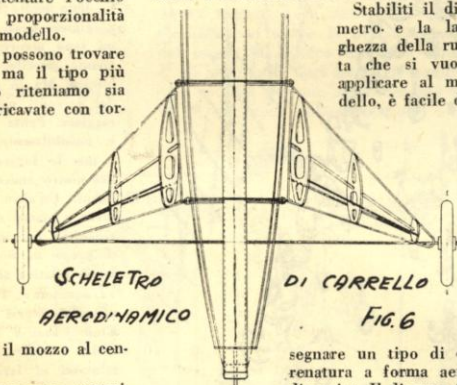
In commercio si possono trovare altri tipi di ruote ed in metallo, di latta e di alluminio, le quali, purché siano leggere, si possono benissimo adattare allo scopo.

Le ruote montate sui carrelli devono avere la massima scorrevolezza, onde non compromettere la regolarità dei decolli e degli atterraggi.

In genere le ruote negli aeromodelli vanno montate libere, cioè scoperte; ma molti costruttori, che amano ispirarsi dal vero, non indugiano a nasconderele sotto ad una speciale carenatura, che nel caso generale degli aeromodelli crediamo sia inutile dato che ben poco si potrà guadagnare dal lato resistenza in proporzione all'aggiunta di peso che si ottiene con questa applicazione.

Non vogliamo per questo dare la nostra disapprovazione a quei costruttori che intendano imitare il vero e curare in ogni suo punto l'estetica aerodinamica; anzi lodiamo questi aeromodellisti e per quelli che vorranno imitarli spiegheremo qui un tipo di carenatura per ruote facile e semplice da costruire adattabile a moltissimi modelli (fig. 11).

Stabiliti il diametro e la larghezza della ruota che si vuole applicare al modello, è facile di-

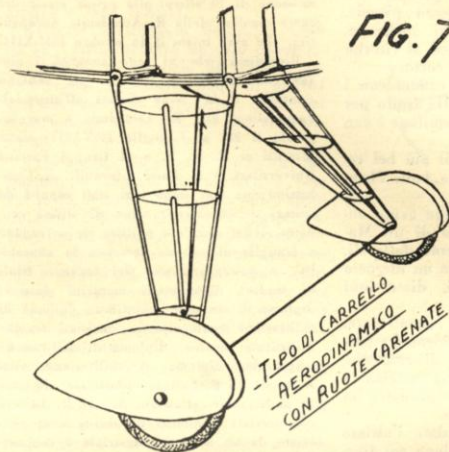


segnare un tipo di carenatura a forma aerodinamica. Il disegno (figura 12) verrà fatto nella sua vista di fianco, di sopra e nella sua sezione attraverso l'asse della ruota.

Fatto il disegno, la fase costruttiva risulta assai semplice, poiché ogni carenatura potrà essere costruita con una parte centrale sagomata e due parti laterali ad essa incollate.

La parte centrale sarà fatta in legno dolce e leggero (balsa compresso) ed avrà la sagoma ricavata dal disegno compresa la svuotatura per l'alloggio della ruota; mentre le parti laterali verranno fatte in legno compensato, su cui si potranno incollare dei ringrossi di legno dolce e leggero per darvi nella finitura quella curvatura aerodinamica ed estetica già preventivamente stabilita.

Le parti principali saranno incollate alla parte centrale con buona colla a freddo e dopo l'incollatura, con una la-



ma ben tagliente e con carta vetrata, si curerà la rifinitura esterna, si faranno i fori per il passaggio dell'asse delle ruote, e per l'attacco al carrello non sarà difficile all'aeromodellista di trovare quel sistema che più gli parrà comodo e che riterrà più adatto per la sua costruzione.

Con il carrello, come abbiamo già detto, fa parte degli organi di contatto con il suolo il pattino di coda, che quasi generalmente negli aeromodelli è costituito da una semplice gruccia in filo di acciaio ricurvo ed elastico.

Per i modelli con fusoliera costituita da un semplice regolo può servire da pattino il prolungamento del gancio per l'elastico (fig. 13).

Per modelli a tubo, invece, si può costruire un tipo più adatto al montaggio in filo sottile di acciaio con giunture legate e saldate (fig. 14).

Per modelli con fusoliera a carlinga il pattino può essere costituito sia da filo o piastrina d'acciaio od anche in canna d'India o bambù nella sua forma più semplice di una gruccia elastica fissata alla fusoliera od anche al tappo che porta il gancio elastico.

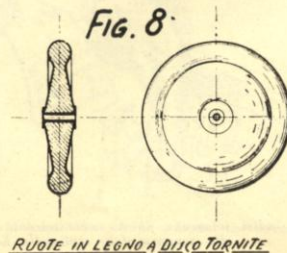
Ben raro potrà essere il caso di sostituire il pattino con una piccola forcina portante una ruota, e ciò potrà essere fatto nel solo caso in cui si richiedano speciali esigenze di decollo.

Giarella

Particolari pei novellini

I
SUPPORTO E ASSE PER ELICA.

Innanzi tutto, questi brevi appunti sono stati scritti solo pei novellini e ad essi mi rivolgo per consigliare e per dimostrare dei semplici ed ingegnosi artifici che consentiranno la semplificazione del modellino con un notevole risparmio di peso e di denaro. Che di più? Dunque solo i coristi mi seguiranno, mentre i tenori, gli aeromodellisti che ormai hanno totalizzato delle



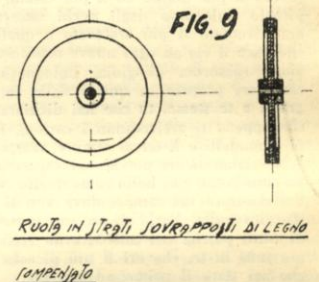
mezzo ore di volo, potranno, — senza sorridere però — dopo essersi eruditi con le dotte lezioni del nostro Giarella, gettare uno sguardo (non sprezzante s'intende!) e saranno sempre i benvenuti. E ora incominciamo.

Leggerezza, semplicità, economia, ecco tre nomi che il modellista dovrà sempre tener presenti e che dovranno sempre essere collegati strettamente, specie se il novellino vorrà fare una lunga e brillante carriera aeromodellistica.

Bisogna costruire leggero il nostro mo-

dellino. Perché? Perché un modellino leggero volerà sempre bene; perché avrà buonissime doti di stabilità e sarà più sicuro d'un modellino pesante inquantochè volerà con bassissime velocità, quindi con conseguente aumento di sicurezza negli atterraggi, negli urti, nel centraggio ed anche — non spaventiamoci delle tristi previsioni — nelle cadute. Un modellino leggero, naturalmente, avrà bisogno di minore potenza, quindi risparmio di elastico, matassa più sottile, con possibilità maggiori di caricamento e conseguenti maggiori durate di volo: ecco l'alleanza fra leggerezza, economia e risultati di volo.

