

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Dizionario aeronautico illustrato: RAFFREDDAMENTO AD ACQUA

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 50

11 dicembre 1938-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblivazioni 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. 25, 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.



Ascoltate, senza batter ciglio, questa storia: è la divertente storia dei Richardson, padre e figlio. Qualche anno fa, in occasione di un Raduno dell'Aéro-Club d'Auvergne, in Francia, atterrò all'aeroporto di Aulnat un piccolissimo aeroplano « Klemm » munito di un motore Salmson. Il piccolo « Klemm » veniva dall'Inghilterra, passando per l'Olanda. Dalla carlinga esce un bel vecchio decorato da una enorme barba fluente. L'ardimento vecchio era vestito con una normale tuta di volo ed aveva il collo avvolto in una ineffabile sciarpa di seta. Era Richardson, il più vecchio, senza dubbio, pilota inglese da turismo. Aveva 74 anni. Era un vecchio allegro, divertente, con uno spirito straordinariamente giovane. (Si dice sempre così quando un uomo è vecchio irrimediabilmente: bisogna stare alle regole, non vi pare?). Questo vecchio — e mi pare di dirlo — ebbe dai francesi un'accoglienza cordialissima. Parlando con un giornalista ebbe modo, però, di esprimere un suo orgoglio. Si trattava di questo: il vecchio volatore aveva un figlio che gli dava molti grattacapi. Era, a sentire il vecchio, un figlio irascibile che voleva fare di testa sua e non ascoltava i consigli del padre; era, insomma, un discoloro. « Pensate, — confidò al giornalista il vecchio Richardson — questo animale (l'avevo con suo figlio) si è messo in testa di diventare anche lui un pilota. Io mi sono opposto. Anzi, gli ho detto: « Tu sei troppo giovane, figlio mio. Pensa che io ho cominciato a 70 anni. Quando tu sarai più vecchio, ne riparleremo. Ma non me ne parlare adesso: mi fai imbestialire ». Pensate, amico, — aggiunse il vecchio Richardson, — questo mio figlio non ha che 52 anni ».

L'uccello di cui vi voglio parlare possiede tre nomi. Si chiama trampoliere, piviere o cavaliere d'Italia. Per nostro conto ci sentiremmo molto soddisfatti di una simile sorte, perché possedere tre nomi è stato sempre una bella cosa. E' un segno di superiorità aristocratica. Quello però che non sapete ancora, è che il trampoliere-piviere-cavaliere d'Italia è un animale velocissimo: solca i cieli a velocità folli; e questo, malgrado porti con sé il peso non indifferente di tre lunghi nomi. Una curiosa avventura di volo, capitata al pilota

americano Oliver Stringt, ha confermato appunto come tale uccello sia uno dei più veloci del mondo. Questo pilota, partito dall'aeroporto di Floyd Bennett presso Nuova York, era diretto a San Francisco. Senonché, a tremila metri di altezza si imbattè in uno stormo di pivieri che volavano nella sua stessa direzione. L'aviatore americano continuò la rotta, ma dopo qualche tempo constatò con viva sorpresa che i trampolieri-pivieri-cavalieri d'Italia lo seguivano da presso e molto agevolmente. I pennuti trionfi volavano con la massima indifferenza alla medesima velocità dell'aeroplano; il quale, per conto suo, se la filava bellamente a quattrocento chilometri l'ora. Per tutti i quattromila chilometri del percorso attraverso il territorio della Confederazione stellata, i rapidissimi uccelli volarono nella scia dell'aeroplano. Ad un dato momento, scioccatissimo, Oliver Stringt decise di farla finita con questo accompagnamento non chiesto e mortificante per i suoi sempre rispettabili quattrecento chilometri l'ora. E per distanziare lo stormo inseguitore, dette tutto il gas al motore. Ma restò solo unicamente per una breve mezz'ora; infatti, dopo trecento chilometri il povero Stringt si vide di nuovo alle calcagna lo stormo compatto dei pivieri-trampolieri-cavalieri d'Italia. Era avvenuta una cosa semplicissima: lo avevano raggiunto.

Le bottiglie d'acqua minerale vuote sono altamente apprezzate dalle popolazioni di una certa zona dell'India, toccata dai grandi transaerei della « Imperial Airways ». I passeggeri dell'idro hanno l'abitudine di sbarazzarsi, durante le soste nell'idroporto, delle bottiglie vuote, gettandole in acqua dai finestrini. I piloti hanno finito col notare che immancabilmente gli indigeni che si trovano nelle vicinanze dell'apparecchio, si buttano in acqua e si contendono queste bottiglie, specie quelle di colore insolito o con etichette vistose.

Sembra che per quegli esseri tali bottiglie abbiano un eccezionale valore decorativo. Le adoperano infatti, fra l'altro, per abbellire le capanne e attribuiscono ad esse un valore variabile a seconda della rarità e della stravaganza della forma.

L'IMBONITORE

ESIGENZE

Si è fatto fare da un istituto di bellezza il profilo aerodinamico per essere intonato al suo nuovo apparecchio



QUATTRO ANNI DI LAVORO DELLA R.U.N.A. IN FAVORE DEI GIOVANI

Nell'annuale adunata dei dirigenti della Reale Unione Nazionale Aeronautica, tenutasi quest'anno a Bolzano nei giorni 19 e 20 novembre, la Presidenza dell'Ente, nel quarto ed ultimo anno della sua gestione, ha presentato la relazione — letta dal segretario generale ten. col. Gandolfi — sulle attività svolte nell'anno XVI e durante il quadriennio. La relazione, oltre ad illustrare l'incremento delle Sedi Provinciali, delle Sezioni Autonome e delle Delegazioni all'estero, del numero delle associazioni e degli Enti federati, a ricordare con dati e cifre il successo tecnico delle competizioni sportive svoltesi nell'anno XVI: il «VI Giro Aereo di Lombardia», la «Coppa Luigi Gori», il «3. Raduno del Littorio», il «3. Raduno Salariano», e il successo propagandistico degli Aeronauti, rinnovati e resi più interessanti da alcune nuove norme regolamentari; oltre a richiamare l'attenzione sulla delicatezza e importanza del servizio di controllo dei primati (ben 26 conquistati dalla nostra Aeronautica nell'anno XVI), servizio che la R. U. N. A. assolve con scrupolosa cura, ha preso in considerazione i dati riguardanti lo sviluppo assunto nel quadriennio della sua gestione dalle branche di attività che più direttamente interessano i giovani, e cioè l'aeromodellismo, il volo veleggiato e le scuole di pilotaggio.

L'AEROMODELLISMO

In realtà la R. U. N. A. può dirsi veramente soddisfatta dello stato di efficienza cui sono ora giunte le attività aviatorie giovanili. Scorrendo i dati eloquenti della relazione, non si può non ammettere che il principio direttivo dell'Ente in questi quattro anni del suo fruttuoso lavoro, sia stato quello di rivolgersi con ampie vedute di programmi verso i giovani, senza, tuttavia, mancare di incrementare le rimanenti branche di attività, le quali, del resto, si risolvono in fattori di propaganda e per lo più, e per i giovani, si può anzi affermare che l'organizzazione in Italia dell'aeromodellismo e del volo veleggiato sia stata opera esclusiva della ora cessata gestione dell'Ente, e che essa si sia iniziata, mediante studi preparatori, con l'avvento nell'anno XIII della Presidenza uscente.

Cominciando dall'aeromodellismo, la sua organizzazione fu iniziata nell'anno XIV, ma non poteva avere che un carattere sperimentale, data la novità del compito: carattere sperimentale il quale tuttavia assunse proporzioni veramente confortanti, essendo in quell'anno state istituite 27 scuole, che raccolsero ben 1085 allievi, solamente a 85 dei quali fu rilasciato l'attestato di aeromodellista. Nell'anno XV, che si può considerare come la prova dei fatti nei riguardi della impostazione organizzativa, è stato curato il perfezionamento tecnico di tale attività iniziata l'anno precedente; il numero accresciuto delle scuole (43), degli allievi (1463) e il considerevole aumento degli attestati rilasciati (586) hanno dato la sensazione e la dimostrazione che la R. U. N. A. aveva iniziato con giusti criteri un'opera che avrebbe richiamato l'attenzione generale su una branca destinata a costituire uno dei più utili ausiliari della vita aeronautica.

Nell'anno XVI le scuole di modelli volanti hanno raggiunto il numero di 55, con un aumento di 28 scuole su quelle dell'anno XIV. Anche il numero degli allievi che hanno seguito i corsi ha avuto un aumento (1587), mentre il numero degli attestati rilasciati ha subito una considerevole diminuzione (320); la qual cifra, sensibilmente inferiore a quella degli allievi, dimostra che il rilascio è concesso con criteri restrittivi, data l'importanza dell'attestato stesso che costituisce un titolo, se non necessario, per lo meno utile, per l'ammissione nella leva aeronautica.

Come è noto, l'aeromodellismo vive e si riassume nel «Concorso nazionale modelli volanti», la cui finale si tiene ogni anno a Roma in autunno, e dai risultati del quale è possibile, almeno a un dipresso, giudicare della efficienza tecnica raggiunta dai modelli costruiti nell'anno. Il numero dei partecipanti alla manifestazione finale è lievemente aumentato, quantunque i rappresentanti per ogni categoria e per ogni sede siano stati ridotti in questi due ultimi anni da due a uno. Anche il numero delle sedi e delle scuole rappresentate ha avuto un aumento

significativo: le prime sono passate da 19 nell'anno XIV, a 25 nell'anno XV, e a 26 nell'anno XVI, le seconde rispettivamente da 27 a 31 e a 34. Il progresso tecnico è dato dal confronto dei risultati massimi ottenuti nelle finali dei tre anni. Modelli ad elastico: 2'25"4/5, 4'33"2/5, 2'10"; modelli veleggiatori: 4'24", 10'13"2/5, 12'05"; modelli a motore: 0'32'20", 4'13"4/5. Nel Concorso dell'anno XVI la massima distanza percorsa con modello a scoppio è stata di km. 8,700.

Insomma i risultati di questa competizione sono andati annualmente migliorando, così da concludere favorevolmente sui metodi didattici impiegati nelle nostre scuole di aeromodellismo e sul loro sviluppo, che debbesi considerare veramente notevole. Sempre nell'anno XVI si è iniziata l'attività internazionale dell'aeromodellismo italiano, con la partecipazione nel mese di maggio al Concorso internazionale di Berna, a cui prendevano parte ben 59 concorrenti di 5 Nazioni, e nel quale Mario Rodorigo si classificò primo nella gara di distanza e terzo in quella di durata. Preludio a questa nostra partecipazione a gare internazionali fu il viaggio in Austria nel maggio dello scorso anno del delegato centrale dell'aeromodellismo in occasione del Concorso internazionale di modelli veleggiatori, viaggio che ebbe il risultato estremamente lusinghiero di poter constatare con soddisfazione che l'attività italiana nulla aveva da invidiare a quella straniera, della quale avrebbe potuto reggere il confronto a condizioni di assoluta parità.

IL VOLO VELEGGIATO

Per quanto riguarda il volo veleggiato, la relazione dà sinteticamente alcune cifre riguardanti l'attività di quest'anno e quella complessiva dei tre anni di vita delle scuole. Come è noto, nell'anno XIV venne stabilito dalle Autorità Superiori Aeronautiche di affidare alla R. U. N. A., nell'attività del volo a vela, il settore del volo veleggiato, mentre la fase preliminare era posta sotto la direzione del P. N. F. Fu così che si aprì la prima scuola di volo veleggiato in Asiago. Il suo periodo di azione fu dedicato allo studio delle sue possibilità tecniche. Affluirono a quella scuola quarantacinque allievi che ven-

nero accuratamente preparati al veleggiamento con lanci di verricello e con brevi voli termici. Attraverso i 1500 lanci a verricello e i 40 traini a motore effettuati durante tale corso, si intrinse la possibilità di portare gli allievi al conseguimento del brevetto «C». Ed infatti alla ripresa delle attività dell'anno XV, la scuola di Asiago, arricchita di materiale velocistico e per traino ed aumentata di personale insegnante, confermò in pieno le sue brillanti possibilità di veleggiamento termico. In soli quattro mesi vennero conseguiti 43 brevetti «C» da allievi che in gran parte possedevano il solo attestato «B», con voli di durata superiore a quella richiesta dal Regolamento. Vennero eseguiti 4500 lanci a verricello e 800 traini a motore. Nel mese di giugno dell'anno XV iniziò il suo funzionamento la seconda scuola di volo veleggiato a Sezze Littoria. Dopo un primo periodo sperimentale in cui progetti piloti veleggiatori eseguirono con esiti favorevolissimi quotidiane esperienze di volo per determinare le reali possibilità termiche della zona, in data 25 settembre si iniziò il primo corso con 15 allievi, i quali, prima della scadenza dell'anno XV, riuscirono a mettere al loro attivo 6 brevetti «C», 500 lanci a verricello e 100 traini a motore.

Nell'anno XVI la scuola di Sezze Littoria ha funzionato ininterrottamente e la scuola di Asiago dal 1. giugno al 31 ottobre. Complessivamente in quest'anno le due scuole hanno raccolto 114 allievi, hanno rilasciato 63 brevetti «C», ossia un numero considerevolmente superiore a quello dell'anno precedente, hanno controllato 7 prove di brevetto «D», mentre nell'anno XV ne erano state controllate solamente 3, hanno eseguiti 3954 lanci a verricello e 1192 traini a motore. Nei tre anni di loro vita le due scuole assommano 254 allievi, 118 brevetti «C», 10 prove di brevetto «D», 9954 lanci a verricello, 2032 traini a motore.

In questi ultimi due anni è stato organizzato ad Asiago il «Raduno di volo veleggiato» che rappresenta la mobilitazione delle forze del volo a vela nazionale. Al «Raduno» dell'anno XV, durata una settimana, ma con 5 giornate volative, parteciparono 20 piloti con 18 aerei, che effettuarono il miglior volo di durata di sei ore, raggiunsero una

quota di m. 1200 e una distanza massima di Km. 36. I risultati tecnici del «2. Raduno» dell'anno XVI, al quale parteciparono 31 piloti, furono superiori a quelli dell'anno precedente, e prescintarono un sensibile aumento nel numero complessivo delle ore di veleggiamento, che da 90 ore ascese a 178, pur tenendo conto che le giornate volative aumentarono a 9.

Il «Raduno», in queste due edizioni, ha rivelato la passione ammirevole dei nostri piloti di aliante e ha confermato la possibilità di un brillante avvenire del volo veleggiato in Italia, se esso nel futuro potrà essere maggiormente potenziato.

LE SCUOLE DI PILOTAGGIO

Anche l'argomento delle scuole di pilotaggio, che nella relazione viene riassunto in poche ma significative cifre, lo abbiamo considerato come interessante da vicino l'attività aviatoria giovanile, per il semplice fatto che fortissima è fra gli allievi brevettondi la aliquota di quelli che devono ancora assolvere gli obblighi di leva. Infatti nelle scuole che al 1. gennaio 1935 erano in numero di 11 e alla fine dell'anno XIII erano in numero di 19, per poi passare all'attuale numero di 39, più tre in formazione, degli 887 brevetti conseguiti in quest'anno, ben 536 furono rilasciati ad allievi premilitari. Nei quattro anni della cessata gestione della R. U. N. A. le scuole hanno brevettato 2739 allievi, di cui ben 1396 che non hanno ancora adempiuto agli obblighi di leva, ossia più della metà del totale degli allievi. Questa tendenza delle scuole di pilotaggio di rivolgersi sempre maggiormente alle classi giovanissime ha la sua conferma nel numero ben superiore alla metà di allievi premilitari brevettati quest'ultimo anno, e la sua ragione nella limitazione dell'anno scorso imposta dal Ministero dell'Aeronautica, che stabilisce in anni 30 il limite massimo per essere iscritti alla Riserva Aeronautica. Infatti ecco una interessante dimostrazione di tale tendenza delle scuole a ringiovanirsi: nell'anno XIII su 430 allievi brevettati, 76 erano premilitari, ossia in ragione del 17,7%; nell'anno XIV su 670 i premilitari erano 221, ossia con un aumento della percentuale (33%), nell'anno XV i corrispondenti dati erano 752, 436, e 55,9%, nell'anno XVI infine su 887 brevetti, come abbiamo già detto, 536 erano premilitari, ossia in ragione del 60,4%.

