

L'AVIOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
Conto Corrente Postale N° 1-20115

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Conto Corrente Postale N° 1-20115



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « IL CICCHETTO »

CONCORSO PER 4250 SPECIALIZZATI

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per l'arruolamento di 4250 avieri specializzati.

Eccone il testo integrale:
 Art. 1. — E' aperto un arruolamento per titoli, per avieri allievi specializzati dell'Arma Aeronautica nelle seguenti categorie e per il numero contro ognuna indicato:
 Motoristi N. 700, Montatori N. 400, Radiotelegrafisti N. 500, Radioaerologi N. 500, Armieri-Artificieri N. 550, Eletttricisti N. 800, Fotografi N. 200, Automobilisti N. 500, Aiutanti di sanità N. 100. Totale N. 4250.

N.B. — Il Ministero si riserva la facoltà di destinare alla specialità *radiomontatori* parte degli avieri reclutati come allievi radiotelegrafisti.

Condizioni per l'arruolamento

Art. 2. — Possono aspirare all'arruolamento i cittadini che, oltre a possedere la necessaria attitudine fisica, si trovino nelle seguenti condizioni:

a) siano nati in uno degli anni 1917, 1918 e 1919, non siano stati, all'atto in cui avranno inizio i corsi, incorporati nel R. Esercito o nella R. Marina e, se nati nell'anno 1917, non appartengano alla leva di mare;
 b) siano iscritti ai Fasci Giovanili di Combattimento;

c) posseggano il titolo minimo di studio espressamente indicato per ciascuna categoria nell'art. 4 del presente bando;

d) risultino di buona condotta e di ottimi precedenti politici e morali;

e) contraggano, all'atto dell'arruolamento, la ferma di 30 mesi;

f) non abbiano conseguito il brevetto premilitare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

Domanda

Art. 3. — Gli aspiranti all'arruolamento dovranno far pervenire, non oltre il 28 febbraio 1937-XV, la domanda di ammissione all'arruolamento in carta bollata da L. 6 (anche in caso di noverità del concorrente) indirizzata al «Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale del Personale Militare — Roma».

Nella domanda dovrà essere indicato, in fondo e sotto la firma, in modo chiaramente leggibile, l'indirizzo esatto del concorrente (Comune, Provincia, Via e numero dell'abitazione).

Se il concorrente, dopo l'inoltro della domanda e prima di essere chiamato, cambia indirizzo, deve d'urgenza notificare l'avvenuto cambiamento al Ministero dell'Aeronautica.

Nella domanda l'aspirante dovrà esplicitamente indicare la categoria, ed una sola, per la quale intende di partecipare al concorso, scegliendola fra quelle elencate nell'articolo 1 del presente bando.

Coloro che chiedono l'ammissione nella categoria radiotelegrafisti dovranno anche dichiarare che si impegnano di frequentare il corso per radiomontatori di cui all'articolo 1, e di prestare servizio in tale qualità.

Documenti

Art. 4. — Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti comuni a tutti gli aspiranti, per qualsiasi categoria:

1) estratto dell'atto di nascita, rilasciato in conformità dei R. Decreti 25 agosto e 22 dicembre 1932, nn. 1101 e 1696;

2) certificato comprovante il possesso del requisito fascista di cui all'art. 2 lettera b) del presente bando. Questo certificato deve essere rilasciato dal Comandante Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento;

3) certificato di penalità di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda;

4) certificato di cittadinanza italiana, o, per i nati all'estero, atto di notorietà, dal quale risulti che l'aspirante si trovi in condizioni di potere acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare, ai sensi della legge sulla cittadinanza italiana del 13 giugno 1912, n. 555;

5) attestazione di buona condotta, di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda, rilasciata dal Podestà del Comune in cui il giovane ha il domicilio o dal Podestà dei vari comuni, in cui egli abbia dimorato durante gli ultimi 12 mesi, e vidimata per conferma dal Prefetto;

6) atto di consenso del padre, o, in mancanza di questi, dalla madre, esercente la patria potestà, o, in mancanza di entrambi i genitori, del tutore espressamente autoriz-

700 motoristi - 400 montatori - 500 radiotelegrafisti - 500 radioaerologi - 550 armieri - artificieri - 800 elettricisti 200 fotografi - 500 automobilisti - 100 aiutanti di sanità

zato dal Consiglio di famiglia o di tutela, oppure una dichiarazione del Podestà del Comune che comprovi che il giovane si trova nella impossibilità di presentare il suddetto documento; se il giovane sia emancipato dovrà presentare l'atto di consenso del Curatore, parimenti autorizzato dal Consiglio di famiglia;

7) stato di famiglia dell'aspirante;

8) dichiarazione esplicita, con la quale l'aspirante all'arruolamento si impegna a volare ogni qual volta ne sia richiesto per ragioni di servizio;

9) dichiarazione di accettazione della ferma di 30 mesi, con decorrenza dal giorno dell'ammissione al corso di specializzazione;

10) dichiarazione con la quale l'aspirante attesti di non essere in possesso del brevetto premilitare di pilotaggio aereo o di pilota civile;

11) certificato medico vidimato dal Podestà del Comune, da rilasciarsi da un sanitario del Comune di residenza, che attesti come, per le condizioni fisiche, l'aspirante sia da ritenersi idoneo ad incondizionato servizio militare;

12) titolo di studio minimo:

IL DUCE PILOTA MILITARE

Avendo effettuato nelle ultime settimane del 1936 ventinove ore di volo su vari tipi di apparecchi plurimotori terrestri ed idro, il Duce ha voluto ieri compiere le prescritte prove per il conseguimento del brevetto di pilota militare.

Recatosi pertanto all'Aeroporto del Littorio, il Duce è partito in volo alle ore 13.55 col proprio apparecchio trimotore S. 8r rientrando alle ore 15.30, dopo avere effettuate le prove prescritte dal Regolamento e cioè:

una salita a 3500 metri, una serie di otto in volo ed un atterraggio a volo librato.

La Commissione, composta dal capo di Stato Maggiore generale Valle, dal capo di Gabinetto generale Ilari e dal comandante dell'Aeroporto ten. col. Martire, ha constatato la regolarità delle prove compiute — fra cui la prova di quota giunta fino a 4500 metri — rilascian-

a) per gli aspiranti alle categorie armieri-artificieri, automobilisti ed aiutanti di sanità, il certificato di promozione rilasciato da una scuola pubblica elementare alla fine della 4a classe secondo l'ordinamento scolastico vigente;

b) per gli aspiranti alle categorie motoristi, montatori, fotografi ed elettricisti, la licenza elementare o il diploma di maturità conseguiti secondo il vecchio ordinamento scolastico vigente;

c) per gli aspiranti alle categorie radiotelegrafisti e radioaerologi il passaggio dalla 2a alla 3a classe di una scuola media di grado inferiore regia o pareggiata, o altro titolo che a giudizio insindacabile del Ministero sia ritenuto equipollente;

13) certificato di mestiere, affine alla categoria prescelta, obbligatorio per la categoria motoristi, montatori e automobilisti e facoltativo per le altre.

L'aspirante che sia nato nel 1917 deve altresì allegare alla domanda di ammissione, una dichiarazione vidimata per conferma dal Podestà del Comune, nella quale attesti che non trovasi iscritto sulle liste della leva di mare o non si trova nelle condizioni pre-

scritte dalla legge sulla leva marittima per la iscrizione sulle liste stesse.

In caso di povertà — da comprovarsi mediante relativo certificato rilasciato dalla competente Autorità — tutti i documenti indicati nel presente articolo 4 possono essere presentati in carta semplice (sempre ad eccezione della domanda).

Le dichiarazioni di cui ai numeri 8, 9 e 10 vanno rilasciate dagli stessi interessati in carta semplice.

Esclusioni - Rinuncia

Art. 5. — Non saranno in alcun modo prese in considerazione le domande che giungessero al Ministero non complete di tutti i documenti prescritti o posteriormente al termine di tempo stabilito dall'art. 3 e neppure quelle domande che contenessero (sia pure per giustificato motivo) riserva di trasmettere, in un secondo tempo, tutta o parte della prescritta documentazione o quelle domande che fossero comunque in contrasto con le norme e le modalità stabilite dal presente bando.

Indipendentemente dalla regolarità della domanda, il Ministero si riserva la facoltà di escludere dal concorso, senza essere tenuto a specificare i motivi, quegli aspiranti la cui ammissione nella R. Aeronautica possa comunque risultare non desiderabile.

Come pure, qualora il numero dei concorrenti, in una determinata categoria, risultasse eccessivo in relazione alla disponibilità dei posti, il Ministero si riserva la facoltà di selezionare sugli ammittendi, a suo insindacabile giudizio.

Coloro che, dopo la presentazione della domanda, intendessero rinunciare al concorso, dovranno far pervenire al Ministero regolare istanza di rinuncia, da compilarsi in carta da bollo da L. 6, debitamente firmata ed autenticata dal Podestà del Comune.

Visita medica

Art. 6. — Di mano in mano che perveniranno le domande, gli aspiranti, riconosciuti ammissibili al concorso, saranno chiamati a presentarsi ad un Ente Aeronautico vicino alla propria residenza, per essere sottoposti a visita sanitaria, e ciò fino alla copertura dei posti messi a concorso.

Il giudizio della Commissione Medica è definitivo ed insindacabile.

La chiamata sarà effettuata dal Ministero a mezzo di «lettera foglio di viaggio» sul cui contenuto si richiama la speciale attenzione dell'aspirante ed alla quale sarà allegato lo scontrino per il viaggio a tariffa militare in terza classe.

Gli aspiranti potranno usufruire esclusivamente di tale riduzione sulle linee ferroviarie, tramviarie o di navigazione che ammettono la tariffa militare, per viaggio dalla stazione o dal porto più vicini alla loro residenza, alla sede dell'Ente incaricato della visita sanitaria, e, per gli edoni a visita, a quello di reclutamento, dove, all'atto della presentazione della lettera sarà effettuato il rimborso delle sole anzidette spese di viaggio, e sarà pagata, per ogni giornata di viaggio, l'indennità di trasferta in vigore.

A coloro che non risulteranno idonei alla visita medica saranno forniti, a cura dell'Ente incaricato della visita sanitaria, i mezzi per il viaggio di ritorno alla propria residenza: questi non saranno invece concessi a coloro che, senza plausibile motivo, si asterranno dal sottoporsi alla visita sanitaria.

Gli aspiranti, che non fossero chiamati a sostenere la visita medica, devono ritenersi non ammessi a partecipare al presente concorso, ai sensi dell'art. 5 e i documenti presentati a corredo della domanda, come quelli dei rinunciatori, saranno, a cura del Ministero, loro restituiti nel più breve tempo possibile, compatibilmente, bene inteso, con le maggiori esigenze del servizio di arruolamento.

Arruolamento

Art. 7. — Gli aspiranti giudicati fisicamente idonei saranno quindi arruolati nella R. Aeronautica in qualità di avieri allievi specializzati per la ferma di 30 mesi, computabile dal giorno dell'avvenuta ammissione al corso.

A coloro che si rifiutassero di sottoscrivere l'atto di arruolamento non saranno concessi i mezzi per il viaggio di ritorno.

Gli allievi, una volta arruolati, non potranno, per nessun motivo, ottenere il passaggio ad altra categoria di specializzati della R. Aeronautica.



Il Duce al posto di pilotaggio dell'«S. 81»

Corsi, nomina a specializzati, ferma congedamento e eventuale carriera

Art. 8. — I corsi per specializzati hanno una durata variabile a seconda della categoria.

Per tutta la durata di essi e con decorrenza dal giorno dell'avvenuto arruolamento, gli allievi riceveranno una paga giornaliera di L. 1.

Al termine del corso di specializzazione e dopo avere ultimato con esito favorevole un periodo di tirocinio presso un Reparto, gli allievi saranno nominati «specializzati» nella rispettiva categoria col grado di «aviere scelto» e riceveranno, oltre la paga di L. 1,20 al giorno, la indennità giornaliera di mestiere.

Gli allievi per le categorie Radiotelegrafisti, Radioaerologi ed Elettrocisti saranno nominati specializzati e promossi avieri scelti al termine del corso di specializzazione.

Gli appartenenti alle categorie aventi l'obbligo continuativo di volo, riceveranno inoltre l'indennità di volo stabilita dalle disposizioni in vigore.

Ultimata la ferma di 30 mesi, gli specializzati potranno essere ammessi a continuare la carriera secondo quanto è stabilito dal successivo comma. Quelli non trattenuti in servizio saranno collocati in congedo e passeranno a far parte della forza in congedo della R. Aeronautica.

Avuto riguardo alle esigenze del servizio, potranno essere ammessi alla continuazione della carriera, nei limiti e con le modalità da determinarsi dal Ministero, quegli elementi che, per essersi distinti per disciplina, rendimento e capacità professionale, diano affidamento di diventare ottimi sottufficiali, concedendosi ad essi, in seguito a domanda ed a parere favorevole delle autorità competenti, successive commutazioni di ferma e ammissione alla rafferma.

Proscioglimento dall'arruolamento Aiuti specializzati

Art. 9. — Durante il corso il Ministero si riserva la facoltà di prosciogliere dall'arruolamento e congedare gli allievi che non dessero garanzia di riuscire buoni elementi per la R. Aeronautica, sia per ragioni fisiche che per deficienza di qualità intellettuali o professionali ovvero per cattiva condotta.

Gli allievi possono essere anche prosciolti, a loro domanda, da presentarsi entro i primi quindici giorni dall'inizio del corso. I prosciolti hanno l'obbligo di soddisfare alla leva con la propria classe, e, nella ferma che dovranno compiere in dipendenza dell'obbligo di leva, non potrà essere computato il tempo trascorso in qualità di allievi.

Gli allievi invece, che risultassero non idonei negli esami finali dei corsi di specializzazione, saranno ugualmente prosciolti dalla ferma speciale contratta e potranno essere considerati «aiuti specialisti» della propria categoria, purché siano giudicati idonei ad esercitare tali mansioni e facciano domanda di compiere in anticipo gli obblighi di leva.

Disposizioni per i giovani residenti all'Estero o in Colonia

Art. 10. — Per tutti i giovani residenti all'Estero o in Colonia, la domanda e l'intera documentazione debbono essere trasmesse nel limite di tempo prescritto dall'art. 3 pel tramite rispettivamente della competente Autorità Diplomatica o Consolare o della competente Autorità politica Coloniale e tutti gli altri rispettivi devono essere visti dagli uffici delle autorità medesime.

Il certificato di buona condotta dovrà essere rilasciato dalle Autorità Diplomatiche o Consolari del luogo di residenza, o, rispettivamente, dall'Autorità politica Coloniale; il certificato medico dovrà essere rilasciato dal sanitario addetto all'Autorità Diplomatica o Consolare, o, rispettivamente dall'Ufficiale medico addetto al presidio.