In generale, il modellista è un appassionato che teoricamente può dire qualcosa, ma praticamente... il cielo ci salvi, ed ecco che per il novellino si presenta sempre il punto nero della costruzione. Egli è riuscito a gettare sulla carta, alla meno peggio, un progettino, l'ha messo dentro quelle tre o quattro regolucce di aerodinamica, ma



gli utensili, la costruzione, per lui che — quasi sempre — è assuefatto solo ai banchi ed ai libri di studio, l'affare è abbastanza serio. La passione vince ogni ostacolo, e dopo sforzi inauditi, un bel giorno, il nostro costruttore porta il suo modellino, per la prima volta, al campo di volo. Ma quanti sforzi? Quante fatiche? Ebbene, bisogna costruire più semplicemente possibile il nostro modellino, si eviteranno fatiche, si costruirà meglio ed il modello risulterà più leggero, e allora, via dalla testa tutti quei grandiosi progetti, quelle paradossali idee, quei sogni fantasiosi, che sempre affiorano al cervello del piccolo costruttore!

E che dirò dell'economia? Sembrerebbe quasi inutile parlarne ai modellisti, specialmente in questi tempi, ma « repetita iuvant »! Per i primi modellini non bisognerà mai impiegare materiali costosi, altrimenti, il modello rappresenterà un capitale sempre pericolante che aumenterà maggiormente l'apprensione ed il nervosismo del giova-

RUOTE TIPO "BAL ON" IN SUGHERO

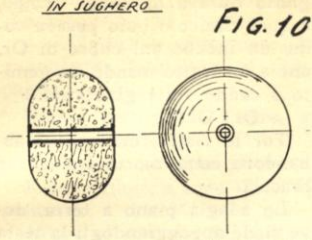
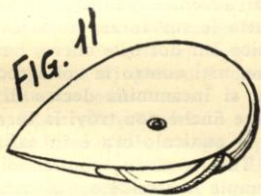


FIG. 10

nissimo costruttore, specie alle prime prove di volo, dove (e non saremo aviatori noi?), ci vogliono nervi d'acciaio.

La fig. 1 rappresenta un supporto d'elica con l'asse e l'elica montati.

Per la costruzione del supporto, niente



ARENATURA AERODINAMICA

torno, niente operai specializzati. Ci provvederemo di un pezzo di compensato dello spessore di mm. 2 (preferire il betulla bianco a tre strati, però vanno bene anche gli altri compensati). In questo pezzo disegneremo con il compasso due circonferenze, una con il diametro inferiore di mezzo millimetro del diametro interno del tubo, l'altro con il diametro di tre millimetri più grande del diametro esterno del tubo del modello. Nel centro dei due cerchi così disegnati si praticherà un foro da 2 millimetri e poi mediante il solito seghetto per traforo se ne segheranno i contorni ed avremo così due dischi perfetti. Ora è semplice, come si vede dalla figura. Per preparare il nostro supporto non si avrà che da incollare i due dischi facendo passare poi due fori un'asse in modo che essi rimangano perfettamente a centro. Rinfineremo il nostro supporto con la carta-vetro e non ci resterà che conficcarci nel centro una boccolina per farvi passare e scorrere l'asse dell'elica. La boccolina, questa benedetta boccolina: ho visto dei modellisti parlare di tornitura, di tubi trafiletti; ne ho visto degli altri pestarsi ben bene le mani con il martello per voler costruire questa boccolina arrotolando attorno ad un'asse un pezzo di lamierino, e nessuno pensò mai alla bicicletta. Strano — si dirà —, forse ora si può pensare alla bicicletta, mentre un gruppo di pazienti mortali si sfilano i polpacci sulle strade polverose del giro di Francia o sulle ellittiche piste di cemento, e che so io, ma nessuno avrà mai pensato alla bicicletta per il proprio modellino. Ebbene, signori, anche noi modellisti porteremo il nostro contributo alla

industria velocipedistica e ci procureremo dal meccanico alcuni raggi di ruota di bicicletta con le loro viti. Prenderemo una vite — tener sempre presente la fig. 1 — e ne spianeremo adeguatamente la testa mediante una lima e poi ne allargheremo il foro con una punta da mm. 2. Conficcheremo la vite preparata nel foro del supporto, — che eventualmente potrà essere allargato — ed avremo terminato il nostro supporto con la perfetta boccolina di ottone.

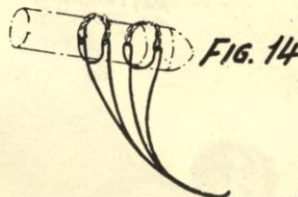
Nel mozzo dell'elica, dalla parte posteriore, conficcheremo un'altra vite limata e con il foro allargato come quella del supporto. Nel conficcare la boccolina, tanto nel supporto, quanto nel mozzo dell'elica, bisognerà procedere con cautela e allargare il foro, quando occorra, onde non screpolare e non spaccare né il supporto né l'elica.

Ed ora veniamo all'asse. L'asse deve essere di acciaio, ben liscio e lucido. Ecco ancora il ciclismo che ci viene in aiuto. Con un raggio che abbiamo comperato, ne faremo un magnifico asse. Da una parte — da quella alla quale sarà agganciata la matassa d'elastico — lo gireremo ad occhio parzialmente aperto, poi infileremo il supporto — come nella figura —, poi due o tre rondelle o di ottone o di latta e poi finalmente l'elica. La parte estrema dell'asse, sporgente per circa 15 millimetri fuori del mozzo dell'elica, mediante un



PATTINO SEMPLICE FIG. 13

paio di pinzette a punta tonda, sarà piegata ad angolo per far presa, dall'esterno, sulla pala dell'elica all'altezza del mozzo ed avremo il nostro semplicissimo, leggeris-



PATTINO IN FILO DI ACCIAIO

simo ed economicissimo insieme del supporto-elica ormai pronto.

La parte anteriore dell'asse, così storta ad angolo, potrà servirci per agganciare il caricatore della matassa d'elastico. L'occhietto dove va agganciata la matassa, dovrà, come sempre, essere rivestito di gomma.

La fig. 2 mostra la parte posteriore di un tubo. Il gancio ferma-elastico non è

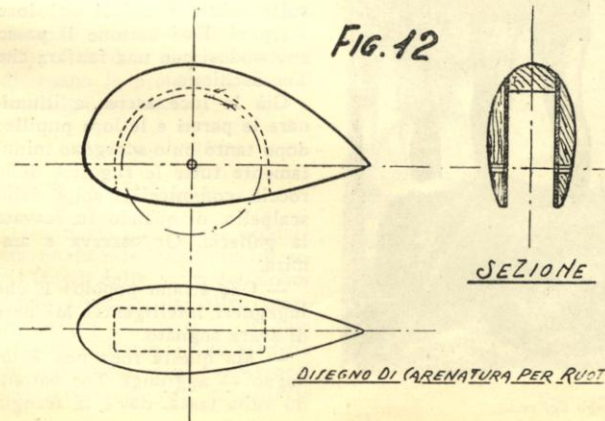


FIG. 12

SEZIONE

DISEGNO DI ARENATURA PER RUOTE

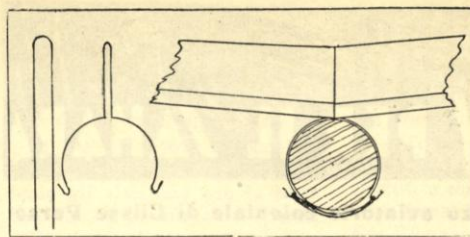


FIG. 3

che un pezzo di filo di acciaio del diametro di mm. 1,5 sagomato come nella figura e poi rivestito con il solito tubetto di gomma.

