

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



CACCIA AEREA — Questa volta mia moglie non dirà che torno sempre a casa a mani vuote.!

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 38

18 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 DOPPIO

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

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

L'ALA D'ITALIA

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

Roger Druin è un ragazzo francese. E' molto giovane: pare non abbia ancora compiuto i 17 anni. Questo giovane francese ha costruito, interamente con le proprie mani, un biplano monoposto molto leggero. Si è fatto tutto da sé: ma gli manca una cosa: il motore. E lo vuole. Lo cerca in tutta la Francia. Lo ha domandato ansiosamente e perentoriamente ad un redattore di un settimanale di aviazione francese che gli è andato a far visita. Il redattore afferma di averlo trovato davanti al suo « zinc »; che è poi il banco di un bar o di una cantina. Il ragazzo, questa estate, è stato in villeggiatura grazie alla munificenza del sindaco del suo paese, il quale, commosso di simile prodigio, ha aggravato il bilancio comunale della spesa per la villeggiatura del Druin. Ma Druin vuole il motore: gli basta un piccolo motore di 25 H. P. Egli conta di far andare il suo agile biplano a 110 all'ora. Tutto è pronto ma vi manca il motore. Druin dice: « Datemi il motore di 25 HP. ed io volerò; se volete, vi farò volare a 110 all'ora sul mio biplano. Mi sono fatto tutto da me ma, capirete, il motore non me lo posso fare: questo non è affar mio. Fate una colletta nazionale, ma datemi il mio motore ». Il ragazzo, a quanto pare, non ragiona male: egli dice: « Già vi ho dimostrato di essere serio e industrioso, di essere alacre e di possedere spirito d'iniziativa; ma un motore, amici, non si fa con la sola volontà. Un motore è un motore ». Al giornalista che lo ha intervistato il ragazzo Druin ha, però, candidamente confessato che non avrebbe potuto costruire il suo monoplano (senza motore) se non fosse stato paternamente assistito dal direttore della sua scuola, una certa scuola di « Travaux Pratiques ». Il direttore di questa scuola si chiama Citerne e il ragazzo Druin lo ringrazia pubblicamente, attraverso il giornale che pubblica le sue dichiarazioni. Questo buon uomo di direttore, a quanto pare, — e secondo le dichiarazioni del ragazzo, — tenendo presente che Druin era un assiduo allievo (vedete cosa conta essere allievo assiduo?) gli ha dato il permesso di usufruire di tutta l'attrezzatura tecnica della Scuola e lo ha anche guidato nella non facile costruzione del biplano sprovvisto di motore. Noi eleviamo un dubbio: il biplano è di Druin il giovane o di Citerne il vecchio? In tal caso la villeggiatura pagata spettava alla veneranda barba rossiccia di Citerne. Poiché, bisogna aggiungere, il caustico e giovane Druin non ha trascurato di rivelare pubblicamente ed anche in una forma del tutto clamorosa (attraverso l'intervista) che il suo vecchio professore Citerne ha una bella barba rossiccia, ma che ultimamente aveva diviso di tingergla. Andate un po' a far del bene su questa terra! Per mezzo

dell'intervista il vivace ragazzo francese ringraziava anche un certo signor Robert Herbin che gli aveva regalato la tela necessaria per le ali. Questa volta, però, non aggiungeva rivelazioni scandalistiche sulla persona dello Herbin stesso: non sappiamo, perciò, se Herbin è calvo o ha i baffi alla Guglielmo. Pare che il ragazzo abbia già fatto dei voli col comando doppio; ma, irriducibile com'è nelle rivelazioni sensazionali, ha aggiunto che il suo istruttore Jean François, dell'Union Aéronautique du Cambresis, una volta sui mille metri, era afferrato da tale una serie di starnuti per cui bisognava subito perdere quota. « Per François — ha aggiunto il ragazzo — i mille metri sono come per me il pepe ». Sarà vero? Certo il ragazzo è caustico: una ne fa e una ne pensa. E' caustico ed è intelligente, ed ha anche un fondo buono.

E' soprattutto povero e questo ci commuove molto. Egli, pensate, fa il meccanico in un garage. Tutto il tempo libero che ha lo consacra a questo suo biplano ad un posto, per adesso senza motore. Al giornalista ha dichiarato che ha costruito il suo monoplano facendo il naso nei libri e nelle opere tecniche dei massimi specialisti del mondo. Ha citato anche dei nomi, e il giornalista è rimasto stupito. Al giornalista ha detto testualmente: « Ho voluto realizzare, come voi vedete, qualche cosa estremamente semplice. E' un biplano di 6 metri e 20 di apertura e di 5 metri e 20 di lunghezza che peserà a vuoto, 160 chili e con una superficie di 11 mq. e 50; conto, come ho già detto, di raggiungere i 110 all'ora; ma, per far ciò, ci vuole il motore che non ho ancora, ed un motore di 25 H. P. ».

Noi ci sentiamo di amare questo ragazzo: per nostro conto vorremmo poter tappezzare tutto il mondo con enormi cartelloni di questo genere: « Date un motore di 25 H. P. a Druin! ». E più sotto: « Viva la barba rossa di Citerne! ». Poveraccio!

Ad un concorso bandito per trovare la maniera di rendere dirigibile l'acrostato, partecipò un bello spirito con la proposta seguente: « Nella navicella vengono applicati quattro mantici convergenti sull'involucro. Si soffia a tutta forza, ora con l'uno ora con l'altro mantice a seconda della direzione che si vuoi dare al pallone ». Un altro concorrente progettò l'applicazione di grosse calamite sui quattro bordi della navicella. Il pilota, con un pezzo di ferro in mano, non aveva che da rivolgersi verso una delle calamite per farsi attirare in quella direzione.

L'IMBONITORE



«Se sopra ai rossi vai a bombardare, dai cacciatori fatti scortare!

E GIRA GIRA L'ELICA..»

— Appuntamento con la caccia su X alle ore 10.

— Signori ufficiali, attenti! Il rapporto è finito.

Una serrata gragnuola di colpi di tacco, uno scapicchio confuso, un sommesso parlotiere ed il piccolo ufficio del comandante si sfolla rapidamente. Varcandone la porta, ogni pilota ha afferrato con gesto abituale il cartellino di rotta che il minuscolo scritturale calabrese gli ha teso come una contro-marca di teatro.

Gli automezzi si riempiono di allegro rumore e partono verso le squadriglie.

Tra un quarto d'ora si decolla.

A volte, nel cielo del marziale appuntamento, i bombardieri trovano già i loro infernali angeli custodi. Nella lontananza si distinguono appena molti puntolini sciamanti. Pochi secondi dopo sono chiare le familiari sagome degli imbattibili «C. R. 32». Si tratta d'aeroplani con tanto di micidiali mitraglie sul muso, siamo d'accordo! Però, paragonandoli agli autorevoli e severi «ottantuno», vien naturale di vedere in loro dei pessimi e terremotati scolari che, dopo aver disertato la scuola, sfrenino la loro gioia giocando a «ladri e carabinieri» in un libero prato. Ma ecco che arrivano i barbogi professori che portano termine a quella giostra e si tirano dietro i discolacci rassegnati e inquadrati.

A volte, invece, sono i bombardieri che arrivano prima e devono fare un breve giro d'attesa, mentre i piccoli caccia arrancano veloci su di una fantastica scala a chiocciola. In questo caso le impressioni visive variano e così pure le similitudini che se ne vogliono trarre (e la nostra mente è affezionata a questi artisti, perchè ci fanno apparire le cose più belle di quanto siano in realtà). Spesso, quando l'incontro, anticipato dagli «ottantuno», avviene nelle prime ore del mattino sui laghi e sull'Ebro ed il cielo è una bolgia di allucinanti vapori, i «C. R.» sembrano flottiglie di pesci guizzanti da diafane profondità verso la superficie. Di pesci non molto grandi... sussidiari, così come sarebbero le remore nei grossi pescicani, che se le trascinano dietro nelle crociere di razzia. Abbiamo alluso alle remore con intenzione. Gli antichi le avevano circondate di un'aureola di misteriosa leggenda, attribuendo ad esse il potere di arrestare tutte le navi che ne incrociassero la rotta. I moderni «rossi» ben possono riesumare questa leggenda per tramandarla, così aggiornata, ai posteri. «Le saettanti remore legionarie avevano il potere di arrestare gli attaccchi degli apparecchi marxisti. Tutti lo sapevano e ne temevano il tragico incontro. Gli sventurati che non prestarono fede a questa leggenda, precipitarono in fiamme ed il loro rogo inglorioso inaridì una zolla di fertile terra».

Mentre per quasi tutti gli appuntamenti la mancanza di puntualità è generalmente una regola, per questi appuntamenti guerreschi è una rara eccezione dovuta a forza maggiore. Quasi sempre i bombardieri tagliano appena la X convenuta e subito, come succhiati dal vortice di una immane

scia, i cacciatori s'accodano, s'affiancano o superano in quota la formazione, disponendosi, con movimenti da fiammiferi, in tre e quattro, in ala destra e in colonna.

Incaizzati e ineluttabili come il Fato pagano, irremovibilmente concatenati in una gigantesca liscia di «cunei», i «Savoia» pugnaci avanzano sopra l'ignaro bersaglio. Lampeggiare d'eliche, minaccioso tuonare di motori: il terrificante temporale s'approssima e im-

provviso imperversa con una grandinata distruggitrice.

Al lati e al di sopra della ferrea formazione, i «C. R.» guizzano cabrando, virando, allontanandosi, vigilando, esplorando, proteggendo.

Il viaggio d'andata e la permanenza nel cielo nemico sono aspettazione, incognita, tensione di nervi, eccitazione di sensi. Il ritorno è serenità, ripo-

so, soddisfazione, allegria. I bombardatori scherzano a bordo, si scambiano, con una mimica straordinariamente espressiva, lunghi discorsi e frizzanti «sfoltò» da un apparecchio all'altro. I cacciatori, costretti a lavorare per circa una mezza ora con serietà grave e composta, sentono l'infrenabile bisogno di sgranchirsi i... timoni e allora stringono dappresso gli «ottantuno», li avvolgono in «vola folle», li ubriacano di giravolte. Ma ormai il loro campo è vicino.

Lasciano slittare in avanti i corpulenti colleghi, pare che s'arrestino un istante, s'inalberano rotando su un fianco, si tuffano come inghiottiti da una voragine, scompaiono. «A più tardi! A domani!».

E così tutti i giorni, spesso più volte al giorno. Solo in cielo avvengono i nostri camerateschi incontri, si stringono le nostre amicizie. Non li conosciamo quei piloti, né essi ci conoscono. Abbiamo tutti uno stesso volto.

Forse, se un giorno ci ritroveremo a terra, in Spagna, in Italia o... altrove, ci potremo riconoscere e potremo rianodare la vecchia amicizia.

— Io ero della «Cucaracha», dell'«Asso di bastoni»...

— Ah sì? Io ero dei «Pipistrelli!» Ma allora ci conosciamo! Che numero aveva il tuo apparecchio?».

— 24-33.

— Perbacco! Non ti ricordi di me? Sul mio apparecchio c'era dipinto un topolino in atto di lanciare una bomba...».

E le rievocazioni fluiranno senza fine e le nostre voci esprimeranno la più profonda nostalgia.

E. R. M.



Un cacciatore della «Cucaracha» pronto per balzare sul suo fido «C. R. 32»

E' ricorso in questi giorni il decennio della morte di Flavio Torello Baracchini, caduto sul lavoro mentre, in Roma, stava sperimentando un nuovo razzo da segnalazione. Orribilmente ferito dall'esplosione, fu trasportato in una clinica dove fu tentato l'impossibile per salvarlo, ma invano. Morì assistito dall'adorata Madre, il 18 agosto 1928. Ricordarlo è dovere di tutti gli Italiani per additare ai giovani l'alto esempio di purissimo eroismo.

Trentuno apparecchi austriaci abbattuti, una medaglia d'oro e due d'argento, tre promozioni per merito di guerra, numerose decorazioni degli Alleati: ecco la vita eroica di Flavio Torello Baracchini, il prodigioso asso dell'Arma Aerea che, partito dalla natia Villafranca Lunigiana, studente diciannovenne, doveva raggiungere in così breve tempo la gloria.

Ma Baracchini rimase sempre, anche quando la medaglia d'oro aveva fregiato il suo petto, il ragazzino modesto e semplice che la Lunigiana aveva veduto scorrazzare per le sue strade in sella di rombanti motociclette. Ad un giornalista che, intervistandolo, gli aveva detto: « Tu sei un eroe », rispose, scuotendo il capo come se avesse voluto rimproverarlo di aver adoperato termine troppo alto per le sue imprese: « Non è vero! Sono un "cacciatore" ». E fu davvero un "cacciatore", e qual terribile "cacciatore". Bisognerebbe domandarlo ai reduci, ch'eran rimasti così impressionati dalle sue prodezze, che quasi non osavano più innalzarsi a volo, per la tema di imbattersi con quel diabolico « asso di picche », che faceva strage intorno a sé.

"D'Artagnan del cielo,"

Aveva un prepotente bisogno di combattere. Odiava l'inerzia. Saltava sul suo apparecchio, alla mattina, e via per il cielo a cercare avventure che potessero soddisfare la sua sete di lotta, il suo ardore combattivo, la sua audacia del modernissimo guerriero. Non per nul-

la i suoi compagni della 81. squadriglia — uomini della tempra di Baracca, Piccio, Ruffo di Calabria, Olivi — l'avevano soprannominato il « D'Artagnan del cielo ». Baracchini si appostava in alto e attendeva. Gli piaceva la battaglia a breve distanza: non azionava la mitragliatrice che a cinquanta, quaranta, trenta metri. « Mi piace guardare il mio avversario negli occhi », disse una volta a chi gli rimproverava la sua temerarietà. Quando, per mancanza di avversari, era costretto a far ritorno al campo senza aver dato battaglia, appariva scontento di sé. Voleva combattere. Così un giorno, visto che c'era penuria di avversari, pensò di lanciare una sfida ad uno dei migliori cacciatori austriaci, il ten. Thomas. Non curando il pericolo, volò sul campo di Aidussina e lanciò, legato ad una bandierina tricolore, il biglietto di sfida. Vana attesa: ritornò inquieto e nervoso e il giorno dopo lanciò la seconda sfida, questa volta a tutti i piloti austriaci. Sfida alla quale il nemico non rispose.

La medaglia d'oro

Ma tuttavia Flavio Torello Baracchini ebbe modo di affermare il suo valore. Leggiamo la motivazione della medaglia d'oro, che apparve nel « Bollettino Militare » proprio nel giorno in cui, raggiunta la tredicesima vittoria, Torello rimase seriamente ferito e riportò la frattura del mascellare inferiore: « Baracchini Flavio da Villafranca Lunigiana, aspirante ufficiale genio. Abilissimo e arditissimo pilota di aeroplano da caccia, con serena concordanza del pericolo e indomito coraggio, in 30 giorni di servizio al fronte, sostenne 35 combattimenti aerei, riuscendo ad abbattere 9 velivoli avversari ».

Trentacinque combattimenti in 30 giorni! Un'attività mirabile, che solo un fisico eccezionale, un cuore saldissimo, una passione indomita potevano consentire; e furono queste, infatti, le grandi doti del lunigianese. Basta, a

dimostrarlo, l'episodio che ricorda la sua prima ferita. Era in agguato sopra la zona di Tolmino, allorché scorse in lontananza un « Albatros ». Lo attaccò con irruenza, prima di fianco, poi, portandosi sotto, dal basso all'alto. Sentì ad un tratto un terribile dolore al mento e si trovò imbrattato di sangue, che sgorgava copioso dalla ferita. Che fare? Forse fuggire e cercare rifugio al campo? Ah, no! non era questo nel suo temperamento. Dimenticando il dolore, continuò la battaglia, finché non vide l'« Albatros » precipitare. Solo allora fece ritorno. Schivando chi, accortosi della ferita, voleva sorreggerlo, si recò dal medico e, dopo una prima sommaria cura, in automobile si avviò all'ospedale. La ferita è grave, ma Torello si preoccupa solo di avvertire il chirurgo che deve operarlo: « Bisogna far presto. Debbo tornare lassù! ».

Ebbrezza del volo

Per l'impazienza di tornare in linea, rinunciò ai sessanta giorni di licenza di convalescenza. Il 31 marzo 1918 è di nuovo all'81. squadriglia. Si allena con fervore per poter riprendere la caccia, e qualche tempo dopo si apprenderà dai giornali che il ten. Baracchini, che è ritornato al fronte in questi giorni, « ha fatto parlare di sé ».

Aveva abbattuto, per riprendere confidenza con la battaglia, un « drago ».

La serie delle vittorie continua: per ben due volte raggiunge il « doppiato »: due aeroplani abbattuti nello stesso volo! E più tardi, quando avrà giurato a se stesso di vendicare Francesco Baracca, abatterà, nella stessa battaglia, tre velivoli austriaci, realizzando un primato che dimostra l'audacia ed il valore di questo nostro eroe, che aveva una sola passione: volare per la gloria del tricolore.