Il titolo di studio, se conseguito all'Estero, dovrà essere accompagnato da una dichiarazione delle Autorità sopra indicate, che attesti che il corso di studi compiuto può essere ritenuto equipollente a quello di cui al numero 12 dell'art. 4 del presente bando.

I giovani residenti all'Estero o in Colonia devono altresì trasmettere, a corredo della domanda, una dichiarazione in carta libera, con la quale si obbligano ad intraprendere, a loro spese, il viaggio di andata, e, in caso di non idoneità fisica, anche il viaggio di ritorno, dal luogo di residenza all'Estero o in Colonia, a quello di confine nel Regno. Tale dichiarazione deve essere autenticata dalla competente Autorità Diplo-

matica o Consolare o dalla competente Autorità politica Coloniale.

Ai giovani suddetti saranno soltanto rimborsate le spese di viaggio dalla stazione ferroviaria di confine o dal porto di sbarco nel Regno alla sede dell'Ente incaricato della visita medica, e, per gli idonei a tale visita, a quella dell'Ente di reclutamento, ed entro tali limiti sono ad essi applicabili tutte le norme di cui al presente bando.

A detti rimborsi perderanno diritto qualora, senza plausibile motivo, i giovani stessi si asterranno dal partecipare alla visita sanitaria di cui all'articolo 6 o rifiuteranno di sottoscrivere l'atto di arruolamento di cui all'art. 7 del presente bando.

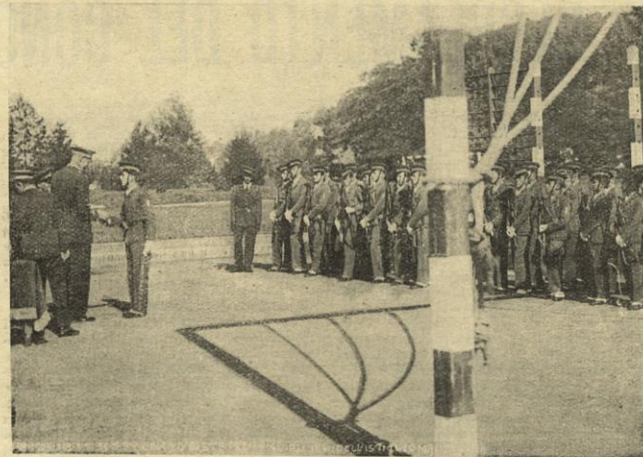
Art. 11. — Potranno chiedere di essere ammessi ai corsi di cui al presente bando, gli avieri, gli avieri scelti e i primi avieri di governo e gli aiuti specializzati in servizio di leva o trattenuti in servizio, ancorché nati anteriormente all'anno 1917, purché non abbiano superato il 25° anno di età e non abbiano partecipato a precedenti corsi normali di specializzazione aeronautica e non li abbiano compiuti per ragioni disciplinari o per incapacità professionale.

Militari in servizio della R. Aeronautica

La domanda dovrà essere inoltrata per via gerarchica; vi si dovrà indicare in modo chiaro il domicilio della famiglia (comune, provincia, via e numero dell'abitazione) e dichiarare esplicitamente di obbligarsi a contrarre la ferma di 30 mesi con decorrenza dal giorno dell'ammissione al corso quale allievo specializzato.

Alla domanda dovranno essere allegati soltanto i documenti indicati nei numeri 1, 7, 8, 9, 12 e 13 dell'art. 4 del presente bando, nonché la copia del foglio matricolare aggiornata ed il rapporto informativo.

Coloro che rivestono il grado di aviere scelto o primo aviere dovranno dichiarare nella domanda di rinunziare al grado stes-



S. A. R. il Duca d'Aosta premia l'allievo Orlando Carniere dell'Istituto Maddalena.

so, in caso di ammissione al corso di specializzazione, salvo ad essere reintegrati nel grado stesso e nell'anzianità, qualora fossero esonerati dal corso o dichiarati non idonei agli esami finali; in tale ultimo caso essi saranno prosciolti dalla ferma speciale di 30 mesi e il tempo in cui hanno rivestito la qualifica di allievo specializzato costituirà una interruzione di servizio nella ferma di leva a cui sono obbligati.

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

Azzorre, ad opera di un medico intransigente e... prezzolato. E' necessario infatti avvertire che una Potenza misteriosa fa di tutto per aversare il progetto degli italiani e che anche prima della partenza, parecchi attentati erano stati compiuti contro il «Vinci», tale è il nome dell'idrovolante.

La persecuzione di questa misteriosa potenza continuerà per tutto il viaggio — negli Stati Uniti, nel Giappone, in Russia — e non soltanto con attentati, ma con un vero e proprio metodico sabotaggio delle autorità portuali. E' questo che rende la cosa un poco inverosimile, tanto più che nemmeno alla fine del libro viene data alcuna spiegazione. Citeremo soltanto l'episodio in cui dei «caccia» degli Stati Uniti inseguono e colpiscono l'idrovolante con un colpo di cannone, obbligandolo ad ammarare in pieno oceano.

Come gli eroici aviatori riescano miracolosamente a superare tutte le avversità e a portare a termine nel tempo prestabilito il giro del mondo, lo vedranno i lettori del romanzo. Qui basterà dire che le vicissitudini sono molte anche se un po' monotone, e che ad un certo punto ad Euro e Martellini si unisce un certo Giorgione, filantropico «gangster» di origine italiana, che sente ad un tratto risvegliarsi nell'animo il patriottismo e la nostalgia della patria.

La parte romanzo non è pienamente riuscita, e neppure quella puramente descrittiva. Il volo del «Vinci» è seguito troppo geograficamente come chiunque può fare su di un atlante: poca luce descrittiva, nessuna nota di colore, aridità di nomi e di cifre come un trattato di geografia. I tipi sono poco delineati: Lorenzo è appena accennato, Euro non vive appieno la sua magnifica esperienza di quattordicenne trasvolatore del mondo, e Martellini è convincente soltanto là dove è esageratamente sciocco e pusillanime. Giorgione è sufficientemente banale perché non ci si ricordi di lui. Inoltre il romanzo rimane sempre a mezz'aria tra la fantasia e la realtà; troppo inverosimile per essere reale, troppo poco vivo ed esageratamente schivo di dati e di cifre per essere fantastico.

Secondo noi la materia poteva essere trattata con maggior vivacità creando caratteri più originali e più simpatici, ai quali ci si sentisse legati da vincoli d'affetto e di comprensione, una volta terminata la lettura. Ciò purtroppo non avviene che in parte.

In complesso un buono spunto, una buona situazione iniziale non sufficientemente sentita ed elaborata. Il romanzo (1) deve essere tuttavia raccomandato ai giovani per l'argomento interessante.

(1) «Euro, ragazzo aviatore» di G. Chelazzi — «Biblioteca dei miei ragazzi», Casa Editrice Adriano Salani, Firenze.

Le prodezze di un quattordicenne

Lo spunto è buono. Un ingegnere italiano ha ideato un magnifico idrovolante, le cui proprietà superano quelle di qualsiasi altro apparecchio. Una fabbrica italiana l'ha costruito, ed ora si tratta di compiere con esso un'impresa che superi tutte quelle già effettuate. L'idrovolante, i cui motori sono perfettamente silenziosi, è munito inoltre di uno speciale dispositivo per facilitare il decollo e renderlo possibile con qualsiasi mare. Naturalmente, queste caratteristiche vengono tenute gelosamente segrete, così che, ad esempio, quando l'apparecchio vola vicino ai centri abitati, una specie di gramofono è messo in azione per simulare il rombo dei motori.

L'impresa che dovrà superare tutte le precedenti è un giro intorno al mondo da compiersi in brevissimo tempo, e per effettuarla si ricorre ad un pilota civile tenuto provvisoriamente a riposo dalla propria Società per un incidente con un ufficiale straniero. Qui si entra nel romanzo, nella necessità

di creare dei tipi, di concatenare artisticamente gli avvenimenti, di portare nella vita ciò che era premessa di dati teorici. Qui ci sembra che l'autore sia mancato per diverse ragioni.

Ancora una volta l'idea di sviluppo non era cattiva: un ragazzo quattordicenne, Euro, figlio del pilota Lorenzo Alati, farà parte dell'equipaggio, a richiesta del padre, e si dimostrerà poi provetto pilota, mentre il motorista sarà Martellini, che, purtroppo, accoppia alla sua grande perizia di meccanico un'invincibile avversione al pilotaggio.

Iniziato il volo, a metà strada verso le Azzorre, una bomba ad orologeria è rinvenuta nascosta nell'apparecchio. Nel gettarla fuori bordo, la bomba esplose e mutila le mani di Alati che perciò non è più in condizione di pilotare. Data l'avversione del motorista Martellini per le leve di comando, l'incarico passa ad Euro che l'assolverà magnificamente per tutto il resto del viaggio, dato che il padre rimarrà ricoverato forzatamente alle



La bomba fascista degli aviatori.

IL REGOLAMENTO DEL CONCORSO NAZ. DI AEROMODELLI

Nella compilazione del regolamento del Concorso Nazionale di modelli volanti dell'anno 1937-XV la R.U.N.A. ha voluto tener conto, oltre che dei risultati individuali, anche dell'attività delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, in relazione al numero delle scuole istituite da ognuna di esse ed in relazione all'efficacia dell'opera svolta dai delegati all'aeromodellismo e dagli istruttori.

Per quanto riguarda il numero di scuole istituite, è stato ammesso un concorrente per ogni scuola regolarmente funzionante da almeno tre mesi alla data del Concorso.

Per quanto riguarda direttamente l'opera dei delegati all'aeromodellismo e degli istruttori, è stato stabilito che i concorrenti della categoria denominata «allievi» e riservata ai minori di 16 anni, presentino il modello costruito nel corso iniziale; inoltre è stata istituita una speciale e nuova categoria, denominata «scuole», alla quale sarà presentato da ogni scuola un modello veleggiatore ideato dalla direzione della scuola e costruito dagli allievi e dagli aeromodellisti dipendenti dalla scuola.

In questa categoria, che viene a perdere il carattere individuale, saranno quindi in gara le scuole stesse come enti, con il frutto di un lavoro concorde fra la direzione della scuola, per l'ideazione, e gli allievi ed aeromodellisti dipendenti, per la realizzazione materiale. Questi apparecchi rappresenteranno esattamente il valore dei risultati ottenuti dalle scuole e dell'affiatamento fra istruttori ed allievi. I premi istituiti per questa categoria dovranno naturalmente essere usati esclusivamente per il funzionamento delle scuole che li hanno conseguiti.

Ad aumentare l'importanza di questa nuova categoria, il regolamento prescrive che i risultati in essa conseguiti decideranno della precedenza, in casi di parità di classifica, delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

Nel nuovo regolamento la R.U.N.A. ha escluso dal Concorso Nazionale, agli effetti della classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, la categoria «modelli a motore», in considerazione del fatto che non tutte, anzi la maggior parte, sono in grado di presentare questi tipi, soprattutto per ragioni finanziarie. La classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, anche agli effetti dell'assegnazione della «Coppa R.U.N.A. - Coppa Bonmartini», presenterebbe un lato nettamente svantaggioso per quelle non rappresentate in tale categoria. Tuttavia, per dare impulso anche a tale ramo dell'aeromodellismo, la R.U.N.A. farà svolgere una gara individuale per modelli a motore, che non ha effetti nella classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, per la quale saranno considerati soltanto i risultati delle categorie a), b), c), d).

Art. 1. — La R.U.N.A. bandisce un Concorso Nazionale di modelli volanti per l'anno 1937-XV, in occasione del quale viene disputata la «Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini» (vedi regolamento speciale a pag. 5).

Le prove di detto Concorso si svolgeranno a Roma sull'aeroporto del Littorio o altro, nei giorni 31 agosto e 1 settembre 1937-XV, salvo che le condizioni di tempo non ne impongano la sospensione od il rinvio ad altra data, a giudizio della giuria.

Art. 2. — Possono partecipare al Concorso solo i soci della R.U.N.A., in regola con la tessera per l'anno XV, che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista da almeno 3 mesi, termine ridotto a mesi 1 per i concorrenti della categoria d) di cui al seguente art. 3, e che non siano notoriamente proprietari od appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 3. — Il Concorso comprende 4 categorie:

cat. a) individuale, modelli volanti a fusoliera con motore elastico, esclusi i modelli «canards»;

cat. b) individuale, modelli volanti veleggiatori;

cat. c) «scuole», modelli volanti con motore elastico esclusi i modelli «canards»;

cat. d) «allievi», individuale, modelli volanti veleggiatori.

Art. 4. — I modelli volanti delle categorie a) b) c) devono rispondere alle prescrizioni della F.A.I. relative ai primati dei modelli volanti qui di seguito riportate.

a) Il carico alare minimo è di grammi 10 per decimetro quadrato di superficie portante, calcolata esternamente alla fusoliera.

b) L'apertura alare deve essere compresa fra m. 0,70 e m. 3,50.

c) La fusoliera deve essere completamente chiusa.

d) La sezione maestra della fusoliera, o la somma delle sezioni maestre delle fusoliere, deve avere il valore minimo (S) seguente, in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

$$\text{cat. a) e c): } S = L^2/200$$

$$\text{cat. b): } S = L^2/300$$

Per i modelli volanti senza coda, nei quali la fusoliera si presenterà come un rigonfiamento della parte centrale dell'ala, per sezione maestra della fusoliera, o delle fusoliere, sarà ammessa la superficie di una ellisse che ha per asse maggiore l'altezza verticale del rigonfiamento, e per asse minore una lunghezza uguale ad 1/3 dell'asse maggiore. Indicando con A l'asse maggiore verticale, la superficie dell'ellisse risulta di valore $\pi A^2/12$.

e) L'apertura alare deve essere non minore della lunghezza della fusoliera (L).

f) Per lunghezza della fusoliera (L) s'intende la lunghezza totale del modello, compresi gli impennaggi esclusa l'elica per le cat. a) e c). Non sono ammesse appendici, anteriormente alla fusoliera, per pesi addizionali di centramento.

g) La matassa elastica dei modelli delle cat. a) e c) deve essere contenuta nell'interno della fusoliera.

h) Non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Nella cat. c) «scuole» possono concorrere soltanto le scuole debitamente riconosciute dalla Presidenza della R.U.N.A. e regolarmente funzionanti da non meno di 3 mesi, presentando un modello volante a motore elastico ideato dalla direzione della scuola e costruito dagli allievi e dagli aeromodellisti dipendenti dalla scuola stessa. Il lancio deve essere eseguito da uno dei concorrenti appartenenti alla scuola, partecipante in una delle categorie a) b) d).

Nella cat. d) «allievi» possono partecipare gli allievi delle scuole di modelli volanti della R.U.N.A. che non abbiano compiuto, alla data della gara, il 16° anno di età, e che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista da non meno di 1 mese, in conformità dell'art. 2. I concorrenti partecipano alla gara con il modello veleggiatore tipo scuola del corso iniziale, del quale dovranno essere gli effettivi costruttori.

