

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Imboscate!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 37

11 settembre 1938 - XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Publicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12,50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista mensile di circa cento pagine in carta patinata con tavole fuori testo in retocolo. Un numero costa 5 lire. Abbonamento annuo L. 40, estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 28, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

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



IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE



Parlare di luce «nera» sembrerebbe uno scherzo perché non si può scindere l'idea di luce da quella intensa e dorata del sole, o tutt'al più da quella argentea e pallida della luna.

Invece, la luce «nera» fa la sua comparsa accanto alla conosciuta luce «bianca» e si impone all'attenzione degli scienziati.

Sapete tutti che cos'è la luce, ma ci vogliamo riferire qui all'idea di luce quale prodotto di onde elettromagnetiche che si differenziano per la loro lunghezza e radiazione. Queste onde generano lo «spettro visibile» che comprende i sette colori: rosso, arancio, giallo, verde, celeste, indaco, violetto, la cui compattezza genera la luce bianca.

La striscia colorata, cioè la porzione visibile dello «spettro» non rappresenta nella sua distribuzione tutta l'energia che accompagna il fascio di luce. Lo spettro si estende tanto dalla parte del rosso, quanto dalla parte del violetto per una profondità eguale a quella della fascia colorata; queste zone si chiamano ultrarosse e ultraviolette, entrambe corrispondenti ad energia radiante della maggiore importanza che l'occhio umano non riesce a percepire. Tali radiazioni invisibili prendono il nome di raggi «infrarossi» e di raggi «ultravioletti».

Ora, tra i raggi visibili della zona violetta e quelli invisibili ci sono delle radiazioni intermedie suscettibili di diventare visibili, che formano la cosiddetta «luce nera».

Speciali lampade di vetro all'ossido di nichel producono la luce «nera», che decompone i colori conosciuti, ne crea di nuovi, non lanciando un visibile fascio di luce dalla sorgente luminosa, ma suscitando dagli oggetti che incontra nel suo cammino, della luminosità o fosforescenza.

Ora, in natura, la quasi totalità degli oggetti è fosforescente e la luce nera ha la proprietà di renderli percepibile all'occhio umano questa fosforescenza.

Un operatore, regolando la lampada della «luce nera», può, ad esempio, suscitare da un qualsiasi oggetto di color rosso, una gamma infinita e variopinta di colori, solo che aumenti o diminuisca l'intensità della sorgente luminosa.

Siamo ancora nel campo sperimentale, ma pensate, in caso di applicazioni pratiche, all'importanza di questa luce, che non denuncia la sua fonte, per scopi bellici. Un aeroplano, ad esempio, volando di notte, su territorio nemico, potrebbe, manovrando il fascio invisibile dei suoi proiettori di luce nera, rendere visibili gli oggetti che capitano nel raggio luminoso e, senza svelare la sua presenza, bombardare con precisione di tiro gli obiettivi che più interessano. Il bombardamento notturno, reso così arduo appunto dall'oscurità, potrebbe con la luce «nera» che rende visibile la fosforescenza degli oggetti, avvenire con una grande precisione di tiro.

La luce «nera» è nata da poco, ma chissà che non prenda, al più presto, il suo posto accanto alla vecchissima luce bianca.

In America si è aperto un testamento assai curioso: quello di un vecchio signore celibe che passava per «fissato» da quando nel secolo scorso aveva coltivato l'aviazione insieme ai fratelli Wright. Che il vecchio signore non era affatto folle lo hanno dimostrato le sue ultime volontà. «Io lascio — egli ha scritto — una somma di 10.000 dollari alla mia cugina Edith, a condizione assoluta ch'ella compia tre viaggi in aeroplano di almeno 1500 chilometri ciascuno. Questa mia cugina è una brava figliola, ma un poco puntigliosa, perché spesso non vede

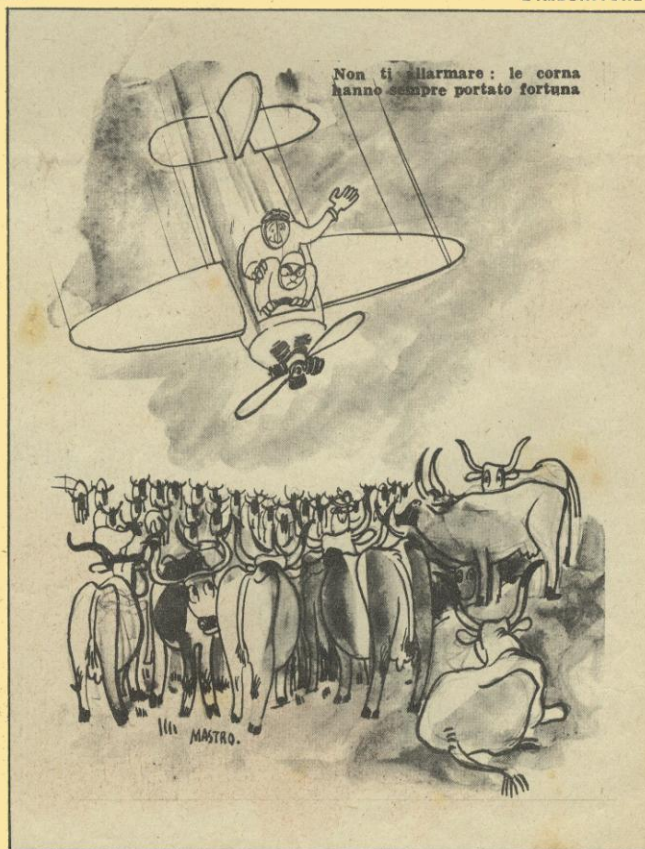
i piccoli aspetti delle cose. Essa difatti rende una vita penosa a Jones, il suo bravo marito. Quando questi le porta lo stipendio, Edith invece di rallegrarsene sgrida il povero Jones che, riscuotendo la somma, è andato a bere un goccetto di whisky, e giudica la casa inabitabile quando vede una graffiatura su una parete. Dopo aver viaggiato in aeroplano, mia cugina Edith avrà imparato a vedere le cose nel loro insieme, a trascurare i dettagli, in maniera che il povero Jones potrà gioire nella sua casa della tranquillità che gli è dovuta».

La compagnia aerea inglese «Imperial Airways» ha voluto registrare in questi giorni due primati originali.

Il primo è quello della longevità del passeggero trasportato al di là della Manica. Un vecchia signora di 87 anni, avendo dato l'esempio di recarsi in volo da Londra a Colonia, è stata imitata dal signor Heinrich che sulla stessa linea ha compiuto il viaggio alla bella età di 94 anni. Si cerca ora un centenario di buona volontà. L'altro primato è quello del passeggero peso massimo. Sulla linea Londra-Parigi è salito un signore che pesava 154 chili. Cifra mai raggiunta finora.

Una bizzarra seduta comunale è stata tenuta in Danimarca. Il Podestà della cittadina di Aalborg ha indetto una seduta urgente e importante nella cabina di un grosso apparecchio di linea appositamente noleggiato. Quando i consiglieri sono giunti a 1000 metri di altezza la seduta è stata dichiarata aperta. L'aeroplano è sceso dopo quattro ore di discussioni.

L'IMBONITORE



Disastri sul campo

Noi stiamo per sfondare una porta aperta, a quanto sembra. Vogliamo dire che stiamo auspicando un provvedimento che verrà certamente adottato dai dirigenti della R. U. N. A. il prossimo anno, quando si tratterà di organizzare le gare nazionali per modelli volanti. Sappiamo, difatti, che il Presidente e il Segretario generale della R. U. N. A. e il Delegato centrale all'aeromodellismo hanno già convenuto in una breve discussione, avvenuta durante le gare lunedì 5 settembre, che « non è più possibile seguitare a far svolgere le gare di aeromodelli sul campo del Littorio ».

Ora noi ripeteremo le nostre vecchie opinioni (verbali e scritte) sull'argomento, e ciò varrà a convincere ancor più, ce ne fosse bisogno, i dirigenti della R. U. N. A. della necessità di una soluzione radicale e definitiva del problema che appassiona e interessa gli aeromodellisti di tutta Italia e che implica, quindi, l'avvenire del nostro aeromodellismo risorto e rinnovato (si potrebbe anzi dire addirittura creato) per merito appunto della R. U. N. A.

Dunque sul campo del Littorio non si possono fare delle gare d'aeromodellismo. Non si può per molte ragioni. Si pensi, prima di tutto, al pericolo per i naviganti e per gli aeromodellisti di far circolare per il campo, e spesso in corsa disordinata, dei ragazzi che lanciano modelli o che inseguono dei loro modelli il volo capriccioso. Sul campo del Littorio giungono ogni tanto aeroplani da turismo o delle linee commerciali. Ugualmente ne partono. Il Littorio è, crediamo, l'aeroporto civile italiano di maggiore traffico. Ora noi non diciamo che i ragazzi corrano vero e serio pericolo; ma insistiamo sull'opportunità di evitare qualsiasi disgraziata eventualità. E soprattutto vogliamo porre in rilievo il fatto che proprio per evitare disgrazie o, comunque, per non intralciare il normale traffico dei velivoli in arrivo e in partenza, i lanci degli aeromodelli devono avvenire in uno spazio ristretto, infelice. Aggiungendo a questo fatto importantissimo la circostanza che il campo è per due terzi delimitato dal Tevere e per un terzo cinto da tre grossi ed alti edifici e da una lunga serie di capannoni, palazzine, pennoni e alberi, voi capire che dei modelli lanciati (e particolarmente dei modelli con motore elastico) soltanto una bassissima percentuale riesce ad evitare gli ostacoli. Tutto ciò a causa degli ostacoli, ma soprattutto perché i lanci vengono eseguiti (per le necessità di un campo in piena attività) in uno spazio ristretto e proprio a pochi metri dagli edifici e dagli alberi.

Chi è stato sul campo ad assistere alle gare di lunedì ha veduto la penosa ecatombe di modelli volanti che sono costati tante fatiche e tanti sacrifici in denaro ai ragazzi e alle sedi provinciali della R. U. N. A.

Non si dica che il campo del Littorio è un luogo propizio per il pubblico e che, in tal modo, si fa della propaganda all'aeromodellismo e all'aviazione. Non è vero. L'esperienza dimostra il contrario. Il pubblico non va al Littorio per ragioni che comprendiamo e per altre per noi incomprensibili. Il campo è vicinissimo a Roma, ma per recarvisi non ci sono mezzi di comunicazione frequenti, né economici. Ripetiamo: né frequenti, né economici. Questo fatto impedisce la partecipazione delle persone che non hanno troppo tempo da perdere (o non hanno voglia di perderne) e di quelle (i ragazzi e le giovinette) che non dispongono di troppi quattrini. Ma quand'anche qualcuno riuscisse a superare questi due ostacoli, dovrebbe poi accontentarsi di rimanere dietro ad una rete, a due-tre-quattrocento, od anche più metri di distanza dal luogo dei lanci.

Se gli spettatori (in questo caso giovani, curiosi, desiderosi di ficcare il naso nelle cose) non possono partecipare attivamente il più possibile alla manifestazione, non si divertono, non si interessano, e una seconda volta non torneranno in un luogo nel quale sono stati tenuti a bada dai carabinieri.

Consideriamo adesso la cosa dal punto di vista del concorrente, che è venuto a Roma dopo una più o meno scrupolosa, o affannosa, o precipitosa preparazione. Un ragazzo lancia un modello con motore ad elastico. Questo modello parte fra le gambe di duecento persone sparpagliate intorno nel più grande disordine e, siccome non fa parte della minima percentuale che si salverà passando fra edificio ed edificio, va difilato contro una finestra degli uffici dell'Ala Littoria. Gli impiegati della benemerita società di navigazione si affacciano e ridono perché il modello si è fracassato. Quella brava gente che sono gli impiegati dell'Ala Littoria ride rallegrandosi che non si tratti di aeroplani veri, perché un vaso che va in cocci, un capotombolo senza gravi conseguenze e un modello volante che si riduce in tanti pezzetti e brandelli sono cose che divertono, e non pensa affatto al dramma di un ragazzo, anzi di centocinquanta ragazzi che hanno lavorato

settimane e mesi per costruire un aeromodello « per la gara di Roma », ed ora questo modello (nato dall'esperienza di altri numerosi tipi via via superati) è il fracassato in una pozzanghera.

In quella pozzanghera è finita l'ansia, sono finite le speranze, sono finite le ambizioni di un ragazzo che ad altro non aveva pensato per tanti giorni, e, forse, per tante notti nei suoi sogni. Coloro che ricordano la propria fanciullezza e chi è giovanetto ancora sanno che il dolore di perdere un oggetto costruito con le proprie mani, con il proprio cervello e con la propria passione è per un ragazzo pari, se non maggiore, del dolore che prova un grande perdendo la sua automobile, o la sua bicicletta, o il suo aeroplano, o un'altra cosa, insomma, cara e utile al suo lavoro o necessaria ai suoi svaghi.

Dunque diamo un addio al Littorio, e senza rampano.

Possiamo ormai essere sicuri che il prossimo anno gli aeromodellisti che

parteciperanno al Concorso Nazionale saranno invitati, non in un campo di aviazione in pieno fervore di lavoro, ma su un campo solitario, tranquillo: forse in aperta campagna. Speriamo a Sezze, almeno per le gare dei veleggiatori.

Del resto S. E. Oppizzi ha già assicurato in questo senso gli aeromodellisti presenti alla premiazione.

Il prossimo anno niente più campo del Littorio. Forse Sezze.

Benissimo. Il sogno di un campeggio all'aperto in luogo di una gara ad ora fissa, piovà o tiri vento, in un campo infelice, sta per diventare realtà.

Queste note hanno dunque soltanto lo scopo di rassicurare gli aeromodellisti e di comunicare pubblicamente ai dirigenti della R. U. N. A. la nostra grande soddisfazione per la progettata e promessa modifica radicale del regolamento per il Concorso Nazionale.

G. M.



La misera fine dell'unico modello ad aria compressa.



La catastrofe di un veleggiatore.

IL CONCORSO NAZIONALE



d'Italia sono venuti a Roma con i loro apparecchi di volo. Enormi grilli, farfalle di sogno con la pancina piena di elastico attorcigliato; impazienti costruzioni di compensato e di carta. E già da domenica, sul prato dell'Aeroporto del Littorio, si sentiva salire lo scoppietto serrato dei motorini di un quarto di cavallo. Viaggiavo da un capo all'altro del prato mescolandomi ai gruppi di ragazzi, incuriosito e anch'io felice. Avrei voluto conoscere i loro sogni e i loro desideri: e vorrei poter dire, adesso qui, la mia emozione e la mia solidarietà. Mi commovevano questi pantaloni già lunghi, quest'aria di adolescenti e questi ciuffetti al vento. Erano teste già cariche, zeppe d'idee: teste spettinate di fanciulli italiani intelligenti. Ne ricordo uno quasi bambino che rideva contento: il sorriso gli fioriva su una bella faccia larga e cordiale. Anche la tua mamma a quest'ora è contenta? Questo ragazzo, pensavo, ha già vinto la sua eliminatória provinciale. Ero anch'io contento. Pensavo alla mia adolescenza: vecchia adolescenza di un'altra generazione. Noi si era più costretti e tristi. Questi ragazzi, invece, hanno già un'aria di vincitori. Ed ero, ripeto, felice. Pei.