Il tappo è di sughero e non di legno comune, perché è meglio guadagnare questi pochi grammi; tutto è utile e inoltre il sughero si lavora molto bene con un comune temperino e con la carta-vetro mentre i tappi di altri legni debbono essere torniti. Sempre economia, leggerezza, semplicità!

II.

ATTACCHI PER ALI E TIMONI.

Osservando i modellini di tutti i concorsi, ho sempre constatato la strana eterogeneità degli attacchi dei piani portanti e di stabilizzazione; tanti modelli, tanti tipi diversi di attacchi.

Prenderemo una forcina e con le pinzette la sagomeremo come nella fig. 3 e ne avremo il nostro attacco. Potremo adoperare anche del filo di acciaio dolce del diametro di circa un millimetro. Il diametro del cerchio spezzato dell'attacco dovrà essere un po' più piccolo del diametro esterno del tubo del modello, mentre la distanza fra i due gambi paralleli dovrà essere uguale allo spessore della cerniera centrale del piano a cui questo attacco deve essere applicato.

La figura 3 mostra chiaramente come l'attacco va montato sul suo piano. Si noti che ad ogni piano applicheremo sempre due attacchi. Gli attacchi debbono essere montati a cavaliere della cerniera centrale, uno all'altezza del longherone anteriore, l'altro all'altezza del longherone posteriore. Essi debbono essere strettamente legati ed incollati con la colla caseina o colla Hidra, alla cerniera e ai longheroni. Se dobbiamo dare al nostro piano una certa incidenza positiva, non faremo che lasciare un po' più lungo il gambo dell'attacco anteriore; se negativa, faremo la medesima cosa per quello posteriore; se nulla, terremo i gambi d'una lunghezza tale in modo che la costa della cerniera centrale risulti parallela al tubo. Quando le superfici saranno finite completamente, cioè quando saranno anche ricoperte, per montarle sul tubo basterà innestare gli attacchi su questo e stringerli mediante una legatura elastica (vedi fig. 3). In questa maniera, in caso di un urto violento, l'elastico o si spezzerà lasciando libero il piano, oppure si sposterà per un buon tratto evitando così gravi avarie alle strutture.

III.

ORGANI DI ATTERRAGGIO.

La fig. 4 ci mostra un semplice carrello. Questo carrello può essere applicato a qualsiasi modello ed è costruito in filo di acciaio armonico del diametro di mm. 1,2 od 1,3. Il carrello è smontabile e può anche essere fisso. Se il costruttore lo preferisce smontabile, non avrà che da infilarlo nei due anelli superiori sul tubo e poi stringere e legare le parti inferiori ed aperte degli anelli con legature di elastico; se invece vuole che il carrello sia fisso, non ha che da fissarlo al tubo mediante le normali legature di filo incollato.

Così dicasi per la grucciona o pattino di coda che è chiaramente illustrata nella fig. 4.

Sono proprio indispensabili le ruote? Forse sì, forse no. Sono indispensabili se il modellista intende far decollare il suo modello da terra. Dunque, da quanto si vede, le ruote possono essere

utili solo per il decollo, mentre per l'atterraggio esse sono pressoché inservibili dato che il modello atterra sempre o su terreni, anche minimamente accidentati, o su terreni erbosi dove la funzione delle ruote è del tutto o in parte menomata. Ma se il modellista ha costruito il suo modello esclusivamente per farlo volare lanciandolo

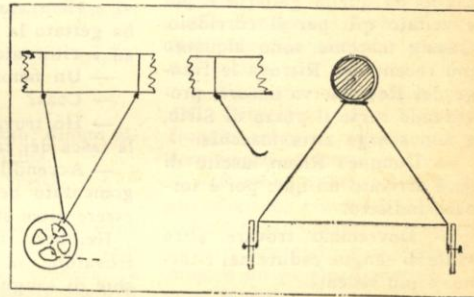


FIG. 4

sempre a mano, ciò che è consigliabile sia per la sicurezza della partenza che per l'esito del volo, sarà meglio abolire addirittura le ruote e munire il modellino di pattini; pattini che, come si vede dalla fig. 4, non sono che il prolungamento della gamba di forza posteriore del carrello. Riprendendo la questione delle ruote, la ruota ideale per il modellista principiante, è quella di legno compensato. Basterà procurarsi del compensato di pioppo di prima scelta dello spessore di mm. 3; disegneremo le ruote e le traforemo con il seghetto. Nei mozzi conficcheremo le solite viti di raggio di bicicletta, stavolta, però, ben assottigliate ed allege-

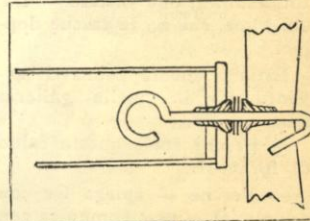


FIG. 1

rite mediante limatura e le ruote saranno costruite. Così, piano piano, abbiamo visto come si possono evitare certi complicati congegni con delle semplici ed accorte applicazioni, che consentiranno al nostro modello di essere più semplice, più economico e di volare di più e meglio.

Libero Blaia

(A pag. 3 la Posta dell'Aeromodellista).

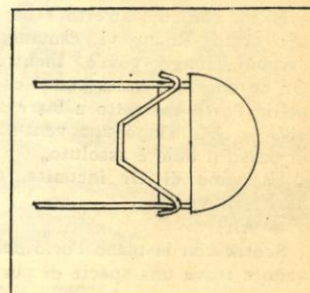


FIG. 2



Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Or esamina quelle stille di sangue rappreso. Torna indietro per il corridoio a confrontare le altre:

— Tor, io dico che Rham è uscito da quella galleria e poi è venuto giù per il corridoio. Queste macchie sono alquanto più recenti. — Ritrova le frange del Re; osserva ancora, procedendo verso il pozzo di Sirio, e non scorge altre macchie.

— Dunque: Rham, uscito di là, è arrivato fin qui: poi è tornato indietro.

— Dovremmo trovare altre stille di sangue cadute nel ritorno, e più recenti.

— No. A questo punto si è fermato per fasciarsi la mano con una benda del suo parruccone. Vedi? Or si mette in testa la frangia di perle e rubini e brillanti, e mostra a Tor la benda che gli scende sull'orecchio destro.

