

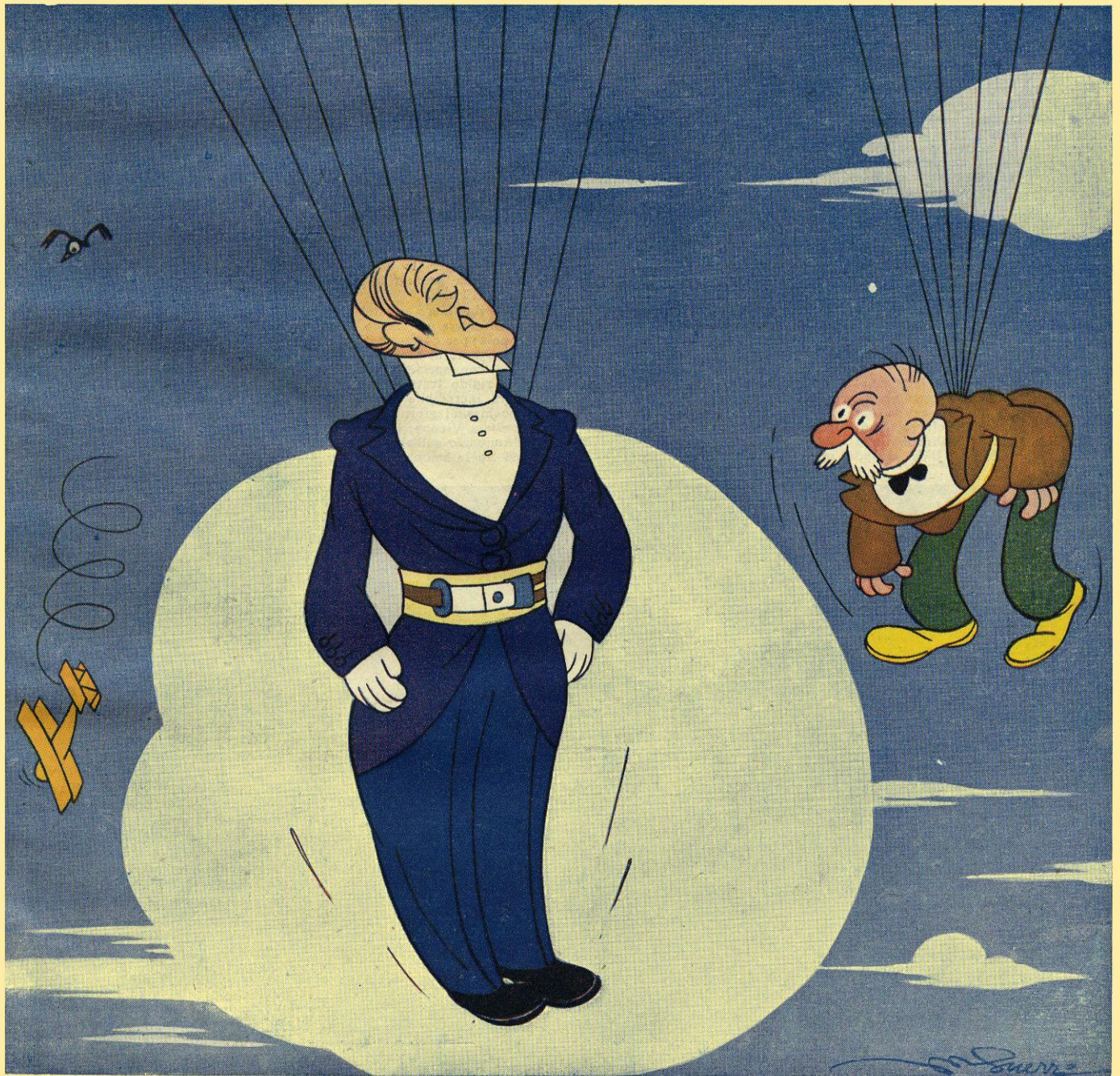
L'AQUILONE

settimanale per i giovani

C^{mi} 30 Un anno L. 14 - Sei mesi
L. 7,50 - Estero, annuo,
L. 28 - Num. arr. il doppio

EDITORIALE AERONAUTICA
LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI
DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Direzione Amministrazione e Pubblicità:
ROMA — Viale Libro e Moschetto
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



— CHIEDO SCUSA AL SIGNOR CONTE SE PASSO AVANTI...

ANTONIO LOCATELLI

Il poeta-soldato chiamò Antonio Locatelli, "Il giovane leone di guardia" quando lo ebbe compagno di eroismo nella leggendaria impresa dei Tredici di Vienna.

La città di Torino lo ha voluto glorificare, recentemente, anche come artista e pittore organizzando una postuma Mostra personale di disegni, pitture e pastelli. Vi figurano meravigliosi paesaggi d'Africa, eseguiti con finezza di tratto, paesaggi di quella terra nostra d'oltre mare dove Antonio Locatelli, nel compiere, come sempre, il suo dovere di grande italiano, ha perduto la vita.

Egli che sembrava nato per sfidare la morte, è caduto eroicamente a Lekenitz in un assalto di predoni.

Il Duce così disse di lui:

"Era per me una delle anime più pure ed intrepide del Fascismo, un soldato eroe nel significato più classico e più nostro della parola".

Dire delle sue audaci imprese di guerra, delle lontane esplorazioni in campo nemico, dei suoi combattimenti aerei, non è cosa facile, specie se si ha la tentazione di sintetizzare quel suo avventuroso romanzo di guerra, in un semplice e breve racconto.

Vorrei parlare delle imprese di Innsbruck, di Franzenfeste, di Klagenfurt, di Vienna, Lubiana, Fiume, Pola, di queste luminose mete della sua audacia e del suo spirito ardentissimo e combattivo, mai sazio di vittorie e di eroismi, ma lo spazio non me lo può consentire.

Dirò invece della sua prigionia, del movimentato soggiorno di questo irrequieto prigioniero di guerra in suolo nemico.

Un triste giorno i suoi compagni di Cavazzo Carnico lo attesero invano, dopo la sua partenza per un volo di esplorazione sulla città di Fiume. Un velo di malinconia era sceso sul volto di tutti e nel campo

di aviazione si facevano già tristi congetture sul suo conto e dai più si credeva ad una triste fine.

E' il 15 settembre 1918, si è prossimi alla fine della Grande Guerra. Locatelli giunge nel cielo di Fiume con il motore del suo apparecchio che non batte più con la regolarità di un cuore sano, attenua il suo rombo sordo, riduce il rabbioso frullio dell'elica e a grandi spire si avvicina alle case fra una tempesta di ferro, fra un turbinio di scoppi, in una spaventosa aureola di fuoco. Sorvola i borghi, cerca nella campagna vicina un atterraggio, passa sugli opifici, il porto, le darsene, le banchine.

In questo ansioso volo un proiettile lo raggiunge spezzando le velature e ferendo non gravemente il volatore audace.

Antonio Locatelli non perde per questo la sua calma, cerca lo spazio dove atterrare, oltre le case, con una speranza in cuore, di farla franca facendo credere alla sua morte in un falò finale del suo apparecchio. Egli teme, più che la morte, la dura prigionia e con questa l'inazione forzata.

Ormai non vi era più speranza di ritorno; quel suo fido apparecchio che vittoriosamente aveva con lui violato più volte i cieli contrastati d'Austria, battendone le vie sconosciute per scoprire i misteri dell'agguato nemico, con l'ala frantumata, andava inesorabilmente a fraccarsi al suolo.

L'esperto pilota lo guida ancora, lo sostiene miracolosamente, vola sulla campagna e finalmente, esausto e deciso, va a fermarsi contro gli alberi di un bosco.

L'urto è violento e dai rottami, come da una sepoltura, ne esce Locatelli, ferito, sanguinante ma ancora capace di trascinarsi lontano. Da alle fiamme il suo fedele "Sva", per non lasciare al nemico che un

mucchio di cenere e si allontana, palpitante di libertà e senza accorgersi che le ferite sanguinano abbondantemente.

Il velivolo, dopo il rogo non è che un mucchio di ferraglie incombuste e i primi accorsi credono che fra quella cenere vi siano anche i resti mortali dell'aviatore. Locatelli, intanto, si è trascinato lontano, si è medicato come può le ferite e va gironzolando per le vie nascoste, senza guida, in cerca di un pane e di un giaciglio.

Una pattuglia di gendarmi, sospettando, lo arresta conducendolo a Fiume tra le baionette.

Dal campo di concentramento di Sigmundsherberg, sfidando gli spessi reticolati, le vedette e le mitragliatrici di guardia, tenta la fuga malgrado che altri audaci abbiano trovato la morte fra il filo spinoso degli sbarramenti.

Locatelli pecca troppo d'imprudenza e di fiducia e difatti le vedette che sono deste e guardinghe ghermiscono nuovamente il fuggitivo, che dalle baracche del campo di concentramento viene passato nelle carceri di Vienna fra ladri e delinquenti.

Anche qui il nostro eroe non si dà pace, ruggia come un leone in prigionia, spezza i vetri della sua cella angusta, s'affaccia alla stretta feritoia, inveisce contro i viennesi che passano per la via, annuncia loro come un profeta la prossima vittoria dell'Italia.

E' un prigioniero questo, che comincia ad essere pericoloso e a dare troppa noia; per questo motivo viene riaccompagnato al campo di concentramento con speciali raccomandazioni di rigido trattamento.

Sembra incredibile ma Locatelli, dopo pochissimi giorni torna per la terza volta a Vienna: la prima volta con d'Annunzio sull'ala tricolore; la seconda fra le baionette dei gendar-



L'aeromodello a elastico "A. P. 7" costruito da Aldo Senigallia

mi come prigioniero e la terza volta, non si sa come, libero nuovamente e travestito da soldato austriaco.

Ha osato l'inosabile!... Con un coraggio e un'audacia incredibili va da Vienna a Linz, servendosi di un passaporto falso... va a Salisburgo ad Innsbruck e riesce a raggiungere il confine svizzero. Ma qui, disgraziatamente, s'imbatte con un capoposto... pignolo il quale non si lascia ingannare e arresta l'aviatore italiano credendolo un disertore austriaco.

Se questa non fosse una storia vera e vissuta da un eroe del nostro tempo, si direbbe un racconto inverosimile di uno di quei giornali di avventure che tanto entusiasmano i ragazzi. Eppure è la storia di un nostro Asso della Grande Guerra, la storia di un nostro compagno d'armi.

Sembra impossibile che un uomo possa avere tanta sete di libertà, tanta smania di varcare a qualunque prezzo le linee nemiche per risalire in groppa ad un apparecchio di guerra e gettare la propria vita con spavalderia per servire la Patria.

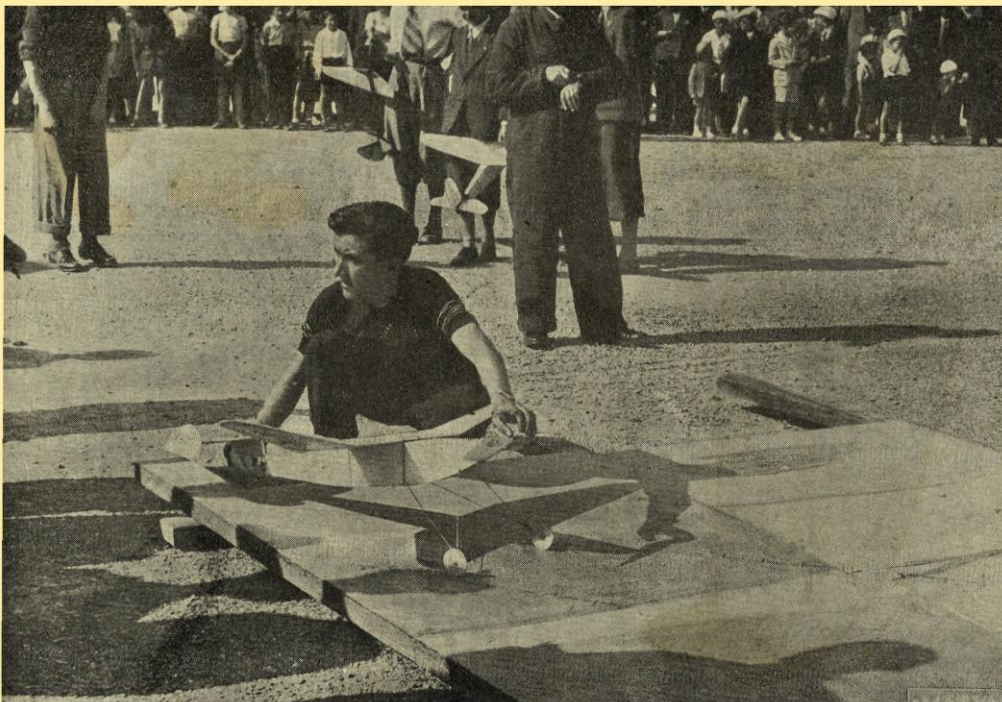
Nell'Inn, in una borgatella lontana, dove il Locatelli, dopo l'arresto, è condotto prigioniero, in una notte insonne, piena di ansie e di tormentosi pensieri, riesce a fuggire approfittando di un interrogatorio.

Con un improvviso e inaspettato slancio varca la piccola porta della baracca dove l'interrogatorio si svolge, chiude dal di fuori a chiave i suoi carcerieri e fugge a gambe levate per le strette viuzze della borgata che ancora non è desta.

Riesce a guadagnare nuovamente la campagna e la libertà, ma per poco perchè se il suo spirito è indomabile, la sorte gli è spietatamente avversa.

Nuovamente acciuffato viene trasportato questa volta in una fortezza dai robusti cancelli e dalle mura troppo alte.

Il "Giovane leone di guardia" del violato cielo viennese vuol tentare ancora — chi non si sarebbe demoralizzato? — e difatti riesce ad atterrare un guardiano importuno



Un concorrente alle recenti gare genovesi mentre attende il segnale di « via! »

che vuole perquisirlo nella sua cella, lo chiude dentro portando via le chiavi, ma non riesce a superare le mura nè a forzare le uscite.

Questa volta però è finita per il nostro indavolato Locatelli; lo conducono a Bolzano fra una selva di baionette come un prigioniero pericolosissimo e da qui lo spediscono a Villaco fra due sentinelle armate ed un graduato, per sostenere un processo, nientemeno, con l'accusa di abuso di uniforme, spionaggio e recidività in evasione. L'epilogo non può essere che la fucilazione. Il caso è tristissimo, non vi è più ormai via di scampo nè speranza alcuna; solo il nostro eroe non si scoraggia e già pensa nuovamente alla fuga.

«Su un treno che corre rapidamente verso la morte sicura, il prigioniero finge di dormire accovacciato in un angolo di uno scompartimento nel quale vigilano i tre uomini di scorta. Alla stazione di Saasfedin il treno rallenta senza fermarsi, improvvisamente entra un soldato austriaco che sembra addetto alla ispezione dei vagoni; scorge il prigioniero italiano, lo scuote in malo modo e lo insulta villanamente. Ecco la libertà... è un attimo e quello che avviene ha dell'incredibile perchè è inaspettato.

Il dormiente balza come un felino sull'importuno, lo afferra per il petto e con una forza da gigante lo scaraventa sul gruppo delle guardie che cadono in un fascio sorpresi dall'intempestivo gesto del prigioniero. Questi che aveva nelle ipotesi calcolato anche questo caso fortunato, approfitta dello sportello rimasto semichiuso per eseguire un salto fuori, nell'oscurità della notte mentre il macchinista, ignaro dell'accaduto riaccelerava l'andatura del treno.

Il fuggiasco corre veloce sulla strada di Villaco che conosce e va verso le nostre linee. Sono finalmente giunti i giorni della rivendicazione di Caporetto e sulla strada

di Moggio i primi tanti riabbracciano commossi Antonio Locatelli sfuggito miracolosamente alla morte, in virtù della sua grande audacia e del suo intrepido coraggio.