PICCOLA CRONACA CRITICA

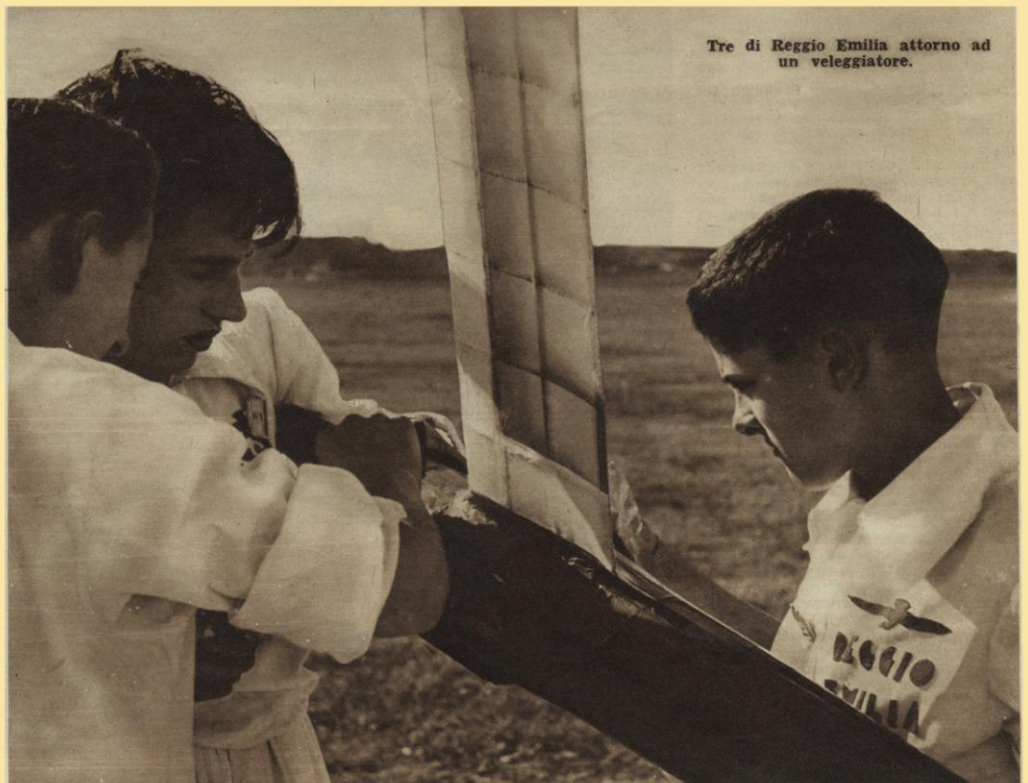
Per i giorni 4 e 5 settembre era indetto il Concorso Nazionale di modelli volanti dell'anno 1938 XVI. Mentre negli anni scorsi il tempo è stato, sempre, favorevole allo svolgimento delle gare, quest'anno le condizioni atmosferiche sono state assolutamente contrarie per la maggior parte delle giornate.

La cronaca si riassume in brevi parole: sabato nella mattinata si è avuto il tumultuoso arrivo dei concorrenti, e nel pomeriggio è stata eseguita la verifica dei modelli. Due soli, su 128, sono risultati non rispondenti alle condizioni

Uno qualunque sotto la pioggia

Le Agenzie internazionali hanno, in questi giorni, inviato in tutto il mondo una fotografia in cui si vede Sir Jhon Simon che esce dalla famosa 10 Downing Street, avvolto in un lungo palamidone invernale: la palandrana gli passa i ginocchi. A Londra fa freddo e piove, abbiamo annunciato un ciclone che viaggia sul Giappone; e in Rumenia, questo si sa, una colossale tromba d'aria ha preso nella sua spirale infernale centinaia di pacifiche mucche che pascolavano nei campi e le ha scagliate al cielo come foglie secche. «Il palamidone di Simon diventa ben poca cosa: qui — abbiamo pensato — ci vogliono le palle di piombo ai piedi, come i forzati».

Al cospetto di questi disastri di risalito europeo, di queste trombe d'aria, di questi diluvi di acqua e nevischio, la nostra pioggia romana diventa acqua benedetta. Alludo precisamente a quella pioggia che domenica scorsa fece rimandare di un giorno il Concorso Nazionale di Aeromodelli. La pioggia — questo è vero — è sempre irritante e indisponente; ma quella che venne giù domenica — data l'aria che spira in Europa — veramente è il meno che ci potesse capitare. Era una pioggerella educata e delicata; ogni tanto faceva qualche manifestazione di forza, come per ricordare a se stessa che doveva cadere. Tentava, poveraccia, di non distrarsi, lo si vedeva chiaramente: un attimo di abbandono e sarebbe restata a mezz'aria, già staccata dalle nuvole e non ancora giunta a terra. Ad occhio nudo si vedeva che non ne aveva voglia. Tuttavia, si dovette rimandare la manifestazione al giorno dopo. E nei due giorni successivi, lunedì e martedì, dal punto di vista strettamente meteorologico, tutto andò per il meglio. Infatti a Roma è venuto fuori un sole che spacca le pietre: un bel sole chiaro e felice. E' un sole felice come sono felici questi giovani che da ogni regione



Tre di Reggio Emilia attorno ad un veleggiatore.

Una scena della premiazione.



del regolamento, e quindi messi fuori gara.

Tutti i concorrenti si sono presentati, eccetto quelli della scuola di Foligno, che per una errata interpretazione del regolamento e per la poca consuetudine con la partecipazione al Concorso, aspettavano di essere chiamati da Roma. E' stato un vero peccato, perché questa era la seconda volta che la scuola di Foligno si presentava al Concorso, e questi ragazzi hanno portato dei modelli che potevano reggere il confronto con quelli dei più vecchi costruttori.

La giornata di domenica è passata nell'attesa che il tempo permettesse di cominciare le gare: finalmente si è deciso così bene a favore dei concorrenti, che ha piovuto a dirotto, tanto da far decidere il rinvio al giorno seguente. Non occorre dire che dopo mezz'ora il tempo si era rimesso, nonostante l'afflusso di « aria fredda instabile ». Va' un po' a capire la meteorologia!

Per questa ragione il Concorso si è protratto a martedì.

Lunedì mattina sono cominciate le gare della categoria A), modelli con motore a matassa elastica. I concorrenti di questa categoria non sono stati fortunati, perchè hanno dovuto cominciare i voli con i modelli in condizioni deplorabili per l'umidità, e perchè diverse volte sono stati inaffiati da qualche spruzzatina d'acqua. Il tempo migliore è stato di 2'10", seguito da 2'08"4. Il terzo è stato di 1'43", a notevole distanza dunque dai primi due. Anche i tempi dei due lanci dei concorrenti presentano delle differenze notevoli, addirittura da pochi secondi per uno dei lanci, a minuti interi per l'altro. Questo si deve, oltre che al tempo sfavorevole, anche ai concorrenti, che non hanno ancora capito che al Concorso bisogna venire ben preparati, non con modelli appena finiti. Sotto questo punto di vista è da elogiare Carretto di Bologna, che con un modello bimotore (che se fosse un po' più bello, sarebbe perfetto) ha ottenuto 1'18"4 e 1'17"4.

Nella stessa mattinata è stato eseguito anche un lancio degli apparecchi della categoria C). Si è visto un solo modello che ha ottenuto un buon risultato, quello della scuola di Genova, con 2'01"6. Gli altri voli sono stati eseguiti nella mattinata di martedì, con risultati migliori, in linea generale, ma non superiori a quello ottenuto da Genova.

Nel pomeriggio di lunedì i veleggiatori hanno dovuto lottare contro un vento abbastanza forte, ma che era fortissimo per i modelli leggeri e poco caricati, mentre non è stato di danno a quelli più caricati. Non si sono avuti risultati al disopra del normale a causa della mancanza di correnti ascendenti, sia termiche che di cumulo.

Le scene tragiche sono state molte: il campo di gara si è riempito di detriti e di modelli scassati. Bisogna dire però che la colpa è stata, per massima parte, dei concorrenti stessi, molti dei quali non hanno capito che è inutile correre, quando il vento è suf-

ficiente per alzare il modello. Diversi modelli si sono spezzati in aria, prima dello sgancio, altri sono precipitati senza sganciarsi, perchè non hanno resistito e non sono stati guidati. Ciampolini e Aldo Calza hanno dato due brillanti dimostrazioni del modo di alzare i veleggiatori con vento forte: Morandi ha salvato il proprio modello sganciandolo a 10 o 15 metri. I 21 grammi per dmq. lo hanno rimesso immediata-

mente, ed il volo è stato di 1'05", tempo notevole in rapporto alla quota di sgancio. Non per nulla il modello portato da Morandi è quello stesso del primato di 1 ora e 6'.

I voli migliori sono stati quelli di Bertuzzi di Bologna, di 3'14", di Aldo Calza di Roma, di 2'37"4, di Burrone di Genova, di 2'15"6, di Frati di Milano, di 2'08"4.

La giornata di martedì ha veduto le

prove dei modelli con motore meccanico. Quest'anno, finalmente, anche tale genere di modelli ha dimostrato che siamo arrivati a uno stato positivo. Ciampolini forse ricorderà una strappata ricevuta nell'anno 1935, che sono contento di aver data perchè credo che da una parte abbia contribuito a fargli ottenere i risultati che sta raccogliendo sempre migliori.

In questo Concorso abbiamo visto delle prove bellissime. Attilio Obino di Roma (quello che un tempo era chiamato « padre Obino ») ha ottenuto 41'38"2, Garofali di Bologna 27'40". Italo Vaccaro, Istruttore e delegato di Napoli, 8'50", Piccardi di Firenze, 8'05", Longar di Trieste con 2'05" è stato il meno fortunato.

Ho seguito in volo il modello di Obino, per tutta la durata: salito a 500 metri, si è mantenuto a questa quota, spiralandosi continuamente, con giri perfetti. Mentre io ballavo forte, il modello se ne volava tranquillo. Ho cominciato a temere, a un certo punto, di doverlo abbandonare a se stesso per tornare al Littorio a prendere benzina.

A seguito dell'andamento delle prove, la Presidenza della R. U. N. A. ha assegnato una medaglia di bronzo al quarto classificato di ogni categoria, ed una medaglia di vermeille al concorrente che ha ottenuto la maggiore distanza.

Questo premio sarà assegnato dopo che siano state accertate le distanze percorse.

Infine è da segnalare il risultato ottenuto da Radi di Foligno, purtroppo fuori gara nella categoria B), con 2'08"2 e 2'23"4.

Se fosse stato possibile ammetterlo in gara, sarebbe stato terzo. Anche gli altri concorrenti di Foligno hanno ottenuto dei risultati buonissimi, specialmente se si considera che a Foligno si lavora da così poco tempo.

La categoria D), anche perchè favorita da bel tempo, ha procurato la sorpresa dell'anno scorso: i più bei risultati appartengono ai minori di 16 anni. In



Un bel modello veleggiatore dei concorrenti di Reggio Emilia.

questa categoria abbiamo 12'05" di Tarantini di Genova, 3'50" di Giolitto di Torino, 2'17" di Bocchi di Parma, 2'10" di Pietrini di Livorno, 2'08" di Bastal di Modena, 2'04" di Mantellini di Firenze. Il 13, in classifica ha al proprio attivo un volo di 1'01". Ho detto che il tempo è stato favorevole a questa prova, ma c'è un'altra ragione oltre questa: i giovani della categoria D) sono tutti nuovi costruttori, che hanno imparato nelle scuole. Si sono formati dunque partendo da basi precise e solide, mentre, purtroppo, bisogna riconoscere che i vecchi aeromodellisti sono rimasti al punto raggiunto anni fa, con il proprio lavoro e con la propria esperienza è vero, ma senza trarre che scarso giovamento dall'organizzazione delle scuole, attaccati tenacemente a idee spesso sbagliate.

Ottima è stata la presentazione della scuola di Napoli, che conta pochi mesi di vita, retta dal genovese Italo Vaccaro: ottima pure la presentazione della scuola di Piacenza, giovanissima anche questa, ma che promette bene.

Parma ha portato alcuni modelli a elastico tipo «Coppa Wakefield», dando la dimostrazione del tipo di modello ormai adottato da tutto il mondo, e capace di dare i più grandi risultati: il modello, cioè, che con una scarica rapidissima guadagna la quota sufficiente per il veleggiamento. Infatti con una carica ridotta, in un lancio dimostra

tivo, è stata ottenuta una durata di oltre 2'. L'incontro con una discesa fortissima ha interrotto un volo che prometteva molto di più. Dunque, come ho predicato tante volte, occorrono una matassa potente e doti di veleggiatore. Avete letto il resoconto dell'ing. Plattelli sulla «Coppa Wakefield»: la prova del modello di Parma, come di alcuni altri di forte velocità ascensionale, ad esempio Genova nella categoria C), e la prova del modello presentato dall'americano Zaic, dovrebbero persuadere chiunque che questa è la strada da battere: modello ridotto, e quindi leggero anche se caricato abbastanza fortemente, elica a pale larghe e di diametro notevole, matassa potente e doti da veleggiatore. Si ottiene una salita rapida in quota e poi un lungo veleggiamento.

La classifica delle Sedi e delle Sezioni vede in testa Modena, poi Genova e Milano, che negli anni scorsi non avevano ottenuto risultati apprezzabili. La formula della classifica era quest'anno a doppio taglio; ogni scuola dipendente dalla stessa Sede o Sezione della R. U. N. A. concorreva nella classifica con tutti i propri risultati, ed il mancato funzionamento di una scuola, sia pure di una sola categoria, portava una forte diminuzione del vantaggio conquistato nelle altre categorie. D'altra parte Torino, a pari punti con Parma, ha avuto il vantaggio di passare avanti a questa per il fatto di



Frank Zaic, rappresentante al Concorso per la Coppa Wakefield dell'aeromodellismo americano, il giornalista Guzman e il nostro collaboratore Fidia Plattelli mentre parlano alla radio in occasione del Concorso Nazionale.

avere due scuole anziché una sola, mentre in base alla precedenza per il risultato ottenuto nella categoria C), Parma avrebbe dovuto precedere Torino.

Si può dunque concludere che questo Concorso è riuscito, nonostante le avversità del tempo.

Ed il campo del Littorio si è dimostrato ormai non più adatto a prove sempre migliori e ad una gara sempre più importante: il Presidente della R. U. N. A. ha annunciato, durante la premiazione, che l'anno prossimo il Concorso si farà a Sezze, e vedremo sul

pendio dei voli notevoli sia per durata che per distanza.

La R. U. N. A. ha a cuore l'aeromodellismo, e se alcuni possono pensare il contrario, riflettano che oggi finisce il primo periodo, cioè, quello dell'organizzazione delle scuole. Ora si passa alla realizzazione, e l'anno prossimo sarà fecondo di risultati.

Come contentino per un gruppo, purtroppo esiguo, di concorrenti, la R. U. N. A. ha mandato una dozzina di concorrenti a visitare Guidonia, ma di questo parleremo un'altra volta.