Volare, era per Baracchini una febbre. Quando, nel 1915, compì a Torino il corso e si brevettò aviatore, ottenne, in premio, alcuni giorni di licenza. E' ormai aviatore. Ha raggiunto il suo

sogno. Ma ha bisogno che tutti sappiano ch'egli è un aviatore. Deve partire tra poco per Villafranca Lunigiana e non sa dove trovare le ali che, cucite nella divisa, distingueranno in lui il combattente del cielo. Non vuol partire senza quelle ali che ha saputo guadagnarsi con tanto entusiasmo. D'un tratto trova. C'è appesa, in ufficio, la giubba del capitano. Ratto, ne stacca le ali, le aggiusta sulle maniche della sua divisa e parte, felice.

Torello è a Villafranca Lunigiana, ma intanto al Campo di Torino sta succedendo un mondo di guai. Il capitano pensa che i distintivi di aviatore siano stati tolti dalla sua giubba in segno di disprezzo, quindi ire e inchieste. Torello, mai più immaginando di aver provocato col suo leggero gesto addirittura un'inchiesta, rientra al Campo. Apprende ciò che sta succedendo e difilato si reca dal capitano, al quale confessa il suo fallo, chiedendo di essere castigato. Ma come si potrebbe castigare questo giovane ch'è tutto preso dall'ebbrezza di essere un aviatore? Il capitano ride e perdona. E un altro perdono otterrà Torello, qualche tempo dopo, da parte del comandante del Campo di Mirafiori, quando atterrerà, dopo aver volato nella tempesta per oltre un'ora, con grande raccapriccio di quanti dal campo l'osservavano. Gli chiedono: « Non ti sei accorto della tempesta? ».

« Sì, — risponde sorridente, — ma era la prima volta che mi ci trovavo: era un'esperienza che mi ci voleva ».

Il comandante ordina che sia passato agli arresti; ma subito ci ripensa: quel ragazzo ha del fegato che sente il bisogno di mostrare; non la prigione gli ci vuole, ma il fronte. E dice al capitano: « Sarà meglio assegnarlo ad una squadriglia al fronte: qui non ha più nulla da imparare ».

Baracchini, impalato sull'attenti, sorride, sorride di gioia. Volare, combattere... Se gli fosse permesso, abbraccerebbe il comandante per mostrargli la sua riconoscenza. R. A. RIGHETTI

E' un trucco



Per dimostrare che si viaggia meglio su un bimotore che su una diligenza, gli ingegneri americani hanno fuso due fotografie, una del 1937 ed una del 1897. E' strano che i pacifici viaggiatori di quaranta anni or sono non si scompongono affatto sentendo il fracasso dei potentissimi motori.



Le gare nazionali si sono concluse al Littorio due settimane or sono. Gli avvenimenti sono dunque ancora sonanti e le nostre impressioni sempre vive. Ricordiamo la pioggia che ha costretto gli aeromodelisti sotto i capannoni per lunghe ore, ricordiamo il massacro dei modelli con motorino ad elastico contro gli edifici gli hangars e i platani che fanno corona al campo, e la fine miseranda, ricordiamo, di quasi tutti i modelli veleggiatori sbatocchiati al suolo da un ventaccio capriccioso e malvagio.

A conclusione delle tre disgraziate giornate, il generale Oppizzi ha detto belle e incoraggianti parole ai centocinquanta aeromodelisti che avevano preso parte alla maggiore competizione dell'aeromodelismo italiano. S. E. Oppizzi ha promesso che il prossimo anno il Concorso Nazionale si svolgerà altrove, forse a Sezze, quasi certamente a Sezze. Gli aeromodelisti hanno ringraziato; e noi abbiamo addirittura scritto un articolo sull'argomento.

L'argomento è molto importante. Naturalmente è importante per coloro che giudicano l'aeromodelismo una cosa seria e utile (e non un giuoco, come qualche tipo ameno crede). Perciò noi, che compiliamo la pubblicazione ufficiale dell'aeromodelismo e del volo a vela, e che, quindi, per amore, per passione e per dovere, ci occupiamo continuamente dei problemi che stanno a cuore agli aeromodelisti e ai volovelisti, vogliamo aggrapparci alla promessa del Presidente della R.U.N.A. e fare di questa promessa, accolta con entusiasmo da tutti gli aeromodelisti d'Italia, una realtà.

Dunque supponiamo che le gare nazionali aeromodelistiche si svolgano a Sezze. Abbiamo illustrato con sufficiente ampiezza e serie argomentazioni nel numero 37 de L'Aquilone tutti i fattori negativi delle gare nazionali al Littorio. Vediamo ora quali sarebbero (anzi quali sono) i vantaggi che offrirebbe Sezze nel caso che la R.U.N.A. si decidesse, finalmente, a fare un Raduno Aeromodelistico Nazionale, in luogo di un Concorso Nazionale.

Il Raduno, del quale ha parlato ampiamente l'ingegnere Sofisticato in un numero de «Le vie dell'aria» dello scorso anno, e al quale abbiamo più volte fatto menzione, lodandone la praticità e l'importanza, in vari trafiletti e nella nostra Posta Aerea, dovrebbe avere le medesime caratteristiche essenziali di quello che la R.U.N.A. organizza ogni anno per il volo veleggiato ad Aslago. Si tratterebbe, insomma, di invitare a Sezze (invece che a Roma) gli aeromodelisti che nelle varie Sedi Provinciali della R.U.N.A. hanno dato prova durante l'anno di saper costruire, con profonda conoscenza del problema tecnico e con passione e serietà, dei buoni modelli. In tal modo le assurde gare eliminatorie verrebbero eliminate una volta per sempre. Tutti sappiamo che le eliminatorie giocano dei brutti scherzi ai concorrenti. Accadde, per esem-

pio, che un abile costruttore, al quale un colpo di vento ha impedito di affermarsi alle eliminatorie, vede partire in suo luogo per Roma uno schiappino favorito dalla sorte, o, peggio, uno di quei falsi aeromodelisti (che chiameremo professionisti), che all'ultima settimana mettono insieme alla meglio un modello volante e partecipano alle eliminatorie risultando fra i primi: perchè la loro esperienza e, sovente, la buona sorte, hanno fatto sì che il modello stesse per aria qualche secondo di più di un altro, frutto di ansie, di fatiche, di spese, di studio. Le gare eliminatorie sono dunque uno strumento di ingiustizia e un assurdo, poi che nelle competizioni aeromodelistiche, specialmente in quelle a giorno ora e minuto fissi, il fattore fortuna influisce per ben due terzi sul risultato di ogni singolo lancio. (E' ovvio aggiungere che lo stesso capriccioso fattore «fortuna» agisce disastrosamente anche a Roma, durante il Concorso Nazionale, aggravando così, e aumentando, la serie delle ingiustizie, giacchè, non soltanto quegli schiappini e quei professionisti, di cui parlavamo, l'hanno fatta in barba ai poveracci della loro sede, ma ora, a Roma, carpiscono, sempre per merito della sorte, uno o più premi che dovrebbero, logicamente, essere conquistati da chi ha lavorato tutto l'anno sagacemente e onestamente).

Dunque gli aeromodelisti che parteciperanno al Raduno che noi auspichiamo, dovranno essere scelti dai presidenti delle Sedi Provinciali della R.U.N.A. sentito il parere degli istruttori e in base alla conoscenza tecnica e ai risultati dell'attività costruttiva di ogni socio aeromodelista iscritto ai corsi, dove esistono le scuole, o indipendentemente dove le scuole non sono ancora state istituite o non sono sufficienti. Sul numero, cioè sulla proporzione di concorrenti da fissare, noi non entreremo in merito, essendo questa valutazione di competenza del comitato per il regolamento.

Il potere di scegliere i partecipanti al Raduno che si darà ai presidenti e agli istruttori delle Sedi Provinciali permetterà, in primo luogo, di eliminare il fattore fortuna e quindi di svechiare in certo modo i quadri. Non si trascuri questo fatto: in certi luoghi si è creato un vero e proprio monopolio di pochi navigati aeromodelisti, i quali, per timore della inevitabile concorrenza di elementi giovani, hanno interesse a non creare nuovi allievi e quindi a non favorire lo sviluppo nella loro città e nella loro provincia dell'aeromodelismo. A parer nostro dovrebbe bastare soltanto questa considerazione per sopprimere perfino il ricordo delle eliminatorie.

Vediamo ora i vantaggi del Raduno. Facciamo conto, come dicevamo più sopra, che il Raduno si svolga a Sezze, e che duri otto giorni.

Invece di pagare 150 camere d'albergo per due,

tre, o magari quattro notti a Roma, la R.U.N.A. (che sa fare le cose a modo) ospiterebbe i suoi giovani soci nelle belle e capaci tende che già possiede e installerebbe a Sezze una semplice sana economica cucina a base di minestre asciutte e di verdura, di frutta, di formaggio e di gran pezzi di pane casareccio. Vita sana all'aria aperta, corse sui prati dall'alba al tramonto, sonni tranquilli e digestione facile. Otto giorni di vita beata per tutti: aeromodelisti, istruttori, giuria, cronisti e autorità. I vantaggi pratici ai fini dell'aeromodelismo in genere e della competizione in particolare sarebbero i seguenti: eliminazione quasi totale, anche qui, del fattore fortuna, poi che i lanci verrebbero fatti nelle migliori condizioni atmosferiche; ogni singolo partecipante potrebbe procedere alla messa a punto del suo modello con tutta calma e tranquillità e scegliere il momento per lanciarlo.

Noi sappiamo quanto nuoccia all'aeromodelismo l'orgoglio della messa a punto frettolosa sotto gli inclementi della giuria che ha i minuti contati e dei compagni impazienti. (Abbiamo veduto al Concorso Nazionale Barthelemy dover rinunciare al lancio del suo modello con motore a scoppio perchè, all'ultimo momento, l'orgoglio, la fretta e il sole che tramontava a precipizio si sono accaniti contro uno dei migliori aeromodelisti e, forse, contro uno dei migliori aeromodelisti).

Vogliamo anche aggiungere che, dati il luogo stupendo, favorevole alle correnti ascendenti contro la costa del monte, e il tempo a disposizione, non è assurdo sperare in nuovi fortunati primati internazionali. Soprattutto i nostri modelli veleggiatori sono in grado di superare i primati che già hanno conquistati.

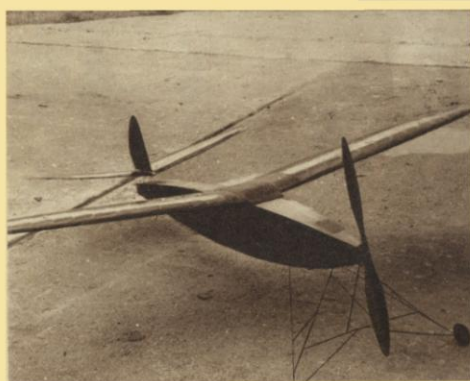
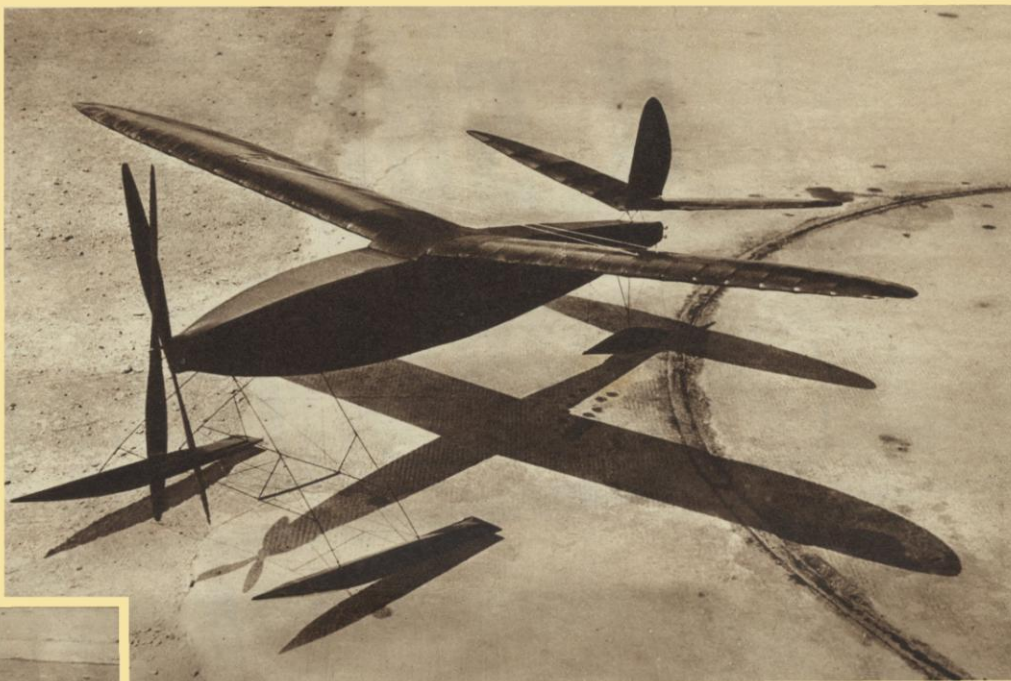
In quanto alle graduatorie, sia individuali, che collettive, dovrebbero venir fatte in base ai risultati conseguiti dai concorrenti durante la settimana del Raduno.

Infine, se la R.U.N.A. tiene molto, come è giusto, alla propaganda fra i profani, si organizzi alla fine del Raduno una specie di festa al Littorio, o alla Torraccia, o altrove, e si inviti, a mezzo della stampa, il pubblico di tutte le età ad assistere a questa festa, e gli aeromodelisti vincitori e non vincitori delle gare si sbizzarriscano pure in lanci individuali e collettivi, prodigiosi e catastrofici. Sarà uno spettacolo divertente e senza conseguenze, e la pubblicità che si farà a questa bella utile sana attività dei giovani appassionati d'aviazione (futuri piloti, futuri costruttori, futuri avieri) sarà maggiore e più efficace di quella che si è inutilmente cercata al Littorio dietro alle reti metalliche e ai pennacchi dei carabinieri di servizio.

GASTONE MARTINI

IN MARGINE al Concorso Nazionale

Carlo Tione dimostra in questo articolo con quanta passione prosegua la propria attività di aeromodellista. Possiamo tuttavia dargli la soddisfazione che fin dal giorno seguente la chiusura del Concorso Nazionale la Presidenza della R.U.N.A. ha preso in esame il problema dell'attività sportiva degli aeromodellisti. L'organizzazione delle Scuole è posta su un binario che la porterà avanti sicuramente, e non ci sono che pochi problemi che per molte cause di forza maggiore si sono dovuti rimandare: risolti questi, nei prossimi mesi, questa parte sarà perfetta. E fin d'ora sono già poste le basi per l'attività sportiva, e dipenderà dagli aeromodellisti svolgere il programma proposto da C. T., poiché ad essi sarà data la più ampia libertà, e gare del genere



Il giorno 5 giugno 1938-XVI l'aeromodellista Giulio Pelegi di Genova ha eseguito un tentativo di primato per la classe « modelli volanti », categoria « idrovolutanti a matassa elastica ». Il tentativo si è svolto nello specchio dell'idroscalo di Genova, presso l'estremità occidentale della diga, verso Cornigliano. Il modello ha decollato con i propri mezzi, ed ha compiuto un volo di 1 08''3/5 coprendo la distanza di 723 metri. Il volo è stato controllato da una regolare Commissione sportiva e da un cronometrista ufficiale. La RUNA ha mandato alla F.A.I. l'incartamento del volo, per l'omologazione del tentativo come primato internazionale di distanza per la classe « modelli volanti », categoria « idrovolutanti a matassa elastica », con 723 m. Non è stato battuto il primato di durata per la stessa classe e categoria, poiché non è stato superato di almeno 30'' il primato precedente tenuto dal francese Vincere con 49''. Il modello « Rondine » del tentativo è stato disegnato dal Delegato all'Aeromodellismo della Sede Provinciale di Genova, Fabio Calcaprina; la costruzione è di Giulio Pelegi. Per soli 2/5 di secondo non è riuscito a conquistare anche il primato di durata, poiché il regolamento F.A.I. sui primati dei modelli volanti stabilisce che per battere un primato di durata occorre superare di almeno 30'' il primato precedente. Questo tuttavia è certamente il motivo migliore, per Calcaprina e Pelegi, per continuare la loro opera intelligente, della quale si è avuta un'ottima prova nell'ultimo Concorso Nazionale: la Sede di Genova, che fino all'anno scorso non era ai primi posti, è risultata al secondo posto della classifica delle Sedi: non si tratta di fortuna o sfortuna, poiché fra l'altro era posta in condizioni di svantaggio dal sistema di punteggio che teneva conto di tutte due le scuole gestite dalla Sede, ed una di queste non era rappresentata in alcune categorie; così il risultato raggiunto ha dovuto essere diminuito nel punteggio. Il modello del primato ha dimostrato le proprie ottime caratteristiche anche nel Concorso, poiché, trasformato in terrestre, ha vinto la categoria a) con due ottimi voli.

dovranno essere proposte, indette e svolte dagli aeromodellisti, soltanto con i debiti controlli da parte della R.U.N.A. affinché le gare ed i concorsi siano effettuati seriamente e regolarmente.