(Nel 1923, al nostro fulgido Asso dell'Arma azzurra fu conferita un'altra medaglia d'oro al valore con la seguente motivazione:

“Aviatore ammirabile, esploratore sagacissimo, temprato a tutte le avversità e a tutti i rischi, combattente di alto valore, si spingeva da solo per centinaia e centinaia di chilometri su territori avversari, e, superando la concentrazione di artiglieria e talvolta di attacchi di pattuglie da caccia nemiche, giungeva su obiettivi militari di grande importanza riportando sempre fotografie e informazioni preziose. Nell'ultimo volo di guerra, colpito da uno shrapnel che gli squarciava l'apparecchio, e costretto ad atterrare in territorio nemico, sebbene ferito al ginocchio e lussato al piede, compiva la distruzione dell'apparecchio e riusciva per otto ore a sottrarsi alla cattura del nemico. Caduto prigioniero, superando rischi e stenti di ogni sorta, raggiungeva le nostre linee durante l'ultima vittoria offensiva, fulgido esempio d'eroismo. - Cielo della Carnia, dell'Altopiano, Alto e Medio Isongo, agosto-ottobre 1917; cielo di Triedvichofen (Lago di Costanza) e di Croazia, maggio-settembre 1918”.

G. Seganti

CRONACA BREVE

IL DUCE, proveniente dalla Rocca delle Caminate, si è recato il 13 corrente a Predappio, ove ha visitato lo stabilimento di costruzioni aeronautiche, accolto dalle acclamazioni dei tecnici e delle maestranze che vi lavorano.

LA SETTIMANA scorsa un trimotore da bombardamento, destinato all'aviazione della Libia, partito dall'aeroporto della Malpensa (Gallarate) diretto a Tripoli, dopo poco più di cinque ore di volo atterrava all'aeroporto di Castel Benito, coprendo il percorso di 1700 chilometri, dei quali 1500 su mare aperto, alla media di 310 chilometri all'ora.

Il 24 MAGGIO è stato consegnato alla Compagnia aerea belga S.A.B.E.N.A., il primo dei tre trimotori «S. 83» da essa ordinati; i piloti Passaleva e Cocquyt, rispettivamente capi piloti della S.I.A.I. e della S.A.B.E.N.A., hanno compiuto il percorso che separa Cameri da Brusselle in ore 2 e 22 minuti.

GLI AVIATORI polacchi Maskovski e Wisiekierski, partiti il 14 maggio da Los Angeles (Stati Uniti d'America) a bordo di un apparecchio «Lockheed Electra 14», hanno terminato il 6 giugno la loro crociera aerea, atterrando all'aeroporto di Varsavia.

IN SEGUITO ai recenti bombardamenti aerei in Spagna ed in Cina, il giornale inglese *Daily Telegraph* invita a provvedere alla difesa della Gran Bretagna, terminando con queste parole: «Almeno 2000 cannoni del tipo più recente saranno necessari per la difesa degli obiettivi strettamente militari, come gli aeroporti, gli stabilimenti aeronau-



Il modello veleggiatore «V. T. 1» costruito da un anonimo aquilotto di Schio

tici e le fabbriche di munizioni, senza tener conto di quelli necessari per la difesa della popolazione civile».

Dal prossimo numero "L'aquilone", uscirà in rotocalco a colori

Comunichiamo ai nostri lettori che col prossimo numero la veste de L'aquilone verrà completamente trasformata.

Il formato sarà ingrandito (cm. 30 x 40) e la stampa verrà eseguita con i più moderni sistemi di rotocalco a quattro colori.

Il contenuto del giornale rimarrà invariato nella sostanza. Verranno create speciali rubriche, fra le quali una che tratterà della filatelia ed una di enigmistica. Uno sviluppo maggiore verrà dato agli scritti sull'aeromodellismo, mentre gli articoli di divulgazione scientifica e quelli relativi ai problemi che riguardano il volo a vela troveranno nel giornale maggiore spazio e nuovi scrittori.

Dal primo fascicolo della nuova serie che uscirà il 3 luglio il lettore si farà un'idea del grande cammino che abbiamo percorso in poco più di cinque anni da che L'aquilone si stampa a Roma, sotto gli auspicci diretti del Ministero dell'Aeronautica prima, e a cura dell'Editoriale Aeronautica dopo.

L'Editoriale Aeronautica, che ha al suo attivo tante originali e lodate realizzazioni, fra cui lo splendido numero speciale dedicato all'aviazione legionaria in Spagna e la creazione degli eleganti chioschi-libreria che stanno sorgendo in tutte le maggiori città d'Italia, ha deciso di dedicare anche a L'aquilone particolari cure.

Il vostro giornale, dunque, diventerà fra

breve il più ricco (come veste) e il più interessante e brillante (come contenuto) fra i settimanali italiani. Naturalmente, nel suo genere rimarrà ancora l'unico e insuperato giornale di amena lettura e di divulgazione scientifica. Giornali che trattano d'aviazione, o d'aeromodellismo, o di volo a vela, sono sorti un po' ovunque in questi ultimi anni. Ma nessuno è riuscito a portare una pubblicazione al livello scientifico e artistico che noi abbiamo raggiunto in otto anni di esperienze fatte tutte seguendo il nostro buon senso, i suggerimenti dei nostri lettori, cioè i vostri suggerimenti, i vostri consigli, i vostri desideri. Poi che L'aquilone è, e deve rimanere, una grande famiglia, noi seguiremo a lavorare insieme. Zio Falcone, Giarella, l'ing. Bi, il pittor Tricheco, l'ing. Sofistico, il Barbotto Censore, Crivello (il segretario di Zio Falcone), il Cavalier Pindaretto, l'Imbonitore, l'ing. Lu, il Castellano dell'Aria e Mauritius Postoffice sono i più grandi vostri amici.

In ossequio alle disposizioni sindacali sui prezzi dei giornali (disposizioni finora da noi non completamente osservate) e in relazione al nuovo formato (notevolmente ingrandito) e al nuovo costoso sistema di stampa, l'Amministrazione è costretta ad elevare il prezzo a centesimi 60 la copia.

Però, desiderando, come sempre, favorire sopra tutto gli abbonati, che sono i nostri amici più sicuri, il prezzo d'abbonamento viene aumentato soltanto di 11 lire, anziché raddoppiato. Quindi le tariffe d'abbonamento vengono fissate come segue:

abbonamento annuo (con diritto alla tessera)	L. 25
abbonamento semestrale (con diritto alla tessera)	L. 13

Prima del 28 ottobre XVI comunicheremo le nuove tariffe per coloro che vorranno abbonarsi o rinnovare l'abbonamento tramite la R.U.N.A.

Tutti i vecchi abbonamenti saranno validi sino alla loro regolare scadenza.

IMPORTANTISSIMO!

Gli abbonamenti annuali con l'attuale tariffa che perverranno alla nostra Amministrazione entro il 30 giugno (c. a.) saranno considerati come se fossero effettuati in base alle vecchie tariffe. E dunque un affare. Non dimenticate di contrarre l'abbonamento, o di rinnovare lo scaduto, entro il 30 giugno.



Il modello di Ennio Morandi subito dopo il lancio, durante le gare dell'I.S.T.U.S.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

11.33' - 11.28'; 6-7 ottobre: viaggio di ricognizione sulla rotta «Southampton-Lisbona-Azzorre»; 10-11 ottobre: percorso inverso e Short «Cambria» del cap. Powell (29-30 luglio e 27 agosto: due viaggi da Foynes a Botwood, in ore 16 e 14.24'; 9-10 agosto e 27-28 settembre: due viaggi sul percorso inverso, in ore 12.2' e 10.33').

2) Voli sperimentali transatlantici di posta aerea, per conto della «Pan American Airways», sul percorso «Stati Uniti-Europa-Stati Uniti», a mezzo dell'idroquadrimotore Sikorsky-42B «Clipper III» del cap. Gray (5-6 e 29-30 luglio: due viaggi da Botwood a Foynes, in ore 12.34' e 11.50'; 15 luglio e 6 agosto: due viaggi sul percorso inverso, in ore 16.35 e 17.26'; 16-25 agosto: un viaggio di km. 9 mila circa-sulla rotta «Nuova York-Bermude-Azzorre-Lisbona-Marsiglia-Southampton»; 29 agosto-7 settembre: percorso inverso).

3) Voli sperimentali transatlantici tedeschi di posta aerea, per conto della «Luft Hansa», sul percorso «Azzorre-Stati Uniti-Azzorre», a mezzo degli idroquadrimotori Blohm e Voss-Ha 139 «Nordmeer» del cap. Blankenburg (12-13 agosto: viaggio dalla base baltica di Travemunde a Lisbona ed alle Azzorre; 15-16 agosto e 5-6 settembre: due viaggi di km. 3900 dalla nave catapultante «Friesland», ancorata ad Horta, all'idroscalo nuovajonchese di Port Washington, in ore 16.28' e 16.41'; 30 agosto e 12 ottobre: due viaggi dalla nave catapultante «Schwabenland»; ancorata a Port Washington, ad Horta, in ore 15.58' e 14.59'; fine ottobre: ritorno in volo alla base tedesca di Travemunde) e «Nordwind» del cap. Von Engel (24-26 agosto: viaggio da Travemunde a Lisbona ed alle Azzorre; 29-30 agosto, 15 settembre e 17 ottobre: tre viaggi dalla nave «Friesland» a Port Washington, in ore 16.5' - 14.35' - 15.10'; e 7 e 22 settembre e 24 ottobre: tre viaggi sul percorso inverso, in ore 15.20' - 14.18' - 14.45'; 24 settembre: volo senza scalo di km. 3500 da Horta a Travemunde, in ore 14.25'; 8 ottobre: percorso inverso in ore 15; fine ottobre: ritorno in volo alla base di Travemunde).

4) Altri voli transoceanici: «San Diego di California-Honolulu nelle Hawaii» di 12 idrobimotori militari americani, del com. Mac Dade (27-28 gennaio: km. 3860 in ore 22.27'); «San Francisco di California-Honolulu-Kingman Reef Salamo-Aneklund nella Nuova Zelanda» di un idroquadrimotore ciclice americano Sikorsky 42B, agli ordini del com. Musisk (17-30 marzo: volo sperimentale di posta aerea, di km. 11.200 in ore 49.20' di volo effettivo); «Dakland di California-Honolulu» della campionessa e transvolatrice Amelia Earhardt-Putnam, con tre compagni, su bimotore Lockheed «Electra» (18 marzo: km. 3860 nel tempo-primato di ore 15.48' alla media di km. 244); «San Diego di California-Honolulu-isole Midway, Wake, Guam-Manilla nelle Filippine» di uno stormo di 12 idrovolanti americani Consolidated (78 uomini), al comando del com. Pope (13-17 aprile: km. 13.160 in 4 tappe); «Nuova York-Londra-Nuova York» dell'atlantico americano Dick Merrill col pilota Jack Lambie, su bimotore Lockheed «Electra» (9-10 maggio: km. 5600 da Nuova York a Londra, con breve scalo a Northweald nel Sussex, in ore 21; 13-14 maggio: percorso inverso, con breve scalo a Quincy nel Massachusetts, in ore 23); «Kenitra Port Lyautey (Marocco)-Macejò (Brasile)» dell'idroesmotore francese Latécoère-521 «Lieutenant de Vaisseau Paris» del comandante Guillaumet, con 5 compagni (25-26 ottobre: km. 5780 in ore 34.37'; nuovo primato della distanza per idrovolanti).

5) Tentato «Periplo equatoriale del mondo» della transvolatrice americana Amelia Earhardt-Putnam, col navigatore Hooman, su bimotore Lockheed «Electra» (1°-6 giu-

gno: da Miami in Florida a Natal in Brasile, con tappe a Portorico-Venezuela-Gujana olandese-Stato di Parà; 7 giugno: transvolata atlantica di km. 3100 da Natal a Saint Louis del Senegal, in ore 13.22'; 10-13 giugno: transvolata del continente africano da Dakar a Massaua in 4 tappe; 14-15 giugno: da Massaua a Caraci nel Belucistan, con tappe ad Assab e Guadar; 16-21 giugno: da Caraci a Batavia nell'isola di Giava, in 3 tappe; 25-28 giugno: da Batavia a Porto Darwin nell'Australia nord-ovest; 2 luglio: partenza da Lea nella Nuova Guinea per l'isola di Howland e scomparsa nell'oceano. Totale km. 33 mila circa).

6) Voli transcontinentali e veloci: «Los Angeles-Nuova York» a tempo di primato assoluto, del campione velocista americano Howard Hughes, su «Winged Bullet» (19 gennaio: km. 3984, in ore 7.28'27", alla media-primato di km. 531,200); «Francia-Indocina» dei francesi Doret e Micheletti, su Caudron «Simoun» (20-23 gennaio: km. 11.580 da Parigi ad Hanoi, in ore 71.15), Genin e Liberté, su apparecchio identico (23-26 febbraio: da Parigi alla foce del fiume tonchinese Mekong) e Pissavy e Cornet, su Percival «Vega-Gull» (22-30 marzo: da Parigi a Saigon; «Dessau (Lipsia)-Bathurst (Gambia inglese)» dei tedeschi Untucht e Aelterbergh, con un marconista, su bimotore Junker-86 (23 marzo e 29-30 aprile: km. 7000 in ore 27.50' e 26.46'); «Parigi-Tananarive (Madagascar)» dei francesi Monteil e Tréchet, su Caudron «Simoun» (12-15 marzo: km. 12 mila circa in 4 giorni, 7 ore, 35 primi); «Mosca-Nuova Sembla-Arcipelago di Francesco Giuseppe» di 5 quadrimotori sovietici della spedizione artica del prof. Otto Schmidt (22-30 marzo); «Saigon-Parigi» dei già nominati Pissavy e Cornet, su Percival «Vega-Gull» (30 marzo-4 aprile: chilometri 12 mila circa nel tempo-primato di 4 giorni ed ore 22.58'); «Giappone-Inghilterra-Giappone» a tempo di primato, dei giapponesi Masaaki Ihinouma e Kenji Tsukakoshi, sul «Kamikaze» (5-9 aprile: chilometri 15.850 da Tokio a Londra, via Indie e Persia, in 3 giorni ed ore 22.18'; 14-21 maggio: da Londra a Tokio lungo la stessa rotta, in 7 giorni); «Inghilterra-Sud Africa-Inghilterra» dell'australiano Brook, su Percival «Vega-Gull» (25-30 aprile: da Londra a Città del Capo; 1°-5 maggio: percorso inverso nel tempo-primato di giorni 4 e 18 primi. Totale km. 20 mila in 9 giorni ed ore 30.30'); «Australia-Inghilterra» a tempo di primato turistico del campione australiano Broadbent, su Percival «Vega-Gull» (27 aprile-3 maggio: da Porto Darwin a Londra in 6 giorni ed ore 10.55') e della campionessa neozelandese Joan Batten Young, su apparecchio identico (18-24 ottobre: stesso percorso in 5 giorni ed ore 18.15'); «Arcipelago di Francesco Giuseppe-Polo Nord» di 4 quadrimotori sovietici della spedizione artica del prof. Schmidt (22 maggio: apparecchio «A. N. T. 7» di Vodopianoff; 26 maggio: apparecchi dei piloti Molokov, Alexeief e Mazourouk; 7 giugno: ritorno alla base dell'isola Rodolfo); «Francia-Giappone» dei francesi Doret e Micheletti, su Caudron «Simoun» (22-26 maggio: da Parigi a Saigon ed all'isola giapponese di Shikoku, ove ha termine il volo per guasti all'apparecchio); «Mosca-Polo Nord-Stati Uniti» dei russi Tehakalov, Baïdoukov e Beliakov, su «A. N. T. 25» da primato (18-20 giugno: km. 8430 sino a Portland nell'Oregon, in ore 63.19') e dei russi Gromoff, Youmacheff e Daniline, su identico apparecchio (12-14 luglio: km. 10.820 sino a San Jacinto, presso Los Angeles di California, in ore 62.7'; nuovo massimo mondiale della distanza per aeroplani); «San Diego (California)-Coco Solo (Panama)» di 12 idrobimotori americani Consolidated (24 giugno: km. 5 mila in ore 27.58'); «Los Angeles-Cleveland-Bendix (New Jersey)» dell'americano Fuller, su Seversky

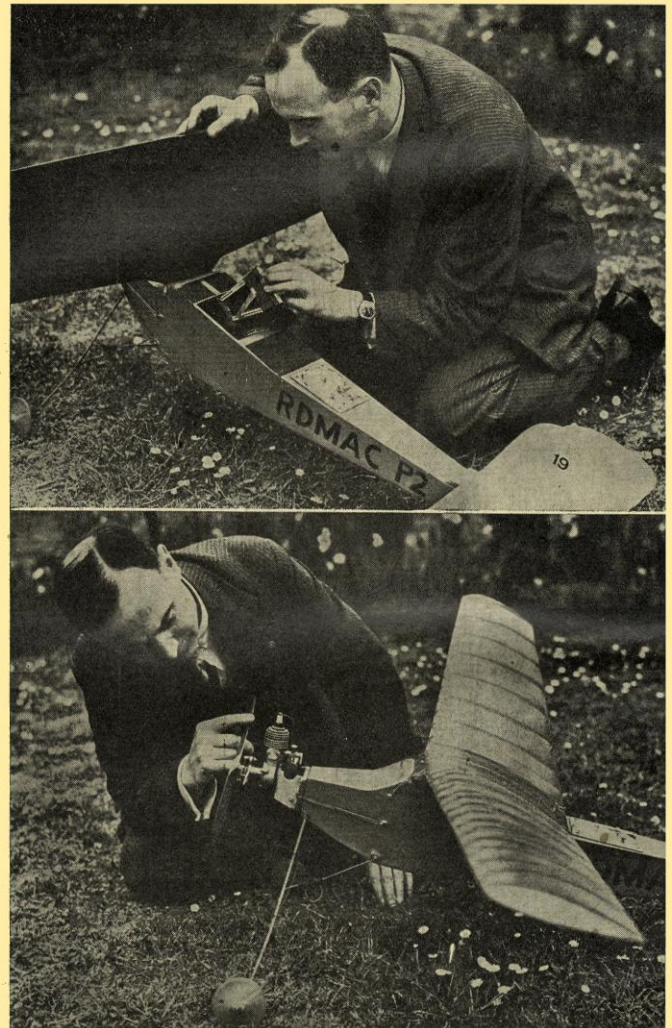
«P. 35» da caecia (3 settembre: km. 3270 sino a Cleveland, in ore 7.54', alla media di km. 410; km. 3950 sino a Bendix, in ore 9.35', alla media di km. 421).