LE CLASSIFICHE GENERALI

CATEGORIA A (individuale, modelli con motore a elastico)

	Tempo
1. Pelegi Giulio (Genova)	2'10"
2. Darbesio Giuseppe (Torino)	2'08"2/5
3. Tedeschi Geo (Modena)	1'43"
4. Biasin Ivan (Udine-Pordenone)	1'33"
5. Trevisan Eliseo (Milano)	1'27"2/5
6. Adolfo Carretto (Bologna)	1'18"2/5
7. Campagnola Antonio (Verona)	0'53"4/5
8. Zamparutti Giuseppe (Udine)	0'51"2/5
9. Scipioni Attila (Parma)	0'49"3/5
10. Tognacci Guido (Padova)	0'48"
11. Massimo Vaglio (Napoli)	0'39"3/5
12. Zan Ambrogio (Firenze)	0'31"4/5

CATEGORIA B (individuale, modelli veleggiatori)

	Tempo
1. Bertuzzi Corrado (Bologna)	3'14"
2. Calza Aldo (Roma)	2'37"2/5
3. Burrone Rinaldo (Genova)	2'15"3/5
4. Frati Stelio (Milano)	2'08"2/5
5. Amaduzzi Bruno (Modena)	1'38"
6. Zabaroni Mario (Napoli)	1'16"4/5
7. Giolitto Roberto (Torino)	1'14"
8. Morandi Ennio (Parma)	1'05"
9. Marchetti Francesco (Padova)	1'04"
10. Toso Gino (Savona)	1'03"4/5
11. Bianchi Guido (Venezia)	0'58"4/5
12. Rigo Adelechi (Udine)	0'58"2/5
13. Chini Carlo (Roma)	0'57"2/5
14. Amodeo Elio (Genova S. F.)	0'57"1/5
15. Licen Aldo (Trieste)	0'53"1/5
16. Cavaglia Mario (Torino)	0'49"
17. Barlioli Gino	0'48"3/5

CATEGORIA C (Scuole, modelli con motore a elastico)

	Tempo
1. Genova Centro	2'01"3/5
2. Modena	1'50"
3. Torino (Giuseppe Pisoni)	1'36"2/5
4. Parma	1'25"4/5
5. Torino (Arti e Mestieri)	0'55"3/5
6. Bologna	0'45"
7. Milano	0'44"1/5
8. Roma (R. U. N. A.)	0'43"4/5
9. Trieste (Monfalcone)	0'40"
10. Venezia (Scuola diurna)	0'35"
11. Reggio Emilia	0'32"4/5

CATEGORIA D (Allievi inferiori ai 16 anni, individuale, modelli veleggiatori)

	Tempo
1. Tarantini Angelo (Genova)	12'05"
2. Giolitto Guido (Torino)	3'50"
3. Bocchi Giancarlo (Parma)	2'17"
4. Pietrini Giovanni (Livorno)	2'10"
5. Bastal Sergio (Modena)	2'08"1/5
6. Mantellini Bruno (Firenze)	2'04"
7. Pauloviz Dario (Livorno)	1'52"2/5
8. Pavesi Ludovico (Milano)	1'42"4/5
9. Tosatti Giovanni (Ferrara)	1'32"4/5
10. Scaravelli Giorgio (Bologna)	1'20"2/5
11. Rosato Bruno (Venezia)	1'13"
12. Cicogna Teodoro (Perugia)	1'04"
13. Sandon Riccardo (Padova)	1'01"
14. Querci Francesco (Torino)	0'59"4/5
15. Fezza Luigi (Crema)	0'48"3/5
16. Elkerman Ernesto (Trieste)	0'44"2/5
17. Gasperoni Pietro (Roma)	0'41"

CATEGORIA MODELLI CON MOTORE A SCOPIO

	Tempo
1. Obino Attilio (Roma)	41'38"1/5
2. Jaures Garofali (Bologna)	27'40"
3. Vaccaro Italo (Napoli)	8'50"

4. Picardi Giovanni (Firenze)	8'05"
5. Monzar Francesco (Trieste)	2'05"

CLASSIFICA GENERALE DELLE SEDI DELLA R.U.N.A. PARTECIPANTI

	con punti 10
1. - MODENA	» 14
2. - GENOVA	» 15
3. - MILANO	» 16
4. - BOLOGNA	» 17
5. - TORINO	» 18
6. - PARMA	» 33
7. - ROMA	» 38
8. - VENEZIA	» 38
9. - FERRARA	» 38
10. - PADOVA	» 38
11. - NAPOLI	» 38
12. - FIRENZE	» 38
13. - TRIESTE	» 39
14. - REGGIO EM.	» 42
15. - CREMA	» 43



L'ing. Magaldi, capo del Registro Aeronautico, esamina il modello del bolognese Garofali per il rilascio del certificato di navigabilità. Il Segretario Generale della R.U.N.A. assiste al collaudo.



Il genovese Giulio Pelegi vincitore della categoria A.



Obino il vecchio impone una volontà al suo modello con motore a scoppio. Gli è andata bene. Lo sa quel poveraccio di aviatore (vero, e non per forza) che ha dovuto seguire il volo del modello.

CRONACA BREVE

DURANTE i quattordici giorni del raduno di volo a vela della Rhon, sono stati conseguiti risultati assai lusinghieri: 2700 ore di volo; 76.000 chilometri percorsi; 23 voli dalla «Wasserkuppe» all'Olanda; 5 voli superiori ai 400 chilometri e 24 superiori al 300; il vincitore del raduno è stato l'altare tedesco Spaeth.

E' STATA ULTIMATA la costruzione dello sferico polacco destinato ad una ascensione nella stratosfera, che sarà effettuata nel mese corrente. La «Stella di Polonia» — tale è il suo nome — verrà gonfiata di idrogeno, perché non è stato possibile ottenere in tempo l'elio dagli Stati Uniti. Per i tecnici hanno assicurato che, con determinate misure precauzionali, qualunque pericolo di incendio sarebbe escluso.

UN INCIDENTE di volo assai raro è capitato tempo fa all'equipaggio di un apparecchio commerciale della Nuova Guinea. L'aereo che collega Maresby a Wan veniva attaccato da una gigantesca aquila, che dopo aver spezzato i vetri della cabina, si introduceva nell'apparecchio e feriva tre persone, fra cui il pilota.

DOUGLAS CORRIGAN ha ispirato una nuova danza che è stata battezzata «Corrihanhop». Si tratta di un ballo saltellante, le cui figure rappresentano la partenza, il viaggio e l'arrivo di Douglas Corrigan nella sua clamorosa traversata atlantica. I passi caratteristici sono quelli della estensione sulla scelta della direzione est od ovest e l'accento su «lo non spevo», attitudine che ha reso popolare l'allegro aviatore in tutti gli Stati Uniti.

IL MISSIONARIO canadese padre Paolo Schultze accompagnato da padre Beaudouin in qualità di meccanico, ha compiuto un volo di 1300 km. da Chesterfield alla Baia Artica (Canada) per soccorrere padre Courchard che era gravemente ammalato. Egli lo ha ricondotto a Chesterfield, ove è ora curato da quel medico locale.

VENTIQUINQUE ANNI di pilotaggio — tale il giubileo di uno dei piloti di linea delle «Imperial Airways», il capitano Dismore, che ottenne la licenza nel 1913 e fu successivamente pilota di guerra, istruttore, collaudatore, pilota di linea. Il numero dei chilometri percorsi dal Dismore si avvicina ai due milioni.

nel mondo del volo silenzioso

LA XIX GARA DELLA RHÖN

Com'è nostra abitudine abbiamo fatto anche quest'anno la nostra capatina alla Rhön. Spesa? Duecento lire a testa. Partecipanti: noi tre, la «Topolino» e la tenda. Cose da volovelisti...

Dopo aver «stirato» ben 870 km. di strade più o meno belle, abbiamo imboccato finalmente quello che 19 anni fa era la mulattiera della Wasserkuppe. Ora invece... altro che mulattiera: uno stradone bello e largo corre lungo le pendici di questa montagna che ha portato nel mondo la brutta malattia che si chiama volo a vela. Macchine di tutte le razze filano verso la cima: autocarri, autobus carichi di dopolavoristi, vetture private, le macchine dei gruppi con attaccati i rimorchi per gli alianti, insomma c'è tutto un via vai di macchine e di gente, e tutto gira attorno ad un unico fulcro: il volo a vela, il volo silenzioso dell'uomo.

Giungiamo al grande parco delle vetture: la sentinella ci ferma, ma appena visto il papiro che il direttore della gara ci ha gentilmente mandato a Gersfeld, il milite ci saluta sull'attenti e ci lascia passare. Seguendo il senso unico giriamo attorno al boschetto e agli edifici centrali e ci fermiamo davanti al comando generale. Già durante questo giro vedo alcune novità, come del resto tutti gli anni. Nel cortile centrale hanno costruito la piscina con un sistema speciale di finanziamento: l'assicurazione contro gli incendi costa molto meno se in vicinanza degli edifici assicurati esiste un serbatoio d'acqua. Impiantando la piscina si ammortizza perciò in pochi anni la spesa della piscina stessa. Con questo sistema tutte le scuole tedesche di volo a vela si sono procurate delle magnifiche piscine. Ma non è tutto: la «Casa Ursinus» è stata rifatta, un magnifico ristorante in

stile prettamente tedesco ha sostituito la vecchia mensa angusta e fumosa, sotto una delle alture del boschetto si sono scavate delle autorimesse sotterranee, ecc.

Il comandante Kunz è come sempre, perfettamente all'altezza della situazione. Con tutta l'enorme mole di lavoro organizzativo che egli ha affrontato nella fase preparativa e che continua ad esplicare instancabilmente durante la gara, egli ha la rara dote di evitare completamente qualsiasi artificioso macchinismo nell'organizzazione di questa massima manifestazione del volo a vela tedesco. Bisogna mettersi davanti agli occhi che sul limitato spazio della Wasserkuppe si trovano 60 alianti, una trentina di apparecchi a motore, circa 500 uomini di manovra, almeno 100 vetture di servizio, fino a 50.000 spettatori con un congruo numero di vetture, che tutta questa gente deve essere sfamata, che deve funzionare continuamente il servizio di informazioni per le varie squadre e un altro servizio per i giornalisti, che c'è un servizio meteorologico, che c'è da decidere momento per momento il punto di lancio, che... insomma, che ci vogliono cento occhi e cento mani per far andare tutto quanto. Eppure, niente comando generale con squilli di telefono, gannizzieri che corrono da tutte le parti, inciampi, confusioni ecc. Tutto funziona silenziosamente e rapidamente, ma senza che la macchina organizzativa si dia tante arie. E tutto ciò perché? Perché la organizzazione della Rhön viene predisposta durante l'inverno che la precede: ogni cosa è già al suo posto, quando s'inizia la gara. Senza alcuna fatica gli ingranaggi si mettono in moto, e per quindici giorni si svolge la molla caricata con cura 6 mesi prima. E l'organizzatore ha la gioia di assistere a questa specie di spettacolo cinematografico senza dover intervenire eccessivamente di persona.

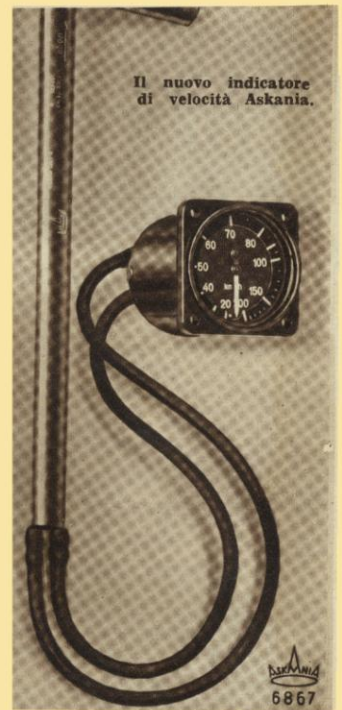
Questo, secondo la nostra opinione, è il grande segreto del successo sicuro delle gare della Rhön. Organizzazione perfetta, ambiente cameratesco sono i due fattori che influiscono sul benessere fisico e morale dei piloti. Quest'anno poi c'è stato un terzo fattore: condizioni meteorologiche molto interessanti, specie per i voli di quota. Contrariamente a tutte le tradizioni della Wasserkuppe, non c'è stata neppure una giornata di pioggia o di nebbia.

Tre uomini hanno lasciato la vita per il progresso del volo silenzioso; tutti e tre ottimi piloti e camerati. I loro nomi e la loro memoria devono restare nel cuore anche dei volovelisti italiani: Blech, Lemm e Schultz sono stati abbattuti dalle forze scatenate della natura. Noi nel pensiero li accomuniamo ai nostri grandi morti.

Abbiamo dovuto rimandare la visita al nuovo materiale, per il semplice fatto, che questo nuovo materiale veleggiava in quel momento a qualche centinaio di chilometri dalla Wasserkuppe e a qualche migliaio di metri al di sopra di essa. Prima di tutto ci presentiamo perciò al rappresentante ufficiale dell'Italia, Magg. Contoli. Il Maggiore e il Sig. Teichfuss, nominato *ad hoc* aiutante di campo, stavano appunto discutendo sui nuovi apparecchi, quando facemmo l'irruzione alla mensa. Da quel momento fino alla nostra partenza mi ricordo soltanto interminabili discussioni su profili, svergolamenti, alettoni a semplice e a doppio differenziale, ruote retrattili ecc. ecc. A mano a mano che tornavano gli apparecchi li visitammo, e il Maggiore ci faceva vedere tutte le novità delle quali egli aveva già riempito un bel notes con appunti e schizzi.

...
Ora, prima di fare le dotte elucubrazioni, facciamo un po' di cronaca sintetizzata degli eventi. Poi attaccheremo qualche considerazione generale e infine, nella rubrica «Il nuovo veleggiatore» prendiamo sotto il microscopio i nuovi prototipi presentati alla gara.

24 luglio — Alle ore 9 inaugurazione della gara: 63 concorrenti sono pronti alla par-



tenza. Il sole scotta, ma prima di mezzo-giorno non c'è neanche una termica da acchiappare. Verso le 12,30 si effettua qualche lancio. Fortunatamente hanno terminato in tempo il campo di Tränkhof, proprio ai piedi della Wasserkuppe. Così i signori concorrenti rimpiaiono presto sulla Wasserkuppe a rimorchio di qualche apparecchio. Poco più tardi le condizioni termiche migliorano visibilmente. Tutti quanti partono, chi ad elastico, chi a rimorchio, e presto la Wasserkuppe resta deserta. Solo i giornalisti sono sempre arzilla. Le squadre di ricupero invece riempiono lo spazio con un ronfo sommesso. Ciò si chiama fare approvigionamento di sonno, poiché questi disgraziati devono dormire di giorno per... viaggiare di notte.

Risultati: Braeutigam atterra a Hassberg (272 km.) e Beck a Osnabrück (227 km.). Chilometraggio totale della giornata: 6.000 chilometri con 90 partenze.

25 luglio — Tempo meno favorevole della prima giornata. Voli in direzione Berlino. Distanze massime sui 260 km. Blech, sul senza-code Horten, sale di 3.650 metri nell'interno di una nube, atterrando dopo appena 37 di volo. Romeis con passeggero raggiunge 3.120 m. di salita. Peters, col «Condor IIa» raggiunge i 4.200 m. sopra il punto di partenza.

Totale: 75 partenze; 2.000 km. percorsi.

26 luglio — Nonostante la bellezza dei cumuli, le condizioni atmosferiche non eccellono. Nessuno supera i 200 km. ma si effettuano molti bei voli con destinazione prefissata. In totale si effettuano 129 partenze e si percorrono 4.500 km. Nella categoria dei monoposti è in testa Kurt Schmidt, il vincitore dell'anno 1937, in quella del biposti Romeis-Acker su «Kranich».

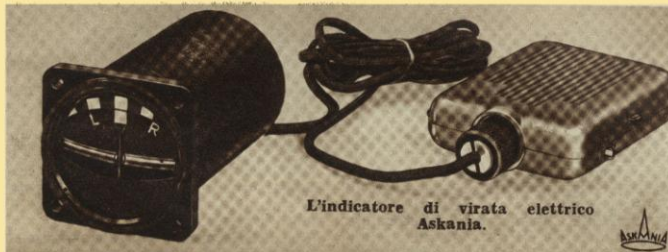
Arriva sulla Wasserkuppe il Gen. Christiansen, Capo del Corpo Aviatorio Nazionalsocialista.

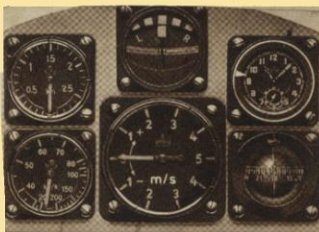
27 luglio — Tempo simile a quello del giorno precedente. Voli con meta prefissata a Norimberga (140 km.) e Bayreuth (133 chilometri); 76 partenze e 5.500 km.

28 luglio — Giornata campale: termiche formidabili, vento gagliardo da sud-ovest. Voli in direzione Berlino, meta finora mai raggiunta in 19 anni di gara. Spaethe, il pilota del DFS, atterra nei pressi di Stettino (445 km.); Braeutigam tra Rostock a Warnemünde (425 km.); Kurt Schmidt a Berlinchen-an-der-Oder (401 km.); Hofman a Liebenwalde (378 km.) e Flinsch a Nord di Berlino (365 km.). Ben 17 veleggiatori però, fra cui due biposti, un «Kranich» e un «Esslingen», raggiunsero i vari aeroporti di Berlino, dopo aver percorso distanze varianti tra 316 e 328 km.

Bilancio della giornata 75 partenze, 12.000 chilometri.

29 luglio — Giornata piuttosto fiacca. Le condizioni atmosferiche non sono adatte per le grandi distanzette, e così ci si limita ai voli con meta prefissata. Massime distanze Opitz con 184 km., Schmidt 153 km. Siccome molti piloti non hanno potuto tornare in tempo dalla Germania del Nord, la direzione della gara decide di bonificare





Il cruscotto completo Askania coi nuovi strumenti di dimensioni ridotte. A sinistra: altimetro e indicatore di velocità; nel centro: indicatore di virata e sbandamento e variometro; a destra: orologio e bussola.

ai concorrenti danneggiati in questo modo un certo numero di punti corrispondente alla media raggiunta nella giornata.