All'inizio di questo scritto abbiamo affermato che il principio direttivo della Presidenza della R. U. N. A. in questi quattro anni del suo fruttuoso lavoro, è stato quello di rivolgersi verso i giovani. Ora crediamo che le cifre sopra esposte abbiano confermato e dimostrato ciò.

L'aver organizzato dal nulla due branche importantissime dell'aeronautica, quali l'aeromodellismo e il volo veleggiato, che in Italia venivano erroneamente trascurate, avviare continuamente e con un ritmo sempre più intenso attraverso tali branche e i corsi di pilotaggio (alarghi sempre più numerose di giovani) all'aviazione dapprima civile, poi militare, costituisce a ragione un motivo di orgoglio e di soddisfazione per la Reale Unione Nazionale Aeronautica in questi quattro anni di intenso lavoro, che hanno portato l'Ente ad una perfezione organizzativa e ad una efficienza funzionale tale, da meritare — come ha ricordato S. E. Oppizzi all'adunata di Bolzano — il premio più ambito: la particolare segnalazione del Duce nel suo discorso al Senato del Regno sulle Forze Armate.

LANDO NUGOLI



Un aspetto del campo di volo a vela della R.U.N.A. a Sezze Littorio

4 ECCELLENZA DI UN SISTEMA

ABBIAMO L'ONORE E L'ORGOGGIO DI ESSERE STATI FIN DAL PRIMO GIORNO DELLA NOSTRA ATTIVITA' IN FAVORE DEI GIOVANI, SE NON PROPRIO GLI UNICI, CERTAMENTE FRA I POCCHISSIMI COMPILATORI DI GIORNALI PER RAGAZZI, CHE ABBIAMO SAPUTO DARE AI NOSTRI LETTORI UNA PUBBLICAZIONE DECOROSA, DIVERTENTE, ISTRUTTIVA, TUTTA DEDICATA ALLA ESALTAZIONE DELLE OPERE GRANDI DELL'INGEGNO, DELLA GENEROSITA' E DELL'EROISMO: UN'OPERA TUTTA ITALIANA. SCRITTA E ILLUSTRATA DA ITALIANI (MOLTO SPESSO DA VALOROSI UFFICIALI). NON SEMPRE I GRANDI SI SONO ACCORTI DI NOI. I PICCOLI, INVECE, CI HANNO SEGUITI CON AMORE, CON ENTUSIASMO E SONO DIVENTATI I PIU' CALOROSI PROPAGANDISTI DELLA NOSTRA OPERA E DEL NOSTRO GIORNALE. CHE IN OTTO ANNI DI VITA HA SEGUITO E ASSISTITO MIGLIAIA DI ITALIANI CORAGGIOSI E RETTI, MIGLIAIA DI SOLDATI, FRA CUI UN GRANDE NUMERO DI PILOTI CHE SI SONO GIA' COPERTI DI ONORE E DI GLORIA NELLE GUERRE DI ETIOPIA E DI SPAGNA. QUALE MAGGIORE E PIU' ONOREVOLE ATTESTATO POTREBBE DESIDERARE UN GIORNALE PER LA GIOVENTU', CHE HA VISSUTO E PROSPERATO FRA QUELLE DIECINE E DIECINE DI NEFASTE PUBBLICAZIONI CHE ORA, SAGGIAMENTE, IL MINISTERO DELLA CULTURA POPOLARE HA ABOLITE CON UN PROVVIDENZIALE DECRETO? I SUPERSTITI DELL'ECATOMBE, CIOE' I GIORNALI PER LA GIOVENTU' MERITEVOLI DI SEGUIRE A VIVERE E I NUOVI CHE SORGERANNO DALLE CENERI DI QUELLI SOPPRESSI, CI FACCIANO L'ONORE DI PRENDERE ATTO DEL NOSTRO SUCCESSO. AVRANNO LA DIMOSTRAZIONE CHE FACENDO SCRIVERE PER I RAGAZZI ITALIANI DEGLI ONESTI INTELLIGENTI SCRITTORI ITALIANI, SI PUO' AVERE, OLTRE AL SUCCESSO GIORNALISTICO, UNA DELLE PIU' AMBITE SODDISFAZIONI: QUELLA DI EDUCARE SECONDO LA PIU' ORTODOSSA E LA PIU' PURA DISCIPLINA FASCISTA LA NOTRA INTELLIGENTE E GENEROSA GIOVENTU'.

Caro Zio Falcone. - Io sono un lettore accanito del tuo giornale e tengo a dirti che è il miglior giornale per ragazzi e adulti che esista tuttora. Umoristico, allegro, non è come tanti giornali che si vendono al giorno d'oggi, ma se ne stacca completamente. Quel poco di fantasia irrealista che contiene lo rende perfetto e piacevolissimo.

Con ciò ti mando tanti affettuosi saluti. Tuo affezionatissimo

ROBERTO PIETROCOLA
(Corso Garibaldi, 66 - Milano)

... Troviamo il tuo giornale veramente adatto per noi...

REBBORIO PADRE E FIGLIO (Milano)

... Ricordati che in caso di guerra voglio lavorare per l'Aeronautica. Sono già abbastanza forte per stare in officina...

ROMANO MORELLI
(Via Massimo d'Azeglio, 44 - Roma)

... Ho esaminato il vostro « Aquilone » e mi congratulo per la bella opera di propaganda di cui si è reso iniziatore.

Vi ricambio cordialmente i migliori saluti.

GIOVANNI GIURIATI

... Il tuo magnifico giornale è veramente degno della gioventù italiana, la quale sembra incrinata (scusa il termine, ma parlo in generale) nella lettura di quei balordi settimanali quali l'« Avventuroso », l'« Audace », e tanti altri il cui nome sarebbe inutile fare. A proposito dell'« Audace » (del quale lessi, per caso, una copia, tempo fa) ho saputo che ha istituito un circolo aviatorio e pubblica periodicamente lezioni sugli aeroplani, che non hanno né capo né coda. Promette inoltre dei voli veri, dona distintivi, elegge presidenti, ed una infinità di cose che allettano, ma che sarebbe inutile attendere.

A. MARINETTO (Milano)

... La presente per informarvi che mio figlio Eraldo trovai a Caserta, quale allievo della R. Aeronautica. Come vedete, « L'Aquilone » ha dato buoni frutti.

Libreria e agenzia giornalistica
A. GOVI PELLACINI (Parma)

... La moglie del Direttore delle Messaggerie Italiane ha detto a mia madre che « L'Aquilone » soppianterebbe presto tutti gli altri giornali per ragazzi che si pubblicano

ILARIO FIORINI
(Via Marsala, 17 - Ancona)

... Questo giornale mi è piaciuto moltissimo, più di qualunque altro giornale che io abbia letto fino ad ora. Direi quasi che « L'Aquilone » è il modello dei giornali utili alla gioventù.

MATTEO GIGANTI
(Oppido Lucano)

... Data la grande richiesta che ho in questi giorni del vostro pregiato giornale « L'Aquilone », vi sarei a pregare di volere portare subito la spedizione del giornale da copie 15 a copie 45.

... Questo periodo di propaganda aeronautica per i giovani, che si pubblica a Roma da otto anni, diretto da Gastone Martini, si è ingrandito nel formato e arricchito nel testo e nelle illustrazioni, in nero e a colori, sino a gareggiare con le nostre più belle riviste a larga diffusione. Segno, questo, del favore sempre più grande che la passione del volo va conquistando fra i nostri giovani, ma anche della loro crescente simpatia per il periodico che quella passione sa coltivare in modo così brillante e avvincente.

dal periodico « I Diritti della Scuola »

... Mi abbonerò per il 1937 a « L'Aquilone » che spero sarà sempre più bello. Ho ammirato, da quando l'ho conosciuto, questo giornale, che è senza dubbio il migliore d'Italia. Puoi star sicuro, quindi, che non mi staccherò più da « L'Aquilone », dal quale ho appreso molte cose e che mi ha dato le più belle soddisfazioni.

LUDOVICO GALBIATI
(Via Savona, 59 - Milano)

... Colgo l'occasione per comunicarvi anche che ho in costruzione un aliante veleggiatore che spero di aver pronto nella prossima estate. Se son riuscito con non pochi sacrifici a conseguire i tre brevetti

in Italia. Allora mia madre ha deciso di abbonarmi a « L'Aquilone », come regalo di Natale.

MARIO ROSSETTI (Bologna)

... Sono entusiasta di « L'Aquilone » che giunge all'avanguardia dei giornali giovanili, soppiantando le ormai note, inverosimili avventure dei giornalacci popolari. Viva il nostro bellissimo e insuperabile giornale!

di volo a vela, il brevetto civile a motore ed a costruire l'aliante, lo devo anche a « L'Aquilone » che mi è sempre stato compagno e precettore.

GIAN LUIGI DELLA TORRE (Milano)

... Un ingegnere aeronautico, pilota e colaudatore di aeroplani, mi ha detto che « L'Aquilone » è la migliore pubblicazione aeronautica che oggi si faccia in Italia.

P. NOBILI (Bologna)

Caro Zio Falcone,

... Sono entusiasta di « L'Aquilone » che giunge all'avanguardia dei giornali giovanili, soppiantando le ormai note, inverosimili avventure dei giornalacci popolari. Viva il nostro bellissimo e insuperabile giornale!

GHIRINGHELLI MARIO
(Via Zucchi 11 - Monza - Milano)

Caro Zio Falcone,

... Sono sicuro che in nessuna parte del mondo uscirà un settimanale di aeronautica per i giovani quale il nostro insuperabile « Aquilone ».

VITTORIO PIEGIOVANNI
(Via Leopardi, 6 - Macerata)

Illmo Zio Falcone,

Prendo da poche settimane « L'Aquilone », ma due o tre numeri mi sono bastati per rivisitare in me la passione per l'Arma AZZURRA...

LUDOVICO ORIO (Roma)

Caro Zio Falcone,

Tu che hai saputo ispirarmi la passione per l'Aeronautica, adesso aiutami! Io vorrei entrare nella R. Accademia di Caserta, ma vorrei prima ricevere da te un Programma

NELLA TESSERINA

PERSONALE

CHE INVIAMO A TUTTI GLI ABBONATI A « L'AQUILONE » E' SCRITTO:

- Onorate la Patria e la famiglia.
- Si onora la Patria servendola con lealtà e coraggio.
- La famiglia si onora operando onestamente e saggiamente.
- Siate giusti e sereni quando dovete giudicare gli altri e severi quando dovete giudicare voi stessi.
- Siate modesti e semplici. La vanagloria e la superbia sono la maschera dei mediocri e dei poveri di spirito.
- Dignità e fierezza siano i segni di distinzione del ragazzo, dell'uomo e del soldato italiani.
- La collera è una malattia grave che si deve combattere con ogni mezzo.
- Siate sempre gai, studiate e lavorate lietamente: diverrete sempre più buoni.
- Guardatevi dalla pigrizia.
- Non siate petulantini.

della detta Accademia. Tu farai certamente salti di gioia nell'apprendere questa mia decisione, tanto più che essa mi è venuta leggendo « L'Aquilone ». Scrivimi consigliandomi, e dimmi se mi riuscirà la costruzione di un motore a scoppio. Saluti volanti

GIANMAURO FERRARI
(Via S. Cassiano, 1865 - Venezia)



Carissimo Zio Falcone!
Milano 25-2-36

È il primo anno d'abbonamento all'Aquilone ma ti posso dire che ne sono entusiasta!!!!
Attraverso i primi numeri ho imparato ad amare questa grande famiglia di cui ora sono orgoglioso esserne socio.....
Ho letto con avidità la «Portastoria» ed è subito sentito desiderio di scriverti per dirti molte cose.

Sai poi che cosa sono riuscito a fare per mezzo del mio giornale? Sono riuscito a convincere mia madre, che mio padre

avrebbe acconsentito certamente, a fermi frequentare, quest'anno il loro corso di studi di aerolibraggio aereo, e fra due anni, quando sarò in possesso della famosa Licenza Licale, a fermi entrare nell'Accademia Aeronautica di Caserta.

Atario Verma
Piazza Verbano 16

Roma
Telef. 861-572

Caro Zio, bisogna dire che «L'Aquilone» è veramente interessante e che tu sei molto spiritoso nonché conoscitore dei ragazzi per- sal proprio come prenderli e come trattarli.
GIANNI BOZZONI (Bergamo)

Carissimo Zio Falcone,
devo ringraziarti per il bene che mi fai. Leggo continuamente «L'Aquilone» e mi sento ogni giorno sempre di più orgoglioso di essere bravo e di diventare un onesto e leale italiano...
CARLO PECCHENINO (Milano)

Egregio Signor Direttore,
Io vorrei abbonarmi subito al vostro giornale, perché ne sono entusiasta. Perciò vi mando il vaglia per espesso.
GIUSEPPE BONETTI (Padova)

Mi accorgo soltanto oggi del vostro giornale e scopro che è uno dei più interessanti per la gioventù. Vi mando immediatamente il vaglia per l'abbonamento.
BEPPINO PANATO (Lonigo)

Fare un giornale per i giovani, soprattutto quando coloro cui la pubblicazione si rivolge principalmente sono la prima parte dei giovani, cioè i giovanissimi, non è certo molto facile. Più difficile è farlo bene, in modo che interessi veramente, che non sia piatto nella sua esposizione, e nemmeno monotono come tendono ad esserlo tutte le pubblicazioni che hanno alla base del loro programma un concetto educativo.

Nella sua rinnovata veste tipografica «L'Aquilone», edito dall'Editoriale Aeronautica, evita brillantemente questi difetti e mostra di poter svolgere il compito prefiggosi con serietà d'intenti davvero notevoli.

Dalle vittorie dell'Aviazione legionaria in Spagna, alle Scuole Aeronautiche che il Regime accresce per il potenziamento dell'Arma Azzurra; dai più belli e interessanti momenti del volo ai preparativi necessari a queste prove, tutto viene passato in rivista con scioltezza di stile e con esposizione ordinata. La parte più bella, e forse per i giovani più interessante, è quella riservata al volo veleggiato, o volo silenzioso, e la pagina dedicata ai modelli volanti, piena com'è di consigli tecnici.

È una pubblicazione veramente piacevole: ricca di disegni e di fotografie, misurata nella parte umoristica. Essa fra i giovani — «questi giovani d'oggi che sanno la sicurezza e la precisione delle cose senza tuttavia perdere la fantasia per esse» — seguirà certamente ad avere il grande successo che merita.
(dal «Resto del Carlino» del 26-7-1938).

Spett. Amministrazione,
Trovo che il vostro giornale è assai interessante e istruttivo. Favorite, dunque, abbonarmi con la somma che vi invio a mezzo vaglia postale.
LUIGI SANTAROMA (Pordenone)

Carissimo Zio,
ti ripeto che «L'Aquilone» è veramente bellissimo e istruttivo come nessun altro giornale. Mi piace tanto la palestra dell'aeromodellista e leggo con molto interesse i racconti e i romanzi a puntate.
GIANFRANCO BONILAURI (Lissone)

«L'Aquilone» ha destato un vero entusiasmo tra i miei allievi.

Ins. CORNELIA BRICCHI FILIPPI
...Pensate che per leggere «L'Aquilone» devo fare ogni settimana 54 chilometri in bicicletta...
GIANNI DAMASO

Dico che «L'Aquilone» mi è indispensabile...
ARNALDO MALAGHINI (Milano)

Sono rimasto letteralmente entusiasta de «L'Aquilone», sia per il contenuto, che per la veste tipografica. Penso che il vostro giornale avrà uno sviluppo meraviglioso.
Rag. RENZO DELLE MURA (Voterra)

Siccome il giornale è bello e utile ho deciso di propagandarlo fra i miei amici. Il primo al quale l'ho mostrato si è subito abbonato.
PIILIPPO MEZZACAPO (Velletri)

Caro Direttore,
Un anziano ed appassionato volovelista vi manda i suoi complimenti per la nuova «veste» del Vostro bel giornale, felice soprattutto di poter finalmente leggere molti resoconti sul volo veleggiato.
Distintamente
GHIRIBINI (Venezia).