— Vedi? Manca la sinistra. Rifacciamo dunque la strada di Rham. E questa frangia sarà meglio conservarla: non si sa mai.

— Sei grande! — esclama Tor con ammirazione sincera — Da' qui a me, che ho le tasche doppie.

Esitano ancora prima di avventurarsi in quella galleria buia.

— Perché soffia questo caldo di fornace?

— Perché — spiega Or con semplicità — essa comunica con l'esterno, dove c'è il caldo meridiano del centro del Sahara. Coraggio! la strada è quella buona.

Or procede a tentoni, Tor gli tiene una mano sulla spalla, pronto a sorreggerlo.

— Se incontri una buca, io ti trattengo.

E' un cunicolo stretto e basso; certo Rham vi cammina carponi, lungo com'è, mentre Or ne sfiora la volta con i capelli. Tor è costretto a stare a viso in giù. Dopo una ventina di passi, il buio è assoluto.

La mano di Or incontra, a destra, il vuoto.

— Alt!

Scorre con la mano l'orlo del vano e trova una specie di porta stretta.

— Un altro corridoio? Esaminiamo.

Vi scoprono una scaletta stagliata nella roccia, che deve condurre nel palazzo di sotto.

— Ho capito! Rham, dal suo palazzo è venuto su di qui: poi vi è rientrato dal corridoio: vi ha gettato la barba e la frangia ed è ritornato...

— Un fiammifero!

— Cosa?

— Ho trovato un cerino nella tasca dei calzoni.

— Accendilo: qui se io ho argomentato bene, ci dovrebbero essere altre stille di sangue.

Nei brevi istanti di luce, ritrovarono in terra altre macchie di sangue più recenti, una benda insanguinata e una placca sottile d'oro con quattro cate-nelle fissate agli angoli.

— Ci siamo: Rham è venuto su, da questa parte: è tornato nel palazzo per la via del corridoio ad esplorare. Poi bruscamente ha gettato via la frangia e la barba, strappandone la benda per fasciare la ferita, che gli doleva, quindi ha preso su per questa galleria. A questo punto ha gettato via la benda.

— E non potrebbe essere ritornato di qui nel suo palazzo?

— No: senza barba non poteva: almeno così sembra da quanto mi hai raccontato tu stesso.

— Ma allora è fuggito.

— Pare.

— E' inutile sapere. Cerchiamolo, la rivoltella io ce l'ho ancora, e carica.

— Bene! Andiamo.

Convinti di seguire la via tenuta da Rham, procedono più speditamente, sicuri ormai di non imbattersi in trappole o in buche.

Il caldo era sempre più soffocante. Or soffriva di capogiri: la gola secca gli si stringeva fino a impedirgli di respirare. Tor, calmo, forte, lo spingeva sorreggendolo. Non parlavano più.

La marcia faticosa verso l'ignoto durava da lungo tempo, e quel cunicolo buio pesava come un incubo sul cuore di Or, che a un tratto mandò un gemito e cadde sulle ginocchia.

— Or! Or!

Tor lo rialza, ma egli si abbandona come morto fra le sue braccia.

Lo adagia piano a terra, dove siede appoggiandogli la testa sulle sue ginocchia.

— Or! coraggio!

— Or respira a stento.

Allora Tor, già disfatto dalle ansie, dai pericoli superati, dall'avvenire pauroso, richiama tutte le sue forze, si carica l'amico sul dorso, e curvo, perché non urti contro la volta rocciosa, si incammina deciso di andare finché non trovi la luce.

Il cunicolo ora è in salita.

Tor arranca sbuffando, le tempie martellano; la schiena duole sotto il peso; ma egli procede, procede, digrignando i denti nello sforzo, con nel cuore una preghiera e una speranza.

“Siamo sempre stati buoni, Or ed io: non è possibile che si debba finire in questo inferno”.

La salita termina bruscamente a schiena d'asino e Tor barcolla allo spigolo, dove comincia la discesa.

A quella scossa Or rinviene e guarda avanti, dalla spalla dell'amico, ove appoggia la testa.

— Tor! La luce!

Tor guarda avanti anche lui: è la luce davvero.

Giù, in fondo alla discesa, lontano ancora, balugina un chiarore vago, quasi polveroso. Ma è la luce, è la salvezza. Or si stacca e vuole camminare.

— Tor, caro. Fin qui mi hai portato? Come hai fatto?

— Così ho fatto: è naturale: lo sai bene che sono forte.

Adesso, richiamati dalla luce, corrono i due ragazzi per la discesa; Tor è davanti, e Or appoggia le mani sulle sue spalle.

Scricchiolano giocondamente sulla roccia i chiodi dei loro scarponi. Essi battono il passo animandosi con una fanfara che Tor fischiotta.

Già la luce arriva a illuminare le pareti e le loro pupille: dopo tanto buio scorgono minutamente tutte le rugosità della roccia, con nitidi i colpi dello scalpello, di quando fu scavata la galleria. Or osserva e ammira.

— Che strano popolo! E che ingegneri intelligenti! Mi pare di avere sognato.

— Ma questa roba non è un sogno — aggiunge Tor battendo sulla tasca, dov'è la frangia



Ritrova le frange del re.....

preziosa e la placca d'oro del Re.

Sono presso lo sbocco.

— All'erta! — ammonisce Or e consegna la pistola al compagno.

Questi, stringendo l'arma, si affaccia circospetto.

— Avanti! Deserto assoluto.

E sono fuori, e sono liberi finalmente.

Allora si sentono fanciulli e si abbracciano. Or singhiozza senza ritegno: Tor maschera il pianto con una tosetta incredibile.

Poi riguardano lo sbocco della galleria, e si accorgono che è abilmente mascherata da due rocce naturalmente appoggiate ad angolo e l'ingresso è quasi ostruito da rovi.

— Dove siamo?

Alle loro spalle s'erge ripido il dorso di un monte altissimo: dinanzi, dopo un lieve e breve pendio, c'è un vasto pianoro sabbioso rutilante sotto il sole che lo flagella quasi a perpendicolo. A destra e a sinistra, le propaggini del monte si prolungano, chiudendo il pianoro come un golfo, e si perdono, sempre più basse, verso una infinita distesa di sabbia infuocata.

— Siamo sulla falda meridionale dell'Era Kohor.

— Se lo dici tu, lo credo. E come si fa a tornare ad Homs?

— Bisogna essere forti ancora. Io penso che tuo padre insisterà nelle ricerche e se passerà di qui non sarà difficile, in questa solitudine, farci scorgere. Intanto bisogna andare avanti.

— Dove?

— In cerca di acqua, anzitutto. Io muoio di sete e qui il caldo è insopportabile.

Dietro una roccia a destra si leva un filo di fumo.

— Ecco!