GARE INTERREGIONALI

In occasione del Concorso Nazionale abbiamo avuto campo di constatare la scarsità e la lentezza dei progressi realizzati nella costruzione dei modelli volanti. Bisogna aggiungere che questi progressi sono realizzati solo da pochi costruttori, mentre la massa si trova pressappoco allo stesso livello dell'anno precedente.

Inoltre, sono sempre le stesse Sedi Provinciali che si contendono la vittoria; le altre sono irrimediabilmente tagliate fuori dalla lotta per il primato. A che cosa è dovuto questo squilibrio di forze?

A un fatto semplicissimo: ogni Sede Provinciale fa da sé, ogni istruttore ha le proprie idee e i propri sistemi (che possono anche essere non troppo giusti) e attualmente non ha la possibilità di controllare l'operato suo con quello dei suoi colleghi altro che in occasioni del Concorso Nazionale; a Roma, cioè una volta all'anno: troppo poco!

Occorre invece che le possibilità di confronto vengano aumentate durante l'anno.

A questo fine è necessario abbattere le barriere fra le varie Sedi Provinciali e rendere le gare (escluse beninteso le eliminatorie del Concorso Nazionale) che presso di esse si svolgono, libere agli aeromodellisti di tutta Italia.

Occorre seppellire quel senso egoistico di campanilismo che tiene chiuse le porte agli aeromodellisti delle altre provincie e regioni per il timore che essi, se costruttori più esperti, si portino via tutti i premi.

Questo protezionismo è dannoso anche agli stessi protetti in quanto non permette loro di aver occasione di apprendere confrontando l'opera propria con quella di costruttori più provetti: invece di diminuire, la loro inferiorità aumenterà sempre più.

Del resto non è detto che non possano essere messi in palio premi speciali per

il migliori classificati appartenenti alla Sede Provinciale organizzatrice.

Va da sé che i concorrenti delle altre Sedi dovrebbero prendere parte alle gare a tutte loro spese. Si potrebbe pertanto scegliere per lo svolgimento delle gare stesse una data che cada in un periodo durante il quale vi siano delle riduzioni ferroviarie per altre manifestazioni.

Ad esempio, per Firenze: maggio musicale Fiorentino (perché non far inserire nel calendario delle manifestazioni una gara di modelli volanti? Forza Piccardi!); per Milano: Fiera Campionaria, ecc.

Gli organizzatori potrebbero anche istituire una tassa d'iscrizione, sia pure modesta (per esempio il 5 per cento del primo premio), tassa dalla quale sarebbero esenti i concorrenti appartenenti alla Sede Provinciale organizzatrice.

A Torino, a Trieste ed in altre città si svolgono ogni anno delle gare locali extralimitatorie del Concorso Nazionale.

Perché queste Sedi provinciali della R. U. N. A. non potrebbero dare l'esempio rendendo le dette gare libere a tutti gli aeromodellisti italiani?

In seguito altre Sedi potrebbero imitarle. Che ne direste di un complesso come il seguente:

In ottobre gara a Torino; a Natale a Napoli; a Pasqua a Roma; in maggio a Firenze; in luglio a Trieste.

Mica male, vero? Abbiamo lanciato un'idea, vedremo se diverrà realtà.

Basta che qualcuno dia l'esempio.

C. T.

AEROMODELLISMO ANNO XVI

MATERIALI, DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO, UTENSILI, MOTORINI A SCOPPIO

M O V O

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCAITE

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70.666

Richiedere il nuovissimo catalogo illustrato 1938-1939 inviando a mezzo vaglia L. 12.

Nel numero scorso, nell'articolo sul Concorso Nazionale dei modelli volanti, abbiamo parlato ampiamente della Scuola di Foligno, riconoscendo la bontà dell'opera svolta in questo anno di lavoro; le ragioni dell'esclusione dalla classifica, sportivamente inevitabile, sono state spiegate al rappresentante di Foligno dal Delegato Centrale all'Aeromodellismo, Presidente della Giuria. Ad ogni modo, pubblichiamo questo scritto, poiché riteniamo giusto che questi ragazzi, i quali avendo lavorato seriamente, abbiano una soddisfazione morale, non avendo potuta avere quella materiale. E siamo sicuri che quest'altro anno sapranno cogliere ottimi frutti.

PERCHÉ LE CATEGORIE A) E B) DI FOLIGNO NON SONO STATE AMMESSE ALLA CLASSIFICA UFFICIALE

Dopo le eliminatorie del primo agosto la squadra che doveva partecipare al Concorso Nazionale era già pronta ed in possesso di apparecchi che, specie per la categoria b), promettevano molto.

Come era avvenuto lo scorso anno la squadra attendeva un avviso della Presidenza della R.U.N.A. che confermasse o meno la data del concorso stabilita dal regolamento.

Avvenne così che il lunedì 5 u. s. dalla stampa sportiva la squadra apprendeva che i concorrenti erano già tutti riuniti all'Aeroporto del Littorio. Dopo accordo telefonico con la R.U.N.A. di Roma la squadra partiva il lunedì sera per essere sul campo delle gare il martedì 7.

Le gare della categoria a) e b) erano terminate il lunedì 6.

La squadra fu ammessa tuttavia al lancio. L'apparecchio a motore elastico costruito da Pelletti Franco (categoria a) pur raggiungendo solo 40" (mentre alle eliminatorie aveva fatto 1'30") ha dimostrato di possedere ottime doti di voli ed in particolare modo di centraggio.

Nella categoria b) l'apparecchio eleggittore di Rudi Lambert è scomparso alla vista del cronometrista, perché occultato dalle aviorimesse, dopo 223" e 2 quinti.

L'apparecchio è stato raccolto oltre le colline circostanti l'Aeroporto e ad una distanza tale che fa presumere abbia tenuto il volo per altri 2 o 3 minuti primi, oltre quelli cronometrati. Comunque con i suoi 223 e 2 quinti cronometrati avrebbe occupato il terzo posto della classifica ufficiale.

Purtroppo però i due concorrenti delle sopracitate categorie non sono stati ammessi alla classifica perché giunti in ritardo alle gare.

Nella categoria d), allievi, l'apparecchio sganciato, entrambe le volte, accidentalmente prima di raggiungere la quota massima imposta dalla lunghezza del filo, si è piazzato 12, con l'04". Ma se si tiene conto della poca quota raggiunta all'atto dell'accidentale sgancio, 20 - 30 m. e dell'assoluta mancanza, in quel momento, di correnti termiche, si converrà che ha anche esso delle ottime doti di volo.

La Scuola Aeromodellistica di Foligno è spiacevole dell'equivoco che l'ha fatta giungere in ritardo alle gare ma è orgogliosa delle prove date. I risultati non sono dei migliori è vero, ma le circostanze dimostrano che potevano esser tali.

La Scuola, che è al primo anno di effettiva partecipazione al Concorso Nazionale, poiché l'anno scorso intervenne a solo scopo di osservazione, dimostra di aver aderito in pieno all'invito del generale Appizzi di perseverare e lavorare con serietà e buona volontà.

PIER.

A V I O
INDUSTRIE
STABIENSI
CASTELLAMMARE
D I S T A B I A

*
C O S T R U Z I O N I
A E R O N A U T I C H E
I D R O V O L A N T I
E D A E R O P L A N I

nel mondo del volo silenzioso

IL VELEGGIATORE PER LE OLIMPIADI

Quando, nello scorso inverno, si trattava di tracciare le linee generali della proposta da farsi al Comitato Olimpico Internazionale, una commissione speciale dell'«Istus», nella quale l'Italia era rappresentata dal Direttore del Volo a Vela della R. U. N. A., Vittorio Bonomi, elaborò un programma che comprendeva il volo veleggiato vero e proprio e una gara di acrobazie senza motore. Quale aliante unitario fu prescelto il famoso «Habicht» di Jacobs.

Il rifiuto della F. A. I. di organizzare una gara di volo acrobatico nel quadro delle Olimpiadi fece cambiare completamente strada all'«Istus» e si trattò ora di scegliere un aliante più semplice e meno costoso dello «Habicht», e nel medesimo tempo più adatto al volo veleggiato.

Il Centro Studi ed Esperienze per il volo a vela del R. Politecnico e del G. U. F. di Milano elaborò allora una proposta e un regolamento-base riguardando a tale apparecchio: si sarebbe dovuto fare un concorso di costruzioni, culminante in una serie di prove di volo degli apparecchi concorrenti. Quindi niente concorsi sulla carta, ma prove di volo eseguite da piloti collaudatori imparziali.

I tecnici del CVV partirono dall'idea che anche gli apparecchi non classificati non sarebbero stati costruiti invano, ma avrebbero certamente rappresentato un balzo in avanti nella costruzione di veleggiatori da allenamento nei vari Paesi.

Il rappresentante della RUNA accolse la proposta con entusiasmo e, per incarico del Presidente della RUNA, la sottolise all'«Istus», aggiungendo un invito dell'Italia di tenere le prove di volo su un campo nei pressi di Roma nel febbraio 1939.

L'«Istus», e in seguito la F. A. I. ac-

ceccarono questa proposta italiana e fu pure accettato il seguente regolamento:

Parte generale

1. Apertura alare 15 metri;
2. materiali da costruzione unificati: acciaio, compensato, abete, pino, spruce;
3. l'apparecchio deve essere in grado di mantenersi a galla per qualche tempo;
4. freni aerodinamici che impediscono all'apparecchio di superare i 200 chilometri-ora.
5. dimensioni del posto di pilotaggio sufficienti per un uomo normale di 180 centimetri;
6. fusoliera munita di pattino, senza ruota;
7. disposizione per un paracadute schienale;
8. larghezza estrema della fusoliera 600 mm.
9. massimo peso a vuoto 160 kg.
10. carico utile 95 kg.; nel caso che non si raggiungesse tale carico, deve essere aggiunta della zavorra, per la quale deve essere studiata una opportuna sistemazione.

Come si vede, si sono stabilite le condizioni per ottenere un apparecchio medio, di costo non eccessivamente elevato, e costruibile ovunque senza difficoltà. La condizione 3, cioè la galleggiabilità, è nata dalla probabilità che nel Giappone (e ora in Finlandia) in molti casi un ammaraggio sarà più opportuno che un atterraggio fuori campo.

Regolamento statico

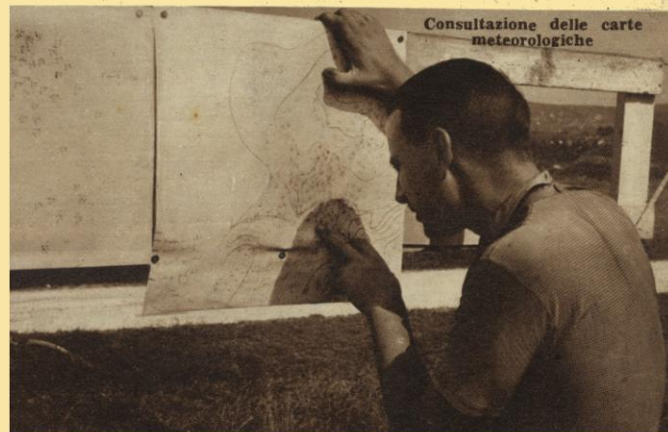
E' un regolamento stabilito dai rappresentanti della Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Jugoslavia, Olanda e Polonia.

Ecco in breve le singole ipotesi di carico:

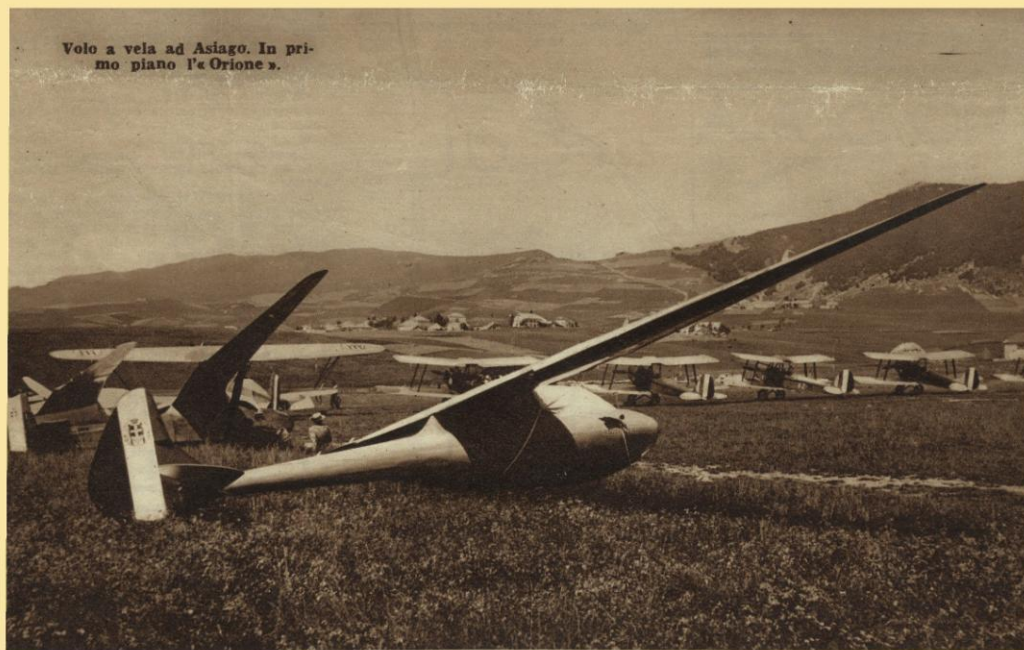
- 1) Richiamata: carico di contingenza 5,0 con un coefficiente di sicurezza di $n = 2$ e un C_p massimo = 0,75;
- 2) Piecholata a portanza nulla: velocità massima senza uso dei freni aerodinamici $V_{max} = 220$ km/h; carico di contingenza 1, coefficiente di sicurezza $n = 2$; massimo angolo di torsione dell'estremità alare 4° ;
- 3) Richiamata ad elevata velocità: pressione dinamica di contingenza $q = 140$ kg/mq; carico di contingenza 5, coefficiente di sicurezza 2;
- 4) Volo sul dorso: $C_p \cdot \min = 0,2$, carico di contingenza 2,75, coefficiente di sicurezza 2;
- 5) Raffica verticale nei due sensi: velocità sicura di rimorchio 100 km/h. velocità della raffica + 10 m./sec. con un grado di efficienza di 0,7 coeff. di sicurezza 2.
- 6) Alettoni: pressione dinamica di contingenza $q = 6,25$ G/F, carico

di contingenza 0,75; $C_p = 0,06$ al massimo della corsa degli alettoni; coeff. di sicurezza, 2;

- 7) Urto d'atterraggio:
 - a) ala: carico di contingenza 4, direzione verticale e inclinata di 45° verso il basso e in avanti, forza applicata nel baricentro;
 - b) fusoliera: carico di contingenza 3, forza verticale applicata sull'ordinata maestra, forza inclinata di 45° verso l'indietro e in alto applicata all'estremità anteriore del pattino.
- 8) Atterraggio con un'ala per terra: fissando l'apparecchio al pattino e alla coda, si immaginano applicati 25 kg. all'estremità dell'ala.
- 9) Freni aerodinamici: Il DFS (Centro Studi per il Volo a Vela di Darmstadt) propone i freni sviluppati dal suo ingegnere Jacobs e introduce il calcolo relativo nel regolamento.
- 10) Impennaggio orizzontale: carico di contingenza 75 kg./mq., fattore di robustezza 2. Distribuzione rettangolare sulla parte fissa, triangolare sulla parte mobile. Distribuzione lungo l'apertura da calcolarsi a seconda della pianta.
- 11) Impennaggio verticale: vedi art. 10.
- 12) Azione contemporanea di 10 e 11: considerazione del 75% del carico.
- 13) Storzi sul gancio di traino: carico di contingenza 500 kg. nel piano verticale, 150 kg. in quello orizzontale. Fattore di robustezza 2.
- 14) Storzi sul gancio di lancio: 500 kg. alla contingenza con un fattore di robustezza $n = 2$.
- 15) Dispositivo di bloccaggio: vedi articolo 14. Non è lecito considerare l'attrito sul terreno, dato che esso è trascurabile, specie nel caso di erba bagnata.
- 16) Pedaliera: Per ogni piede (anche nel caso dell'azione contemporanea)



Consultazione delle carte meteorologiche



Volo a vela ad Asiago. In primo piano l'«Orione».