30 luglio — Le condizioni meteorologiche si mantengono proibitive per la distanza. Si decide perciò di bandire il premio di giornata per il volo di andata e ritorno Wasserkuppe - Eschwege - Wasserkuppe (160 chilometri). Hofmann, Treuter, Beck, Spaethe, Brautigam e Schmidt riescono nell'intento.

Fino al 30 luglio sono stati percorsi 37.000 chilometri. Nella classifica si trovano ai primi posti Schmidt, Spaethe e Opitz, mentre Romels-Acker sono in testa ai biposti.

31 luglio — «Domenica polare». La Rhön trabocca di visitatori. Voli di circa 200 km. o poco meno.

1° agosto — Giornata di voli con metà prefissata in direzione Sud-Ovest. Molti piloti atterrano a Treviru (250 km.), altri a Saarbrücken, Karlsruhe, ecc.

Si superano i 50.000 km. totali.
2 agosto — Giornata di magnifici voli con metà prefissata. Spaethe atterra come previsto, all'aeroporto di Friburgo (Brisgovia), dopo 318 km. di percorso. Numerosi altri voli superano i 200 km.

3 agosto — Si inizia la situazione meteorologica che determina le caratteristiche delle ultime giornate del concorso. Enormi cumulonembi lasciavano prevedere voli di quota. Ecco i più importanti risultati: Günther Lemm, su «Minimoa», sale a 4.980 m. al di sopra del punto di partenza (5.930 m. assoluti), battendo così il primato di Dittmar, stabilito nel 1934 con 4.375 m.; Fick, pure lui su «Minimoa», lo superava ancora con una salita di 5.500 m. (6.450 m. assoluti) e stabilì così un nuovo primato. Opitz raggiunse 4.270 m. e Habicht 3.630 m. Nel frattempo altri piloti si davano alla distanza, e numerosi furono i voli sui 250 km. di percorso.

Verso sera Spaethe si era avvicinato nel punteggio a Schmidt.

4 agosto — Lemm supera un'altra volta il vecchio primato di Dittmar salendo a 4.550 m. relativi. Il biposto «Kranich» dell'equipaggio Romels-Schilling stabilisce un nuovo primato di quota con una salita di 4.510 m. superando quello antico di Ziller (3.304 m.), raggiunto il 18 settembre 1937 sul medesimo tipo di apparecchio.

Anche i voli di distanza non lasciano niente da desiderare. Aiutato da un forte vento da Sud-Est, Spaethe vola fino a Rotterdam (Olanda), a 415 km. dalla Wasserkuppe e passa al primo posto della classifica. Peters atterra a Nimvega (Olanda) dopo 370 km. di percorso e Hofmann nelle vicinanze di Rotterdam (412 km.).

5 agosto — Giornata difficile. Qualche «voletto» di «appena» 150-170 km.

6 e 7 agosto — Giornata di grande attività; temporalesca. Purtroppo si verificano i noti incidenti, nei quali perdono la vita tre valorosi piloti. Presi dai vortici temporaleschi e con gli apparecchi gravemente danneggiati dalla grandine essi non riescono più a salvarsi col paracadute e periscono eroicamente.

Anche Romels-Schilling sono costretti ad abbandonare il loro fedele «Kranich» a più di 8.000 m. d'altezza perchè le croste di ghiaccio hanno ormai bloccato i comandi. Solo Drechsel riesce a salire a 7.070 metri rispetto al punto di partenza (8.020 metri assoluti). Egli stabilisce così il primato definitivo di quota di questa gara.

La classifica totale vede in testa Spaethe su «Reiher-I», seguito da Schmidt su «Mü 13», Treuter su «Minimoa», Braeutigam su «Weihe», Opitz su «Condor IIa», Hofmann su «Weihe» e Haase su «Minimoa 38».

Durante la XIX Gara della Rhön sono stati percorsi in totale 76.000 km. e la durata complessiva dei 1.300 voli effettuati è stata di 2.700 ore; 161 voli con destinazione prefissata sono riusciti, di cui 51 superiori ai 200 km.; 5 voli hanno superato i 400 km.; 24 i 300 km. Il primato d'altezza di Dittmar è stato battuto ben 11 volte.

Qualche inevitabile criticone dirà: ma insomma, come mai non sono riusciti a fare un nuovo primato di distanza assoluto? Vi sono due ragioni fondamentali: 1°) la Wasserkuppe è poco adatta per tali tentativi, perchè le condizioni termiche necessarie per la partenza si verificano alquanto più tardi che in pianura; 2°) quest'anno i piloti tedeschi avevano il divieto formale di uscire dalla Germania e di entrare in territorio cecoslovacco. Ora è questa la direzione migliore per i voli di distanza. Bisogna quindi apprezzare ancora maggiormente i voli di più di 400 km. che hanno portato in direzione Stettino e Rotterdam.

Assai caratteristico è il fatto che dei 1.300 decolli 571 sono stati effettuati con l'elastico e 729 col rimorchio aereo. Questa cosa dovrebbe fare pensare quei tali che desiderano abbandonare il rimorchio aereo per tornare al «classico» lancio ad elastico.

Una cifra abbastanza interessante è quella dei chilometri percorsi dai fedeli aiutisti ed aiutanti: 305.148 km., cioè più di sette volte il perimetro della terra. Bisogna tener presente che circa un quarto di tutti i ricuperi è stato effettuato mediante il rimorchio aereo.

Dal lato tecnico c'era molto da vedere. Il lettore è pregato di guardare i prossimi numeri della rubrica «Il nuovo veleggiatore» per conoscere le caratteristiche dei nuovi apparecchi. Per ora diamo solo uno sguardo sulle tendenze. La grande novità è stata l'affermazione del senza-coda Horten, i quali effettivamente cominciano a dare dei risultati attendibili. I piloti erano entusiasti della stabilità di questi apparecchi, caratteristica assai importante per il volo cieco nelle nubi. Certo la velocità di discesa e più ancora l'efficienza del senza-coda non raggiunge ancora i migliori veleggiatori normali. Ma senza dubbio si è già fatto un grande passo avanti rispetto allo «Storch» di Lippisch e al «Triugonik» del russo Scerescevschi. Tre erano gli apparecchi presentati da Horten: il modello I è un apparecchio a motore, al quale hanno tolto semplicemente il gruppo motopropulsore per trasformarlo in alante. La struttura risulta perciò eccessivamente pesante e la finitura di tutto l'apparecchio lascia da desiderare. Il modello II è ancora abbastanza pesante e serve a scopi sperimentali. Tra l'altro è stata applicata davanti all'ala una aletta ausiliaria per studiare alcuni fenomeni aerodinamici particolari del volo in virata. Il modello III finalmente è il vero veleggiatore, di peso abbastanza ridotto, forte allungamento alare e buona profilatura di tutte le parti sporgenti dell'ala.

Della dozzina di nuovi prototipi presentati al concorso, non tutti convincono. C'è qualche buon apparecchio, che senz'altro si diffonderà, ma quasi tutti gli altri sono condannati a rimanere per sempre pezzi unici. Un apparecchio magnificamente riuscito è il «Weihe» (Nibbio) di Jacobs. Si può dire che si tratta di un «Rhönadler» ricostruito in base agli insegnamenti tratti dal «Reiher» (Alicione). Degli altri, il «B 6» del gruppo universitario di Berlino, ha dato dei buoni risultati; non si può dire altrettanto degli altri apparecchi presentati che hanno mostrato una cosa sola: le esagerazioni non danno

mai nulla di buono, meno che mai in aviazione. Si vedevano apparecchi con carichi alari di più di 26 kg/mq., allungamenti fino a 33, enormi alette Fowler con comandi complicatissimi che non funzionavano mai bene, pattini retrattili su apparecchi a fusoliera quadra e molti altri scherzi del genere. Si vede che a furia di perfezionare parecchia gente ha perso un po' la bussola. Intanto, chi ha vinto la gara sono i soliti «Minimoa», «Reiher», «Condor», «Weihe» e «Mü 13». Tutto ciò sia detto a profitto di coloro che hanno sempre il chiodo della «originalità» a tutti i costi.

Dal lato del pilotaggio il progresso principale è da ricercarsi nel campo del volo cieco. Tutti i piloti, indistintamente, sanno volare senza visibilità. Non è più considerato un ardimento speciale, ma un mezzo normale per fare quota più rapidamente. Certo i piloti hanno trovato un grandissimo ausilio nel perfezionamento degli strumenti. Esistono ora degli strumenti di neanche 53 mm. di diametro, in modo che anche su un cruscotto piccolo c'è posto per tutto. Il nuovo indicatore di velocità Askania abbraccia tutte le velocità comprese tra 20 e 200 km/h., mentre il vecchio modello andava solo da 40 a 140 km/h. Per di più il nuovo strumento funziona con un semplice tubo di Venturi, cioè senza l'ausilio di un Pitot sovrapposto. Tutto ciò è stato reso possibile da un semplice ragionamento. Invece di forzare la pressione con l'applicazione simultanea di un Pitot e di un Venturi, l'Askania ha adoperato un polmone elasticissimo che però non poteva sopportare velocità superiori agli 80 km/h. Quando si supera tale velocità, l'ulteriore movimento del polmone viene frenato da

una robusta molla che ci permette di arrivare comodamente fino ai 200 km. orari. Insomma, si tratta di uno strumento universale, per tutte le situazioni che si possono incontrare in volo. Purtroppo questo nuovo indicatore di velocità ha il difetto di riempirsi facilmente d'acqua appena la condensazione nell'interno della nube supera un certo limite. Uno strumento del genere era montato ad Asiago sul veleggiatore «Arcore» del C.V.V. ed ha dato luogo a noie del genere. Bisognerebbe assolutamente montarlo con l'interposizione di un pozzetto di assorbimento per l'acqua che penetrasse nel suo interno.

Oltre all'altimetro, all'orologio e alla bussola di piccolo diametro, l'Askania ha costruito pure un indicatore di virata e di sbandamento di cui riproduciamo qui la fotografia. Esso funziona non più a depressione di tubo Venturi, ma con un motorino elettrico mosso da una minuscola batteria secca, o da un accumulatore. Così non solo si evita il disturbo aerodinamico provocato dal tubo Venturi, ma si è anche sicuri del funzionamento dello strumento anche quando la formazione di ghiaccio impedirebbe il funzionamento di un indicatore a depressione.

Il problema del variometro è ancora insoluto: esistono variometri di precisione, ma di scarsa prontezza, e variometri prontissimi che mancano assolutamente di precisione. Fino a prova contraria bisogna quindi montare un variometro pronto e uno preciso. Qualcuno ha tentato di costruire anche variometri di dimensioni ridotte, ma si è già abbandonata l'idea per il funzionamento pessimo di tali strumenti.

M. G.

IL NUOVO VELEGGIATORE "D. 30"

Il Flugtechnische Fachgruppe (Gruppo aerotecnico) del Politecnico di Darmstadt ha progettato e costruito in circa tre anni un veleggiatore arditissimo per voli di distanza. I progettisti sono Alt e Puffer. Caratteristiche predominanti di questa nuova macchina sono l'enorme allungamento e l'adozione di profili assai sottili.

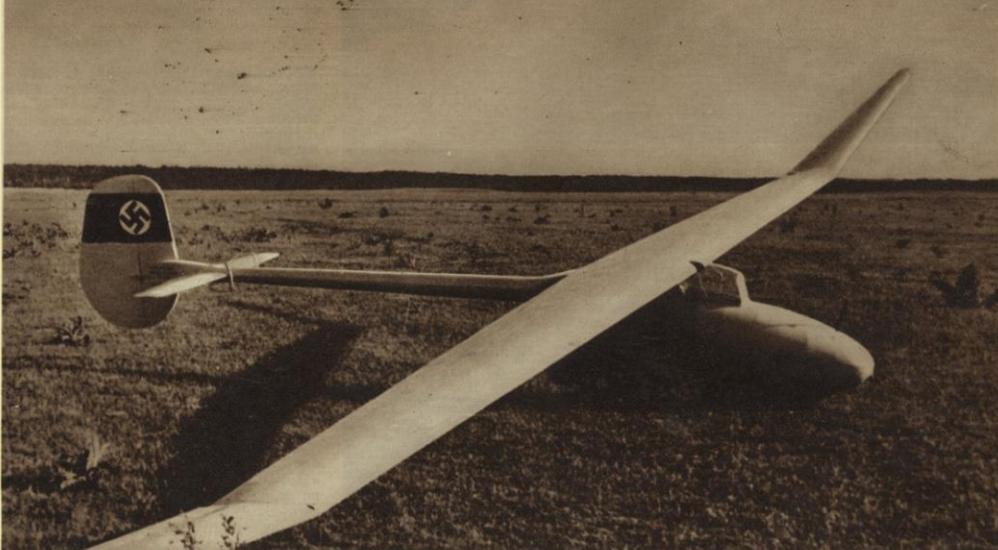
L'ala ha un'apertura di 20,10 m. Essa è in tre pezzi, di cui il pezzo centrale misura 10 m., mentre i due sbalzi hanno una lunghezza di 5 m. Le due estremità possono essere piegate verso l'alto di 10° verso il basso di 2,5°. I profili adottati sono il NACA 2412 all'attacco e un NACA simmetrico all'estremità. L'allungamento ha un valore che ancora qualche tempo fa si sarebbe ritenuto non realizzabile: 1:33. S'intende che un'ala di sottigliezza simile non può essere costruita coi soliti criteri; basti dire che il rapporto massimo spessore all'incastro - semiapertura è uguale a 0,00934 cioè piccolissimo, mentre nei veleggiatori normali, ad es., tipo «Asiago», «Arcore», ecc. si ha un valore medio di circa 0,03. A differenza da altri costruttori, gli universitari di Darmstadt hanno abbandonato il longherone di legno ed hanno adottato

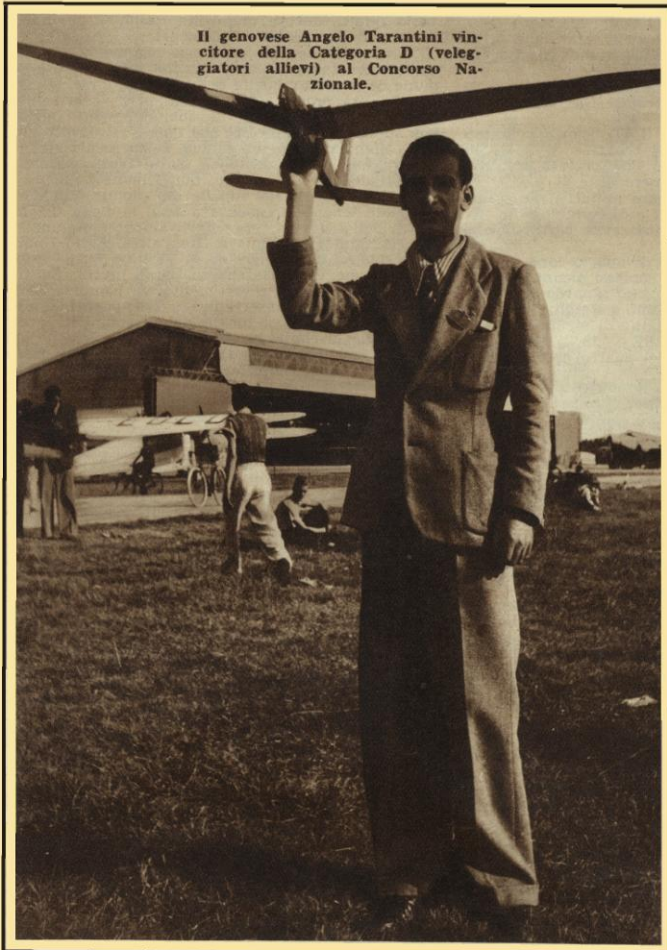
quello di metallo (electron). La sola costruzione di questo elemento è costata più di un intero veleggiatore normale. Le solette superiori e inferiori sono costituite da nastri di lamiera di electron, mentre i diaframmi vengono stampati dallo stesso materiale. Migliaia di chiodi uniscono la struttura del longherone. Per il resto l'ala del D-30 non differisce gran che dai veleggiatori soliti. Il bordo d'uscita è interamente occupato da superfici mobili, con uno speciale dispositivo per mantenere il differenziale degli alettoni anche dopo l'abbassamento delle alette ipersostenatrici. L'atterraggio è facilitato dai soliti druttori dorsali.