Corrono, disperatamente corrono: allo svolta vedono una caverna, da cui esce quel fumo, e dinanzi c'è molta gente nera, quasi nuda, con fasce bianche intorno alle reni, affaccendata a caricare dei cammelli ingualdrappati, sonnacchianti in terra. Più oltre due enormi elefanti dimenano le proboscidi sventolando le orecchie.

Capitolo XXIV.

Ras Rhamoun

Dei negri nudi, forse crudeli, ma, finalmente, degli uomini veri! Quelli della conca del Kohor erano creature dell'altro mondo; e poi, il martirio di quel palazzo solitario, in un silenzio da impazzirci, con i mostruosi coccodrilli! E poi, la galleria

buia che non finiva mai! E ora, tanta sete e tanto caldo!

Or e Tor correvano verso quegli uomini con le mani tese in atto di preghiera. A pochi passi dalla caverna, Or cadde e Tor gli si chinò sopra, invocando aiuto:

— Acqua! Acqua! — i due ragazzi conoscevano l'arabo e Tor chiamò in questa lingua (*moia! moia!*).

Pronto, arriva uno con una brocca e Tor l'afferra e l'accosta alle labbra di Or. Poi beve anche lui.

L'uomo, ripresa la brocca, li guarda stupefatto.

— Di dove venite?

— Dalla montagna.

— Impossibile.

— Siamo caduti con l'aeroplano.

— Replano? Dov'è?

— Dall'altra parte della montagna.

— Tu sei bugiardo.

— Va' a vedere e lo troverai nel lago — dice Tor baldanzoso.

— Lago? Bugiardo, bugiardo grande.

L'uomo manda un fischio; accorrono altri quattro, che prendono per i polsi i due ragazzi e li trascinano riluttanti nella caverna.

Era poco profonda, ma larga e ben riparata dal caldo eccessi-

vo, grazie a due muri a secco elevati ai lati dell'imboccatura, che la stringono; e formano una specie di porta difesa da una pelle di cammello, fissata allo stipite come una tenda.

Lì c'è un uomo accoccolato sopra una stuoia: negro e nudo come gli altri, ma con la testa fasciata da un turbante sporco.

Fa cenno di lasciare liberi i ragazzi e, senza guardarli, sempre con gli occhi a terra, li interroga. Or dà una gomitata all'amico e risponde.

— Noi siamo caduti con aeroplano.

— Vogliamo tornare a casa nostra. Ti daremo tanti "filus", se tu ci aiuti.

— Bugiardo grande! Dove sta casa tua?

— Homs.

— Troppo lontano: dimmi l'altra casa tua più vicina.

— Ho detto la verità.

— Non credo.

— Accidenti! — intervenne Tor impazientito. — Se non credi alle parole, crederai a questo. — E gli mette sotto il muso la palma tesa, con su un grosso brillante della frangia del Re.

L'altro ammira con un battere di ciglia rapido, mormorando parole incomprensibili; prende con due dita il gioiello,

lo accosta all'orecchio, lo fiuta, poi lo ripone in seno.

— Tu mi dai ancora quattro brillanti, e io diveno buono e dico: Tu non sei bugiardo come tuo fratello più piccolo.

— Te ne daremo altri quattro e poi ancora quattro, se tu ci aiuti a tornare a casa.

— Bene, bene. Quando viene Ras-Rhamoun, si vedrà. Aspettate.

— Quando viene?

— Domani mattina — disse il negro mentendo. E Or capì che mentiva dal tono della voce e dallo sguardo sfuggente.

— Adesso tu bugiardo grande.

Ma il negro si leva ed esce, mettendo due uomini a guardia dell'uscita.

— Però non mi paiono crudeli. Sono avidi e, con questa frangia regale, riusciremo a convincerli — osservò Or.

— Sarebbe delizioso un viaggio sahariano a dorso di elefante.

Uno degli uomini di guardia rientrò portando due pani di orzo, e un pugno di datteri.

— Mangiate — e tornò al suo posto.

— Potremmo dormire per turno aspettando Ras... Ras... come si chiama? — disse Tor.

— Non ho capito bene.

Ulisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).



Corrono, disperatamente corrono: allo svolta vedono una caverna...



Guardate un po' che cosa mi manda quel tipo comico sentimentale che è Nibbio di Milano.

*L'alpi nevose ch'ai Tui gran confini
Arco ti fan magnifico e imponente,
Ouel mare interno che le grandi gesta
Una volta vide di Roma antica,
Intorno a te ognor gloria rifletton.
L'aer terso soltanto invan richiese
Onore e fama a le più grandi menti;
Nel decim'anno il Duce il fe' possente,
E più ancor ne spera, che v'è 'l giornale
Che l'animo de' giovin sempre infiamma
E li prepara a li futuri ardori.*

Nessun commento.

AVIOBUM - Badia Polesine. — Che *L'aquilone* sia diventato un pericoloso covò di briganti, non lo sapevo; nè lo so adesso, a dispetto delle tue dichiarazioni. Certo, se tu fossi con noi, le cose cambierebbero. Cambierebbero in questo senso: che tu, unico brigante pericoloso, verresti preso a ceffoni esattamente tredici volte al giorno. E adesso parliamo di cose serie. Il giornale diventerà settimanale col prossimo anno, almeno spero. Tu ricordami pure la promessa. I tuoi manifesti VOGLIAMO L'AQUILONE SETTIMANALE mi fanno piacere, perchè il tuo desiderio, che è poi quello di diecimila lettori, è anche il mio più vivo. Leggerò il racconto di tua sorella e riferirò sulla *Posta Aerea*. E per oggi basta.

CONDOR. — Ti risponderà Giarella. La caricatura non è originale. Riprova. Hai fatto bene a darmi del tu. Ti saluto cordialmente.

GIANNI L'AEROFILO - Agordo. — Grazie. Verò certamente e porterò con me un bellissimo aeromodello. Salve!

AQUILOTTO SPERDUTO - Palermo. — No, non cestino la tua lettera. Questa tua lettera è la cosa più straordinaria ch'io abbia mai veduta. Ne voglio parlare qui perchè tutti i miei amici si divertano. Pensa un po': tu critichi *L'aquilone* e pensi, perciò, ch'io mi guardi bene dal ripetere le tue parole di biasimo; invece io, siccome sono arcertissimo di interpretare il gusto e i desideri della maggioranza dei lettori, ripeto tutte le tue osservazioni tranquillamente. Andiamo per ordine. Premesso che sei un ammiratore confesso, tu incominci col dire che le copertine somigliano a quelle del *Travaso*. Non è il caso di fare dei confronti, o di giudicare il settimanale umoristico romano. Io ti posso soltanto dire che fra le illustrazioni nostre e quelle del citato periodico c'è la differenza che passa fra un'antenna dell'alta tensione e la torre Eiffel. E non mi parlare del «420»! Abusare della mia bontà è indecoroso. In tutti i casi la copertina a colori è necessaria per le seguenti ragioni: 1° dà una fisionomia al giornale; 2° serve da richiamo nelle edicole: proprio, come vedi, l'opposto di ciò che affermi tu. E seguitiamo. Escluse le lezioni di Giarella (bontà tua) tutto il resto è fumo: fumo le novelle, fumo i programmi e i resoconti dei raduni, fumo le fotografie e i disegni. Che barboso che sei! Perchè non leggi soltanto le enciclopedie? Il colmo, ad ogni modo, è questo: mentre tutti — dico tutti — pretendono fotografie e fotografie, tu vorresti abolirle. E vorresti anche abolire le caricature. Ma senti: tu non vuoi le novelle, non vuoi le fotografie, non vuoi i resoconti allegri, non vuoi la collaborazione dei giovani, non vuoi la posta aerea, non vuoi le caricature, non vuoi le composizioni a colori, ecc. Ma cosa vuoi, dunque? Perchè non leggi la Bibbia? Ti assicuro che la Bibbia rimane sempre il migliore e il più dilettevole e il più saggio libro che sia mai stato scritto. Una cosa mi stupisce sopra tutto, ed è questa: che