100 kg. alla contingenza con un fattore di robustezza di 1,7. Deve essere previsto un arresto per fine corsa. Da questo arresto fino alla leva del timone di direzione si considerano le forze risultanti dal momento del timone;

- 17) Comando a mano: Si prescrive la semplice leva di comando. Forza applicata per l'azionamento del timone di profondità (a robustezza) 100 kg., nel senso degli alettoni 50 kg. Anche qui l'effetto di tali forze si considera solo fino all'arresto per fine corsa, oltre al quale si considerano solo le forze dovute agli effetti aerodinamici.
- 18) Azione contemporanea del timone di profondità e degli alettoni: Applicazione del 75% di tali forze.
- 19) Cintura di sicurezza: 400 kg. alla rottura. I punti di fissaggio devono essere dimensionati corrispondentemente.
- 20) Materiali da costruzione:
 - a) pino o spruce: compressione parallelamente alla fibra: $P_c = 400$ kg./cmq. trazione id. $P_t = 700$ kg./cmq., modulo di elasticità $E = 100.000$ kg./cmq.;
 - b) compensato:
 - 1) per lastre piane (pareti dei longeroni): diagonalmente $T_{diag} = 140$ kg./cmq. longitudinalmente $T_{long} = 100$ kg./cmq.
 - 2) per tubi di torsione: $T_{diag} = 170$ kg./cmq. $T_{long} = 120$ kg./cmq. moduli di elasticità: $G_{diag} = 40.000$ kg./cmq. $G_{long} = 10.000$ kg./cmq. $E_{long} = 160.000$ kg./cmq.

c) lamiera d'acciaio: $T_c = T_t = 60 \text{ kg./mmq.}$ dopo ricottura.
 8) Acciaio per bulloni: pressione laterale per: bulloni svitabili: $T_4 = 20 \text{ kg./mmq.}$; bulloni fissi: $T_4 = 75 \text{ kg./millimetri quadrati.}$

Abbiamo riportato per esteso il regolamento perché esso rappresenta il primo tentativo di mettere i vari regolamenti nazionali, di tendenze disparate, su una sola base ragionevole.

Le relazioni dei progetti devono essere consegnate entro il 1. dicembre 1938 ad una Commissione tecnica così composta:

Cartier (Francia), Kensch (Germania), Shenstone (Inghilterra), Silva (Italia), Von tier Maas (Olanda), e Stepiowski (Polonia). Si tratta quasi esclusivamente di rappresentanti delle autorità di sorveglianza tecnica dei rispettivi Paesi. I componenti della Commissione hanno l'obbligo non solo di astenersi dal concorrere, ma di non collaborare nel modo più assoluto nella compilazione dei progetti.

Il calcolo aerodinamico dell'ala dovrà essere fatto secondo il sistema Lippisch, le cui linee principali tratteremo tra poco sul nostro periodico.

Le prove di volo saranno eseguite a Roma dal 1. al 15 febbraio 1939-XVII. La gara olimpica consisterà in voli con metà prefissata (e uguale per tutti), con classifica secondo la velocità media mantenuta e la massima quota raggiunta.

Come era da attendersi, il concorso ha destato il massimo interesse dovunque sia svolta attività costruttiva e di volo. I gruppi universitari tedeschi si sono già messi d'impegno, e anche da noi si lavora già alacremente. Qui non si tratta solamente di vincere il concorso e di vedere il proprio apparecchio designato quale monotipo olimpico: bisogna fare vedere di essere all'altezza dello sviluppo tecnico attuale e di saper fare del lavoro concreto. C'è chi ha detto subito con disprezzo che non c'era da fare nessun concorso per un apparecchio così semplice come il futuro velivolo olimpico, ma noi siamo convinti che nulla è tanto difficile da realizzare come un apparecchio semplice ed economico, ma nel medesimo tempo, buono.

M. G.

L'ala silenziosa in...

GERMANIA. — Nei giorni 5 e 6 settembre i piloti Kaulbacher e Tauschegg, del Gruppo regionale 17 (Marca Orientale) del Corpo Aziario Nazionale socialista, hanno volato per 23 ore e 43 minuti, battendo il primato stabilito giorni or sono da due inglesi, con un'ora e 30 minuti di margine. Il volo è stato eseguito a bordo di un biposto tipo «Musger M. 9», e la partenza è avvenuta dalla Scuola dello Spitzberg, mentre il volo si è svolto sopra i pendii dell'Hundsneimer Kogel, a pochi chilometri dal punto dei tre confini (Germania - Ungheria - Cecoslovacchia).

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuaz. dal numero precedente)

Provvediamoci ora del bordo d'uscita, che consiste in un listello di legno di pioppo, o di cirmolo, od altro adatto, di sezione triangolare, che nel caso in parola potrà avere le misure di mm. 3 di base per 12 di altezza.

In questi listelli (uno per ogni se-

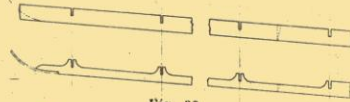


Fig. 23

miale) occorre praticare dei tagli per l'incastro delle cèntine (v. figg. 20 e 23).

Per far ciò si appoggiano i listelli sul disegno, con lo spigolo più acuto

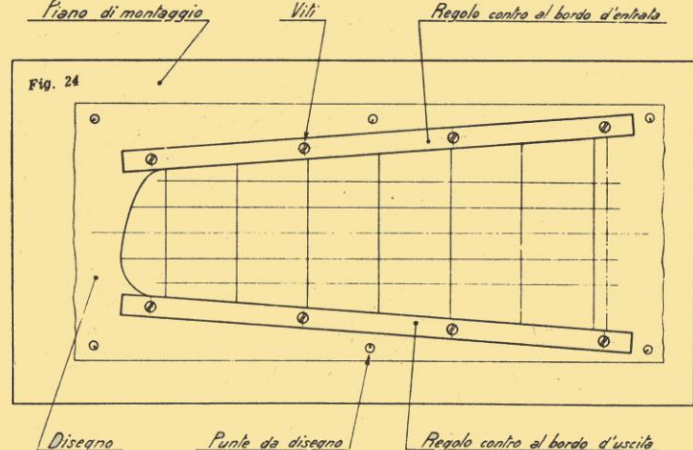


Fig. 24

contro la linea che termina il bordo di uscita, e vi si segnano i punti corrispondenti alla posizione delle cèntine. Occorre fare bene attenzione che i ta-

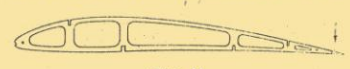


Fig. 25

gli d'incastro risultino in direzione delle cèntine; quindi, se il bordo d'uscita non è perpendicolare alle cèntine, i tagli dovranno risultare obliqui al listello.

Per l'esecuzione si procede come per quelli sulle cèntine, con profondità fino a metà spessore del listello.

Nella figura 23 è raffigurato anche un bordo di uscita con alleggerimento ottenuto asportando, con il seghetto, una parte del legno.

Ci si provveda ora di quattro regoli di sezione cm. 2 x 3 lunghi quanto ogni mezza ala. Bisogna curare che siano ben diritti.

Se ne fissino, a mezzo di viti, due su ogni piano, in modo che coincidano esattamente, uno con il bordo d'uscita e l'altro con il bordo d'entrata del disegno.

Questi regoli, così montati, limiteranno, per tutta la lunghezza, la profondità dell'ala, garantendo una perfetta esecuzione dell'ossatura (fig. 24).

Contro i regoli che coincidono con i bordi d'uscita, si dovranno fissare provvisoriamente, con piccoli chiodi, i listelli triangolari già preparati, in modo che lo spigolo sia aderente al regolo e

zo di un'asticciuola di legno appuntita procederemo alla incollatura, facendo cadere, su ogni incastro, uno o due gocce di colla alla caseina.

Durante l'essiccamento della colla, i piani di montaggio, con gli scheletri,

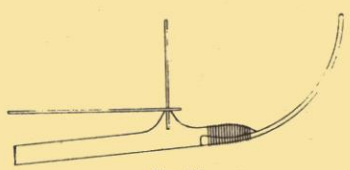


Fig. 28

devono essere tenuti in luoghi non soleggiati, nè prossimi a sorgenti di calore, come è già stato avvertito.

Ad essiccamento della colla compiuto, si tolgono i regoli avvitati sui piani, quindi si staccano gli scheletri, liberandoli da chiodini che tenevano i bordi d'uscita e da quanto ha servito per tenere a posto le cèntine.

Infine si procede alla pulitura, raschiando le ossature leggermente e con precauzione.

Per montare il bordo d'attacco daremo al filo d'alluminio la sagoma precisa del contorno dell'ala, e, ponendolo nel solco fatto nelle cèntine, lo troncheremo alla lunghezza giusta per l'unione con il bordo d'uscita (figura 27).

Dalla parte della cèntina centrale, invece, lo lasceremo un po' più lungo. Taglieremo ora nella giusta misura i due longheroni inferiori, facendo all'estremità di ognuno, come nelle cèntine, un solco per il filo d'alluminio.

Ma prima di procedere oltre appiatteremo col martello l'estremità del filo d'alluminio che deve essere unita al bordo d'uscita e poi uniremo il filo d'alluminio alle cèntine e ai longheroni inferiori nei punti dove abbiamo praticato i piccoli solchi.

Tale unione sarà fatta con robuste legature di refe e su ogni legatura spalmeremo, poi, un po' di colla (vedi fig. 28).

Per la finitura si potrà far uso di una lima, preferibilmente mezzo tonda, e si toglieranno negli spigoli delle giunture tutti i residui di colla, facendo attenzione di non intaccare nè i longheroni, nè le cèntine.

Se possibile, toglieremo quindi le legature di refe, ad eccezione di quelle fatte per tener fisso il bordo d'entrata.

(Continua)



METEORA CELESTE - Bologna - Ti do appuntamento presso la Scuola di Aeromodellismo in via Riva Reno, 118. Vieni quando vuoi e quando puoi.

PIRAZZINI FRANCO - Bologna - Anche a te do lo stesso appuntamento di Meteora Celeste.

CARLO BATTISTELLI - Ancona - Le idee nuove devono essere messe alla prova sperimentale, per poter decidere sui loro meriti o difetti. Il tuo carrello, in linea generale e riguardo al molleggio, può andare. Tutto sta a vedere come si comporta dal lato robustezza e come tutto l'insieme possa risultare collegato robustamente sia con la fusoliera sia pezzo con pezzo. Ti consiglierò di farne la costruzione e di dirmi poi i risultati.

EUGENIO SAVALLI - Reggio Emilia. — Credo che tu possa finire la tua costruzione del Sid 66 secondo quanto mi hai scritto: ti consiglio di mettere qualche listello in diagonale nella fusoliera, per aumentarne la resistenza alla torsione.

CARTELLO

Piccola pubblicità a centesimi 30 la parola. Tassa governativa compresa.

Disegni costruttivi originali Oeko vendo prezzi modicissimi. Vasta gamma di modelli. Listino gratis a richiesta. Giorgio Araldi - Tibaldi, 7 - Cremona.

DOPO L'ELICA MONOPALA

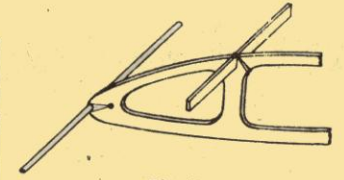
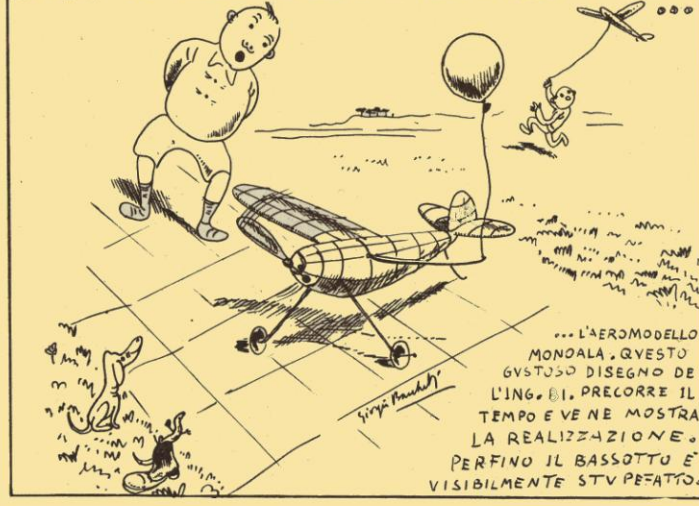


Fig. 26

riori che inferiori, di lunghezza maggiore del necessario, si farà una robusta legatura, con refe, ad ogni giuntura (fig. 26).

Verificato che tutto sia a posto, sarà

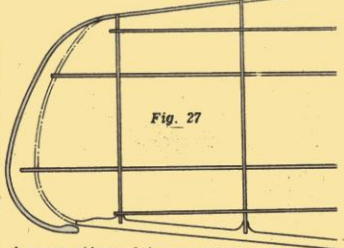
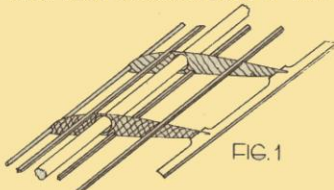


Fig. 27

bene mettere dei pezzetti di carta sotto ogni punto che dovremo incollare: salveremo, in tal modo, il disegno. Fatta una seconda verifica, per mez-

L'ELASTICO NELLE ALI

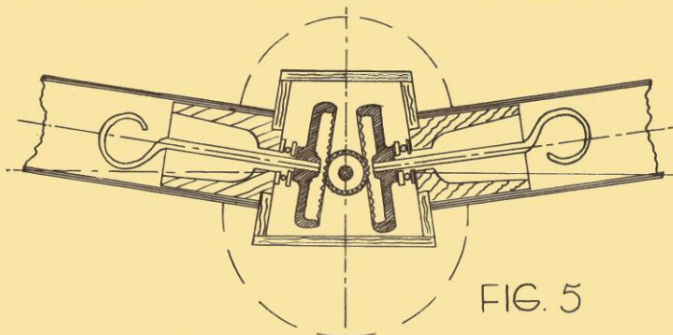
La necessità di dare alla matassa elastica la massima lunghezza possibile, per aumentare la durata di scarica e quindi quella di volo del modello, porta necessariamente a fusole



...vere lunghe. Questa soluzione, comune a tutti i modelli ad elastico di tipo corrente, presenta vari inconvenienti. Per ragioni di centraggio, una buona parte di questa lunga fusoliera deve sporgere davanti all'ala, con relativo spostamento in avanti del centro di deriva e quindi aumento della superficie dell'impennaggio verticale. Oppure, se si lascia sporgere poco, necessaria aggiunta di pesi, oltre i limiti fissati dal carico alare imposto. Su ogni caso, almeno finché sarà in vigore l'attuale Regolamento F. A. I., fusoliera lunga significa anche grande sezione maestra, e quindi grande resistenza aerodinamica della fusoliera e bassa efficienza del complesso. La lunghezza della fusoliera, posteriormente però al centro di spinta alare soltanto, è vantaggiosa per la stabilità longitudinale. Se si pensa tuttavia al rapporto fra apertura e lunghezza che hanno i migliori veleggiatori, anche modelli, bisogna riconoscere che, ai fini della

luppata in lunghezza, si presenta perciò spontanea e naturale. Se si mette inoltre l'elastico entro un tubo di impiaccatura o di compensato sottile, come per numerose ragioni tecniche e strutturali è conveniente fare, si può affidare addirittura al tubo la funzione di longherone alare, risparmiando così anche sul peso. Ci troviamo però di fronte a tre problemi di progetto e di costruzione che esamineremo successivamente.

1) La torsione del tubo — Se nell'interno dell'ala c'è un tubo che fa contemporaneamente da longherone e da supporto dell'elastico, questo sotto lo sforzo della matassa carica tenderà



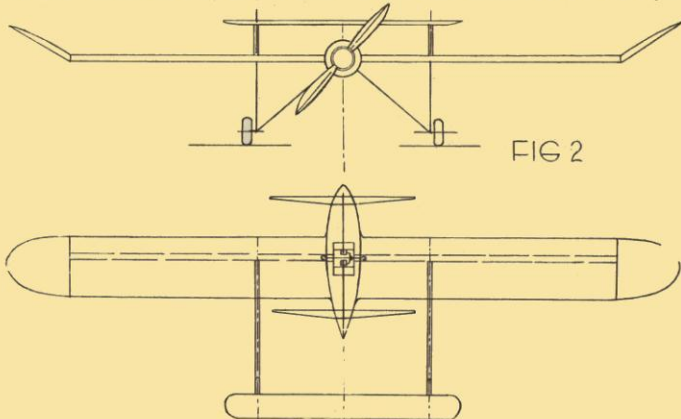
a torcersi, trasmettendo all'ala uno svergolamento, che compromette tutte le caratteristiche aerodinamiche e di stabilità del modello. Per eliminare que-

stimento, che sarà ben teso e montato con cura, il quale assorbe gli sforzi di torsione e impedisce la rotazione fra due cernine successive. In volo, sotto l'azione della spinta aerodinamica, tutte le cernine si alzeranno fino a toccare il tubo, a cui trasmettono lo sforzo e la relativa flessione longitudinale verso l'alto. Si capisce che un tipo di profilo a centro di pressione costante è particolarmente adatto allo scopo (fig. 1).