7) Competizioni sportive turistiche: «Avioraduno e Circuito delle Oasi» in Egitto, cui parteciparono 41 equipaggi di varie nazionalità (21 febbraio: concentramento radunati al Cairo; 23-26 febbraio: circuito di km. 2100 in tre tappe, vinto dal bimotore Junker-86 del tedesco Von Stenberg; 28 febbraio: corsa di velocità su circuito di km. 166 da percorrersi 3 volte, vinta dall'italiano Zappetta, su Nardi-305, alla media di km. 335); «Primo raduno internazionale di Volo a Vela» a Salisburgo (Austria), cui partecipano 30 equipaggi (25-31 maggio; 30-31 maggio: voli transalpini da Salisburgo alla regione friulana dei tedeschi Kartech, con km. 195, Kraft ed Osann, con km. 175, Anna Reitsch, Ruthart e Ziegler, con km. 160); «Primo Concorso internazionale di volo a vela» alla Rhön (Turingia) ove si distinsero la campionessa tedesca Anna Reitsch e il polacco Minarski, con un volo di km. 350 dalla Wasserköppe ad Amburgo (4-18 luglio: 44 concorrenti di varie nazionalità; totalizzò di km. 14.566, 4 voli oltre i km. 300 e 18 oltre i 200); «18° Concorso tedesco di volo a vela» alla Rhön, ove si distinsero i

piloti Wieschofer con un volo di km. 332, Bleck con salita a m. 4090, Karck-Zimmermann per totalizzo di km. 1575 su biposto ed Huth per un volo in circuito di complessivi km. 700 in 10 scali (23 luglio-7 agosto: oltre 50 concorrenti; totalizzo di km. 45.903, di 786 lanci, di 7 voli sul circuito «Wasserköppe-Berlino-Cassel-Wasserköppe» di km. 700 e 167 voli a mete perfisse); «Quarto Avioraduno internazionale di Zurigo» (23 luglio-1° agosto: avioraduno a Zurigo di 64 equipaggi di varie nazionalità, vinto dal francese Clément; gare d'alta acrobazia vinte dal tedesco Conte Hagenburg e dal cecoslovacco Novak, gara di velocità su circuito di km. 202, vinta dal tedesco Franke, su B.F.W. «M. 109», alla media di km. 409,64; Circuito delle Alpi di km. 366 vinto per le rispettive categorie dai tedeschi magg. Seidemann, gen. Milch e cap. Restemeier, alle medie di km. 386-374-373; gare di salita e di picchiata; concorso per apparecchi da sport e turismo); «Corsa internazionale Istres-Damasco-Parigi» di km. 6190 (km. 2921+3269) vinta, come già riferito nella 36ª puntata, dagli equipaggi della squadriglia italiana «Sorei Verdi» del ten. col. Biseo (20-21 agosto); «National Air Race» di Cleveland (3-6 settembre) in cui si distinsero i piloti Fuller (vittoria del «Bendix Trophy» per la corsa «Los Angeles-Cleveland») alla media di km. 410 e Kling (vittoria del «Grève Trophy» e del «Thompson Trophy» alle medie rispettive di chilometri 373,300 e 413,368).

(Continua)

Piero Botto



Un famoso archeologo inglese ha costruito l'aeromodello a scoppio che vedete, e lo ha munito di un apparecchio fotografico a scatto automatico. Con questo mezzo il costruttore ha potuto ottenere, secondo quanto egli afferma, notevoli risultati nel campo dei ritrovamenti archeologici.

ALI ARMATE

SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

VII

Contro gli alberi

(Continuazione dal numero precedente)

Nel cielo vibrante della voce dei sei motori i nemici sono faccia a faccia. Ordigni di morte ed anime risolte librate negli abissi dell'atmosfera, pronti a tutto osare.

I tre austriaci, sopravvenuti, come detta la buona tattica, ad alta quota, picchiano improvvisamente e, le prue sulla grande macchina italiana, aprono il fuoco.

Il lugubre e fischiante rosario di pallottole si allarga nel cielo, perviene fino ai combattenti dell'aria, colpisce, sfioraccia, sibila e si perde nello spazio. Il *Caproni* è avvolto nella ruggente canzone della battaglia.

Bravamente dal suo bordo si risponde.

Mentre il pilota cerca, con la rotta disordinata ed i cambiamenti improvvisi di quota e di direzione, di rendere meno efficace il tiro avversario, i mitraglieri scaricano le loro armi sugli assalitori. Alle raffiche di pallottole altre ne rispondono. L'offesa viene restituita colpo su colpo, ma il successo del fuoco è scarso.

Alcuni minuti di giostra pazza nel cielo; alcuni minuti di lotta fatta di assalti fulminei, decisi, imprevedibili, e di finte rapidissime e risposte brucianti di mitraglia; alcuni minuti di mischia tra le nubi...

Nella battaglia il tempo dilegua fulmineo. Quanto è durato il fuoco? Come si sono svolte offesa e difesa?

D'un tratto, nel gracitare meccanico delle mitragliatrici ed il rombo multitonale dei motori viene meno una voce.

Il capitano Matricardi si volge di scatto pallido: dietro a lui il sergente Porrino è immobile, chino sul cerchio di ferro che limita la torretta posteriore di fuoco, e la sua arma tace.

Il comandante del *Ca 4226* lascia i comandi al tenente Coppola, si alza e, per l'angusto passaggio, raggiunge la torretta del mitragliere.

Il breve spazio è percorso penosamente per il ballo disordinato a cui è costretto l'apparecchio, ma infine comandante e gregario sono accanto.

La mano del capitano si posa sulla spalla del sergente, e lo scuote. Il pallore dell'uomo, nel compiere quel gesto che può dargli la più tremenda certezza, è terribile.

All'urto il sergente scivola indietro, inerte, ed arrovaccia il viso.

Uscenti dal casco imbottito, distesi sul volto, sottili, due rivoli di sangue. Sui lineamenti immobili, sugli occhi aperti e senza sguardo, è scolpita l'ultima espressione di spasimo.

— Sergente!..

Il grido, che l'urlo dei motori rapisce e disperde nello spazio, è fatto di pianto e di disperazione.

L'urlo della mitraglia intorno irride e minaccia.

Il capitano si guarda in giro e le necessità della battaglia, divenuta ora troppo impari con quell'arma che tace, a bordo, gli dicono che bisogna sostituirsi al caduto.

Abbraccia il corpo inerte del sergente e cerca trarlo fuori dalla torretta: una resistenza inspiegabile rende vani i suoi sforzi.

Il caduto non si stacca dal suo posto di combattimento, e pare che da là voglia guardare ancora in faccia, coi suoi occhi spenti e terribili, il nemico accanito.

Il Comandante interrompe i suoi sforzi ed esamina la posizione del morto. Subito si spiega il perché di quella resistenza: un piede del sergente, abbandonatosi al momento della ferita, aveva stonato la rete di protezione della torretta, ed era rimasto impigliato fra le maglie. Per districarlo è necessario del tempo.

Ma bisogna. In una posizione impossibile, compiendo prodigi di equilibrio, il capitano si sporge, tenta, lavora. Sul *Caproni* che continua la sua danza terribile per sottrarsi al fuoco degli austriaci che non abbandonano la partita, l'impresa è piena di rischi e di dubbia riuscita.

Ma il capitano persevera.

D'un tratto sulla sua testa urla vicinissima una ventata di pallottole, e la sagoma d'un "caccia" passa rasente alla poppa del *Caproni* e si dilegua. Uno dei nemici è riuscito a sorprendere di coda il grosso apparecchio, e gli ha lanciato il tragico messaggio di piombo.

Il capitano freme. Ha sentito intorno a sé vibrare la struttura, tintinnare le parti metalliche percosse, saltare qualche crociera, lacerarsi la tela. Il *Caproni* è stato colpito in pieno. Gravemente?

Il pilota non si può trattenere, balza in piedi, torna al posto di pilotaggio accanto al tenente ancora stordito per la violenza della scarica, e cerca ripigliare la padronanza della macchina.

L'apparecchio si rivela pesante, indocile. Cento qualche cavo dei timoni è intaccato; i timoni stessi sono sbrindellati dalle pallottole.

Tuttavia il pugno del padrone, la mano esperta, strumento di un cuore saldissimo, padroneggia la macchina gigantesca. Ripresone il controllo, e connesso all'altro pilota, si può tornare alla macabra bisogna iniziata.

Il capitano Matricardi è di nuovo a poppa della carlinga, ed ha ripreso le sue manovre. Poco dopo il piede del morto è liberato dalla stretta tenace della rete, ed il morto stesso viene adagiato sulla passerella.

Il posto di combattimento è libero, ed il capitano può prenderlo per sé. Si china sulla mitragliatrice e, senz'altro, aggiunge la sua offesa a quella che il capitano Graziani non aveva cessato di opporre ai nemici.

Ma il suo intervento è ormai tardivo. Per la seconda volta un austriaco s'è avvicinato al *Caproni*, e per la seconda volta una raffica di piombo investe in pieno la macchina.

La tela stride lamentosamente, le crociere saltano con schiocchi violenti, le centine ed i longheroni si fendono...

Tutto ciò è niente.

Il pilota ha percepito un rumore caratteristico, terribile, che lo ha agghiacciato: il rumore prodotto dalle pallottole trapassanti i serbatoi di benzina, il gorgoglio dell'essenza preziosa fluente sulle membrature mutilate dell'apparecchio.

E' la fine del combattimento! Rapida, da cento fori, la benzina fluisce, scende, stilla, inonda. Il suo odore acuto riempie l'aria e mozza il fiato ai volatori.

Essi sanno che è la fine!

Con orecchio intento ed angoscioso seguono il pulsare dei motori, il loro ritmo, la loro voce possente.

Consci di quel che accade, odo-

no lo scandirsi più lento degli scoppi, le prime esplosioni anomale, lo ansito delle eliche minaccianti di arrestarsi, le riprese inattese ed i silenzi stanchi, e contano quasi, con l'amoroso interesse d'un genitore che segue l'agonia del figlio, e con la stessa angoscia lancinante, i singulti delle macchine che non vorrebbero tacere e lo debbono.

E' d'un tratto silenzio. Nel cielo soltanto i motori austriaci parlano ancora, ed urlano alta la loro gioia, la loro vittoria.

La grande macchina barcolla, stanca, vinta, ed abbassa il muso.

E' il tuffo nella profondità azzurra, è la discesa lentissima, senza fine, angosciosa!..

I volatori guatano i loro nemici, ed i loro sguardi d'odio frugano il cielo, attendendo l'ultimo furioso assalto, l'ultimo colpo vibrato al ferito per affrettarne la fine, ma lo spettacolo è un altro: delle ali tricolori sono sbucate dall'infinito, ed incalzano quelle nero-crociate. La riscossa, forse la rivincita!..

Un'altra battaglia si accende al disopra del *Ca 4226*, ed i bombardatori sfortunati sorridono compiaciuti.

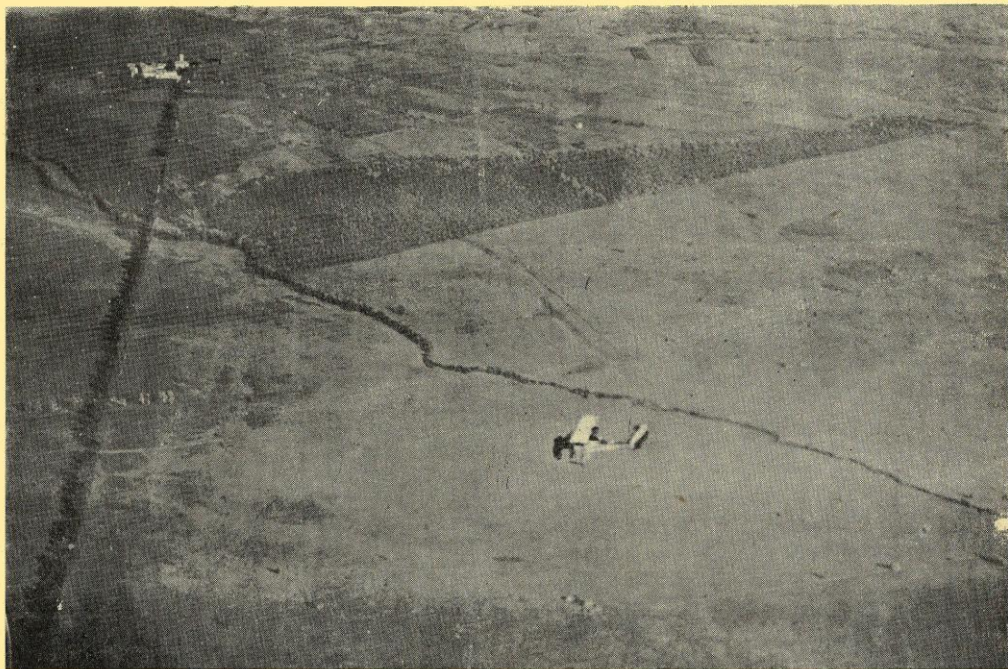
Possono contare su una discesa indisturbata. Ma come finirà questa discesa?

Tutti i sensi si tendono per aspettare con stoicismo la conclusione dell'avventura, e frattanto il capitano Matricardi, ripreso il suo posto, cerca di riavere la padronanza dell'apparecchio.

Il *Caproni* è una macchina pesantissima, di molto scarsa finezza e l'inclinazione della sua traiettoria è grande, la sua velocità di discesa notevole. I brani di tela che svolazzano dalle ferite schioccano e mormorano acutamente; le crociere allentate o spezzate suonano come arpe eolie, lanciando nell'aria note lamentevoli, e la struttura indebolita dai colpi nemici scricchiola e geme come se stesse per schiantarsi.

