

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Don Quirino '38

- Quei seccanti dei Carletti... facciamo finta di non averli visti...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 42

16 ottobre 1938 XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù, 6

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblcazioni 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

Può accadere un giorno che il brevetto di pilota valga anche come licenza di caccia. Intanto ci sono già dei sintomi promettenti.

In Francia quest'anno è apparsa una nuova interdizione per la caccia al camoscio. L'uso dell'aeroplano è formalmente proibito per cacciare il grazioso animale.

Rincorrere la selvaggina è stato sempre uno sport aviatore attraentissimo, specie nelle sconfinite pianure siberiane e canadesi, poiché il mezzo si è dimostrato di una grande efficacia. Sembra che in Francia si stesse però esagerando, perché lo sport si era esteso anche in alta montagna, sul Massiccio del Monte Bianco e sul Delfinato, dove il camoscio veniva inseguito fin sopra le creste ed i picchi più alti. Le nuove misure legali mirano quindi a proteggere maggiormente una razza di animali già numericamente tanto ridotta in Francia.

E va bene. Però c'è sempre una domanda da farsi. Nei riguardi della caccia, come deve considerarsi un aeroplano? Come arma o come cane?

Alcuni volenterosi americani stanno seriamente pensando di verniciare di bianco i negri dell'Africa e di nero gli esquimesi insieme a tutti gli altri abitanti del polo. E sapete perché? Per scopi umanitari, ossia per far sentire ai primi meno caldo ed agli ultimi meno freddo. Ed ora, volete sapere come è nata l'idea?

Prima del tentativo di raggiungere la stratosfera, il professor Piccard fece dipingere di nero la cabina ermetica del suo pallone, pensando giustamente che il colore avrebbe ridotto la temperatura all'interno. Difatti, raggiunta l'altissima quota, mentre la temperatura esterna era di 60 gradi sotto zero, dentro la cabina faceva un caldo tropicale, circa 40 gradi positivi. L'enorme sbalzo di temperatura, lì per lì non fu attribuito al colore della navicella, ma a qualche altra causa che non fu possibile precisare. Tuttavia, l'anno successivo il prof. Piccard volle provare a dipingere di bianco la cabina; i risultati furono sorprendenti. All'esterno si registrarono egualmente 60 gradi sotto zero, ma, e all'interno, la temperatura non discese mai sotto i due gradi negativi. Se invece del bianco si fosse usato il grigio alluminio, là dentro l'equipaggio sarebbe stato come a casa sua. Ma non è tutto qui.

Una importante casa di carburanti ha fatto un altro esperimento. Ha riempito di benzina diversi serbatoi della capacità di 50.000 litri e li ha dipinti con colori differenti. Dopo quattro mesi di deposito, nel solo serbatoio dipinto in nero si è verificata una perdita di 4543 litri dovuta alla evaporazione per effetto del calore maggiormente assorbito da quel recipiente. L'esperimento si è ripetuto con dell'olio minerale ed anche qui la perdita nel serbatoio nero è stata notevolissima.

Dunque, l'iniziativa degli allegri umanitari americani non è del tutto disprezzabile. I poveri negri si sentiranno refrigerati sotto una spennellata di caice e gli esquimesi non

batteranno più i denti dopo una passata di lucido Brill. Però, questa benedetta natura ci poteva anche pensare, prima di assegnare i colori alle razze umane.

Al signor Abraham viene tolto improvvisamente di mano il giornale « Les Ailes » proprio nel momento in cui i suoi occhi leggono un titolo, sensazionale per lui, in fondo ad una pagina: « L'influenza dell'aviazione sul prezzo delle salsiccie ».

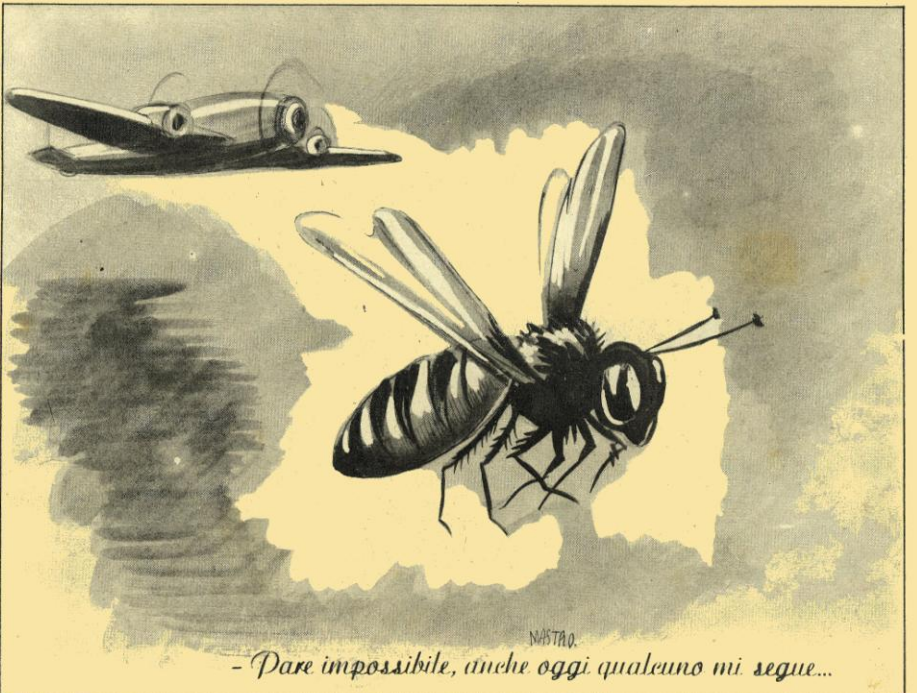
« Mi rincresce, ma debbo scappare via subito — gli dice l'amico, ripigliandosi il giornale e saltando sull'autobus che non arrivava mai — ciao! »

Il signor Abraham rimane appoggiato alla porta della sua pizzeria con un grosso punto interrogativo dentro la testa. Malgrado la sua astuzia volpina, questa volta egli non riesce a mettere d'accordo il prezzo delle salsiccie con gli aeroplani. Ci pensa tutto il giorno, finché la sua morbosa curiosità diviene un incubo. A cena non tocca cibo e la notte la passa insonne. Al mattino si alza prestissimo per andare in cerca dell'amico che aveva « Les Ailes », ma non lo trova in casa. Allora il signor Abraham si fa coraggio, chiude gli occhi e sborsa un franco e 25 centesimi per acquistare una copia del settimanale. Cerca la dannata notizia con il cuore che batte forte forte e legge. Legge che in una piccola città di provincia, calma e tranquilla, vi fu un'esplosione di gioia quando si seppe che colà stava per sorgere una grande fabbrica di aeroplani. « Ecco finalmente il lavoro per tutti » — si disse. — L'altra città, distante cinquanta chilometri, sarebbe crepata di rabbia. Difatti, poco dopo, lo stabilimento è inaugurato e le porte si spalancano per reclutare le maestranze. La paga è buona; il falegname la paragona con quella che dava la sua piccola bottega. Nessuna esitazione. Egli corre alla fabbrica degli aeroplani. Il fabbro fa altrettanto e così pure fanno gli elettricisti, gli stagnini, i meccanici, i lattonieri, i carrozzieri e gli armaiuoli. E quando tutti gli specializzati nel lavoro in ferro od in legno sono stati assorbiti, ecco il turno dei macellai, bercai, ombrellai, orologiai, muratori, arrotini, i quali emigrano in massa verso la nuova industria, dove la richiesta di mano d'opera aumenta continuamente.

Uno solo è rimasto fermo, impalato ed impassibile, dentro la vecchia bottega. E' un salumaio che ha atteso la partenza dell'ultimo concorrente per aumentare smisuratamente il prezzo delle salsiccie e dei prosciutti, « roba indispensabile di cui nessuno può fare a meno », dice lui. E gli affari sono veramente d'oro per quel furfante. Gli acquirenti hanno tutti buone paghe e possono spendere senza discutere tanto.

Queste cose ha letto il signor Abraham, che ha emesso una infernale imprecazione quando ha pensato che la fabbrica di aeroplani più vicina alla sua bottega era a trecento chilometri.

L'IMBONITORE



- Pare impossibile, anche oggi qualcuno mi segue...



Ho volato (finalmente) e posso dire, a coloro che non hanno ancora provato questa magnifica emozione, che un mucchio di cose, sul conto degli aeroplani, non sono vere.

Non è vero che il decollo fa un effetto strano, che il volo dà « un certo non so che », che quando si sale fa male il cuore, che quando si scende...

« *quando si scende, è come in ascensore: lo stomaco viene in bocca.* »

Questa faccenda dello stomaco che viene in bocca me la sono portata nella testa, fissa come un chiodo, per moltissimi anni della mia infanzia.

E' stata per me una di quelle idee che si incollano nelle pareti del cranio, e che, anche nonostante i nostri sforzi più vigorosi, non se ne vanno più via. Restano lì, magari un po' nascoste dai pensieri più recenti, e ogni tanto, quando meno ce lo aspettiamo, balzano di colpo in prima fila: « *quando si scende, è come in ascensore: lo stomaco viene in bocca.* »

Ricordo che mi trovavo in un salotto. C'era gente, tanta gente, e come accade molte volte in simili occasioni, non si sapeva di cosa parlare.

Ogni tanto una voce isolata saliva su, piena di buona volontà, a rompere il silenzio. Poi taceva, avvilita, e si tornava a guardarsi in faccia, muti.

Io, appartenendo alla categoria dei « piccoli », non dovevo far altro che tacere, ed ero quindi libero dalla preoccupazione, che invece assillava gli altri, di trovare un argomento idoneo per un brillante dialogo.

Mi trovavo perciò nella migliore condizione per analizzare gli avvenimenti, e per stamparmi bene in mente ogni minimo particolare.

Uno dei presenti pescò finalmente il proprio scibile: un argomento ottimo per una conversazione: l'aviazione. Si stavano allora istituendo le prime linee aeree italiane, e l'aviazione era fonte di lunghe discussioni nei salotti, nei caffè, nelle piazze. Era l'argomento del giorno.

« L'aviazione... sì, l'aviazione. »

Un grosso signore, dall'aspetto grave e contegnoso di un capo-divisione, aveva scosso la testa, con fare solenne. Tutti gli occhi si erano volti su di lui. Il tale che aveva accennato all'aviazione taceva ora, attendendo l'oracolo.

— Sì — ripeté il grosso signore roteando su di noi uno sguardo saturo di superiorità — l'aviazione è una bella cosa, però... E' bello, il volo, ma quando si scende, è come in ascensore: lo stomaco viene in bocca.

Indi scosse la cenere del sigaro, e si immerse in una assoluta indifferenza per noi, per il resto dell'umanità e per l'universo intero.

« *Lo stomaco viene in bocca.* »

Io avevo ascoltato, atterrito. Da quel momento, quest'idea dello stomaco che

viene in bocca ritornò sempre a galla, nell'oceano confuso di idee che empiva la mia testolina di bimbo, ogni volta che vedevo un aeroplano o sentivo parlare di voli.

Me ne valevo anche per darmi certe arie di persona che sa molte cose.

— Sì — dicevo ai miei compagni di scuola — il volo è una bella cosa, ma quando si scende... è come in ascensore: lo stomaco viene in bocca.

Era tutto quello che sapevo sull'aviazione, e mi rigiravo quell'idea nella testa, arricchendola di particolari immaginari, ingrandendola, abbellendola sempre più.

Poi cessai di pensare a questa faccenda dello stomaco che viene in bocca, sino al momento in cui il « G. 18 » che mi portava, pochi giorni fa, a Torino, iniziò la planata verso il campo di Mirafiori.

Vidi la terra salire lenta, divenendo sempre più nitida. Poi il vasto aeroporto

saltò improvviso verso di noi, inaspettatamente, da dietro un colle verde di platani, e prima che mi accorgessi della presa di contatto con il suolo, sentii l'apparecchio rullare sul campo: ero arrivato.

Allora un sipario si aprì nella mia mente, e apparve alla ribalta, nitida e precisa, l'idea dello stomaco che viene in bocca. E il sottufficiale che stava presso la scaletta si dovette domandare perché mai, scendendo il primo gradino, io dovessi ridere.

In quanto al volo, l'unica sensazione che fa provare è quella di un piacere squisito.

« *Si teme sempre che da un momento all'altro...* »

No, non si teme proprio niente. Ci si sente in un elemento sicuro, potente, solidissimo.

E' il mondo, invece, che appare in-

certo, fragile, con il suo oscillare lento e con quel suo svanire, di tanto in tanto, nel grigiore piatto della nebbia.

« *Il rombo dei motori stordisce.* »

Questa poi! Il rombo dei motori, inteso dall'interno della cabina nella quale viaggiavo, non era che un forte fruscio, che mi serviva piuttosto da buon compagno di viaggio. E permetteva che si parlasse liberamente, nella cabina, tra passeggeri. (Ad un certo momento, anzi, quando un buffo tipo di petulante parigino ha tentato di farmi credere di avermi conosciuto, l'anno prima, a Firenze, e di avere passato con me ed altri amici ipotetici serate piacevolissime, io, esasperato dall'insistenza del francese, che era disposto a giurare sulla tomba di tutti i suoi antenati, dalla generazione in corso ad Adamo ed Eva, di conoscermi da più di un anno, ho sperato, vivamente, angosciosamente sperato, che il rombo dei motori riuscisse a soverchiare il cicalaggio dell'instancabile chiacchierone. Ma fu una vana speranza.)

« *Il decollo...* »

Il decollo si avverte solo per la sensazione del tutto ottica del suolo che si allontana, correndo sotto di noi.

Insomma, ci sono troppe balle in giro, sul conto degli aeroplani, e il guaio è che un mucchio di gente crede a queste balle, e considera perciò l'aviazione commerciale come il mezzo di locomozione riservato agli audaci, ai pazzi, ai temerari, a coloro che a casa non hanno parenti, una famiglia.