La fusoliera è composta di due parti: la navicella di legno per il pilota e il tubo di electron che sostiene gli impennaggi. I timoni corrispondono all'incirca a quelli del Windspiel. Essi sono cioè in due parti, di cui l'anteriore però non è fissa, ma ha un'escursione circa mobile. Si vuole che tale disposizione aumenti notevolmente l'efficienza dei timoni.

Come si vede chiaramente dalle fotografie, le variazioni angolari delle estremità dell'ala modificano notevolmente la fisionomia dell'ala stessa. Esse de-

Il «D. 30» con l'estremità delle ali rialzate.





Il genovese Angelo Tarantini vincitore della Categoria D (veleggiatori allievi) al Concorso Nazionale.

vono servire allo studio dell'influenza del diedro verticali sulle proprietà aerodinamiche del velivolo, sia riguardo al sostentamento, sia alla maneggevolezza e stabilità.

Ecco i principali dati tecnici:

apertura alare	m. 20,100
lunghezza	> 6,600
superficie alare	mq. 12
allungamento	> 1,33
rastramento	> 1,4
peso a vuoto	kg. 175
carico per mq.	> 20,8

minima velocità di discesa m./sec. 0,5 corrispondente ad una velocità lineare di 62 km/h.

massima efficienza 36 corrispondente ad una vel. lin. di 72 km/h.

Il prototipo D-30 ha già compiuto alcuni voli di notevole importanza tra cui un volo Brema-Lubecca-Brema senza atterraggio intermedio stabilendo così un nuovo primato internazionale di volo con destinazione prefissata e con ritorno al punto di partenza (314 km.). Iscritto alla XIX Gara della Rhôn il D-30 è stato purtroppo danneggiato durante il primo lancio. Si spera di terminare presto le riparazioni; possiamo essere certi di sentire ancora parlare di notevolissimi voli di questo interessante apparecchio.

L'ala silenziosa in...

FRANCIA — Dall'8 al 18 agosto ha avuto luogo la gara nazionale della Banne d'Oranches. La classifica è come segue: 1. Lamort; 2. Nossier; 3. Gasnier. La massima distanza percorsa fu quella di Gasnier con 118 km.; la massima quota quella di Lamort con 1617 metri, e la massima durata quella di Denize con 5 h 26'. La gara non è stata favorita da tempo molto favorevole ed è stata combattuta su veleggiatori francesi di tipo piuttosto antiquato, salvo il nuovo «Delanne 60» della signora Jarland.

GERMANIA — Il pilota tedesco Huth, uno dei migliori piloti tedeschi di aliante, ha compiuto un volo molto interessante su un aliante biposto. Partito dall'aeroporto di Altona (Amburgo) con un passeggero, egli è arrivato fino ad Hannover percorrendo

così 130 chilometri. Senza atterrare egli ha ripreso la via del ritorno ed ha atterrato al punto di partenza.

Con questo volo il pilota tedesco ha battuto il primato internazionale di volo senza motore con ritorno al punto di partenza, che era finora in possesso del pilota russo Kartachev, che aveva percorso il 14 giugno scorso una distanza, tra andata e ritorno, di 191 chilometri.



CANT. Z. 509 - Lucca. — Dopo aver ben letta la tua lettera, non posso proprio fare a meno di dirti che sei alle prime armi. Te lo dico perché credi di poter fare un modello con motore a scoppio, per di più idrovolante, soltanto basandosi su due apparecchi costruiti. Poiché mi chiedi un consiglio, quello che posso darti è di tenerti i quattrini fino a quando avrai costruito molti veleggiatori, se proprio vuoi riuscire, e preferibilmente «Roma».

GIULIANO PIOCININI - Roma. — Non conosco la tavola che chiedi. Per i materiali rivolgiti alle ditte citate sul giornale.

LUIGI ARU - Cagliari. — Come tua prima costruzione hai scelto male e non siento a credere quanto mi dici del risultato ottenuto. Non scoraggiarti per questo; Segui le lezioni che si pubblicano su L'Aquilone e poi fra giorni verrà messo in vendita il disegno del veleggiatore «Rostro» che ti consiglio di costruire.

ELIO MAGGI - Tripoli. — Per chiarire quanto mi chiedi ho da tempo iniziato il disegno costruttivo di quel veleggiatore che purtroppo non è stato presentato in modo molto felice. Quel disegno sarà pronto fra pochi giorni e non ti sarà gravoso acquistarlo. Il sistema d'unione delle semi-ali è sufficientemente robusto. Il contorno dei timoni può essere fatto con listelli e con compensato dello spessore di mm. 1,5. L'ala della fusoliera va fermata con solide legature e colla e il ricoprimento si deve fare dopo l'unione delle semi-ali. Il bordo di uscita è bene che venga alleggerito.

GAETANO ICARBONE - Catagirone. — Ho trovato il tuo studio e la sua costruzione molto interessante e ne proporò al direttore la pubblicazione. Mandami delle fotografie del modello. GIAR.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

Scelto il profilo alare, in base alle quote segnate nella rispettiva tabella si dovranno disegnare le cèntine sulla carta, oppure direttamente sul legno. In seguito si segneranno, su ognuna, i punti esatti di incastro del bordo di entrata e del longheroni; infine si disegnerà la parte da traforare per alleggerire la costruzione, facendo attenzione di non indebolire troppo le cèntine. Se il disegno è stato fatto su carta, non è consigliabile di incollarlo sul legno per poi procedere al lavoro, distruggendo il disegno; consigliamo invece di farne il ricalco, con carta carbone, cercando di ottenere la maggiore esattezza possibile. Nel caso che sia stato fatto il disegno direttamente sul legno, si potrà avere la quasi certezza di non errare nel profilo. Ad ogni modo, sia il disegno che il suo calco dovranno essere eseguiti tenendo presente che la venatura del legno deve essere sempre disposta nel senso della corda.

La cèntina massima (e così la sua gemella) la costruiremo in legno di spessore maggiore (in questo caso di mm. 1,5) perché sta al centro dell'ala e perciò è soggetta a dover sopportare lo sforzo più grande e i contraccolpi in caso di urti contro gli eventuali ostacoli.

Le altre cèntine le faremo di spessore minore (mm. 1), per ottenere una maggiore leggerezza.

Fatto il disegno di ogni cèntina, o ricalcato sul legno quello fatto su carta, non è necessario ripetere l'operazione.

Per essere sicuri che le cèntine di ogni coppia risultino identiche, procederemo nel lavoro costruendole a due a due. Prima di tutto ritaglieremo il legno, lasciando un po' di margine all'esterno del disegno.

A questo pezzo ne uniremo un altro, delle stesse dimensioni, a mezzo di chiodini, badando (fig. 19) di piantarli in posizione tale che non abbiano ad ostacolare il lavoro, e tagliando, con i tronchesini, le parti sporgenti dal legno. Questo è il mezzo migliore per unire i due pezzi da lavorare.

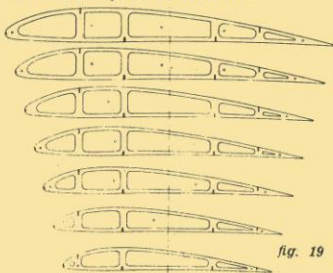


fig. 19

Il sistema di incollarli insieme, frapponendo fra l'uno e l'altro un foglio di carta, richiede, a lavoro finito, l'immersione in acqua, in seguito alla quale il legno si può deformare e può accadere che gli strati del compensato si staccino.

Eseguita l'unione dei pezzi, si sega l'e-

sta due rivestimenti di cartone o plombo, per non guastare il legno), con la lima e la carta vetrata fino si toglie l'eccedenza di legno, fino a raggiungere esattamente il segno.

Bisogna ora procedere al lavoro di traforo, dopo, si intende, aver praticato col trapano, nelle parti da asportare, alcuni forellini nei quali si introdurrà la lama del seghetto.

Il traforo delle parti interne delle

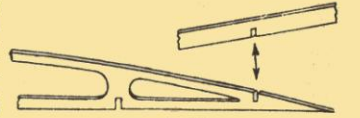


fig. 21

cèntine non richiede l'esattezza che occorre per il contorno esterno.

Raccomandiamo, soltanto, di non fare angoli vivi, ma di arrotondare sempre i raccordi, meno che in casi speciali.

Nell'ala che stiamo descrivendo, soltanto la cèntina maggiore ha quattro angoli vivi, che serviranno per l'unione delle due mezze ali.

Ultimato il lavoro di seghetto, con la lima si tolgono le sbavature del legno.



fig. 22

Infine si procede a fare gli incastri per i longheroni e per il bordo d'attacco.

Per questo si fa un solco, con la lima tonda, che contenga esattamente il fondino di alluminio, o di legno, secondo i casi.

Noi adoteremo, per il bordo d'entrata, filo di alluminio di diametro di mm. 1,5; per i longheroni listelli di bosso, di mm. 1 x 3 per quelli colli, cati sul dorso e per quello inferiore posteriore; mentre per quello inferiore anteriore, che deve resistere ad uno sforzo maggior, adoteremo un listello di bosso di sezione mm. 2 x 3 (fig. 20).

L'esecuzione degli incastri dei longheroni può essere fatta con l'aiuto di una lama per sega da metalli di taglio e di spessore sottile, oppure con una lima sottile di taglio fino.

Se il taglio d'incastro, con la sua profondità, indebolisce troppo la cèntina, si potrà eseguirlo per metà sulla cèntina e per metà sul longherone (vedi fig. 21).

Ultimate le cèntine, per mettere insieme lo scheletro delle due mezze ali, occorrono i piani di montaggio.

Potrebbe bastare un piano solo; ma poi che la spesa non è eccessiva, si può consigliare di farne due, tanto più che saranno sempre utili e comodi.

Questi piani (fig. 22) consistono in due tavolette di legno dolce bene stagionato di cm. 2 di spessore.

Le dimensioni normali sono di centimetri 1000 di lunghezza per cm. 50 di larghezza.

Dovranno essere ben levigati, perfettamente in piano, e, al fine di evitare deformazioni, rinforzati con travi trasversali nella parte inferiore.

Dovranno essere conservati sempre con la massima cura, in luogo asciutto, affinché gli agenti atmosferici non

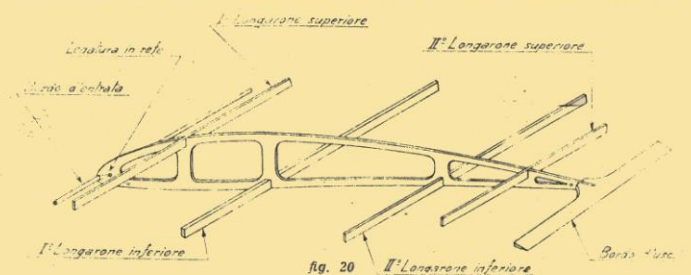


fig. 20

sterno della cèntina, lasciando un piccolissimo margine, e senza mai oltrepassare, verso l'interno, il segno.

Fissata la coppia, così preparata, alla morsa (mettendo sulle ganasce di que-

li possono deformare. Per il montaggio delle mezze ali si dovrà fissare, con delle puntine, su ogni piano il disegno di una semiala.

(Continua)

La novella gialla

AVVENTURE DEL POLIZIOTTO volante

Spionaggio

— E' certo, certissimo, mio caro Ralph, che i piani rubati al Ministero della Marina vengono trasportati al di là della frontiera. Il nostro servizio segreto — e voi sapete come questo delicatissimo organo sia da noi perfettissimamente organizzato — ci tiene informati di ogni movimento. Ma sarà meglio che il colonnello Swith, dello Stato Maggiore della Marina, vi dia lui stesso i ragguagli in merito.

Il colonnello Swith, un bell'uomo di una quarantina d'anni, dalla pelle abbronzata e dal corpo d'atleta, dopo alcuni istanti di silenzio durante i quali parve riordinare le idee, disse:

— Le cose stanno esattamente così. Quindici giorni or sono furono sottratti dalla cassaforte, ove erano gelosamente custoditi, i piani relativi ai nuovissimi tipi di sommergibili che dovevano venire costruiti con una nuova lega metallica di resistenza infinitamente superiore a quella dei metalli sino ad oggi usati nelle stesse costruzioni. Poiché le chiavi della cassaforte le avevano solamente quattro persone, fu ben facile individuare il colpevole. Purtroppo, però, non potemmo da lui ottenere alcuna informazione perché, quando capi di essere scoperti, si fece saltare le cervella. Le ricerche fatte nell'ambito delle sue conoscenze e delle sue amicizie non hanno portato, a nessun risultato positivo. Quello che è certo è questo: i piani trafugati passano regolarmente la frontiera, malgrado l'attentissima sorveglianza esercitata da personale specializzato.

— Tutto questo va bene — disse dopo alcuni secondi Ralph Forte, lo sportivo italo-americano, il « poliziotto volante » idolo delle folle di tutti gli Stati Confederati. — Ma non riesco a capire in che cosa io possa esservi utile.

— Non siate modesto, mio caro amico — ribatté il Procuratore Distrettuale. — Voi sapete quanta fiducia si abbia in voi.

— Ma la fiducia non basta.

— Questo è vero. Ma se vi ho pregato di venir qui, è con uno scopo ben definito.

— Dite, allora.

— Bisogna sorvegliare le vie del cielo.

— E noi le sorvegliheremo.

— Bene. Vi ringrazio.

— Debbo però pregare tanto voi quanto il colonnello Swith di volermi fornire i maggiori ragguagli possibili. Anzi, meglio, di rispondere senza reticenze alle domande che io vi rivolgerò.

— Siamo a vostra completa disposizione.

— Grazie. Comincerò da voi, colonnello. L'ufficiale che ha tradito e poi si è ucciso, chi era?

— Il tenente di vascello Louis Danger, addetto all'Ufficio dello Stato Maggiore.

— Età?

— Ventisette anni.

— Precedenti?

— Ottimi.

— Carattere?

— Allegro. Di famiglia più che agiata, aveva intrapreso la carriera militare per pura passione.

— Giuocatore?

— Affatto. Non credo conoscesse nemmeno le carte.

— Quindi da escludersi « a priori » il movente denaro.

— Credo infatti che tale elemento non debba neppure venir preso in considerazione. Oltre allo stipendio, godeva di una rendita personale abbastanza alta. Qualche cosa come diciotto o ventimila dollari.

— Cifra più che notevole. E ditemi: era sposato? Fidanzato? Aveva una relazione nota?

— Non si è potuto accertare nulla. Le uniche donne con le quali in questi ultimi tempi era stato visto, sono la figliuola del Ministro della Marina e la figliuola dell'Ambasciatore di X. Entrambe al di sopra di qualunque sospetto.

— Naturalmente — confermò Ralph. Il tono della sua voce parve però al Procuratore Distrettuale leggermente ironica.

— E, ditemi — continuò il « poliziotto volante » — avete copia dei documenti rubati?

— Certo. Una delle copie l'ho portata con me, pensando appunto potesse essere utile.

Ralph si immerse per alcuni minuti nello studio dei documenti, irti di numeri e di formule.

— E di questi, scusate, quali siete certi abbiano oltrepassato la frontiera?

— I primi tre certamente. Il quarto forse.

— Avreste difficoltà se io copiassi alcuni numeri? Il colonnello Swith lanciò uno sguardo al Procuratore Distrettuale, poi s'inclinò a Ralph.

E Ralph scrisse su una pagina di un libretto:

— 17 — H — CU — 4 — FE — 18 — MG —

le prime lettere e formule del quarto documento, e su di un'altra:

— 5 — MG — 22 — FE — 12 — CU —

le prime del quinto documento

All'aeroporto di Nuova Jersey, Ralph Forte osservava la gente che saliva sull'apparecchio, mentre un ufficiale del campo ritirava i biglietti e leggeva ad alta voce i nomi dei passeggeri.