I piloti sen'ono sulla faccia quel soffio che pare sia l'alto della morte, e stringono le labbra tentando un ultimo sforzo per padroneggiare la macchina che non obbedisce più.

25 — (Continua). Armando Silvestri



La grande macchina barcolla, stanca, vinta, ed abbassa il muso....

UN CARATTERE

La scrivo così, fresca e viva come mi venne raccontata dal giovane Johnson.

Era per me ormai diventato un punto d'onore: l'avevo raccontato ai miei compagni di scuola, ai maestri; in famiglia l'avevo taciuto per tema d'un impedimento al mio progetto. Non potevo ancora dire la data precisa, perchè il capitano non l'aveva fissata. Peal e Brown, i miei più intimi amici, non dormivano la notte per l'attesa impaziente e ogni giorno mi domandavano: "Sarà oggi?"

I miei amici appartenevano a quella qualità di persone, necessarie nella vita, di spettatori e ammiratori. Io no. Io avevo bisogno dell'azione, del plauso e della vanità soddisfatta.

Finalmente, dopo essermi consultato col capitano Barret, potei annunciare che il giorno stesso, alle ore quattro pomeridiane nell'aerodromo di Washington, egli avrebbe pilotato l'aeroplano sul quale io avrei volato.

Più di mezz'ora prima dell'appuntamento eravamo sul posto, io, Peal e Brown. Il capitano ci venne incontro sorridendo e mi disse: "— Sei dunque pronto? " — Feci un gesto largo di sicurezza molto ammirato dai miei amici. Parlammo del volo che avrei fatto che non sarebbe durato più di un quarto d'ora, perchè — mi disse il capitano — per un ragazzo di dodici anni che volava per la prima volta era più che sufficiente. Risposi che se si trattava di coraggio non mi mancava certamente e aggiunsi: "— Capitano, io mi metto nelle sue mani, faccia quello che crede, sarà contento di me. Non ho paura. Del resto io penso che il volare sia una cosa molto semplice ".

Peal e Brown mi guardarono entusiasti; non così il capitano che fece un sorriso ironico ed enigmatico di cui non capii la portata che più tardi.

L'apparecchio ci attendeva; mi legarono con una cinghia, il capitano si mise al motore e quando sa immo-

nell'aria, pochi spettatori erano ad osservarci. In principio sentii un senso piacevole come se il mio corpo si sollevasse in alto da sé, ma questo godimento durò poco; immaginavo che fossi saliti di circa mille metri, quando il capitano cominciò a fare quelle che solo dopo seppi chiamarsi delle acrobazie. I volteggi dell'apparecchio non avevano limiti, ora a destra, ora a sinistra; ad un certo punto mi trovai con il corpo nella posizione di una persona che nuoti nell'aria. Sotto di me avevo un panorama che distinguevo a mala pena, anche per la violenta emozione di cui ero in preda. Non osavo guardare il pilota, un po' per tema che capisse il mio terrore, un po' anche per paura di comprendere dal suo volto che eravamo veramente in pericolo. Ad un tratto l'aeroplano si capovoltò nuovamente e ci ritrovammo nella posizione di prima; non feci a tempo a respirare di sollievo che incominciai a sentirmi discendere con tale precipizio che ebbi l'impressione di una caduta sicura. Piansi nervosamente, pensai a mia madre che non avevo avvertita, alla mia fine imminente e tragica. Tremavo tutto, quando mi trovai con stupore al punto da cui eravamo partiti. Il capitano scese dall'apparecchio, si volse verso di me e solo allora si accorse del mio stato deplorabile. Non esagero nel dire che il quarto d'ora angoscioso del volo mi sembrò un tempo infinito.

Quasi trasognato scesi. Sentii confusamente le voci dei miei amici che mi dissero: — Ti senti male?

Non potei rispondere. Mi portarono una sedia dove mi adagiarono lentamente, mi diedero del cognac e dopo circa mezz'ora, ero in condizioni di potermi muovere.

— E' la prima volta che vola — dissero Peal e Brown, volgendoci un po' mortificati al capitano.

— Riconducetelo a casa, ora che sta meglio — disse questi con fare bonario.

Ero talmente avvilito del cattivo esito della mia prova aerea, che an-



Un gruppo di allievi del corso d'aeromodellismo della R.U.N.A. di Ancona

dai via sorretto dai miei amici, senza salutare nessuno. A casa non si accorsero del mio disturbo, che il giorno dopo era completamente passato.

Nel congedarmi la sera dai miei amici, dissi loro con spavalderia non vinta, eccitando la loro incondizionata ammirazione:

— Miei cari, fra dieci anni sarò aviatore.

Non più Peal e Brown soltanto mi ammirano; ho conosciuto poi l'entusiasmo delle folle plaudenti, ammaraggi in mezzo al popolo entusiasta, transvolate oceaniche, ho battuto primati di velocità e ultimamente quello di altezza e non mi basta.

Non avevo più riveduto il capitano, quando una sera, entrando in un caffè, dopo aver lasciato dei miei amici che avevano voluto festeggiarmi per un trionfo per cui avevo conquistato il grado di colonnello, mi colpì le orecchie il nome del maggiore Barret che mi veniva presentato da un altro aviatore. Come tutti gli altri, ebbe parole di entusiasmo per me. Egli non sapeva di parlare

con quel giovanetto con cui aveva scherzato in altri tempi e l'importanza che egli aveva avuto nella scelta della mia carriera.

Soltanto sul finir della sera, quando eravamo rimasti quasi soli nel caffè ed io mi ero già alzato per andarmene, mi feci riconoscere.

— Voi avete battuto il primato di altezza, la settimana scorsa — mi disse il maggiore Barret.

— Mi prenderò due mesi di riposo e farò di più — gli risposi.

Sembrava che egli stentasse a credere che io fossi il ragazzo dell'aerodromo di Washington. Sentii improvvisamente dentro di me tutta l'offesa d'amor proprio di cui avevo sofferto in quel tempo; una vampata d'ira mi prese e guardandolo negli occhi aggiunsi: — Che ne direste maggiore, di accompagnarmi nel prossimo volo?

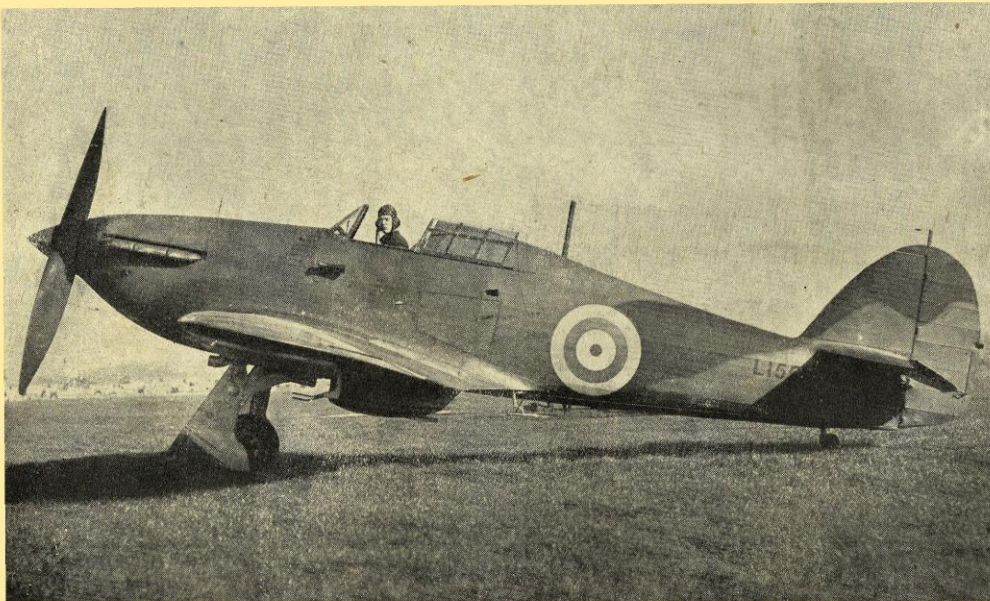
Egli impallidì lievemente, mi guardò dapprima stupefatto, poi balbetto: — Le mie canizie... non ho la vostra età... — Era imbarazzato, ma si riebbe subito, mi strinse vigorosamente la mano: — Dopo vent'anni — disse — vi siete vendicato... grandiosamente.

E. de la Hault

NUOVI APPARECCHI PER LE LINEE CIVILI GERMANICHE

I recenti voli di prova compiuti attraverso l'Atlantico e l'impianto dei servizi aerei Europa-America del Sud, Europa-Asia e America del Nord-Asia Orientale, stanno a dimostrare lo sviluppo dell'aviazione civile nei traffici transcontinentali.

Nello stesso tempo è sorta però la necessità di dare incremento a quattro fattori che concorrono in linea principale alla soluzione del problema. In primo luogo, cioè, all'aumento delle disponibilità di posti, alla velocità e alla autonomia di volo dell'apparecchio, e quindi all'aumento del conforto necessario per lunghi viaggi. E' così che sono stati costruiti in Germania nuovi tipi di apparecchi che presentano un maggiore numero di motori (da quattro a sei) e raggiungono una velocità di crociera di circa 350 chilometri orari. Oltre all'aumento della velocità, questi apparecchi sono in grado non soltanto di trasportare un maggior numero di passeggeri e maggiori quantità di merci, ma consentono il carico di rilevanti quantità di carburante. A questi tipi di apparecchi appartengono i famosi « Junker 90 », veri transatlantici dell'aria, costruiti completamente in metallo.



Il monoplano da caccia « Hurricane », del quale gli inglesi dicono mirabilia

SPIGOLATURE

Audacie di paracadutisti

L'episodio pubblicato in prima pagina da un settimanale illustrato, riguardante la paracadutista americana Shirley Rauner, che durante una gara di lanci col paracadute nell'aeroporto di New Orleans corse il gravissimo rischio di toccare terra, poiché le gambe le si erano impigliate tra i cordami del paracadute, con la testa anziché con i piedi, non è il primo che registrino gli annali dell'aviazione. Qualcosa di simile accadde durante la guerra al tenente Alessandro Tandura mentre travestito da contadino si dirigeva, a bordo di un aeroplano, verso il fronte nemico.

«Vive in me — egli scrisse raccontando questa singolare avventura — un solo senso: le orecchie sono straziate da un sibilo che m'invasa il cervello. E' l'incubo dei sogni orribili! Ma subito ho l'impressione d'essere sollevato, di tornare in su. Alzo gli occhi e vedo il paracadute aperto. La pioggia mi sferza in viso. Oso guardare in basso e vedo strade e campi che ridanno un'altalena infernale. Mi smarrisco; perdo i sensi... E' un attimo: a un tratto, colpito fortemente al petto, m' trovo a terra, con le gambe all'aria. Lanciato nel vuoto da circa 1500 metri d'altezza ero caduto in un vortice, mentre infuriava il temporale».

Ma non sempre l'inizio della discesa a mezzo del paracadute si effettua in perfetta regola. Prendiamo il caso della signorina rumena Smaranda Braesco, la quale si è specializzata nei salti nel vuoto da altezze prodigiose.

Piacerà il sentire le impressioni descritte dall'aviatore che portò a bordo la straordinaria passeggera che detiene il primato femminile di lancio dall'aeroplano con paracadute.

«Fino a 2000 metri il volo si è svolto perfettamente. La signorina Braesco con il barografo fortemente attaccato al petto rideva e scherzava. A 2500 metri il vapore di acqua proveniente dal radiatore si depo-

sita congelato sul vetro anteriore. A 4000 il freddo diviene intenso e la respirazione diventa penosa. A 5500 si rischia una sincope se non si è allenati. A 6000 la signorina Braesco mi fa cenno che è pronta. Sporge tranquillamente una gamba dalla macchina, poi l'altra; un'ultima spinta e scompare nel vuoto. La cosa è stata così rapida che temo essersi verificata qualche anomalia. Compio una virata verticale e scorgo sotto di me un peso nero sospeso nell'aria; è la Braesco. Cerco di raddrizzare l'apparecchio, ma esso sembra avvitarsi proprio al di sopra della paracadutista. Guardo la coda dell'aeroplano e mi accorgo che il sacco del paracadute trascinato dal vento s'era impigliato nel timone. So precipito a trascino con me. Eseguo allora un avvistamento ancora più stretto e riesco a liberare il sacco. La Braesco comincia a discendere prima velocemente, poi più piano. Il vento fa dondolare il paracadute. Giro intorno con l'apparecchio: la signorina non fa alcun movimento; con le braccia incrociate sul petto è immobile. Infine la Braesco tocca terra vicino ad una fattoria».

Un fotografo temerario

Una curiosa avventura è capitata ad Old Orchard (Maine) ad un fotografo, certo Aldo Mingalone, il quale, per scommessa e per dimostrare la sua abilità di fotografo, aveva pensato di farsi sollevare in aria da un gruppo di palloncini, collegati al terreno da circa duemila metri di canapo metallico.

Il caso però volle che i palloncini ai quali il Mingalone si era affidato, si sganciassero improvvisamente dal cavo ed il fotografo fosse trasportato di colpo tra le nuvole che in quel momento coprivano parte del cielo.

L'ascensione del Mingalone in un modo così originale, allarmò subito la popolazione di Old Orchard, che non seppe cosa fare per recargli aiuto. Poiché l'uso dell'aero-



Un bel modello ad ala attraversante la fusoliera

piano non era consigliabile, chi si dimostrò invece utile in quella circostanza fu il parroco del luogo, infallibile cacciatore, il quale corse a prendere il suo fucile, attese pazientemente sul campanile della canonica, che il fotografo sbucasse dalle nubi. Quando il Mingalone sballottato dal vento giunse a distanza utile per il tiro, il prete ne approfittò per colpire diversi palloni e provocarne in questo modo il loro sgonfiamento. Il fotografo, disceso incolume a terra, promise che non ripeterà mai più l'ardito esperimento.

Lo scafandro stratosferico

L'interesse per i voli stratosferici si diffonde e ha indotto un giovane americano, certo Mark Ridge, a tentare una serie di ascensioni seguendo una via diversa da quella tracciata dai suoi illustri predecessori. Egli infatti ha deciso di usare la navicella di un comune pallone, sulla quale salirà indossando una specie di scafandro di alluminio puro che lo difenderà dal freddo e dalla bassa pressione delle grandi altezze.

Lo scafandro permetterà all'aeronauta ogni libertà di movimento con ogni desiderabile garanzia di sicurezza. Inoltre la resistenza dell'apparecchio è stata provata in una «ca-

mera fredda» a una temperatura artificiale di meno 110 gradi centigradi e in una camera di vetro nella quale la pressione è stata uguagliata a quella che si presume esista a 30 chilometri dalla terra. Poiché a questa altezza il Ridge vuole ascendere, egli si è rivolto per la costruzione del suo scafandro ai tecnici inglesi, i quali, oltre a un ottimo materiale, possono fornirgli una conveniente pubblicità.

Cercatori d'oro in aeroplano

L'*Intransigent* ha da Nuova York che la febbre dell'oro infierisce attualmente nella regione di Edmonton, dove un esercito di cercatori venuto dall'Australia, dall'Africa del Sud, dalla Guiana Britannica si prepara a lanciarsi verso nuovi campi auriferi scoperti nella regione di Saskatchewan. Questa nuova corsa verso l'oro offre la particolarità che viene effettuata esclusivamente per via aerea. Il centro della regione aurifera si trova infatti verso Jellowknife nelle vicinanze del Gran Lago degli Schiavi a più di 1000 chilometri a nord di Edmonton. In tempi normali occorrono circa cinquanta giorni per arrivare fino a Jellowknife e non ci si può mettere in viaggio che a partire dal mese di giugno. Ma gli aeroplani hanno trasformato anche il modo di esistenza dei cercatori d'oro. Infatti ora vi si giunge in due giorni appena. I cercatori vengono trasportati ad un punto determinato: colà studiano l'estensione del giacimento e se riconoscono la possibilità di un risultato negativo, riprendono l'aeroplano e vanno più lontano. Le macchine che servono a estrarre il minerale aurifero sono esse pure inviate sul posto a mezzo di aeroplani.