Se tutti avessero volato, magari una volta sola, sono sicuro che i treni correbbero quasi vuoti, e in alto, nell'azzurro del cielo, stormi interi di apparecchi volerebbero di città in città trasportando gente felice.

C'è poi la faccenda del costo.

Domandate a chi vi pare perché non fa i suoi viaggi in aeroplano. Con tanta probabilità su cento, vi risponderà che lui mica è un millionario, da permettersi questi lussi. Lui i soldi li guadagna, mica vive di rendita. Lui. Quel signore non ha mai dato un'occhiata alle tariffe in vigore sulle linee aeree italiane, e non ha la minima nozione di quanto costi viaggiare per aria.

Con quello che si spende per un vestito si può andare da Roma a Parigi; sacrificando i divertimenti di un solo mese, si può volare da Venezia a Fiume, e via di questo passo.

MARIO



trasportando gente felice...

Storie di Spagna

RONZINANTE

Quando arrivai al campo, Rocinante c'era già. Era venuto da chissà dove, con quel suo aspetto misero di cane randagio, ossuto e affamato, con tutte le sue zecche ben piantate nelle orecchie o affioranti, schifosamente gonfie, tra la sporcizia del pelo. Forse aveva fiutato da lontano l'odore delle cucine e questo lo aveva guidato, come un radiofaro, fin sul campo. E fu lì che il suo aspetto gli valse il nome di Rocinante.

Seppi poi che il suo battesimo aveva provocato al campo una piccola lite. C'era chi lo voleva chiamare Rocinante e chi Ronzicante, all'italiana. Dirò che chi non ha vissuto durante la stagione brutta su di un campo di aviazione non può capire come si possa litigare per certe fesserie; né sarò io a spiegarlo, perché per capire bisogna esserci stati. Ma quella volta erano andati un po' troppo in là con le parole: la cosa arrivò all'orecchio del comandante e i due litiganti, presente il cane, furono costretti a pagare da bere. E poiché spesso i militari sono testardi, uno continuò a chiamarlo Rocinante e l'altro Ronzicante, all'italiana.

Ma non bisogna credere che l'oggetto della lite fosse immeritevole di tanto onore. Una volta pulito e rimesso in carne, anche senza poter vantare un « pedigree » d'eccezione, era un gran bel bastardo; forse un po' vecchio, è vero, ma sempre in gamba. Le cagnette dell'aeroporto, quando lo vedevano, facevano finta di scappare.

E poi sapeva fare. Girava da una tenda all'altra, s'interessava degli apparecchi, faceva qualche compiacente pisciatina sulle bombe, avendo cura di non esaurire mai totalmente la riserva, per il caso dovesse trovare sotto le fronde qualche altra bomba o magari, più in là, l'invitante base di qualche palo. E gli avieri, per quanto gli dessero del « porco », finivano sempre per rifilargli, con qualche pedatone, un bell'osso da spoliare.

Ma la truppa non gli piaceva. Non che fosse un cane aristocratico, quello no! Nelle Asturie o nell'alta Aragona aveva tutt'al più vissuto con qualche signorotto accoppiato coi rossi o scappato per non essere accoppiato. Ma aveva l'animo nobile, lui, e forse anche lo stomaco.

Gli ufficiali gli piacevano assai di più. Arrivavano alla mattina, scendevano dicendo cose che ad un cane potevano anche sembrare interessanti, ridevano tutti in coro quando il comandante diceva qualcosa di spiritoso, gli rivolgevano spesso la parola, gli davano magari qualche biscotto... E poi che modo di dare gli ordini! Che zelo! Che voce! Gente per bene, insomma.

A Rocinante piaceva seguirli quando andavano agli apparecchi. Col tempo aveva imparato a capire quando c'era l'azione. Prima si riunivano tutti intorno ad un gran tavolo e il comandante, decidevano, stabilivano. Negli uffici lui non ci poteva entrare, ma, seduto fuori, poteva vederli dai vetri della finestra tutti chini su misteriose carte, tutti seri, tutti gravi...

Alla fine del rapporto, uscendo, ce lo trovavamo davanti, ritto e scodinzolante, il muso verso noi, pronto a precederci festoso, un po' goffo, come un bimbo che preceda una fanfara. E qualche altro cane finiva sempre per accodarsi a lui.

Nel primi tempi la messa in moto dei motori non gli piaceva gran che. Il rumore, quelle brusche e violente

sventolate, che sollevavano un fottio di polvere e larghe sventagliate di fango, non lo incoraggiavano affatto ad avvicinarsi; ma poi ci si abituò e lo avemmo per compagno in tutte le partenze.

Correva da un apparecchio all'altro, si fermava di scatto, s'impazientiva ai primi sputi di motore e finiva poi per accompagnare il rombo con un abbaiare furioso che il rombo stesso copriva. Per non tradire l'istintivo terrore che gli ispiravano le partenze, trotterellava nervosamente in disparte, ora mugolando, ora quasi guando, per gettarsi poi, eccitato dalla sua stessa paura, nella scia degli apparecchi, in una corsa pazzo e vana. Si fermava poi in fondo al campo, muso in alto, fremendo impercettibilmente agli ultimi refoli del vento di scia.

A tutta prima i suoi rapporti con me non furono di un'intimità particolare. Tuttavia l'avergli io tolto con un parassetticcio tutte le zecche lo legava a me non foss'altro che per gratitudine. Si passavano insieme lunghe ore nella tenda, lo leggendo o potrendo, lui potrendo. Ad entrambi piaceva la silenziosa compagnia dell'altro. In fondo, se i nostri sguardi s'incontravano, qualcosa finivamo sempre per dirci. A me sembrava che lui pensasse; ma dovevano essere pensieri tristi i suoi, perché finivano sempre in un lungo, profondo sospiro che allontanava dal suo muso qualche pagliuzza e sollevava un po' di polvere. « Que te pasa, perro? » gli chiedevo; lui non cambiava posizione, alzava solo gli occhi gravi verso i miei e con la coda tra ciava sul terreno un breve arco pulito. Era tutto.

Naturalmente lui non poteva sapere a cosa pensassi io. Tuttavia credo che l'istinto lo portasse a concludere che se stavo fermo e zitto come lui, dovevo essere triste come lui. Spesso la logica necessaria per un sillogismo del genere manca agli uomini stessi. Tutti credono di aver vissuto di più, di aver sofferto di più, di aver più di qualsiasi altro acquistato il diritto al libero ingresso in Paradiso o nell'Inferno. Rocinante no; lui era arrivato sporco e pieno di zecche, ma io le zecche gliele avevo levate e lui queste cose le capiva. E rispettava col silenzio e l'immobilità il mio silenzio e la mia immobilità. Non parlava; ma a volte, quando in tutto il pomeriggio piovevo non gli avevo neppure una volta grattata la testa, mi rivolgeva un muto sguardo interrogatorio in fondo al quale c'era tutta l'espressione del desiderio di consolarmi: « Que te pasa, hombre? ».

A primavera eravamo ormai amici per la pelle e se pure l'inizio di una più intensa attività non ci permetteva più lunghe soste comuni, i nostri rapporti erano improntati alla maggiore intimità.

Altra cosa che valse a rafforzare i nostri vincoli fu il forte accanimento che entrambi dimostrammo nel difendere un altro povero cane che, si diceva, in seguito allo scoppio di una bomba che lo aveva proiettato per aria, aveva perso le facultà... istintive.

Con la grossolanità e l'acutezza che il distingue, gli avieri lo avevano battezzato (questa volta senza attaccar briga) « Scemo di guerra ».

« Scemo di guerra » era una specie di barbone che ormai non sapeva far altro che mangiare e prenderle. Camminava buffamente di traverso con movimenti incomposti, dimenticandosi quale fosse la zampa da muovere per andare diritto, perdendo tempo in impennate, inchini e improvvisi dietrofront. Naturalmente, in quelle condizioni era alla mercé di tutti.

Io allora mi incaricai di difenderlo dai cristiani e Rocinante si assunse il compito di salvarlo dalle bestie. Ma con un soggetto del genere era veramente un lavoro da cani. « Scemo di guerra » era capace di sfuggire come meglio poteva a me per gettarsi a corpo perduto tra i piedi di qualche aviare che, con quelli stessi, lo rimandava lontano.

Ma col tempo, io con ammonimenti e pedate e Rocinante con qualche morso, si riuscì a creare intorno a « Scemo di guerra » un'atmosfera di rispetto che gli permise di vivere, un po'



Un aeroporto rosso fotografato da un apparecchio legionario prima del bombardamento

pericolosamente, è vero, ma di vivere. Ed entrambi sentimmo di avere acquistato, nella famiglia dei cani, qualche benemerita.

Quando i rossi bombardarono il campo, noi eravamo in città. All'urlo delle sirene d'allarme, tra la gente colta dal panico e quella che cercava di mantenere la calma, tra i patetici, i tragici, gli oranti, i curiosi e i paurosi, noi stentammo un poco a ritrovarci. Frasi brevi, ordini imprecisi, qualche macchina e giù al campo.

Non si sapeva nulla di preciso, si scrutava inquietamente il cielo, si facevano supposizioni, si temeva per gli apparecchi che rappresentavano, in fondo, l'essenza della nostra vita di guerra.

Indubbiamente era un'azione temeraria. Addentrarsi tanto nelle linee, scovare di notte un obiettivo, mollar giù le bombe e tornar via è semplice sulla carta, ma noi si sapeva che non era poi così semplice in cielo. Questa convinzione rafforzava in noi la speranza che non avessero scovato il bersaglio o che avessero sbagliato il tiro... E se invece lo avessero azzeccato? Qualcuno parlava di rappresaglia, altri si sfogava dicendo inutilità, altri taceva.

Ma al campo tutto era a posto: la maggior parte delle bombe era finita nel fiume; qualcuna era esplosa ai margini del prato senza fare alcun danno. Anche quelli che prima tacevano, ora avevano ritrovato l'uso della parola e si cantò, si bevve, ci si augurò, bicchiere alla mano, che i Comandi Superiori autorizzassero « la risposta ».

Per molti giorni attesi invano che Rocinante tornasse.

Speravo che la paura lo avesse portato lontano, e in quel caso ero certo che sarebbe tornato. Ma ero triste e mi si prendeva in giro... Avevano ragione; in fondo, che ne sapevano i miei colleghi di Rocinante, del comprensivo compagno di un lungo inverno piovoso?

Lo trovai una quindicina di giorni dopo, mentre per cercarlo fingevo di andare a caccia, sotto un cespuglio ai margini del campo. La testa tra le zampe, se ne stava immobile e silenzioso come quando era sotto la tenda con me. Mi avvicinai trattenendo il respiro per non sentirne il fetore. Sembrava dormisse e mi venne spontanea alla mente la domanda di rito: « Que te pasa, perro? ».

Come sempre non cambiò posizione. Ma da un'orbita, orribilmente vuota, uscì al sole una formica — e poi un'altra — e poi un'altra ancora. « Hombre, que te pasa? ».

ALDO FRANCO PAGLIANO

AI COMBATTENTI D'AFRICA

L'« Editoriale Aeronautica » sta per compilare un volume che ha lo scopo di documentare, quasi esclusivamente attraverso l'immagine fotografica, il lavoro svolto in pace e in guerra, prima, durante e dopo la conquista, dall'Aviazione in A.O.I.

Per raccogliere la maggior copia possibile di materiale, si rivolge un appello a tutti i combattenti d'Africa, di volere inviare all'Editoriale — indirizzando Editoriale Aeronautica, Ufficio T.A. (A.O.I.) - Viale Libro e Moschetto 6 - Roma — le fotografie in loro possesso che interessino più o meno direttamente le attività aviatorie svolte in A.O.I.

Le fotografie possono essere stampate in qualunque formato purché siano nitide, e debbono essere accompagnate da una didascalia che spieghi ciò che rappresentano, precisando data, luoghi e persone, e dal nome e indirizzo del proprietario. Tutte le fotografie pubblicate saranno ricompensate, ed inoltre il nome del loro autore sarà citato nel libro.

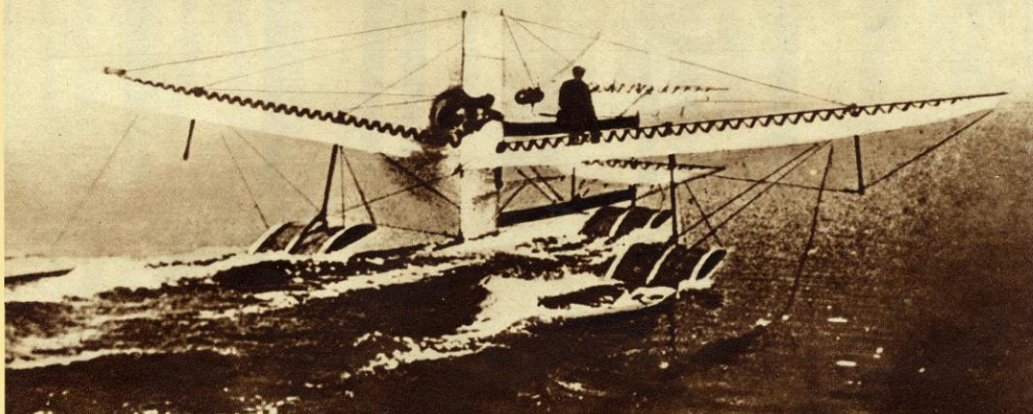
Confidiamo che tutti i combattenti d'Africa vorranno rispondere all'appello, per rendere più completa e vasta la documentazione della grande conquista italiana.