Art. 5. — I concorrenti devono presentare, con la domanda di partecipazione al Concorso, i disegni schematici dell'apparecchio eseguiti su moduli appositi (vedi allegato in fac-simile), con l'indicazione di tutte le misure e dati necessari per la verifica delle condizioni costruttive delle quali al precedente art. 4.

Non saranno ammessi in gara apparecchi dei quali non siano stati inviati gli schemi nel modulo indicato e munito del timbro a secco della Presidenza della R.U.N.A., che gli Enti periferici dipendenti richiederanno

nel numero loro occorrente, alla Presidenza della R.U.N.A.

Gli apparecchi ammessi in gara saranno controllati per verificare la corrispondenza delle misure effettive con quelle indicate dal concorrente, e quindi punzonati.

La verifica del peso, nei riguardi del carico alare, sarà eseguita al momento del lancio, con l'apparecchio pronto per il lancio.

Art. 6. — La partenza dei modelli è effettuata nei seguenti modi:

cat. a) c): esclusivamente da terra ed unicamente per mezzo dell'elica;

cat. b) d): con l'ausilio di un filo tirato a mano, con elastico di lunghezza non superiore a metri 3, con verricello, od a mano.

Art. 7. — Il tempo di volo dei modelli delle cat. a) c) è calcolato dal momento del distacco dal suolo, e per i modelli delle cat. b) d) dal momento del distacco dal sistema di lancio o del lancio a mano, fino al momento del ritorno al suolo o dell'urto contro ostacolo o della scomparsa alla vista del cronometrista.

Art. 8. — Per tutte le categorie sono permessi fino a due lanci di gara, dei quali viene classificato il migliore.

Il tempo di volo minimo per entrare in graduatoria è di 30 secondi.

Art. 9. — Le gare sono di durata ed individuali, ed ogni concorrente può partecipare in una sola categoria e con un solo apparecchio.

Art. 10. — L'ordine di lancio segue l'ordine di iscrizione ed il secondo lancio avrà luogo, seguendo il medesimo ordine, dopo che sarà esaurita la serie dei primi.

Non sono tollerati più di minuti primi 3 di ritardo dalla chiamata per il lancio; trascorso tale termine, il concorrente è considerato rinunciatario. E' in facoltà della giuria, in casi specialissimi e di evidente non colpevolezza del concorrente, di prorogare tale termine, ma non più di 2 volte, facendo eseguire nel frattempo altri lanci.

Art. 11. — Sulla linea di partenza è ammesso il solo concorrente, che non può farsi sostituire per il lancio del modello.

I concorrenti delle categorie b) d) possono farsi aiutare nel lancio da un altro concorrente della propria squadra.

Art. 12. — Durante lo svolgimento delle gare sono vietati voli di prova senza speciale autorizzazione della giuria. L'insorveglianza di questa prescrizione produce l'esclusione del concorrente dal Concorso.

E' in facoltà della giuria di sospendere e revocare l'assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina o di scorrettezza sportiva, e di escludere dalla gara quei concorrenti che danneggiassero, sia pure involontariamente, i modelli altrui, e ciò indipendentemente dai risultati già conseguiti dal concorrente escluso.

Art. 13. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dipendenti, seguendo ed attenendosi tassativamente alle prescrizioni di cui agli articoli precedenti, faranno eseguire una eliminatória per ciascuna delle categorie a) b) e d), per ogni scuola di aeromodellismo da esse istituita, debitamente riconosciuta dalla Presidenza della R.U.N.A. e regolarmente funzionante da non meno di 3 mesi. Tali eliminatorie possono essere effettuate contemporaneamente, tenendo però conto separatamente dei risultati ottenuti dai concorrenti appartenenti alle diverse scuole.

Le gare dovranno essere controllate dai componenti una giuria formata dal Presidente della Sede Provinciale, o dal Delegato della Sezione Autonoma, presidente, dal Delegato all'aeromodellismo, e da un rappresentante della Presidenza della Reale Unione Nazionale Aeronautica.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dovranno comunicare tempestivamente, almeno 15 giorni prima, l'elenco nominativo dei concorrenti divisi per ogni scuola e per ogni categoria e la data in cui intendono svolgere le eliminatorie, affinché la Presidenza della R.U.N.A. possa approvare la data stessa a provvedere per la nomina e l'invio del delegato suddetto.

I concorrenti classificati al primo posto in ogni categoria di ciascuna eliminatória saranno proposti per la partecipazione al Concorso Nazionale.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome saranno quindi rappresentate, in ogni categoria, da tanti concorrenti quante sono le scuole da ognuna di esse istituite.



Aeromodelli e aeromodellisti di Fiume al Concorso Nazionale del 1936.

I risultati delle eliminatorie dovranno pervenire alla Presidenza della R.U.N.A. almeno 10 giorni prima della data del Concorso.

Art. 14. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dipenderanno, nel comunicare i risultati delle eliminatorie con le proposte dei concorrenti al Concorso Nazionale, dovranno trasmettere i seguenti documenti:

- a) verbale originale della gara compilato e firmato dai componenti la giuria,
- b) dichiarazione di ogni singolo concorrente di non avere partecipato alle eliminatorie di altre Sedi Provinciali o Sezioni Autonome, né di altre scuole,
- c) i disegni, dei quali all'art. 5, degli apparecchi che prenderanno parte al Concorso Nazionale,
- d) Attestato di nascita per i concorrenti della cat. d).

Art. 15. — Non saranno ammesse né tollerate deroghe alle norme fissate nel presente regolamento, e non saranno prese in alcuna considerazione proposte di partecipazione che non pervenissero alla R.U.N.A. oltre i termini stabiliti, o che non fossero completamente documentate come è detto negli articoli precedenti.

Art. 16. — Ciascuna Sede Provinciale o Sezione Autonoma nominerà, quale rappresentante, il proprio delegato all'aeromodellismo, o in sostituzione di esso uno dei propri concorrenti.

Non saranno ammessi né accompagnatori né aiutanti che non siano essi pure concorrenti.

E' fatto assoluto divieto alle Sedi Provinciali ed alle Sezioni Autonome di comporre le squadre con elementi che, pur da esse tesserati, non siano anche residenti nella circoscrizione della Sede Provinciale o Sezione Autonoma.

Art. 17. — Oltre alla classifica individuale, sarà effettuata una classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

A questo fine si stabilisce, per ogni categoria a) b) c) d), una graduatoria in base ai tempi di volo ottenuti dai concorrenti, classificati, appartenenti ad ogni Sede Provinciale o Sezione Autonoma.

Per le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome che, avendo alle proprie dipendenze più scuole, a sensi dell'art. 13 capoverso 5, sono rappresentate da più concorrenti, viene considerata per ogni categoria la media dei tempi di volo di tutti i concorrenti, classificati, dipendenti dalla medesima Sede Provinciale o Sezione Autonoma: tale media rappresenta il tempo di volo da attribuire, per ogni categoria, agli effetti della classifica, alla Sede Provinciale od alla Sezione Autonoma.

Per ogni categoria viene assegnato, ad ogni Sede Provinciale e Sezione Autonoma, un numero di punti pari al numero d'ordine di classifica.

La somma dei punti ottenuti in ogni categoria da ogni Sede Provinciale o Sezione Autonoma costituisce, nell'ordine crescente, la classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

Per essere ammesse nella classifica finale, le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome devono concorrere in tutte le categorie e risultare classificate in almeno due categorie: per le categorie nelle quali non risultano classificate, si attribuiscono, alla Sede Provinciale o Sezione Autonoma, tanti punti quante sono le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome classificate in ognuna di tali categorie, più uno.

Qualora due o più Sedi Provinciali e Sezioni Autonome risultassero classificate a pari merito, l'ordine di esse, nella graduatoria, sarà stabilito secondo l'ordine di precedenza risultante dalla classifica della categoria c) « scuole ».

Art. 18. — La giuria del Concorso è così composta:

- 1) un rappresentante della R.U.N.A., presidente;
- 2) un rappresentante del Ministero dell'Aeronautica;
- 3) un rappresentante del giornale *L'aquilone*;
- 4) due commissari sportivi della R.U.N.A.

Art. 19. — Negli stessi giorni del Concorso Nazionale la R.U.N.A. indice una gara per modelli a motore.

Art. 20. — L'iscrizione a tale gara è libera e subordinata esclusivamente al possesso dell'attestato di aeromodellista, da non meno di 6 mesi, e dovrà avvenire per il tramite delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

Art. 21. — I modelli volanti, di qualunque specie e dimensioni, purché l'apertura alare sia compresa fra m. 0,70 e m. 3,50 e la lunghezza della fusoliera non sia mag-

giore dell'apertura alare, dovranno essere azionati da motori meccanici, a scoppio o ad aria compressa, esclusa la polvere pica.

Per le rimanenti modalità di gara i concorrenti dovranno uniformarsi alle prescrizioni del regolamento per il Concorso Nazionale.

Art. 22. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome potranno iscrivere nella « categoria a motore », insieme con i concorrenti delle categorie a) b) e d), del Concorso Nazionale, un concorrente scelto fra i propri iscritti, secondo i criteri che ad ognuna sembreranno più idonei.

Art. 23. — La graduatoria della « categoria a motore » non ha valore per la classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, di cui al precedente art. 17.

Art. 24. — I concorrenti sono obbligati ad attenersi a tutte le istruzioni che verranno emanate dalla giuria in merito alle modalità con cui dovrà svolgersi il Concorso.

Gli eventuali reclami dovranno essere presentati entro un'ora dalla fine dell'ultima gara ed essere indirizzati al presidente della giuria, accompagnati dal deposito di L. 25, che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 25. — PREMI AI CONCORRENTI. Concorso Nazionale

cat. a) fusoliera con motore elastico individuale:

- 1) medaglia di vermeille e L. 100
- 2) » d'argento e » 150
- 3) » di bronzo e » 100

cat. b) veleggiatori individuale:

- 1) medaglia di vermeille e L. 200
- 2) » d'argento e » 150
- 3) » di bronzo e » 100

cat. c) scuole:

- 1) L. 200
- 2) » 175
- 3) » 150
- 4) » 125
- 5) » 100

cat. d) individuale allievi:

- 1) medaglia di vermeille e L. 150
- 2) » d'argento e » 100
- 3) » di bronzo e » 50

Premi alle Sedi Provinciali e Sezioni Autonome:

- 1) targa ricordo e L. 1000
- 2) » e » 750
- 3) » e » 500

gara di modelli a motore, individuale:

- 1) medaglia di vermeille e L. 400
- 2) » d'argento e » 300
- 3) » di bronzo e » 150

La R.U.N.A. inoltre offrirà ad ogni partecipante alle gare una medaglia ricordo.

Art. 26. — I concorrenti devono trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede della R.U.N.A., onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento delle gare, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Art. 27. — Ai concorrenti viene rimborsata dalla R.U.N.A. la spesa effettiva sostenuta di trasporto, tenendo conto delle eventuali riduzioni ferroviarie consentite nel periodo del Concorso Nazionale, per la persona e per il bagaglio dell'apparecchio in 3ª classe, dal luogo di residenza a Roma e ritorno.

La R.U.N.A. provvede all'alloggio gratuito dei concorrenti e ad un pasto per ogni giorno di durata delle gare.

Art. 28. — La R.U.N.A. si riserva la facoltà di richiedere ai concorrenti quei modelli che, per finezza o per notevoli risultati di volo, creda meritevoli di usare

per esposizioni, mostre e concorsi, salvo gli accordi eventuali.

Art. 29. — Nel presente Concorso e gare la R.U.N.A. non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi secondo la classifica stabilita dalla giuria, rimanendo quindi estranea alle contestazioni che potessero sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi, e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone ed alle cose, sia dei concorrenti che dei terzi, in dipendenza delle gare di cui al presente regolamento.

Art. 30. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto negli articoli precedenti, oltre alle vigenti leggi saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del codice sportivo della F.A.I.

Il Presidente della R.U.N.A.:

Gen. PIERO OPPIZZI.

Regolamento speciale per la coppa R. U. N. A. (Coppa Bonmartini)

Art. 1. — La « Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini » è tenuta in consegna, per la durata di un anno, dalla Sede Provinciale o Sezione Autonoma della R.U.N.A. prima classificata nel Concorso Nazionale per modelli volanti di ogni anno, a norma dell'apposito regolamento.

Art. 2. — La « Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini » è dotata di un capitale intangibile di L. 56.060 convertito in Titoli di Stato (L. 55.000 di buoni del Tesoro novennali 4% scadenza 1943, oltre L. 100 di Consolidato 5%) destinato come fondo perpetuo dal conte Giovanni Bonmartini, con donazione del 22 settembre 1936-XIV

Art. 3. — Il frutto annuo in L. 2205, ridotto a L. 1867,20 per il primo anno 1937 XV, per pagamento di interessi maturati alla data della conversione, è diviso in premi come segue:

anno 1937 XV:

alla Sede Provinciale, o Sezione

Autonoma, della R.U.N.A.

prima classificata L. 1417,20

ad ognuno dei concorrenti nelle

categorie a) b) d) del Concorso

Nazionale di modelli volanti

indetto dalla R.U.N.A. appartenenti

alla Sede Provinciale o

Sezione Autonoma prima classifi-

cata » 150,—

anno 1938 XVI e seguenti:

alla Sede Provinciale, o Sezione

Autonoma, della R.U.N.A. prima

classificata L. 1755,—

ad ognuno dei concorrenti nelle

categorie a) b) d) del Concorso

Nazionale di modelli volanti in-

detto dalla R.U.N.A. appartenenti

alla Sede Provinciale o

Sezione Autonoma prima classifi-

cata » 150,—

Art. 4. — In conseguenza della dotazione

di premi in denaro è abrogato l'art. 2

del regolamento speciale dell'anno 1936 -

XIV, riguardante l'assegnazione definitiva

della coppa alla Sede Provinciale od alla

Sezione Autonoma prima classificata per tre

anni consecutivi.

Il Presidente della R.U.N.A.:

Gen. PIERO OPPIZZI.