Notevole il fatto che molti di questi cercatori non si curano poi di tenere per sé la zona individuata, ma cedono senz'altro il loro «risultato» per varie somme che si aggirano da uno a venti milioni di franchi. Il Gus Nynan però, che fu il primo a scoprire le zone dell'oro, non ha riscosso alcuna somma perché, ubriacatosi, si lasciò sfuggire il nome della località scoperta ed altri, più furbi, ne presero possesso.



Una parte dei concorrenti di Berna aspetta sotto la pioggia l'inizio delle gare

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando Lire 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 — BOLOGNA

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Il Concorso Internazionale di Berna per modelli veleggiatori

E' già stata pubblicata su *L'aquilone*, a suo tempo, la notizia del successo italiano a Berna, nel Concorso Internazionale di modelli veleggiatori indetto in occasione della conferenza annuale dell'I.S.T.U.S. Come tutti sanno, l'I.S.T.U.S. è l'organo che riunisce e sviluppa gli studi compiuti in tutto il mondo per il volo a vela: in occasione della riunione che ha luogo ogni anno, durante il mese di maggio, in località variata, si ha un convegno di studiosi da un lato, provenienti un po' da tutta Europa per lo meno, che riferiscono sugli studi compiuti durante l'anno: meteorologia in rapporto al volo a vela, aerodinamica, scuole, organizzazione, ecc., sono gli argomenti di conferenze. D'altra parte, durante la settimana nella quale ha luogo la conferenza annuale, si svolge un raduno di piloti veleggiatori, che disputano gare di distanza, di percorso con mèta prefissa, durata, altezza, sorvolo di zone montagnose, quest'anno ad esempio, come l'anno scorso da Salisburgo, le Alpi. Oltre a questa attività, l'I.S.T.U.S. bandisce un Concorso internazionale per modelli volanti, naturalmente veleggiatori.

Quest'anno la Presidenza della R. U. N. A. ha aderito alla proposta di partecipare con una squadra al Concorso, proposta motivata dal fatto che l'osservazione dei risultati e degli apparecchi del Concorso dell'anno passato mi aveva data la convinzione assoluta che i nostri aeromodellisti potevano ottimamente competere con quelli stranieri. La conquista all'Italia, da parte di Ennio Morandi, del primato di durata, in maniera tanto brillante ed a ragione ben difficile da superare, è stata l'ultima spinta a decidere la partecipazione.

Purtroppo il tempo a disposizione per l'organizzazione è stato brevissimo, e

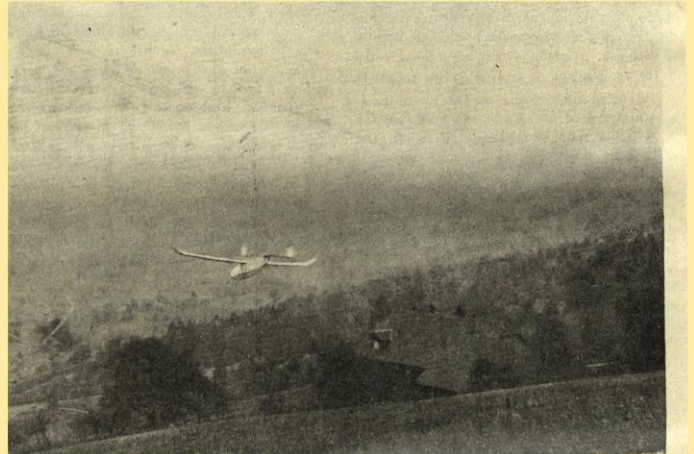
questo spiega i criteri di scelta dei componenti la squadra. Non c'era possibilità di riunire i probabili, e sarebbero stati molti, aspiranti a concorrere per effettuare una eliminatória. Questo avrebbe esposto anche ad un pericolo, di dover portare cioè, eventualmente, un concorrente non pratico di gare, soggetto quindi a poter commettere errori irrimediabili nel momento critico. Ecco dunque imporsi una scelta dei concorrenti basata unicamente sulla conoscenza della loro abilità e della loro pratica sul campo.

Per ognuno dei tre concorrenti, Mario Rodorigo di Roma, Ennio Morandi di Parma, Franco Bonora di Udine, i criteri di scelta sono stati questi: Mario Rodorigo aveva pronto un modello riproduzione esatta di quello da lui perduto in volo nei pressi di Centocelle, dopo essere stato avvistato ancora in aria a distanza di oltre due chilometri dal punto di lancio; Ennio Morandi, per il suo primato; Franco Bonora è da lungo tempo dedito al veleggiatore ed ha una grande pratica di gare, da molti anni partecipando regolarmente al Concorso Nazionale.

Altri avrebbero potuto essere chiamati, se fosse stato possibile disporre dei fondi necessari alla spedizione. D'altronde, sono sicuro che tutti avrebbero voluto partecipare a rappresentare l'Italia, ma anche la considerazione che si trattava del primo esperimento in campo internazionale ha imposto una limitazione nel numero dei componenti la squadra.

Mario Rodorigo vi ha già descritto, in linea generale, lo svolgimento delle gare: purtroppo non c'è nulla più da dire, poichè la pioggia persistente in certi momenti fu tale, da far sospendere i voli. La mancanza di vento e quindi di

corrente di pendio, e naturalmente la mancanza di correnti termiche, sono state le cause per cui ben pochi sono stati i veri voli veleggiati. Non si è avuta, si può dire, che una serie di voli librati, con qualche raro accenno a volo veleggiato propriamente detto. Sono da notare i voli del «canard» del tedesco Adenaw, ritrovato a circa 5 chilometri



Le estremità dell'ala rialzate danno una grande stabilità di rotta

di distanza, e di un concorrente svizzero che ha veduto il proprio modello, in un lancio fuori gara, sorvolare le colline di fronte alla valle dopo un lunghissimo volo.

E' anche mancata, purtroppo, la visita alle gare di molti tecnici convenuti a

Berna, ad esclusione del prof. Georgü, Presidente dell'I.S.T.U.S. Era presente allo svolgimento del Concorso anche il segretario generale della R.U.N.A., al quale i concorrenti italiani sono grati dell'interessamento dimostrato alle loro prove. Posso d'altro canto assicurare che la loro gratitudine è contraccambiata dalla soddisfazione con la quale egli ha conosciuto il risultato. Un primo premio per la distanza, con 1430 metri contro i 1100 del secondo, un terzo premio per la durata, a soli 6" dal secondo ed a circa 30" dal quarto classificato, sono un magnifico risultato, anche all'infuori della considerazione che avrebbe potuto trattarsi soltanto di un primo esperimento, di una presa di contatto con esponenti fra i migliori dell'aeromodellismo europeo. E svizzeri, tede-

sch, cecoslovacchi e jugoslavi sono i migliori d'Europa.

Resta da chiarire come mai due dei nostri concorrenti abbiano avuto così scarsi risultati: voglio dire Morandi e Bonora.

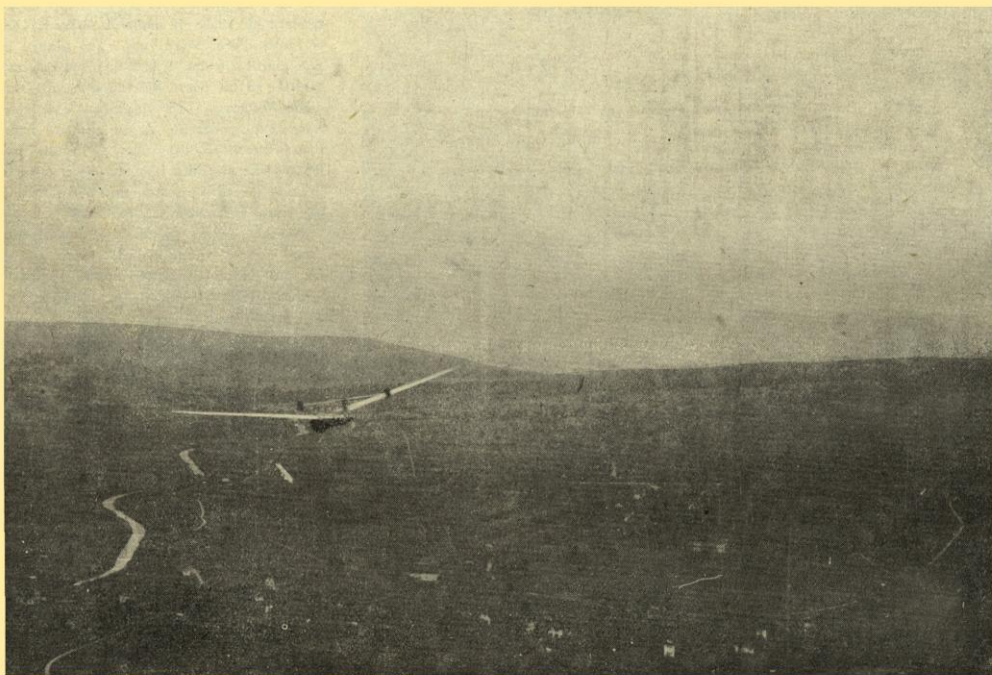
Questo si deve al fatto che i loro modelli, innanzi tutto erano più vecchi di quello di Rodorigo, appena finito di costruire. Avevano quindi, probabilmente, subito svergolature e quindi erano virati, cosa dannosissima specialmente sul pendio. E' naturale che la virata riporti il modello, sia pure a quota maggiore, contro il terreno. Inoltre il modello di Rodorigo era il più caricato.

Tutti e tre i modelli tuttavia, fin dalle prove di centramento, e soprattutto nei voli di gara, hanno dimostrato doti di volo, per equilibrio, centramento e regolarità, straordinarie, forse superiori a tutti gli altri. Alla fine dei voli dei tre italiani il Segretario generale dell'Aero Club Svizzero, il capo squadra tedesco, il dirigente dell'organizzazione e dell'insegnamento dell'aeromodellismo in Germania, mi hanno espresso la propria ammirazione per i voli compiuti; i concorrenti d'altra parte si felicitavano con i nostri aeromodellisti.

Sono tanto più lieto di questa sincera ammirazione, se penso che la nostra partecipazione era guardata con l'aspettativa da un lato di una rivelazione e dall'altro lato con lo scetticismo, forse, verso le cose nuove.

Rimane da dire qualche cosa su un difetto delle nostre costruzioni.

La copertura in carta, pur essendo ottima per i voli termici, non regge all'umidità: figurarsi poi alla pioggia dirotta. I modelli presentati, ad esclusione di uno o due oltre i nostri, erano coperti in tessuto, teso e verniciato con lacca. I vantaggi sono due: innanzi



Il modello di Mario Rodorigo in volo, subito dopo il lancio, per la prova di distanza e durata

tutto una resistenza molto maggiore, anche alle intemperie (quante volte da noi si sono visti i modelli inservibili solo per essere stati appoggiati sull'erba); in secondo luogo la superficie resa lucida, levigata, aumenta la « finezza » dell'apparecchio notevolmente. E' risaputo.

Non posso, quindi, fare a meno di consigliare, a tutti gli aeromodelisti, di sperimentare, provare, centrare e mettere a punto i propri modelli in un primo tempo con ricopertura di carta, possibilmente ben verniciata: risparmieranno tempo e denaro per un lavoro che potrebbe anche non dare i risultati sperati. Quando il modello ha dimostrato di possedere le doti che il costruttore ha voluto ottenere e risponde pienamente alle speranze ed alle previsioni, si può passare alla ricopertura in tessuto. Tolta quindi accuratamente tutta la carta, è bene innanzi tutto verniciare accuratamente, con il pontecchiasso, tutta la struttura: si risparmia in gran parte al legno la deformazione dovuta agli agenti atmosferici. Quindi si effettua la ricopertura in tessuto, teso ed infine verniciato in modo da essere levigatissimo. Le piccole differenze di centramento saranno compensate con pochi lanci di prova.

Si guadagna così in « finezza », miglioramento delle caratteristiche, e si ottiene un modello di vita molto più lunga di quelli comunemente costruiti in Italia finora.

Posso quindi concludere che la gara di Berna ha dimostrato soltanto la superiorità estera, su di noi, in quanto a finezza: l'altronde abbiamo visto, qualche volta, anche in Italia dei modelli lucenti come specchi e resistentissimi. Sono certo che fra breve, tutte le volte che un modello valga la pena della spesa e del lavoro, il costruttore saprà fare altrettanto dei colleghi esteri, e che alla prossima occasione combatteremo ad armi pari anche da questo punto di vista.

Giorgio Bacchelli

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

WALTER VIRGILI - Udine — Hai visto la bella fotografia a pag. 9 dell'Aquilone dell'8 maggio scorso? Abbi pazienza, fra qualche giorno uscirà la tavola costruttiva del « Rostro ». Acquistando quell'a troverai tutto facile per costruire un veleggiatore.

AMELIO VANDINI - Pavullo — La costruzione che hai intrapreso è un po' azzardata; ad ogni modo ti auguro il migliore dei successi e ti sarò grato se me ne darai notizia. La sezione delle matasse mi sembra un po' piccola e credo non sarà male portarla a m/m³ 36. Il diametro dell'elica ti consiglio di portarlo a m/m. 340, con passo medio di m/m 280 considerando che nella tua costruzione difficilmente potrai restare al di sotto dei 18 grammi di carico per dm² alare.

ALDO DURANTI - Roma — Per rispondere alle tue domande vorrei sapere che apparecchio intendi costruire: un veleggiatore, un modello con motore di elastico od un modello con motore a scoppio? Per essere più preciso ti consiglio di inviarmi uno schizzo del tuo progetto che penserò a ritornartelo cambiandone le misure se lo riterrò opportuno.

ROBERTO BONAZZI - Roma — Assolutamente ti sconsiglio di fabbricare tubi con impiallacciatura, risultando con questa una costruzione fragilissima. La verniciatura non conta niente. Il ricoprimento con garza o seta non è che un palliativo. Il miglior sistema per costruire i tubi è di farli con compensato sottile e con avvolgimento a spirale.

EUGENIO PRATI - Bologna — L'allungamento alare non è una superficie: è un rapporto fra l'apertura alare e la corda media; mi pare tu abbia fatto un po' di confusione. A Bologna hai modo di rivolgerti alla locale Scuola di Aeromodellismo posta in via Riva Reno n. 118, presso cui potrai avere tutte quelle informazioni che possono tornarti utili. Presso tale Scuola, oltre all'istruttore, troverai il più cameratesco benvenuto degli altri aeromodelisti bolognesi che entusiasticamente la frequentano.

SIGISMONDO BERGAMINI - Ferrara — Adoperando due matasse che fanno azionare un'elica sola, consiglio che il rapporto degli ingranaggi a presa diretta con le matasse e



Ecco uno dei tanti ragazzini addetti al ricupero dei modelli del Concorso

con quello portante l'albero dell'elica sia di 2/1. I profili scelti li ritengo buoni, così pure le dimensioni di massima di tutto l'apparecchio. Ti faccio i miei migliori auguri. Scrivimi se ti occorrono ancora altri consigli. Spero di ritrovarti come l'anno scorso a Roma; ma questa volta con una agguerrita squadra di ferraresi.

FRUSTO ANTONINI - Pola — Alle tue domande non ho che una risposta: a Pola esiste una scuola di aeromodelisti gestita dalla R.U.N.A., Sezione Autonoma dell'Istria « Egidio Grego », il delegato è il centurione Ruggero Pascucci, presso cui potrai rivolgerti per quanto ti interessa.

ANTONIO PACOT - Milano — Per il piano orizzontale di coda è bene usare un profilo simmetrico, la forma che hai scelto per le ali, sia nella vista in pianta che frontale, va bene. La fusoliera è bene abbia anch'essa un profilo penetrante, ossia di minima resistenza: costruire una fusoliera la cui sezione longitudinale sia costantemente uguale ad un profilo simmetrico è certamente una cosa consigliabile che però non sempre, per diverse ragioni, si può realizzare. L'incidenza di 5° è eccessiva, in linea di massima nei modelli si considerano le ali a 0°, ma per il profilo che hai scelto la migliore condizione per la maggiore durata di volo

si ha a 2° positivi. Dei due profili che hai scelto va bene per un veleggiatore, il N. 654 Clark X, però più adatto ancora è il N. 1030 Göttinga 352. Giare!ino ti saluta, ma ti avvertito che ha i pugni duri.