Quando salì a bordo la signorina Alice Burgson, la figliuola dell'Ambasciatore di X, Ralph con la massima naturalezza la seguì, prendendo posto nella poltrona di fianco a quella occupata dalla donna.

Per lungo tempo, il giovane — che già da tre giorni seguiva come un'ombra la ragazza — osservò, senza averne l'aria, l'abbigliamento di Alice Burgson.

Il vestito che la donna portava non era davvero complicato: un vestito grigio ferro formato da gonna e giacchetto e una camicetta ricamata di stile ungherese. Ad un certo punto Ralph si alzò per passare un biglietto al primo pilota.

Il pilota lo guardò meravigliato, poi fece un gesto di assenso, e l'apparecchio, compiuta una larga virata, puntò nuovamente su Nuova York.

Nell'Ufficio del Procuratore Distrettuale si trovavano riuniti, ancora una volta Ralph, il colonnello Swith e il Procuratore Distrettuale.

— Come avete visto, mio caro colonnello, — disse sorridendo Ralph — la donna che voi credevate immune da sospetto, quella per la quale, forse, avreste giurato, era proprio la colpevole. Non ve lo sareste immaginato? Io, invece, ne ebbi il sospetto subito, non appena voi mi diceste che non avrei dovuto neppure offenderla con un dubbio. E ho sospettato per una ragione molto semplice: se si dovevano escludere il denaro e il giuoco, non rimanevano che le donne. E poiché delle uniche due donne che il disgraziato tenente frequentava una, la figlia del Ministro della Marina, era effettivamente immune da sospetti, non mi rimaneva che l'altra. E ho cominciato subito ad assumere su di lei tutte quelle informazioni che a voi sarebbero parse inutili. Se frequentava luoghi di divertimento, se compiva molti viaggi, se dava o interveniva a ricevimenti. Questo perché è proprio nei luoghi dei divertimenti o durante i viaggi che si possono avvicinare persone che in altri luoghi sarebbe assurdo solo pensare di vedere. Ed ebbi la conferma di quanto pensavo: la signorina Burgson si divertiva immensamente. Primo elemento. Poi seppi ancora che viaggiava abbastanza frequentemente: non solo, ma che una sua persona di servizio, per modo di dire, perché si tratta della sua governante, aveva compiuto in questi ultimi tempi quattro viaggi in aereo. Però, sempre, senza bagaglio.

Da un amico della ragazza ho saputo che proprio stamani la Burgson doveva fare un viaggetto di tre giorni, partendo in aereo.

Mi sono appostato. L'ho osservata a lungo in apparenza. Nulla, assolutamente nulla di sospetto. Era vestita semplicemente. Però quella camicetta ricamata mi diede da pensare. E fu così, che forse per un caso, per uno di quei casi fortunati che accadono alle persone testarde, ho osservato che la base della camicetta era tutta un ricamo a linee verticali irregolari alternate a crocette e lineette. Ho contato le lineette e le crocette e sapete a che cosa sono arrivato, a questo: che rappresentando le lineette dei numeri e le crocette delle lettere, si poteva leggere: 17, H, CU, 4, FE, eccetera.

A questo punto, mi pare che sia inutile proseguire, non vi pare? Tutto è chiaro come il sole...

CORDOVANCE



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

NASCITA E MORTE DI ARLECCHINO

La rimontatura dell'*Avvoltoio* prese quattro giorni. Paul era impaziente di partire, in un modo o nell'altro, ma Gervais, che aveva riflettuto sulla situazione, lo calmò con questo ragionamento:

— Nessuna fretta, amico mio. Mentre la ben pacisciuta polizia della repubblica sbadiglia aspettando nei porti o negli aerodromi, non potremmo trovare posto più adatto di questo per attendere il momento opportuno per alzare il tacco. Chi diavolo vuoi che ci venga a cercare sotto le rattoppate tende di mastro Ezechiele? Ma c'è di più. Immagina che, com'è noto, Zùgoli e quell'altro riescano a sguisciar dalle grinfie del direttore del campo di Beagle-Field; che cosa credi che succederà?

— Mah! — aveva brontolato Paul, come sempre, di malumore. — Lo saprai tu! Tu domandi, tu rispondi... Fai tutto tu... Arrangiatevi!

— Benone. Dicevo, dunque, che facilmente succederà l'inverso che a Pesadumbre; ossia che i poliziotti acciuffino quei due in vece nostra mentre tentano d'imbarcarsi o di passar la frontiera.

— Bella storia. Si faranno riconoscere. E poi il Gazza non è l'*Avvoltoio*.

— D'accordo. Ma intanto, è tutto tempo che si perde; delusione dei poliziotti; noia delle autorità, e non mi stupirei che, per fastidio, si finisse con l'abbandonar tutta la faccenda. E quello sarà il momento buono per noi che potremo andarcene indisturbati. Che ne dici?

— Sarà... Non dico di no... — aveva concluso con un sospiro Paul. — Non vedo l'ora di ritrovarmi con gli amici di Lione alla Taverna del Trionfo Rosso... Là si che i professionisti della nostra categoria son rispettati e compresi...

Quando il pomeriggio del quarto giorno di lavoro l'*Avvoltoio* ebbe riacquisito il primitivo profilo, i tre improvvisati meccanici si abbandonarono a rumorose manifestazioni di allegria. Gervais giunse a tirare affettuosamente la barbetta dell'eccellente Ezechiele e Paul, rifilandogli un amichevole pugno fra le costole, dichiarò che, in fondo in fondo, non era quell'odiosa canaglia che aveva immaginato, e che provvisoriamente rinunciava al progetto d'impiccarlo.

In quanto a Ezechiele, s'era seduto in mezzo al prato e, lacrimando copiosamente per la commo- zione, singhiozzava:

— Dovete credermi, signori miei... E' il coronamento di tutta la mia esistenza, questo. Con le mie deboli mani di vecchio ho messo insieme questa superba macchina che volerà più in alto del sole.

— Cala, cala, nonnino! — lo esortò prudentemente Gervais. — Sì e no può raggiungere i cinquemila metri.

— Lasciateci dire! — pregò il vecchio e proseguì: — Sì, più alto del sole, a gara con le ridenti

stelle. Il tuo motore è pronto a palpitare, o aeroplano, e l'elica tua a mordere l'infinito spazio... Accidenti! — esclamò, mutando bruscamente tono. — E dov'è l'elica?

— Per le trippe d'un gioielliere! — imprecò Paul. — Ci siamo dimenticati di rimettere l'elica.

— Eccola qua: — fece Gervais. — Era rimasta sotto questa coperta. Venite a darmi una mano.

Il collocamento dell'elica richiese una buona ora. — Mi pare che ci siamo, adesso — affermò Ezechiele contemplando con occhio d'intenditore l'aeroplano. — Vediamo, vediamo: Ala sinistra...

— Presente! — rispose allegramente Gervais, controllando.

— Ala destra! — riprese Ezechiele, ringraziandolo con un cenno.

— Presente! — seguì Gervais.

— Elica e motore!

— Presente!

— Fusoliera!

— Presente!

— Cabina!

— Presente!

— Piani di coda!

— Presente!

— Timoni!

— Presente!

— Carrello!

— Presente!

— Serbatoi!

— Presente!

— Radio! Comandi! Cruscotto! Sedili!

— Tutto presente!

— Sul serio credo che abbiamo fatto un discreto lavoro — ammise Paul, girando attorno all'apparecchio. — Ora non manca che verniciarlo.

— Ecco tutta la vernice che ho trovata a Crownest, signori — disse Ezechiele cominciando a vuotare una cassetta di legno. — Due barattoli di turchino oltremare, uno di nero ebano, uno di rosa fragola, due di verde lattuga, uno di verde bottiglia, due di porporina, uno d'alluminio brillante, tre color sangue di bue e due color violetto. Ah, c'è l'ultimo d'un bel celeste non-ti-scordar-di-me. Vernice smalto di primissima qualità, signori, che asciuga mentre si spalma. Cominciamo?

— Ma come possiamo verniciare l'aeroplano con tutta questa insalata mista di colori? Sembrerà un arlecchino! — protestò Paul.

— Zitto! — gridò Gervais. — Che grande idea mi hai data, amico mio! Precisamente! Lo chiameremo *Arlecchino* e lo coloreremo tutto a chiazze irregolari di tinte alternate, e sui fianchi della fusoliera dipingeremo una mascherina nera e scriveremo *Arlecchino*.

— Ma una mostruosità simile richiamerà l'attenzione della gente.

— Benissimo! E' proprio quel che ci vuole.

— Io, per me, farei volentierissimo a meno dell'attenzione del mio prossimo, ora.

— Sciocco! — replicò in francese Gervais. — Chi vuoi che sospetti di due allegri turisti che, a bordo di un aeroplano così eccentrico, compiono un'innocua crociera in pieno sole? Saremmo sospetti, invece, se vestiti di grigio e con barbe grigie viaggiassimo con un aeroplano grigio, nel grigio crepuscolo attraverso le grigie nebbie. Ricordati che il poliziotto, in generale, vede benissimo il ragno che si ficca sotto un sasso a mezzo miglio di distanza e non s'accorge dell'elefante che, bardato di rosso e agitato campanacci, gli siede sulle ginocchia.

— Può anche essere... — ammise sorridendo Paul. — Vada per l'*Arlecchino*!

Una giornata bastò per trasformare il serio, dignitoso *Avvoltoio*, veicolo adatto ai grandi finanzieri, ai grandi industriali, ai grandi faccendieri internazionali, in un festoso carnevale di colori strepitanti. Rosso, verde, celeste, oro, viola, nero, si avvinghiavano contorti e stonati.

— Oh com'è bello! — mormorava estatico Ezechiele, giungendo le mani tremanti. — Com'è bello!

— Sì, non c'è male — convenne modestamente Gervais. — Manca il più, ancora, però.

(Continua)

ENZO JEMMA



Una giornata bastò...

Memorie

di un pilota da noleggio

III

L'INVISIBILE SALVATORE

Fu una mattina di novembre che il direttore dell'aeroporto municipale dell'Avana mi chiamò al telefono per dirmi che un cliente mi attendeva sul campo.

L'amico Nils mi sembrava preoccupato e parlava a bassa voce e in fretta, come se temesse d'essere udito da qualcuno.

— Badate, Vogel, — mi disse — è una semplice comunicazione d'ufficio questa che vi faccio; non è nè un invito nè niente del genere. Non ho sottomano altri che voi, ma tengo ad avvisarvi che questo tipo di cliente non mi va a genio. Ha tutta l'aria di un brigante inseguito. Dice che ha moltissima fretta e che è disposto a sborsare anche mille dollari, pur d'essere trasportato immediatamente a Manzanillo.

— Mille dollari? — risposi — Cadono dal cielo! Giusto sono in bolletta. Fate preparar l'apparecchio, Nils, fra dieci minuti sarò al campo.

— Badate che vi ho avvertito. — insistè Nils — Non vorrei... — Non ci pensate, amico. Sapete bene che ho sempre qualche trucco nascosto nella manica. D'altronde, potrebbe trattarsi anche d'un pacifico mercante di buoi afflitto da una faccia da gangster. Succede spesso, come pure succede il contrario. Arrivederci, Nils, vengo di galoppo. Intanto fatevi versare dall'amico l'importo del servizio. Mille dollari tondi tondi; mi raccomando.

— Non dubitate. In bocca al lupo! Trovate il mio cliente che passeggero impaziente davanti all'apparecchio che i meccanici finivano di mettere a punto.

— Siete qua, finalmente? — borbottò di tra il bavero rialzato del mantellone — Sbrigatevi. Ho impegni urgentissimi a Manzanillo fra tre ore. Ci saremo?

— Due ore basteranno — replicai, intascando un rotolo di biglietti che Nils mi aveva passato. — Salite!

Appena in aria, sbirciai il mio strano cliente e dovetti convenire che le apprensioni del mio amico erano pienamente giustificate. Il mantello gli era scivolato dalle spalle, scoprendogli il viso. Un viso, o meglio un ceffo, olivastro, butterato dal vaio, con due tortuose cicatrici. Aveva baffi nerissimi e spioventi ed occhi mobilissimi e foschi.

Qualcosa di mezzo fra i rivoluzionari messicani che si vedono al cinematografo e il primo aiutante di campo di Al Capone.

Quando fummo fuori vista dell'aeroporto, si volse a me con un sorriso cattivo:

— Giovanotto, cambia strada. — disse.

— Perché? — risposi. — E' di qua che si va a Manzanillo.

— Tanto piacere! — sogghignò — Portami a Tizimin, invece; nel Guatàn. Bada a non ingannarmi, eh? Conosco anch'io la bussola.

— Come volete! — risposi, ridendo. — Per me è lo stesso.

— Meglio così! — proseguì il bandito, scrutandomi diffidente, mentre con una mano m'appoggiava una grossa pistola al fianco e con l'altra mi tirava fuori dalla tasca i mille dollari del passaggio.

— Ottima idea! — feci — Tenetevi voi durante il viaggio; mi danno fastidio in tasca. Me li renderete a terra.

— Stai fresco, ragazzino! — sghignazzò — Ne hai, però, della faccia tosta... Forse sperai di poterti cavar d'impaccio, ma io...

Ammutolì bruscamente diventando livido in volto.

Aveva sentito qualcosa di freddo e rotondo come la bocca d'una rivoltella appoggiarglisi sul collo, mentre alle sue spalle, una voce imperiosa, dal timbro metallico, ordinava:

— Giù quell'arma o sparo!

La pistola cadde dalla mano del bandito e andò a perdersi sul fondo della cabina.

— Ah, ti sei svegliato. Jim? — chiesi indolentemente. — Grazie. Non perder d'occhio questo furfante fino a quando saremo a terra.

— Non ci pensare, Fritz. Alla prima mossa sospetta gli apro uno sportello nella zucca.

Ma il bandito non pensava nemmeno lontanamente a ribellarsi. La sorpresa lo aveva annientato. Lasciò che gli riprendessi i mille dollari e che inviassi un breve messaggio con la radio all'aeroporto.

Solo quando l'apparecchio si fu arrestato sul campo e mentre le robuste braccia dei poliziotti, i quali, avvertiti, attendevano, lo tiravano giù dalla cabina, si decise a guardar dietro il sedile sul quale il misterioso Jim lo aveva tenuto inchiodato con la sua terribile minaccia.

Ma Jim era magicamente scomparso, così come per magia s'era fatto vivo al momento giusto.

— Ma... ma... — balbettò il povero mio ex-cliente, il quale non era altri che il famigerato Pepito el Hoyoso, ricercato per una ventina di aggressioni a mano armata.

Non potè dir altro, perchè i poliziotti lo trascinarono via brutalmente.

— Ma come diavolo avete fatto? — mi domandava un momento dopo Nils, rimasto solo con me, accanto all'aeroplano.

— Così! — risposi tranquillamente e, risalito in cabina, spinsi col tacco un piccolo bottone che sporgeva dalla gamba del mio sedile. Subito dalla spalliera della poltroncina del passeggero, e all'altezza della nuca d'un uomo normale, spuntò un pezzo di tubo d'acciaio che, a contatto con la pelle, poteva benissimo dar l'impressione della canna d'una pistola. Contemporaneamente una voce energica esclamò minacciosa: «Giù quell'arma o sparo!». Ora che il motore taceva, la voce appariva d'origine meccanica.

— Un grammofono! — fece Nils, scoppiando a ridere. — E con un grammofono hai arrestato un brigante che da anni burlava la polizia!

— Te l'avevo ben detto — risposi — che ho sempre qualche trucco dentro la manica!

FRITZ VOGEL e p. c. e. j.