CIRCUITI AMERICANI



Conoscete, amici, le « cimici pazze »? Voglio dire: sapete a cosa alludono gli americani con la pittoresca immagine delle cimici impazzite? Non lo sapete? Ve lo dirò io. In America sono in gran voga delle stranissime gare automobilistiche attuate con delle minuscole macchine da corsa di una grande potenza. Con queste automobili, dotate di forte velocità, gli americani riescono ad allestire, su circuiti di pista in terra battuta, delle gare dove certo non si va per schiacciare un sonnello. Queste macchinette velocissime, vitalissime, rabbiose, indisponenti, gli americani le hanno appunto chiamate « cimici pazze ». Si divertono: lasciateli fare. Piacerrebbe anche a voi, amici: anche se dovessimo rischiare, acciecati come saremmo dal polverone, di finire diritti diritti sulla folla. Infatti io sono certo che voi, al pari di me, appena vi trovate nel raggio d'azione di una giostra provinciale o alla periferia di una città, la prima cosa che fate è quella di letteralmente precipitarvi sulle automobili elettriche: quelle misere cose che, per via delle scintille, sembrano tanti accendisigari automatici che si rincorrono. Com'è vero che si fa quel che si può! « Ma — mi direte — cosa c'entra tutto ciò con la fotografia di questo minuscolo apparecchio che pubblicate? C'entra. C'entra per il semplice fatto che questo piccolissimo aeroplano che vedete qui non è altro che una « cimice pazza » del cielo. Perfettamente: questo aeroplano che vedete qui riprodotto, anzi questa specie di motore volante, questa specie di pinguino tutto corpo e con le ali atrofizzate, è una cimice pazza volante: è una cimice pazza dei circuiti aerei che fanno in America. Ma vi dirò meglio, per assecondare la vostra curiosità di tecnici. Ogni anno in America, — a Cleveland, per esempio, o a Buffalo, — organizzano circuiti di velocità per questi furibondi tipi di aeroplani. C'è, come avete immaginato, l'immane milionario che mette sistematicamente in palio premi vistosissimi; e c'è anche, ogni anno, sistematicamente, l'illustre morto. L'apparecchio che vedete qui riprodotto nella nostra fotografia è stato costruito apposta per questo tipo di gare dalla celebre « Consolidated Aircraft Company » di San Diego di California. Quello poi che sta dentro è il pilota signor Walter Mc Clain, al quale, per nostro conto, inviamo auguri per cento anni di vita... Questa « cimice pazza » del cielo fa la bellezza di circa 380 km. all'ora con un motore di appena 90 H.P. Data la potenza, dovete onestamente riconoscere che la velocità è elevatissima. Guardate poi le ali: se per caso a questo Mc Clain gli si ferma il motore in aria, non è difficile immaginarsi lo scozzese venir giù come una pietra. Di qui i nostri sinceri auguri... Volete sapere altro? Ebbene sappiate che questo aeroplano con 36 litri di carburante, ha 800 chilometri di autonomia; e pesa, senza lo scozzese dentro e senza benzina, appena 200 chili. Ha una apertura alare di 4 metri ed è lungo 3 metri e 80 centimetri. E' alto 2 metri circa ed ha il carrello retrattile. Non è forse un bell'apparecchio? Diteci di sì, almeno in questo modo ci ripagherete dello sforzo che abbiamo dovuto fare (dato che la notizia ci viene da un'Agenzia inglese) per tradurre in galloni in litri, le miglia in chilometri, le libbre in chili, e i piedi e i pollici in metri e centimetri...

IDROVOLANTI 1912



Nell'anno 1912 l'uomo della strada (e forse anche oggi qualche vecchio barbone) confonderebbe assai facilmente l'idroplano (l'odierno idroscivolante) con l'idro-aeroplano. Il primo, come è noto, non è che un battello piatto carenato in maniera da emergere in superficie al crescere della velocità, e sospinto da un'elica aerea azionata da un comune motore a scoppio. Una volta lanciato appieno, l'idroscivolante sembra quasi volare sul pelo dell'acqua.

Forlanini, il famoso tecnico milanese, dedicò parte della sua attività nello studio tecnico e sperimentale degli idroplani. Una prova pubblica effettuata sul lago Maggiore suscitò, a quel tempo, grandi meraviglie. In seguito, con tutte le ottimistiche previsioni anticipate dalla stampa, l'idroplano non riuscì ad imporsi praticamente sui celeri scafi a motore adibiti, quali trasporto passeggeri, sulle brevi distanze. Nell'estate del 1920 chi scrive rammenta di aver veduto un grosso idroplano, carico di bagnanti, radere su e giù il tranquillo specchio della laguna fra Venezia e il Lido; oggi, comunque, tranne qualche rara e sparuta competizione puramente sportiva e anche, diciamo di tenue interesse, a questo mezzo di trasporto o di sollazzo, nessuno ci pensa più.

In ogni modo l'attenzione rivolta in origine all'idroplano contribuì a risolvere il problema — dal punto di vista nautico — dell'idrovolante.

Il primo velivolo costruito in Europa, per opera dei fratelli Voisin, era munito di due sandolini chiusi e venne sperimentato trainandolo sull'acqua. Anche Biériot, in uno dei suoi tentativi iniziali, fornì il suo vacillante monoplano di « larghi pattini galleggianti, a forma di due botti schiacciate ». Dunque, almeno nel Vecchio Continente, l'aeroplano è nato nell'acqua come un'anitra e « canard » difatti lo battezzarono i precursori Voisin. In seguito gli studi sull'idrovolante furono abbastanza coltivati e di ciò ne fornì prova le interessantissime gare indette nella baia di Monaco verso i primi del '12, alle quali parteciparono anche idroplani e canotti automobili. L'americano Curtiss presentò, in questa occasione, un piccolo idrovolante biplano, pilotato da Paulhan, che fece buona prova e fu nuovamente e felicemente sperimentato in imbarco sull'incrociatore Pensilvania. « Una mancina — scrive una rivista del tempo — lo depone lungo un fianco dalla parte sottovento perchè questi non lo getti contro la nave, e sull'acqua parte e atterra non potendosi per ora impiegare verbo corrispondente sull'acqua, in attesa che il D'Annunzio rievochi il vocabolo adatto ».

Diamo ora uno sguardo panoramico ai tentativi, agli studi, allo sviluppo assunto in quel tempo dall'idro-aero.

plano», nelle più importanti Marine Militari del mondo.

In America, sotto la spinta del Curtiss, oltre all'idrovolante imbarcato si rinnovano i tentativi di lancio da terra con una fune in trazione del tipo già precedentemente usato da Wright col famoso pilone. La Marina Tedesca indice, nell'aprile del 1912, un concorso per idro-aeroplani di costruzione interamente tedesca, ad eccezione del motore, e pilotati da aviatori ugualmente tedeschi. Sono in palio premi per 30 mila marchi e si esigono fra l'altro le seguenti clausole: « Il motore deve essere messo in moto dal pilota, o passeggero; l'apparecchio deve essere sollevabile con una mancina, deve sollevarsi dal mare coi propri mezzi, deve poter portare almeno 180 chilogrammi e tanta benzina per un volo di tre ore. La partenza avrà luogo da terra, con un volo di un'ora, dovrà posarsi in un luogo determinato sul mare e di là innalzarsi fino a 500 metri e ritornare al suo punto di partenza ». Si tratta, insomma, dell'anfibio. Non ci è riuscito scovare nella stampa dell'epoca l'esito del concorso che probabilmente sarà andato a vuoto, considerate le assai dure imposizioni regolamentari.

Quanto all'Inghilterra, il 9 maggio

1912 si sparge intanto la sensazionale notizia che la sua Marina è dotata di un apparecchio meraviglioso « capace di effettuare dei voli di 144 chilometri con bel tempo, di portare sei persone, di restare sette ore in aria », apparecchio che ha già effettuato voli con vento alla considerevole velocità di cinquantasei chilometri orari. Un editoriale apparso in seguito sul Journal, ridusse al vero valore tali speranze, prospettando inoltre, quale portavoce di autorevoli personaggi, essere in studio l'imbarco di un « aeroplano marino » su ogni nave imperiale di tonnellaggio compreso fra il cacciatorpediniere e la corazzata. Totale: idrovolanti duecento. Ma, per il momento, come emerge dalla rivista navale del maggio, due sole unità della flotta dispongono di idrovolanti propri. Il 12 di questo mese il comandante Samson tenta di guadagnare la riva, ma la nebbia lo costringe a posarsi sul mare, ove viene melancolicamente preso a rimorchio e trainato a terra, mentre l'aviatore Kemp, con un idro-monoplano, munito di galleggiante centrale, decolla dal lago di Windermere e vola con sicurezza alla « cospicua » velocità oraria di 96 chilometri. Nell'esercitazione navale del luglio tre idro-aeroplani.

pure inglesi, simulano un lancio di bombe contro sottomarini.

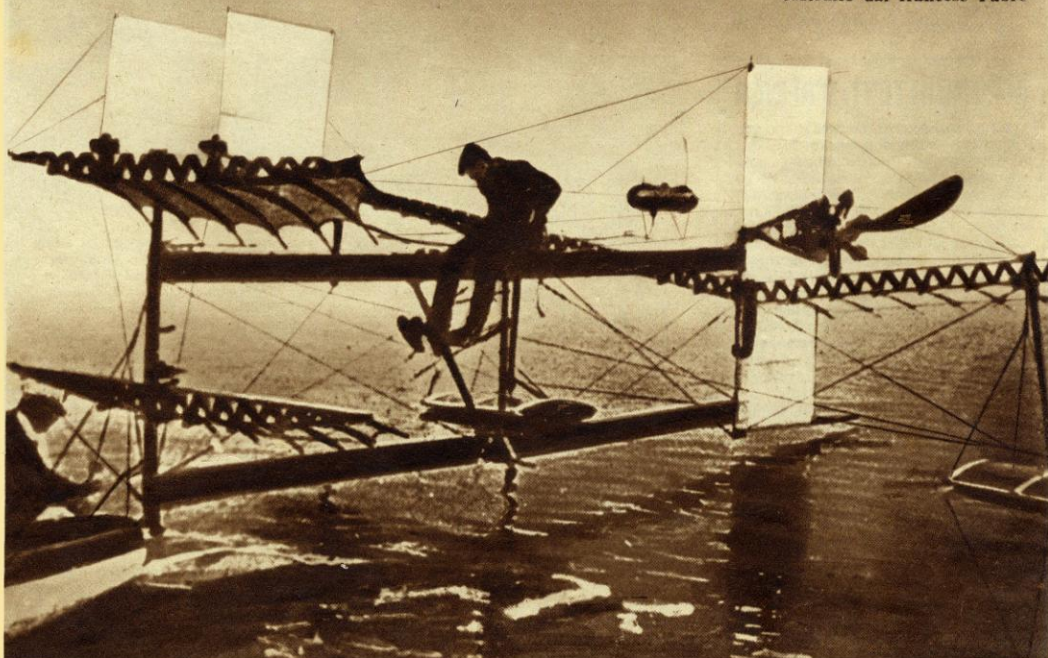
In Francia le prove ufficiali del primo idro-aeroplano furono compiute con un « canard » Voisin nella rada di Fréjus, presso Tolone. Il pilota, tenente di vascello Cayla, sembra che in tre sole lezioni apprendesse il governo della macchina; celerità prodigiosa sulla quale dobbiamo fare opportune riserve. L'idro venne imbarcato per le esperienze sull'incrociatore « La Foudre » e soddisfece le condizioni richieste, come ingombro e peso utile (chilogrammi duecento). Nel contempo Paulhan, col suo « Curtiss » vola per venticinque minuti, prende mare presso l'incrociatore e viene issato a bordo « senza bisogno di nessuna speciale costruzione della nave ».

Nel 1912, in Italia, e purtroppo anche anni dopo, una limitata schiera di studiosi esamina con cervello obiettivo le possibilità militari del nuovo mezzo di guerra. L'ingegnere Canovetti, in una compendiosa esposizione, pubblicata nell'agosto del medesimo anno, sull'avvenire dell'idroaviazione scrive: « Se si pensa ai servizi che un idro-aeroplano potrebbe rendere nell'attuale periodo, nell'Egeo, è da domandarsi perchè la Marina è rimasta indifferente davanti a questi tentativi che risalgono a più di due anni fa, e sebbene si sia detto che un aeroplano sia a Rodi, nell'Egeo, date le grandi distanze, solo un apparecchio potente da prendere appoggio in mare potrebbe essere lanciato in avanscoperta ». Indi il medesimo autore richiama l'attenzione sulle idee espresse dal guardiamarina Delanay, il quale prevede la costruzione di un idro capace di un raggio di azione di 40 km. col quale sarebbe possibile « segnalare ai possedimenti francesi del Mediterraneo il passaggio di una flotta dodici e più ore prima del suo passaggio ». Giorgio Molli, in una conferenza tenuta al Circolo Filologico di Milano, mette in rilievo la potenza esploratrice degli idrovolanti imbarcati a servizio della flotta. Ma le opere direttive della Marina, nonostante avessero in precedenza patrocinato le prime esperienze di Calderara non riescono ancora ad affermare l'importanza dell'idrovolante in funzione esploratrice.

Verso la metà del '12 il Calderara riprende i suoi studi sugli idroaeroplani, e il povero luminoso Guidoni, dopo gli studi teorici esposti al congresso di Torino, effettua voli sperimentali intorno alla « Dante Alighieri », animato da quella pura fede che sorresse il suo genio e circonfuse di pura luce la sua figura immortale.

MENKA

Uno dei primi idrovolanti costruito dal francese Fabre



nel mondo del volo silenzioso

IL NUOVO VELEGGIATORE

"CAT 15"



Il dott. Ettore Cattaneo ha costruito, su progetto di Italo Ravizza, un nuovo notevole prototipo di apparecchio scuola, destinato ai brevettati «B» e per i voli di pendio.

Eccone i dati tecnici:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| apertura alare | m. 10,70 |
| lunghezza | m. 5,60 |
| altezza massima | m. 2 |
| superficie alare | mq. 14,70 |
| peso a vuoto | kg. 94 |
| carico alare | kg/mq. 11,20 |
| velocità di discesa | m/sec. 1 |
| rapporto di planata | 1 : 15 |

Davanti a quest'apparecchio si resta un po' imbarazzati, perchè non si sa se si deve chiamare libratore o veleggiatore. Infatti, nonostante la semplicità della struttura generale, esso possiede molte doti che gli permettono di sostenere il confronto con dei veleggiatori scuola.