Carissimo Zio Falcone,
Ho avuto tanto piacere nel vedere la cronaca volovelistica in ogni numero perché anch'io desidero darvi il mio silenzio. Il giornale ora è proprio diventato qualcosa di grande e di bello ed io te ne ringrazio tanto. Tu farai il modesto e dirai che il merito non è tuo; ma, bada, io non ci crederò perché sono bene informato di tutti i tuoi sforzi e di tutti i tuoi sacrifici fin da quando «L'Aquilone» venne alla luce. In realtà è una magnifica pubblicazione, caro zio: bisogna esserne fieri. Ti saluto.
PIERO ARINGHIERI Prato (Firenze)
Borgo Valsugana, 42

Caro Zio Falcone,
Il Vostro giornale non ha concorrenti e noi tutti ne dobbiamo essere sinceramente felici. «L'Aquilone» è un giornale «completo» e nessun altro giornale potrà mai adombrarne la sua fama.
RENZO BOLLIGER
via Pranzo Procopio 8 (Milano)

Ill.mo Signor Direttore,
Tengo a farle noto che il suo giornale è molto amato da tutti i nostri ragazzi e che se non sono molti gli abbonati, sono però moltissimi i lettori. Sarebbe commovente sapere come alcuni abbiano soldo per soldo, raggranellato la somma per potere abbonarsi.
Prof. ROSA FABBRI MAGANZINI
Via Gambalunga 30 (Rimini)

Carissimo zio Falcone,
«L'Aquilone» è un giornale che sembra sia stato fatto apposta per me. Era tanto che desideravo un giornale scientifico e aviatorio e finalmente l'ho trovato. Devo congratularmi moltissimo con te che ne sei il regista.
PAOLO BERTINI
Piazza Tommaseo, 14 Lari (Pisa)

Caro zio Falcone,
«L'Aquilone» è veramente il giornale che si addice a tutti, giovani e anziani. Io sono dolente di averlo conosciuto troppo tardi. Sono pagine piene di coraggio e di ardimento.
LAMBERTO GIORGI

L'AQUILONE
è il giornale degli aviatori di domani e di tutti i giovani e di tutti gli adulti che credono nell'aviazione quale mezzo potente di difesa della Patria e quale espressione di progresso e di civiltà. Fatelo conoscere ai vostri amici ed ai vostri compagni di scuola o di lavoro.

Egregio Signor Direttore,
sono un fervido lettore del suo interessantissimo quindicinale d'aviazione e la lettura di esso mi è gradita assai, perché esso contiene i più svariati e brillanti articoli del massimo interesse che fanno accendere in me la grande passione alata.

MARIO GALLINA
Via Duomo 24 (Vercelli)

Caro zio Falcone,
Giorni or sono mi capitò in mano il vostro giornale «L'Aquilone»: ne sono rimasto veramente entusiasta, perciò chiedo di far parte degli abbonati.

ARSIERO D'ANTRACCOLI
Cassolnovo (Pavia)

Caro zio Falcone,
Mi piace assai il romanzo, la Posta aerea e le Notizie Stupefacenti. Insomma tutto il tuo giornale da cima a fondo è istruttivo, dilettevole e divertente.

BRUNO CONTI (Milano)

Caro zio,
Anzitutto una lode a te e ai tuoi egregi collaboratori per il giornale, che ora, sono certo, si propagerà rapidamente nella nostra penisola. Ecco finalmente un giornale che, oltre ad essere molto istruttivo in tutte le sue parti, ha una forma italiana linda ed attraente e quindi ci invita alla lettura in un modo molto seducente.

GUIDO TOSI
Collegio Convitto Celana (Bergamo)

Spettabile Direzione,
Mi sento in dovere, di esprimervi il mio plauso più sincero per la vostra bellissima pubblicazione e per il vasto movimento da voi suscitato.
«L'Aquilone» è oggi la più degna pubblicazione italiana per giovani.
ERMANNÒ BAZZONI

Caro zio Falcone,
questa è la prima lettera che le invio perché solo quest'anno ebbi la grande fortuna di essere abbonato al suo magnifico giornale. Magnifico per davvero! È uno fra i giornali più istruttivi, anzi, senza esagerare, il più istruttivo di tutti.

GIORGIO RAO (Genova)

On. Direzione de «L'Aquilone»,
Ho potuto personalmente accertare che il pregiato settimanale viene conquistando la simpatia dei nostri ragazzi tra i quali non mancano quelli che si occupano volentieri e particolarmente di aeromodellismo.
Prof. UMBERTO TONOLLI
Liceo Ginn. D'Azeglio, via Parini (Torino)

Caro ZIO, Non sono mai stato amante dell'aviazione, quando un bel giorno mi venne fatto conoscere un giornale, era L'AQUILONE, mi abbonai, lo lessi (lo leggo e lo leggerò sempre) ed ora per merito sua sono pilota.

Ti bastino queste poche parole per dimostrarti quanto mi piace e mi interessa questo giornale veramente utile.
Ti saluta affettuosamente il tuo alajo nipote

Guido Giovanni

Caro zio,
faccio più propaganda che posso per il tuo bel giornale che è veramente divertente e nello stesso tempo riesce a fare quello che purtroppo non riescono a fare tutti gli altri giornali: ossia aiuta noi ragazzi a formarci

mentre la febbre dell'aeromodellismo aveva invaso me stesso. Da quel giorno compro sempre «L'Aquilone» e ti do formale parola d'onore che mi abbonerò.
MARIO GIORDANO
Piazza Ebdii, 73 - Capua (Napoli)

Roma P-10-35-A XIII E.F.
R. 9/116
Sig. (Zio Falcone) da apposta due mesi sono abbonato a "L'Aquilone", giornale veramente prezioso, che oltre al gran pregio di essere istruttivo e anche divertente è quasi sempre crea nell'animo di noi giovani quell'ardore, quella passione che ci trasporta ad andare ad entrare nelle gloriose file dei nostri bravi piloti; realizzando così il nostro sogno.

Attilio Conti

Oggi i ragazzi dediti a questi realistici divertimenti hanno il loro organo ufficiale: «L'Aquilone», uno, anzi l'unico bel giornale dei ragazzi, scritto bene, moderno, intelligente. Ricevono da questo foglio consigli, idee, certezze alla loro fatica, e la fede nella necessità assoluta di volare. Questo giornale diretto da Gastone Martini è un capolavoro di equilibrio e di buon gusto. Lo segnaliamo come un modello anche ai direttori di giornali per i piccoli, responsabili di far annuire il mondo piccolo. (da L'Italia letteraria del 21-6-1938).

una cultura abbastanza vasta sull'aeronautica.

PIER LUIGI ANSALDO
Scuole Pie Careare (Savona)

All'arcicariissimo zio Falcone!
E' poco tempo che conosco il tuo interessantissimo e magnifico giornale, ma la prima volta che l'ho letto, ed è stata una gran fortuna, perché io non sapevo nemmeno che esistesse (che vergogna!), mi è piaciuto in modo inverosimile e perciò mi abbono subito.
M. V. DESSUJOLS (Roma)

Carissimo zio Falcone,
Ora che ho ricevuto il primo numero stampato nella nuova veste, sono pienamente convinto che nessun altro giornale potrà fare concorrenza a «L'Aquilone».
FEDERICO GUARDENTINI
Via Giotto, 13 (Firenze)

Caro zio Falcone,
prima di tutto devo farti le mie congratulazioni per la bellezza del tuo giornale, bello sotto tutti i punti di vista. «L'Aquilone» è tanto avvincente che basta leggerlo

L'AQUILONE
è il vostro giornale, sul quale voi potrete scrivere e al quale potrete rivolgervi in qualsiasi contingenza, lieta o triste, della vostra vita. Ci sarà sempre chi avrà per voi una parola buona e chi potrà darvi un utile consiglio, o svelarvi un piccolo mistero della scienza.

una volta per non lasciarlo più. E' inutile continuare perché la bellezza de «L'Aquilone» è nota a tutti i ragazzi d'Italia. Un giorno comprai per la prima volta «L'Aquilone» e lo lessi con grande interesse; leggendo sentivo qualche cosa che mi inebriava.

nel mondo del volo silenzioso

è, come nel B 5, a due profili in tandem, uno per la deriva e un altro per il timone vero e proprio.

L'organo d'atterraggio è rappresentato da una ruota retrattile. Vale la pena di considerare un po' più da vicino il sistema applicato per ottenere il disinnesto e il ritiro della ruota con un solo movimento della leva. Un disegno schematico è dato in fig. 3: la leva *a* (nel posto di pilotaggio) ruota attorno alla cerniera *b*. La gamba di forza *c* ruota attorno al fulcro *d*. In *i* si ha il dispositivo di sgancio riportato ed ingrandito in basso. Tirando la leva *a*, in un primo tempo si apre il gancio *i* in modo che l'estremità *g*

IL VELEGGIATORE "B 6,"

Già nell'anno scorso il gruppo aerotecnico del Politecnico di Berlino progettò e costruì un veleggiatore di notevoli caratteristiche di velocità e finezza, il B 5, che conquistò uno dei primi posti nella traversata della Germania del 1937. Ricordiamo che l'elevato carico alare di questo apparecchio (20,5 kg/mq.) provocò allora molte critiche. Si vede che anche i costruttori stessi si sono convinti della fondatezza di tali critiche, poiché il nuovo apparecchio presenta un carico alare di appena 16,45 kg/mq.

L'ala del B 6 è centrale dritta, ma presenta un diedro relativamente forte. Per la prima volta nella storia del volo a vela è stata adoperata un'ala a fessura. Il profilo principale è il NACA 43012, cioè il 23012 con una freccia di curvatura del 4%, anziché del 2%. Questo profilo è adottato lungo tutta l'apertura. Lo svergolamento è perciò puramente geometrico. L'angolo di svergolamento è di 2°. La struttura dell'ala segue nelle linee principali quella normale; vi è, cioè, un longherone principale resistente alla flessione e un bordo d'attacco resistente alla torsione.

Dato il piccolo spessore del profilo (12%) e la piccolezza della corda (95 cm. all'attacco), si viene ad avere un longherone bassissimo. Si è perciò adottato il legno di faggio lamellato, le cui caratteristiche di resistenza sono già note.

L'aletta caudale dell'ala ha pure un profilo della stessa famiglia, e cioè il 23012. Essa è suddivisa in tre parti: la parte centrale funge solamente da aletta di ipersostentamento e può essere abbassata di 20, 10 e 5° ed innalzata di 2,5°. Con quest'ultimo calettamento si ottiene la stabilità aerodinamica totale dell'ala. Quando l'apparecchio supera una certa velocità, sia per volontà del pilota, sia per perdita di controllo da parte di quest'ultimo (volo cieco in una nube), basta dare il detto calettamento negativo alle alette per diminuire notevolmente gli sforzi torcenti ai quali l'ala sarebbe altrimenti soggetta. Siccome con questa manovra si aumenterebbe di molto la finezza aerodinamica dell'ala, bisogna allora azionare i grandi direttori dorsali e ventrali per non raggiungere delle velocità pericolose.

Le alette esterne servono da alettoni, ma esse pure cambiano calettamento assieme alle alette di ipersostentamento, seppure in misura assai inferiore. Le alette centrali infine occupano sempre una posizione intermedia tra quelle esterne e quelle centrali (vedi fig. 2).

Tutte le alette consistono in uno scheletro di legno e un rivestimento resistente di carta bachelizzata incollata sullo scheletro mediante la colla bachelitica «Kaurit». Le alette interne sono sopportate da tre cerniere con cuscinetti a sfere, quelle intermedie ed esterne da due cerniere sole.

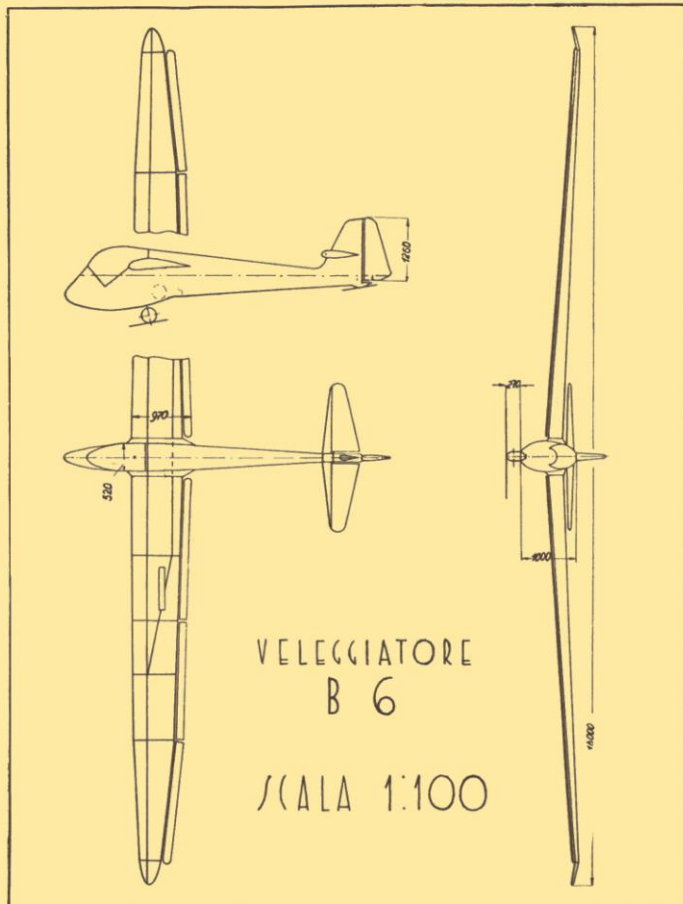
Siccome gli alettoni di un'ala a fessura danno sempre dei momenti negativi di imbardata di molto superiori a quelli di un'ala normale, il rapporto differenziale è stato portato a 1:3.

E' da notare, agli effetti del centraggio, che la variazione del calettamento delle alette è accoppiata meccanicamente a quella dell'impennaggio orizzontale.

Si nota che l'estremità dell'ala è piegata verso il basso. Questa disposizione ha il solo scopo di evitare che nell'atterraggio abbia ad essere danneggiata l'estremità dell'alettone, proteggendola da strisciamenti per terra.

La fusoliera è di struttura alquanto originale: la parte anteriore è in tubi d'acciaio, mentre la parte posteriore, a partire dal longherone ausiliario, è fatta di tubi di legno. Il rivestimento è interamente in carta bachelizzata incollata con «Kaurit». Lo spessore della carta è di 0,5 mm. Anche i sopporti degli organi di comando sono eseguiti in carta bachelizzata di 4-6 mm. di spessore.

L'impennaggio orizzontale è interamente mobile e regolabile a mano e automaticamente (vedi alette di curvatura). Esso è disposto abbastanza in alto per evitare danni in partenza e all'atterraggio. Il timone di direzione



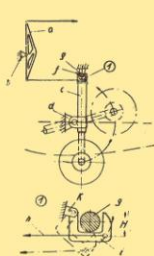


Fig. 3 - Disegno schematico del meccanismo di sgancio e di ritiro della ruota di atterraggio.

Apertura alare	m.	16
Lunghezza	>	6,15
Peso a vuoto	kg.	155
Carico utile	>	85
Peso totale	>	240
Superficie portante	mq.	14,6
Carico alare	kg/mq.	16,45
Allungamento		17,6
Massima efficienza		33

GIM

IL CONCORSO PER IL VOLO MUSCOLARE PROROGATO 1.200.000 LIRE DI PREMI

Il Comitato Nazionale promotore di una gara per il volo muscolare umano, il cui regolamento venne emanato a suo tempo dalla Presidenza della R. U. N. A., si è rivolto a S.A.R. il Conte di Torino per pregarlo di voler porre l'interessante manifestazione nazionale sotto il suo alto patronato. L'augusto personaggio ha fatto ora conoscere che ha gradito tale offerta ed ha assunto l'Alto Patronato del Comitato Nazionale per il Volo Muscolare Umano.

Poiché in base al regolamento il termine utile per le proposte da presentare al Comitato Nazionale scadeva il

GRIFFOLINO D'AREZZO E IL VOLO MUSCOLARE

Nella storia dei «cavalieri d'industria» ha grande notorietà, per le singolari sue gesta che balzano dalla farsa alla tragedia in strano alternarsi d'ombre, la figura di Griffolino d'Arezzo, vissuto verso la metà del 1200, che si specializzò, oltre che nella fabbricazione delle monete false, anche nell'alchimia, al punto che si fece credere capace di produrre artificialmente argento e oro.

Uscito da modesta famiglia aretina, egli ebbe una gioventù abbastanza scapestrata fino al giorno in cui un desiderio insano di ricchezza lo spinse a dedicarsi alle scienze occulte e a circondarsi di quella aureola di mistero che tanto affascina la folla.