VOLO MUSCOLARE

Alberto Bettica ha scritto per il numero di luglio di «Realità», la rivista mensile edita dal Rotary d'Italia, un interessante articolo nel quale vengono passati in rassegna tutti gli studi compiuti sino ad oggi dall'uomo per poter volare sfruttando la sola forza muscolare. Scrivendo di Leonardo da Vinci, l'autore pone in rilievo come tutte le osservazioni compiute dall'immortale Maestro sui movimenti dell'ala dei volatili, siano risultate giustissime, dopo che i suddetti movimenti sono stati esaminati nei laboratori più attrezzati del mondo mediante i migliori mezzi oggi in possesso della scienza, tra i quali si è mostrato di grandissima utilità la macchina da presa cinematografica fatta funzionare a forte velocità. Bettica termina l'articolo augurandosi che la Patria di Leonardo da Vinci prenda seriamente in esame il problema del volo muscolare, che egli ritiene, se pur difficilissimo, tutt'altro che insolubile.

GLI AEROPLANI IN SPAGNA

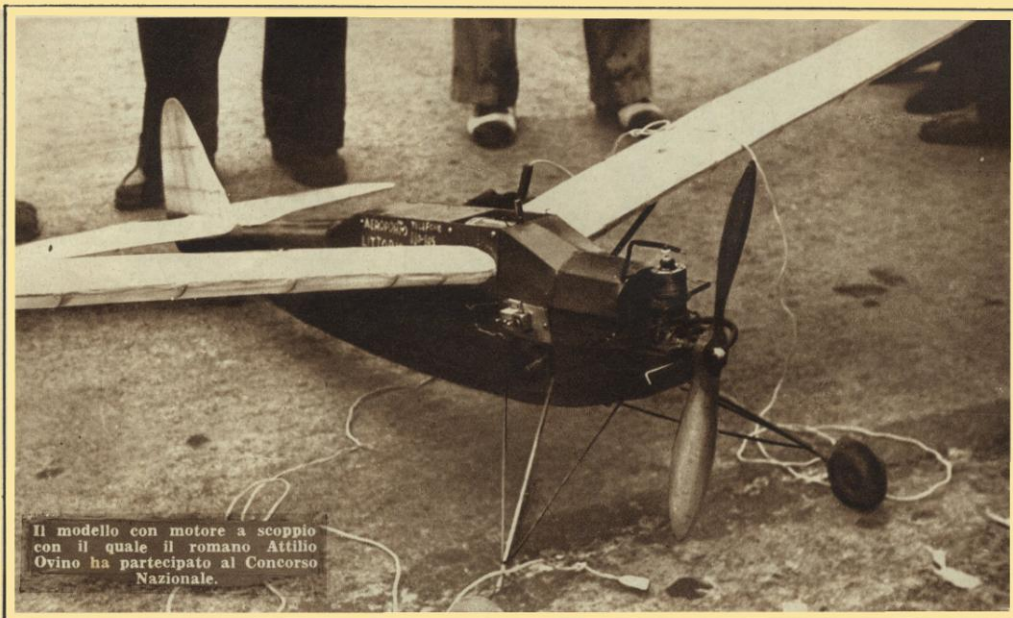
Proseguendo nella sua inchiesta sui velivoli impiegati nel conflitto iberico, R. Tessier scrive nel N. 1578 de L'Aéro sulle nuove teorie di impiego dell'arma aerea sperimentate in questa guerra tanto dal Comando nazionale come da quello marista, e si sofferma ad esaminare in particolare modo i risultati che vengono ottenuti dalla aviazione legionaria con l'assalto radente e con la cooperazione durante i combattimenti di terra con la fanteria e l'artiglieria nazionali. Questi risultati sarebbero superiori ad ogni previsione, e l'articolo scrive che la tattica seguita dai bombardieri legionari per colpire gli obiettivi è quanto mai efficace. Esaminando i tipi di aeroplani impiegati per l'attacco al suolo, Tessier critica la tendenza dei costruttori a munire simili velivoli di motori troppo potenti, mentre per tale impiego occorrerebbe, a parer suo, un apparecchio di media potenza, leggero e molto maneggevole.

IMPORTANTE INCHIESTA GIORNALISTICA SUL «TURISMO»

Il numero dell'Ala d'Italia che l'Editoriale aeronautica pubblica nella nuova bellissima veste quindicinale, e che esce il 1. settembre, si apre con i risultati di un'importantissima inchiesta giornalistica condotta sul campo d'aviazione di Rimini, fra i tecnici italiani e tedeschi, intervenuti in occasione del III Raduno del Littorio. La rivista ha chiesto quali debbano ritenersi le caratteristiche basilari di un «aeroplano da turismo»; hanno risposto precisando le loro idee al riguardo, l'ing. Mario Bottini, progettista del noto S.A.I.M.A.N. 202; l'ing. Ambrogio Colombo, noto sportivo milanese; l'ing. Cristian Dietrich, vincitore del III Raduno del Littorio e capo pilota del centro sperimentale tedesco di Recklin; l'ingegnere Euse Nardi, uno dei progettisti dei noti aeroplani veloci «F.N.»; l'ing. Cesare Pallavicino, capo dell'ufficio tecnico della «Caproni Aeronautica Bergamasca», ed infine l'ingegnere Curt Schick della «Hirth Motorenwerk» di Stoccarda. Il parere di questi tecnici, autorevole per la loro competenza, specifica, coincide su molti punti, sicchè l'inchiesta offre un orientamento razionale sul complesso problema.

Il richissimo fascicolo è completato da articoli di attualità sul Raduno di Astago di volo a vela, sui voli dei Tedeschi sull'Atlantico Nord, e sull'aviazione nel cinema, al Festival di Venezia. Di grande interesse sono gli articoli sull'aviazione cecoslovacca e sull'aviazione pionieristica, quest'ultimo dovuta a Marco Lamperti, il noto garbato scrittore. Ricordiamo la 13. puntata del romanzo aviatorio di S. E. Lucio d'Ambra, Cielo, e quattro tavole fuori testo in ritocco con fotografie inedite, d'eccezione, sul «volo nella natura».

Il fascicolo, con copertina in policromia, costa L. 2,50.



Il modello con motore a scoppio con il quale il romano Attilio Ovino ha partecipato al Concorso Nazionale.

POSTA *aerea*

Annamaria Rota. — No, non pensiamo affatto di abolire la collaborazione dei giovani. Che ne pensi della nuova veste del tuo giornale? Presto leggerai qualcosa di tuo sotto la rubrica: *L'albero della cuccagna*.

Valentino Siviero. — Spero di poter pubblicare quella specie di relazione che tu chiami racconto. Mi auguro e ti auguro che interessi almeno gli aeromodellisti. Io, se ti ho da dire la verità, penso che tu possa fare di meglio. Invece il Barbutto Censore dice che tutto va bene. Se lo dice lui.

Lina Cordone. — Como. — Ti ringrazio tanto per il simpatico originale pensiero. Io amo tanto i fiori e ne coltivo anche, con amore e un po' di sapienza. I tuoi son «pittati», come direbbe il pittore Giordano, ma mi piacciono lo stesso. Ne affetto degli altri per il mio prossimo compleanno (19 agosto di tutti gli anni).

E. Fontana. — Venezia. — Spero che tu abbia fatto ritorno con le valigie piene di stelle alpine, di serenità e di salute. Nemmeno quest'anno ci siamo veduti. Che vergogna. Se vieni a Roma, non dimenticare di venirci a salutare. E scrivi come stai.

Orfeo Tomassetti di Roma mi scrive di ritorno dalla villeggiatura per dirmi che *L'Aquilone* è diventato il *Baraccone delle meraviglie delle pulci volanti*. Ma non basta. Contrariamente a ciò che pensano dei loro giornali oltre 30.000 lettori dai 10 anni ai 20 (ed anche 30), il nostro divertente Orfeo (già inventore di razzi volanti che dovevano andare sulla luna) afferma con baldanza non sostenuta dalla sintassi, né dalla grammatica, né tampoco dall'ortografia, che «la copertina è tutta colore e scarabocchi» e che «il glorioso nome d'Italia deve essere posto di fronte alle altre nazioni», ma che noi non «inculchiamo nelle menti degli aeromodellisti quella tecnica purghesia che avia questi appassionati giovani aeromodellisti in una via di lavoro serio, perché gli aeromodellisti sono le speranze, perché il nome di aeromodellista è un nome di sacrificio e un nome di lavoro, e un nome di pazienza... ecc.». Povero Tomassetti. E dire che noi ti credevamo un ragazzo pieno di intuito... Invece con una semplice lettera hai voluto dimostrarci di non aver capito nulla, né dell'aeromodellismo, né, tanto meno, de *L'Aquilone*. E' proprio un peccato. E non credere che io ti scriva questo per rappresaglia. Ti scrivo con amarezza, perché ho scoperto che un mio aeropote non ha capito la cosa più elementare e più solare del mondo, e cioè che *L'Aquilone* è diventato veramente il giornale che tutti

(dai 10 ai 100 anni) possono leggere e comprendere. Il giornale è mutato, è vero. E' diventato più bello, più ricco, più ordinato, più preciso. Ma non sapevo che questo fosse un male... Vuol dire che darò or-

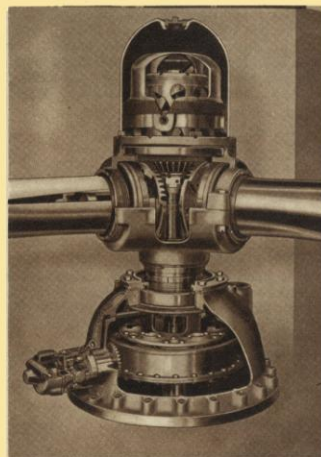
dine di stamparlo ancora in tipografia, di eliminare tutte le nuove rubriche e di sopprimere sopra tutto la parte che avevamo voluto dedicare al volo a vela.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

I - Cipo - Venezia. — Ti dichiaro da tre anni assiduo lettore de «L'Aquilone». Ma perché non ti abboni? Pensa quanto risparmiaresti! Ma tutti i gusti son gusti, e su questo non discuto. Saprai, caro I - CIPPO, che le fotografie che hai inviate a noi con la sicurezza che sarebbero state pubblicate, sono finite (ahime) nel cestino, e ciò perché non condividiamo affatto la tua opinione circa la mania di costruire modelli di aeroplani incapaci di volare. Perché non fai dei modelli che volino? Se da tre anni sei lettore de «L'Aquilone», mi stupisco davvero che gli insegnamenti dei nostri redattori non siano riusciti ancora a farti desiderare la costruzione di qualche aeromodello. Tornando poi alla tua strana attività, ti dirò che la ritieni niente affatto disprezzabile, se i modelli che tu da anni metti al mondo imitassero realmente nelle forme i tipi di velivoli ai quali dici di esserti ispirato. Purtroppo, i tuoi prodotti aeronautici somigliano a quegli aeroplani come lo somiglio a un gatto siamese. Ma tu continui, imperturbato, a produrre schiere di strani oggetti, ai quali ti diverti poi a mettere il nome di «Breda 65», «S. 79», «Procellaria», e così via. Non ho scritto tutto ciò per farti una critica, ma perché tu comprenda la ragione per cui non abbiamo pubblicato le tue fotografie, che, del resto, erano nitide e ben inquadrare. Veniamo al «Cap. II». Qui, caro amico, la critica te la devo fare. Mi scrivi: «ecco un'idea per la copertina. Didascalia: il giro della morte. Il disegno rappresenta un aeroplano scheletrico pilotato dalla morte che con la falce in mano gira sulle case recidendo le vite e portando via le anime (il resto alla fantasia del pittore)». Beh, amico, sai i nostri pittori cosa hanno detto? «... il resto? eccolo: disegno in bianco su carta nera, con teschi e tibie incrociate agli angoli». Io non posso che essere d'accordo con i nostri pittori. Ma come si fa a trovare umoristica una simile idea? Ti fa ridere, a te, il pensiero della Morte che passa di casa in casa tagliando le vite? Beato te! Anche qui, non discuto: tutti i gusti son gusti. Cap. III. Le fotografie del «Breda 88» non possiamo inviartele, perché sono riservate. Cap. IV. Mi domandi perché «L'Aquilone» non si sia occupato del «Macchi 200», del «Fiat G 18» e del «Breda 85». Se tu fossi davvero un assiduo lettore del nostro giornale da tre anni, ti sarei accorto che di tutti questi apparecchi «L'Aquilone» si è già occupato, pubblicandone anche le fotografie. Cap. V. Per avere il catalogo dell'A.N.I.M.A. devi scrivere indirizzando a «A.N.I.M.A., Foro Bonaparte, Milano». Alla

lettera indirizzata all'ing. Solistico risponde io, per incarico dell'illustre collega. Sappi che tutta quella faccenda delle eliche e dei carrelli retrattili è interamente sbagliata; eccotene la ragione; anzitutto, non è vero per niente che «spesso» gli aeroplani muniti di carrello retrattile atterrano con le ruote dentro, rompendo l'elica. Questo accade molto di rado, e si tratta, naturalmente, di fatti da considerarsi del tutto, eccezionali. Eppoi, quando l'elica è metallica non si rompe; si piega, ed è quindi, dopo un tale incidente, riparabile. Tu per avviare a simili, e come ho già detto, rarissimi, incidenti, vorresti applicare ai velivoli un congegno di espulsione dell'elica. Non ti sei chiesto cosa succederebbe se l'elica scappasse via dal suo mozzo durante la rotazione? Un mucchio di guai, caro amico. E c'è inoltre un altro fatto. Hai mai dato un'occhiata all'interno di una elica moderna? Guarda la fotografia qui sotto.



Hal visto quanti pasticci? Mettiamo pure il meccanismo di espulsione, che, come ho già detto, non sarebbe di nessuna utilità, ma tutt'altro, e poi dimmi cosa viene fuori! Altro che elica; ne risulterebbe un magazzino

di ferramenta, uno stabilimento elettrotecnico, un'industria metallurgica! Passiamo all'altra tua invenzione. Quella dei cilindri contrapposti. Questa, vedi, è un'ottima invenzione, e saresti meritevole di sette monumenti equestri in bronzo dorato, se... tale idea non fosse già venuta ad altri, e prima di te! Ma guarda la scarogna, eh! L'altra faccenda, quella delle finestre sulle ali, è sbagliata da cima a fondo, amico mio. Ma ti pare che con il carico alare dei moderni velivoli da combattimento ci si possa permettere il lusso di aprire delle finestre con tanto di cristallo nello spessore delle ali? Questa volta, caro I - Cipo, non te ne è andata bene una! Beh, non te la prendere. Vai al cinema a divertirti, e, tra una settimana, mandami un'altra lettera piena zeppa di invenzioni. Chissà che...

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

MILANO - Via Santo Spirito N. 14

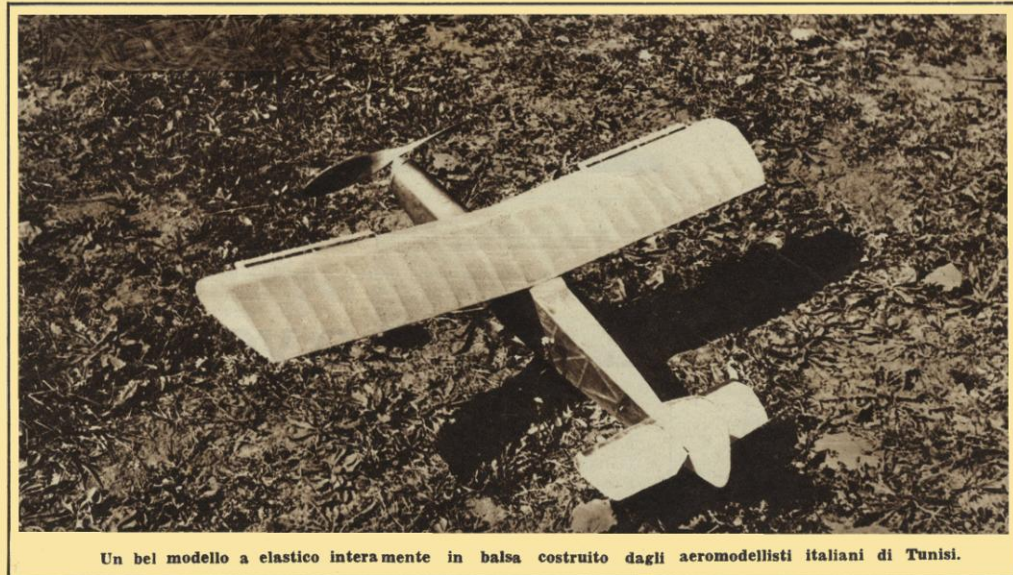
Catalogo illustrato inviando Lire 1

AEROMODELLISTI

acquistate le
TAVOLE COSTRUTTIVE
dei modelli seguenti:

- Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchio «Ritzy Kits», L. 10.
- Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio «Bellanca Folgore», L. 10.
- Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio «Nardi 305», L. 10.
- Modello AP IV, veleggiatore, L. 10.
- Modello AP V, a elastico, riprod. «Koolhoven F. K. 55», L. 10.
- Modello AP VIII, a elastico, riprod. «Fokker G. 1», L. 12.
- Modello AP IX, veleggiatore, riprod. «Rheinland», L. 12.
- Modello AP X, veleggiatore, riprod. «Mimosa», L. 12.
- Modello AP XI, a elastico, riprod. «Klemm K. L. 25», L. 12.
- Modello AP XII, a elastico, tandem Scheibel, L. 12.
- Modello AP XIII, veleggiatore in gara Anno XVI, L. 12.