L'ala ha la classica struttura a due longheroni ed è sostenuta da due montanti a V. Il profilo alare è, se non erriamo, il NACA 4515 ed ha quindi buone doti di portanza e finezza. L'ultima parte dell'ala presenta il passaggio ad un profilo meno curvo, per ovviare ai pericolosi effetti della perdita di portanza all'estremità alare.

Il pilota è alloggiato in una navicella attaccata ad una struttura ad N che sopporta da una parte le ali e dall'altra parte il traliccio di coda. La navicella è in listelli di legno ed è ricoperta di tela. Ci sia permesso di esprimere il parere che questa copertura sia più opportunamente eseguita in compensato, anche leggero, per la troppa vulnerabilità della tela. Il traliccio di coda è di legno e porta gli impennaggi, di cui quello di profondità è regolabile a terra. Mentre tale regolabilità è un'ottima cosa per le scuole di volo veleggiato che dovessero fare volare un allievo eccezionalmente pesante o leggero, si consiglia però alle scuole di volo libratore di non pasticciare troppo con questo regolaggio. Il costruttore, in ogni modo, ha dato il mezzo di centrare l'apparecchio secondo il peso del pilota. Sta all'intelligenza dell'istruttore di non sfruttarlo troppo. Il traliccio di coda è irrigidito con dei

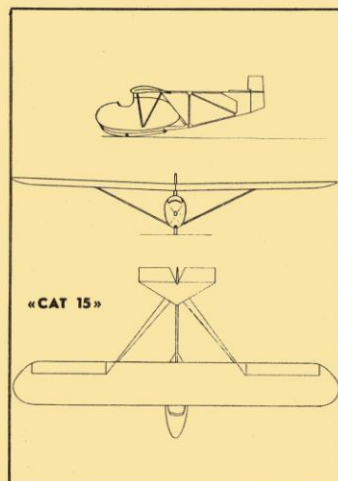
tiranti tesi verso l'ala, come nei soliti tipi «Zögling».

L'atterraggio avviene sul pattino centrale.

È interessante che su quest'apparecchio si sia adottato finalmente il comando differenziale per gli alettoni. Normalmente si tralascia tale complicazione sugli apparecchi scuola, ma con pessimi risultati: il momento d'imbarcata negativo degli alettoni non differenziati costringe quel disgraziato di

allievo a dare scarpate a destra e sinistra per fare virare l'apparecchio, o peggio ancora, per farlo drizzar dopo una virata.

Cattaneo ha pensato infine di sperimentare, per la prima volta in Italia, la radiotrasmissione sull'alliante. La trasmissione è unidirezionale, cioè lo istruttore parla e l'allievo in volo ascolta. Su una delle fotografie vediamo appunto una partenza a verricello, con l'impianto radio funzionante. Siamo

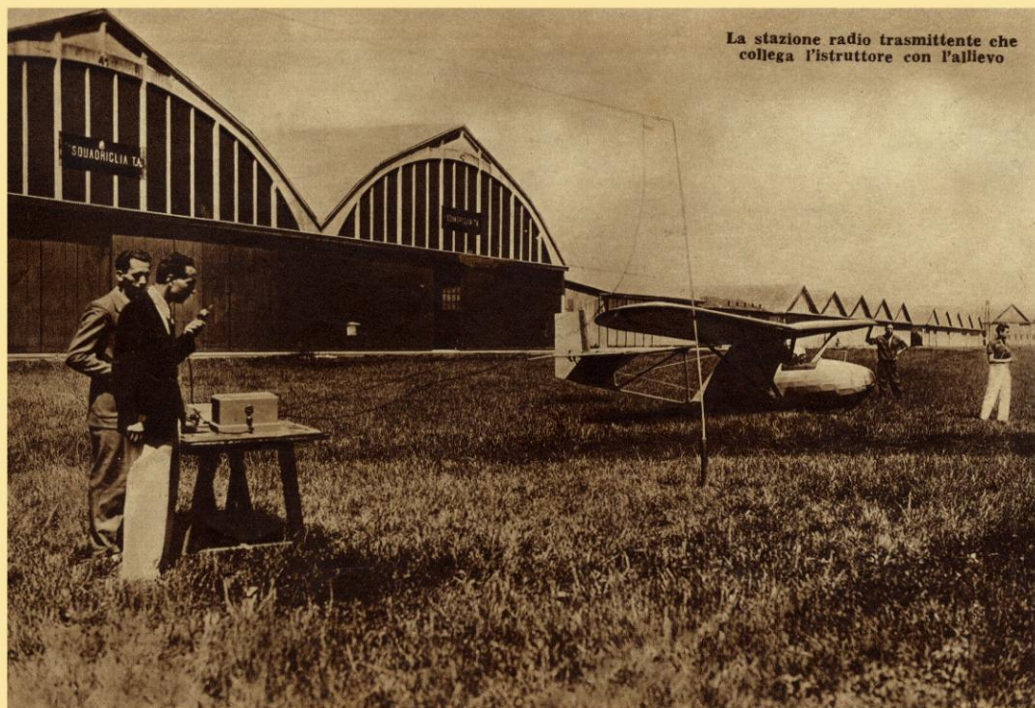


convinti che tale sistema avrà un avvenire specialmente nelle scuole di volo veleggiato. Tutti gli allievi di Asiago sanno, per esempio, che il «Vecchietto» usa sbraitare, accendere fumate ecc. appena un neo-brevettato «C» è rimasto su più del necessario, togliendo del tempo a quelli non ancora brevettati. Con la radio invece egli li potrebbe chiamare direttamente, non solo, ma si potrebbero dare anche dei suggerimenti ai piloti in volo, circa lo stato delle nubi, le ascendenze ecc. Bisogna però trovare il modo di abbassarne il prezzo.

L'ala silenziosa in...

INGHILTERRA. — Il pilota O' Grady, appartenente all'Associazione Volovelistica di Newcastle, ha fatto il primo volo inglese che congiunge il campo di un club con quello di un altro. Egli impiegò infatti solo due ore per portarsi dal proprio campo Green Hill (Rothbury-Newcastle) a quello di Sutton Bank dell'Associazione Volovelistica dell'Yorkshire. La distanza percorsa risulta di circa 125 km.

SWAZILAND. — Il pilota tedesco Erberto Bartaune ha volato, l'11 settembre scorso, da Johannesburg a Bremersdorp percorrendo circa 340 km. Il volo è stato eseguito a bordo di un «Minimoa» e supera il primato africano precedente di circa 200 km. Bartaune è uno dei cinque piloti tedeschi che nel 1935 volarono dalla Wasserkuppe a Brunc (Slovacchia), stabilendo, allora un nuovo primato mondiale con 502 chilometri.



CONSIGLI AGLI AEROMODELLISTI

Riportiamo dall'interessante giornale aviatorio francese «Les Ailes» queste note per dar modo ai nostri aeromodelisti di apprendere alcune nozioni pratiche utilissime per la costruzione di certi tipi di aeromodelli.

E' noto che all'estero si è molto esteso l'uso di costruire modelli che riproducono, in scala perfetta, tipi di aeroplani noti. Poiché da tempo questo uso si va diffondendo anche in Italia, riteniamo che questo scritto sia utile ai nostri giovani costruttori.

Rileviamo, inoltre, che l'utilità di alcuni consigli va estesa a tutte le costruzioni aeromodellistiche. Troppe volte, infatti, abbiamo veduto, e questo, purtroppo, anche nei Concorsi Nazionali durante i quali dovrebbero essere presentate costruzioni perfette, degli aeromodelli nei quali si notavano molti controscostri aerodinamici, ed incertezze nei dettagli tecnici. Così, per esempio, specie nei veleggiatori, con i quali siamo all'avanguardia in campo internazionale, pochi sono coloro che hanno capito l'importanza della forma della fusoliera. Mentre taluni danno a questa una appropriata sezione che giudiziosamente assicura una buona deriva verticale, altri si ostinano, malgrado questi chiari esempi, a costruire delle fusoliere con sezione semicircolari, magari peggiorando questa tendenza rastremando, subito dopo la parte prodiera, la sezione, fino a finire verso la coda con una forma di piccolo trave.

Per ora ci limitiamo a riportare quanto consiglia il giornale francese nei riguardi dei modelli con motore ad elastico, mentre ci riserviamo di tornare sull'argomento dei veleggiatori, dando, su questi, opportuni ed elementari consigli che dovrebbero indirizzare i nostri giovani aeromodelisti.

Ecco quanto riporta il giornale francese: Dopo aver provato tutte le gioie che il volo del suo aeromodello gli procura, il costruttore, per un desiderio molto naturale, man mano che diviene più abile nella costruzione, cerca di far rassomigliare i suoi aeromodelli ai veri aeroplani. Purtroppo, però, seril guai lo attendono.

La maggior parte degli aeroplani ripro-

dotti in modello, sono negati per il volo. La loro instabilità non permette il volo, neppure minimo, poiché mentre un vero aeroplano è comandato dal pilota e pertanto non ha bisogno di una forma che gli assicuri una stabilità automatica, (che il pilota può correggere gli eventuali squilibri dell'apparecchio in volo), nell'aeromodello questi squilibri debbono essere corretti automaticamente. Mentre in un aeroplano, dopo aver iniziato la virata, bisogna rimettere i comandi al centro, in un aeromodello, invece, se le due ali hanno la stessa incidenza e la deriva è neutra, qualunque sia la posizione nella quale si mette il modello bisogna che questo abbia la possibilità di ristabilirsi da se stesso in linea di volo. Ora, un aeromodello senza diedro, come sono la maggior parte degli aeroplani, se viene inclinato da un colpo d'aria su un'ala resterà in virata senza alcuna possibilità di rimettersi.

Pertanto, a parte la riproduzione di qualche tipo speciale di aeroplano, un modello che riproduca esattamente un apparecchio non potrà mai volare correttamente. Intendiamo per volo corretto il decollo ed evoluzioni di almeno 30 secondi, senza pericolosi squilibri.

Veramente oggi si nota negli aeroplani una tendenza alla costruzione delle ali con un diedro notevole e quindi questa può essere una caratteristica per la riproduzione di modelli volanti in perfetta scala.

Riassumiamo qui gli inconvenienti che comporta la riproduzione di un aeromodello in scala di un aeroplano: instabilità laterale per la mancanza di diedro; instabilità longitudinale per la superficie degli impennaggi troppo ridotta. A questo viene poi ad aggiungersi un cattivo rendimento per la naturale riduzione delle proporzioni: così il diametro dell'elica è troppo piccolo in rapporto all'apertura alare.

Bisogna tener presente che un diametro di elica inferiore ad 1/5 dell'apertura alare ha un rendimento scarissimo, anche se l'elica è munita di ingranaggio moltiplicatore. In quanto poi alla larghezza delle pale, più l'elica ha un diametro piccolo, più la superficie delle pale deve essere este-



Uno di Foligno

sa in larghezza. E' così che su un'elica di ben 20 cm. di diametro bisogna adottare una larghezza delle pale di ben 5 cm., mentre, se si dovesse procedere ad una riduzione in scala delle eliche montate sui vari aeroplani, si arriverebbe ad una larghezza di 2 cm. soltanto.

Il profilo delle ali spesse, poi, è sovente non adatto per gli aeromodelli. Bisogna costruire le ali di uno spessore che non superi il 15 per cento dell'apertura alare. Inoltre, per permettere la stabilità laterale, bisogna costruire gli aeromodelli con un diedro di almeno il 5 per cento della apertura alare e la superficie degli impennaggi dovrà essere almeno eguale ad 1/5

di quella delle ali. In quanti al diametro dell'elica, dovrà essere, come abbiamo più sopra detto, anch'esso di 1/5 dell'apertura alare. Pertanto, il carrello dovrà essere molto alto dal suolo per permettere il funzionamento dell'elica. A proposito di questa, abbiamo più sopra accennato ad un moltiplicatore che permetta all'elica di girare rapidissima senza scaricare in breve tempo la matassa. Il sistema d'ingranaggio, che dovrà essere perfetto per ridurre al minimo le perdite dovute agli inevitabili attriti, funzionerà da zavorra, poiché l'aeromodello è troppo leggero a prua per la ripartizione del peso del motore lungo la fusoliera. Grazie invece all'ingranaggio del moltiplicatore, si può ottenere un buon centraggio del modello senza gravarlo di pesi inutili.

A. M.

CRONACA BREVE

L'IDROVOLANTE inglese «Composito Mayo» non verrà più impiegato nell'Atlantico del Nord e tra pochi giorni tenterà un volo senza scalo dalla Scozia a Città del Capo su un percorso di km. 12.000. Il tentativo avrebbe lo scopo di battere il primato internazionale di distanza per idrovolanti detenuto dal «Dornier D. 18» tedesco, con chilometri 8392 ed anche il primato mondiale di distanza detenuto dalla Russia con chilometri 10.148.

IL PILOTA RUSSO Glebov ha stabilito un nuovo primato di altezza per aeroplani da turismo di 9 litri di cilindrata, raggiungendo la quota di 6000 metri.

IL PILOTA TEDESCO Kalkstein ha stabilito il nuovo primato di velocità su 1000 km. per aeroplani da turismo di 4 litri di cilindrata alla media di km. 227.748 con apparecchio «Klemm» di 80 HP.

ALLA PARATA AEREA, che si è svolta il 12 settembre u. s. a Norimberga alla presenza del Führer, sono stati presentati nuovi interessanti prototipi tedeschi. Dopo la sfilata di un gruppo dei nuovi caccia «Messerschmidt B. F. 9» e di un gruppo dei nuovissimi bombardatori «Junkers 87» ha sollevato grande interesse un nuovo apparecchio da caccia e da bombardamento bimotore «Messerschmidt B. F. 110» armato di 2 cannoni e 4 mitragliatrici.