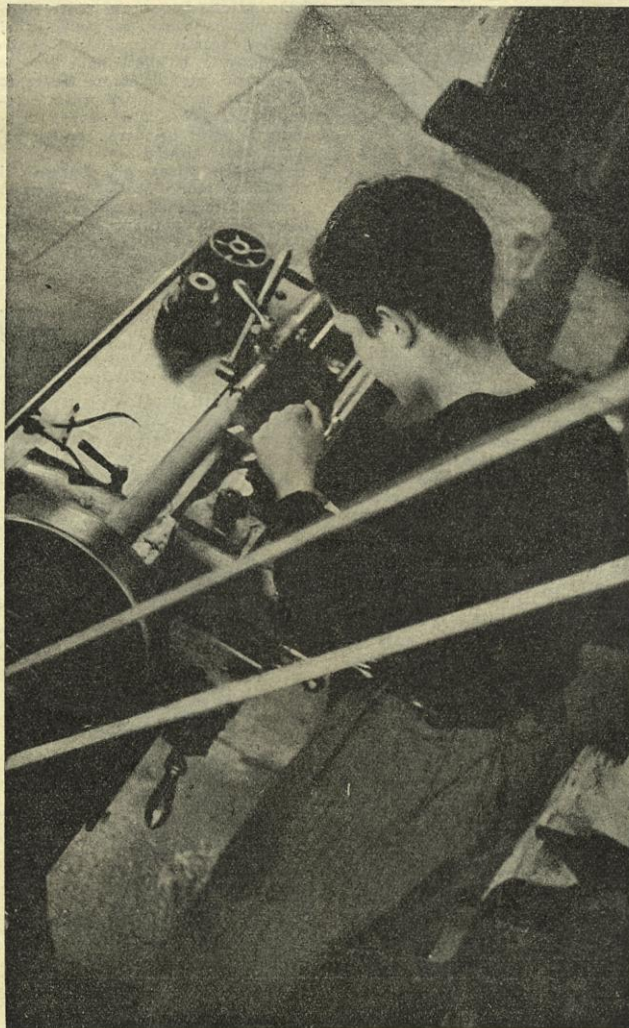
CRONACA BREVE

IL GIORNO 8 CORRENTE il Viceré Graziani, accompagnato dal suo capo di Stato Maggiore e da altri ufficiali, è partito in volo da Addis Abeba per ispezionare la parte occidentale dell'Impero.

DURANTE LA PRIMA SETTIMANA di gennaio, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A., sono stati rilasciati 21 brevetti di pilota di primo grado, 3 brevetti di pilota di secondo grado ed 1 brevetto di motorista.

ALL'AEROPORTO DI CAPODICHINO (Napoli), a bordo di un trimotore di sua proprietà, è giunto in questi giorni l'industriale ocooslovacco Bata, detto il « re delle scarpe », accompagnato da otto persone del seguito; egli, che solitamente effettua i suoi viaggi con l'aeroplano, è diretto per affari verso l'Oriente fino al Giappone.

IL CAPO DEL GOVERNO EGIZIANO e tutti i ministri hanno deciso di offrire un mese di stipendio per la creazione della flotta aerea; avendo gli impiegati dello Stato imitato tale atto, il contributo volontario complessivo raggiungerà un milione di sterline, pari a circa novanta milioni di lire italiane.



Lavori al tornio nella scuola del Centro Sperimentale d'Aeromodellismo.



Gli aeromodellisti di Monfalcone, riuniti in una Sezione dell'Opera Balilla.

LADY HOUSTON, notissima per aver proposto l'istituzione di una nuova gara da sostituire alla «Schneider», è morta negli scorsi giorni a Londra, lasciando per testamento circa undici milioni di lire per creare una gara idroaerostatica di velocità ed altri ventidue milioni quale contributo alla difesa aerea di Londra.

IL 26 DICEMBRE un idrovolante tedesco «Do 18», costretto ad ammarare in pieno oceano per un guasto all'elica, dopo aver radiotelegrafato il punto in cui si trovava, è stato avvistato da una nave francese che ha salvato le persone che vi erano

a bordo: l'apparecchio è stato poco dopo recuperato da una nave tedesca.

IL GOVERNO RUSSO ha acquistato due apparecchi monoposto tipo «Féroce», derivati dal «Fantome» che fu costruito in Inghilterra nel 1934 e che hanno un motore da 925 c.v. e quattro mitragliatrici montate sulle ali.

LA CORSA AEREA INTERNAZIONALE Nuova York-Parigi che era stata fissata per il 21 maggio 1937, è stata rimandata a epoca da scegliersi fra il 21 maggio e il 15 settembre 1937.

BELLEROFONTE

MITOLOGIA

Ho sempre pensato che coloro che amano divagare su argomenti aeronautici, troppo spesso ci hanno parlato di Icaro, indicandolo quasi sempre come il più lontano precursore di quelli che hanno tentato imprese celesti. Io non ho mai amato Icaro. Ho sempre veduto in lui un eroe illuso e sfortunato: uno di quei sognatori incapaci di incastare il proprio sogno nella realtà terrena, tanto da realizzarlo; un poeta senza mezzi solidi di conquista, un uomo buffo e scornato per non aver saputo prevedere le conseguenze della povertà della sua invenzione. E non capisco perchè tanto raramente venga invece ricordato un atraente ardito dell'antichità, che meglio dello sciocco figlio di Dedalo, seppe raggiungere il cielo. Voglio parlare di Bellerofonte.

Bellerofonte che si slanciò a cavallo nei cieli. Leggenda per leggenda, la storia del cavaliere Bellerofonte ci sembra assai più significativa di quella dell'uomo dalle ali di cera. Egli non si contentò di un piccolo volo di prova: il sorvolare la terra non gli sembrò impresa bastante. Volle innalzarsi fino all'Olimpo. Si capisce come egli destò l'ira di Giove. Giove non permetteva certe ambizioni e lo precipitò in terra. Il padre degli dei non ammetteva imprese aviatorie e teneva stretti i suoi segreti stratosferici.

Il cavaliere del cielo non morì, nè si fece alcun male. Ma i mitografi ci raccontano che una grave, profonda, inguaribile ferita gli rosò per tutta la vita l'anima. E' qui che la leggenda diviene particolarmente attraente. Perchè in un tempo eroico, in un periodo che sta tra mito e storia, in uno di quei felici evi in cui gli esseri che popolavano il giovane globo terrestre vivevano in fresca e serena vita di chi non co-

nosce i mali di un'umanità invecchiata, perchè questo sfortunato aviatore diviene così triste? Noi pensiamo ad un Bellerofonte malato di un'inguaribile malattia del sentimento: grave, triste, disincantato, egli trascorre il resto dei suoi giorni. Da che proveniva questo male dell'anima, questo *tedium vitae*, ignoto a quei nostri lontanissimi antenati? E' facile arguire che egli dovette ammalarsi di nostalgia. Egli aveva conosciuto le libere vie del vento, la corsa per gli spazi, su, nelle strade che non sono segnate dagli uomini; il ricordo di quella felicità goduta per un istante e perduta per sempre, non poteva non togliergli il gusto della vita. Perduto il cielo, Bellerofonte sentì per sempre la sua poesia e fu lui a trasmettere quella nostalgia a tutti i poeti che in tempi anteriori cantarono, invocarono il cielo.

Molti poeti descrissero quella nostalgia: ch'io chiamerei male del cielo, come c'è un mal del paese. Desiderio di ritorno a un mondo che forse si è conosciuto e che perduto si anela di raggiungere ancora. E quanto più il mondo si invecchia, quanto più la umanità si fa materialista, scettica, disincantata, tanto più alta si leva la voce dei poeti a cantare la nostalgia di Bellerofonte.

Come Bellerofonte, privato della gioia di volare, aveva conosciuto un'inguaribile nevrastenia, ignota agli uomini delle prime età del mondo, così in un mondo invecchiato, saturo di malinconia, le ali sembrano aver fugato dalla terra il triste male. Nuove generazioni di privilegiati si vengono formando: costoro possono innalzarsi nell'aria e raggiungere le libere vie degli spazi.

G. della Noce

GLI STRANI CASI DI ARTABANO

RACCONTO

Vi ricordate, amici, di quel tale Artabano Crústolo che la mattina di Natale se n'era andato tutto solo, a bordo del suo pallone, a godersi il fresco a molte migliaia di metri sopra le nuvole? E che per aver caldo s'attaccava alla bottiglia del cognac e per aver freddo liberava zavorra e saliva, saliva fino a che risentiva freddo e perciò ribeveva e così di seguito fino al momento che si trovò ospite a bordo un tale... ecco, un tipo piuttosto singolare?

Già, un tipo insolito; barbeta ricciuta, ali membranose, cornetti civettuoli fra i capelli. Si chiamava Ciriatto di Malebranche, di professione demone, addetto ai servizi della quinta bolgia dell'Inferno.

Bene; proprio all'ottimo Ciriatto pensava il nostro povero Artabano quando, l'ultima sera dell'anno fissava malinconicamente le sue mani, abbandonate oziosamente sulla coperta di quel lettuccio di clinica, dove ancora lo trattenevano in conseguenza del suo avventuroso volo di Natale.

Era assai infelice il povero Artabano, perchè nonostante fosse ricco non poteva avere, per ordine del medico curante, altro che un brodo allungato, un'ala di pollo lessato e un'arancio per celebrare l'avvento del nuovo anno. In compenso, e come favore eccezionale, aveva ottenuto di poter brindare, con un po' di limonata al selz.

Artabano aveva già emesso il trentacinquesimo sospiro, quando l'uscio si spalancò e un grosso panniere fece il suo ingresso rimor-

sa e della gioia, saltò dal letto, mise un foglio da cento nelle mani del ragazzo e lo spinse fuori chiudendo l'uscio a chiave.

Aveva subito intuito che il medico di guardia doveva aver ordinato quella grazia di dio per festeggiare in compagnia di amici l'agonia dell'anno e non aveva avuto scrupolo alcuno ad approfittare dell'equivoco del garzone.

Chiamò l'infermiere col telefono interno e gli comunicò che aveva intenzione di dormire e che non voleva esser disturbato per alcun motivo; dopo di che iniziò l'assalto alle provviste e alle bottiglie.

Si ritrovò dopo un poco sospeso in aria, non capiva bene come, e la città illuminata gli rotava sotto. Si sentiva segare il ventre dalla cintura e comprese che qualcuno o qualcosa lo sosteneva per di dietro. Volle vedere chi fosse, ma non gli riuscì di rigirare la testa. Sentiva a intervalli regolari un colpo sordo e feltrato, accompagnato da una violenta corrente d'aria, ma mentre cercava di spiegarsi l'origine di quel rumore, la sua attenzione fu attratta da una quantità di ombre alate stravaganti, d'aspetto vagamente umano, che volavano in giro. Alcune, che sembravano trasportar dei carichi, lo precedevano o lo affiancavano a una certa distanza, apparentemente dirette alla stessa misteriosa mèta. Altre calavano in volo librato verso le case, spariscono nell'interno di esse, passando in modo inesplicabile attraverso i muri e le finestre chiuse e ne uscivano poco dopo recando a una figura umana che si dibatteva.

Artabano si rese repentinamente conto con raccapriccio che si trattava di diavoli in caccia di anime e subito pensò, sgomento, che anch'egli doveva trovarsi fra le unghie d'un demone.

— Ohè, ragazzi! — gridò una voce grave dall'alto — Non sono per nulla soddisfatto del vostro contegno. Volate come un branco di passere indisciplinate. Il più scalcinato stormo della più indisciplinata aviazione degli uomini può darvi lezione di volo in formazione.

— Il fatto è che pesano, Ciriatto! — ansimò una voce rotta a un palmo sul capo d'Artabano — Se sentissi questo mio che roba!

— Ciriatto! — gridò Artabano, — ricordandosi del suo ospite di Natale — Ciriatto, aiuto!

Un rapido e potente rombar d'ali s'avvicinò, e Artabano vide brillar nel buio, dinnanzi a sé, due verdi occhi maliziosi.

— Oh, chi si rivede! — esclamò Ciriatto — Il mio caro amico della settimana scorsa... Ripenso ancora al suo ottimo cognac che mi ri-



.. un ragazzino dall'aria piuttosto citrullo..

chiandosi dietro un ragazzino dall'aria piuttosto citrullo.

— Ecco qua! — disse, questi posando il panniere su un tavolo — Sono novantadue lire. Questa è la nota e questa è la cena per tre. Confronti pure... Qui ci sono le bottiglie di spumante... e spero che non si scorderà di me...

Artabano, al colmo della sorpre-

mise in forza. Posso servirla in qualcosa? Farfarello! — continuò, rivolto al diavolo che teneva Artabano sospeso per la cintura — Comincia col mettermi il signore a cavalcioni sulle spalle; starà più comodo... Perché mai l'hai "prelevato"? Son certo che hai preso un grosso granchio. Non sarebbe la prima volta, del resto! Bah, dal momento che si trova fra noi, signor Artabano, può approfittare per dare una capatina all'Inferno; che ne dice?

Artabano, che ora sedeva comodamente sulle spalle di Farfarello, rispose esitando:

— Grazie, signor Ciriatto, ma, vede..., e per il ritorno?

— Non dubiti! — replicò questi ridendo — Non abbiamo ordini a suo riguardo, per ora almeno... Io stesso la riaccompagnerò a domicilio.

— Quand'è così... — acconsentì Artabano soddisfatto.

— Benone! — esclamò Ciriatto; poi, volto ai suoi, gridò — Pronti per l'atterrata! Allargate la formazione!

Artabano sentì che calava rapidamente, roteando.

Nella tenebra profonda della superficie apparve un debole bagliore rossastro velato a tratti da grosse colonne di fumo color pece.

— Siamo già a casa, signore! — Annunziò rispettosamente Farfarello — Quella è la porta.

E. J.

GLI ANGELI DI MONS

Uno degli episodi meno noti, rivelati dal colonnello Herzenwirth del servizio di spionaggio tedesco, durante il periodo in cui il mondo fiammeggiava, è certamente quello relativo all'apparizione degli "Angeli di Mons", l'ingegnoso strattagemma usato nell'agosto del 1914 dagli aviatori tedeschi, per spaventare le truppe inglesi che combattevano sul fronte occidentale.

Questo episodio, che soltanto nei nostri ultimi tempi è stato rivelato alla curiosità del pubblico, servirà certamente a rafforzare l'opinione che la guerra viene principalmente combattuta in cielo e che assicurarsi il dominio dell'aria è questione vitale per l'esistenza di una Nazione.