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



Un bel modello a elastico interamente in balsa costruito dagli aeromodellisti italiani di Tunisi.

collaborazione dei giovani L'ALBERO DELLA GUERRA

Il "Gheppio II"

Dopo un mese di appassionato lavoro avevo finita la costruzione del mio veleggiatore e, nell'attesa del giorno favorevole per il collaudo, spesso mi compiacievo di guardarlo con le sue belle ali bianche, dai frecci rossi, spiegate, come ansiose di volare. Il giorno tanto atteso venne. Lieto mi recai al campo di prova, dove mi attendevano già alcuni amici aeromodellisti, i quali, con molto compiacimento e con quel pochino d'invidia che non manca mai, ammirarono il mio elegante veleggiatore che, dopo un breve centraggio, mi sembrò pronto per il lancio col filo.

— Sei pronto? — stordimmi.
— Pronto — mi rispose l'amico che teneva in mano il modello. Tesi il filo e cominciai a correre, gridai: «Via». Poco dopo, voltandomi, vidi il veleggiatore che saliva, saliva, mentre io, felice, continuavo la corsa sul prato verde. Quando mi fermai, il veleggiatore, che era alto circa venti metri, si aprì, ma, a questo punto, mi resi conto, buttò il muso in giù e precipitando velocemente venne a schiantarsi al suo con uno scricchiolio molto significativo.

Con un nodo alla gola corsi sul luogo del disastro. Forse i miei occhi divennero rossi per le lagrime mai trattenute quando vidi le ali schiantate, la fusoliera ridotta ad un mucchio irriconoscibile di sfarfallami, longaroni spezzati, e seta sbrindellata; solo i piani di coda erano salvi. Fra i risolini ironici e compassionevoli degli altri aeromodellisti, che, forse in quel triste eplogo vedevano soddisfatto un loro intimo desiderio, raccolti tristi i resti del mio povero modello e ritornai a casa deciso di bruciarli i resti.

Stavo infatti per bruciarli quando ricordai il sorrisetto ironico e malizioso dei miei colleghi. «No — dissi fra me. — No, deve volare e volerà: costoro la vedranno».

Incominciai subito le riparazioni e, lavorando infaticabile tutta quella sera, la notte ed il giorno seguente, ricreai di modello pronto per una nuova prova. Ritornai al campo, ma ahimè! anche questa volta la fortuna mi fu avversa. Al primo lancio a mano il veleggiatore atterrò contro un sasso e tre longaroni della fusoliera si spezzarono. Scoraggiato, per non fare nuovi guai, presi la via del ritorno, ma, durante il cammino mi sorprese un fortissimo e lungo acquazzone, ed io, meschino, in mezzo alla campagna, senza un soldo in tasca, dovetti continuare la via a piedi riducendo il modello come una spugna, me come uno straccio. Gli unici tre longaroni sani della fusoliera, divenuti fragili per l'umidità, si spezzarono, così, anche questa volta la fusoliera si tramutò in due pezzi di fusoliera. Giunto a casa inebetito e spossato ebbi per consolazione una bella sgridata in seguito alla quale gettai il veleggiatore in un armadio, persuaso che lì avrebbe finito la sua vita poco gloriosa.

Il modello dormì così qualche tempo. Un giorno, però, seppi che la R.U.N.A. aveva indetto una gara di modelli volanti da disputarsi tra una settimana: in verità rimasi male, perché non aveva nessun modello in efficienza e capace di farsi onore. Mi ricordai allora del veleggiatore abbandonato e decisi di non arrendermi ancora. «Serietà e costanza devono essere le doti principali di ogni costruttore di modelli volanti» era solito ripetere un mio caro amico e vecchio aeromodellista.

Aprì dunque l'armadio nel quale giaceva il mio povero veleggiatore: mi fece pena, sembrava triste con il muso portante le mie iniziali penzolante giù dalla cornice del mobile, come per chiedere aiuto. Lo ripresi fiducioso e riscontrati i danni cominciai una paziente ed accurata revisione. Rimontai da capo la fusoliera, riparai le ali, revisionai tutte le incollature, rifeci le crociere di filo; rinforzai opportunamente la struttura dove mi pareva più esposta agli urti. Cinque giorni dopo il veleggiatore era pronto: più bello e meglio rifinito di quando era nuovo. Volli dargli un nome per buon augurio, lo chiamai «Gheppio II», nome di un veleggiatore suo gemello che un anno prima era sparito in volo.

In una giornata calma e calda, favorevole per i voli veleggiati, mi recai al campo, solo, accompagnato dal mio aiutante. Centratosi facilmente il modello, mi preparai al lancio con il filo. Confesso che al momento di gridare «via» al mio aiutante sentivo in me uno strano stato d'animo misto di ansia, timore, speranza.

Il veleggiatore lasciato libero saliva sicuro e veloce mentre io, di sotto, correvo e continuavo a dare filo: solo quando fui

stanco, mi fermai. Il mio modello altissimo, quasi su di me, si sganciò e, mentre la bandierina ed il filo cadevano al suolo, il modello con un'elegante virata descrisse un quarto di giro e cominciò il suo volo veleggiato stabile e sicuro.

Come era bello lassù contro il bello ed azzurro cielo di Napoli, con le sue ali candide spiegate nella luce e nel sole che finalmente godevano! Io seguivo con tutto l'animo e con tutta la passione il volo del mio modello frutto di tanta fatica, che si allontanava nel cielo. Ero felice, felice per quella gioia che solo il costruttore di ali silenziose sanno provare, felice perché avevo vinto, e, la mia vittoria mi sembrava più bella perché non commentata dalle chiacchiere invidiose dei profani stolti ed ignoranti.

VALENTINO SIVIERO



Il francobollo aereo d'Italia

Nello stesso anno viene emesso un francobollo per espreso-posta aerea, in tutto simile a quello emesso nel 1933, filigrana Corona, dentellato 14.

Lire 2 ardesia.
Ancora nel 1934, in occasione del Primo Centenario della Istituzione della Medaglia al Valor Militare, viene emessa una serie commemorativa formata di 20 pezzi, filigrana Corona, dentellati 14, dei quali 7 di Posta Aerea e 2 Espresso-Posta Aerea:

- 1) 25 cent. verde cupo;
- 2) 50 cent. grigio-ardesia;
- 3) 75 cent. seppia;
- 4) 80 cent. indaco-ardesia;
- 5) 1 lira + 0,50 bruno-giallo;
- 6) 2 lire + 1 lira blu;
- 7) 3 lire + 2 lire blu-nero;
- a) 2 lire + 1,25 bruno;
- b) 4,50 + 2 lire carminio.

I soggetti sono diversi per ogni vignetta e rappresentano o fatti d'arme, o monumenti simbolici (Altare della Patria, via dei Trionfi, ecc.), o episodi gloriosi di soldati delle varie armi.

Sempre nello stesso anno, in occasione di un volo Roma-Mogadiscio, viene emessa una serie di 6 valori, filigrana Corona, dentellati 14, vignetta unica (fig. 1):

- 1 lira violetto;
- 2 » blu;
- 4 » bruno-rosso;
- 5 » verde;
- 8 » rosa-rosso;
- 10 » seppia.



Fig. 1

Nello stesso 1934, in occasione del Decimo anniversario dell'annessione di Fiume all'Italia viene emessa una serie di 19 francobolli dentellati 14, filigrana corona, di cui 6 di posta:

- 1) 25 cent. - verde
- 2) 50 » - bruno
- 3) 75 » - bruno-rosso
- 4) 1 lira + 50 cent. - violetto-bruno
- 5) 2 lire + 1,50 - indaco
- 6) 3 lire + 2 lire - bruno-scuro
- a) 2 lire + 1,25 - blu
- b) 2,25 + 1,25 - verde oliva
- c) 4,50 + 2,00 - rosa-rosso

Le vignette che rappresentano sono 5: il Porto di Fiume (1 e 3), l'Ara dei Caduti (2 e 4), i Leoni di Fiume, Cherso e Lussino (5), il Vallum Tullium (6), Fondazione della Città di Fiume (a, b, c).

Ancora nel 1934, in occasione del Campionato Mondiale di Calcio (vinto, come è noto, dalla Squadra Nazionale Italiana che doveva nel 1938 a Parigi aggiudicar-

si per la seconda volta l'ambitissimo titolo) viene emessa una serie di 9 francobolli, dentellati 14, filigrana corona, di cui 4 di posta aerea:

- 1) 50 cent. - rosa vivo
- 2) 75 » - blu ardesia
- 4) 5 lire + 2,50 - nero verdastro
- 4) 10 lire + 5 lire - bruno-nero

Le vignette, diverse per ogni valore, rappresentano rispettivamente: Lo Stadio Mussolini di Torino, Un giocatore in azione. Il Littoriale di Bologna e Lo Stadio Berta di Firenze.

Nel 1935 viene emessa, a beneficio della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale, una serie di 5 valori, dentellati 14, filigrana Corona, dei quali uno di Posta Aerea:

- 50 cent. + 50 cent. ardesia.

Nello stesso 1935, per commemorare il primo centenario della morte del musicista catanese Vincenzo Bellini, viene emessa una serie di 11 francobolli, dentellati 14.

filigrana Corona di cui 5 di Posta Aerea:

- 1) 25 cent. giallo-arancio;
- 2) 50 » seppia;
- 3) 60 » rosa vivo;
- 4) 1 lira + 1 lira violetto;
- 5) 5 lire + 2 lire verde.

Le vignette rappresentano: Angelo che suona l'arpa sulla riva del mare (numeri 1, 2 e 3), Angeli violinisti (n. 4), Visione scula (n. 5).

MAURITIUS POSTOFFICE

SENZA FRANCOBOLLO

Roberto Bonazzi - Pegli. — Ma che cosa è questo «Lei»? Dimentichi che si deve usare o il cameratesco voi o l'amichevole tu? Un'altra volta ricordatevi perché altrimenti non rispondo. Ed ora il chiarimento che desidero: il volo compiuto nel 1913 da Achille dal Mistro non fu ufficiale. Ecco perché non l'ho ricordato. Manda pure le offerte e le richieste. Pubblicheremo. Saluti, M. P.



VETERANA DELLE PUBBLICAZIONI AERONAUTICHE

Fondata nel 1919 sotto gli auspici di BENITO MUSSOLINI

Ad iniziare dal 1° Settembre corr. anno uscirà ogni **15** giorni

Il prezzo di ogni fascicolo di 60 pagine, con tavole fuori testo in rotocalco e copertina a colori, sarà di L. 2,50

L'AEROMODELLISMO DELL'ANNO XVI

si è arricchito di una guida pratica e razionale per tutte le costruzioni e per ogni prova di volo per modelli volanti.

IL MODELLO VOLANTE

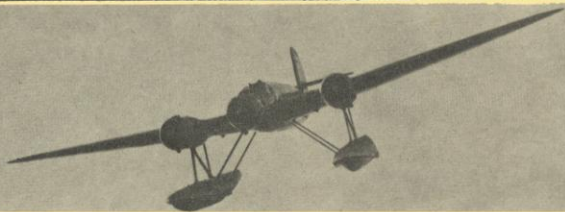
Vademecum dell'aeromodellista

è il titolo di questa recente pubblicazione, a cura di G. Clerici. Il manuale consta di 170 pagine ed è corredato di 80 interessanti illustrazioni, tre grandi tavole fuori testo e del disegno in grandezza naturale di un aeromodello ad elastico.

Richiedetelo alla Ditta MOVO, Milano, via S. Spirito 14, inviando L. 12 più L. 1,50 per spese postali.

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO - TRIESTE

: : OFFICINE AERONAUTICHE DI MONFALCONE : :



AEROPLANI ED IDROVOLANTI

"CANT,"

CIVILI - MILITARI - SCUOLA - TURISMO

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE S. A.

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 2.400.000

Costruzione di aeroplani e idrovolanti
civili e militari in legno e metallo

IDROVOLANTE "M. F. 6,"

Tipo da caccia e ricognizione - Biplano ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico
utile Kg. 820 - Autonomia in crociera Km. 1200 - Velocità massima 290 Km. ora
a 2000 metri - Salita a 5000 m. in 12' - Motore Fiat A. 59 da 700 HP.

SAN GIORGIO S.A.I.

Sede: GENOVA-SESTRI

*
Costruzione
e riparazione
Aeroplani *
militari
e civili

OFFICINE AERONAUTICHE IN PISTOIA

AEROMODELLISTI

acquistate le
TAVOLE COSTRUTTIVE
dei modelli seguenti:

Modello AP II, veleggiatore, riprod. apparecchio « Pirby Kite », L. 10.
Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio « Bellanca Folgore », L. 10.
Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio « Nardi 305 », L. 10.
Modello AP IV, veleggiatore, L. 10.
Modello AP V, a elastico, riprod. « Koolhoven F. K. 55 », L. 10.
Modello AP VIII, a elastico, riprod. « Fokker G. I. », L. 12.
Modello AP IX, veleggiatore, riprod. « Rheinland », L. 12.
Modello AP X, veleggiatore, riprod. « Minimo », L. 12.
Modello AP XI, a elastico, riprod. « Klemm K. L. 35 », L. 12.
Eseguite i versamenti a mezzo C.O.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo**CIRILLO**

L. 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

È l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. È un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta extralusso robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 292 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

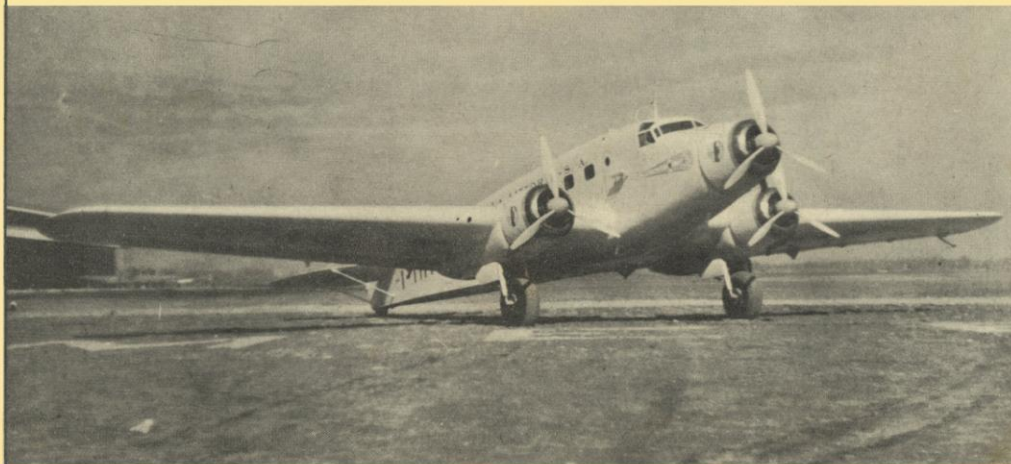
Lire 25 franco di porto

Edizione di lusso in tutta tela L. 30

Vaglia all'Editoriale Aeronautica,
Roma, viale Libro e Moschetto, 6.

S. I. A. I.

Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti",



S. M. 75 - TRIMOTORE CIVILE PER 18-24 PASSEGGERI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

...c'è un uomo
in mezzo
al mar...