LE 386 AVIOLINEE americane hanno coperto, nel 1937, 288 milioni 299.028 chilometri trasportando 2.847.992 passeggeri.



Un costruttore di Reggio Emilia

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuaz. dal numero precedente)

Per ricoprire un'ala è consigliabile servirsi, ancora una volta, dei piani di montaggio, sempre disposti come per il montaggio delle ossature. Si stenderanno su di essi dei fogli di carta bianca, possibilmente paraffinata, per impedire che la carta di copertura si attacchi al legno di detti piani. La copertura di un'ala deve essere sempre iniziata dalle superfici inferiori, ossia dal ventre. Si prepara innanzi tutto la carta nella forma e nelle misure necessarie, lasciando un piccolo margine, sia al bordo d'attacco, che al bordo d'uscita. Quindi, con pennello non troppo bagnato, per non fare inutili e qualche volta dannose sgocciolature, si spalmerà la gomma in quantità sufficiente e in modo uniforme sui bordi inferiori delle cèntine e dei longheroni della mezz'ala della quale si inizia il rivestimento. Steso il pezzo di carta, già preparato, sul piano di montaggio, vi si appoggia sopra con la massima cautela lo scheletro dell'ala, dalla parte ingommata. Quindi si preme un poco e poi si solleva l'ossatura. Con una leggera pressione delle dita si rende la carta completamente aderente a tutte le parti ingommate, curando massimamente che non presenti grinze e che non produca svergolamenti dannosi alla struttura dell'ala.

Si cura infine di rifinire, dopo aver tagliato l'eccedenza di carta, le parti ingommate sul bordo d'entrata, su quello di uscita ed alle estremità. Con uguale procedimento si dovrà coprire il ventre dell'altra mezz'ala, che si appoggerà poi sui piani di montaggio, mettendo qualche peso sullo scheletro. Quindi si attenderà che la gomma asciughi.

Perché la gomma si asciughi occorre circa un'ora, dopo di che si può far tendere la parte di carta già attaccata. Per far ciò si passa, sfregando leggermente sulla parte esterna della carta un batuffolo di cotone, o bambagia, impregnato di acqua pulita, fintanto che non sia bene ed egualmente inumidita. (Tale operazione si può eseguire anche con l'ausilio di un comune spruzzatore). Quindi si ricolocherà l'ala sul piano di montaggio fermando la ancora con pesi, i quali, premendo sull'ossatura, impediranno gli svergolamenti. Asciugata e tesa la carta della parte centrale, bisogna assicurarsi che, nel tendersi, essa sia rimasta bene attaccata in ogni punto dell'ossatura, che

la tensione sia uniforme e il profilo esatto.

Verificato questo, si deve procedere, nello stesso modo, al ricoprimento della parte dorsale, sempre eseguendo mezz'ala per volta; dopo di che, con piccole strisce di misura adatta, si dovranno chiudere le parti centrali, sia sotto che sopra. Quando la gomma della parte superiore si sarà asciugata, si inumidirà la carta come si è fatto per la parte inferiore, e, fermando il tutto sui piani di montaggio, si lascerà asciugare, avendo l'avvertenza di cambiare ogni tanto la posizione dei pesi, per non far aggrinzire la carta nei punti sui quali essi sono appoggiati.

L'operazione di rivestimento deve sempre essere fatta in luogo ombroso e riparato da correnti d'aria, mai al sole o vicini a sorgenti artificiali di calore. Una volta tesa, e se si tratta di carta adatta, e se il rivestimento sarà stato bene eseguito, si constaterà che l'ala è diventata rigida.

Volendo rivestire l'ala di tela, o di seta, il procedimento è identico, sia per l'incollatura alle ossature, che per lo stendimento, ma bisogna tenere presente che, sia la tela, che la seta non dovranno mai essere bagnate od inumidite prima del montaggio, perché, altrimenti, non si tenderebbero più. Le coperture, tanto di carta che di stoffa, devono essere rese impermeabili all'aria. In caso diverso si avrà una riduzione notevole di sostentamento. Per rendere rigide la carta e la stoffa vi sono diverse vernici adatte. La scelta deve essere fatta fra quelle di più facile uso, e che maggiormente rispondono all'esigenza. Le vernici non devono appesantire l'ala, il rivestimento della quale deve essere elastico. E' consigliabile adoperare vernici trasparenti e di essiccazione rapida. Tali vernici, che si lasceranno poi asciugare naturalmente all'ombra, si applicano con un pennello soffice e mai troppo imbevuto, o con spruzzatore, se la vernice è stata preventivamente molto diluita. Si possono dare uno o due strati di vernice, a seconda della densità. Le parti inferiori dovranno sempre essere verniciate per le prime, dopo di che si verniceranno quelle superiori. Si raccomanda sempre una gran diligenza.

Piano di montaggio per ali

L'aeromodelista che desidera costruire con diligenza, deve essere provvisto di tutti gli attrezzi, indispensabili, che



Il bel modello costruito da un aeromodelista milanese

gli permettano di lavorare bene, con facilità, e con esattezza.

Uno di questi attrezzi è il piano di montaggio degli scheletri delle ali, ed ognuno può costruirlo da sé, o provvedersene con poca spesa. (Continua)

Consigli utili

Uso della carta millimetrata

L'uso della carta millimetrata è creduto da molti indispensabile per ottenere la massima precisione nel disegno. Ciò è esatto in teoria, ma in pratica non lo è, perché mentre le suddivisioni corrispondono alle relative misure metriche in un senso

del foglio, nell'altro sono maggiori, cioè i centimetri delle suddivisioni della carta sono maggiori di qualche decimo di millimetro rispetto alla misura reale, e ciò, crediamo, per le sollecitazioni a cui viene assoggettata la carta durante l'operazione di stampa.

Su di una lunghezza di 10 centimetri tale differenza è ancora inferiore al millimetro, ma per 60 centimetri di lunghezza si nota una differenza di 3-4 millimetri. Come si vede, non è qui il caso di parlare di esattezza, tutt'altro!

Poiché tuttavia la carta millimetrata è molto comoda consentendo un lavoro rapido, noi non ne sconsigliamo l'uso, ma lo limiteremo ai piccoli disegni e specialmente a quelli che si ricavano da diagrammi e che necessitano di frazionamenti di misura piccolissimi.

Si deve in ogni caso accertarsi, prima di usare il foglio, in che senso le suddivisioni corrispondono e scegliere tale senso per la massima dimensione del disegno. Debba riprodurre, per esempio, una centina: segheremo l'asse delle X (o delle percentuali) nel senso in cui le suddivisioni sono esatte, e nel senso in cui esse sono errate segheremo le quote corrispondenti. Poiché in media nei profili che normalmente si usano le quote massime sono 1/12 - 1/15 di X, avremo che per una centina di 20 centimetri lo spessore sarà di mm. 24-30. L'errore dovuto alle suddivisioni del foglio sarà in questo caso di 1/10 di millimetro circa nello spessore del profilo, errore perfettamente trascurabile.

Se si procedesse invece a disegnare la centina nel verso normale al precedente, otterremmo lo spessore del profilo esatto, ma una differenza nella lunghezza della centina di circa 1 mm.

Oltre che presso tutti i giornali: «L'Aquilone» - «L'Ala d'Italia» - «Le vie dell'aria» - la «Rivista di Meteorologia Aeronautica» - la «Rivista di Diritto Aeronautico» e la «Rivista di Medicina Aeronautica».

sono in vendita nei chioschi-librerie dell'Editoriale Aeronautica a:

ROMA, Piazza delle Terme e via Cola di Rienzo - GENOVA, Piazza Corvetto - MILANO, Piazza Oberdan.



Italiani di
Tunisi

Maia fra le M stelle

racconto
fantastico

(Continuazione dal numero precedente)

I due giovani però non si soffermarono, quella sera, a scrutare tra le pagine il pensiero degli scienziati, dei filosofi e dei dotti, e lasciarono solo tra loro le grandi ombre di Lucrezio, di Plutarco, di Di Cusa, di Campanella, di Galileo, di Keplero, di Descartes, di Kant, di Laplace, di Fontanelle, di Flammarión, di Secchi, di Schiaparelli.

Erano troppo ansiosi di vedere l'esito delle loro esperienze chimiche, ed entrarono frettolosamente nel laboratorio. Era questo uno stanzone rettangolare, al centro del quale stava una grande tavola interamente occupata da vasi, bottiglie, ampolle, barattoli, storte, vaschette ed alambicchi.

Strano contrasto! Su una mensola stavano aperti due libri, due libri fantastici: un trattato di astrologia ed un trattato di alchimia, e accanto, appese alla parete, due tabelle di date, di nomi e di cifre.

«PICCARD E I VIAGGI INTERPLANETARI»

LA PROGRESSIONE DEI PRIMATI D'ALTEZZA

«La progressione dei primati internazionali d'altezza per aeroplani dal 1909 ad oggi, è la seguente:

1 dicembre 1909: Latham, metri 453 (Francia) —
9 dicembre 1910: Legagneux, metri 3100 (Francia) —
4 settembre 1911: Garros, metri 3910 (Francia) —
11 dicembre 1912: Garros, metri 5610 (Francia) — 28
dicembre 1913: Legagneux, metri 6160 (Francia) —
27 febbraio 1920: Schroder, metri 10.093 (Stati Uniti) —
28 settembre 1921: Mac Ready, metri 10.518 (Stati
Uniti) — 5 settembre 1923: Sadi Lecoq, metri 10.741
(Francia) — 3 ottobre 1923: Sadi Lecoq, metri
11.145 (Francia) — 25 luglio 1927: Champion, metri
11.710 (Stati Uniti) — 26 maggio 1929: Neuenhofen,
metri 12.739 (Germania) — 4 giugno 1930: Soucek,
metri 13.157 (Stati Uniti) — 16 settembre 1932: Uwins,
metri 13.404 (Inghilterra) — 28 settembre 1933: Le-
moine, metri 13.661 (Francia) — 11 aprile 1934: Do-
nati, metri 14.433 (Italia) — 14 agosto 1936: Detre,
metri 14.836 (Francia) — 28 settembre 1936: Swains,
metri 15.223 (Inghilterra) — 7 maggio 1937: Pezzi,
metri 15.655 (Italia)».

— Eccoci nel regno del dottor Faust — disse Gualtiero — Forse che questa non è magia? Salire, per virtù di un gas, fino alle stelle; andare a Galassia a vedere come son fatti i sogni nel paese delle Costellazioni, forse non è magia? La scienza ci fornisce oggi capacità e virtù da vincere i più potenti filtri che usavano una volta nelle fiabe, da vincere i più fatati mantelli stregati che trasportavano i mortali nell'aldilà.

A lunghi passi il giovine sognatore aveva raggiunto un armadio a vetri, situato contro la parete in fondo alla stanza.

— Ah! Attenzione! — gli gridò Vanni alle spalle: — Non aprire d'impeto! Pazienza! Sei sempre lo stesso: curioso come una donna, impaziente come un bambino, imprudente come un innamorato. Ti prego, Gualtiero, non aprire di colpo!

Ma Gualtiero, creatura d'impeto, incapace di attendere, aveva già aperto uno degli sportelli dell'armadio, e tirava a sé frettolosamente un grande barattolo di vetro opaco che occupava quasi interamente il ripiano centrale.

Prima che Vanni avesse il tempo d'impedirglielo, Gualtiero afferrò il tappo a smeriglio che chiudeva ermeticamente il barattolo e lo girò con forza e lo sollevò. Immediatamente, a contatto dell'aria, una guizzante fiammella blu si sprigionò dal vaso aperto; un acutissimo strano odore si diffuse per la stanza; dense nuvolette di fumo azzurrino oscurarono l'aria; sulle pareti gutzarono come su uno schermo bizzarre immagini mobilissime, simili a serpenti e a vilucchi; un misterioso crepitio ruppe il silenzio.

I due giovani, pallidissimi, coi sensi smarriti, stretti alla gola come da un affanno d'anima, annasparono con le mani nell'aria, poi s'afflosciarono al suolo.

L'ultima cosa che udirono fu uno strano passo che s'avvicinava rapido dall'atrio.

L'estrema sensazione fu, accanto ai visi riversi, un alito caldo e affannoso.

Il fresco, profumato vento della notte s'inclinò tra la porta socchiusa, smosse e scompigliò i molti fogli appoggiati a un leggio; fogli d'una bizzarra raccolta di idee, di pensieri, di ricordi, di reminiscenze, di fantasie. Apparvero e scomparvero magiche parole:

parole di scienza e di realtà mescolate a parole di sogno, a parole di profezia, a parole di mito, di leggenda, di favola e di poesia: «Volo interplanetario», «Dalla Terra alle Pleiadi», «Lungo la Via Lattea», «Materia astrale di Galassia», «Verso Beremice», «Lo Zodiaco», «Costellazioni Boreali ed Australi», «Iddio, grande semiatore di stelle», «Abyssus abyssum invocat», «Duecento nuovi universi a un miliardo di anni-luce». Fruscio un fascio di appunti manoscritti da Gualtiero, il sognatore poeta, scrutatore delle bellezze e dei misteri del cielo.

Dalle «Notte di Joung»: «Se io mi inganno col moltiplicare gli Universi, è almeno sublime l'amor mio; appoggiato essendo a una verità, e avendo per base l'idea della divina grandezza. E chi mi dimostrerà che questo sia un errore? Chi oserà prescrivere limiti alla Onnipotenza? Può forse l'uomo immaginare quello che può fare Iddio? A Lui non è più difficile creare un mondo che un atomo».