Poiché Griffolino possedeva, al pari di Casanova e del conte di Saint Germain, un segreto fascino cui pochi riuscivano a sfuggire, il destino gli restò per molto tempo amico, consentendogli d'imbattersi in un gran numero di ingenue vittime.

A Venezia, di ritorno da un viaggio eseguito in Austria, che in quel periodo era considerata la culla degli alchimisti, venne ricevuto dal Doge e riuscì così bene a convincerlo delle sue qualità scientifiche, che quest'ultimo mise a sua disposizione, oltre a una vistosa somma di denaro, un laboratorio situato in un vecchio palazzo costruito in un'isoletta della laguna. Giorno e notte Griffolino mescolò, bollì e distillò le più svariate sostanze, proferendo terribili scongiuri e promettendo alle invisibili potenze dell'averno la sua anima, in cambio del segreto per fabbricare l'oro.

Non riuscendo a nulla, egli una notte si pose in viaggio alla chetichella e si stabilì nel 1259 a Bologna dove s'iscrisse alla matricola dei Toschi ed eseguì alcune ben riuscite falsificazioni di monete allora in circolazione, che non tardarono a render nota ed apprezzata la sua opera nei bassifondi della città.

Lusingato da questi successi, Griffolino passò da Bologna a Firenze dove s'innamorò di una ragazza, figlia di un fonditore e superando molti ostacoli, ottenne di sposarla.

della gamba di forza c possa uscire, e in un secondo tempo si fa ruotare tutta la gamba di forza attorno al suo fulcro d.

Il B 6 ha mostrato le sue ottime qualità durante la XIX Gara della Rhön, specie nei voli con meta prefissata. E esso era uno dei pochi apparecchi muniti di un orizzonte artificiale Sperry. Ecco le principali caratteristiche generali:



Vista anteriore del «B 6». Si notano l'ala a fessura e l'estremità dell'ala piegata verso il basso.

31 dicembre 1938-XVII, la Commissione ha stabilito di prorogare al 30 giugno del prossimo anno il termine suddetto. Ciò per dar modo a numerosi inventori di sperimentare meglio i loro ritrovati e per allargare la cerchia dei concorrenti.

E' interessante notare inoltre che le 100.000 lire iniziali messe in palio dalla R.U.N.A. quale premio per la gara, mercé l'interessamento del Comitato Nazionale per il Volo Muscolare, che ha sollecitato Enti e privati a erogare dei contributi alla gara, sono state portate alla cospicua somma di L. 1.200.000.

Si fa presente che tutti coloro che vorranno avere informazioni, consigli e assistenza ai loro progetti per la risoluzione dell'interessante problema del volo muscolare umano, potranno rivolgersi al Comitato Nazionale che ha la sede in Torino - Piazza Castello, 1. Detto Comitato emette periodicamente anche un bollettino per tenere al corrente i propri aderenti sui progressi e sulle esperienze che si vanno tenendo sia in Italia che all'estero.

I' fui d'Arezzo, ed Albero da Siena, Rispose l'un, mi jé mettere al fuoco; Ma quel per ch'io mori qui non mi mena.

Ver è ch'io dissi a lui, parlando a giuoco: I' mi saprei levar per l'aere a volo: E quei che avea vaghezza e senno poco:

Volle ch'io gli mostrassi l'arte, e solo Perch'io nol feci Dèdalo, mi fece Ardere a tal che l'avea per figliuolo.

Inoltre non molto tempo dopo la sua morte, il figlio di Dante, a nome Iacopo, scrisse a proposito di Griffolino: «Riputandosi il detto Albero da lui ingannato, a un certo inquisitore dei Paterini in Firenze ardere lo fece». E in tempi più recenti Francesco Selmi, riportando alcune annotazioni di un contemporaneo di Dante, riferì che Griffolino fu bruciato vivo per «certi contro la fede».

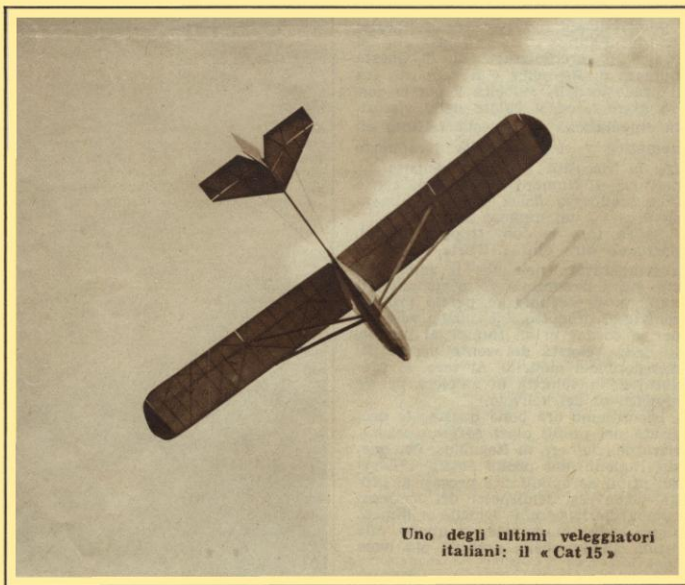


Claudio Grassan - Trieste. — La forza ascensionale di un gas qualsiasi dipende dal rapporto fra il suo peso specifico e quello dell'aria; infatti un pallone galleggia nell'aria circostante come qualsiasi corpo più leggero dell'acqua tende a galleggiare entro questa. La legge è perciò la stessa, ed è basata sul rapporto dei pesi specifici. Un metro cubo d'idrogeno si calcola che possa sollevare circa kg. 1,1 di peso. Si ottiene, cioè, il volume in litri V, noto il peso Q da sollevare, dalla semplice formula $V = \frac{Q}{100}$, essendo Q espresso in chilogrammi.

Nella pratica, però, quando si progetta un

pallone o un dirigibile, si calcola soltanto 1 metro cubo di gas per ogni chilogrammo di peso totale, cioè, naturalmente, compreso il peso proprio dell'involucro, per tener conto di eventuali impurità che si trovano mescolate al gas e pesano più di esso, per esempio, un po' d'aria. Poiché l'idrogeno ha il grave difetto di essere infiammabile, ossia di potersi combinare facilmente con l'ossigeno dell'aria per dare luogo ad acqua, si usa ora prevalentemente, nei dirigibili, l'elio, che è un gas non infiammabile, ma leggermente più pesante dell'idrogeno. In conseguenza, un dirigibile gonfiato con elio è un po' più grande, a parità di peso, di uno gonfiato con idrogeno e in seguito a ciò richiede una maggiore potenza dai motori per spostarsi alla stessa velocità. Nei palloni sferici, che ancora si usano per allenamento e per scopi sportivi, si seguita invece ad adoperare l'idrogeno, dato il minor rischio d'incendio, mancando i motori. L'involucro dei dirigibili pesa circa la metà del volume del dirigibile e necessaria per sollevare se stesso. L'idrogeno si ottiene una volta facendo passare un acido (per esempio, acido solforico) sulla polvere di un metallo (per esempio, limatura di ferro). Il gas così ottenuto era molto impuro. Ora si può ottenere dalla scomposizione elettrolitica dell'acqua. L'elio è stato finora prodotto specialmente in America, dove sono delle sorgenti di acque minerali che emanano questo gas. Adesso, però, ne è stato scoperto anche in Europa, in Estonia, e quindi forse il suo prezzo, che ora è altissimo, diventerà minore. Così anche tu, che dalla tua domanda e dall'urgenza con cui chiedi la risposta, ho già capito che ti vuoi costruire un piccolo dirigibile privato per famiglia, potrai farti un uso incombustibile, il che mi farà stare più tranquillo sulla tua sorte. Ricambio i cordiali saluti.

L'INGEGNERE AERONAUTICO



Uno degli ultimi veleggiatori italiani: il «Cat 15».

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

LA TAVOLA «A. P. 15»

La tavola costruttiva A. P. 15, contenente caratteristiche e tracciati di profili alari per aeromodelli, è in vendita presso l'Editoriale Aeronautica a L. 12.

Su essa gli aeromodellisti provetti troveranno una selezione di profili, appositamente scelti tra i più adatti per aeromodelli dei vari tipi, già esattamente tracciati in vera grandezza, per corde da 10 centimetri a 20 centimetri, di centimetro in centimetro. I principianti, è inutile dirlo, non faranno che copiare, con risparmio di tempo nella tracciatura e con vantaggio dell'esattezza del profilo. Gli altri, più difficili di gusti, troveranno anche la tabella numerica di ogni profilo, e le caratteristiche principali di portanza, efficienza, posizione del centro di pressione e incidenze corrispondenti ai punti caratteristici.

Con questi dati, è facile, per ogni profilo, costruire senz'altro ai rettagolari di undici corde differenti, all' rastremate linearmente con i rapporti di rastremazione più comuni, nonché altri di forma varia in pianta, le cui corde siano opportunamente scelte fra quelle già pronte. Per i casi eccezionali, e per le dimensioni maggiori di 20 cm., piuttosto rare, si ricorrerà alla tabella.

Prima di esaminare in dettaglio i profili scelti e presentati nella tavola, richiamiamo alcune considerazioni generali sui profili alari in aeromodellismo. Gli aeromodellisti in genere danno molta importanza al profilo, aerodinamico, forse più di questo. In realtà, gli aeromodellisti in genere danno molta importanza al profilo aerodinamico, forse più di quanto non sia in realtà necessario. In ogni modo si notano due tendenze; alcuni, provato con successo un profilo, adottano sempre quello per tutte le loro future costruzioni. Oserei dire che sono i più furbi, perché se pure, in qualche caso, si troveranno a rimetterci di efficienza o di portanza, avranno sempre il vantaggio di conoscere bene il loro profilo alare, di poter utilizzare, col tempo, le numerose esperienze raccolte e, in fine, di avere sempre in casa una collezione abbondante di centine pronte di ricambio. Altri, più volubili, cambiano profilo ogni volta che studiano un nuovo modello, e cercano in qualche modo di adattare il profilo stesso all'apparecchio, tenendo conto delle caratteristiche di volo richieste. A questi ultimi specialmente è da raccomandarsi una maggiore cautela nella scelta, perché, giacché si sceglie, bisogna rendersi conto di quello che si sta facendo.

Molti di voi avranno sentito parlare del numero di Reynolds, che si indica in aerodinamica con R . Questo numero di Reynolds è il rapporto fra il prodotto della velocità V per la corda alare l , ed il valore della viscosità cinematica ν . Questa velocità cinematica ν è a sua volta il rapporto fra la viscosità μ e la densità ρ dell'aria. Il Numero di Reynolds non è una grandezza fisica, non ha dimensioni, ma è un numero puro.

Senza fare le cose troppo difficili, possiamo dire che, nell'aria, normale, a temperatura normale, il valore ν che sta a denominatore, è costante. Il numero di Reynolds è perciò proporzionale al prodotto $V \times l$, della velocità per la corda; in un tunnel, al prodotto della velocità del vento per le dimensioni del modello. Al vero, al prodotto della velocità di crociera per le dimensioni del velivolo.

Ricordiamo ora bene questo: le proprietà dei profili alari variano col variare del numero di Reynolds. Per questa ragione, dai profili sottili e curvi dei primi aeroplani si è passati ai profili biconvessi semispessi dei moderni bombardieri; perché velocità e dimensioni sono aumentate, e quello che prima andava bene non va più bene oggi.

Non è affatto vero che i profili moderni siano migliori degli antichi; so-

no migliori per le nuove condizioni di volo.

Quando l'ingegnere aeronautico deve applicare ad un vero apparecchio i risultati delle prove alla galleria del vento, deve ricordare che ha provato, per esempio, un modello di 1 metro alla velocità di 100 km. all'ora, mentre il suo aeroplano ha 20 metri di apertura e volerà a 300 km. all'ora. Il numero di Reynolds perciò, dato che l'aria è la stessa, sarà al vero 60 volte maggiore che per il modello. Si è potuto così notare che, col crescere delle dimensioni e delle velocità, i profili biconvessi quasi simmetrici sono migliori di quelli curvi, perché sviluppano in pratica la stessa portanza massima, con un momento longitudinale minore.

Questi fenomeni che si manifestano nel campo dell'ingegneria aeronautica, sono di grande importanza anche nel campo aeromodellistico. I dati che noi abbiamo sono sempre quelli del tunnel di apertura, velocità dell'ordine dei 100 km. all'ora e più, ma i nostri apparecchi, di dimensioni paragonabili a quelle dei modelli da tunnel, sono spesso dieci volte più lenti del vento relativo di quelli. Il numero di Reynolds medio è dunque, in aeromodellismo, un profilo, ottimo secondo i dati aerodinamici « ufficiali », lo sia anche per gli scopi nostri. In questi ultimi anni si è così potuto accertare che i profili curvi danno buoni risultati (e il Centro di Roma lo predica da un pezzo), che i profili realizzati troppo in piccolo (corde inferiore a 10 centimetri) si comportano come lastre piane, di pessimo rendimento aerodinamico. Si è visto infine, e ciò anche recentemente, che le forti rastremazioni non sono così buone come si credeva, per varie ragioni, fra cui quella dei piccoli profili di estremità. Sugli allungamenti si discute ancora, qui ed all'estero. In America, al N.A.C.A., sono state fatte apposta delle esperienze a piccola velocità per studiare i profili più adatti agli aeromodelli. Da queste esperienze deriva il profilo 6412, consigliato da Jacobs e Zaie perché conserva a piccoli numeri di Reynolds buona portanza ed efficienza. Un nuovo metodo di indagine è ora la bilancia aerodinamica. Su una specie di piccola altalena, costi-

tuita da una bacchetta, cernierata al centro, si montano da una parte un'ala di profilo noto (per esempio Clark γ) e dall'altra un'ala di identiche dimensioni del profilo da sperimentare. Si porta l'altalena preventivamente equilibrata staticamente, nel vento o davanti un ventilatore. Il profilo di maggiore potenza si alzerà. Naturalmente, si deve tener conto esatto dell'incidenza e di eventuali dissimmetrie della corrente. Con una cerniera verticale si misura la resistenza, sempre per confronto.

Esperienze recenti hanno anche confermato che non soltanto le caratteristiche aerodinamiche dei profili variano col numero di Reynolds, ma anche con la turbolenza. Se in un tunnel aerodinamico si cambia la griglia che serve a regolarizzare i filetti fluidi con un'altra più o meno fitta, la turbolenza della corrente varia e le caratteristiche dei modelli provati anche aumentando la turbolenza, le caratteristiche in genere migliorano. Per questa ragione, se a piccola distanza dal bordo d'attacco del profilo alare si tiene un filo, o una bacchetta profilata, che turba il regolare deflusso dell'aria, si nota che l'ala ha minore tendenza a mettersi in vite, perché la curva di portanza, raggiunto il massimo per una certa incidenza, conserva il suo valore per incidenze anche superiori, senza calare bruscamente, come in generale succede. Questa è una scoperta italiana (Mattioli-Randisi) ancora poco sfruttata, ma degna di applicazione anche in aeromodellismo, tanto più che proprio negli aeromodelli se ne può avere il massimo vantaggio, date le piccole dimensioni. Per tale ragione abbiamo portato al Concorso Nazionale, fra i modelli della Scuola di Reggio Emilia, un modello così equipaggiato.

Tornando ora alla nostra Tavola A. P. 15, esaminiamo i profili in essa contenuti.

Il profilo Clark γ , molto noto, è tra i migliori tuttora conosciuti. Esperienze americane recentissime hanno confermato la grande superiorità di questo profilo nel campo aeromodellistico, anche in confronto con altri (ad esempio, RAF 32) che si credevano imbatti-

bili. La caratteristica maggiormente ricercata è sempre l'angolo di planata o la velocità di discesa. Il Clark γ col suo ventre piatto, è specialmente adatto per i principianti, perché di facile costruzione, e in tutti i casi in cui si desideri un montaggio e un callettamento vigoroso, perché un'ala di questo profilo aderisce perfettamente sulla superficie liscia di un tavolo.

Il profilo NACA 6412, già citato, è, si può dire, l'unico profilo che sia stato appositamente studiato per aeromodelli in un laboratorio ufficiale. Se ne attendono grandi cose. Semispesso, di moderata curvatura, è adatto per modelli a elastico e per veleggiatori e si può considerare il più moderno dei nostri profili.