2) Il rinvio d'angolo ad ingranaggi — Si tratta di utilizzare l'energia della matassa con una o più eliche disposte a 90° circa con la matassa stessa. Supponiamo di voler costruire il modello schematico nella fig. 2, che è un bimotore a travi di coda. L'ala rettilineare o leggermente rastremata, non la V trasversale, e la stabilità laterale è tutta affidata alle estremità alari, rialzate, che sono anche facilmente smontabili per poter caricare le matasse elastiche contenute nelle ali stesse, nei tubi già descritti. Nel centro del modello ci sarà allora una scatola, che, per così dire, deve ristabilire la continuità fra i tubi, e quindi resistere a flessione, e nello stesso tempo contenere in posizione opportuna gli ingranaggi. La si vede nella fig. 3. Un asse passante porta una di quelle ruote a dentatura frontale che si usano nei « Meccano » ingrananti con due rocchetti dentati che portano gli assi delle eliche. La scatola può essere in legno (quello delle scatole da sigari, o anche pioppo) con eventualmente degli occhielli da calcolajo in corrispondenza dei fori degli assi, per diminuire l'attrito e facilitare la lubrificazione. I diaframmi hanno lo scopo di mantenere il corretto allineamento degli assi. Un coperchio e un fondo in compensato da 1 mm., fissati con chiodini (uno può venire anche incollato) rendono il tutto rigido. Dai tappi laterali sporgono i ganci per le matasse. Sui tappi si innestano i tubi, che possono anche essere messi in modo da consentire il facile smontaggio delle semiali. Come si comprende facilmente, il dispositivo elimina con le due eliche in tandem, la coppia di reazione, mentre le due matasse, che sono torte in senso concorde, tendono a svergolare le ali in senso analogo, diminuendo il pericolo sopra citato. Le eliche sono poi rigorosamente sincronizzate fra loro attraverso gli ingranaggi stessi.

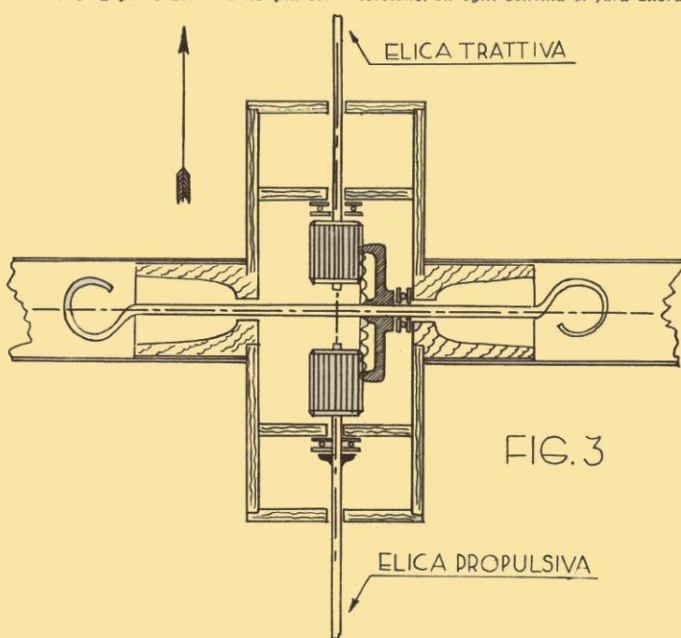
Voi direte: E l'attrito degli ingranaggi, a parte il loro peso? Ebbene, c'è un mio amico che ha risolto il problema senza ingranaggi; ma come ha fatto non ve lo posso dire per ora. Me lo ha fatto vedere in confidenza e sotto il vincolo del più stretto segreto.

3) Il problema del V laterale — Supponiamo di voler costruire il modello della fig. 4, che è un mono-



stabilità longitudinale, basta molto meno di quello che la matassa richiede. L'idea di mettere l'elastico nelle ali, che sono la parte del modello più svi-

sto inconveniente, bisogna scinderlo, fra gli elementi costituenti l'ala, e le funzioni di resistenza a flessione e a torsione. In ogni cernina si farà allora



motore classico, di forte allungamento, senza altro dispositivo per la stabilità laterale che un forte V delle ali. Potremo in questo caso costruire una scatola centrale analoga a quella della fig. 3, ma con un solo asse e ingranaggio d'elica e invece due ruote a dentatura frontale indipendenti montate inclinate. La sezione verticale della scatola si presenterà come in fig. 5. E' chiaro che l'unica limitazione alla ampiezza del V trasversale è data dalle due ruote grandi che oltre un certo limite, si toccano superiormente.

E' facile caricare questo modello dall'elica, ma si possono anche fare smontabili i raccordi alari di estremità e caricare le matasse dall'esterno. Una soluzione conveniente è quella di mettere dei piccoli schermi d'estremità, come nell'A. P. 4, tenuti a posto dal tappo stesso della matassa e impediti di ruotare con piccoli riscornfi.

Voi adesso direte: Sotto per il Concorso Nazionale! Un momento cari ragazzi, e prima vediamo di chiarire quello che è scritto nel Regolamento, edito in elegante opuscolo color avorio dalla R. U. N. A., a pag. 6, riga 16, punto g).

Per disegnare curve di grande raggio Capita spesso di dover disegnare delle linee di curvatura poco accentuate passanti per punti noti distanti fra loro di parecchi centimetri. Tale, per esempio, il caso delle linee che delimitano una fusoliera vista di pianta o di lato. Non essendo possibile usare dei curvilinei, si procederà nel modo seguente: si prenderà un listello di pioppo o di tiglio, ben dritto, della sezione di mm. 3 per 5 e lo si fisserà con degli spilli in modo che risulti interno alla curva da disegnare ed una sua faccia risulti tangente ai punti segnati. Il regolo si fletterà secondo una linea che sarà precisamente la curva da disegnare.

Bisognerà però fare attenzione nello scegliere il regolo, che dovrà essere di legno omogeneo e cioè non dovrà presentare di punti più deboli rispetto agli altri, perché nei detti punti la curva risulterebbe maggiormente accentuata ed in quelli più resistenti, meno.

Il sistema spiegato serve anche quando si vuole disegnare la parte posteriore della fusoliera, conoscendo solo le quote fino all'altezza del bordo d'uscita dell'ala: fissando il regolo in corrispondenza dei punti conosciuti della parte anteriore della fusoliera e della sua estremità posteriore, esso si disporrà secondo la curva che raccorda nel modo migliore i punti suddetti.

Per rendere visibile un disegno sul retro del foglio. Alcune tavole costruttive, specialmente di modelli di grandi dimensioni, portano il disegno di una sola semiala; l'aeromodelista dovrebbe perciò fare il disegno dell'altra. Allo scopo di evitare questo lavoro e per guadagnare tempo, si può procedere nel modo seguente: con un po' d'olio o di altro liquido leggermente grasso si bagna la carta in corrispondenza delle linee del disegno. Non appena la carta si sarà impregnata, diventerà trasparente, cosicché, poggiandola con il lato stampato su di una superficie bianca, si vedranno risaltare le linee anche sul retro del foglio, cioè si avrà il disegno richiesto, simmetrico al precedente e sul quale si potrà costruire la seconda semiala perfettamente eguale alla prima.

FIG. 4

FIG. 5

Consigli utili

Per disegnare curve di grande raggio

Capita spesso di dover disegnare delle linee di curvatura poco accentuate passanti per punti noti distanti fra loro di parecchi centimetri. Tale, per esempio, il caso delle linee che delimitano una fusoliera vista di pianta o di lato. Non essendo possibile usare dei curvilinei, si procederà nel modo seguente: si prenderà un listello di pioppo o di tiglio, ben dritto, della sezione di mm. 3 per 5 e lo si fisserà con degli spilli in modo che risulti interno alla curva da disegnare ed una sua faccia risulti tangente ai punti segnati. Il regolo si fletterà secondo una linea che sarà precisamente la curva da disegnare.

Bisognerà però fare attenzione nello scegliere il regolo, che dovrà essere di legno omogeneo e cioè non dovrà presentare di punti più deboli rispetto agli altri, perché nei detti punti la curva risulterebbe maggiormente accentuata ed in quelli più resistenti, meno.

Il sistema spiegato serve anche quando si vuole disegnare la parte posteriore della fusoliera, conoscendo solo le quote fino all'altezza del bordo d'uscita dell'ala: fissando il regolo in corrispondenza dei punti conosciuti della parte anteriore della fusoliera e della sua estremità posteriore, esso si disporrà secondo la curva che raccorda nel modo migliore i punti suddetti.

Per rendere visibile un disegno sul retro del foglio.

Alcune tavole costruttive, specialmente di modelli di grandi dimensioni, portano il disegno di una sola semiala; l'aeromodelista dovrebbe perciò fare il disegno dell'altra. Allo scopo di evitare questo lavoro e per guadagnare tempo, si può procedere nel modo seguente: con un po' d'olio o di altro liquido leggermente grasso si bagna la carta in corrispondenza delle linee del disegno. Non appena la carta si sarà impregnata, diventerà trasparente, cosicché, poggiandola con il lato stampato su di una superficie bianca, si vedranno risaltare le linee anche sul retro del foglio, cioè si avrà il disegno richiesto, simmetrico al precedente e sul quale si potrà costruire la seconda semiala perfettamente eguale alla prima.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' 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. E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta estralusso 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, 202 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.

Mille nuovi piloti

Il bando del concorso

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per titoli per l'ammissione ad un corso di pilotaggio di 1000 giovani aspiranti alla nomina ad ufficiale di complemento od a sergente (non di carriera) dell'Arma Aeronautica.

Ecco il testo del bando:

Art. 1. — E' indetto un concorso per titoli per l'ammissione ad un corso di pilotaggio aereo per:

a) n. 500 allievi ufficiali di complemento;
b) n. 500 allievi sergenti, non di carriera.

Per i posti di cui alla lettera a) possono partecipare al concorso i giovani cittadini italiani, che abbiano compiuto, alla data del presente bando, il 17. anno di età e non abbiano superato il 26, purché, se appartenenti per nascita a classe già richiamata alle armi, si trovino ancora nella posizione di congedo provvisorio illimitato per aver regolarmente ottenuto il ritardo della prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legali motivi.

Per i posti di cui alla lettera b) possono partecipare al concorso i giovani che abbiano compiuto, alla data del presente bando, il 17. anno di età e non superato il 20, o che, all'atto dell'inizio del corso, non abbiano comunque impresso servizio militare nelle Forze Armate dello Stato.

I posti messi a concorso col presente bando per allievi ufficiali di complemento piloti, che dovessero, a concorso espletato, rimanere scoperti, potranno, eventualmente, essere concessi in aumento ai posti messi a concorso per allievi sergenti piloti.

Art. 2. — Gli aspiranti al concorso di cui all'art. 1 debbono:

1) appartenere alle Organizzazioni Giovanili Fasciste;

2) avere ineccepibili precedenti politici e morali;

3) possedere la necessaria idoneità fisica al pilotaggio aereo da accertarsi mediante visita presso gli Istituti medico-legali per l'aeronautica;

4) possedere, se aspiranti ai posti di allievo ufficiale, almeno uno dei seguenti titoli di studio rilasciati da Scuole regie, pareggiate o dichiarate sedi legali di esami:

a) diploma di maturità classica;
b) diploma di maturità scientifica;
c) diploma di abilitazione rilasciato da una sezione qualsiasi di Istituto tecnico;
d) diploma di abilitazione magistrale.

All'infuori dei titoli sopracitati, nessun altro titolo sarà ritenuto valido ai fini del presente concorso.

Se aspiranti, invece, ai posti di allievo sergente, possedere almeno la licenza di una scuola media di grado inferiore, regia, pareggiata o dichiarata sede legale di esami;

5) impegnarsi a compiere la ferma ordinaria di leva di 18 mesi decorrente dal giorno della loro incorporazione, con rinuncia espressa a qualsiasi titolo a ferma minore od a congedo anticipato, esistente o che possa sorgere durante la prestazione del servizio.

N. B. — Dal presente concorso sono esclusi i giovani in possesso del brevetto di pilota premitare, ovvero del brevetto di pilota civile, inquantoché essi sono per legge incorporati in Aeronautica all'atto della chiamata alle armi come reclute, per compiere come piloti la ferma-di leva.

Art. 3. — Le domande di ammissione al concorso, in carta legale da L. 6 (anche in caso di povertà del concorrente), dovranno essere indirizzate al Ministero dell'Aeronautica (Direzione generale del Personale militare - Divisione 6. - Sezione II - Roma) non oltre il 31 ottobre 1938 e dovranno contenere la indicazione precisa dell'indirizzo dell'aspirante (comune, provincia, via e numero dell'abitazione).

Se il concorrente, dopo l'inoltro della domanda e prima di essere chiamato, cambia domicilio, deve d'urgenza comunicare l'avvenuto cambiamento all'Ufficio sopra indicato del Ministero dell'Aeronautica.

Art. 4. — Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

1) certificato rilasciato dal competente Comando Federale della Gioventù Italiana del Littorio, comprovante che l'aspirante appartiene alle Organizzazioni Giovanili Fasciste;

2) certificato di cittadinanza italiana, o, per i nati all'estero, atto di notorietà, dal quale risulti che l'aspirante si trova in condizione di poter acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare, ai sensi della legge sulla cittadinanza italiana del 13 giugno 1912, n. 655;

3) estratto dell'atto di nascita, rilasciato in conformità dei Regi decreti 26 agosto e 29 dicembre 1932, numeri 1101 e 1696;

4) atto di consenso — per i minorenni — rilasciato dal padre, o, in mancanza di questi, dalla madre, o, in mancanza di entrambi i genitori, dal tutore debitamente autorizzato dal consiglio di famiglia.

Similmente gli emancipati dovranno produrre l'atto di consenso del curatore, parimenti autorizzato dal consiglio di famiglia;

5) copia del foglio matricolare, se l'aspirante sia stato già arruolato dal Consiglio di leva;

6) certificato di iscrizione sulle liste di leva rilasciato dal Comune, per gli aspiranti non ancora arruolati dal Consiglio di leva;

7) stato di famiglia dell'aspirante;

8) titolo di studio indicato nell'art. 2;

9) certificato generale del casellario giudiziale di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda;

10) attestazione di buona condotta di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda;

11) dichiarazione con la quale l'aspirante: a) attesti di non possedere il brevetto di pilota premitare o il brevetto di pilota civile e di non essere stato dimesso da precedenti corsi per motivi disciplinari o per incapacità professionale; b) si obblighi:

1) a compiere la ferma di 18 mesi decorrente dal giorno della sua incorporazione nella Regia Aeronautica;

2) a rinunciare — per gli arruolati con classi precedenti a quella del 1916 — a qualsiasi titolo di ammissione a ferma minore a quella ordinaria di leva, già esistente, o che possa sorgere durante la prestazione del servizio;

12) certificato medico, vistato dal podestà del Comune, rilasciato da un sanitario del Comune di residenza, che attesti che l'aspirante è di sana e robusta costituzione e che mancano nel gentilizio psicopatie, la epilessia, l'isterismo e la nevropatia a caratteri ereditari, né che si ebbero mai nell'aspirante crisi convulsive di qualsiasi genere, né anomalie del carattere;

13) eventuale certificato comprovante la appartenenza dell'aspirante ad una categoria che, ai sensi del susseguente art. 5, danno diritto alla precedenza;

14) nulla osta del Comando superiore del C. R. E. M. per gli aspiranti che sono iscritti sulle liste della leva di mare o abbiano titoli per esservi iscritti.

Art. 5. — Non saranno in alcun modo prese in considerazione le domande che giungeranno al Ministero non complete di tutti i documenti prescritti.

Indipendentemente dalle regolarità delle domande stesse, il Ministero si riserva la facoltà di escludere dal concorso, a suo giudizio insindacabile e senza essere tenuto a specificarne i motivi, quegli aspiranti che non ritenesse opportuno di ammettere a far parte della Regia Aeronautica.

Così pure qualora il numero degli aspiranti fosse superiore al numero dei posti messi a concorso, il Ministero si riserva la facoltà di ammettere quegli aspiranti maggiormente idonei, in base agli elementi di giudizio, che riterrà più opportuno seguire.

Sarà data la precedenza a coloro che possiedono l'attestato o il brevetto di pilota di aereo, agli ordini di guerra, agli ordini del Caduti per la Causa fascista ed a coloro che posseggono la licenza del Regio Istituto tecnico Industriale di Pisa, qualora comprovino di aver frequentato il corso di costruzioni aeronautiche.

Accertamenti sanitari

Art. 6. — Gli aspiranti riconosciuti in possesso delle condizioni generali di cui all'articolo 2, saranno chiamati, seguendo l'ordine di precedenza indicato nel precedente articolo 5 e fino alla copertura dei posti disponibili, a presentarsi presso gli Istituti medico-legali per l'Aeronautica designati dal Ministero, per l'accertamento della idoneità a prestar servizio come pilota di aeroplano.

Per recarsi a tal'uopo dal luogo della loro residenza abituale alla sede dell'Istituto medico-legale per l'Aeronautica e proseguire, se riconosciuti idonei fisicamente al pilotaggio aereo, alla sede di reclutamento, o fare, in caso contrario, ritorno alla propria residenza, usufruiranno, esclusivamente per i viaggi su linee ferroviarie o tramviarie o di navigazione che ammettono la tariffa militare, di sconti per il viaggio in terza classe, che il Ministero dell'Aeronautica invierà loro, acclusi alle lettere di chiamata, per la visita stessa.