a Palermo (almeno come dici tu) la persino tutti alla tua maniera. Vorrei farti leggere migliaia di lettere nelle quali è detto tutto l'opposto di ciò che tu mi hai scritto. Per finire: non ti serbo rancore e ti dichiaro d'esserti più amico che mai, come tu — del resto — desideri. Evviva l'allegria.

BRUNO MANZETTI - Casalmassima. — Provveduto al cambiamento del tuo indirizzo. Hai fatto benissimo a prender parte al noto concorso. Fra non molto sarai chiamato per sottoposti alla visita medica. Auguri.

GIUSEPPE PISANI - Momo. — Sei regolarmente iscritto tra i nostri abbonati ed ormai ti saranno pervenuti i numeri arretrati del mese di luglio, dal quale ha inizio il tuo abbonamento.

MARIO DALL'OLIO - Parma. — Verifica o a cotesto Ufficio postale o... per le scale di casa tua se esiste qualche anima gentile che fa sparire il giornale che quindicinalmente ti spedisimo. L'ufficio spedizioni è in regola con te. Salve.

MARIO GALLINA - Vercelli. — Il dichiarare pubblicamente che tu hai procurato in brevissimo tempo 81 (dico ottantuno) abbonati a *L'aquilone* deve far piacere a te e a noi, e deve incoraggiare coloro che, poveretti, non sono stati buoni a fare un solo nuovo abbonato. Una propaganda svolta con questi risultati è la più bella prova di interessamento e di affetto che un aquilotto possa dare al suo giornale. L'intera redazione ti manda i più cordiali e vivi ringraziamenti. Ed ora rispondiamo ad alcune tue osservazioni. Prima di tutto è stato disposto per l'invio degli arretrati ai 21 abbonati com-

presi nella tua lista 8 maggio, modificando a ciascuno la scadenza dell'abbonamento che viene ad essere portata al 31 dicembre prossimo. In secondo luogo ti facciamo notare che in nessun tuo elenco troviamo il nome di Carlo Vola, e quindi è spiegabile che non riceva il giornale. Invece è stato provveduto per le altre modificazioni da te desiderate. I cartoni degli apparecchi si stanno spedendo giornalmente e presto verrà il turno dei tuoi abbonati, ai quali raccomandiamo ancora un po' di pazienza. L'amministrazione è disposta a spedire, secondo il tuo desiderio, i numeri arretrati contenenti l'inizio del romanzo. Infine dovrei risponderti qualche cosa sull'invocato raduno in cotesta città; ma fino al prossimo mese di settembre non potremo riparlarne. Saluti caldissimi.

CARLO CHINI - Roma. — Apprezziamo le tue intenzioni e deploriamo che un giovane intelligente come te abbia bisogno di « combinare » una copertina con elementi « peccati » ovunque. Quel Mussolini tratto dalla nota scultura (cubista) in legno e in metallo non mi va giù. Dico a te e all'autore ignoto di quella scultura che il Duce dovrebbe essere rispettato. Le intenzioni buone non giustificano l'orrore artistico. Ad ogni modo ti ringrazio e ti saluto cordialmente.

ANTONIO MOTTA - Roma. — E due. Anche tu imitatore e plagiatore. Nella tua copertina, accanto alla tua firma, avresti dovuto metterci quella apocrifia del pittore Umberto di Lazzaro, autore della cartolina di propaganda eseguita in occasione della Crociera del Decennale. Un particolare: se tu credi che l'Abissinia somigli alla Libia, ti sbagli di grosso. I minareti e i marabutti/son cose degli arabi, cioè dei mussulmani, e non dei copti o dei pagani feticisti. Scusa la strigliata; ma te la sei meritata. Ed ora amici come prima. Ciao.

CAVALLO RAMPANTE - Genova. — Mi pare d'aver scritto ancora che le nostre promesse sono come cambiali. Dunque a settembre — credo alla fine — si volerà. Siccome parti

per il Sud-America rimando le risposte al tuo ritorno. Buon viaggio (ma tu quest'augurio non lo leggerai che al ritorno).

ROBBY IL RADIOTELEGRAFISTA - Parma. — Non ho capito a che cosa tu volessi alludere con le tue strane reticenze.

LUIGI CALLEGO - Torino. — Questa risposta è assolutamente eccezionale perchè non sei ancora abbonato a « *L'aquilone* ». Ti devi abbonare se vuoi che « *L'aquilone* » ti aiuti. Per questa volta passi, e veniamo alle tue domande. Le copie arretrate si possono avere inviando l'importo pari al doppio del prezzo. Il libro di Martini e Nobili sta per uscire; abbi pazienza ancora per poco. Gli altri due sono in vendita nelle librerie (quello di Bonomi, una volta, anche presso l'Aero Club). Per il materiale da costruzione, rivolgiti a una delle ditte specializzate nominate sul giornale. E abbonati, così potrai rivolgerti anche a Giarella tutte le volte che vorrai sapere qualcosa. Saluti.

RENZO GALLETTA - Pavia. — I cartoni sono in spedizione. Quando a settembre verrai a Roma vieni pure a « *L'aquilone* », al Ministero dell'Aeronautica. In ogni modo ti farò indirizzare da qualche aeromodellista col quale potrai fare amicizia. I raduni non si possono fare se non c'è il numero sufficiente di partecipanti (leggi abbonati), come è il caso di Pavia. Procurarne molti ed avrai anche il raduno. Saluti.

LAMBERTO GIORGI - Ponte a Moriano. — Che tu sia felice di essere entrato nella famiglia degli aquilotti è naturale, perchè ti sarai accorto così di essere una persona intelligente. Anche noi siamo felici, perchè più siamo e più lavoriamo contenti. Vuol dire che il nostro lavoro è utile (lo sapevamo, ma adesso cominciamo a vederne i frutti). Dunque aiutaci anche tu, fa propaganda fra i tuoi amici e conoscenti giovani e anziani, e *L'aquilone* diventerà sempre più bello: per voi promossi. Saluti a te e ai nuovi abbonati.