Il profilo « Piattelli C. 1 » ha goduto di una certa fama, fattagli da alcuni ben riusciti modelli di Tosaroni. È specialmente studiato per i veleggiatori di dimensioni medie e grandi, e la pratica l'ha dimostrato veramente ottimo. L'equazione fondamentale del contorno, data da Cupper per il veleggiatore tedesco « Agfa » fornisce le coordinate di un profilo biconvesso simmetrico (naturalmente, di metà) del tipo Jonkowsky a bordo d'attacco tondeggiante e coda assai appuntita. Con questi dati, opportunamente adattati per ottenere il più conveniente spessore, si ottiene il profilo curvo, che ha per linea mediana un arco di cerchio di grande raggio, attorno al quale il profilo stesso è avvolto, dando luogo ad una curva superiore assai convessa ed una curva inferiore convesso-concava. Non è stato finora possibile fare prove al tunnel, ma naturalmente, nel nostro caso, sono proprio le prove a bassa velocità su modelli quelle che contano. È specialmente notevole la piccola velocità di caduta. Dal calcolo si ricava che l'asse di portanza nulla ha un'incidenza di 8° negativi rispetto alla tangente inferiore. Sul modello questo profilo viene in genere montato a 0°, con la corda segnata orizzontale.

In fine, il profilo N.A.C.A. M 3 è un caratteristico profilo simmetrico di bassa resistenza minima. Specialmente adatto per impennaggi, è stato appositamente ridotto di spessore in modo che non supera l'8% della corda. Si userà per piani di coda non portanti, per estremità alari, e, con opportune variazioni di spessore, per centine di raccordo e sagome di fusoliere. La tavola A. P. 15 contiene dunque 41 profili diversi e le tabelle per ricavarne infiniti altri. Con questi dati molto tempo e lavoro potranno essere risparmiati e l'aeromodellista appassionato potrà dedicare le sue energie alla costruzione accurata, che resterà sempre il principale fattore di successo nel campo aeromodellistico.

Ing. PITT.



A TORINO

si è svolta il 20 novembre, a cura della R.U.N.A., una gara di modelli volanti. Il cattivo tempo ha ostacolato notevolmente la competizione, nel corso della quale si sono avuti i seguenti risultati: categoria modelli a elastico: 1° Darbesio, con 1',28"; categoria veleggiatori: 1° Giolitto, con 2',28"

PRIMATI DI UN IDROMODELLO

Finalmente, dopo l'ultima esauriente prova, sono riuscito nel mio intento sorpassando ostacoli e difficoltà.

Sabato 15 ottobre, dopo un primo tentativo fallito due settimane prima, ero nuovamente alle prese per la prova di durata, che doveva riuscire egregiamente. Come è noto il giorno 5 giugno, per un soffio non riuscii a superare dei trenta secondi prescritti, il modello del francese Vincere, Stabili solamente quello di distanza con 723 metri. Questa distanza credo sia rilevante, in quanto ebbi la fortuna di ottenere un volo perfettamente rettilineo. All'incontro, la durata di 1'30" e un quinto si può superare più facilmente basandosi esclusivamente sulla durata dell'elastico. E' evidente che un modello idro richiede una potenza molto superiore che non un terrestre; appunto per questo non ho realizzato un tempo considerevole.

Con questi risultati la mia soddisfazione è stata completa, anche perché, con quelli ottenuti all'ultimo Concorso Nazionale di Roma, la R.U.N.A. di Genova si può considerare ora all'avanguardia dell'aeromodellismo italiano.

Il mio presidente, appassionato all'aeromodellismo, sarà rimasto pure lui soddisfatto ed avrà avuto finalmente la convinzione che non sono gli aiuti dati da persone competenti di aeroplani e motori e poco pratiche di modelli volanti, che possono dare risultati positivi, ma la passione, la volontà, l'esperienza, soli elementi indispensabili e sufficienti.

Domenica 5 giugno 1938 si svolse a Genova, sul campo allestito per gli atterraggi di fortuna, una giornata di intensissima attività aeromodellistica con la partecipazione delle varie scuole della città e di quella della vicina Savona. Ebbero inizio alle ore 15 le gare di modelli volanti. Non potei seguire con molto interesse il loro andamento, preoccupato dalla prova che dovevo effettuare la sera stessa con il modello idro. Durante questa gara feci un lancio con un piccolo veleggiatore, che malagratamente al termine del volo finiva in un recinto di rosetami. Recuperai il modello in condizioni così precarie, da non consentirmi il minimo lancio; però rimasi soddisfatto ugualmente, poiché quel volo piazzava il modello al secondo posto della classifica.

Alle ore 18 circa ebbero termine tutti i lanci, seguiti con vivo interesse da un folto pubblico. Mezz'ora dopo ero all'Idroscopo scritto degli amici Calcaprina e Barone. Il modello pronto attendeva gli ultimi ritocchi. Feci qualche prova perfezionando l'assetto di volo e attesi la Commissione, che era ancora occupata nella determinazione delle classifiche delle gare precedenti. Solo il cronometrista, ing. Link, con la solita scorta di appassionati, assisteva ai miei ultimi preparativi.

Verso le 19 e 30' la Commissione si imbarcò sul motoscafo messo a nostra disposizione. Li seguì più che convinto di stabilire dei primati e credendo di effettuare delle prove come tutte le altre, ci dirigemmo verso Cornigliano per avere maggiore quantità di spazio.

La serata era meravigliosa, senza un soffio di vento; il mare calmissimo assumeva una tinta verdastria che gradatamente si imbruniva col sopraggiungere dell'oscurità. Si formarono sparsi piccoli cerchi di increspature appena percettibili, che davano un aspetto strano e suggestivo alla vasta distesa d'acqua, il cielo, terso e ancora azzurro, era macchiato del colore della notte; tuttavia ci si vedeva ancora molto bene.

Arrivati sul posto, mi assicurai nuovamente della messa a punto. Salito quindi sulla vicina diga del porto, detti una carica molto sostenuta. Fatto questo, presi nuovamente posto sul motoscafo che si avviò verso il largo dove il mare sembrava più calmo. Verificai un'ultima volta le increspature: tutto a posto.

Misi il modello in acqua mentre Burrone teneva ferme le eliche. L'istante era decisivo; un po' di coraggio ancora e la certezza di una completa riuscita prese campo in me. Un'occhiata istintiva all'intorno; qualche innocua barca di pescatori; poi, calma assoluta. Al segnale le eliche furono lasciate in libertà; esse iniziarono con effetto maestoso la loro corsa vorticoso. Il modello con velocità crescente cominciò a fluttuare, deviando sensibilmente come a cercare la giusta direzione.

Ebbi l'impressione che non superasse la grande resistenza dell'acqua ma ecco però un galleggiante che emerge, e l'altro subito sul pelo, uno sbalza ancora e tutto è travolto fuori. «Aveva decollato». Fu questo il momento culminante della prova. Un grido di entusiasmo si levò dai presenti, accompagnato da parole di compiacimento: era la prima volta che vedevano un modello sollevarsi dall'acqua con i propri mezzi e, francamente, era un sbalzo inedito. Il modello percorse qualche metro a pochi centimetri dalla superficie, per puntare poi decisamente verso l'alto; si allontanava veloce mantenendo sempre la stessa direzione. Sembrava che una forza magnetica lo costringesse a seguire invariata la rotta, e che questa lo guidasse sicuramente alla meta che gli era stata prefissa.



Alcuni aeromodellisti australiani che hanno partecipato ad una gara per modelli con motore a scoppio svoltasi recentemente a Melbourne

Furono momenti emozionanti; non ricordo con precisione cosa feci allora; fissavo lo sguardo sul modello ma me ne mancava la forza, temendo di vederlo precipitare inesorabilmente. Più che con gli occhi seguii il volo con le orecchie ascoltando le frasi dei vicini. Fattomi animo, volli guardare ancora; adesso il modello era lontano lontano, non si scorgevano più i suoi lineamenti; era qualche cosa come una piccola rondine volante nello spazio, quasi immobile, che ancora si allontanava.

GIULIO PELEGI

Consigli utili

Come si costruisce una fusoliera a traliccio.

Occorre anzitutto che i disegni della vista di fianco e della pianta della fusoliera siano completi ed eseguiti con la massima precisione.

Per impedire che il disegno resti macchiato dalla colla o si laceri quando si rimuovono i pezzi incollati, lo si copre con un foglio di carta oleata sottile, sulla quale la colla fa meno presa.

Si costruiscono anzitutto le due fiancate laterali, una alla volta. Si fissano a posto i due listelli longitudinali che costituiscono i longeroni, mediante coppie di spilli piantati verticalmente a contatto con i lati verticali dei listelli stessi.

Si tagliano poi nelle misure esatte i listelli trasversali costituenti gli elementi delle ordinate (per avere maggiore sicurezza di ottenere, a costruzione ultimata, due fiancate perfettamente eguali, sarà bene tagliarli a due a due, uno per la fiancata destra e uno per la sinistra).

Tagliati i listelli e controllato bene che le misure corrispondano, si provvede ad incollarli tenendoli a posto per mezzo di coppie di spilli, come sopra.

Lasciamo in posto fino a completo asciugamento delle incollature e poi rimuoviamo la fiancata dal disegno, usando la massima cautela perché su di essa non venga ad esercitarsi qualche sforzo che potrebbe deformarla anche di poco. Non si tolgono però gli spilli che ci sono necessari per la costruzione della seconda fiancata.

Costruite le fiancate, si provvede ad unirle all'estremità posteriore e a quella anteriore. Si prendono sul disegno della pianta della fusoliera le esatte misure dei listelli che dovranno costituire i rimanenti elementi della sezione maestra; si mettono a posto e si incollano verificando con una piccola squadra che essi formino angoli retti con i corrispondenti listelli della fiancata. Si lascia asciugare, poi si incollano i listelli che completano le altre ordinate.

Si provvede quindi a rinforzare la

prima ordinata (quella su cui viene ad appoggiarsi il tapo) mediante due tavolette dello stesso legno con il quale è stata costruita l'intralicciatura, disposte con la vena normale tra loro; si rinforza pure, raddoppiandone gli elementi delle fiancate e della parte inferiore, quella su cui si fissa il carrello e così pure le ordinate in corrispondenza del bordo d'attacco e di uscita dell'ala. Queste due ultime dovranno però avere negli elementi raddoppiati anche nella parte superiore della fusoliera.

L'ordinata in corrispondenza del

gancio posteriore dell'elastico viene rinforzata con una tavoletta piazzata posteriormente ad essa e sulla quale detto gancio si fissa.

Ultime raccomandazioni: usare la massima precisione nel lavoro, per non avere poi la brutta sorpresa di svergolare a costruzione ultimata; specialmente lavorando con il balsa usare, come colla, emmalite densa o collante «Arson Sisi» che asciugandosi in breve tempo, permettono una maggiore rapidità nella costruzione.

CIT.

MODELLI SPERIMENTALI PER ZONE DI VOLO VELEGGIATO

L'Ufficio Modelli volanti della R.U.N.A. fa rilevare che per la ricerca di zone adatte al volo veleggiato, che spesso sono migliori nelle località di più difficile accesso, sarebbe di grande utilità un mezzo idoneo ad una prima determinazione, sia pure molto approssimativa, delle caratteristiche delle eventuali ascendenze, ma tale da permettere una prima ricerca molto esatta, senza dover affrontare le ingenti spese di spedizioni con veleggiatori, rimorchi, mezzi di lancio e di recupero e tutto il personale necessario.

Come primo mezzo (al quale dovrebbero poi essere uniti gli esperimenti con veri modelli veleggiatori, ed in seguito le ricerche meteorologiche ed infine l'esperimento con veleggiatori e piloti) potrebbe essere utile un tipo di modello semplicissimo e leggero, che si possa quasi considerare galleggiante nell'aria, dalla quale venga trasportato in maniera tale da rappresentare immediatamente l'andamento delle ascendenze.

Per avere un concetto esatto occorre che l'esperimento sia eseguito, volta per volta, con grande larghezza di lanci, per molti dei quali il modello potrà essere perduto; per questa ragione il modello dovrà soprattutto: essere tale da poter essere trasportato facilmente in grandi quantità; costare, sia per i materiali impiegati che per la costruzione, una somma bassissima; essere di costruzione semplicissima.

Potrà dunque essere, anche, del tipo della comune freccia di carta o simili, tenendo però presente la caratteristica di essere trasportato dalle correnti ascendenti, sia pure minime.

La Presidenza della R.U.N.A. a tale proposito ha compilato il seguente Regolamento di Concorso fra gli aeromodellisti.

Regolamento

Art. 1° — La Presidenza della Reale Unione Nazionale Aeronautica, accogliendo l'idea espressa dal comm. Vittorio Bonomi il quale mette a disposizione la somma di L. 500,

bandisce un concorso fra gli aeromodellisti italiani per lo studio di modelli di carattere sperimentale ai fini della ricerca di zone per il volo veleggiato.

Art. 2° — I modelli devono rispondere ai seguenti requisiti:

a) semplicità di costruzione;
b) economia di materiali, sia per la qualità che per la quantità, potendo impiegare anche esclusivamente carta o cartoncino;

c) facilità di centramento e di lancio;
d) possibilità di facile trasporto in quantità rilevanti.

Art. 3° — Sono previste due specie di modelli:

a) modello per prove su pendio, con lancio a mano;
b) modello per prove in termiche, con dispositivo semplice e pratico per il lancio in pianura.

Art. 4° — I disegni e le descrizioni costruttive particolareggiate devono essere trasmessi alla Presidenza della R.U.N.A., Roma, via Lepanto 6, entro il 31 gennaio 1938-XVII, unitamente ad un campione del modello.

Art. 5° — L'esame dei modelli sarà compiuto dal comm. Vittorio Bonomi e dal delegato all'Aeromodellismo, i quali provvederanno alla esecuzione di prove pratiche.

Art. 6° — La somma di L. 500, sarà assegnata come segue:

a) al miglior modello per prove su pendio L. 200;

b) al miglior modello per prove in termiche L. 200;

c) al miglior dispositivo per il lancio L. 100.

Art. 7° — L'assegnazione dei premi avrà luogo entro il 31 marzo 1938-XVII.

Art. 8° — La Presidenza della Reale Unione Nazionale Aeronautica si riserva di non assegnare i premi, nel caso che nessun modello, a parere degli esaminatori, risponda ai requisiti voluti.

CONCORSO PER 200 ALLIEVI UFFICIALI DI COMPLEMENTO DI COMMISSARIATO E GENIO

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per n. 105 allievi ufficiali di complemento del Ruolo Ingegneri del Corpo del Genio Aeronautico e di n. 115 allievi ufficiali di complemento del Ruolo Commissariato del Corpo di Commissariato Aeronautico.

Vi possono essere ammessi i giovani cittadini italiani che non abbiano ancora prestato servizio militare per averne ottenuto il ritardo per ragioni di studio o per altri legali motivi, di ottima condotta morale e politica, iscritti alla Organizzazioni Fasciste e che abbiano compiuto con successo i corsi di istruzione premilitare.

Il titolo di studio richiesto per gli allievi ufficiali del Genio Aeronautico è la laurea in ingegneria o in chimica; per gli allievi ufficiali del Corpo di Commissariato la laurea in giurisprudenza o in scienze economiche e commerciali.

Le domande in carta legale da L. 6 dovranno pervenire al Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale del Personale Militare — non oltre il 31 dicembre 1938-XVII, con allegati i certificati di cittadinanza italiana, di nascita, penale, di buona condotta, il certificato rilasciato dai competenti Comandi di Legione della M.V.S.N. comprovante l'ideoneità nell'istruzione premilitare; il certificato comprovante l'esito degli esami nelle singole materie dell'intero corso di studio e degli esami di laurea e il diploma di laurea. Tutti i documenti debbono essere in carta legale e debitamente legalizzati.

Gli aspiranti classificati entro il numero dei posti messi a concorso dovranno anche sostenere un esame sui regolamenti militari. Copia integrale del bando con annesso il programma di esami potrà essere richiesta al Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale del Personale Militare.