Essi avranno inoltre diritto:

a) al rimborso delle sole anzidette spese di viaggio, computate, per i residenti all'estero o in colonia, dalla stazione ferroviaria di confine o dal porto di sbarco nel Regno e viceversa;

b) alla indennità di trasferta giornaliera in vigore a cominciare dal giorno della partenza dalla propria residenza (per i residenti all'estero od in colonia, dal giorno di partenza dalla stazione di confine o dal porto di sbarco) per raggiungere l'Istituto medico-legale designato dal Ministero, fino al giorno dell'arrivo alla sede di reclutamento, e per i non idonei, fino al giorno successivo a quello in cui sarà ad essi comunicato l'esito negativo della visita psicofisiologica.

Disposizioni speciali

I mezzi per il viaggio di ritorno non saranno concessi a coloro che, senza giustificato motivo, si asterranno dal partecipare alla visita medica.

Contro il giudizio pronunciato dall'Autorità sanitaria non è ammesso appello.

I documenti presentati dagli aspiranti, le cui domande non siano state accolte o che siano dichiarati non idonei nella visita psicofisiologica, saranno curati dal Ministero, restituiti agli interessati, nel più breve tempo possibile.

Art. 7. — 1) Per i giovani residenti all'estero o in colonia i certificati di cui ai numeri 1 e 9 del precedente articolo 4 dovranno essere rilasciati dalle Autorità di-



Barthel

(lo sfortunato)

al Concorso Nazionale con
suo del modello con mo-
tore a scoppio, il quale
dopo tante prove brillanti
arrivò finalmente non
da visita psicofisiologica, Cal-
va la notte e il treno del
villontoso aeromodelista
doveva partire.

plomatiche o consolari del luogo di provenienza, o, rispettivamente, dall'Autorità politica coloniale, ed il certificato di cui al n. 11 dovrà essere rilasciato dal sanitario addetto all'Autorità diplomatica o consolare o rispettivamente da un ufficiale medico addetto al presidio.

I giovani residenti all'estero o in colonia dovranno rilasciare una dichiarazione in carta libera con la quale si impegnano di intraprendere a loro spese di viaggio, di andata — dal luogo della propria residenza alla stazione o al porto di confine del Regno — e quello di ritorno — in caso di non idoneità alla visita psicofisiologica, o, se arruolati, all'atto di congedamento — dalla stazione o dal porto di confine del Regno all'attuale residenza.

Tale dichiarazione dovrà essere vistata dalle competenti Autorità diplomatiche o consolari o dalla Autorità politica coloniale.

2) Il titolo di studio, se conseguito all'estero, dovrà essere accompagnato da una dichiarazione delle Autorità sopraddette, attestante che il corso di studi compiuto può essere ritenuto equivalente a quello di cui al precedente art. 2, n. 4.

Corso di pilotaggio, conseguimento di brevetti, nomina ad ufficiale od a sergente

Art. 8. — L'intero corso per il conseguimento del brevetto di pilota militare di aeroplano e della abilitazione alla specialità, sarà svolto secondo le apposite norme che saranno emanate dal Ministero.

Avrà inizio presumibilmente non prima del 1. gennaio 1939 e gli aspiranti riconosciuti ammissibili, nel numero dei posti messi a concorso, saranno precettati, all'occorrenza, gradualmente e personalmente, a seconda delle esigenze alle quali debbono rispondere le scuole di istruzione di pilotaggio.

Col conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano e previ esami, gli idonei, tanto allievi ufficiali quanto allievi sergenti, vengono promossi al grado di primo aviere.

Col conseguimento del brevetto di pilota militare e previ esami, gli idonei, se allievi ufficiali, vengono promossi al grado di sottotenente, se allievi sottufficiali, vengono promossi al grado di sergente.

Proscioglimento dal corso

Art. 9. — Cesseranno dalla qualità di allievi piloti e saranno prosciolti dal corso:

- 1) coloro che non conseguiranno il primo brevetto o il brevetto di pilota militare;
- 2) coloro che vengono ritenuti dal Ministero non in grado di proseguire il corso per mancanza di attitudine al volo o per ragioni fisiche o per ragioni disciplinari.

I giovani di cui al presente articolo se appartengono a classe non ancora chiamata alla leva, saranno rinviati in patria con l'obbligo di soddisfare alla leva con la propria classe.

In caso contrario:

a) se aspiranti allievi sergenti, saranno trattati in servizio per compiere la ferma di leva;

b) se aspiranti allievi ufficiali di complemento, saranno messi a disposizione dei Comandi dei rispettivi distretti militari perché possano adempiere agli obblighi di leva come allievi ufficiali di complemento nel Regio Esercito, se già iscritti nella leva di terra; saranno invece, se già appartenenti alla leva di mare, messi a disposizione del Comando superiore del C. R. E. M. per adempiere agli obblighi di leva nella Regia Marina.

Qualunque sia il motivo del proscioglimento, il tempo trascorso prima della dimissione dal corso non viene computato nella ferma a cui sono tenuti agli effetti degli obblighi militari, salvo che il proscioglimento non sia dipeso da infermità dipendente da causa di servizio.

Aspiranti non idonei al grado di sottotenente o di sergente

Art. 10. — Coloro che, pure avendo superato le prove per il conseguimento del brevetto di pilota militare, non saranno stati dichiarati idonei al grado di sottotenente di complemento o di sergente, passeranno a far parte della categoria governo del ruolo servizi col grado di primo aviere, per completare la ferma di leva.

Ammissione alla carriera di sottufficiale

Art. 11. — Fra i sottotenenti di complemento e i sergenti piloti militari, reclutati in base al presente bando, il Ministero al momento in cui dovrebbero essere congedati, si riserva la facoltà di scegliere, fra coloro che ne facciano domanda e con modalità e in numero da stabilire in relazione alle esigenze del servizio — e per i sottotenenti di complemento, previa rinuncia al grado — gli elementi che per spiccate qualità militari, fisiche, intellettuali e per eccezionali attitudini al volo, siano ritenuti maggiormente idonei a continuare il servizio come sottufficiali di carriera.

Eventuale anticipazione del congedamento

Art. 12. — Come è detto nel precedente art. 2, gli allievi incorporati in base al presente bando, hanno l'obbligo di compiere per intero la ferma ordinaria di 18 mesi.

Peraltro, in relazione alle esigenze del servizio, il Ministero dell'Aeronautica ha facoltà di anticipare il loro invio in congedo illimitato, quando, dopo conseguito il bre-



vetto di pilota militare, abbiano compiuto un periodo di servizio ai riparti non inferiore a tre mesi.

Congedamento — Obbligo dell'allenamento annuale

Art. 13. — Con l'invio in congedo illimitato per compiuta ferma, i sottotenenti di complemento e i sergenti reclutati in base al presente concorso, passeranno a far parte della forza in congedo della Regia Aeronautica e verranno iscritti nelle sezioni aviatori della R. U. N. A.

Ad essi correrà l'obbligo dell'allenamento periodico annuale, e a coloro che avranno ultimato l'allenamento stesso e superato con esito favorevole le prove finali stabilite, verrà corrisposto un premio di L. 800 lorde, con le riduzioni previste dalle disposizioni vigenti.

Per i militari in servizio di leva nella Regia Aeronautica

Art. 14. — Possono partecipare, altresì, al presente concorso, i militari in servizio di leva nella Regia Aeronautica muniti del brevetto o dell'attestato di pilota d'altante o che dopo la incorporazione abbiano conseguito un titolo di studio che obbliga alla frequenza dei corsi allievi ufficiali di complemento, purché si obblighino a rimanere in servizio per un ulteriore periodo pari alla durata della ferma ordinaria di leva, a decorrere dalla data di ammissione al corso di pilotaggio, e purché rispondano ai requisiti di cui ai numeri 1, 2, 3 e 4 del precedente articolo 2.

La relativa domanda, in carta bollata da L. 6, dovrà essere inoltrata per via gerarchica, vi si dovrà indicare in modo chiaro il domicilio della famiglia (comune, provincia, via e numero dell'abitazione) e dichiarare esplicitamente di obbligharsi alla ferma di 18 mesi con decorrenza dal giorno della ammissione al corso quale allievo ufficiale o sergente pilota.

Alla domanda dovranno essere allegati soltanto i documenti indicati nei numeri 3, 7, 8 e 13 del precedente articolo 4, il brevetto o attestato di pilota d'altante, nonché la copia del foglio matricolare aggiornata ed un rapporto informativo sulle qualità militari e disciplinari dei richiedenti.

I Comandi di reparto, presso i quali i militari si trovano in servizio, sono autorizzati, qualora nel frattempo essi acquistino titolo all'invio in congedo, a trattenerli alle armi in attesa dell'esito della domanda.

CRONACA BREVE

UN AMMALATO fu caricato sopra un aeroplano per essere trasportato, accompagnato da un medico, all'ospedale di Losanna; ma durante il viaggio, per sopravvenute complicazioni, il medico ritenne necessario compiere sull'ammalato una operazione chirurgica per salvarne la vita; l'operazione ebbe esito felice, cosicché l'ammalato, giunto a Losanna, poté vantarsi di essere forse il primo uomo operato fra cielo e terra.

DURANTE le recenti grandi manovre aeree inglesi, sei piloti sono rimasti uccisi, uno disperso, uno ferito; otto apparecchi sono stati posti fuori combattimento e uno non è stato ritrovato. E' da notare anche che undici uomini si sono salvati col paracadute.

IL PIU' GIOVANE primatista aereo di distanza è, con ogni probabilità, il piccolo John Enzer, dell'età di sei settimane, che ha totalizzato la bellezza di 8000 chilometri di volo, da Southampton a Mombasa.

L'AVIOLANEA Nuova Zelanda-Australia verrà collegata a quella Inghilterra-Australia dell'Imperial Airways, in modo da assicurare un collegamento diretto settimanale tra la Gran Bretagna e la Nuova Zelanda.

E' STATO INAUGURATO in Polonia il primo corso di paracadutismo per infermiere della Croce Rossa; dopo un'istruzione teorica generale, gruppi di tre allieve ed un istruttore effettuano lanci con paracadute da circa 700 metri di quota da bordo di aeroplani «Fokker».

UNA MISSIONE militare polacca è giunta in questi giorni in Italia per studiare la nostra organizzazione di difesa antirea ed ha assistito ad esperimenti svolti in alcune delle principali città.

IN GERMANIA si sta progettando un servizio aereo Berlino-Città del Capo, via Congo belga, che sarebbe gestito da una società internazionale.

NELL'ARGENTINA si è effettuata una gara aerea di regolarità che

è stata vinta dall'aviatrice Carla Lorenzini, oriunda italiana.

IL PILOTA Gaudry ha compiuto con un aereo un volo di 150 chilometri in ore 4 e 15 minuti; l'interesse della prova deriva dal fatto che essa si è svolta sopra un percorso precedentemente stabilito.

RAPIDITA'... GASTRONOMICHE. La caccia al gallo di brughiera venne aperta in Scozia venerdì 12 agosto. La stessa sera gli uccelli, abbattuti nella giornata furono spediti per aereo a Londra, all'albergo Savoy. Di là, dopo aver subito una preparazione speciale per mantenerli in stato di perfetta conservazione, furono portati alla Compagnia Imperial Airways che li spediva il giorno dopo, sabato, alle 5 e un quarto, con la linea postale al Cairo a 4000 km. di distanza dalla capitale inglese, ove giungevano la mattina della domenica e venivano distribuiti a diversi alberghi dell'est africano, mentre altri galli vennero trasportati a Nyir (a più di 8000 km. da Londra) e a Durban, nell'Africa del sud, a 11.000 chilometri dalla metropoli, due o tre giorni dopo la partenza dall'Inghilterra.

UNA NUOVA TRANSVOLATA ALTANTICA? Il pilota Dick Merrill annunzia con grande fracasso la sua intenzione di attraversare l'Atlantico da Nuova York a Parigi, usando un apparecchio monomotore da caccia. Con questo viaggio transatlantico, che Merrill conta effettuare alla velocità di 500 chilometri all'ora e quindi in sole 12 ore, egli avrà compiuto per la quinta volta la stessa impresa.

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

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— E che cosa, per la barba di Abramo? — chiese stupito Ezechiele. — Mi sembrate incontentabile, amico.

— Un aeroplano, finché ha le ruote in terra, non è un aeroplano. Sinò a quando non lo avrò visto volare, non sarò tranquillo. Potete trovarci, Ezechiele, della buona benzina e dell'olio?

— Sicuro; e anche di ottima qualità.

— Bene. Andate a prenderne una buona quantità e cercate di sbrigarvi. Voglio fare una prova prima di sera.

— Vado — disse semplicemente Ezechiele e, attaccato al cavallino al carretto, partì.

Fu di parola. Il sole non aveva ancora toccato l'orizzonte occidentale, che egli era già di ritorno. Senza parlare e con un'ansia comprensibile, i francesi riempirono i serbatoi e dettero un'ultima occhiata al motore. Dopo aver puntellato le ruote, Gervais disse:

— Su, Paul, monta! Ti concedo l'onore d'essere il primo a pilotar l'Arlecchino.

— E d'esser l'imbecille che si rompe il collo se le cose vanno male, no? — sogghignò Paul. — Prego, mio illustre amico, l'onore deve essere tuo.

— Ma dovrà pure rimaner qualcuno a terra che giudichi il comportamento dell'apparecchio!

— Giustissimo! Sarò io quello.

— Sei un ignobile vigliacco, Paul!

— Verissimo, Gervais, ma appunto perché il coraggio sei tu, mettili alle leve e decolla.

— Uff! Hai ragione che sta per venir buio... Fianimola con le discussioni, ora! Piglia mezzo dollaro e buttlano in aria. Decideremo a testa e croce. Chi indovina...

— Rimane a terra! — rispose Paul, cavando di tasca una moneta. — Testa! — gridò lanciandola in aria.

— Croce! — disse Gervais.

I due si curvarono sulla moneta caduta.

— Va' all'inferno tu e tutta la tua ladra razza! — mugolò ferocemente Paul, rialzandosi, mentre Gervais rideva tutto lieto. — E' croce!

Senza aggiunger parola, salì nella cabina ed azionò l'avviatore. Il motore s'accese con bella regolarità, facendo vibrare l'apparecchio.

Gervais ed Ezechiele si guardarono con un sorriso orgoglioso.

— Via i puntelli! — urlò dal finestrino Paul.

I pietroni che erano stati messi a contrasto con le ruote, furono precipitosamente tolti. L'elica accelerò i giri, l'Arlecchino si mosse, fece un largo giro, mise la prua contro il vento, affrettò la corsa e un raggio del sole morente filtrò fra gli pneumatici e l'erba del prato.

— Evviva! — urlarono Ezechiele e Gervais saltando e gettando in aria i capelli.

— Evviva! Vola! Ahhh!

Questo « Ah! » non era di gioia, ma di disperazione e di rabbia.

Infatti l'Arlecchino s'era alzato da terra appena d'uno paio di metri quando si smembrò. Le due ali cedettero e contemporaneamente caddero a destra e a sinistra. Seguì lo schianto degli pneumatici che scoppiavano urtando contro terra e lo scricchiolio del carrello che si disarticolava. Contemporaneamente e per contraccolpo, i piani d'impenaggio cadevano come foglie secche da un ramo scosso.

Mezz'ora dopo Paul, che se l'era cavata con ammaccature da nulla, tracannando il quarto bicchiere di whisky, diceva, con voce ancora tremula:

— E meno male che ho tolto il contatto a tempo, se no a quest'ora ero carbone insieme con l'apparecchio.

— In conclusione — osservò Gervais, che fissava abbattuto le sparse membra dell'Arlecchino — tante fatiche per nulla. Il carrello è sfasciato e tutto il resto in pezzi...

— In pezzi, ma non rotto — fece notare Ezechiele.

— Per noi è lo stesso. Il fatto è che ci vuole un'officina per rimontar l'aeroplano, e in più un mucchio di soldi per ripararlo. Piantiamolo lì dove sta e partiamo!

— Ma, per la miseria! — gridò Paul che, sdraiato su un mucchio di coperte, s'era rialzato in fretta. — Chi diavolo si è divertito a nascondere sassi e bastoni qua sotto?

E buttò tutto all'aria, provocando una grandinata di bulloni, di viti e di piccoli tubi d'acciaio.

Un triplice grido s'udì.

— Ma guarda, ma guarda! — cantilenò sarcastico Gervais. — Siamo davvero dei bei meccanici, noi! C'erano avanzati questi pezzi nel rimontare, e qualcuno ci ha buttato le coperte addosso! E' inutile che mi guardiate brutto. La colpa è mia come vostra. Beviamoci sopra, piuttosto, e che la sia finita! Paul, preparati. All'alba partiremo sul carrettino di Ezechiele. Mano ai bicchieri, ora!

— Ma, scusate signori, — disse timidamente il vecchio barbiere. — Vi avevo pur detto che, se fallivamo, mi riservavo di farvi una proposta...

— Fuori questa famosa proposta! — esclamò rudemente Paul.