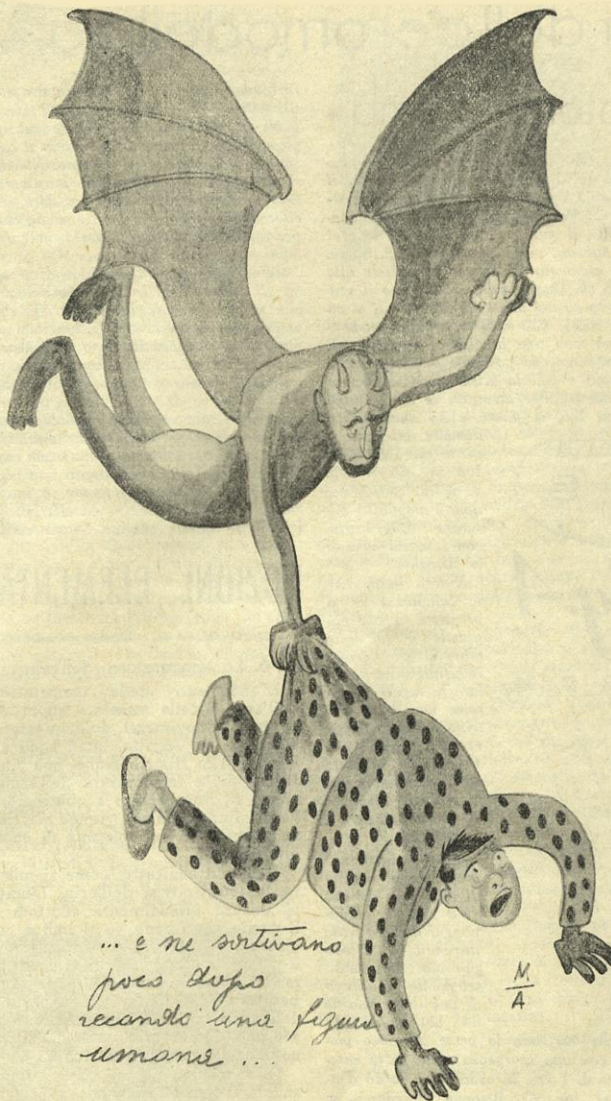
In quell'epoca, che è designata sotto il nome di "battaglia delle frontiere" (15-25 agosto), i tedeschi, dopo di aver occupato Namur, raggiunsero gli inglesi a Mons e dopo di averli battuti, li costrinsero a ripiegare verso la Marna. Fu durante questa ritirata che lo Stato Maggiore tedesco ordinò ad alcuni aeroplani, che portavano sulla carlinga apparecchi da proiezione muniti di lenti potentissime, di volare ad alta quota sulla retroguardia inglese, proiettando sulle nubi che servivano da schermo, delle immagini di angeli. Questa astuzia, che fu ripetuta in Picardia contro le truppe francesi, non ottenne, in questo caso, l'effetto desiderato. L'Armata inglese, anziché rifiutarsi di combattere contro un nemico protetto da forze soprannaturali, retrocedette ordinatamente e diede modo alle Armate francesi di resistere per rallentare la pressione nemica.

naturali, retrocedette ordinatamente e diede modo alle Armate francesi di resistere per rallentare la pressione nemica.

Sulla fronte russa questo espediente, messo in pratica durante l'offensiva russa nella Prussia Orientale e la battaglia dei laghi Masuri (4-13 settembre), diede, invece, ottimi risultati.

Quando i soldati dello Zar videro aleggiare al disopra delle truppe tedesche l'immagine della Vergine, si rifiutarono di muovere all'assalto delle posizioni nemiche e abbandonarono mitragliatrici e fucili. Nè i discorsi e le minacce degli ufficiali ebbero il potere di decidere i soldati ad obbedire. Gli atti di indisciplina si moltiplicarono in modo inquietante in quei giorni. Una compagnia che doveva partecipare a nuovi attacchi contro un villaggio occupato dai tedeschi, si rifiutò di andare in linea e in tutti gli accantonamenti furono diffusi dei manifesti in cui era scritto: "Abbasso la guerra! Morte ai responsabili!".

Questo episodio dimostrò chiaramente che era necessario educare le milizie povere, come quelle slave, di esempi individuali che sorgano inattesi ad eccitare l'anima delle collettività, alle sorprese più sconcertan-



Il III° grande Concorso fra gli allievi delle Scuole medie inferiori

"L'aquilone" bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per lo svolgimento di un racconto aviatorio umoristico illustrato. Gli elaborati non dovranno superare le tre facciate dattiloscritte di carta formato protocollo. I disegni dovranno essere in nero, a matita o a inchiostro di China.

Il concorso scade alla mezzanotte del 15 febbraio 1937-XV.

I° PREMIO

Lire 200 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

II° PREMIO

Lire 100 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

III° PREMIO

Lire 50 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

La Giuria segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare.

I signori Insegnanti sono pregati di controfirmare gli elaborati che i loro alunni destinano ai nostri concorsi.



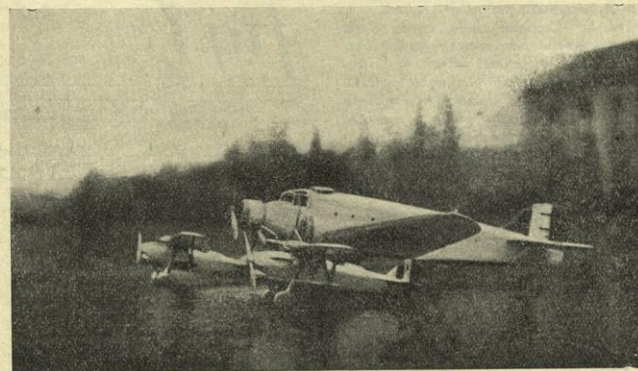
II° GRUPPO AEROMODELLISTI - Rovereto. — Prima di tutto (e quante volte l'ho scritto; ma non leggete mai quello che scrivo), prima di tutto le domande intorno ad argomenti di carattere tecnico devono essere indirizzate a Giarella. Per la costruzione di tubi si adopera impiallacciatura, di acero o di noce, oppure compensato sottilissimo da mezzo millimetro. Il compensato da millimetri 1.5 è resistente abbastanza, secondo le parti che si devono costruire e secondo le dimensioni di esse. Cosa posso dire di più? I numeri del primo semestre (di che anno, poi?) de L'aquilone costano 60 centesimi ogni copia, come tutti i numeri arretrati. Ciao.

RENZO BOSCOLO - Rovigo. — Pubblico una delle cinque fotografie (tutte brutte, ahimè). La pubblico soltanto per amor del dolce Adigeo che amo.

BRUNO CASTAGNO - Caselle Torinese. — Nulla è stato ancora deciso per il distintivo. Non posso darvi le indicazioni che chiedi circa l'iscrizione alla R.U.N.A. perchè in questi giorni ci sarà probabilmente una variazione sulle tariffe.

(Altra posta a pagg. 11 e 14).

Antonio Brunori



Un « S. 81 » e due « C.R. 32 » costruiti da Brambilla e fotografati da Visconti di Torino.

menisco. Se la temperatura aumenta, lo stantuffo resta dov'è. Dopo la lettura della temperatura minima così registrata, si riporta lo stantuffo a contatto del menisco con una calamita. La fig. 10 rappresenta un termometro a massima e uno a minima. In quest'ultimo si vede lo stantuffo vicino al bulbo, nell'interno della colonna termometrica. Per i registratori della temperatura o *termografi*, si adopera invece della colonna di mercurio un tubo metallico appiattito e incurvato ad anello, riempito di liquido speciale, i cui movimenti di dilatazione o di contrazione, secondo le variazioni della temperatura dell'aria, vengono trasmessi alla leva scrivente. In fig. 11 vediamo un termografo della ditta S.I.A.P. di Bologna.

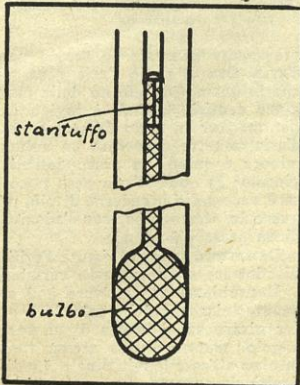


Fig. 9. — Schema del termometro a minima.

Per ottenere la misura della vera temperatura dell'aria (e non quella del termometro riscaldato dal sole), la misurazione stessa deve effettuarsi in un posto protetto dal sole e ben ventilato. Si adoperano all'uopo le cosiddette *capannine meteorologiche* (fig. 12) che non sono altro che delle gabbie, le cui pareti consistono in una serie di alette di legno inclinate, in modo da lasciare libero passaggio all'aria, mentre nello stesso tempo impediscono ai raggi solari di penetrare nell'interno della capannina. Le capannine meteorologiche si collocano ad una certa altezza sopra il suolo (fig. 13) per evitare l'influenza della temperatura del suolo sugli strati d'aria che si trovano in immediato contatto con esso. Così una capannina meteorologica non si metter mai su una piattaforma di cemento o di asfalto, ma sempre su un prato, per diminuire il più possibile l'irradiazione di calore del terreno.

7. La distribuzione della temperatura dell'aria

La temperatura media dell'aria diminuisce a mano a mano che andiamo dall'equatore verso i poli.

Se consideriamo poi l'*escursione* diurna ed annuale della temperatura, cioè la differenza osservata tra la temperatura massima e minima di un giorno, o rispettivamente di un anno, osserviamo che questa escursione è forte per le località continentali, mentre è esigua in vicinanza del mare. La ragione del fenomeno si capisce facilmente, se pensiamo che una pentola vuota si riscalda e si raffredda in un tempo molto minore di quello necessario alla stessa pentola piena d'acqua. Le rocce si riscaldano alla mattina rapidamente e superficialmente, per raffreddarsi con altrettanta rapidità alla sera. Il mare invece impiega molto tempo a riscaldarsi sotto l'effetto dei raggi

del sole. Il riscaldamento è però comunicato anche a strati più profondi. Così, alla sera, il mare cede solo con grande lentezza il calore accumulato. Il mare funziona, cioè, come un grande equilibratore della temperatura dell'aria. Tutti sanno che, nonostante la grande vicinanza geografica, la Riviera ha un clima infinitamente più dolce di quello di Milano. Clima più dolce non significa altro che minore escursione della temperatura, cioè minor caldo d'estate e minor freddo d'inverno. Quindi giungiamo alla conclusione che il clima marino è sempre più dolce di quello continentale.

Sulla distribuzione della temperatura dell'aria sulla superficie terrestre hanno una forte influenza le grandi correnti marine.

Per noi Europei ha grandissima importanza la "Corrente del Golfo", che ci porta dell'acqua relativamente calda proveniente dal Golfo del Messico. Senza la Corrente del Golfo il clima, specialmente del Nord dell'Europa, assumerebbe un carattere completamente diverso. Il fatto che la Norvegia, pur trovandosi alla latitudine della Groenlandia, ciononostante gode, almeno nella striscia litoranea, di temperature invernali a volte più miti dell'Italia settentrionale, ci dimostra l'importanza del fenomeno. In tutti i mari incontriamo delle correnti, che hanno effetti analoghi a quelli della Corrente del Golfo.

Se in una data località misuriamo la temperatura alle varie quote, troveremo normalmente una diminuzione di circa 0,5 °C per ogni 100 m. di salita. Alla tropopausa (vedi 1ª lezione) incontreremo cioè circa 55° negativi (abbiamo detto che alle nostre latitudini la tropopausa si trova a circa 11 km. d'altezza). Abbiamo già osservato che nella strato-

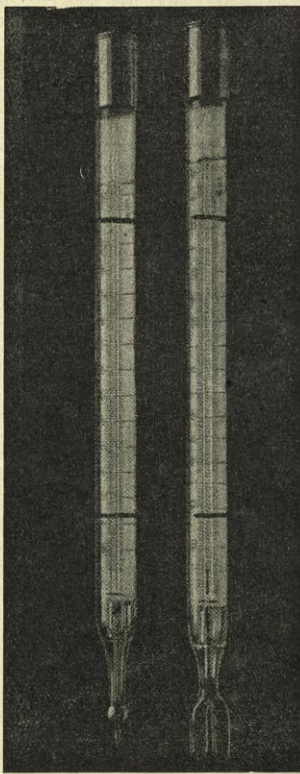


Fig. 10. — Termometro a massima (a sinistra) e termometro a minima (a destra).

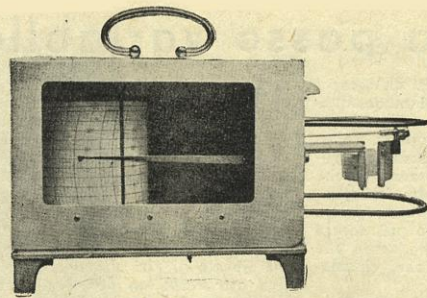


Fig. 11. — Termografo.

sfera la temperatura resta costante coll'altezza.

Accade però spesso che la temperatura diminuisce più rapidamente che non in ragione di 0,5° per ogni 100 m. di salita, cioè, ad es., di 1° e più. D'altra parte può avvenire che invece di una diminuzione della temperatura abbiamo temperatura costante o addirittura aumento di temperatura durante la salita. Nel primo caso parliamo di una *stratificazione isoterma*, mentre nel secondo caso abbiamo a che fare con un *inversione di temperatura*, poichè l'andamento normale della temperatura è invertito.

Introduciamo il concetto di *gradiente termico verticale* che si esprime col numero dei gradi del quale diminuisce la temperatura per ogni 100 m. di salita. Diremo dunque che normalmente il gradiente termico verticale è di 0,5°/100 m. Abbiamo detto che il gradiente può essere più grande, per esempio maggiore anche di 1°/100 m. che esso può essere nullo (strato isoterma), e che può diventare negativo (inversione). Il diagramma della fig. 14 mostra i 4 esempi testè descritti. Gli assi rappresentano: quota e temperatura.

A suo tempo, e cioè quando parleremo delle correnti verticali, vedremo l'enorme importanza della distribuzione verticale della temperatura dell'aria. Per ora ci basti di averne fatto la conoscenza.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

LA POSTA dell'AERODELLISTA

SILVIO CORBO - Lodi. — Ti ho fatto spedire quanto ti potrà essere necessario. La costruzione in legno è da preferirsi riuscendo più facile e più leggera. Se vuoi imparare a costruire, ti consiglio di acquistare anche « Il costruttore di aeromodelli ».

VITTORIO SCAGLIARINI - Bologna. — Da quanto mi compiaci non posso che farti l'idea che tu sia molto ma molto male informato. Ti consiglio di recarti per le informazioni che desideri alla locale sede della R.U.N.A. in Via Rizzoli 7. Dal canto mio posso assicurarti che a Bologna si sta per inaugurare, in appositi locali, la scuola, completa di materiali e attrezzi indispensabili per chi ha buona e seria volontà di divenire aeromodellista. Iscriviti a quella scuola, va' a sin'erarti di persona e diffida di chi ti racconta certe panzane.

STELLA BIANCA - Napoli. — I disegni che desideri sono riservati e perciò non posso inviarteli. Sto lavorando alla compilazione di disegni di modelli di diversi tipi, che saranno presto pubblicati. Di questa collezione faranno parte aeromodelli che hanno riportato i migliori risultati nelle più recenti competizioni. I vincitori dell'ultimo Concorso Nazionale sono stati:

Cat. a (aeromodelli a tubo con motore ad elastico) Giacomo Rodorigo di Roma con 5'16" 4/5.

Cat. b (aeromodelli a fusoliera con motore ad elastico) Giuseppe Rio di Bologna con 4'51" 3/5.

Cat. d (aeromodelli veleggiatori) Winsdor Pederzoli di Bologna con 4'24" .