FALCHETTACCIO - Milano — Vengo in possesso solo ora di una tua lettera e di disegni di data molto arretrata. La colpa non è mia: quando hai bisogno di informazioni tecniche ti devi rivolgere direttamente a me e non per tramite di Zio Falcone e di altri: Questa cosa eliminerà giri viziosi e smarrimenti. Per quanto ricevuto ti risponderò prossimamente.

ADRIANO BACCHETTI - Padova — Al profilo S. L. 1, puoi sostituire il N. 1033 Cottin-ga 532, adottando il diedro a gabbiano con le estremità rialzate si ottiene una maggiore stabilità e per costruire delle ali con queste caratteristiche occorrono dei piani di montaggio a sagoma apposta. Il sistema costruttivo dei longaroni lo approvo, ma non lo ritengo dei più semplici. Per i timoni di quota e di direzione sta bene un profilo simmetrico. Approvo il tuo sistema dei fori per l'attacco del gancio per il lancio dei veleggiatori.

MERLO BIANCO — Il tuo sistema di elica folle, basato sulla tensione della matassa elastica, ha il difetto di non considerare che la matassa, anche scarica completamente, esercita sempre una certa tensione. Se poi la matassa è più lunga della distanza fra i ganci, non arriva mai a scaricarsi completamente, e quindi esercita una tensione che impedisce il funzionamento del dispositivo. In quanto all'altra idea, per arrestare l'elica orizzontalmente, le due aste dovrebbero essere più lunghe della pala, e dopo brevi istanti sarebbero contorte in maniera niente affatto piacevole né per l'occhio né per l'elica stessa.

ERCOLE MIAGLIA - Ruta di Camogli — Gli alettoni servono a mantenere l'equilibrio trasversale. Il loro comando è fatto in maniera tale, che quando uno si abbassa l'altro si innalza. E' ovvio che quello che si abbassa provocherà una spinta verso l'alto, e viceversa quello che si innalza. Se l'aeroplano pende verso destra, ad esempio, il pilota manovra la « cloche » istintivamente verso sinistra: questo movimento fa abbassare l'alettone destro (semi-ala abbassata) e rialzare l'alettone sinistro (semi-ala alzata): il primo provoca una spinta verso l'alto, il secondo una spinta verso il basso. Così l'aeroplano viene rimesso in equilibrio.

GIUSEPPE MARCHESE - Assisi — In futuro si farà certamente una scuola di modelli volanti anche ad Assisi, se ci sarà il nucleo di aeromodelisti. Continua quindi a lavorare con fiducia.

ALBERTO CELIO — La domanda di iscrizione doveva essere spedita alla sede di Trieste. L'abbiamo fatto noi, sperando possa arrivare in tempo. In ogni modo, sono certo che, anche se non arrivasse in tempo, tu continuerai la tua attività di bravo aeromodelista. **giar.**



Le operazioni di controllo e di verifica dei modelli presentati al Concorso di Berna



Ala ad M aperto e due piccoli alettoni per correggere la virata sono due coefficienti di buona riuscita

CORSO D'AEROMODELLISMO

(TEORIA - COSTRUZIONE - ESPERIENZE)

(Continuazione del numero precedente)

Il numero 389 corrisponde al numero dato dal Laboratorio dell'Università di Gottinga, presso il quale tale tipo di profilo è stato sperimentato.

La retta XX è la corda, retta fissa di riferimento, o base, e le perpendicolari alla XX sono le ordinate passanti per i punti 0, 2,5, 5, 7,5, 10, 20, ecc., 100.

Nel punto zero passa l'ordinata da cui ha inizio il profilo e su di essa si trova il bordo di entrata; nel punto 100 passa l'ordinata sulla quale si trova il punto estremo del profilo; perciò la corda della centina è limitata fra le ordinate zero e cento.

Le ordinate 10, 20, 30 ecc., sono fra loro equidistanti, e dividono in dieci parti uguali il segmento corrispondente alla corda del profilo; le ordinate 2,5 e 7,5 sono fra loro equidistanti e dividono in quattro parti uguali il primo segmento di corda, compreso fra zero e dieci.

Con questo si ottiene una maggiore esattezza nel tracciamento del profilo al bordo di entrata.

I punti di intersecazione delle ordinate con la retta base saranno chiamati in seguito, per semplicità, i punti X, e perciò si avranno i punti X₀, X_{2,5}, X₅, X_{7,5}, X₁₀, ecc.

Come si vede nella tabella ad ognuno di questi punti X corrispondono due valori segnati con Y_s e con Y_i; con Y_s sono segnate le percentuali di corda corrispondenti all'altezza del dorso, superiore, della centina dalla retta base, e con Y_i l'altezza del ventre, inferiore, dalla retta base, partendo dal punto X corrispondente. La quota Y_i sarà di valore zero nei profili piano-convessi, e minore di zero nei profili biconvessi.

Per esempio, osservando la tabella della fig. 17 pubblicata nel numero precedente, si vede che in quel profilo alla X₃₀ corrispondono la Y_s = 10,58 e la Y_i = 0,26; il che vuol dire che, partendo dal punto X₃₀ della corda, il dorso si troverà ad altezza 10,58 centesimi della lunghezza della corda, e il ventre ad altezza 0,26 centesimi dalla corda, sempre partendo dal punto base X₃₀ e sulla stessa ordinata.

Per disegnare una centina, si segnano i punti del dorso e del ventre per ogni ordinata e si uniscono fra loro con una linea curva continua: si ricaverà l'esatto profilo simile e proporzionale a quello scelto.

Consideriamo ora un esempio pratico di riproduzione di una centina con sagoma simile al profilo scelto.

Disegnata un'ala e scelto il profilo N. 608 Gottinga 389, si supponga di dover disegnare la centina corrispondente di lunghezza n/m. 220.

Si tracci sulla carta (fig. 10), od anche direttamente sul materiale da cui si vuol ricavare la centina, una retta XX e se ne imiti un tratto AB lungo m/m. 220 che corrisponderà alla corda della centina che si desidera.

Si divida questo tratto o segmento in dieci parti uguali segnando fra A e B tanti punti equidistanti; si divida, poi, il primo tratto di divisione in quattro parti uguali.

Le perpendicolari alla retta XX passanti per tutti i punti segnati, sono le ordinate necessarie per tracciare il profilo esatto.

Per il punto A passerà l'ordinata zero, per il punto B passerà l'ordinata 100.

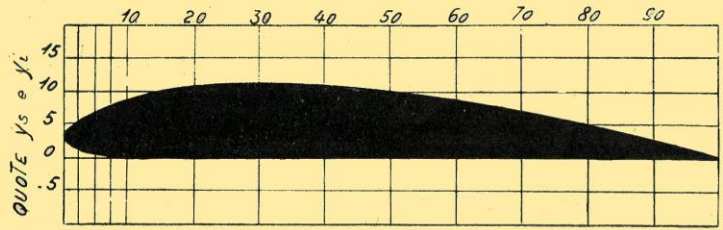


Fig. 18

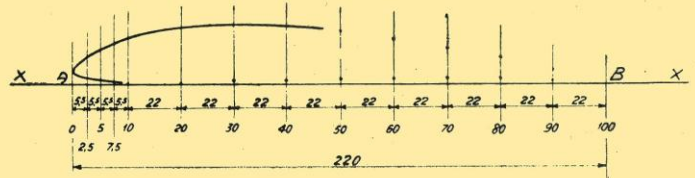
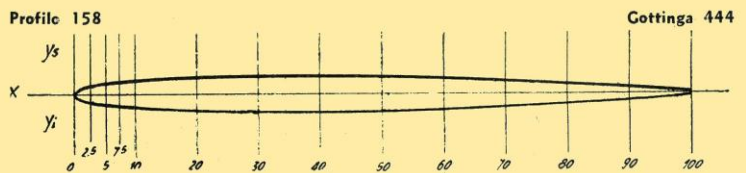
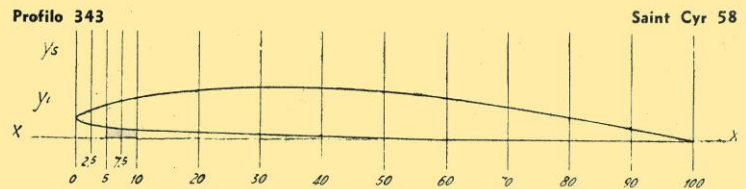


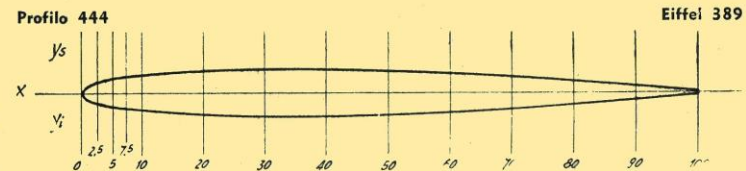
Fig. 19



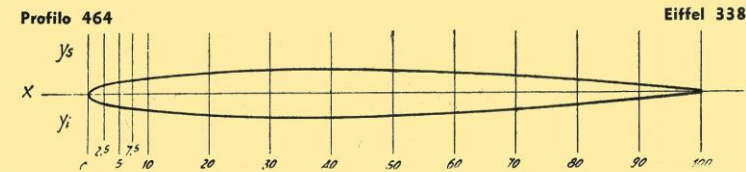
X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y _s	0,00	1,00	1,50	1,70	1,90	2,50	2,60	2,90	2,60	2,40	2,00	1,50	0,90	0,10
Y _i	0,00	-1,00	-1,50	-1,70	-1,90	-2,50	-2,60	-2,90	-2,60	-2,40	-2,00	-1,50	-0,90	-0,10



X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y _s	3,20	4,37	5,20	5,80	6,34	7,73	8,40	8,40	7,70	6,73	5,40	3,47	2,00	0,00
Y _i	3,20	2,13	1,87	1,60	1,45	1,00	0,67	0,47	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y _s	0,00	1,37	1,76	2,10	2,31	3,13	3,50	3,41	3,20	2,83	2,33	1,76	1,09	0,00
Y _i	0,00	-1,37	-1,76	-2,10	-2,31	-3,13	-3,50	-3,41	-3,20	-2,83	-2,33	-1,76	-1,09	0,00



X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Y _s	0,00	1,27	1,84	2,24	2,61	3,32	3,62	4,02	3,45	3,15	2,45	1,84	1,00	0,00
Y _i	0,00	-1,27	-1,84	-2,24	-2,61	-3,32	-3,62	-4,02	-3,45	-3,15	-2,45	-1,84	-1,00	0,00

Ora, dovendo eseguire un numero non indifferente di facili operazioni aritmetiche per ottenere le quote da riportare su ogni ordinata, ci si dovrà armare di pazienza e di buona volontà.

Non sarà certo un'operazione breve, ma il costruttore di aeromodelli non si deve spaventare, perchè deve essere abituato a fare le cose con calma e senza fretta per ottenere precisi e buoni risultati.

Rilevando dalla tabella la quota Y_s corrispondente alla ordinata X_0 che è di 2,12, si moltiplica questo valore per 220 che è la lunghezza in millimetri della corda; si ottiene 466, che dovrà poi essere diviso per 100, per ottenere la misura in m/m. 4,66.

Questa è la distanza del bordo d'attacco dal punto X_0 sulla corrispondente ordinata.

Si riporta la misura, segnando il punto sulla prima ordinata.

Sulla prima ordinata le quote Y_s e Y_i sono sempre uguali. Si procede poi trovando il punto superiore della seconda ordinata, X 2,5, che dalla tabella risulta essere di 4,87 centesimi della corda; perciò si ripetono le operazioni, ossia si moltiplica 4,87 per 220, e dividendo per 100 si ottiene m/m. 10,81, quota che dovrà essere riportata sull'ordinata X 2,5; il punto inferiore della stessa ordinata è dato dal prodotto 0,53 per 220 diviso per 100: si ottiene m/m. 1,16; e così di seguito per ogni ordinata si dovranno riportare le varie quote superiori ed inferiori segnate nella tabella del profilo, moltiplicare per la lunghezza della corda della centina, che in questo caso è stata considerata di m/m. 220, e divise per 100, ricavando così sempre valori in millimetri.

Il costruttore non dovrà allarmarsi dei numeri frazionari, cioè decimi e centesimi di millimetro, che spesso risultano dalle operazioni; ma non dovrà neppure cercare di arrotondare le cifre perchè altrimenti falserebbe il profilo.

Perciò occorre che si abitui a riportare ad occhio le frazioni di millimetro, e a segnare sulle ordinate i punti con molta esattezza, cosa che con un po' di pratica non riuscirà difficile.

Eseguita tutta la serie di operazioni e segnati, su ogni ordinata, i punti del dorso e del ventre, si traccia il contorno, con l'aiuto di un curvilineo, passando esattamente su ogni punto.

Nell'esempio fatto, la lunghezza della corda è di m/m. 220. Volendo tracciare lo stesso profilo per un'altra centina, differente, si dovrà ripetere lo stesso procedimento sostituendo, a 220, la misura della nuova corda.

Diamo i disegni di alcuni profili alari scelti fra i più adatti per la costruzione degli aeromodelli.

Di questi profili non diamo i diagrammi dei diversi coefficienti non ritenendo questa cosa necessaria per i giovani aeromodellisti.

Crediamo, come abbiamo premesso, che questi dati siano sufficienti; ma per chi desiderasse conoscere coefficienti ad altre incidenze e altri profili consigliamo di consultare le "Caratteristiche aerodinamiche di ali", serie prima, pubblicata nel 1926, e serie seconda pubblicata nel 1933.

Per ogni profilo, oltre alle relative tabelle delle quote del dorso e del ventre, sono dati con (CP) la posizione del centro di pressione; con (Cr) il coefficiente di resistenza; con (Cp) il coefficiente di portanza e con (i) l'incidenza notando che tutti i dati corrispondono ad un allungamento alare $\lambda = 6$ e che (Cr) e (Cp) sono moltiplicati per 100.

I profili sono in ordine secondo il numero della raccolta italiana, e l'aeromodellista si regolerà, nella scelta, secondo i criteri che indichiamo.

I profili biconvessi simmetrici servono, si può dire, esclusivamente, per i piani di coda, sia orizzontali che verticali. Con piccola incidenza possono servire per apparecchi destinati ad alte velocità.

I profili sottili servono per apparecchi veloci, quelli più spessi per apparecchi lenti.

Si può dire che lo spessore del profilo è inversamente proporzionale alla velocità che si vuole ottenere.