«Note su Iri, l'Arcobaleno: Ad Omero Iride apparisce quale messaggera degli Dei; essa va con la velocità del pensiero da un capo all'altro del mondo, penetra fin nella profondità del mare e fino allo Stige. Ha le ali d'oro, ed è tutta cosparsa di rugiada, tra le cui goccioline scherza il sole, traendone mille colori: Virgilio così la descrive:

«Iris croceis per caelum rosida pennis
Mille trahens varios adverso sole colores»

«W. Goethe: Oh, perchè non ho io l'ala per alzar-
mi da terra?

Vedrei allora il mondo silenzioso ai miei piedi, ed
ogni altura accesa, ed ogni valle cheta.
E flettre il ruscello d'argento in onde d'oro.

Non la montagna selvaggia con tutti i suoi abissi impedirebbe allora quel volo divino...

«Bel sogno! Ah, non così facilmente all'ali dello spirito s'accompagneranno mai l'ali del corpo!»

Pure è natura in ciascuno di noi che in alto e avanti ci si senta spinti; quando l'allodola perduta nell'azzurro trilla sopra di noi la sua viva canzone; quando sulle erte alture e sulle selve dei pini l'aquila si libra ad ali aperte; quando in volo sopra pianure e laghi torna anelando la gru al suo paese...».

In quella stessa ora, nell'elegante appartamento di città, donna Adelina, la madre di Gualtiero, padrona di casa perfetta, si aggirava come di consueto a riordinare minuziosamente ogni cosa, ad assicurare bene i vetri delle finestre, a spegnere tutti i lumi. Nel salottino accanto alla camera da letto, si fermò e sedette. Guardò a lungo sua figlia Thea, che stava leggendo sotto la lampada; pensò: «Con gli occhi legge, ma col pensiero è lontana...».

Disse: — Buona notte, Thea. Sono le dieci. Io vado a letto.

— Buona notte, mamma — rispose la bella fanciulla dal volto composto, un poco severo; dagli occhi pensosi, un poco cupi: — Io rimango ancora alzata. Non ho sonno, e questo romanzo mi appassiona.

Volle sorridere, ma non vi riuscì. Si sentiva molto triste.

— Sei preoccupata, figliola — disse la madre — Da qualche tempo ti osservo. Tu hai una pena.

— O mamma! — protestò debolmente la fanciulla. Ma donna Adelina era franca e non esitò a metter fuori la sua convinzione:

— Tu hai una pena. E questa pena ha un nome. E questo nome è Vanni.

Thea diventò di fiamma e non rispose.

La signora continuò:

— L'amico di tuo fratello ha fatto breccia nel tuo cuore, Thea, non soffrire sola; sii sincera con tua madre; te ne verrà un grande conforto.

(Continua).

DIORAMA



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Avranno voluto scimmiettare quello dello storico apparecchio di Lindbergh, lo *Spirito di Saint Louis* — soggiunse Zùgoli. — Ma c'è un'altra cosa più buffa ancora — soggiunse impensierito — ed è che per un breve volo di prova, quelli là se ne siano andati in alto mare. Forse avrei fatto meglio a...

— Già, è curioso... — interloqui distrattamente il giovanotto, continuando a scrivere.

I minuti passavano. La gente del campo, i giornalisti e i curiosi cominciavano a diventar nervosi. Si formavano e si scioglievano capannelli gesticolanti e vocianti.

— E' inutile! — s'udiva gridare Libby Leech. — Transvolare gli oceani non è da tutti. Quel disgraziato vecchietto sarà finito in mare. Direttore! — intimò a un tale in divisa quasi militare che le stava accanto. — Fatemi preparare il vostro migliore aeroplano. Io, Libby Leech, andrò alla ricerca degli sperduti. E se vado io, potete esser certi di riverderli fra poco.

— Eh, calma, calma! — rispose il direttore. — Non è ancora detto che si tratti d'una catastrofe. — lo non ci vedo chiaro — borbottò Zùgoli, smanioso come Rodrigo non l'aveva mai visto. — Temo che quei due mascalzoni mi abbiano notato ed abbiano anticipato di un giorno la partenza costringendo quel disgraziato a seguirli.

— Ma, e perché avrebbero fatto questo? — domandò Ximenes impensierito.

— Bella domanda! Che ne so io? L'interessante è che lo hanno fatto. Forse per andare in Europa a spese di quel dabbenuomo e senza aver noie. Chissà come lo avranno abbindolato quel poveraccio. Debbono avergli venduto a un prezzo esoso l'aeroplano e certo lo avranno truffato in qualche altro modo col miraggio della gloria. Rispondetemi, Rodrigo! Ve la sentite d'inseguirli col vostro *Gavilàn*? Gliela facciamo a valicare tutto l'oceano, se occorre?

— Eh, ma come ve la prendete calda per quegli smeraldi! — esclamò Ximenes, stupito di tanta foga.

— Macchè smeraldi! — ribattè con insolita veemenza Vico. — In fin dei conti me ne infischio degli smeraldi io. Qui si tratta di un povero ingenuo trascinato allo sbaraglio da due farabutti. Il mio dovere è di salvarlo.

— Ma ci penseranno le autorità, Vico. Guardate! Già tutto il personale del campo è in movimento.

— Me ne fido fino a un certo punto di quelli là. Prima che si muovano, fra permessi e autorizzazioni che dovranno chiedere, saremo a domattina. D'altronde, lasciate che ve lo dica, Rodrigo: voi che m'accusate di prendermela troppo calda, mi sembra che ve la prendiate troppo fredda. Come? Mi trascinate fin qui alla caccia di quelle benedette pietre e ora che quei due, con la loro fuga precipitosa vi danno la conferma di averle loro, esitate a seguirli. Davvero mi meravigliate. Rodrigo! Ditemelo subito che rinunziate agli smeraldi e che preferite tornare a Pesadumbre e io mi farò prendere a bordo da Libby Leech che smania per andare. Toh, eccola!

— Signori miei; — esclamò con voce sconsolata la aviatrix — questa ridicola gente del campo non vuol prestarmi un apparecchio. Disgraziatamente il mio *Cupido Alato* è in riparazione. Ho saputo che quel bellissimo monopiano laggiù è vostro. Siete disposti a prestarmelo? Penso di esplorare la rotta di Bermuda. Bermuda era la prima tappa di mastro Ezechiele; di là doveva proseguire per le Azorre e poi per Lisbona. Chissà che non gli sia saltato in mente di cominciare il volo oggi stesso?

— Impossibile, signora — fece Rodrigo cortese ma con fermezza. — Dobbiamo partire io e il mio amico subito appena riempiti i serbatoi. Con permesso!

E s'allontanò senza aggiungere altro, seguito dallo sguardo indecifrabile di Zùgoli.

Appoggiato all'orlo del tavolino, il giovane giornalista scriveva... scriveva...

CAPITOLO XXI

DON OSMUNDO SI FA VIVO

E' necessario, adesso, lasciare al suo destino il *Gavilàn*, il quale, partito all'inseguimento dell'*Anelito di Crow-Nest* con tre ore di svantaggio, era giunto a Bermuda che l'*Anelito* ne era decollato solo da un'ora, dopo aver fatto il rifornimento, in direzione delle Isole Azzorre.

Lasciamo Rodrigo e Zùgoli che impazienti sollecitano i meccanicisti di Bermuda perchè si sbrighino a fare il pieno ai serbatoi, mentre una folla di molesti curiosi scommette pro e contro se il *Gavilàn* raggiungerà l'*Anelito di Crow-Nest*, e con un sol colpo d'ala facciamo ritorno a Huasteca e precisamente a Pesadumbre.

La città è in fermento. Piccole bande di armati circolano per le vie e sostano nelle piazze. Si grida, si minaccia, si tengono infiammati discorsi. Si tratta di gente d'aspetto suppergiù militare. Sembra però che, per penuria di uniformi, con ciascuna di esse si siano vestiti tre uomini. Infatti, chi ha il berretto, chi la giubba e chi i calzoni. Quasi tutti, poi, tengono i piedi nudi dentro i *guaraches* (sorta di sandali) e solo qualche ufficiale, senza colletto nè cravatta, ostenta un paio di scarpe, a volte d'ordinanza, ma più spesso fantasia.

Ogni banda è preceduta da uno o più cartelloni

con scritte perentorie, quali: «Fuori i soldi!» «Basta con le chiacchiere!» «Pagateci o ci paghiamo!» «W il generale Tunancia!» «Don Tobias, vattene via!».

Verso mezzogiorno, nella Plaza de los Insurgentes troviamo riuniti oltre un migliaio di armati, i quali acclamano e agitano le armi in direzione di una casa a due piani. Ed ecco la finestra del balcone centrale spalancarsi e apparire, maestosissimo nella sua sfolgorante uniforme, l'eccellentissimo ed illustrissimo generale don Osmundo Ma-laquias Tunancia.

L'inclito generale si lasciò compiaciuto i mustacchi folti e nerissimi, sorrise alla moltitudine e picchiò in terra l'immenso sciabolone. Subito il clamore divenne brusio e il brusio silenzio.

— Illustri concittadini e cari compagni! — tuonò don Osmundo — Vi ringrazio d'essere accorsi alla mia voce, che è quella della giustizia, delle sacrosante rivendicazioni, della vittoria e dell'onore immortale.

— Bene! Bravo! — ulularono dal basso.

— E fino a quando, domando io, fino a quando supporterete voi che un rammollito vecchiaro, circondato da un avido branco di parassiti, continui a sfruttare ignobilmente? Mentre voi, o soldati della rivoluzione permanente, vagate scalzi, laceri, affamati, in cerca d'una *tortilla* o d'un pugno di fagioli lessati, nel sontuoso palazzo di Tobias Ecradon si gode, si scialacqua, si gavazza; i vini delicati scendono a fiumi, centinaia di mandibole voraci demoliscono cataste gigantesche di ghiotte pietanze, schiere d'ufficialetti eleganti e ben pasciuti trasciano le loro sciabole argentate nei corridoi pieni di mobili coperti di sete preziose. E mentre noi stiamo qui preparandoci a lottare, il colonnello Ximenes della guardia presidenziale gira il mondo in aeroplano, in viaggio di piacere a spese del popolo che ha fame.

— Bugia! — gridò una fresca voce femminile, ardente di sdegno. — E' un'infame bugia la vostra, don Osmundo! Il colonnello Ximenes rischia in questo momento la vita per recuperare il tesoro dello Stato!

Era Nieves che, trovandosi a passare in fondo alla piazza, s'era fermata ad ascoltare la concione del generale Tunancia e non aveva potuto trattenersi dal difendere l'assente. Sorsero clamori in vario senso. «Viva il generale Tunancia!», gridavano quelli sotto al balcone; «Viva la nostra señorita! Viva l'amica del popolo!», acclamavano gli altri.

(Continua).

ENZO JEMMA



...gente d'aspetto suppergiù militare...

OMOLOGAZIONE DI PRIMATI

Ecco le disposizioni emanate dalla Presidenza della R.U.N.A. per la omologazione dei primati dei modelli volanti.

1) **Idoneità del concorrente al primato.**
Gli aeromodellisti che intendono eseguire un tentativo di primato devono essere in possesso dell'attestato di aeromodellista e della licenza sportiva della F.A.I. di aeromodellista.

La licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista deve essere richiesta, tramite la Sede Provinciale o Sezione Autonoma alla quale il concorrente è iscritto, alla Presidenza della R.U.N.A. Alla domanda devono essere allegati N. 2 fotografie ed il versamento di L. 10.

2) **Esecuzione delle prove e Commissione sportiva.**

Le prove devono essere controllate da una Commissione composta dal delegato all'aeromodellismo, da almeno due commissari sportivi, da un cronometrista (due per i primati di velocità).

Prima di eseguire le prove, la Commissione dovrà accertarsi della corrispondenza delle misure e proporzioni del modello con le disposizioni contenute nel regolamento generale della F.A.I. per i primati della classe «modelli volanti».

Al modello saranno posti dalla Commissione Sportiva dei segni di riconoscimento, per l'identificazione, sull'ala e sulla fusoliera, specialmente per il caso di primato di distanza.

Il lancio dovrà essere eseguito a norma delle disposizioni contenute nel regolamento citato.

3) **Documenti per l'omologazione dei primati.**

Per l'omologazione dei primati dovranno essere trasmessi alla Presidenza della R.U.N.A. i seguenti documenti in *duplice* copia:

- a) **Primato di durata.**
 - 1) Verbale della Commissione Sportiva (una delle copie in francese);
 - 2) Verbale del cronometrista;
 - 3) Fotografie del modello di fianco e di fronte.

b) **Primato di distanza.**
Tutti i documenti di cui sopra in a), 1), 2), 3), oltre i seguenti:

- 4) Carta topografica comprendente il punto di lancio e quello di atterraggio, in scala non inferiore a 1/50.000, e dalla quale risultino le quote del punto di partenza e del punto di atterraggio.
- 5) Dichiarazione di un testimone dell'atterraggio.

c) **Primato di altezza.**

- Tutti i documenti di cui sopra in a), 1), 2), 3), oltre i seguenti:
- 4) Fotografia del barogramma ottenuto con il barografo speciale per modelli volanti.

5) Verbal di taratura del barografo e della determinazione della quota raggiunta, rilasciati dal laboratorio a ciò delegato.

d) **Primato di velocità.**
Tutti i documenti di cui sopra in a), 1), 2), 3), oltre ai seguenti:

- 4) Verbale di misurazione delle base. Qualora un solo volo sia valido per diversi primati, dovranno essere trasmessi tutti i documenti richiesti per ognuno di essi.

Per la compilazione dei verbali sono dati, come base, gli schemi già trasmessi dalla R.U.N.A. agli Enti dipendenti.