XXX - Milano. — Chi sei?... Ti ringrazio delle tue gentili espressioni e mi fa piacere che il libro « Il costruttore di aeromodelli » ti abbia entusiasmato; così lo sono stato anch'io appena l'ho avuto e l'ho letto tutto come hai fatto tu; ma ciò non basta, occorre rileggerlo e servirsi spesso ed ogni qualvolta è necessario per la sicura guida nella costruzione di aeromodelli. Riceverò volentieri tue notizie durante il viaggio che stai per effettuare; ma quando mi scrivi, mi raccomando di non tralasciare il nome e cognome e possibilmente anche la data. Buon viaggio.

CERVO VOLANTE - Genova. — Per rimediare alla svergolatura dell'ala dovuta al ricoprimento, l'unico e più sicuro rimedio è quello di rifare il ricoprimento e naturalmente non ripetere l'errore. Il sistema costruttivo con cui vuoi fare il carrello può essere buono, ma temo che la struttura rie-

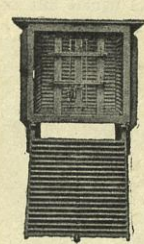


Fig. 12. — Capannina meteorologica.



Fig. 13. — Sistemazione di una capannina meteorologica.

sca fragile. Per scollare la colla a freddo prova con dell'alcol e acqua bollente. Per tener conto, nella lavorazione dell'elica, degli spessori delle pale occorre fare delle apposite sagome di controllo le quali possono essere di sottile cartone: è un lavoro un po' lungo e che molto spesso l'aeromodellista un po' esperto tralascia fidandosi dell'occhio e del tatto. Grazie degli auguri per Giarellino.

ETTORE CHIARELLA - Voghera. — Quando si taglia o si fora l'alluminio è consigliabile ungerne la superficie con petrolio od olio di carbone. Per tracciare con la punta da segno sul metallo si deve prima lasciare

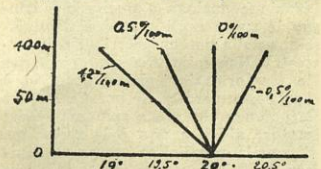


Fig. 14. — Gradienti termici verticali.

accuratamente la superficie da tracciare, evitando qualsiasi traccia di unto e poi con un tampone si distende uno strato della soluzione seguente:

- Acqua parti 100
- Solfato di rame » 15
- Acido solforico » 20

Con l'uso di questa soluzione la superficie rimarrà di color rame, e le tracciature rimarranno perfettamente visibili. La soluzione si conserva in una bottiglia ben tappata possibilmente con tappo smerigliato. Per tracciare sull'alluminio, sull'ottone e sul rame, tale procedimento non è necessario.

giar.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AERODELLI
Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta

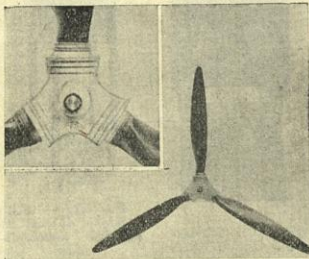
AERODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

L'elica a passo variabile

E' noto che cosa sia un'elica; i nostri lettori in special modo, quasi tutti progettisti in erba e costruttori di piccoli aeroplani, conoscono a fondo questo sistema di propulsione. Pochi invece sanno perchè è utile, anzi alcune volte indispensabile, adoperare in aeronautica delle eliche il cui passo può essere variato a piacere, eliche aeree che vengono, per tale ragione, chiamate a passo variabile.

Vediamo di renderci conto, in maniera semplice, del funzionamento e dei benefici che apporta questo perfezionamento dell'organo che spinge o trascina l'aeroplano nell'aria (*elica propulsiva o trattiva*).

Ricordiamo che l'elica aerea — come del resto l'elica marina — può essere considerata una porzione di vite che si insinua nel mezzo che la circonda, ma con la differenza che, mentre una vite, che penetra in un metallo avanza, ad ogni giro, di una quantità uguale alla di-



Elica a passo variabile « Bristol ».

stanza che separa due filetti consecutivi, cioè del suo passo, l'elica aerea che si invita in un mezzo mobile e fluido come l'aria, avanza di una quantità leggermente inferiore. La differenza tra il passo dell'elica e l'avanzo per ogni giro si chiama *regresso*.

L'elica trasforma il movimento di rotazione del motore in movimento di traslazione dell'aeroplano con una funzione analoga a quella che hanno le ruote e gli organi di trasmissione della potenza per i veicoli terrestri. Naturalmente, come in tutte le trasformazioni del genere, vi è una certa perdita di potenza; ossia la potenza che viene comunicata dal motore all'elica non è la medesima di quella che l'elica stessa restituisce facendo muovere il velivolo, anzi è alquanto inferiore o, come si dice più propriamente il *rendimento* (1) di questa macchina è piuttosto basso, e varia tra 0,65 e 0,85, eccezionalmente raggiunge valori superiori.

Ora il rendimento dell'elica ha un'importanza capitale per gli aeroplani, specialmente dal punto di vista della loro autonomia; infatti se la potenza del motore è meglio utilizzata, si può arrivare più lontano con la medesima quantità di carburante. A calcoli fatti è possibile dedurre che con un aumento del solo 10 % sul rendimento dell'elica (per esempio, da un rendimento di 0,72 ad un rendimento di 0,80) si potrebbe, teoricamente, avere un rendimento superiore nientemeno che del 60 per cento sull'autonomia.

Vediamo dunque come si possa ottenere un buon rendimento dell'elica aerea.

Anzitutto — la teoria lo dimostra e l'esperienza lo conferma — per avere un buon rendimento, occorre che l'elica giri non troppo veloce-

mente. Tale condizione implicherebbe l'uso di motori a velocità ridotta i quali, per contro, hanno un peso (per cavallo) molto rilevante. Per risolvere il problema vi sono due soluzioni; o l'adozione di motori a velocità di regime di 1500-1800 giri al minuto, ciò che rappresenta un compromesso fra le due esigenze, ovvero l'adozione di motori a regime elevato di giri che azionano l'elica attraverso un demoltiplicatore o riduttore di velocità. Dunque, prima condizione per un buon rendimento dell'elica è che la sua rotazione sia relativamente lenta. Altri elementi da prendere in esame, tenendo sempre presente il rendimento, sono il profilo delle pale, che deve essere accuratamente studiato, e la loro larghezza che deve risultare adeguata al regime.

Esaminiamo ora quello che a noi più interessa: il *passo dell'elica*. Supponiamo di dover progettare o scegliere un'elica a passo fisso da installare su un apparecchio il cui motore ha un certo numero di cavalli; la prima cosa da fare è quella di fissare le particolari condizioni che corrispondono all'utilizzazione normale in volo, cioè quota, velocità, forza che deve trascinare o spingere il velivolo, ecc. In base a questi dati si troverà un'elica adatta con un certo passo, una particolare forma, che compie, in quelle condizioni, un determinato numero di giri. In questo modo avremo a disposizione un'elica *ottima* ma — occorre insistere su questo concetto — per quelle particolari condizioni di funzionamento.

Ora, un'elica di forma invariabile così stabilita non si adatta che a quelle condizioni per le quali il suo rendimento risulta massimo; se essa è costretta a funzionare in condizioni differenti, come ad un regime di giri inferiore a quello per il quale è stata progettata (al decollo, per esempio), o ad un regime superiore come alle alte quote, il suo rendimento *diminuisce*. Infatti durante il decollo (e anche durante la salita) la velocità dell'aeroplano è minore di quella per la quale l'elica è stata calcolata (2). L'elica in queste condizioni, oltre ad avere un rendimento inferiore, frena il motore ad un regime di giri che non permette lo sviluppo di tutta la sua potenza. E questo inconveniente si verifica proprio quando sarebbe necessario invece avere a disposizione la massima potenza del motore.

Per tale ragione occorrerebbe disporre, al decollo, di un'elica di piccolo passo che, in quelle condizioni, offrirebbe un maggior rendimento e permetterebbe lo sfruttamento totale del motore e quindi uno sforzo maggiore di trazione.

Che cosa accade quando l'aeroplano non sale?

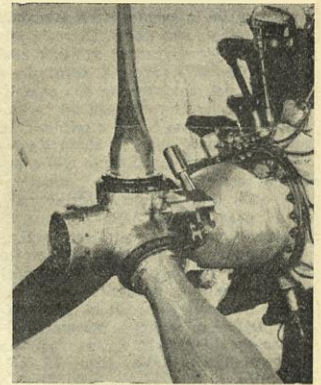
Col crescere della quota l'aria

diventa sempre meno densa, più "diluita" e per conseguenza anche meno resistente. Per dare una idea della diminuzione della densità e, in corrispondenza, della pressione, ricorderemo che a 5000 metri la densità è circa 0,6 rispetto a quella che si riscontra a terra e a 12.000 metri è solo il 0,25; la pressione dell'aria diminuisce ancora più rapidamente. A mano a mano che l'aeroplano sale l'elica, dunque, tenderebbe a girare più rapidamente per effetto della diminuita densità dell'aria; però anche il motore a scoppio (non munito di compressore) diminuisce di potenza proporzionalmente alla pressione. Per tale ragione la diminuita potenza si adegua alla diminuita resistenza e il regime dell'elica rimane pressochè invariato. Volendo adoperare un'elica a passo fisso sarebbe necessario, come già abbiamo detto, adattare questo propulsore alla quota normale di utilizzazione. Il ragionamento fatto però non vale più quando si avesse a disposizione un motore la cui potenza rimanesse costante anche col crescere della quota: questi tipi di motori esistono (suralimentati) e sono quelli muniti di compressore, il quale ripristina le condizioni di funzionamento a terra.

Ad alta quota l'elica, girando in un mezzo più rarefatto ed essendo mossa da un motore che conserva la sua potenza, tenderà ad affollarsi nell'aria con un regime di giri incompatibile con un buon rendimento. Sarà stato quindi inutile il nostro sforzo per ottenere un motore a potenza costante, quando questa potenza non può essere bene sfruttata. Per adeguare la potenza del motore alla diminuita resistenza dell'aria, e ristabilire il regime normale, occorre aumentare convenientemente il passo.

Volendo, compendiosamente ed in modo semplice, riassumere il problema dell'elica si può dire che: *il propulsore deve sempre afferrare e mettere in moto un peso d'aria proporzionale alla potenza del motore*.

E' ovvio che con un passo più grande venga afferrato dall'elica un volume maggiore d'aria. Supponendo la potenza del motore costante, è naturale — per il principio esposto — che sia al suolo che in quota do-



Elica a passo variabile « Gnome-Rhône » automatico.

vrà essere afferrato lo stesso peso d'aria. Ora al suolo l'aria pesa più che in quota (per effetto della maggiore densità), quindi è logico che per mettere in moto *lo stesso peso* d'aria, a terra occorrerà un volume minore e quindi un passo dell'elica piccolo; in quota l'aria pesa poco e sarà necessario prenderne di più, per avere lo stesso peso, con l'adozione di un passo più grande.

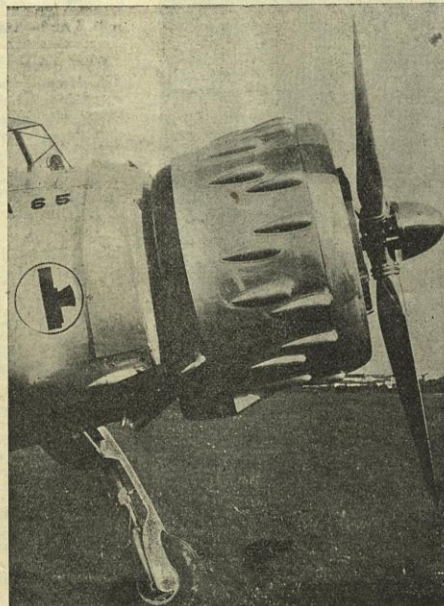
Da quanto precede risulta l'utilità di adottare eliche a passo variabile.

Il problema da risolvere è il seguente: ciascuna delle pale deve poter girare su sè stessa di un certo angolo, mentre l'elica stessa ruota intorno all'asse longitudinale. Le difficoltà da superare non sono poche: vincere la forza centrifuga che tende a strappare le pale dal mozzo; vincere la forza che tende a far ruotare le pale per portarle sul piano di rotazione; studiare la trasmissione per dare un movimento secondario (quello delle pale) ad un sistema già in rotazione.

Le eliche a passo variabile si possono dividere in due categorie (traslasciando di classificare quelle regolabili a terra, con elica ferma): 1) *l'elica automatica*; 2) *l'elica a passo comandato*. L'elica automatica è quella il cui passo aumenta automaticamente quando il motore tende a farla girare più presto. Ciò accade, come abbiamo spiegato, quando il motore a potenza costante ha tendenza ad accelerare a mano a mano che la resistenza dell'aria decresce. Girando più rapidamente, la forza centrifuga aumenta e questa forza, per mezzo di un dispositivo — che può differire a seconda delle soluzioni adottate dalle varie case costruttrici. Gnome-Rhône Ratier, Levasseur, Standard, Breda — fa ruotare le pale nel senso d'aumentare il passo; ne segue un rallentamento. Il contrario accade quando l'elica tende a girare lentamente; in questo caso il dispositivo fa diminuire automaticamente il passo. Insomma questa elica sceglie... da sè il passo più conveniente per un buon rendimento.

L'elica a passo comandato, è quella il cui passo può essere variato durante il volo, dal pilota sempre allo scopo di ottenere il massimo rendimento dell'organo moto-propulsore. La forza che mette in moto le pale può essere fornita direttamente dal pilota, come nelle eliche costruite dall'Alfa Romeo e dalla Ratier; oppure dal motore, come nelle Piaggio D'Ascanio, Alfa Romeo, Marchetti ecc.

Per riepilogare, l'adozione dell'elica a passo variabile fa sentire i suoi benefici effetti in generale per il maggiore rendimento del sistema moto-propulsore e in particolare nel



Elica a passo variabile del « Breda 65 ».

consentire: una maggiore autonomia, una maggiore velocità media di esercizio, decolli anche con carichi forti, possibilità di salire a grandi altezze. A questi vantaggi occorre aggiungere, per alcuni tipi di eliche, la possibilità di mettere le pale sul letto del vento o, come viene detto, "in bandiera": l'elica messa in questa posizione offre una resistenza minima all'avanzamento e dà la possibilità all'apparecchio plurimotore che debba per necessità fermare un motore, di servirsi meglio degli altri e sostenersi con più facilità.

Esiste, naturalmente, anche il rovescio della medaglia, ma gli svantaggi sono di gran lunga inferiori ai vantaggi. Tra gli svantaggi, il primo posto spetta all'estrema delicatezza del dispositivo, il cattivo funzionamento del quale può arrecare seri inconvenienti (il recente disastro dell'idrovolante francese Latécoère del celebre pilota Mermoz pare sia dovuto appunto all'elica a passo variabile); il secondo posto spetta all'elevato costo di produzione, e l'ultimo al peso che per il complesso elica metallica e meccanismi, risulta piuttosto elevato.