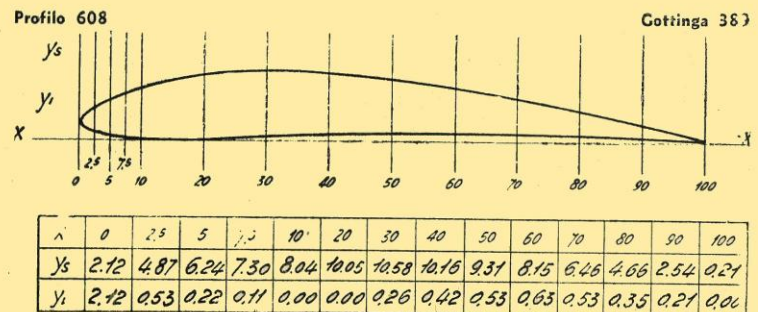
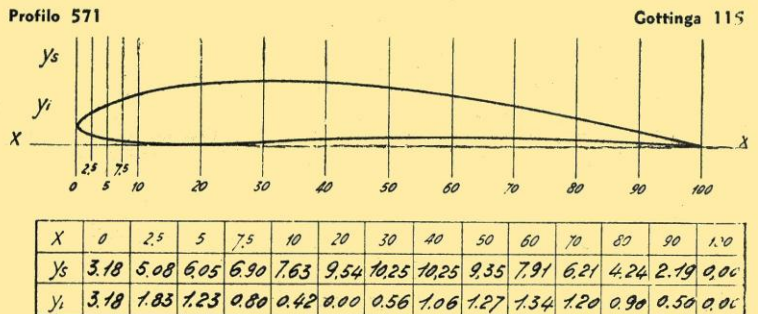
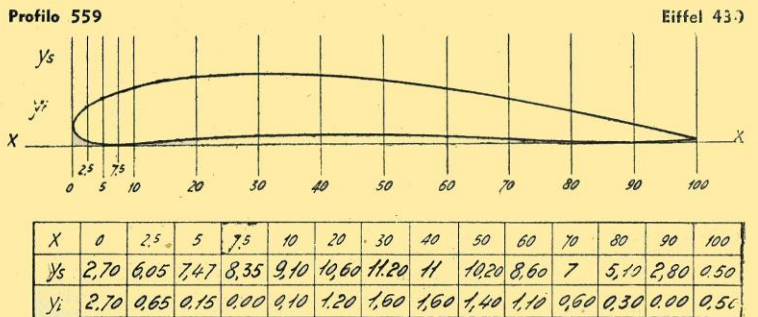
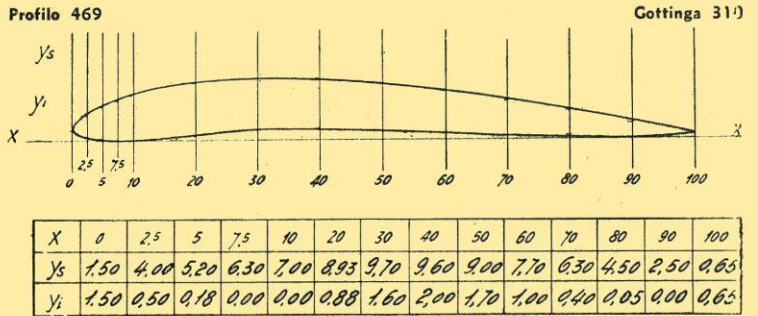
I profili piano-convessi sono i più adatti per apparecchi a motore veloci, mentre quelli spessi concavo-convessi, specialmente con forte concavità del ventre, sono indicati per i veleggiatori.

Per quanto riguarda la stabilità del profilo, l'aeromodellista deve considerare, nella scelta, che i più stabili sono i biconvessi, che tuttavia non sono utilizzabili per l'ala, salvo casi particolarissimi, come è stato detto.

Passando ai profili piano-convessi ed a quelli concavo-convessi aumenta l'instabilità, la tendenza cioè ad aumentare le variazioni d'incidenza, tanto più quanto maggiore è la concavità del ventre.

Adottando tali profili è necessario, quindi, porre i piani di coda più lontani, od assegnare loro una superficie maggiore.

(Continua)



MOTORI A SCOPPIO PER AEROMODELLI

(PRIMA PARTE)

Come più volte abbiamo detto, il motorino che descriveremo non ha pretese di originalità e, tanto meno, di rappresentare il tipo "ideale" del motorino per aeromodello. I disegni costruttivi che riproduciamo eseguiti per i lettori de *L'aquilone*, appassionati aeromodellisti motorizzandi, dovranno servire, insieme agli elementi di teoria e dei dati pratici che abbiamo riportato nei precedenti articoli, come utile orientamento per il progetto e la costruzione del motorino.

Diamo uno sguardo alle caratteristiche principali del motorino in questione. Esso, per ovvie ragioni di semplicità, è monocilindrico a due tempi, raffreddato ad aria. L'alimentazione è assicurata nel modo più semplice mediante l'ammissione nel carter a tenuta stagna, attraverso luce di "travaso". Tale sistema è stato ampiamente descritto nei numeri precedenti de *L'aquilone*. Il carburatore è ridotto ad una semplice presa d'aria sulla quale si innesta un tubicino forato per l'alimentazione del carburante contenuto in apposito serbatoio. Il funzionamento del carburatore è della massima semplicità: la depressione nel carter, creata dal moto ascendente del pistone, richiama il carburante che spruzza dal foro, regolabile mediante una spila e, si mescola con l'aria formando la miscela esplosiva. La lubrificazione è in parte diretta, per mezzo di miscuglio di olio col carburante, e in parte a pressione: infatti la parte più delicata nei riguardi della lubrificazione, cioè il cuscinetto dell'albero motore, è lubrificato mediante vapori di olio a benzina a pressione provenienti dal cilindro attraverso un foro praticato nel carter. L'accensione è ottenuta mediante il sistema a spinterogeno costituito da una batteria di pile (in genere le normali pile tascabili 4 volt) la cui tensione viene elevata da una

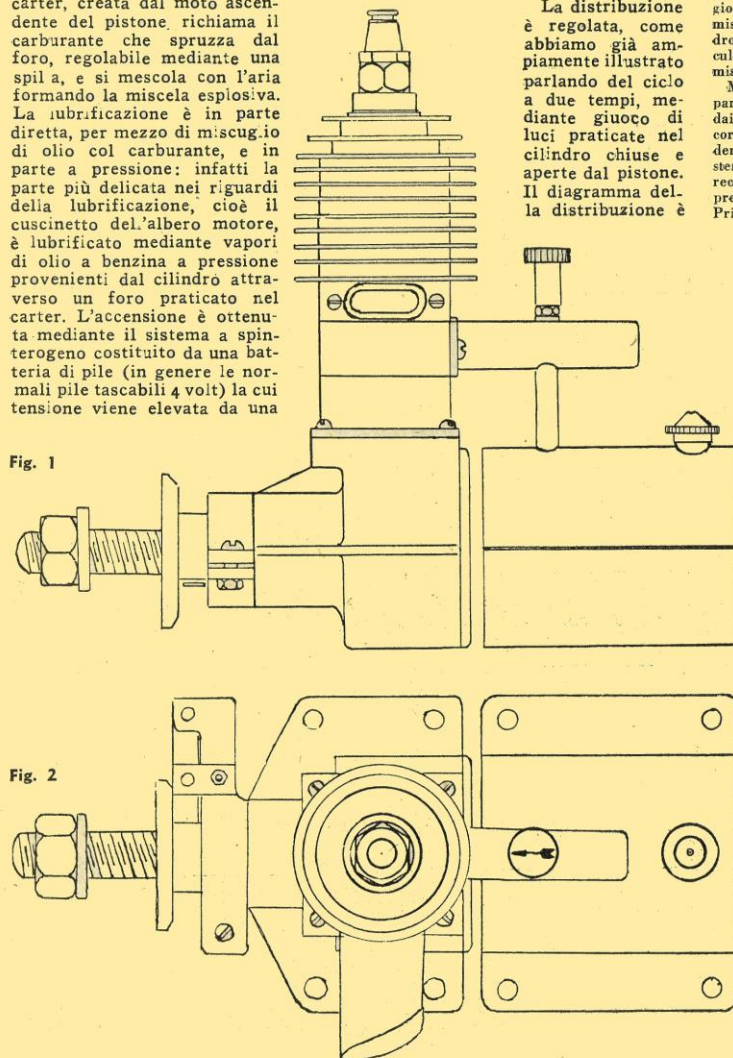
bobina di induzione il cui primario è interrotto da un apposito rottore ad ogni giro di manovella. È previsto anche un dispositivo di anticipo regolabile che varia l'istante di accensione, per ottenere dal ciclo il massimo rendimento e quindi la massima potenza per ogni regime del motorino.

La corsa è di mm. 20 e l'alesaggio pure di mm. 20, la cilindrata totale pertanto risulta di

$$C = \frac{\pi d^2 s}{4} = \frac{3,14 \times 2^2 \times 2}{4} = 6,28 \text{ cmc.}$$

La potenza, ad un regime di 4000 giri al minuto, dovrebbe risultare di 0,12 CV. Il peso, senza carburante, si aggirerà sui 200 o 220 gr. Nelle figure 1, 2 e 3 sono riportate in grandezza naturale le tre viste principali. La nomenclatura delle varie parti di cui si compone il motorino sono riportate nelle figure 4 e 5 che rappresentano le due sezioni: in esse sono date le dimensioni di ingombro. Nel progetto si è principalmente tenuto conto della solidità e soprattutto della semplicità costruttiva, evitando a tale proposito ogni sorta di saldature e quindi gli inconvenienti che ne potevano derivare.

La distribuzione è regolata, come abbiamo già ampiamente illustrato parlando del ciclo a due tempi, mediante giuoco di luci praticate nel cilindro chiuse e aperte dal pistone. Il diagramma della distribuzione è



riportato in fig. 6 in cui gli angoli $\alpha = 110^\circ$, $\beta = 130^\circ$, $\gamma = 120^\circ$ stanno a rappresentare gli angoli di rotazione della manovella, durante i quali sono rispettivamente aperte le luci di ammissione, di scarico e di travaso e indicano perciò anche la durata delle fasi rispettive. Le luci hanno le seguenti dimensioni:

- 1) luce di ammissione: altezza mm. 3, larghezza mm. 10, superficie mm. 30;
- 2) luce di travaso: altezza mm. 3,7, larghezza mm. 10, superficie mm. 37;
- 3) luce di scarico: altezza mm. 3,7, larghezza mm. 12, superficie mm. 44,4.

Passiamo ora ad esaminare i vari elementi di cui si compone il motorino.

(Continua)

Ing. Luccardi

L'Avioraduno della R.U.N.A. di Padova

L'Aeroporto padovano «Gino Allegri» ha accolto il 16 giugno i radunisti i cui apparecchi dei tipi più vari per forma, per potenza, per colori, sono giunti da tutti i punti dell'orizzonte, riempiendo il cielo di rombi e di eleganti geometrie, per planare con ritmo pressoché incessante, dalle nove del mattino fin verso mezzogiorno.

Oltre quaranta apparecchi si sono così avvicinati sulla linea d'atterraggio.

Il presidente della R.U.N.A. patavina, col. Pozzi, il vicepresidente barone Mallatti, il segretario dr. Boffo hanno curato il buon andamento della manifestazione, con la collaborazione del maggiore pilota Colbachini, delegato sportivo, dei sottotenenti Lorenzoni e Bolla e del pilota Sernagiotto, commissari di campo addetti alle operazioni di atterraggio, dei signori cav. Quaggiotti e Baro, commissari per il lancio dei messaggi all'ippodromo di Ponte di Brenta, dei camerati Maculan, ras. Azzarini e ras. Bergamasco, commissari di arrivo.

Mentre si susseguivano gli arrivi degli apparecchi, reduci dal lancio del messaggio e dai vari atterraggi compiuti lungo il percorso, all'Aeroporto è giunto il segretario federale dr. Lovo, che si è trattenuto ad assistere ad alcuni arrivi e a visitare gli apparecchi della R.U.N.A. patavina. Ha pure presenziato la manifestazione il generale Pricolo, comandante la II Zona Aerea, il quale ha dovuto ripartire in mattinata, ed è stato quindi rappresentato dal capo di Stato Maggiore col. Mattei e dal maggiore Silvestri.

Il primo apparecchio partecipante al raduno, giunto alle 9,30, è stato «L'I Lana» pilotato dal maggiore ing. Luigi Lanata della R.U.N.A. di Verona. Seguivano quindi gli altri.

A ciascun partecipante, subito dopo l'arrivo, è stato fatto omaggio, da parte della R.U.N.A. organizzatrice, di un oggetto ricordo. Verso mezzogiorno la comitiva dei radunisti si è trasferita ad Abano, per prender parte alla colazione d'onore, cui ha presenziato, con altre autorità, pure il federale dr. Lovo. Dopo la visita alle terme, è avvenuto il ritorno all'Aeroporto, di dove verso le 17 si sono susseguite le partenze per il ritorno alle varie sedi.

LE CLASSIFICHE

(Il punteggio comprende lancio del messaggio, atterraggio intermedio e atterraggio di precisione a Padova).

- Classifiche:
1. *I-Madi* di Novara, pilota Crespi, con punti 360 (premio della R. U. N. A. centrale);
 2. *I-Baut* di Modena, pilota Bianchi, con p. 350 (premio della R.U.N.A. centrale);
 3. *I-Faus* di Brescia, pilota Lanza, p. 310 (premio gioco bridge offerto dal comune di Padova);
 4. *I-Tea*, pilota Cantoni, p. 290 (penna stilografica d'oro «Wetermann» offerta dall'azienda di cura di Abano);
 5. *I-Sevo* di Brescia, pilota Capitano, p. 290;
 6. *I-Mode* di Modena, pilota Pignatti, p. 260 (orologio da tavolo offerto dal Comune di Padova);
 7. *I-Apni* di Treviso, pilota comm. Appiani presidente della R.U.N.A. di Treviso, p. 250;
 8. *I-Erma* di Bologna, pilota Benassi, p. 230;
 9. *I-Gold* di Bologna, pilota Goldoni, p. 220;
 10. *I-Fiso* di Milano, p. 210.

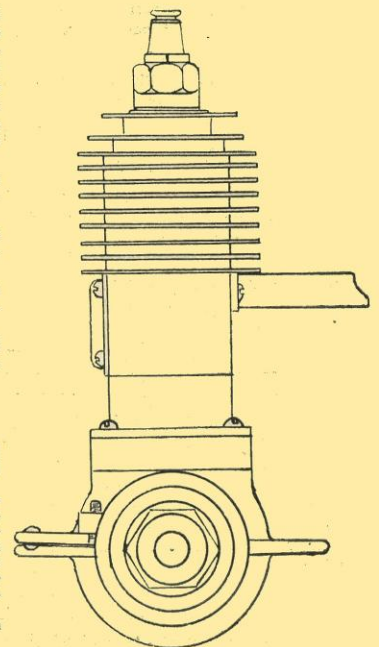


Fig. 3

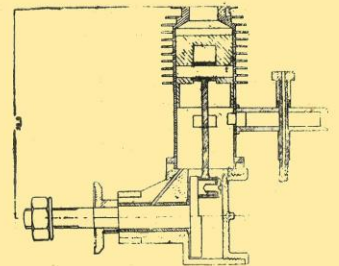


Fig. 4

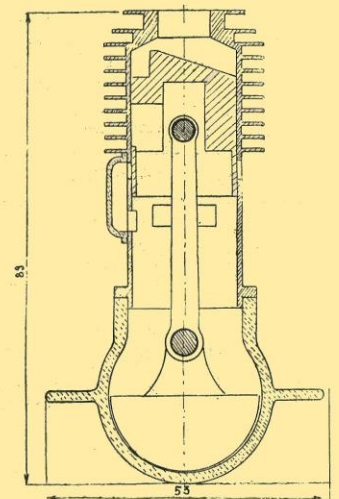


Fig. 5

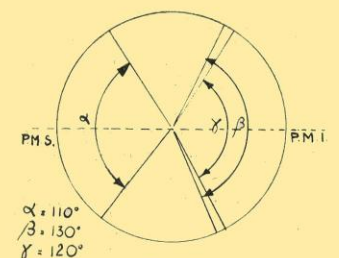


Fig. 6

Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

(Continuazione del numero precedente)

— A questo ho già risposto, signor Yaveràs! — ribatté stizzito mister Neverheard.

— Sì... sì... — cantilenò don Filomeno —. Il pilota Bob Idle si è degnato di lasciar detto iersera a qualcuno che, insieme col suo compagno, il motorista Sam Donkin, sarebbe andato a provar la cucina Huastecana in non so quale *posada* di Quintamarga. Questo qualcuno l'avrebbe raccontato al signor Teddy March, che incidentalmente poco fa l'avrebbe riferito a sua eccellenza... Mi sembra che, come cena, sia un po' lunghetta, signori, e che i due amici abbiano avuto il tempo a quest'ora di fare non solo una cenetta, ma anche la colazione di stamane e fra poco pure il pranzo. Perché non si vedono ancora? Quintamarga non è a più di dieci chilometri da qui, meno d'un quarto d'ora d'auto! Ma c'è di più, signori miei: miei agenti, inviati a Quintamarga, mi riferiscono che nessuno straniero ha cenato in nessuna *posada* di laggiù, nè è stato notato per le vie... Che ne dice il mio onorevole collega Zùgoli? — concluse con aria di trionfo.