75 SOTTOTENENTI EFFETTIVI NEL RUOLO SERVIZI

E' indetto un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di n. 75 sottotenenti o tenenti di complemento del Regio Esercito, della Regia Marina e della Regia Aeronautica ad un corso presso la Scuola di applicazione della Regia Aeronautica per la nomina a sottotenente in servizio permanente effettivo dell'Arma Aeronautica, ruolo servizi. Possono prendere parte al concorso gli ufficiali subalterni di complemento del Regio Esercito, della Regia Marina e della Regia Aeronautica i quali:

- 1) abbiano già prestato servizio di prima nomina e abbiano riportato, nelle ultime note caratteristiche, la qualifica di almeno buono con due;
- 2) siano iscritti al Partito Nazionale Fascista;
- 3) posseggano uno dei seguenti titoli di studio: a) diploma di maturità classica; b) diploma di maturità scientifica; c) diploma di maturità artistica; d) diploma di abilitazione conseguito in qualsiasi sezione di istituto tecnico; e) diploma di abilitazione magistrale; f) diploma di abilitazione rilasciato da un Regio istituto industriale; g) diploma di abilitazione rilasciato da un Regio istituto commerciale; h) diploma di abilitazione rilasciato da un istituto industriale o commerciale libero, riconosciuto sede di esame; i) diploma di licenza di un Regio istituto nautico.

L'ammissione di coloro che abbiano conseguito il titolo di studio all'estero, resta subordinata al riconoscimento, da parte del Ministero dell'educazione nazionale, dell'equipollenza del titolo stesso ad uno dei titoli sopra menzionati. A tal fine, gli interessati avranno cura di munire i titoli stessi delle prescritte dichiarazioni dei Regi agenti diplomatici e consolari, e di allegare i programmi degli studi compiuti.

4) non abbiano superato il 26° anno di età alla data del presente decreto. Detto limite è aumentabile: a) di quattro anni per coloro che risultino regolarmente e senza interruzione iscritti al Partito Nazionale Fascista, da data anteriore al 28 ottobre 1922 e per coloro che, in possesso del brevetto di ferito per la causa nazionale, per eventi verificatisi dal 23 marzo 1919 al 31 dicembre 1925, risultino iscritti ininterrottamente al Partito Nazionale Fascista dalla data dell'evento che fu causa di ferite, anche se posteriore alla Marcia su Roma; b) di due anni nel riguardi degli aspiranti che siano coniugati alla data in cui scade il termine di presentazione delle domande di partecipazione al concorso; c) di un anno per ogni figlio vivente alla data medesima.

Le maggiorazioni di cui sopra sono cumulabili fra loro, purché complessivamente non si superi il 45° anno di età alla data del presente decreto;

5) abbiano l'incondizionata idoneità fisica per il servizio militare in Patria ed in Colonia. Il relativo accertamento verrà fatto mediante visita sanitaria alla quale i concorrenti saranno sottoposti a cura del Ministero. Contro l'esito di tale visita non è ammesso appello.

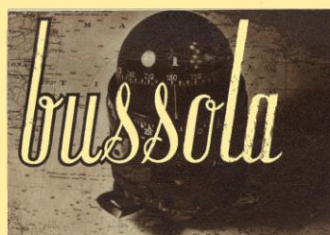
Le domande di ammissione al concorso, in carta bollata da L. 6, dovranno essere presentate non oltre il 17 gennaio 1939-XVII al-

l'Ente presso il quale l'interessato presta servizio, e — se in congedo — al Comando del distretto, capitaneria di porto o centro di reclutamento e mobilitazione al quale è in forza.

Le domande con tutti i documenti e carte personali dovranno pervenire al Ministero dell'Aeronautica non oltre il 20. giorno dopo quello della scadenza del termine per la presentazione delle domande stesse.

E' però facoltà del Ministero dell'Aeronautica di ammettere al concorso quegli aspiranti le cui domande, tempestivamente presentate, pervengano oltre il termine suddetto, purché prima che abbiano inizio gli esami.

I candidati ammessi al concorso verranno chiamati con avviso personale a cura del Ministero dell'Aeronautica a sostenere gli esami, i quali consisteranno in: a) una prova scritta di composizione italiana (cultura generale); b) una prova orale di matematica.



ROMA-ADDIS ABEBA IN DUE ORE

Commentando la nuova superba vittoria dell'aviazione fascista e accennando agli sviluppi che l'esperienza di Pezzi potrà avere in un prossimo avvenire, un quotidiano francese si rivolge la domanda: «Potranno gli apparecchi italiani raggiungere Parigi in un'ora di volo?». U. Diralma risponde a questa domanda nel numero del 30 ottobre del «Giornale d'Italia», con il suo articolo intitolato «Da Roma ad Addis Abeba in due ore». L'articolista parla della stratosfera e delle sue caratteristiche chimico-fisiche, e fa notare come, essendo la resistenza dell'aria ad una quota di venticinquemila metri praticamente nulla, un aeroplano che volasse a quell'altezza potrebbe raggiungere velocità superiori a mille chilometri l'ora, cosa che permetterebbe di volare da Roma a Parigi in una sola ora. L'apparecchio di Agello, trasportato ad una quota simile, potrebbe rag-

giungere Addis Abeba dopo due ore di volo. L'articolista appoggia la sua tesi con l'esempio dei «cannonissimi», che per colpire città lontanissime lanciavano durante la grande guerra i loro proiettili attraverso la stratosfera, sfruttando così l'estrema rarefazione dell'aria. Diralma chiude il suo interessante articolo, accennando al fatto che in molti ambienti aeronautici il problema delle comunicazioni aeree attraverso la stratosfera viene oggi considerato con una speciale attenzione.

VOLI STRATOSFERICI

«La Domenica del Corriere» del 13 novembre pubblica un lungo articolo scritto da Ugo D'Atella relativo alla possibilità di stabilire in un prossimo futuro delle comunicazioni aeree commerciali attraverso la stratosfera. Anche «La Domenica del Corriere», come tanti altri giornali italiani e stranieri, si domanda quali potranno essere le conseguenze del risultato ottenuto dal ten. col. Pezzi mediante un velivolo stratosferico munito di una cabina stagna che costituisce il primo tentativo del genere, ed accenna agli studi che attualmente si stanno compiendo presso i migliori stabilimenti aeronautici del mondo circa la costruzione di apparecchi capaci di trasportare un gran numero di passeggeri a grandi altezze. D'Atella scrive dell'affinità che verrebbe a stabilirsi tra l'aviazione stratosferica e la balistica a causa dell'elevatissima velocità che verrebbe ad acquistare un aeroplano in volo ad una quota tra i diecimila e trenta chilometri.

Termina chiedendosi quali potranno essere le impressioni di un futuro viaggiatore aereo in volo attraverso gli spazi siderali.

IL PARERE DI SIKORSKY

«Il Messaggero» del 10 novembre pubblica un'interessante intervista con il noto costruttore russo-americano ingegnere Sikorsky, ospite in questi giorni dell'Italia, dove egli si tratterà per visitare i più importanti stabilimenti di costruzioni aeronautiche. Parlando dei prossimi sviluppi dell'aviazione commerciale, Sikorsky ha detto di essere certo che entro dieci anni l'Italia sarà legata agli Stati Uniti da un regolare servizio espletato da apparecchi giganteschi capaci di trasportare cento e più passeggeri ad una velocità che permetterà di compiere il tragitto in quindici o, al massimo, venti ore. Riferendosi al recente primato conquistato da Pezzi, Sikorsky si è dimostrato dubbioso che i futuri voli commerciali verranno svolti nella stratosfera, perché a suo parere la zona di atmosfera oltre i novemila metri offre troppe incognite. Inoltre, le spese di organizzazione risulterebbero superiori ai vantaggi. Il grande costruttore ha manifestato ai giornalisti che

lo intervistavano la sua grande ammirazione per l'aviazione fascista e per i suoi piloti, e ha pronunciato parole entusiastiche per il Centro di Esperienze di Guidonia, da lui visitato recentemente.



STORIA DEL FRANCOBOLLO D'ITALIA SICILIA

Emissione 1859 — Effigie di Re Ferdinando II. Senza filigrana. Non dentellati (fig. 1).



Fig. 1

Anche di questa emissione, come per quella 1859-1860 di Napoli, esistono parecchie tavole. Questo perché tali francobolli (che ricordiamo furono incisi da T. A. Juvvara) furono stampati in fogli di 100 esemplari, col sistema calcografico. Vennero usate tavole formate da galvani di rame. Esistono naturalmente molti francobolli ritoccati.

Vediamo, con le varietà di colore e le caratteristiche delle tavole, i diversi valori.

Mezzo grano - due tavole. Nella prima gli esemplari distano l'uno dall'altro, sia orizzontalmente che verticalmente, due millimetri. Alcuni esemplari — quelli della metà di sinistra — hanno l'angolo superiore destro impresso difettosamente e due puntini bianchi vicino al naso dell'effigie del Re. Quelli della metà di destra hanno un punto bianco presso l'A. di Posta e il fondo con molti puntini bianchi. Sei sono i francobolli ritoccati.

Nella seconda tavola i francobolli distano l'uno dall'altro, sia orizzontalmente che verticalmente, un millimetro e mezzo. Vi è un punto bianco all'angolo interno inferiore destro.

giallo chiaro (I tav.)	—	550
giallo olivastro (I tav.)	—	9000
giallo bruno (I tav.)	—	4000
giallo (I tav.)	250	300
giallo arancio (I tav.)	200	300
arancio carico (II tav.)	200	400
arancio (II tav.)	180	450

(Continua)

MAURITIUS POSTOFFICE PICCOLI AVVISI ECONOMICI

Occasioni per filatelisti. Liquidando vasta collezione generale cedo ottimi blocchi francobolli esteri assortiti valore catalogo Yvert franchi 100 = lire 15,90 franco raccomandato. Geom. Arrigone Pietro, via Bazani 47, Torino.



Trimotori legionari mentre bombardano la Sierra Baballos. A sinistra l'Ebro

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE SECONDA

I bombardatori..

(Continuazione vedi n. 47)

VIII

Ad eliche ferme sul nemico

A bordo gli uomini non battono; i piloti, stretti ai comandi, acuiscono la loro sensibilità nel difficile governo della macchina pesante, che un minimo eccesso di impennata può fare avvitare, tengono gli occhi fissi sull'altimetro, quasi che il loro sguardo potesse inchiodare la lancetta sulle cifre più alte del quadrante.

I minuti passano con una lentezza allucinante. Lentamente, ma con una continuità spaventosa, l'altimetro segna cifre sempre minori. Il vento sibila sottile fra montanti e crociera ed educa la sensibilità auditiva dei piloti a cogliere piccolissime variazioni di tono inusitate ai loro orecchi abituati al palpito formidabile dei motori.

Nel silenzio immenso e suggestivo ogni moto, ogni scricchiolio, ogni vibrazione lieve delle crociere, ogni schiocco delle labbra d'una qualunque ferita della tela, assumono un significato nuovo, indicibile, preoccupante.

Le cannonate che si sbioccolano lentamente nella scia, e pare sghignazzino con l'urlo sguaitato delle scegge che spruzzano nell'aria, fanno sussurrare ogni tanto i bombardatori.

Ah, se i motori potessero muoversi!... Ma le eliche innerte, inutili, silenziose, sono ancora nella stessa posizione in cui le ha lasciate l'ultimo giro incompleto.

E la discesa continua. Se si potesse «tenere» fino al di là della linea delle trincee. Ma la discesa è rapida, il vento che soffia di poppa la abbrevia, e la terra si avvicina troppo rapidamente...

Il silenzio, a bordo, assume un aspetto angoscioso.

D'un tratto la mano dell'osservatore si tende. Trema leggermente.

Anche i piloti hanno visto. Tra loro ed il suolo italiano, ossia tra loro e la salvezza, si erge la groppa di Zugna Torta!

Si potrà passarla? Si potrà superare quel cozzuolo striato dalle trincee austriache, reso calbo dallo sventagliare delle mitragliatrici, butterato dai crateri aperti dalle bombe, ingiallito e incanutito dagli esplosivi sparsi dalle artiglierie?

I piloti, coi muscoli contratti sui comandi, tengono disperatamente impennato il Caproni, rischiando di esagerare, perdere velocità ed andarsi a fraccassare più giù. Il terreno si innalza, si innalza, si innalza...

Man mano che le zolle si fanno più vicine, pare che la velocità del Caproni aumenti. Le trincee, le buche, i sassi, i ceppugli scappano sotto la carlinga quasi fossero pressati da un'ignota premura.

A bordo si ha l'impressione di correre, di correre terribilmente, fulmineamente...

Dal basso cominciano a spesseggiare le fuicilate. Ora che l'artiglieria tace, i fanti si divertono a bersagliare l'enorme ferito, e le scariche sibilano da tutte le parti striando l'aria. Nuove sbreccature si aprono sulle ali, sugli impennaggi, nella carlinga.

Sul Caproni nessuno risponde, nessuno si muove. I quattro uomini conservano la più perfetta immobilità, trattengono quasi il respiro, temendo di compromettere col minimo moto il miracoloso equilibrio che tiene ancora in aria l'apparecchio.

La cima di Zugna Torta si avvicina, si avvicina, si avvicina...

Basterebbero dieci giri d'elica per saltare di là.

Le pallottole fischiano. Ora si vedono i fanti gesticolare, si ode l'eco di qualche ingiuria urlata con voluttà bestiale...

Ed il terreno è sempre più vicino...

Poche decine di metri...

Di là dalla cima è lo strapiombo, e poi la terra italiana. Oh, poter superare la cima!...

La macchina «tiene» ancora... La lancetta dell'altimetro oscilla attorno ad un

numero e pare per un attimo indecisa tra il proseguire a percorrere a ritroso la scala delle altezze, od arrestarsi sul quadrante, dove si trova.

Che è avvenuto? Le zolle sono scappate vorticosamente di sotto la carlinga, le ruote le han sorvolate a non più d'una mezza dozzina di metri, ed ora sotto le grandi ali tricolori c'è il vuoto, la roccia strapiombante, il vallone, il fiume, e, giù giù, lontano, le trincee italiane!...

L'urlo rabbioso e furibondo dei ruoti austriaci, lo stupido gracidiare di qualche mitragliatrice, lo schiocco secco delle cannonate che si avvengono ancora all'inseguimento della preda sperata che, all'ultimo momento, si dilegua, confermano l'avvenimento ai bombardatori.

La cima di Zugna Torta è superata!... I nervi si distendono. Lo sciogliersi di quell'ansia, di quell'angoscia sottile che ha attanagliato dolorosamente anime e corpi, si manifesta in una risata convulsa.

Dopo aver lesinato i centimetri, ecco improvvisamente il Caproni librato su un baratro di più centinaia di metri!...

La gioia è troppo forte e dà il delirio. Il Caproni picchia, si butta giù, sibilando, e vibrando tutto, insinuandosi nell'aria e lacerandola con un fischio altissimo, quasi un tripudio fanciullesco si fosse impadronito di esso.

Gli austriaci urlano di gioia, perchè credono la grande macchina colpita a morte, ma l'urlo si strozza tosto.

I piloti «richiamano» la gran macchina si rimette in linea di volo, passa sui reticolati, sulle trincee, sui fossi italiani, dove mani fraterne si agitano, salutano, sventolano i più svariati oggetti, e voci trionfanti urlano nei mille dialetti della terra madre l'esultanza unanime e commossa, e cerca il posto dove atterrare.

Un altro problema, l'ultimo e, forse, il più tragico!

La riva italiana è irta di piante che il fuoco ha contorto, spezzato, mutilato, ma che popolano tuttavia il terreno di mille e mille ostacoli.

Forse il fiume... Ma la corrente dell'Adige è impetuosa, ed un atterraggio in mezzo a quei vortici fangosi potrebbe costare la vita ai volatori.

Meglio tentare la terra.

I piloti ritornano avari di altezza, spendono con parsimonia quei pochi metri di quota che loro rimangono, ma ciò basta soltanto per superare un flare di alberi d'alto fusto.

Poco dopo, precipitando come un bolide, la macchina si arresta contro un flare di viti.

Un clamore di strutture infrante, uno schiacciare furibondo di membrature squarciate, un rovinio di rottami, di tela, di legno, di metallo, un gemere lungo e sommo...

Il mitragliere, incolore, sbucca dai rottami, aiuta i piloti, contusi a liberarsi dalle macerie e, insieme con gli accorsi, solleva l'osservatore.

Quest'ultimo ha una gamba spezzata. Tuttavia, prima che lo si trascini via, vuole assicurarsi dello stato della macchina fotografica.

Essa, miracolosamente, è salva. Ciò che si doveva è stato compiuto.