U. Luccardi

(1) Dicesi rendimento dell'elica il rapporto tra il lavoro della spinta assiale T. e quello dello sforzo periferico F. Se indichiamo con V la velocità d'avanzamento e v la velocità periferica tale rapporto si esprime con l'espressione:

$$\eta = \frac{T \cdot V}{F \cdot v}$$

(2) Per eliche mosse da motore

Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

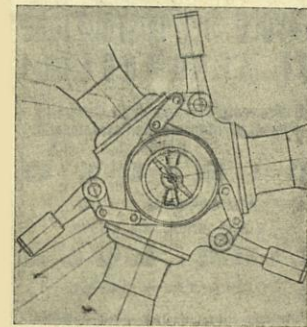
(Continuazione dal numero precedente)

— Lasciami dire, figliuolo; ne ho visti di casi come il tuo... anche tu, Cinzia, non mi dai affidamento: ti trovo deperita.

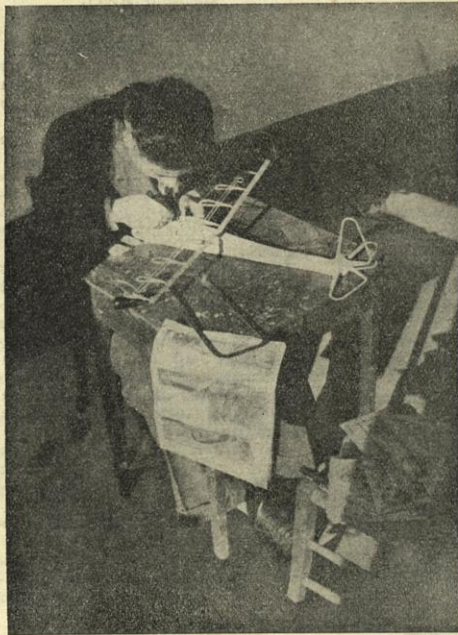
— E' la luce, papà — rispondeva con dolce voce la coraggiosa sorellina di Cecco, la quale nutriva la incommensurata ambizione di vedere il fratello al posto di pilotaggio e di eroe sulla macchina prossima ad essere lanciata nello spazio, verso sublimi mete di gloria.

— Vi dico che non mi piacete tutti e due — s'incaponiva il genitore che si piccava, fra l'altro, d'intendersi di medicina spicciola — domani vi do l'olio di ricino e poi, con tre o quattro giorni di letto, vi rimetto a nuovo...

Disastro! E dire che il calendario segnava la data dell'otto di maggio! Occorreva inventare qualche strattagemma tipo Giulio Verne, oppure, alla disperata, tentare un'evasione



Schema di elica a passo variabile, comandata automaticamente.



Questo giovane, se non è Bruno Gasperini di Pontedera è certamente Enzo Biasci, pare di Pontedera. In tal caso, cioè, se si tratta di Biasci, Gasperini ha fatto la fotografia. La quale è abbastanza carina, anche se ottenuta con una macchina infernale

normale generalmente l'adattamento dell'elica si fa per la quota zero e per la velocità massima o di crociera.

dal letto, con la speranza che il purgante non riaffacciasse pretese eccessive.

Ma questo era nulla a confronto di quanto avveniva in casa Peseta. La nobile e piagnisterica madre del buon Armando e del piccolo Giorgio era da alcuni giorni afflitta dal male delle lacrime. Se si pone mente al suo carattere, già descritto, eminentemente emotivo e sensibile all'amor filiale, ci si può facilmente immaginare quale regime di vita percorresse le fredde stanze dell'avo palazzina Peseta. Nella presente contingenza, la nobildonna si era messa in testa che il giovane Armando tagliasse di prepotenza l'ancor più giovine Giorgetto. Ciò probabilmente discendeva da alcune frasi pervenute all'orecchio, in seguito al rapporto fattole dalla governante tedesca che avrebbe dovuto tassativamente sorvegliare la preziosa vita dei due ragazzi.

— Madame — aveva strafalcionato miss Germania — io sentivo Armando trattare peggio piccolo Ciorcio.

— Che dite mai, miss Erica?

— Proprio così, madame.

— Spiegatevi, per l'amor di Dio! Quale pericolo minaccia il figlio del mio compianto consorte?

— Io ripreso piccolo Armando perchè dire piccolo Ciorcio: "Se non tieni a posto le gambe io rompere a te". Lui rispose a me: "Voi non capire cose aronatiche". Io vito vocabolario "natiche" cosa grave.

— Dio mio, Dio mio! — cominciò a querimoniare la povera signora Peseta che già intravedeva l'inizio di lotte intestine che avrebbero sparso sangue fraticida. Quindi, con energia insospettabile, ella ave-

va ordinato che Armando e Giorgio venissero separati e vivessero in due differenti ali del palazzo, con grave detrimento, evidentemente, della costruzione di quel delicato organo aeronautico che la tecnica suole denominare "carrello". A conoscenza di questo termine, miss Germania si sarebbe resa edotta del perchè Armando temeva che le "gambe" (di forza) avrebbero potuto rompersi, se il fratellino non avesse eseguito a puntino le sue raccomandazioni. Niente di cannibalesco, dunque, ma minacciava di essere compromesso se per il nove sera le famose gambe non fossero state terminate.

V.

Il nove era appunto un giovedì. Dovevano essere presi gli ultimi accordi per l'indomani. Era giocoforza marinare la scuola in massa. Quando si fosse venuti a conoscenza della grande impresa, perfino i giornali avrebbero lodato la tenacia ed il valore degli audaci Balilla.

Vera Tabriz riferì sullo stato della coppia Freddi, ai danni della quale era stata operata l'atroce imposizione dell'olio di ricino. La vezzosa fanciulla assicurava con ardore che Cinzia e Cecco non sarebbero mancati all'opera, poichè tutto era stato preparato, con la sua complicità, per una tempestiva evasione. Nulla invece si conosceva della sorte dei Peseta. Occorreva escogitare qualche cosa, a meno di fare senza il carrello. Certo, per tecnici di tale statura, tutto era possibile ottenere.

— Io ho visto volare una colomba senza gambe; dunque... — sentenziò Claudia Marini.

— Non facciamo discorsi scemi — sbottò Paolino, il progettista, che si sentiva offeso in quella delicata parte della sua creatura — il carrello ci vuole, e come.

— Io, del resto, — affermò con un brivido Franco Salerni — se dovesti essere il prescelto della fortuna, rinuncerei subito se non fossi sicuro di avere quelle rotelline sotto il sedere.

— Via, via, discorsi! — tagliò corto Gian Carlo. — Domani andremo, e ci sarà tutto quello che deve esserci. Nessuno deve dubitare dell'altro in casi come questo, e nessuno deve mancare, altrimenti... — E tracciò nell'aria certe minacce...

La notte passò insonne per la maggior parte dei congiurati. Ad un certo punto, anzi, tutto fu per essere svelato alla polizia dei genitori, in causa del pesante dormiveglia (forse troppe noci al finir della cena) nel quale era rimasto preso Salerni. Alle due del mattino, un grido lacerante aveva trafitto la calma atmosferica della sua casa.

— No! no! Tenetemi le ali!

Il padre, lanciato fuori dal letto, era caduto su un paio di pantofole della moglie ed in una vestaglia scarlatta era volato nella camera

contigua, dove il figlio ansimava in preda ad un grande spavento.

— Franco, Franchetto, che avviene? — domandò il genitore con apprensione.

— Papà, papà, non ho le ruote! — gemette il rampollo sudando freddo, e se ne intuì il perchè. Gli pareva di essere stato lanciato in aria dai compagni con quell'inutile sforzo di farsi chiamare aeroplano, mentre da sotto i fratelli Peseta lo beffavano sventolando le ruote del carrello ch'essi non avevano consegnato in tempo al cantiere.

— Non hai le ruote? — allibì l'onesto genitore, traendo in disparte le coperte per accertarsi che un simile fenomeno non fosse in realtà avvenuto durante la notte.

— Ma tu non sei un carrettino... — fece osservare la madre del povero pollastro sognante, giunta ad una lunghezza dal consorte al capezzale di colui che, al punto come si prospettavano le cose, aveva tutta l'attitudine a diventare una rarità da baraccone.

(Continua).

Mario Salvadori



LUCIANO TESSARIS - Trieste. — Niente paura. Se il tuo primo modello ha fatto « la fabbrica degli stuzzicadenti », come si diceva al tempo dei primi aeroplani, il secondo andrà meglio. E' difficile poter spiegare la ragione dell'improvvisa caduta. Forse si è spostata l'ala, o i piani di coda, o l'elica è andata fuori centro. Sono sicuro che costruirai il secondo, e sono certo che, se seguirai con la più grande attenzione le regole di Giarella, otterrai il migliore successo, come tanti altri che oggi sono valenti aeromodellisti e che hanno avuto la tua stessa disavventura. Ho provveduto a farti spedire il supplemento.



Ecco un altro dei nostri aquilotti: Geremia Zorzan, che ha preso il brevetto di pilota

LAURO MAMBRETTI - Milano. — Non ho i disegni che mi chiedi. Ti faccio spedire il supplemento al numero 52. Ti avverto che tutti gli abbonati hanno diritto alla tessera, anche quelli a traverso la Reale Unione Nazionale Aeronautica.

UN RAGAZZO che manda due fotografie (un Caproni e un Breda) e dice di essere molto allegro perchè gli ho mandato il giornale, scrive senza firmare la lettera. Aspetterà un pezzo la risposta.

FEDERICO FURNARI - Milano. — Benvenuto. Scrivimi quando vuoi e informami della tua attività di aeromodellista.

(Altra posta a pagg. 7 e 14).

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Inoltre pel senso estetico di Serenella, l'aspetto generale del *Passaguai* appariva troppo uniforme e squallido. Gli uomini, si sa, pensano esclusivamente al lato pratico delle cose e trascurano quello artistico e non c'è verso di farli recedere dalle loro fissazioni.

Così, per quanto facesse, la povera Serenella non riuscì a convincere Jim a sostituire le orribili pale dell'elica, che sembravano coltellacci da beccai, con altre, per esempio, in forma di alabarda cinquecentesca, come quella che avevano visto nel Palazzo Strozzi a Firenze o, anche meglio, sagomate come gli ammirevoli ferri delle prue delle gondole.

Serenella pensò anche all'utile e impiantò nella cabina una piccola biblioteca, l'occorrente per la cura della persona e qualche indispensabile stoviglia, perchè solo i brutti, diceva lei, mangiano con le mani. Jim aveva sempre un piccolo frémuto quando saliva a bordo, in quella specie di museo volante, e per nulla al mondo avrebbe permesso ad un altro aviatore di fargli visita in cabina.

Era un fatto però che tappeti, azzurri, scialli e sciarpe avevano raddoppiato la silenziosità, già buona, dell'interno e s'intonavano meravigliosamente alla faccina dolce e arguta di Serenella.

La navigazione procedeva calma e regolare. Il *Passaguai* ronzava a un migliaio di metri, che sarebbero divenuti duemila o tremila col rinforzare della vampa del sole. La rotta era a nord-est.

Potevano essere le undici, quando Serenella, che da un quarto d'ora sbirciolava sbadatamente la superficie piatta e monotona dell'oceano deserto, mandò un piccolo grido.

— C'è un battello laggiù, Jim!

— Dove?

— A sinistra, e va in direzione opposta alla nostra.

— Qualche pescatore?

— No. Sembra piuttosto un canotto sportivo o di piacere.

— Gitanti, forse... Per quanto mi sembra strano che si spingano ad almeno duecento miglia dalla terra più vicina. Fa' vedere... Curioso! Ha una linea quel battello che non mi è nuova. Mi ricorda...

— Anche a te? Io non volevo dirtelo per timore di sbagliare, ma mi sembra tutto l'*Archeopterix* di mio padre.

— Che sia lui? Vuoi che andiamo a vedere?

— Sì, sì! Alle volte fosse davvero. Pensa che sorpresa!

Il *Passaguai* picchiò velocissimo e passò ad un centinaio di metri sul battello.

Tre uomini che erano a bordo sollevarono indolentemente il capo, ma senza dar mostra di gradire la vicinanza dell'aereo.

— Niente, — fece Serenella un po' imbronciata. — Eppure sembrava tutto lui.

— Una somiglianza di forma, — disse Jim — e null'altro. Prima di tutto tuo padre va sempre solo e poi, se fosse stato a bordo, avrebbe

riconosciuto il *Passaguai* e ci avrebbe fatto qualche segno.

— Già. Nessuno di quei tre s'è mosso, invece; anzi, sembravano piuttosto seccati...

— Li hai potuto guardare bene in faccia?

— Abbastanza per essere certa che nessuno aveva l'ispido barbone di papà.

Frattanto il battello era sparito a poppa e il *Passaguai* aveva, non senza fatica, raggiunti i duemila metri perchè il caldo cominciava a farsi sentire.

Nessun incidente turbò il volo regolarissimo sino all'isola di Nukualofa, termine della prima tappa.

Un Jim che avesse viaggiato solo avrebbe forse passata la notte insonne, occupato a dar la caccia ai grossi scorpioni e alle gigantesche scolopendre che vivevano a pensione permanente nell'unica miserabile locanda "Al Polinese Speranzoso", ma Serenella era una donna accorta, e, ammaestrata dalla triste esperienza sofferta in altri alloggi consimili nel viaggio d'andata in Italia, non si separava mai da una grossa lattina del più assassino degli insetticidi conosciuti.

E' vero che il liquido, per quanto potente, non riuscì che a far dormire quelle bestiole veramente fuori classe, tuttavia, quando all'aurora stirarono le molte dozzine di membra e le branche e le antenne, e si lanciarono a plotoni affiancati alla mensa imbandita di quell'ottima carne bianca fiutata la sera innanzi, trovarono che la colazione aveva letteralmente preso il volo. Serenella e Jim, infatti, erano già da mezz'ora in cammino per Fakaofu, loro seconda tappa.

E allora i delusi artropodi si rassegnarono a mangiarsi fra loro.

Per quanto riguarda poi Nukualofa e Fakaofu, le povere isole proprio non l'avevano fatto apposta a chiamarsi così. Questi nomi, anzi, le affliggevano notevolmente per quanto le consolasse un poco il sapere che in quelle acque ce n'erano altre due adorne dei melodiosi appellativi di Funafuti e Nukufetau.

Capitolo XXII.

Una partita a mosca cieca

Già da ventotto giorni l'*Archeopterix* era in cammino quando Gonaris avvistò a prua una terra un po' a dritta della rotta seguita.

Tutto il viaggio si era svolto senza incidenti notevoli. Poche volte i tre fuggiaschi avevano approdato ed era stato sempre Sywell a incaricarsi delle provviste e a rispondere alle domande delle autorità, dove ce n'erano.

L'unico avvenimento che aveva rotto la monotonia di quella traversata era stato l'incontro col *Passaguai*, avvenuto due giorni prima. Per un po' avevano temuto che ricercasse proprio loro, ma l'idro s'era invece delegato a nord-est e la calma era tornata insieme con la noia.