Le parole di don Filomeno impressionarono discretamente l'uditorio: il ministro americano che, perplesso e sdegnato masticava il sigaro, il presidente e don Pepito, che parlottavano sottovoce, e Rodrigo che si baloccava con un portacenere, guardando fisso nel vuoto. Vico, interpellato così direttamente, rispose calmo:

— Dico semplicemente che il giorno che voi annunzierete di partire, per esempio, per Nuova York e perderete per un motivo qualunque il piroscalo, sarete sospetto come quei due. Che colpa ne hanno se, dopo aver enunciato un progetto, si trovano nell'impossibilità di eseguirlo? Dobbiamo fucilarli perchè, per una causa che ci sfugge, non sono andati dove avevano pensato d'andare? — Mi stupisce, don Vico, — ribatté Yaveràs con una smorfia di sarcasmo — mi stupisce che una bella intelligenza come la vostra non afferri quello che è tanto palese, e cioè che questa pretesa gita a Quintamarga non è che un accorto strattagemma per sviare le ricerche e guadagnar tempo.

— Un momento, scusate, caro don Filomeno: volete spiegarmi a che cosa sarebbe servito per loro guadagnare tempo dal momento che il vero indiziato non è nè il pilota, nè il motorista nè chiunque altro, ma solo l'aeroplano?

— Che volete dire? — chiese don Tobias, colpito.

— Intendo dire che, mentre i pareri sono discordi sull'identità dei ladri, tutti, mi sembra, convengono che gli smeraldi hanno preso il volo a bordo dell'aeroplano. Dunque arrestiamo l'aeroplano, e c'impadroniremo o troveremo le tracce dei ladri, si chiamino essi Bob, Sam, Partecipazio o Spiridione.

Calorose approvazioni salutarono le parole di Vico. Solo Yaveràs rimase silenzioso.

— Tuttavia... — cominciò, in tono malevolo.

— E, tanto per cominciare, — interruppe il presidente con energia — avete diramato telegrammi alle frontiere dando i contrassegni dell'aeroplano?

— Veramente... io... — balbettò confuso don Filomeno.

— Ci ho pensato io, eccellenza — intervenne Samuel Neverheard —. Ho telegrafato anche al mio governo perchè faccia vigilare tutti gli aeroporti degli Stati meridionali. Debbo far di tutto per scagionare i miei compatriotti da sospetti che ritengo ingiusti.

— Ma insomma, — esplose don Filomeno con voce bizzosa — se non sono stati loro, chi diavolo può essere stato?

— Per esempio, — rispose tranquillamente Vico — quei due francesi che vi segnalai ieri: Paul Dumont e Gervais Blanchard...

— Ma si tratta di onesti commercianti...

— Sì, che ho ammanettato con le mie mani sei anni fa a Roma.

— Li scambierete per qualche altro, signor Zùgoli...

— Sono sicurissimo. E poi, dove sono adesso questi tali?

— Dormiranno o faranno colazione al loro albergo.

— E' l'albergo "Tierra Caliente", è vero?

— Sì.

— Ebbene, ci son passato col colonnello Ximenes prima di venir qui. I vostri onesti commercianti son partiti in gran fretta iersera, poco

prima che l'aeroplano spiccasse il volo. Che ve ne pare? Voi obietterete che, fino a quando non si trovano, anche i due americani siano sospetti. Può darsi; ma se ci regoliamo sui precedenti, propendo a credere più facilmente che i ladri siano i francesi i quali, fra l'altro, avrebbero anche potuto sequestrare e nascondere Bob Idle e Sam Donkin per far cadere i sospetti su di loro.

— Mi sembra abbastanza logico... — mormorò don Tobias —. E voi che cosa scarabocchiate? — soggiunse rivolto a Don Pepito Aydemis che scribacchiava su un foglietto.

— Ecco. Ho fatto una lista degli individui sospetti: Bob Idle, Sam Donkin, Paul Dumont e Gervais Blanchard, e infine Granuja che se n'è scappato col cavallo... C'è qualche altro, signori, che voglia aggiungere nomi alla lista?

Tutti crollarono il capo. Rodrigo contemplava il soffitto e Zùgoli una vespa che era entrata dalla finestra, senza saper bene nemmeno lei il perchè.

— Siete sicuro, eccellenza, — fece don Tobias — che l'aeroplano non possa atterrare fuori degli aeroporti ai quali avete telegrafato?

— No, purtroppo. I ladri facilmente immagineranno d'essere attesi, e tenteranno di atterrare in qualche campo fuori mano per proseguire con altri mezzi. Bisognerebbe inseguirli senza perdere un minuto.

— E in che direzione?

— Non lo so neppur io. La più probabile è quella degli Stati Uniti. Là più facilmente troveranno da vendere gli smeraldi e meglio potranno nascondersi.

— Vado io! — esclamò Rodrigo alzandosi —. E l'amico Zùgoli mi accompagnerà.

— Oh poveretto me! — sussurrò Vico facendo un'orrida e pietosa smorfia —. E dove mi volete portare? Sto così bene qui! Ecco; perchè, invece, non li cerchiamo qui gli smeraldi, invece d'andar tanto lontano? Chissà che non li troviamo lo stesso?

— Siete un bel tipo, Vico! — esclamò ridendo il colonnello, mentre anche gli altri si alzavano.

— Vi fa proprio piacere che venga? — insisté Zùgoli.

— Ve ne prego davvero! Non vorrete abbandonare un amico!

— E va bene! — sospirò Zùgoli —. Paziienza!

Intanto don Pepito s'era avvicinato.

— Allora, colonnello, — mormorò con le labbra strette — suppongo che dovrò darvi qualche soldo per le spese di queste benedette ricerche, no?

— Sicuro, eccellenza, e parecchi!

— Che rovina! Che rovina! — gemette il vecchio —. Però, questo signore che parte come ospite vostro, — soggiunse additando Vico — vorrà contribuire, immagino, alle spese...

— Neanche per sogno! — interloquì don Tobias che s'era avvicinato — Egli ci rende un enorme servizio e tutto quel che gli offiremo sarà poco.

Una rosa che cambia padrone

Alle prime ore del pomeriggio di quello stesso giorno Rodrigo e Zùgoli si congedarono da don Tobias e dagli altri.

— Ho ricevuto la risposta ai miei telegrammi — disse Samuel Neverheard —. L'aeroplano non è stato veduto. Che pensate di fare?

— Seguire l'itinerario che, secondo logica, debbono aver fatto i ladri — rispose Vico —. Sono partiti di notte e perciò non potevano arrischiarsi a varcare le montagne con un apparecchio che non conoscevano...

— Però, — osservò Yaveràs — se si trattasse del pilota americano e del suo meccanico...

— Già, ma siccome non sono loro...

— Tutta la vostra sicurezza, illustra collega, non può...

— Lasciamo andare, don Filomeno, discuteremo al mio ritorno... Ad ogni minuto che perdiamo son tre chilometri di vantaggio che i fuggiaschi guadagnano.

(Continua)

Enzo Jemma



... suppongo che dovrò darvi qualche soldo per le spese...



LUCIO ANTINORI - Ancona — « Il costruttore di aeromodelli » costa venticinque lire, e il distintivo quattro lire per i non abbonati; due per gli abbonati. Devi quindi mandare alla nostra Amministrazione ventisei lire. L'Amministrazione non soddisfa richieste multiple di distintivi: devi quindi dire al tuo amico che mandi i soldi direttamente.

RENATO TAVECCHIO - Cuneo — Ho detto e ripetuto che i corsi di volo a vela dipendono dalla G.I.L., e quindi per ogni informazione su di essi occorre rivolgersi al Comando Federale della propria città. Le fotografie che mi hai inviato sono più cupe del fondo di una miniera di carbone in una notte senza luna, e sono state quindi relegate nel cestino di redazione. Il numero che mancava alla tua collezione è già partito a tutta velocità verso il tuo domicilio.

VITTORIO PIERGIOVANNI - Macerata — Mandare pure i disegni arrotolati, come manoscritti, indirizzando a **Giarella, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma**. Il distintivo ti è già stato spedito.

A. MASSIMO - Codroipo — Ho provveduto a farti spedire la nuova tessera con la massima sollecitudine. La tessera de *L'aquilone* non ha niente a che vedere con il battesimo dell'aria che vien dato negli aeroporti. Essa dà diritto a volare solo nel caso che *L'aquilone* (come fece l'anno scorso) organizzi dei voli di propaganda per i suoi abbonati. Auguri per la tua nuova prossima vita, della quale ti prego farmi avere notizie.

NINO CARIMELLI - Venezia — Bisogna che tu specifichi bene quale numero de *L'aquilone* ti interessa: noi intanto terremo conto della somma già inviata.

ALBATROS - Genova — Ti consiglio di costruire il veleggiatore « Roma », seguendo le lezioni pubblicate sui primi diciotto numeri de *L'aquilone* dello scorso anno. Abbiti i miei migliori auguri per gli esami. (Come avrai già visto, il tuo pseudonimo è stato accettato).

AQUILOTTO TRIVISANO — Non ho risposto alla tua precedente perché non avevi unito allo pseudonimo il tuo nome, il tuo cognome

e il tuo indirizzo. Non hai soddisfatto tale regolamento neppure questa volta, perciò neppure adesso dovrei risponderti, ma siccome non voglio che si dica: «... Zio Falcone? Uh, che pignolo!» faccio anch'io, come te, uno strappo alla regola. Dunque, quali sono i numeri che ti mancano? Fammelo sapere, altrimenti credo che sarà un po' difficile che io possa riuscire a farti avere. Un applauso sincero per la propaganda che stai svolgendo, e per la quale ti faccio i migliori auguri. (Se la prossima volta non firmerai con il tuo nome e il tuo cognome e non unirai il tuo indirizzo, cestinero senz'altro la tua missiva. Uno strappo alla regola lo posso fare una volta, ma pensa un po', povera regola, se la dovessi strappare tutte le settimane!).

FERMO GHEZZI - Peveragno — Ho ripetuto più volte che i corsi di volo a vela (come a suo tempo annunciammo sul giornale) dipendono dalla G.I.L.; per qualsiasi informazione su tale argomento ci si deve perciò rivolgere al Comando Federale della propria città. Noi, più di quanto è stato pubblicato non sappiamo.

UN TALE — Ciò che mi chiedi sconfina nell'assurdo. Come vuoi che io ti possa dire se sei idoneo o no al pilotaggio sapendo di te soltanto che sei un po' nervoso? Per definire questa questione ci vuole una visita accuratissima, e non sono certo io in grado di praticarla, tanto meno per lettera. In quanto all'altro problema, la risoluzione è semplicissima: tu vuoi entrare nell'Aeronautica pur restando ingegnere? Ebbene, quando avrai ottenuto la laurea, frequenta il corso di perfezionamento e diventa ingegnere aeronautico! I soldi per il libro che desideri avere li puoi inviare sia per mezzo di francobolli che tramite il nostro Conto Corrente Postale N. 1/24718.

C. M. SIMONCINI - Palermo — Niente tragedie, amico mio: qui non è avvenuta nessuna rivoluzione, né si è deciso di marciare in file compatte su Palermo per rapirti e darti alle fiamme, come dimostri di temere. Se le fotografie inviate da te in febbraio non sono state pubblicate, questo non è sintomo di malvage animosità verso di te: la causa della faccenda che ti fa tanto lacri-

mare la devi ricercare in quelle enormi croci nere che avevi dipinto sulle fotografie, e più precisamente al di sopra della tua testa, perché tutti ti potessero ammirare.

MARIO FINTINI - Roma — La tua lettera è pervenuta all'Amministrazione strappata proprio nel punto in cui indicavi i numeri del giornale che ti mancano. Capirai bene che non abbiamo potuto perciò soddisfare la tua richiesta. Riscrivi daccapo: terremo conto dei soldi inviati.

FUTURO ACCADEMISTA - Torino — Mi voglio anzitutto congratulare con te per gli sbalorditivi risultati ottenuti con la campagna propagandistica che hai sferrata nella tua città. In quanto alle informazioni che mi chiedi circa i primati per aeromodelli, sappi che i regolamenti per primati sono quelli stessi valevoli per il Concorso Nazionale di quest'anno. Leggiti perciò tutto quanto a suo tempo è stato pubblicato su *L'aquilone*, e rimarrai completamente edotto sulla faccenda che attualmente ti travaglia tanto.

SORCIO VERDE - Torino — Anche questa volta, amico mio, il sig. Cestino ha banchettato allegramente con i tuoi progetti. Mi dispiace. Ritenita.

VINCENZO COLASANTI - Roma — Molto tempo fa pervenne alla nostra Amministrazione

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgerti all'Amministrazione de « *L'aquilone* », viale Libro e Moschetto - Roma -

Da **UMBERTO DARBESIO**, Torino, via Vanchiglia n. 23, pianterreno, troverete quanto occorre per costruire aeromodelli: materiali, disegni, insegnamenti.

Vendo **CARABINA** aria compressa Diana di precisione nuova L. 30 - Vendo aeromodello L. 100 - Roberto Brusa, via Grossi 30, Torino.

una busta contenente quindici lire in francobolli e la preghiera che il tuo abbonamento avesse inizio con la data del primo dell'anno presente. Mancava però il tuo indirizzo! A suo tempo l'Amministrazione ti chiese, a mezzo della *Posta Aerea*, che tu colmassi la lacuna, ma nulla fino ad oggi le è pervenuto. A nome suo ti chiedo ancora una volta, sperando che tu legga queste colonne, di inviarmi il tuo indirizzo, affinché il tuo abbonamento possa finalmente avere corso.

Zio Falcone



COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo « *Come si diventa aviatori* » edito da « *Le Vie dell'Aria* ».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

Inviare vaglia postale all'Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto - Roma.

Senò uscite le TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI
via Riva Reno, 118 - Bologna



Il nostro corrispondente da Assisi, prof. P. Marcheggiani, che intende dare alle sue scuole un indirizzo particolarmente aviatorio, educando gli alunni all'amore per il volo, ha organizzato questo bel gruppo di Aquilotti e Rondini. Ad essi ed al loro bravo insegnante i saluti più cari de « *L'aquilone* »



Isotta Fraschini
IF
MILANO

ISOTTA FRASCHINI
motore per aviazione tipo "ASSO A. 120 R. I. C. C. 40"

CAPRONI VIZZOLA S. A.
Costruzioni Aeronautiche
FONDATA NEL 1910



Stabilimento Specializzato
per le
**Costruzioni
Metalliche
Aeronautiche**



VIZZOLA TICINO - VARESE
Telef. 1474 - 1476 - GALLARATE
Telegr.: ALICAPRONI - SOMMA LOMBARDO

AEROMODELLISMO ANNO XVI'

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18
CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

**COSTRUZIONI MECCANICHE
ED AERONAUTICHE - S. A.**

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 9 ..

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

TELEFONIA SPECIALE

APPARECCHI DI MISURA

TUTTE LE APPLICAZIONI DELLE ELETTRICITÀ

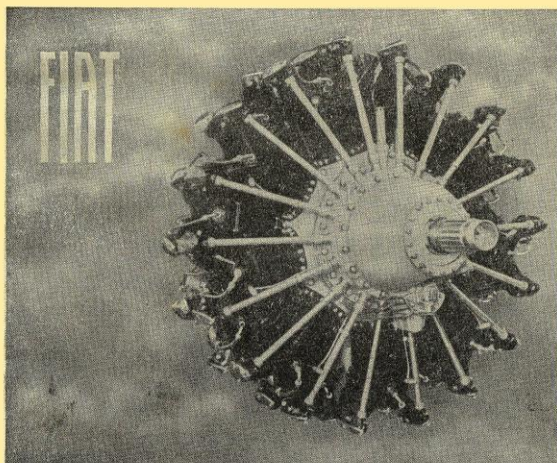
RADIO SAFAR

RADIO

TELEVISIONE

ELETTRICITÀ

MILANO - VIA BASSINI, 15



MOTORE FIAT A 80 RC
POTENZA 1000 - 1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - 8 primati internazionali
di velocità per idrovolanti
(Apparecchio « CANT. Z 509 »)

Sui 2000 Km.
velocità media Km/ora 399,644

Sui 1000 Km.
velocità media Km/ora 403,424