— No. Ceniamo, prima! — replicò Gervais. — Sarà più interessante ascoltarla a stomaco pieno e con le pipe in bocca.

Quale fosse la proposta di Ezechiele noi non lo diremo mai. Ci piace esser crudeli, ma certo i nostri perspicacissimi lettori lo comprenderanno dallo sviluppo degli avvenimenti.

« L'ANELITO DI CROW-NEST »

La sala del municipio di Crow-Nest Corner rirgurgitava quella sera di gente. I manifesti affissi dalla sera prima agli angoli delle piazze dicevano, con spartana semplicità:

MUNICIPIO DI CROW-NEST CORNER

Questa sera alle nove, riunione pubblica. Ordine del giorno: proposta del concittadino Ezechiele Saul Potter.

In compenso, strane voci circolavano per il paese circa l'oggetto della riunione, sebbene mastro Ezechiele non avesse fiato con nessuno. Anche la presenza di due stranieri, Paul e Gervais, aveva contribuito a scaldar le fantasie dei buoni paesani.

Alcuni parlavano della scoperta di ricche miniere di diamanti nel territorio di Crow-Nest; altri di un imminente sbarco di truppe giapponesi, pur non curandosi di spiegare come lo sbarco potesse avvenire a Crow-Nest che si trovava ad almeno 200 chilometri dal mare; altri infine giuravano che quella sera si sarebbe proclamata la repubblica di Crow-Nest libera e indipendente dal tirannico e sfruttatore governo di Washington.

Anche i corridoi del Municipio erano affollati, e così le scale, e sulla piazza antistante molta gente s'agitava nervosa, discutendo accaloratamente e guardando spesso il balcone in attesa delle annunciate storiche decisioni.

Alle otto precise il sindaco, dato il piglio a un martelletto di legno, ne picchiò qualche secco colpo sul tavolo. Si fece silenzio e il sindaco accennando a Ezechiele, cominciò:

— E' inutile, signori, che vi presenti il nostro Ezechiele, glorioso pioniere dell'aviazione americana — ma che dico, americana? — mondiale. Egli, che per tanti anni tenne fra le sue oneste e intemerate mani le illustri teste dei fratelli Wright, egli, che centinaia di volte passò il ferro sulla gola dei padri dell'aviazione universale; egli, o signori, non soddisfatto dell'antica gloria, ne sogna di nuove, di più fresche, e si prepara con la sua proposta originalissima e, direi quasi, sublime, a tramandare il nome suo, il nome mio, il nome vostro, il nome nostro...

— Il nome di coloro... — interloquì una voce nasale. — E che fate esercizi grammaticali?

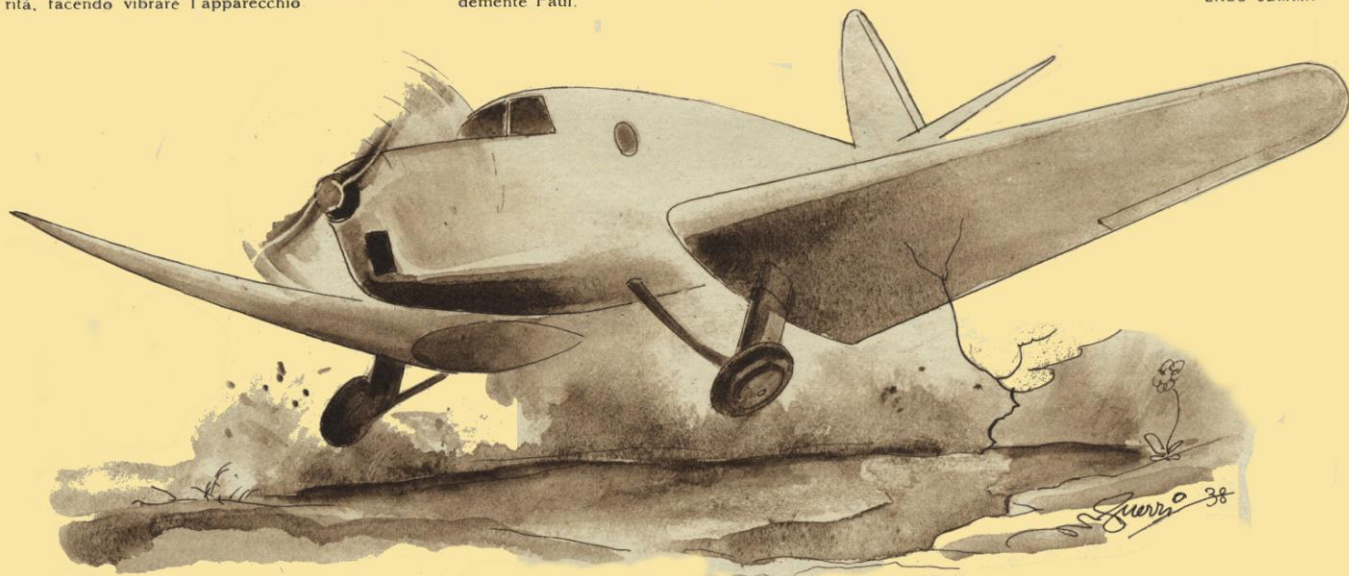
— Silenzio! Alla porta! Un po' di rispetto! — si gridò da ogni parte, mentre il sindaco stambrava energicamente col suo martelletto sul tavolo.

— ... A tramandare, — riprese — alla storia il nome di tutti, affinché le generazioni future ne parlino ammirate nei secoli dei secoli...

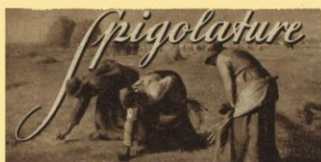
— Amen! — cantilenò la stessa voce, suscitando un altro putiferio.

(Continua)

ENZO JEMMA



Le due ali cedettero...



Le interessanti prove di un apparecchio ad ali battenti. — Un ingegnere viennese, il signor M. Brunner, ha compiuto, alla presenza di un corrispondente del «Der Deutsche Sportflieger», le prove di un modello ridotto ad ali battenti che sembra voli alla perfezione. Ciò che più ha sorpreso il giornalista tedesco sono state le partenze verticali dell'apparecchio che viene lasciato in posizione perpendicolare, solo con la coda a contatto col suolo. Appena gli elastici propulsori vengono liberati, il piccolo ornitottero parte come una freccia e difficilmente si riesce a seguirlo con lo sguardo. Nel volo orizzontale senza vento prende egualmente una grande velocità, percorrendo in linea retta e con una stabilità eccellente una distanza cinque volte maggiore di quella che potrebbe compiere un modello ridotto ordinario di una medesima forza. Questi interessanti risultati hanno indotto l'ing. Brunner a realizzare un apparecchio di m. 7,05 di apertura di ali e di m. 1,62 di lunghezza. Le ali sono montate a snodo cardanico sul meccanismo centrale di trasmissione. Questo è azionato da un motore di 4 HP ed imprime alle ali le stesse un movimento circolare che può essere trasformato in un battimento, con un angolo di 45°, dall'alto in basso ed in avanti e dietro. Le estremità della velatura mobile somigliano, nella struttura, alle penne remiganti degli uccelli e vengono comandate con un pedaliera. Sfortunatamente, la prova di questo apparecchio è stata interrotta al primo tentativo perché l'intelaiatura ha ceduto, appena messo in azione il motore. Ma l'ingegnere Brunner, per nulla scoraggiato, riprenderà tra poco le interessanti prove.



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)
L'enimmistica moderna ha una larga schiera di cultori molto valenti, riuniti in un Ente federativo che ha il simbolico nome di S. F. I. N. G. E. (Società fra Iniziati nei giochi enimmistici).
Fra i moderni esempi di giochi enimmistici ve ne sono di bellissimi che non cito perché una scelta anche limitatissima occuperebbe troppo spazio. Essi uniscono alla tecnica — che si è andata naturalmente sviluppando fino a diventare raffinatissima — una forma poetica talvolta molto elevata ed ispirata. Gabriele d'Annunzio, con bella immagine, definì l'enimmistica come « la sorella cadetta della letteratura », tuttavia l'attività della moderna famiglia degli enimmisti (che — come dicemmo — ha tradizioni veramente aristocratiche e degne, ed agisce con elevati intendimenti d'arte) non è sufficientemente nota e la popolarità dei suoi « campioni » è certo sproporzionata al loro merito.
Questo si è detto per quanto riguarda l'enimmistica, che chiameremo « ufficiale »; ma in realtà l'enimma, questo spiritello astuto che ama avvolgersi nei lembi del gran manto del Mistero, si insinua oggi più che mai nella nostra vita, nei nostri passatempi: i giochi a parole incrociate (cruciverba), sono una forma di enimmistica certo molto più sciatta e dimessa nei confronti della vera arte enimmistica, ma è pur sempre enimmistica. E i libri gialli, e gli spettacoli gialli, non sono forse, in fondo in fondo, applicazioni dell'enimma al romanzo?
(continua).

INDOVINELLO

Allor che lungi dal terreno calle il mio padron s'inerpica pei cilei, egli mi vuol con sé: vuol dir che gli son caro, e allor com'è ch'egli mi volta poi tanto di spalle? Però non me ne lagno, o gli sto appresso fedele e sottomesso. Io parlare non so, ma all'occasione mi so spiegar; se noi sapessi, guai! Senza una mia ben chiara spiegazione, che ne sarà di te, mio buon padrone? né tu né io non ci vedrem più mai!

FALSO ACCRESCITIVO

Se questa verde, profumata erbetta rendere grande e grossa si vorrà

saprà dell'avier la man provetta mutare al suo apparecchio direzione, oppur varlarne la profondità.

ANAGRAMMA (6)

Nel turbolento andar delle sue pale la ruota del mulino un po' rammenta, ma ben altro è il lavor cui dessa è intenta, poi che, sferzando l'aria, prezioso ausilio è all'ale che il buon pilota, nel suo audace zelo, tranquillo guida per le vie del cielo. Ma s'un l'essenza grafica ne muta, vi trova allor di spirito, festoso una sottile battuta e gusta e apprezza la vivace arguzia d'una burla garbata che provoca sul labbro la risata!

La spiegazione dei giochi pubblicati nel numero 36 verrà pubblicata nel fascicolo del 25 settembre, quella del presente, nel numero del 2 ottobre.

Fra i nomi dei solutori del gioco pubblicato in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale sarà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro 7 giorni dalla data del presente fascicolo la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pin-daretto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI DEL N. 35

Rebus a frase: Apparecchi Caproni.
Frase a sciarade: Lezioni di pilotaggio.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Vera Melandri, via Fontanone, 15 - Imola. Alla Melandri è stato inviato un libro.

LA BATTAGLIA DELL'ALFAMBRA

Il contributo formidabile e de-solivo che l'aviazione, ed in particolare l'Aviazione Legionaria, hanno portato alle operazioni militari che vanno sotto il nome di « battaglia dell'Alfambra » è minutamente descritto e vagliato dal col. Ugo Fischetti nel numero del 15 settembre de L'ALA D'ITALIA testé uscito. L'articolo, di grande interesse storico e militare, è ampiamente illustrato da fotografie inedite, oltre che da tavole in rotocalco fuori testo. Sempre sullo stesso argomento della guerra aerea di Spagna, il giornalista inglese, pilota della Grande Guerra, Arch Whitehouse sponga in modo definitivo quei preziosissimi « eroi » americani che, dopo una gita nella Spagna rossa, riempiono di fantastici racconti i periodici degli Stati Uniti.

Fra gli altri articoli segnaliamo quelli di T. Brinati su l'exportazione aeronautica; di A. Izzo che illustra quali sono gli esplosivi dell'aeronautica e la loro efficacia; alcuni articoli tecnici sui nuovi velivoli italiani e su uno speciale motore-cannone. Notiamo in particolare uno scritto del noto regista Romeo Marcellini sul film Luciano Serra, pilota, una ardita composizione letteraria di Benedetto, ed un articolo di M. Fucini che rievoca avvenimenti dello autunno 1918.

Le consuete rubriche completano questo secondo numero de L'ALA D'ITALIA rinnovata, in vendita in tutta Italia a L. 2,50.



Il progetto di un povero pazzo

Premetto subito che questa idea è di un mio amico che si chiama Alberto Mastroianni, da non confondersi con l'ormai famoso Mastroianni Alberto, pittore trichico. Precisato questo punto, passo al fatto.

Dovete sapere che spesso avvengono nella nostra redazione delle discussioni clamorose su diversi soggetti che naturalmente riguardano l'aviazione, e quasi sempre io finisco per essere preso in giro come il saccentone della situazione per la mia pignoleria tecnica di fronte alle concezioni, direi, astratte degli altri colleghi della redazione. Ma una di queste discussioni è avvenuta appunto sere or sono, in seguito alla lettura di un articolo di S. E. l'Accademico Arturo Crocco, comparso sul Giornale d'Italia dell'11 corrente, nel quale articolo l'illustre uomo considerava ormai quasi superata la specialità dei caccia. Poiché l'articolo intendeva dimostrare che i bombardieri potranno essere raggiunti dai caccia quasi sempre dopo aver espletata la loro missione da bombardamento, io sostenevo che in una prossima guerra difficilmente i bombardieri potranno sfuggire alla vigilanza dei caccia incrociati ad alta quota. Queste nutrite formazioni, avvertite in tempo dai posti di intercettazione a terra, potranno tagliare la strada al nemico prima che questi possa raggiungere l'obiettivo da colpire. Ed ecco che il caro Mastroianni lancia la palla: « Eh, già! E come faranno i caccia a stare sempre in volo dalla mattina alla sera per intercettare gli eventuali bombardieri nemici? ». E dopo questo interrogativo si mette la palma della mano alla fronte e tutto festante espone una sua idea bislacca: « Ecco, ho trovato! Una cosa semplicissima! Ed è strano che nessuno ci abbia

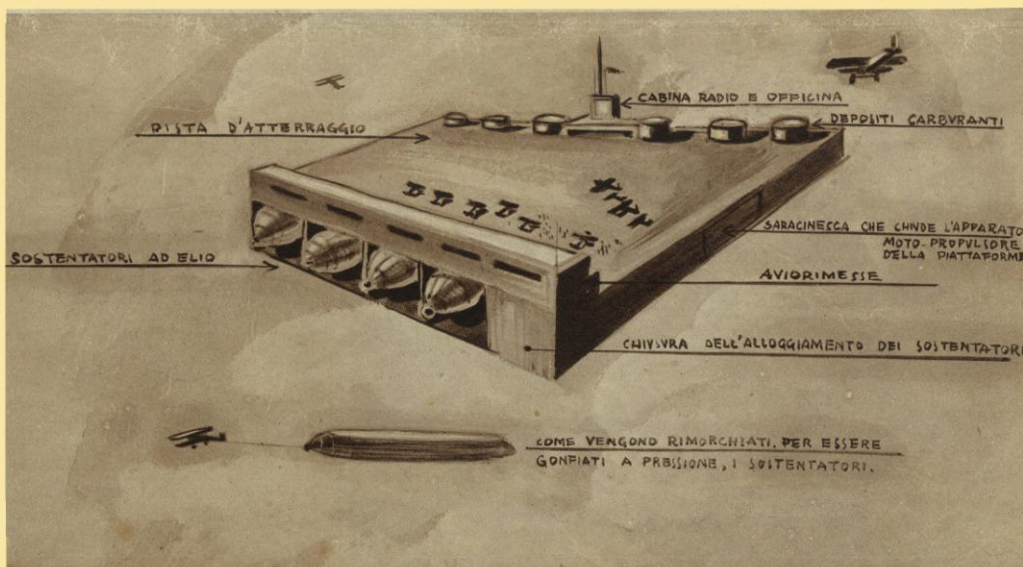
mai pensato. Per quale ragione costringere i poveri cacciatori a venire giù dopo sì e no due ore di volo (chè tante glie concede la limitata autonomia di benzina del loro apparecchio) per rifornirsi e ripartire di nuovo? In questo modo dovremmo avere un numero doppio di aeroplani per permettere il cambio al servizio di guardia aereo imposto dalla nuova strategia. Ebbene, io ho pensato ad una specie di piattaforma galleggiante munita di tanti palloncini ripieni di idrogeno, i quali terranno sospesa questa piattaforma ad una quota altissima. La piattaforma, sulla quale gli aeroplani da caccia potranno liberamente atterrare, conterrà eventuali rifornimenti di benzina, officine, ecc. »

Con la mia solita tattica demolitrice e facendo finta di prendere sul serio la geniale idea di Alberto Mastroianni, l'ho avvertito che i palloncini, oltre a rappresentare un grave ostacolo per l'atterraggio degli aeroplani costrutti a prendere contatto con la piattaforma tra palloncino e palloncino, rappresentano anche un facile bersaglio per le eventuali aggressioni nemiche. Basterebbero poche nutrite scarche di pallotole incendiarie per far crollare tutto. Ma Alberto Mastroianni non ha ceduto per questo. Modificata li per li, in un istante, la sua idea, egli l'ha perfezionata dicendomi: « Già, e allora io leverò i palloncini e costruirò la piattaforma stessa, munendola di tanti scompartimenti e li riempirò di elio contro il pericolo degli incendi ».