4) **Spese sostenute per il controllo dei tentativi.**

Qualora un tentativo di primato debba essere effettuato in località lontana dalla residenza della Sede Provinciale, o Sezione Autonoma della R.U.N.A., (lanci di veleggiatori in collina ed in zone ritenute particolarmente opportune), in modo che sia richiesto il trasporto della Commissione Sportiva e del cronometrista con mezzi pubblici o privati, le spese di tale trasporto saranno a carico della Sede Provinciale, o Sezione Autonoma; il presidente della Sede Provinciale e il delegato della Sezione Autonoma, sentito il parere del delegato all'aeromodellismo ed in base alle prove precedentemente effettuate dal concorrente al primato e dall'apparecchio, stabilirà sull'opportunità di effettuare il tentativo. Qualora la Sede Provinciale, o Sezione Autonoma, non sia in grado di sostenere per intero

le spese e creda tuttavia opportuno dare corso alla richiesta del concorrente, dovrà comunicare alla Presidenza della R.U.N.A. le ragioni per le quali è dato parere favorevole allo svolgimento, chiedendo un contributo nelle spese. La Presidenza della R.U.N.A. si riserva tuttavia di opporre il proprio «veto».

Ai Commissari Sportivi non spetta, per il controllo, alcuna indennità.

Per il servizio di cronometraggio la Presidenza della R.U.N.A. ha concluso con la Federazione Italiana Cronometristi i seguenti accordi:

- a) il servizio è gratuito;
- b) dovranno essere rimborsate al cronometrista le eventuali spese di viaggio, vitto e alloggio;
- c) prima del tentativo, all'atto della richiesta del servizio, dovrà essere versata alla Federazione Italiana Cronometristi la somma di L. 12,50 per ogni giornata prevista di servizio del cronometrista, a titolo di diritti di segreteria.



Il francobollo aereo d'Italia

(Continua la descrizione dei colori)

- 15. Bruno olivastro (» »)
L. 8 — L. 2 —
- 16. Bruno oliva scuro (» »)
L. 10 — L. 3 —
- 17. Grigio oliva (» ») 1862)
L. 40 — L. 10 —
- 18. Grigio verdastro (» »)
L. 25 — L. 5 —
- 19. Grigio bistro (» »)
L. 10 — L. 2 —
- 20. Bistro oliva (» »)
L. 10 — L. 2 —

- 21. Bistro (» »)
L. 7 — L. 1,50
- 22. Bistro scuro (» »)
L. 8 — L. 2 —
- 23. Bistro giallastro (» »)
L. 20 — L. 2 —
- 24. Bruno arancio (» ») 1863)
L. 25 — L. 1 —
- 25. Arancio oliva (» »)
L. 15 — L. 1 —
- 26. Arancio (» »)
L. 0,50 L. 0,50
- 27. Arancio chiaro (» »)
L. 0,50 L. 0,50
- 28. Arancio bruno (» »)
L. 0,50 L. 0,75

CENTESIMI 20

- 1. Cobalto (emissione 1855)
L. 550 — L. 40 —
- 2. Cobalto scuro (» »)
L. 600 — L. 25 —
- 3. Cobalto chiaro (» ») 1856)
L. 550 — L. 18 —
- 4. Celeste (» »)
L. 350 — L. 12 —
- 5. Celeste carico (» ») 1857)
L. 420 — L. 14 —
- 6. Indaco (» »)
L. 50 — L. 1,50
- 7. Indaco scuro (» »)
L. 80 — L. 2 —
- 8. Oltremare (» ») 1858)
L. 80 — L. 2,50
- 9. Indaco grigio (» »)
L. 60 — L. 5 —
- 10. Indaco brillante (» ») 1859)
L. 60 — L. 5 —
- 11. Azzurro (» »)
L. 22 — L. 1 —
- 12. Azzurro chiaro (» ») 1860)
L. 15 — L. 2 —
- 13. Azzurro oltremare (» »)
L. 10 — L. 1 —
- 14. Azzurro grigio (» ») 1861)
L. 8 — L. 0,75
- 15. Azzurro scuro (» »)
L. 10 — L. 10 —
- 16. Indaco scuro (» ») 1862)
L. 2 — L. 0,50
- 17. Indaco lucido (» »)
L. 3 — L. 1,50

CENTESIMI 40

- 1. Vermiglio pallido (emissione 1855)
L. 600 — L. 250
- 2. Vermiglio lucido (» »)
L. 400 — L. 20
- 3. Vermiglio rosato (» ») 1856)
L. 240 — L. 15
- 4. Scarlatto (» ») 1857)
L. 200 — L. 12
- 5. Vermiglio arancio (» ») 1858)
L. 200 — L. 10
- 6. Rosso mattone brillante (» ») 1859)
L. 120 — L. 20
- 7. Rosso mattone opaco (» »)
L. 80 — L. 10
- 8. Rosa lilla (» ») 1860)
L. 900 — L. 250

MAURITIUS POSTOFFICE



STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

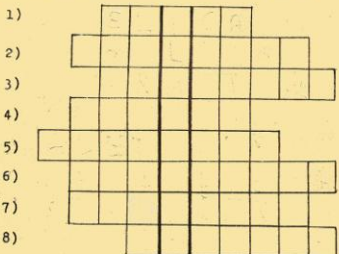
Dai pochi esempi citati si rivelano facilmente le caratteristiche dell'indovinello moderno: una breve, vivace descrizione che, mentre da un lato pone nell'imbarazzo il solutore con la simulazione di immagini e di scene che apparentemente non hanno nulla a che vedere col soggetto da indovinare, dall'altro lo guida passo per passo verso la soluzione fornendogli elementi del tutto esatti i quali, a soluzione trovata, appaiono perfettamente rispondenti a verità. Nell'ultimo esempio citato è assai efficace la descrizione del colpevole affranto che corre al confessionale, ma una volta intuito il tranello è facile riconoscere in quel peccatore colui che per la tema di perdere il treno corre allo sportello dei biglietti e paga, a proprie spese, il diritto di farsi trasportare altrove.

Su questi arguti ravvicinamenti, chiapparelli e giochi di parole, si basa, del resto, tutta l'arte enigmistica, e tanto maggior pregio acquista un giuoco quanto più, apprendo ingannevole, si dimostra in realtà esatto.

PER IL COSTRUTTORE

Si tratta di trovare, con la scorta delle definizioni sotto indicate, il nome di alcune parti costituenti il velivolo e di porre le lettere di ciascun nome nelle rispettive caselle.

Se la soluzione è esatta, la colonna a bordi ingrossati, letta dall'alto in basso, rivelerà il nome pulsante dell'apparecchio.



Definizioni.

- 1) L'organo di propulsione.
- 2) La parte centrale dell'apparecchio: contiene i posti per gli aviatori.
- 3) La struttura interna d'ogni elemento.
- 4) Dispositivo destinato a dirigere il volo.
- 5) La parte mobile dell'ala che regola la inclinazione laterale dell'apparecchio.
- 6) La struttura centrale dell'apparecchio che ne costituisce il corpo principale e si prolunga posteriormente.
- 7) La intelaiatura metallica che offre posto al mitragliere.
- 8) Elemento della nervatura dell'ala che concorre a formare la struttura.

Le spiegazioni dei giochi pubblicati nel numero presente, verrà pubblicata nel numero del 30 ottobre.

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati 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 Pindaretto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 40

Indovinello: L'aquilone.
Sciarada: Avi-azione, aviazione.
Falso accrescitivo: Lampo, lampono.

Fra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Gustavo Stefanini, via Benaco, 7, Roma. Allo Stefanini è stato inviato un libro.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

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



Una formazione di apparecchi da ricognizione e bombardamento « Curtiss SBC-3 »

POSTA *aerea*

Giovanni Faccio - Castellazzo B. — Vedrai che l'uscita del giornale si normalizzerà in breve. Poi uscirà puntualmente tutte le domeniche. Mi dispiace doverti comunicare che le tre idee per le copertine non sono state giudicate sufficientemente interessanti, cioè originali. Ma, quella della picchiata, ha un barbone lungo due metri.

Dardo Nero - Genova. — Eccoli lo pseudonimo che ti sei scelto. La faccenda della tessera che dovrebbe dare il diritto, a chi la possiede, ad un volo gratuito, è una... faccenda piuttosto buffa. Non è esatto ciò che ti hanno riferito. L'abbonamento a *L'aquilone* dà diritto ad una tessera di riconoscimento con la quale si possono ottenere sconti presso determinate ditte fornitrici di materiali per costruzioni aeromodellistiche e fabbricanti di cioccolato, caramelle e affini. Essere abbonato a *L'aquilone* significa appartenere ad una famiglia (anzi ad un'aerofamiglia) di aquilotti e rondini che possono corrispondere con Zio Falcone e tra di loro ed hanno diritto di partecipare ad eventuali raduni aviatorii o istruttivi, a visitare stabilimenti aeronautici, campi d'aviazione, eccetera. Come vedi, ciò non significa che il possessore della tessera di *L'aquilone* abbia diritto ad un volo gratuito. L'anno scorso abbiamo organizzato voli in quasi tutte le più importanti città d'Italia; ma non posso dirti se e quando il Ministero ne concederà altri.

M. Vito - Parma. — Ho fatto sapere a Crivello che tu lo giudichi un cervellone. E' rimasto molto perplesso. Noi non teniamo il casellario giudiziario: quindi i dati non interessano. Mandali alla polizia della tua città. Un dottore verrà presto a Parma per studiare il tuo caso. Viva la birra (dice Crivello) e abbasso il tamarindo. Grazie per lo «stupendo giornale».

B. R. 20 - Rieti. — Certo che puoi, costi a Rieti, fare della propaganda. Oso dire che dovresti. Ogni buon aeronipote ha una specie di dovere morale che consiste in questo: dimostrare con atti e parole che *L'aquilone* è la pubblicazione adatta ai

giovani intelligenti e moderni. Non si tratta di un compito troppo difficile, né faticoso, come puoi immaginare. Basta mostrare ai compagni che non conoscono questo nostro giornale qualche copia. Se il compagno torce il naso è segno che appartiene al secolo scorso, o, comunque, a quella disgraziata schiera di lettori di giornali stupidissimi tradotti quasi tutti da brutti giornali stranieri; se il compa-

gnone dimostra di interessarsi de *L'aquilone* è segno che è degno di appartenere alla nostra aerofamiglia. La regolarità della pubblicazione del giornale sarà scrupolosamente osservata dal numero 44 in poi. Ho detto scrupolosamente. Se vuoi alcuni numeri di saggio chiediceli subito: è necessario iniziare una violenta campagna di propaganda.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Card. Zappata 506 B. - Pannello nel Frignano. — Ti ho spedito due fotografie, secondo il tuo desiderio. Attendo altri buoni risultati della tua propaganda in favore de *L'aquilone*.

Ezio Scarponi e Compagni - Perugia. — Siete già in quattro e vi trovate imbarazzati a formare costà un gruppo di aeromodellisti? Mettetevi di buzzo buono e vedrete che da quattro potrete diventare 10, 20, 100. Coraggio!

Michèle Simonini - Palermo. — Purtroppo non ci risulta di aver ricevuto le tue fotografie!

Guelfo Simoni - Roma. — Spero che tu sia ormai pilota di aliante e tu abbia trovato al tuo ritorno i numeri che ti mancavano e che ti sono stati spediti.

Atomeo - Treviso. — Bauzai! Bauzai! Il tuo «Brevetto B» vedrà la luce in uno dei prossimi numeri de *L'aquilone*.

Silvio Terracciano - Salerno. — «Sono fiero di far parte della famiglia de *L'aquilone*... Bravo Silvio! La tua frase ha commosso l'intera redazione, che all'unisono, con mirabile effetto di sincronia, ieri sera alle ore 19 e 30 ha elevato in tuo onore il grido: «Viva la birra!».

Franco Petralli - S. Miniato. — Comprendo il tuo indomabile dolore per l'immensa perdita costituita dalla scomparsa del numero 38 de *L'aquilone*. Mi associo ai tuoi lamenti e ti avverto che ho già provveduto, con tutta la velocità che l'esistenza di due tavoli davanti al mio, di un fattorino inco-

riante nel corridoio e la resistenza dell'aria mi potevano opporre, a farti spedire un nuovo esemplare del numero scomparso tanto tragicamente. Spero che esso saprà colmare nella tua vita il vuoto lasciavoti dal suo simile che lo precedette.

Annibale Cartaginese - Napoli. — Rallegrati e non disperare. Il tuo racconto sarà pubblicato appena avremo smaltito la serie degli scritti arretrati che ho sul tavolo. E congratulazioni per l'ottimo esito dei tuoi esami!

Aquilotto sconosciuto - Rieti. — Ah, birbaccione! Ecco il perché di tante commoventissime frasi al mio indirizzo, di tante carezzevoli espressioni per il nostro giornale, di tanti speratici elogi per i nostri sforzi! Vorresti... la spintarella, eh? Impossibile, caro amico, per il principio e per la realtà dei fatti, che mi fa vivere all'oscuro più completo della sosta toccata alla tua domanda. Ricercarla sarebbe come voler cercare un ago in un pagliaro, con l'attenuante che non ci sarebbe il pericolo di pungersi.

Franco Crescini - Gardone R. — Di tavole costruttive del modello volante A. P. 7 abbiamo ancora molti esemplari, ma se hai intenzione di acquistarne uno devi precipitarti alla velocità della folgore, perché c'è una intera folla di aquilotti che sbraitano per averli. L'operazione che devi compiere è quanto mai semplice, semplicissima addirittura: inviare alla nostra Amministrazione, tramite il conto corrente postale N. 1/24718, la somma di lire dodici. **CRIVELLO**



IL G. V 18

«L'écho des ailes» pubblica nel suo numero 38, in data 22 settembre, un esame delle principali caratteristiche del monoplano italiano Fiat G. 18V, discendente del G. 18. L'articolista commenta favorevolmente le modificazioni che reca il nuovo velivolo rispetto al G. 18, e insiste sul fatto che questo prodotto della grande marca italiana è costruito interamente in metallo. «Il metallo — scrive l'articolista — è la soluzione-tipo verso la quale sono indirizzati l'avvenire e il progresso dell'aeronautica, e l'apparecchio di cui parliamo può essere considerato come un prototipo della nuova formula».