CELESTINO PICCA - Ciampino. — I cartoni sono in spedizione. In ogni modo ti avverto che il cartone dell'« S. 74 » è in ristampa e perciò abbi pazienza. Saluti romantici.

GUIDO BRACANTI - Genova. — Ecco corretto l'errore di interpretazione calligrafica. Continui nella tua propaganda che darà certamente buoni frutti, dato che l'ha impostata bene. Grazie e cordiali saluti.

RENZO AMOGLIO - Genova. — Grazie della fotografia. Ti mando l'elenco degli abbonati. Ci rivedremo alla fine di settembre. Ciao.

NICOLA MUSSA - Genova Rivarolo. — Abbiamo ricevuto la sua gentile lettera. Il suo figliolo volerà in settembre, con gli altri suoi compagni. Auguri.

ANGELO GARABOLINO - Sampierdarena. — Caro simpaticone, come avrai veduto abbiamo pubblicato il tuo originale disegno. Martini e Mariotti sono commossi. I tuoi elogi relativi alla loro gentilezza e bontà li ha fatti piangere. Ci rivedremo alla fine di settembre. Cordialità stratosferiche.

ITALO VACCARO - Genova. — Come Garabolino; e saluti cordiali.

ALA DEL PIETRAROSSA - Caltanissetta. — È naturale che « *L'aquilone* » fosse scompigliato dal vento: l'aria è il suo elemento. Infatti vedi come vanno d'accordo: te lo sfogliava sotto il naso per mostrarti tutte le sue doti. Tu hai fatto bene ad abbonarti; così avrai il giornale regolarmente: per il fatto di non aver trovato il numero 14 protesta dal giornalaio, perchè vuol dire che lo ha rifiutato. Mostra il giornale ai tuoi amici, a quanti più puoi, mandali a richiederlo e vedrai che tornerà anche nell'edicola; trova degli abbonati ed otterrai che il tuo giornale (poichè d'ora innanzi deve essere « il tuo » giornale) divenga sempre più bello. I cartoni li avrai a suo tempo e vedrai che bellezza. Sappi comunque che sono cartoni da ritagliare e incollare, ottenendone dei perfetti modelli dei più famosi aeroplani. I numeri arretrati ti saranno mandati.



In America, dove il legno di balsa costa poco, si costruiscono modelli in legno massiccio. A noi piacciono di più i nostri.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Ti faccio dono dei numeri richiesti per premiarti. Sei un bravo e volenteroso ragazzo. Spero che tu riesca a svegliare i padovani dal letargo. Cordialità.

SERGIO RESEMINI - Genova. — Ricambio i saluti tuoi e del tuo babbo. A rivederci a settembre.

ALDO PRATELLI - Rimini. — Le tue proposte riguardo al raduno di Rimini ormai han-



Zio Falcone metafisico secondo Ketty Toterò.

no avuto risposta da quello che hai visto, se hai partecipato. E sono sicuro che nonostante i tuoi timori, il tempo ti sarà passato come il lampo. Per l'abbonamento ho passato la tua richiesta all'amministrazione che provvede. Saluti idrodinamici.

AQUILA AZZURRA - Milano. — Potenzinter-ra! Chiedi un po' al portiere, al postino, a tutti quanti perchè leggono il giornale prima di consegnartelo. Risponderanno che non possono farne a meno, tanto è bello. Al che tu li inciterai ad abbonarsi, così potrai riceverlo regolarmente. Maurizio Postoffice è morto di consunzione perchè nessun aquilotto gli dava retta, nè si occupava di lui. Sulle risposte di Giarella e sulla mancata pubblicazione della poesia, tiriamo un velo e cominciamo da capo. Ossia, ripeti la domanda a Giarella, insieme con la curva di Ader. In quanto ai tuoi apprezzamenti sugli aerocugini (senza far nomi), ti dirò che la cattiveria porta all'inferno. Ti farò mandare alcune copie per la propaganda.

MARIO SVAB - Trieste. — Ecco pubblicata la fotografia. Non ho capito bene la questione dello spumante, perchè l'acqua, anche a 4°, non fa schiuma (meno che col sapone). Passo i saluti tuoi e dei tuoi amici a Giarella e a tutta l'Aeronipoteria. Senti come rispondono tutti a gran voce?

AQUILOTTO ROSSO E NERO - Saupierdarena. — (Avverto, per chi lo volesse sapere, che questo aquilotto è Angelo Carabolino. Gli interessati sono avvertiti). Eccoti accontentato anche nella tua piccola vanità. Non potevi avvertire tu stesso i tuoi amici dello pseudonimo scelto? La voce si sarebbe sparsa ai quattro venti. Gli aquilotti genovesi erano musoni? E' naturale che in qualche momento, con la doccia fredda del mancato volo e le traversie dei trasporti, qualcuno abbia potuto avere la faccia secura. Ma tirando le somme, ho visto più facce allegre che facce meste. Per le quote di iscrizione all'Aero Club, ne diamo notizia a pag. 2 di questo numero. Ti faccio mandare i disegni del B. R. 39. Ed infine, il prof. Nocelli non se l'è presa a male del disegno, perchè è una persona intelligente e di spirito (basta il fatto di aver partecipato al Raduno!). Saluti rombanti.

PASQUALE D'AMICO - Roma. — Spediamo i numeri richiesti. Cordialità.

OTTO - Milano. — Dovrei girare la tua domanda a Giarella, ma ti confesso che ricevere una domanda, così a bruciapelo, su un apparecchio di 120 Kg. di peso, abituati come siamo a sentir parlare soltanto di grammi ed ettogrammi, mi ha fatto nascere un certo senso di sbigottimento. Temevo un errore. Poi ho capito che si tratta di una cosa seria. Ma ho avuto una delusione. Se le ali sporgono tanto in fuori è solo per ragioni di equilibrio? Sono domande tollerabili? E vuoi fare un apparecchio per il volo muscolare umano? Dio voglia farti mancare i mezzi, così continuerà a non mancarti la salute. Comunque, eccezionalmente e sperando nel perdono di Giarella, ti posso dire che più le ali sporgono, a parità di superficie, la resistenza è minore, quindi occorre meno potenza. E questo sarebbe il caso tuo. Poi il numero di giri dell'elica dipende da un sacco e una sporta di altri fattori: velocità, potenza, passo, diametro, tutte quantità legate fra loro in maniera più complicata di quanto non presupponga la tua domanda semplicistica. Infine, pensa che non basta aver pensato una cosa: il primo che riuscirà a volare veramente con le sole forze umane avrà fatto un bel passo: sarebbe la minore potenza mai adoperata in aviazione. Passo i tuoi complimenti ad Avionetta. Saluti con ali corte.

EZIO BEVILACQUA - Roma. — Va' al più vicino ufficio postale e fa' un vaglia di 7 lire a L'Aquilone, Viale dell'Università, Roma. Farai parte così dell'aeronipoteria e riceverai i cartoni per fare altri apparecchi. Saluti.