Su Pola

I

Prudente e bieco, l'austriaco guata da Pola nemica e ringhia; ma non osa attaccare. Pola, munitissima, inaccessibile, difesa da centinaia di cannoni, da decine di riflettori, da intere squadriglie di aeroplani e di idrovolanti, che rinserra nel suo porto le unità della flotta austriaca, che è irta di opere fortificate e covo di febbrili cantieri che forgiavano armi e materiali per gli austro-tedeschi, è meta dei pensieri e delle preoccupazioni degli Stati Maggiori dell'Intesa.

Paralizzare Pola, ecco quello che si dovrebbe fare.

Ma la città è come una moderna inaccessibile rocca, quasi irraggiungibile, pericolosissima da accostare. Soltanto gente dal fegato sano può tentare di avvicinarla, gente come Rizzo, titano del mare, gente come Brivonesi, eroe del Cielo.

Per gli italiani gli ostacoli non sono che motivi più imperiosi per osare. La voce di Gabriele d'Annunzio, nuovo Catone, invoca su Pola, novella Cartagine, la distruzione. Egli scrive:

«Bombardare, bombardare, bombardare Pola...».

Aeroplani ed aeronavi sono già più volte andati a portare arditamente il loro carico di bombe sulla città-fortezza, ma le azioni singole non possono certamente dare quei risultati notevoli che si pretendono, ed un'azione in grande stile s'impone.

E' deciso. Il giorno X un numero Y di Caproni volerà su Pola. Gli ordini hanno quell'aria misteriosa che fa pensare subito a qualcosa di grande e di difficile, e destano tutte le curiosità e tutte le energie. Gli uomini, alla perizia dei quali si fa appello, oltreché al loro spirito di sacrificio, sono pronti.

Sui campi si attende l'ora designata, ed intanto si curano le macchine, come se fossero delicate e carissime creature umane.

Alla mattina del 17 luglio 1918 l'ordine arriva: uno stormo di Caproni, scortato dalla Serenissima, la famosa squadriglia di SVA che conterà fra le sue grandissime imprese il volo su Vienna, eseguirà il bombardamento di Pola.

I Caproni! Questi lentissimi pachidermi dell'aria, terrore dei cieli della guerra, porteranno la loro ala tricolore, rovesceranno quintali di esplosivo, su Pola!

Ma l'ordine di operazione reca anche una sorpresa: il bombardamento sarà fatto di giorno!

Qualcuno dei designati urla, strepita, dichiara che è un suicidio; ma quando il colpo di una pistola Very esplose sul campo, come segnale della partenza, nessuno manca all'appello.

Lenti e solenni, dopo il capo-gruppo, i Caproni rullano sul campo, balzellano sull'erba e si sollevano. Le prorie sono rivolte ad oriente, i motori ruggono quasi in una rumorosa festa di gioia e l'aria è tutta un fremito di eliche e di ali.

Ciascuno è al suo posto. Ogni arma è pronta.

La grande avventura è incominciata.

Poco dopo aver lasciato il campo di San Pelagio, donde hanno spiccato il volo, i Caproni sono raggiunti dagli SVA della Serenissima. Il convoglio aereo si forma tra le nubi, le sottili linee delle ali si inquadrano in una formazione geometrica che si mantiene inalterata ed avanzata compatta. Sui margini del formidabile blocco di bombardatori i «caccia» agili, guarantighi, circospetti, si rincorrono vivacemente.

Sotto le carlinghe le terre italiane fuggono, la pianura veneta si allontana, le bocche del Po si allargano.

Ecco il mare, il nostro mare. L'Amarissimo allarga la sua distesa giacca ed immensa sotto le grandi ali tricolori, e pare si distenda con voluttà sotto i colori della bandiera che la sua vera signora, che è stata sempre la sua signora, naturale dominatrice dei suoi flutti, da secoli, eternamente.

Il blocco di assaltatori si assottiglia. Un Caproni con due eliche ferme, esegue una larga virata e torna indietro planando lentamente. Pare, in quella lentezza, che trasparisca il rammarico per dover rinunciare alla grande impresa.

Anche due SVA virano e si allontanano verso le terre italiane, con i motori che cantano malamente.

Gli altri proseguono. La meta è segnata: nessuno la mancherà.

Sul piano grigioazzurro del mare si disegna improvvisamente una linea netta, sottile, bianca. E' la scia d'un cacciatore-pediniere che indica la rotta allo stormo degli assaltatori.

Alti e prori tricolori avanzano sui flutti verso Pola nemica. Sono l'artiglieria ed il rostro dell'aquila imperiale che si tendono verso la città irta di rupi e di difese, che stanno per uccinarla, saldamente, per strapparla all'austriaco e restituirla alla fede ed all'amore della Patria immortale.

Gli apparecchi polano, scaglionati fra i 2500 ed i 3000 metri. Man mano che lo obiettivo si approssima la febbre della battaglia aumenta e, forse involontariamente, i motori sono spinti a massimo numero di giri.

(Continua)

A. SILVESTRI



bombardare, riban-
ardare Pola

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

Il primo ad atterrare, con una precipitazione che poteva costargli cara, fu Ximenes. Appena il *Gavilán* si fu arrestato, saltò a terra senza curarsi di esser seguito da Zùgoli e si precipitò incontro al *Gazza* che ancora rullava sul campo, a rischio di farsi trinciare dall'elica.

Agiva così, senza saper bene perchè. Voleva impadronirsi ad ogni costo di quell'aeroplano che in quell'ora e in quel luogo giudicava tremendamente sospetto.

Impugnò la pistola e, accostatosi allo sportello, attese. Appare lo stupefatto Ramiro, dietro le cui spalle s'affacciava un volto preoccupato che a Rodrigo parve di riconoscere.

« Sono io, mio colonnello! — esclamò Ramiro. — Ben tornato!

Rodrigo abbassò l'arma. Stava per cominciare la filza delle domande, quando udì dietro di sé un rebo di motore rapidamente accostarsi. Si volse. Era un autocarro montato da una dozzina di guardie presidenziali le quali, riconosciuto il loro colonnello, lo salutarono con grandi urrà.

Zùgoli era seduto accanto al conducente.

« Non c'è un minuto da perdere Rodrigo! — gridò. — Sono al corrente di tutto. Vi racconterò per la strada: Voi altri, — ordinò alle guardie — sbrigatevi a caricare.

In men di tre minuti, sei cassette cariche di ferro e pesantissime all'apparenza, passarono dall'aeroplano all'autocarro.

« Posso dare ordini in vostro nome, Rodrigo? — domandò Vico —. Sì? Benissimo. Voi, Ramiro, rifornite immediatamente i due apparecchi. Vi lascio questi uomini che, insieme con gli altri che vedo laggiù, basteranno a difendere in caso di attacco gli aeroplani fino al nostro ritorno. Se inevitabile, alzatevi in volo. Trovate un altro pilota pel *Gazza*. Arrivederci fra un'ora al più! Su, mister March — disse al passeggero del *Gazza* — montate qui accanto a me. Voi, Rodrigo, lì dietro, con le casse. Ed ora via, a tutta corsa alla legazione! — ordinò al conducente.

« Volete spiegarmi qualcosa adesso? — gridò Ximenes accomodandosi vicino a un mucchio di teli impermeabili, mentre l'autocarro s'avventava sobbalzando attraverso il campo. — Vi confesso che non ci capisco un... Ah! — strillò, portando una mano a un poipaccio, che qualcosa, come la pinza d'un granchio, aveva afferrato stringendo e torcendo spietatamente. Ma doveva essere un granchio grosso come un vitellino quello che, lasciata la presa, si contorceva ora sotto il mucchio dei teli producendo uno strano rumore, simile a tossa o a risa soffocate.

Rapidamente Rodrigo gettò le coperte all'aria, e apparve il visetto dolce e ardito di Nieves, ma di una Nieves mascolinizzata, che indossava ampi calzoni sostenuti da bretelle incrociate su una camicia azzurra, e armata d'un paio di pistole appese a bandoliera.

« Uff! Signor colonnello! — protestò trenta secondi più tardi la graziosa armigera riassettandosi il cappellaccio di foglia di palma. — Non sta bene abbracciare i vostri soldati sulla pubblica via.

« E voi ricredetevi, misero coscritto, — ribattè Rodrigo risplendente di felicità — che c'è la fucilazione nella schiena dei soldati che pizzicano le gambe del loro colonnello.

« Silenzio, adesso, e badiamo piuttosto che con tutte queste scosse l'oro non salti giù.

« Quale oro?

« Ma quello che è chiuso in queste casse, scioccone! Pensa che stai seduto su cinquantamila dollari e hai i piedi poggiati su altri cinquantamila! Trecentomila, in tutto, in queste sei casse.

« Ma... ma... — balbettò Rodrigo, facendosi vanto col fazzoletto — che cosa vuol dire quest'oro? Da dove viene? Chi lo manda?

« E' semplicissimo. E' un piccolo acconto sul prezzo degli smeraldi?

« Gli smeraldi?

« Già, gli smeraldi; che sei andato a cercare oltre oceano e che il caro Osmundo mi ha voluto offrire in dono.

« Osmundo? In dono? — ciangottò Rodrigo che capiva sempre meno.

« Forse non voleva proprio regalarmeli; ma fu lui a costringermi l'altra sera a fare un tuffo nello stagno del parco in fondo al quale li ho ritrovati.

XXVII.

IN CUI DON OSMUNDO SPARA E FA CILECCA

Don Osmundo passeggiava nervosamente fra le tende del campo degli insorti.

L'insigne generale era di pessimo umore. Erano trascorsi quattro giorni dal tempestoso colloquio notturno col capitano Estampòn e ancora non sapeva che pesci pigliare. Dalla provincia giungevano notizie poco buone. Dovunque, al grido « Viva Escardòn! », si formavano bande armate che andavano riunendosi pronte a seguire un capo che, se pel momento, sembrava mancare, poteva da un istante all'altro giungere, e precipitare gli eventi; quel bellimbusto di Ximenes, per esempio, il quale, se non era ancora affogato col suo ridicolo aeroplano, poteva da un momento all'altro far ritorno.

Ma un secondo motivo aveva don Osmundo di essere tetro e cogitabondo. Che ne era stato degli smeraldi? Il pensiero che un ignobile ladrone avesse sfruttato il suo intelligente lavoro lo rendeva pazzo dalla bile. « Ma come! — si diceva il degno uomo. — Uno studia per lunghe settimane un progetto grandioso, lo perfeziona in tutti i particolari, lo mette in opera affrontando fatiche e rischi, e quando finalmente tutto sembra riuscito alla perfezione, paff! ecco che un mascalzone, un furfantaccio della più bassa lega, allunga la mano e, senza merito e senza fatica, raccoglie il sudato frutto dell'opera altrui! ».

Infine, quando questi amari pensieri gli lasciavano un po' di riposo, subentrava il tarlo d'una

sottile preoccupazione a tormentarlo. Fin dalla notte che aveva aggredito il povero don Pepito, il generale non aveva trovato più uno dei due puntali d'oro che ornavano le cordelline della sua uniforme. Che ne era stato? Nessuno dei servi del palazzo era riuscito a ritrovarlo, per quanto, stimolati da lui, cercassero in ogni buco. Don Osmundo temeva il peggio: sicuramente aveva perduto il puntale durante l'aggressione e non saltava fuori, perchè lo aveva già trovato qualcuno che intendeva valersene contro di lui al momento opportuno. Certo che se l'insurrezione trionfasse ed egli fosse diventato presidente della repubblica, tutto si sarebbe accomodato nel migliore dei modi; ma, e se falliva?

Irrequieto, don Osmundo non riusciva a star fermo; si tirava i baffoni neri e osservava di sottocchi gli insorti i quali, indolentemente sdraiati all'ombra, seguivano i suoi andirivieni con un sguardo che non gli piaceva affatto. Quella mattina stessa qualcuno aveva esclamato al suo passaggio: « Bè? E quando si diventa ricchi? » e non gli era riuscito di scoprire chi fosse.

Il generale Tunancia era a questo punto delle sue cupe meditazioni, quando un ronzio, dapprima appena distinto, poi sempre più forte, si fece udire in alto. Subito da nord-est apparve in volo basso un velocissimo monoplano.

« Il *Gavilán*! — gridarono gli insorti saltando in piedi. — Il *Gavilán* di don Rodrigo!

Don Osmundo si sentì soffocare di rabbia e di spavento, tanto più grande in quanto il tono delle grida dei suoi uomini non era affatto ostile. Alcuni, anzi, sventolavano festosamente i cappellacci di paglia.

« Fuoco! — urlò rabbiosamente. — Fuoco su quella canaglia! — e scaricò tutti i colpi della sua pistola in direzione dell'aeroplano ormai fuori tiro.

Ma invece che dalla nutrita fucileria che Tunancia si aspettava, il suo ordine fu seguito da tre o quattro « pum! » pieni di svogliatezza che gli suscitavano un'impressione ancor più pensosa di quella che gli avrebbe prodotto un assoluto silenzio.

Il generale capì che era giunto il momento critico. Bisognava agir subito. Poteva darsi benissimo che non sarebbe riuscito a nulla di buono, ma era certo che, restando inattivo, la rovina sarebbe egualmente sopraggiunta e senza possibilità alcuna di arrestarla. L'insurrezione sarebbe fallita tra i fischi. Meglio affrontare le fucilate.

(Continua).

ENZO JEMMA



POSTA *erea*

LETTERA CIRCOLARE ai luogotenenti onorari Vultur, Falchettaccio, il Caporale, Muscariello, Avioibum, Accipiter, Aquilotto Trevisano, Centauro, Demonietta, Falconetta, Grandine, H.2 S.O.4, Nuvola Nera, Pullus Aquilae Patavinus, Procellaria Asso, Rondinella d'acciaio, Signorina Cicloni, Stella Bianco e Vascello Volante: ricordate che dobbiamo scatenare una ciclonica propaganda per raddoppiare ancora una volta la tiratura de «L'Aquilone». Bisogna mettere sotto il naso dei ciechi il nostro giornale. Incominciate con questo numero, che contiene due pagine di giudizi sulla nostra attività. Poi mostrate il numero di Capodanno, che sarà veramente divertente. A proposito: agli abbonati, e soltanto agli abbonati verrà spedito il giornale con le tavole fuori testo. Scrivetemi subito e organizzeremo assieme la più violenta delle campagne.

Ferdinando Fanella - Pordenone. — Mi risulta che il giornale ti viene spedito regolarmente. Se te lo dico io, devi credere. Ho fatto un'inchiesta personalmente. Il mio amministratore è un tipo strano, come dici tu. Tuttavia è un po' turchietto, si, ne convengo; ma non sarebbe capace di appropriarsi un granello d'oro altrui nemmeno se lo trovasse nella minestra. Tu dici che alcuni tuoi amici desiderano abbonarsi. Ben vengano. Li accoglieremo a braccia aperte. E non dubitano che il giornale lo riceveranno puntualmente, fatalmente, ogni domenica, o lunedì. Noi spediamo il giornale a tutti gli abbonati d'Italia e dell'Estero entro le ore 12 di tutti i venerdì. Se non ci credi vieni a Roma a vedere. Ti ringrazio della propaganda che prometti di seguire a fare in favore di questo nostro giornale che va suscitando intorno a sé — lasciamelo dire — un vero uragano di applausi. Ti mando i numeri 46 e 47.

PER GLI ABBONATI
E SOLTANTO PER GLI
ABBONATI

L'AQUILONE
DI
CAPO D'ANNO

CONTERRA'

RICCHE TAVOLE
FUORI TESTO A COLORI

CHI HA INTENZIONE DI
ABBONARSI PER IL 1939
LO FACCIAMO SUBITO

Giuseppe Biasi - Milano. — Vorrei che lo spazio mi permettesse di riportare la tua lettera. Vorrei anche dire che tu mi sembri buono e simpatico (per il solo fatto che rispondo allegramente e affettuosamente alle tante lettere dei miei aeropot); ma non posso. Ti dirò dunque, che a parer mio, tu dovresti seguire a studiare perché con il tuo titolo di studio non puoi diventare né ufficiale, né sottufficiale. Coraggio, dunque. Affronta il latino a cuore saldo, come se tu dovessi affrontare un nemico in cielo con un tuo velocissimo «caccia». Mi congratulo con te per i brillanti risultati, ottenuti con la prima esperienza aeromodellistica.