PER MODELLI VOLANTI

Robert Guillemard descrive nel n. 900 del periodico francese d'aviazione Les ailes un sistema di ripiegamento in volo delle pale dell'elica degli aeromodelli, sperimentato con ottimi risultati durante la recente gara internazionale per la Coppa Wakefield 1938. Terminata la scarica della matassa elastica, le pale dell'elica si ripiegano automaticamente lungo la fusoliera, permettendo al modello una maggiore velocità, e quindi dotandolo di maggiore resistenza. Le larghe pale di un'elica oppongono infatti, quando sono ferme, una forte resistenza all'avanzamento. Sembra che con questo metodo la lunghezza della planata dello aeromodello venga addirittura quadruplicata. L'articolo, dal titolo «Les hélices à pales repliables», è corredato da esplicativi disegni grafici.

ANCORA PALLONI

Passato il pericolo di una guerra europea che per sette giorni ha dominato questo vecchio continente, le Nazioni che più sarebbero state, nel caso sfortunato di un conflitto, esposte ai bombardamenti aerei si affannano a cercare di individuare quei punti deboli del proprio organismo che avrebbero permesso al nemico di colpire con efficacia. Dopo i dispendiosi ed ormai famosi esperimenti inglesi della difesa aerea di Londra mediante un enorme numero di palloni frenati posti intorno alla città, ecco la volta di Parigi. Nel numero 1583, «L'aéro» si domanda se questo sistema di difesa passiva si possa applicare alla capitale della repubblica francese, e fa la storia del pallone frenato «antiaereo», soffermandosi specialmente sui brillanti risultati che vennero ottenuti dagli italiani quando, durante la grande guerra, circondarono Venezia di un sistema difensivo di palloni «a lobi». «L'aéro» spera che il governo francese voglia prendere in serio esame il problema di una simile difesa del cielo di Parigi. L'articolista scrive che occorrerebbero trecento palloni frenati, e che questo comporterebbe una spesa di novanta milioni di franchi.

SUPER LAZZARETTI
BIANCHI - DEI
OLIMPIA - PARIOLI
Le biciclette superiori alle
migliori. Preferitele
DITTA ROMOLO LAZZARETTI

ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume
Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828



L'America è il paese delle grandi piantagioni. Ecco qui una bella coltivazione di eliche, sul campo di Kansas City (U.S.A.)

N. 78 PICCOLA ENCICLOPEDIA

AERONAUTICA ILLUSTRATA

BATTIMENTI - Per alcune anomalie del funzionamento di un motore e principalmente per il fenomeno della detonazione (v. antidetonanti, detonazione), si avvertono dei colpi secchi nei cilindri chiamati battimenti.

BAYERISCHE FLUGZEUGWERKE A. G. - Ente industriale tedesco per la costruzione dei velivoli con sede ad Augsburg in Baviera. Gli apparecchi costruiti da questa ditta sono indicati con le sigle B.F.W. seguite dal numero tipo.

BAYERISCHE MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT - Ditta tedesca costruttrice di motori per aviazione con sede a Monaco di Baviera.

BATTESIMO DELL'ARIA - Così viene definito il primo volo che si compie.

BEARDMORE - Ditta inglese per la costruzione di motori per aviazione. Durante la guerra costruì circa 3000 motori e anche aeroplani e idrovolanti. Abbandonata la costruzione di motori a benzina, si è specializzata nella costruzione di motori veloci ad olio pesante. Ha la sua sede a Glasgow.

BEATI GIUSEPPE - Nacque a Parcy Tigny (Francia) il 17 maggio 1899. Si arruolò nell'artiglieria da campagna nel giugno 1917, nel marzo 1918 venne nominato aspirante, sottotenente nell'ottobre dello stesso anno e tenente nell'aprile 1920. Congedatosi nell'aprile 1921, nel 1926 entrò nell'aviazione coloniale come osservatore. Dopo numerosissimi voli di guerra in colonia, l'11 novembre 1929 il suo apparecchio, pilotato dal maresciallo Huber, veniva abbattuto dalla fucileria nemica. Egli venne fatto prigioniero. Sei giorni dopo veniva ucciso durante un tentativo di fuga. Alla sua memoria è stata assegnata la medaglia d'oro al valor militare. Ecco la motivazione: « Osservatore d'aeroplano, compiva numerosissimi voli di guerra per un complesso di 300 ore fornendo sublimi prove. L'11 novembre 1929 durante una azione da bombardamento che con l'usato ardire da bassissima quota stava compiendo contro un « Door » ribelle, veniva abbattuto dalla fucileria nemica. Circondato dai nemici, impavido, col fuoco della mitragliatrice di bordo teneva testa ai loro soverchianti numero finché, sopraffatto, cadeva prigioniero. Con fierezza indomita di italiano e di combattente, sopportava per più giorni ogni sorta di patimenti fisici e morali, finché veniva ucciso dal nemico in un tentativo di fuga. - Cirenaica, novembre 1927-novembre 1929 ».

BECCHEGGIO - Si dice beccheggio il moto angolare oscillatorio di picchiata e di cabrata che un aeromobile compie intorno ad un asse trasversale.

BECCO DELL'ALA - Parte anteriore dell'ala, avanti al primo longherone.

BEDENDO SEBASTIANO - Asso dell'aviazione italiana, ufficiale superiore del Corpo del Genio Aeronautico ruolo ingegneri, nato a Rovigo il 18 luglio 1895. Uf-

ficiale di artiglieria, passò, durante la Grande Guerra, come pilota, in aviazione, ove dimostrò le sue eccellenti qualità abbattendo numerosi aeroplani nemici, dei quali cinque gli sono stati ufficialmente riconosciuti. Conquistò alcuni primati internazionali per aeroplani da turismo. Decorato di una medaglia d'argento e una di bronzo al valor militare e di medaglia al merito sportivo.

Deceduto per incidente aviatorio il 24 agosto 1935, mentre col ten. Tessore e col sottotenente Nicastro si accingeva a partecipare al Raduno aereo del Littorio organizzato dalla R.U.N.A. in quell'anno.

(Continua)



La bicicletta volante a Wilno. - Si dice che a Wilno, un giovane meccanico sia riuscito a percorrere 5 chilometri con un aeroplano a trazione muscolare da lui stesso costruito. Il velivolo è munito di due ali che sono battute in un convulso movimento impresso da una pedivella azionata dalle gambe del pilota. Il fatto avrebbe talmente rallegrato i concittadini, che un comitato si è subito costituito allo scopo di finanziare lo sfruttamento della bicicletta volante.

Questa sarà la centesima notizia intorno al volo muscolare ed è curioso che tali notizie si somiglino tutte, sia per i risultati raggiunti che per gli innumerevoli e fulminei investimenti di capitali. E non c'è nulla di male. Ma noi, per entusiasmarci davvero, attendiamo l'esito del concorso che la RUNA ha bandito per la realizzazione del volo muscolare, poiché finora è stata questa la sola seria iniziativa sorta per disciplinare e vagliare rigorosamente le fatiche di moltissimi appassionati.

Nei giorni scorsi in America è capitato questo fatto. Un giovane si è presentato in pubblico con una stravecchia bicicletta, alla quale aveva applicato, con un certo apparente criterio, eliche, vele, timoni e rotelle raccapezzate chissà dove per simulare una vera e propria invenzione. Ha detto che il lavoro era rimasto a metà per mancanza di fondi e che occorrevano pochi altri dollari per condurre a termine « l'aeroplano per tutti ». Più di 100 dollari sono piovuti in un attimo nelle tasche dell'inventore; quel tanto che è bastato per comperarsi subito una fiammante motocicletta, meta agognata del giovanotto. Ed a quelli che gli hanno domandato a che punto fosse l'aeroplano a pedali, il furbacchione ha risposto che prima di proseguire gli esperimenti, egli vuole studiare gli effetti della velocità... a terra.

Il giro del mondo con gli apparecchi delle linee aeree civili. - L'aviatore e scrittore tedesco Hans Bertram è giunto a Berlino dopo aver compiuto il giro del mondo con gli apparecchi delle linee aeree civili in 20 giorni, 21 ore e 30 minuti, senza essere riuscito a battere il tempo impiegato dal dirigibile « Zeppelin » (18 giorni e 12 ore). Le tappe sono state le seguenti: Berlino-Bagdad (Lufthansa); Bagdad-Hong-Kong (Imperial Airways); Hong Kong-Manilla

(Società Cino Americana); Manilla-San Francisco-Nuova York (Pan American e Air Lines); Nuova York-Berlino via Azzorre (Lufthansa).

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

Un importante concorso a premi

aperto a tutti i lettori delle pubblicazioni dell'« Editoriale Aeronautica » è stato deciso per la scelta del titolo di un nuovo libro che il col. Prospero Freri - assegnano del suo impiego e realizzatore del paracadute in Italia - ha scritto, e sta per essere stampato dall'Editoriale Aeronautica.

Detto titolo deve essere breve, efficace, e deve richiamare essenzialmente l'idea del volo, della necessità ed opportunità del paracadute, della sua funzione ed efficacia; infine, se possibile, della particolare bellezza di una discesa con esso.

Scritto nel tagliando qui sotto allegato, munito delle indicazioni richieste, il titolo proposto deve pervenire alla

EDITORIALE AERONAUTICA - UFFICIO T. A.
 Viale Libro e Moschetto, n. 6 - ROMA

entro la mezzanotte del 10 novembre 1998-XVII prossimo. Una commissione presieduta da Federigo Valli, composta dal col. Prospero Freri, Martini, Mastrojanni, ing. Silvestri, sceglierà, a suo insindacabile giudizio, fra le diverse proposte le quattro ritenute più rispondenti allo scopo; i loro Autori riceveranno in premio, in ordine di merito:

- un biglietto gratuito per un viaggio aereo di 500 chilometri su linee italiane;
- un abbonamento gratuito per l'Anno XVII ai tre periodici dell'Editoriale: « L'Ala d'Italia », « L'Aquilone », « Le Vie dell'aria »;
- un abbonamento gratuito per l'Anno XVII a due periodici dell'Editoriale: « L'Aquilone », « Le Vie dell'aria »;
- un abbonamento gratuito per l'Anno XVII a « Le Vie dell'aria ».

Ogni concorrente potrà proporre più di un titolo, riempiendo un tagliando per ogni proposta. Il Comitato non intendendo porre limitazioni di sorta alla gara.

Il Sottoscritto
 abitante a via
 propone quale titolo del nuovo libro del col. Prospero Freri:

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

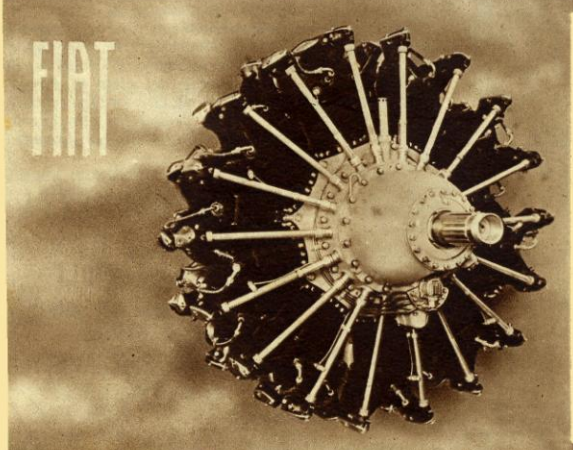
Sono in vendita presso l'Amministrazione della Editoriale Aeronautica (Viale Libro e Moschetto 6, Roma) due volumi di

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI

In tali volumi sono raccolti i risultati di esperienze compiute nel Laboratorio Aerodinamico di Gottinga (vol. I) ed i risultati della galleria a densità variabile National Advisory Committee for Aeronautics (vol. II).

I due volumi, che contengono moltissimi grafici e tabelle, costano complessivamente L. 55 (un volume L. 30).

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



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

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

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

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

AERONAUTICA UMBRA - S. A.

Capitale Lire 4.500.000 - Versato Lire 3.000.000

Sede legale: MILANO

Officine in Foligno Indirizzo Electr.: AVIUMBRA - Tel. 65 - FOLIGNO
CAMPO DI COLLAUDO: STERPETE - FOLIGNO

Costruzioni Aeronautiche e Meccaniche

Con 60 lire
potete abbonarvi per un anno

a

L'ALA D'ITALIA

rivista quindicinale

ed a

L'AQUILONE

Eseguite i vostri versamenti sul
C. C. P. 1-24718 intestato all'
EDITORIALE AERONAUTICA



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, e 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 extralusso robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 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.

AEROMODELLISTI

acquistate le
TAVOLE COSTRUTTIVE
dei modelli seguenti:

Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchio « Kirby Kite », L. 10.
Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio « Bianca Folgore », L. 10.
Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio « Nardi 305 », L. 10.
Modello AP IV, veleggiatore, L. 10.
Modello AP V, a elastico, riprod. « Koolhoven F. K. 35 », L. 10.
Modello AP VIII, a elastico, riprod. « Fokker G. I. », L. 12.
Modello AP IX, veleggiatore, riprod. « Rheinland », L. 12.
Modello AP X, veleggiatore, riprod. « Minimoa », L. 12.
Modello AP XI, a elastico, riprod. « Klemm K. L. 35 », L. 12.
Modello AP XII, a elastico, tandem Schechen, L. 12.
Modello AP XIII, veleggiatore in para Anno XVI, L. 12.

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

AEROMODELLISMO ANNO XVI

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

M O V O

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATTE

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

Richiedere il nuovissimo catalogo illustrato 1938-1939 inviando a mezzo vaglia L. 2.

PIERO MAGNI - AVIAZIONE

Progettazione - Costruzione
Riparazione di Aviomobili

Studio: Via Comelico 8 - Tel. 51-687

Officine: Via Bonfadini 79 - Tel. 54-311

54-318

Aeroporto: TALIEDO
MILANO



più in alto delle meteore!...

il motore
stellare
**ALFA
ROMEO**



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Scoperta del volo