MUSCARIELLO - Verona. — Ho letto il tuo racconto. E' un po' troppo puerile, ma devo dichiarare che è tutto pieno di spirito eroico. Merita che lo ritocchi alquanto e che lo pubblichi al più presto. Se vuoi scrivere ancora per L'Aquilone mi farai un piacere, e due piaceri mi farai se scriverai a macchina. Ti confesso che sono stato lì lì per buttare nel cestino i tuoi fogli indecifrabili. Ti saluto affettuosamente.

AZZURRA - Moena di Fiemme. — Non ho ricevuto nessuna cartolina; nemmeno quella di San Zeno. Mi dici tante cose carine, è vero, ma te le prendi con Euclide e Pitagora. Ebbene: io non so precisamente quanto faccia 6x7, ma ti posso assicurare che se non fossero esistiti Talete, Pitagora ed Euclide non esisterebbero, oggi, gli aeroplani. Dunque fatti animo e studia, in omaggio a quei grandi poeti. Dico poeti; e son certo che nessuno oserà smentirmi. A proposito di Dolomiti (le montagne più belle del mondo!) io sarò ad Agordo, ospite del Gufo Azzurro (leggi dottor Gigi Lise)

alla fine di agosto. Divertiti e non dimenticare di far leggere il nostro giornale a tutte le tue giovani amiche. Un saluto cordialissimo.

Zio Falcone

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni interamente versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

▲
Officine Aeronautiche Monfalcone
▼

Apparecchi Cant - Aeroplani ed Idrovolanti civili, militari, per scuola e turismo

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE

Soc. Anonima - Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



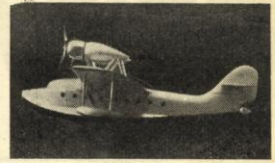
IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6..

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità mass. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12" - Motore FIAT A. 59 700 HP.

AERONAUTICA MACCHI S.P.A.

FONDATA NEL 1912

VARESE



ANFIBIO TRASPORTO PASSEGGERI C. 94

Caratteristiche principali dell'apparecchio

Lunghezza	mt. 15,52
Apertura	mt. 22,65
Altezza senza carrello	mt. 5,40
Altezza con carrello	mt. 5,90
Superficie dell'ala	mtq. 75,—
Velocità massima a 1000 mt.	kmh. 280,—
Velocità di crociera a 7/10 di potenza a 3000 mt.	kmh. 270,—
Velocità minima	kmh. 100,—
Plafond teorico	mt. 6000,—

OFFICINA VARESE - Telef. 22-96

IDROSCALO SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 10-40

AEROPORTO LONATE POZZOLO

AEROMODELLISTI

Il 'eggerissimo legno di Balsa - il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

MOVO

Via Carlo Ravizza, 16 - Milano
Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche - Legno di Balsa
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di
GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degl'i aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

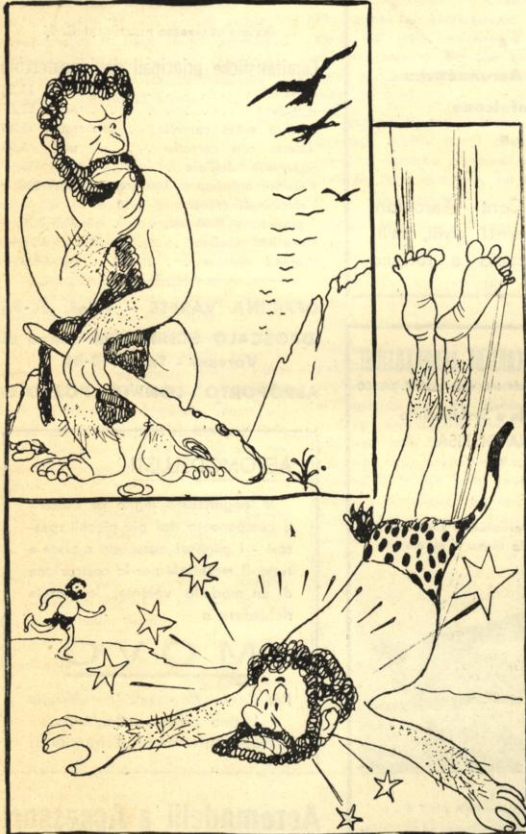
6-21 SETTEMBRE
1935 - XIII

VI° FIERA DEL LEVANTE BARI

Visitatela!

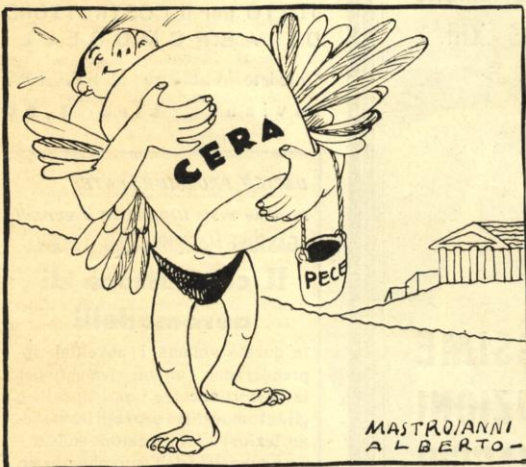
MASSIME RIDUZIONI DI VIAGGIO

ALLEGRA STORIA DELL'AVIAZIONE



Dalle antichissime
remote età
ebbero gli uomini
la velleità,

vedendo l'aquila
alto volare,
il vasto empireo
di dominare.



Nei mitologici
testi lontani
già si verificano
esempi vani

di nobilissimi
gran tentativi,
che, ahimè, rimasero
d'esito privi.

Ma il primo classico
vol fu tentato
da un certo Icaro,
giovin ben nato.
Nato nell'Ellade
— la Grecia aprica —
da un tale Dedalo
di stirpe antica,

volle il bell'Icaro
un dì tentare
la grande incognita:
volle volare.

E quindi armatosi
di molta cera,
di penne d'aquila,
di pece nera,

in una splendida
conca di mare
si mise subito
a lavorare.

Inenarrabile
fu la fatica
fatta da Icaro
nell'opra amica,

però con giubilo
senza l'eguale
riuscì nell'opera:
e un paio d'ale

grandi, simmetriche,
di penne e cera
compì un bel sabato
verso la sera.

Chiamato Dedalo,
al padre amato
mostrò il bellissimo
suo ritrovato,

magnificandone
la resistenza
e illuminandolo
sulla potenza.



Ebbe il buon Dedalo
un dubbio, solo:
che avvicinandosi
nell'arduo volo

di Febo etereo
ai rai cocenti,
la cera instabile
in quei momenti

potesse sciogliersi.
Ma il figlio allora
le prove dandogli
tosto l'incuora

rassicurandolo
in modo certo
sul sicurissimo
volo all'aperto.

Manrico il Trovatore

(Continua).