Scrivimi ancora e dammi del tu, come tutti gli altri. Naturalmente permetto anche l'abbraccio, che ricambio con simpa-

nia. Voglio dirti infine, se me lo permetti, che dovresti sognare un po' meno e studiare un po' di più.

F. Barmis - Tunisi. — Ho fatto cambiare l'indirizzo a seconda del tuo desiderio. Non dimenticare di far conoscere il «luogo giornale» (come lo chiami tu) a molti tuoi compagni.

Paolo Colombo - Bergamo. — Dal tuo punto di vista hai ragione; ma io ho appreso già da molto tempo a giudicare pensando agli altri, più che a me. Molti sono i nostri lettori che si seguono fin dal primo numero del primo anno, cioè da otto anni, quasi. Ma questi molti diventano pochissimi se messi a confronto con la grande quantità di nuovi lettori. Tu sai che i bambini diventano, di solito, ragazzi... Tutti i ragazzi nuovi che si affacciano incantati alla ribalta del mondo aeromodellistico devono, necessariamente, incominciare dall'alfabeto. Esattamente come accade a scuola. Tu mi dici che conosci «L'Aquilone» quando frequentavi la V elementare ed ora frequentamenti la quarta classe del Liceo Scientifico. Che ne diresti se lo Stato, dopo aver veduto te progredire e crescere, avesse chiuso le scuole da te già frequentate? E pensa un po' cosa sarebbe successo se questo provvedimento lo Stato l'avesse preso pensando, poniamo, a me, a me soltanto. Tu, in questo caso, saresti un

analfabeta... Scusa, ma il mio discorso è buffo soltanto: non paradossale, come tu sei tentato di pensare. A rigor di logica, sei tu che sei sempre uguale... Voglio dire che tu a 18 e più anni seguiti a leggere i giornali per i ragazzini. Un momento. Ma «L'Aquilone» non è affatto un giornale per ragazzini. E' un giornale per giovani dai dieci a vent'anni. Il merito nostro è dunque di saper interessare tutti, piccoli e grandi. Se sei del mio parere, ora che hai letto questa tirata, scrivimi. Mi farai tanto piacere.

P. A. Moletto. — Se mi mandi il tuo indirizzo esatto e mi ricordi questa mia missiva io ti faccio spedire un libro. Le tue tre idee per la copertina de «L'Aquilone» hanno incontrato tutti e tre il favore della scorbatica commissione. E' un bel caso, e quindi mi sento in dovere di congratularmi col tuo cervello. Vedrai presto, dunque, tre copertine realizzate dai pittori Guerri e Mastrojanni ispirate da idee tue. Attendo dunque una tua nuova missiva e la relazione sulle deplorabili condizioni (come dici tu) dell'aeromodellismo del varesotto. Sero sensibile agli elogi, ma preferirei che le lodi che tu tributi a «L'Aquilone» le spifferassi, invece che a me, ai tuoi innumerevoli amici e compagni che non conoscono questo nostro onesto giornale.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Oberdan Lupi, Roma. — Le tue domande ti rivelano per un super-novellino che ignora quello che è l'A. B. C. dell'aeromodellismo. Per risponderti dovrei chiedere al direttore del giornale di lasciarmi, per una volta, spazio libero per venti colonne: naturalmente, nonostante conosca da tempo la sua grande generosità, mi guardo bene dal fargli una simile richiesta: il mio direttore ha un pesantissimo calamita di cristallo, sul tavolo, a portata di mano. Quello che ti ci vuole, caro amico Oberdan, è una doccia di nozioni tecniche che io non posso assolutamente propinarti. Per questa salutare cura devi recarti alla R.U.N.A. (via Lepanto, 6) e iscriverti al locale corso di modelli volanti.

Radames, Siracusa. — Il Barbutto Censore, quando ha saputo che questa volta ti contentavi di tre sole battute per copertine, si è messo a danzare uno srenato ballo negro, indi, urlando dalla gioia, è uscito di corsa in strada per sfilare in parata sotto le nostre finestre. Poveretto, per poco la felicità non lo faceva impazzire! Il consiglio dei pittori si è riunito per giudicare il prodotto del tuo cervello, e ha dato, do-

po tre ore di violente discussioni, responso sfavorevole alla valorizzazione delle idee. In seguito a tale notizia (a proposito della quale ti invio le più sentite condoglianze) alla tua missiva è stato riservato un posto d'onore nell'interno del cestino di redazione. Spero apprezzerai questa nostra gentilezza. Ci scrivi che avevi ideato tali battute durante l'ultima lezione di filosofia. Lo vedi, che scherzi tu fa la filosofia? Prova durante l'ora di matematica.

Sorelio Verde - Torino. — Quando Guerri ha saputo di tutti i complimenti rivolti a lui nella tua cartolina, è stato lì per svenire dalla gioia. Confusissimo dal piacere ti ringrazia, e ti comunica per mezzo mio la sua intenzione di pregare il Direttore perché dedichi a te un intero numero del giornale. La copia che ti mancava ti è già stata inviata, e sicuramente a quest'ora avrà preso il suo posto nella collezione che tu certamente farai del nostro giornale. In quanto ai modelli da costruire, ti consiglio l'A. P. 7, avvertendoti però che non è un modello da novellini. Accolgo le tue scuse per la calligrafia, che non trovo affatto pes-

sante. Guerri ricambia i saluti, e altrettanto fa il resto della redazione.

Eugenio Guidetti - Torino. — Fai male ad incolpare zio Falcone di negligenza: ti assicuro che le tue lettere non sono mai giunte a noi, o che tu le avevi male compilate, dimenticando il nome o l'indirizzo intero. Come sai, questa è una colpa punita dal nostro Codice ad uso interno con la detenzione a vita delle lettere nel vasto cestino di redazione.

Eugenio Guidetti - Torino. — Naturalmente, non posso ricordare il contenuto delle tue lettere spedite otto mesi or sono. In quanto alle fotografie, ti posso

ATTENZIONE

QUESTO E' L'ULTIMO NUMERO
CHE VIENE SPEDITO AI SOCI
DELLA R. U. N. A. CHE NON AB-
BIANO ANCORA RINNOVATO
L'ABBONAMENTO A «L'AQUILONE».
INVITIAMO PERCIO' QUE-
STI ULTIMI AD AFFRETTARSI
A COMPIERE IL RINNOVO

date per certo la notizia del loro cessamento, avvenuto con tutta solennità di cui erano degne. Riserivi, ripetendo i questi esposti nelle precedenti missive.

Enrico Lina - R. Emilia. — In questo stesso numero è pubblicato il bando di un concorso che ha molti rapporti con le tue aspirazioni. Leggilo, e vi troverai più risposte di quante non possa dartene io. Mi dici di farti sapere quale è la migliore tra queste scuole: bombardiere, governo, genio. Ma, caro amico, cosa intendi per scuola di «bombardiere»? Io non ho mai sentito nominare un simile istituto, né credo sia in mente a qualcuno di crearlo. Circa gli altri due corsi, non posso consigliarti, perché sono due rami talmente diversi che, per poterti dire qualcosa, dovrei prima conoscere le tue tendenze naturali. Non hai nessuna preferenza, tu? Beh, allora tira a sorte, e dà la colpa al fato. Non capisco perché tu voglia attendere la fine dell'anno per abbonarti a «L'Aquila d'Italia». Non puoi fare adesso il versamento?

Pierino Destefanis - Torino. — Non trovo le parole per ringraziarti dei preziosi aggettivi che hai avuto per me: quando le avrò trovate, te ne invierò due trenti merci. I numeri che non ti erano pervenuti sono già partiti a tutta velocità per raggiungerli. I nostri pittori attendono con ansia le tue idee per le copertine.

GRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680





STORIA DELL'ENIMMISTICA

(seguito)

2) La sciarada incatenata; l'apparizione di questo tipo di sciarada risale a circa mezzo secolo fa. Essa incontro ad incontro ancor oggi il favore degli enigmofili e del pubblico in genere. Consiste nel dividere un dato vocabolo in parti di cui la seconda si inizia con la lettera o con la sillaba finale della prima. Se prendiamo la parola cattedrale, vediamo che essa non si presterebbe ad una sciarada semplice, ma se dalla parola cattedra togliamo l'ultima lettera e l'agganciamo al rimanente, noi potremo avere una combinazione di due parole: Cattedra ale. Ecco così trovata un'altra fonte quasi inesauribile di combinazioni. Reazione ci dà: rea azione — bisoeno — bis sogno — numero — nume ero — Amore — Amo more; ecc. Molti vocaboli si prestano poi ad essere divisi anche in tre e più parti, per esempio: futurismo — fu, ut, turismo — contaminazione — con, oata, ami, mina, azione, e così via.

Per lo svolgimento valga quanto si è detto per la sciarada semplice; ed ecco qui qualche semplice saggio a mo' di esempio:

1. Dal pian lontane, saldamente erette, guardano sempre in su... Non porta i baffi e manco le basette, il pizzo tutt'al più... Ch' d'affrontarlo in cor si ripromette vile nol dirai tu...

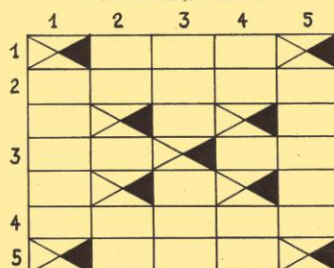
(CIMENTO — clme mento)

(continua).

INCASTRO

Pronti a liti, in attesa sol del core, stan gli arditì dell'aria, la prode nostra intero legionaria, dell'italica stirpe ardente fiore.

CRUCIVERBA SILLABICO



Orizzontali:

1. Pagana dea che proteggea le messi.
2. Delle membra perdette il senso e il moto.
3. Cerca nei fossi ispirazione al canto.
- 3-a Pellegrina del ciel dal mite raggio.
4. Del canonico è questa la prebenda.
5. I grigi resti di combusta cosa.

Verticali:

1. Così dall'alto una ridente vista.
2. Vergin prodotto d'un indusre insetto.
- 2-a Rumor non fa se sola dentro al sacco.
3. D'un santo i più ricordi venerati.
- 3-a Piccole, bianche, alla carezza lievi.
4. Un intrigo di fili ingannatori.
- 4-a Io voglio loro ben, ma costan tanto.
5. E' d'una azione il lieto compimento.

La spiegazione dei giochi pubblicati in numero presente, verrà pubblicata nel numero del 25 dicembre.

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, Editore Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.

SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 48

I - Due aeroplani s'incontrano:

re a	li sta
pe li	ca ni
te le	me tro
seg gio	li no
cor na	mu sa
a rie	té

La frase è: Ali legionarie.

II - Sciarada: ali-sei

III - Indovinello: L'aquilone.

IV - Anagramma: Allanti-italiana.

Tra i nomi dei solutori è stato estratto a sorte quello di Casiraghi Giuseppe, via Traversera N. 1, Castellanza (Varese).

È uscito

Il Diavolo dell'Aeroporto

Romanzo di Enzo Jemma

con illustrazioni di A. Mastrojanni

PREZZO LIRE 20

LIRE 18 PER I NOSTRI ABBONATI

Unire Lire 1,70 per le spese di porto

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

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

S.A. INDUSTRIE MECCANICHE e AERONAUTICHE MERIDIONALI NAPOLI



Aeroplano da intercezione
e da caccia "Ro.51"

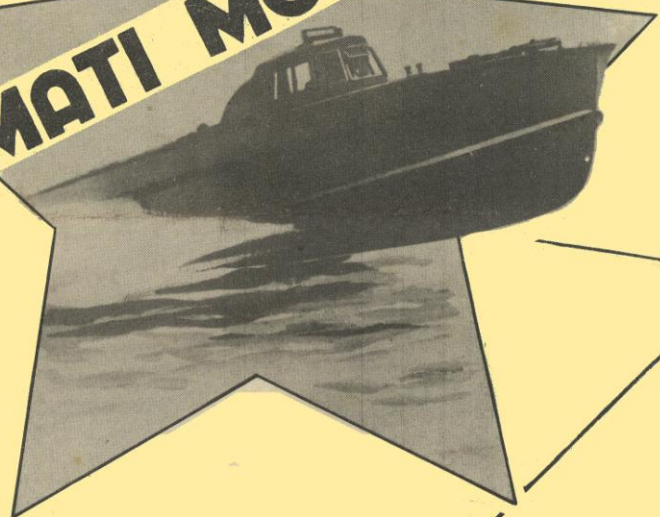
L'ULTIMO ALLORO CHE ANCO
RA MANCAVA AL TRIONFO
MONDIALE DEI MOTORI
ISOTTA FRASCHINI

1 ORE A Km. 89,737 ORE

3 ORE A Km. 88,584 ORE

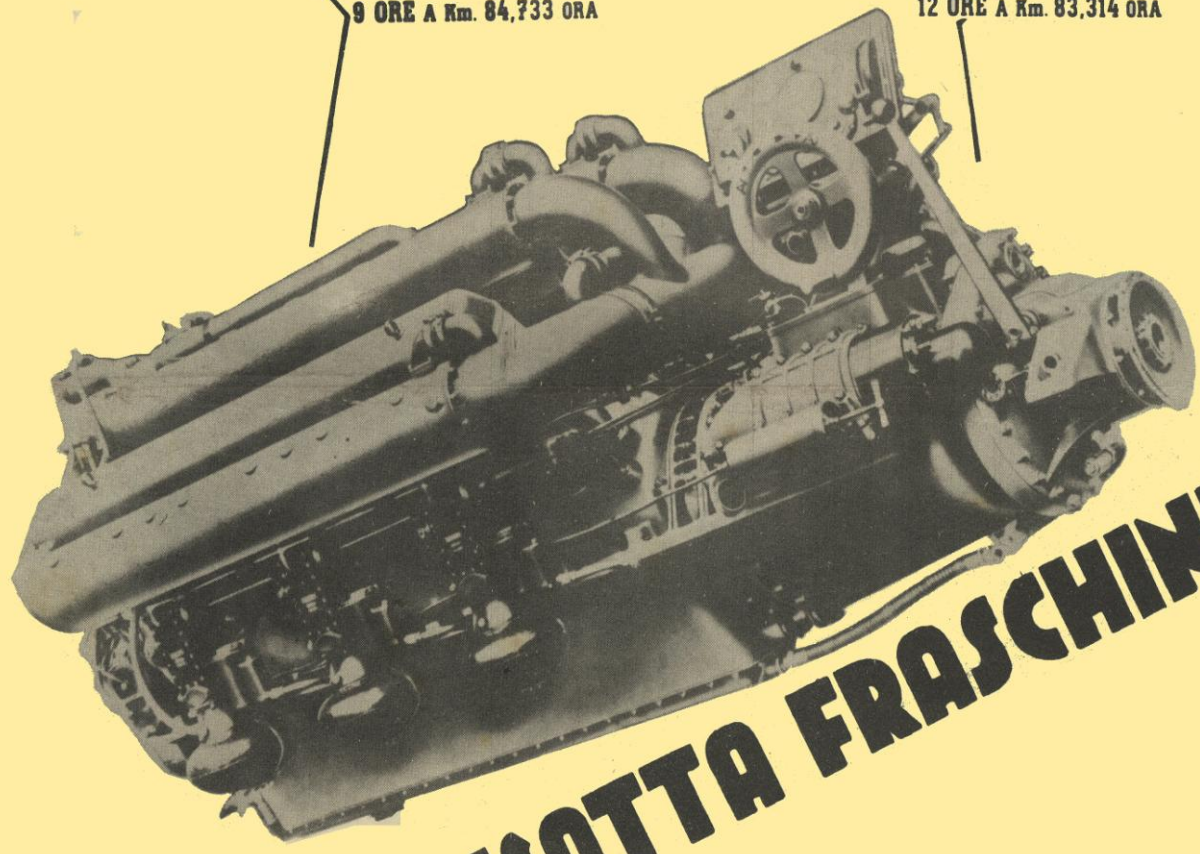
6 ORE A Km. 86,052 ORE

CINQUE PRIMATI MONDIALI



9 ORE A Km. 84,733 ORE

12 ORE A Km. 83,314 ORE



ISOTTA FRASCHINI

EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA, VIALE LIBRO E MOSCHETTO - TELEF. 484418 - 45317



AEROMODELLISTI
L E T T O R I
D E
L ' A Q U I L O N E
Q U E S T O
È
I L V O S T R O
D I S T I N T I V O

Di Guercio

LIRE DUE AGLI ABBONATI A L'AQUILONE E LIRE QUATTRO AI NON ABBONATI.