Sì, cari amici, questa è l'idea e viene da un uomo pieno di salute con il cervello a posto, amante del buon vivere. Vi dico tutto ciò perchè voi forse potreste pensare il contrario.

I disegni del caro Alberto Mastroianni sono stati eseguiti da Mastroianni Alberto che, come ripeto, non ha nulla a che vedere con Alberto Mastroianni.

Ing. SOFISTICO



POSTA *area*

Gian Marco Ferrari - Venezia. — Sono felice della tua decisione, anche perché tu mi assicuri che la passione per l'aeronautica te l'ho ispirata io e che la decisione di entrare all'Accademia ti è venuta leggendo le pagine de *L'aquilone*. Sono proprio contento. Se vuoi conoscere il regolamento dell'Accademia non hai che da scrivere alla direzione di Caserta, oppure inviare tre lire alla nostra Amministrazione che ti spedisce l'opuscolo « Come si diventa aviatore ». La costruzione di un motore a scoppio non è impossibile, ma difficile, assai difficile. Occorre avere cognizioni tecniche molto profonde e capacità costruttive di provento meccanico. Sei tu un uomo in possesso di tali preziosi requisiti? Se sì, sei un uomo fortunato, e potrai costruire un motore a scoppio di qualsiasi dimensione (devo anche aggiungere che per costruire un motore occorre avere a disposizione una bene attrezzata officina meccanica). Dunque auguri: per l'Accademia e per il motore.

Pulcino - Rovereto. — Ben tornato. Sono contento. Auguri.

Giovanni Serlupi Crescenzi - Roma. — Dunque tu sei di Roma, « come *L'aquilone*, che ti piace tanto », e vuoi occuparti d'aeromodellismo, e vuoi conoscere la sede della R. U. N. A. e, ciò che più conta, hai « la faccia tondeggiate, gli occhi azzurri, corpo piuttosto grasso, bocca regolare ma molto rossa ». Stavo per dimenticare: « Altezza 1,50, torace 0,68; naso a patata ». Ora, perché la presentazione sia completa, io ti dirò che ho passato i trenta, ho 2 piedi, 2 mani, una testa, nove vestiti quasi nuovi e due vecchietti, 6 paia di scarpe, 29 cravatte, una biblioteca, 2 apparecchi radio, molti calzini quasi tutti con uno o più

buchi, il desiderio di una biblicetta e di un ettaro di terreno da coltivare a ortaggi e fiori. Ecco chi sono io. Ci conosciamo, adesso, e possiamo parlare di tante cose utili. Tu, aeromipote di nuova data, ti interessi di aeromodellismo ed hai già fatto il progetto di un modello veleggiatore. Vuoi sapere come devi fare per partecipare ai concorsi aeromodellistici? Semplicissimo: iscriversi alla R. U. N. A. e costruire dei

modelli volanti. La sede della R. U. N. A. è in via Lepanto, al numero 6. Sono contento che *L'aquilone* ti piaccia tanto e felicissimo della tua progettata campagna propagandistica. Gli abbonati e i lettori di Roma sono veramente numerosi; ma devi sapere che più saranno, meglio sarà. Non ti pare? Infine sappi che anche in marina si serve la Patria.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Ufo D'Orso - Milano. — L'Amministrazione ha deciso di accontentarti. Anche il distintivo ti è stato spedito, e a quest'ora deve già esserti arrivato.

Falchetto genovese - Genova. — Penso che forse) occulte potentissime si divertano a contrastare gli onesti sforzi degli impiegati del nostro Ufficio Spedizioni. Chi potrà mai far luce in tanto buio? Forse la tua lettera scomparirà. Falchetto genovese, se essa potesse parlare...

Rondinella d'acciaio. — Beata te, occupata a goderti la pace o la frescura di quel tranquillo paesetto toscano, senza dubbio delizioso, come sono tutti i paesetti della Toscana. Io ti scrivo circondato da colline di lettere, e penso che quando tu mi leggerai, avrai d'intorno una linea di colline verdeggianti sotto un limpido cielo. Qui fa caldo, e ogni tanto piove. Sì, rondinella d'acciaio, quel alipote al quale ha risposto Zio Falcone qualche numero fa, era una... nipote, ed eri più precisamente tu. Nessuno si è appropriato del tuo pseudonimo, stà tranquillo. Esso è ancora tuo, e tuo rimarrà. I tuoi elogi sulla nuova veste de « *L'aquilone* » hanno commosso profondamente tutta la

redazione, che ha deciso all'unanimità di elevare nel salone d'ingresso dell'Editoriale Aeronautico un monumento che ti raffiguri munita di ali, e agitante un vessillo con su scritto « viva la birra ».

Lodovico Galbiati - Milano. — Uh, come sei suscettibile, amico mio! Tu, poi, addirittura di partiti presi contro di te, di forze coalizzate e di attentati alla tua amicizia per « *L'aquilone* », lo disonori (scusami, sai) che sei un po' matto. Qui, io e Zio Falcone facciamo sommersi per tre quarti sotto un oceano di lettere e di cartoline, e tu pretendesti che si rispondesse alle tue missive subito dopo o quasi, il loro arrivo! Calma, Lodovico, e stammi a sentire. Il tuo racconto « Aquila Imperiale » è stato pubblicato, credo un bel mucchio di numeri fa. « Allegria Azzurra » verrà pubblicato, a suo tempo. Le tessere, lo ripeto per la milionesima volta, sono state tutte spedite. I due numeri mancanti alla tua collezione ti verranno spediti, se ancora ne esistono degli esemplari nei nostri magazzini. Ciao, amico Lodovico Galbiati.

Luigi Po...? - Roma. — Sei pregato di scrivere il tuo cognome abbastanza chiaro da poter essere letto, quando mandi a noi delle lettere, altrimenti correrai il rischio di attendere invano la risposta. E adesso sappi che la tavola dei modelli A. P. « che noi vendiamo non contengono nessuna speciale spiegazione, e questo per la semplice ragione che di spiegazioni non ve n'è bisogno, essendo tutte le parti degli aeromodelli riprodotte nelle tavole alla loro grandezza naturale. L'attestato di aeromodellista si ottiene frequentando (con buoni risultati, s'intende) una scuola di modelli volanti della R. U. N. A. e partecipando a qualche gara.

C. E. - Borgosesia. — Devi specificare bene quale veleggiatore ti interessa, perché nel 1936 « *L'aquilone* » si è occupato della costruzione di due veleggiatori. Il movimento al quale accenni è causato da un difetto del modello in seguito al quale questo risulta cabrato. Il veleggiatore sale perciò troppo rapidamente, perdendo quindi velocità e « spandendo ». Poi risale di nuovo, e di nuovo ricasca.

Vittorio Nenzioni - San Vitale. — Caro amico, la domanda che rivolgi a zio Falcone, e alla quale per incarico di questi io rispondo, esorbita un po' dal nostro campo; comunque, abbiamo deciso di... esorbitare anche noi. In quel tale collegio gli uomini beneficiati sono venti, le donne trentadue. I primi prendono venticinquattro lire, le seconde ne ricevono quindici. Sul metodo usato per risolvere l'arduo problema non ti posso illuminare, perché la riduzione non è — lo confesso — opera nostra. Effettivamente, il problema è arduo, e siamo dovuti ricorrere, per trovarne la via d'uscita, ad alcuni amici dell'Istituto Nazionale delle Ricerche. Questi bravissimi signori si son messi a cercare, a ricercare, e alla fine... Però, dico io, che s'ipi, quelli che inventano i problemi! Dare venticinquattro lire ogni domenica agli inservienti di quel collegio, per « i loro piccoli svaghi »! Altro che piccoli svaghi. Con quella somma, gli inservienti di quel tale collegio si saranno dati senza dubbio ogni domenica a banchettoni, feste in costume e gare di corse nel sacco.

Giovanni Pulidori - Ponzano. — Comprendo dalla tua lettera che tu sei ancora all'ABC dell'aeromodellismo. Ti consiglio di acquistare, inviando alla nostra amministrazione, tramite il Conto Corrente Postale N. 1-24718, la somma di lire venticinque, il volume « Il costruttore di aeromodelli ». Questo libro contiene tutte le notizie relative all'aeromodellismo, alla sua storia e alla costruzione dei modelli volanti, e leggendolo apprendrai quanto è necessario conoscere per potersi dedicare a questa piacevolissima attività giovanile.

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO
Roma Via San Michele 22 - Telefono 580/60



Il francobollo aereo d'Italia

Questi i francobolli di Posta Aerea emessi in Italia, fatta eccezione per quei pochi di Servizio di Stato e quelli delle Colonie e possedimenti, quasi sempre del resto collegati alle serie precedentemente descritte, dei quali parleremo trattando i singoli argomenti.

PARTE SECONDA.

In questa seconda parte, che, senza dubbio alcuno è la più interessante — tratteremo dei francobolli emessi dai singoli Stati Italiani prima del 1870 (Regno delle Due Sicilie, Regno Lombardo-Veneto, Ducato di Modena, Ducato di Parma, Stato Pontificio, Governo Provisorio delle Romagne, Regno di Sardegna, Granducato di Toscana) poi dal Regno d'Italia, dalla unificazione ai giorni nostri.

Naturalmente, ci atterremo alla regola di trattare volta per volta un singolo Stato, anche perché, come è noto, le varietà e gli errori dei pezzi sono numerosissimi.

SARDEGNA - Emissione 1851.

In litografia. Carta pesante. Non dentellati. Effigie di Vittorio Emanuele II (fig. 1):

- 1) 5 cent. nero;
- 2) 20 » azzurro chiaro;
- 3) 40 » rosso chiaro.

Del numero 1) esistono tre varietà:

- a) nero carico;
- b) grigio nero;
- c) grigio seppia.

Del numero 2) due varietà:

- a) blu scuro;
- b) azzurro scuro.

Del numero 3), tre varietà:

- a) rosa carminio;
- b) rosa lilla;
- c) lilla rosa.



Fig. 1 Fig. 2

Questa serie è una delle più rare. Il valore dei pezzi — ripeto che il valore si intende per esemplari perfetti e cioè di bel colore, con grandi margini, in condizioni di conservazione assoluta — si aggira sulle seguenti cifre (la prima per l'esemplare nuovo, la seconda per l'esemplare annullato):

- 1) L. 600, L. 350; 2) L. 270, L. 40; 3) L. 900, L. 720.

La varietà che sale alle cifre più alte è la c) del n. 3), che raggiunge, rispettivamente: L. 3000 e L. 4500.

Il valore delle « coppie », corrisponde a circa il doppio degli esemplari semplici, e quello dei blocchi di quattro pezzi a circa dieci volte.

Emissione 1853.

Impronta in rilievo a secco. Carta colorata. Non dentellati. Effigie di Vittorio Emanuele II. (fig. 2):

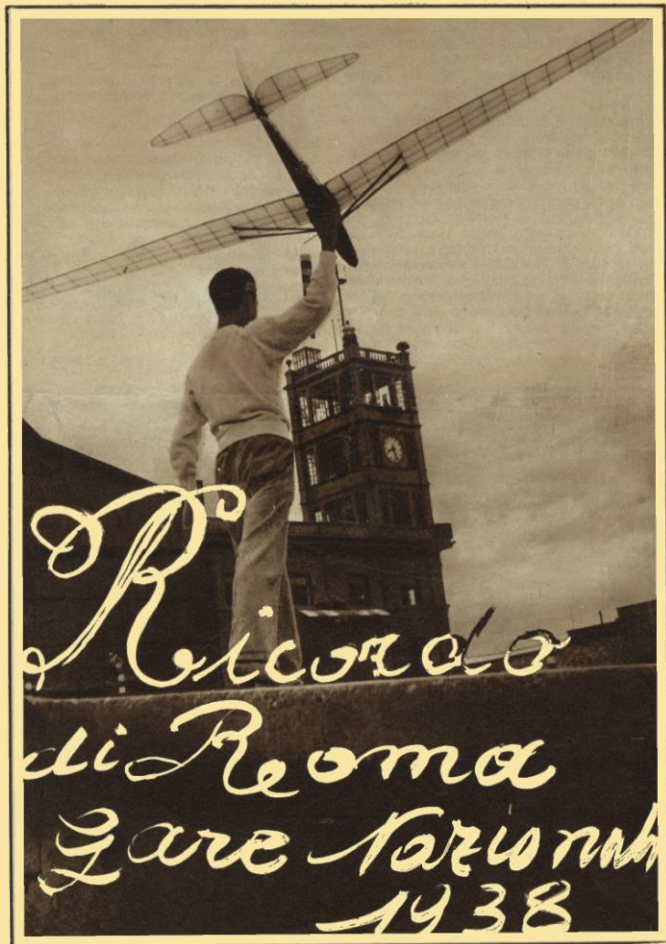
- 1) 5 cent. verde scuro;
- 2) 20 » azzurro;
- 3) 40 » rosa pallido;

MAURITIUS POSTOFFICE

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

— Fondata nel 1880 —
Capitale Lit. 45.000.000
Stabil. a Torino ed a Savigliano
Direz. TORINO - C. Mortara, 4
COSTRUZIONI
AERONAUTICHE

Costruzioni Elettriche - Meccaniche - Metalliche - Ferroviarie
Tranviarie — Condotte chiodate e saldate
Apparecchi e Centralini telefonici
Apparecchi Radiorecipienti e Radiofonografi



AEROPLANI FIAT

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI



FIAT G 18 V

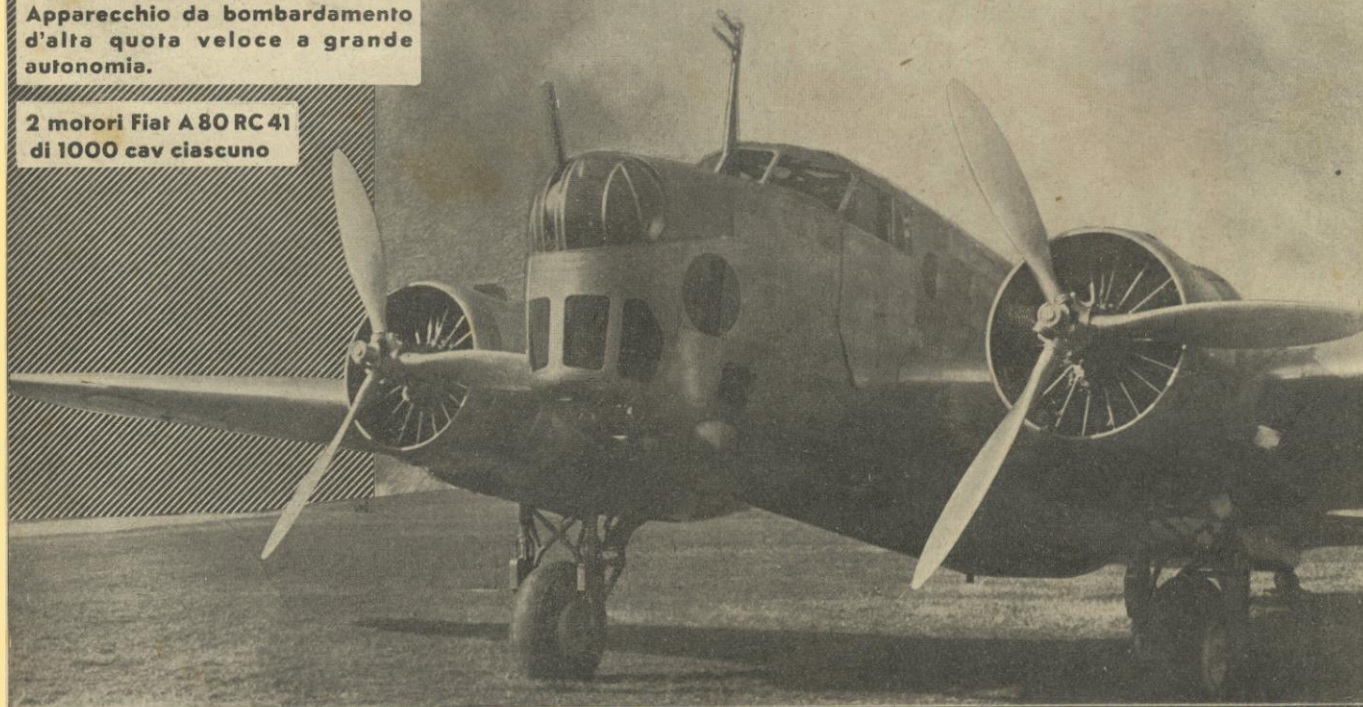
l'apparecchio per trasporto passeggeri (18 persone e bagagli), che si è imposto tra i più veloci e sicuri del mondo.

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno

FIAT BR 20

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

2 motori Fiat A 80 RC 41
di 1000 cav ciascuno



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

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Vedi, il Sole per fare i bagni di Sole si deve guardare in uno specchio.

- Quelli vanno a sputare in Matte perchè è vietato sputare in Terra.

- E' l'anima di una mucca defunta che va nel paradiso delle mucche: in via Lattea.

STEINHILBER