— Terra! — esclamò Gonaris, che era di guardia.

Gli altri si scossero dal pesante torpore in cui li aveva immersi la profonda calura del meriggio.

— Che c'è? — mugolò sbadigliando Nogareff, un bulgaro, antico governatore di distretto.

Sywell s'era levato senza dir parola e col canocchiale trovato nella cabina del canotto, scrutava nella direzione indicata dal greco.

— Pare che si tratti d'un'isola... — disse. — Vediamo un po'! — E spiegò sul ponte un'ottima carta del Pacifico, orientandola col sussidio di una bussola, anche questo, insieme con altro materiale, rinvenuto a bordo. — Che posizione abbiamo rilevato a mezzogiorno, Nogareff?

— 171° 6'. Longitudine Est e 36° 7' di Latitudine Sud! — rispose questi consultando un pezzo di carta.

— Allora non è l'isola Raoul né quella di Norfolk. Questa zona riserva sempre delle sorprese.

— Che facciamo? — chiese Gonaris.

— Credo che sia bene andar a vedere di che si tratta, — propose Sywell. — Se non altro ci sgranchiremo un po' le gambe e rinoveremo la provvista d'acqua!

Non erano trascorse un paio d'ore che l'*Archeopterix* faceva il suo ingresso a vele spiegate in una piccola baia coronata di palme. A buon conto l'inglese, sempre prudente, lo mise al riparo in una grotta a fior d'acqua, rendendolo invisibile dall'esterno.

I tre uomini saltarono a terra girando intorno curiosamente lo sguardo.

— Pare deserta! — osservò Nogareff.

— Almeno ora; guardate! — e

fondamente corroso dalla ruggine.

— E' qui da parecchi anni, — mormorò Sywell osservando in giro, in cerca di nuove tracce. — Lassù! — esclamò. — Pare che ci sia una baracca.

Era infatti, o per lo meno era stata, una baracca. Appariva costruita di tronchi di palme e di rottami di nave.

— Qualche naufrago — disse il greco, spingendo con precauzione la porta; ma subito si ritrasse con un salto mentre gran parte del tetto, e mezza parete crollavano, provocando l'esodo precipitoso d'infiniti insetti sfrattati bruscamente.

— Sì, — soggiunse l'inglese che s'era introdotto con cautela. — Almeno due. Ci sono gli avanzi d'un paio di letti e di un tavolo. C'è anche... Oh!

— Che succede? — chiese Gonaris. — Ehi, Sywell!

Questi uscì dalla baracca ruinata quasi barcollando. Aveva il respiro grosso e il viso pallidissimo che gli occhi illuminavano d'uno splendore di febbre. S'asciugò nervosamente l'abbondante sudore che gli inondava la fronte.

(Continua)

Enzo Jemma

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

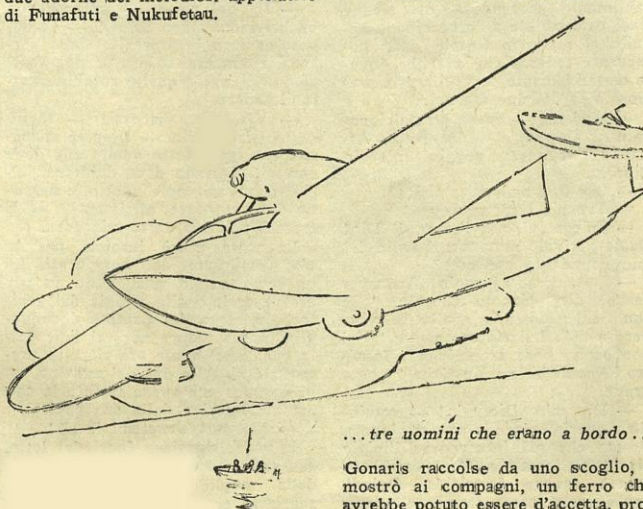
EDIZIONI DE "L'AQUILONE",
Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima

LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiederanno direttamente Lire 2,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30



...tre uomini che erano a bordo...

Gonaris raccolse da uno scoglio, e mostrò ai compagni, un ferro che avrebbe potuto essere d'accetta, pro-

Sono in corso di stampa le TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Usciranno prossimamente i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

(lire 3,50 franco di porto)

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

(lire 4,00 franco di porto)

Indirizzare prenotazioni e commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
via Riva Reno, 118 - Bologna

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diorama

(Continuazione dal numero precedente)

III.

Tre fanciulli e un sogno

— Svegli, ragazzi: sono le otto. Si vede che anche qui, in questi letti improvvisati, non si dorme poi tanto male! — fece la signora D'Auro la mattina dopo, entrando nello studio.

I tre fanciulli si svegliarono e si misero a guardare intorno, con gli occhi incantati. Tornavano certo da paesi molto lontani.

Fu un fatto strano. Tutti e tre apersero la bocca nello stesso momento, e la loro prima parola fu la stessa: "Baracca".

— Che è? — domandò la mamma, sorpresa.

— Tutta la notte ho sognato Baracca — disse Giorgio.

— Anch'io — fece Farfallina.

— Anch'io! — esclamò Diana.

— Toh! Un bel caso. Una cosa magica! — mormorò Giorgio.

— Macchè cosa magica! — rise la mamma. — Vi spiego io il perchè. Stanotte, nella penombra, avete guardato la figura dell'Eroe e ve la siete portata in sogno!

— No. Io non l'avevo guardata.

— Nemmeno io.

— Nemmeno io.

— Ahimè! — disse la mamma. — Le tre forze sono coalizzate!

— Ho udito, prima, come se entrasse gente, piano piano, nello studio...

— Anch'io.

— Anch'io.

— Era il vento — disse la mamma.

— Poi tanti piccoli colpi, come dei passi...

— Sì, così!

— Così!

— Era il picchio, lì fuori, che cercava vermicciattoli sui tronchi — replicò la mamma.

— Poi come se si mettessero a suonare cento campanellini...

— Davvero, cento campanellini...

— D'argento!

— Era Griffino, che girava pei tetti a spaventare i topi! — disse ancora la mamma.

— Poi ho udito un'esclamazione così: "Oooh!",

— Proprio così: "Oooh!".

— Ooh!...

— Erano i corvi sbigottiti che gracchiavano alla luna — cercò di spiegare la madre.

— E a un tratto ho visto il ritratto di Baracca illuminato da tre luci, bianca...

— Rossa...

— Verde...

I tre fanciulli si guardarono stupiti.

— Sentite, cari, — disse la mamma ridendo e mettendosi a spalancare la finestra — avete bisogno d'aria fresca. E' un fatto di suggestione collettiva. Il temporale di stanotte vi ha spaventati più di quanto volete ammettere, e vi ha messo in condizioni di straordinaria eccitabilità.

Siete tre individui troppo fantastici. Ma vi assicuro che molte fettine di pantosto imburrate, immerse nel caffè fumante, vi faranno passare tutte le immaginazioni...

Strano! Questa lusinga, che di solito metteva ai fanciulli molta fretta, fu stavolta senza attrattive, e li lasciò muti e immobili.

La mamma cominciò ad impensierirsi.



Sono tutti e tre col viso proteso verso il ritratto.

— Dico, ragazzi, non aspetterete che qualcuno vi porti qui il vassoio della colazione! Su, su, in fretta: la mattina è splendida, anche se è molto fredda. Questo marzo ha sempre il mantello di brina.

I ragazzi tacevano.

— Gli uccelletti sono svegli e vispi, e saltano e cantano e si chiamano, che è una delizia a sentirli.

Silenzio.

— Lo spavento per l'uragano ha messo appetito ai canarini. La tua mamma, Farfallina, ha dovuto provvedere abbondantemente le gabbie di pinoli e di lattughe, perchè non c'era proprio più nulla.

Silenzio. I tre fanciulli non ascoltano. Sono tutti e tre col viso proteso verso il ritratto, ed hanno gli occhi lucidi di mal contenuto ardore. Sembrano incantati.

La mamma pure volge il capo verso l'immagine, e, come se la vedesse per la prima volta, ne osserva le linee, le luci e le ombre e l'affascinante potenza d'espressione. Pensa che è bene lasciare ai fanciulli i loro segreti di sogno, lasciare ad essi gli attimi d'oro degli incanti, che non si rinnovano mai più. Pensa che i grandi non devono rompere i magici ponti lanciati tra le menti infantili e i mondi nascosti dietro le nuvole d'oro. Non devono spezzare gli invisibili fili che allacciano in ragnatele iridate i pensieri dei bimbi. Non devono turbare queste evasioni del pensiero nei luminosi paesi dell'irreale. Questi misteriosi richiami, questi misteriosi contatti che trascinano i fanciulli nelle prodigiose plaghe dei sogni sono tanta parte della loro franca felicità. Allora, come se i tre fanciulli stessero pregando, la mamma apre pian piano la porta, e se ne va in silenzio.

— Chissà — disse all'im-

provviso Farfallina — chissà se Baracca è stato proprio un uomo vero!

Giorgio ebbe voglia di rispondere a voce spiegata: — Sciocca! — ma si tratteneva perchè, con molta sorpresa, vide che anche sulla faccia di Diana s'incantò un dubbio.

— Vedi come sono le bambine! — riflettè — La prima cosa che pensano è questa: "Forse non è una cosa vero!". Noi maschi ci fidiamo di più. — E, un po' adirato, disse: — Voi sospettate sempre.

— Non è vero, — fece Diana, molto calma — proprio ieri ci siamo bisticciati perchè noi due eravamo convinte che quei tre uomini della rivista sono veri, e tu dicevi di no. Giorgio si morse un labbro, sconfitto. Era verissimo, ciò che Dianella aveva osservato. Infatti, il giorno prima, sfogliando una rivista straniera, che stava nella sala d'aspetto del dottore, vi avevano osservato tre figure buffissime: Hansurust, popolare buffone della Germania, che in carnevale va in giro nei cortei con una grossa e lunga salsiccia di cuoio; Jean Potage, uomo mangione francese, e John Pudding, uomo mangione inglese.

E Giorgio aveva detto: — Che comiche invenzioni!

E le bambine, invece: — Che uomini buffi! Sarebbe bello vederli.

— Non sono uomini. Sono immaginazioni.

— Sono uomini.

— Non esistono.

— Invece sì.

— Impossibile.

— Possibilissimo.

— Voi ragazzi credete a tutto.

— E voi maschi dubitate di tutto.

Ne era nata una discussione.

— Allora voi credete che sia vero...

— Che so... per esempio, il Principe Azzurro?

— Ma no! E' un'altra cosa! Quello è troppo bello per esser vero!

— Come?

— Ma sì: è una fiaba!

— E allora... Mettiamo... Orlando Furioso!

— Toh! Che c'entra Orlando Furioso? Non c'è confronto. E' un'altra cosa!

— E d'altri! Tutto, per voi, è un'altra cosa. Comodo. Quando non sapete più cosa dire, tirate fuori: "E' un'altra cosa". Vorrei sapere perchè è un'altra cosa!

— E' un'altra cosa, ma io non so spiegarlo — aveva detto Farfallina.

— Nemmeno io — aveva confermato Diana.

— Ecco perchè tutte due non capite l'aritmetica! — aveva scoperto Giorgio per un curioso giro di pensiero.

Non l'aveva mai detto! Fu investito da tutte due.

— L'aritmetica!

Che stupido! Che c'entra? Vedi come sei cortese!

Stiamo a parlare dell'Uomo Salsiccia e lui viene a dire che siamo oche in aritmetica!

(Continua.)



NOTIZIE STUPEFACENTI

Giovanni Cali di Catania mi scrive quanto segue: «Perché non ti fai mai vedere da queste parti? (Queste parti sono quelle parti, cioè le parti di sotto d'Italia... n. di Z. F.). Se vieni ti preparo subito dei grandiosi festeggiamenti a base di lanci di modelli, cortei con cartelloni in testa (in testa a chi? n. d. Z. F.), fiaccolate e simposii da farti tornare a Roma stordito e con lo stomaco assolutamente inservibile». Eccetera. Ora io mi domando: visto che molti aquilotti e molti amici più o meno Gufi (es. Gufo Azzurro) mi invitano con insistenza dalle loro parti per sistemarmi lo stomaco, perché non potrei abbandonare questo mestieraccio e andare a mangiare un po' qua e un po' là? Per esempio, un giorno ad Agordo dal direttore dell'ospedale (non spaventatevi, si tratta sempre del Gufo Azzurro) e l'indomani a Catania da Giovanni Cali; un mattino a Crespano del Grappa dal dottor Niri che m'aspetta da due anni, e la sera a Faenza da Michele Campana scrittore e ortolano. Basterebbe montare su una specie di trabaccolo volante e dare tutta manetta. Perché non lo potrei fare? Ditemelo voi.

Lodovico Galbiati, il famigerato amico di Milano, ha scritto una specie di testo per una trasmissione radiofonica e l'ha portato personalmente ad uno dei dirigenti dell'E.I.A.R. Era con lui un suo amico che l'ha atteso fuori lungamente e inutilmente. Lodovico non è uscito tanto presto dagli uffici dell'Ente Radiofonico. Però s'è visto, ad un certo momento, entrare nel cortile un'autambulanza, che si è ben presto allontanata con un fagotto caricato da due uscieri. Nessuno sa cosa sia successo. Soltanto Lodovico Galbiati risulta iscritto nell'elenco dei ricoverati all'ospedale. Dicono che gli abbiano fatto la trapanazione del cranio.

In considerazione delle gravi condizioni mentali di Lodovico Galbiati, abbiamo deciso (il barbuto Censore, Giarella, gli ingegneri Bi e Sofistico, Mastrojanni ed io, riunitici a consiglio di urgenza) di pubblicare il testo della trasmissione radiofonica speditoci gentilmente da un ignoto di Milano. A pagina 16 potete leggere il capolavoro che ha fruttato a Lodovico un ingresso gratuito all'ospedale.

Sapete che cosa è successo? Alberto Mastrojanni è partito per una partita di caccia, dopo aver rubato il can bassotto di Bacchelli. Il guaio è che da otto giorni si ignora la sorte di questi due animali.

Alessandro Posniak (di Milano, in corsivo) ha incassato.

GRANDINE. — Come se piovesse, dunque. Il tuo amico te l'ha dato? E tienetelo. Non sarò io a levartelo, anche perché mi sei molto simpatico. Ti faccio spedire altre 50 copie.

PETROSELLINI. — Va bene; ma non credo

che verrà illustrato. A voce ti potrò spiegare perché.

MICHELE PETESE - Brindisi. — Ti mando 100 copie di numeri arretrati. A Brindisi si potrebbe fare qualche cosa certamente. Risponderò alle altre domande la prossima settimana.

ENRICO VESCHI - Rimini. — Ciao.

PIETRO MARINO - Collobiano. — Tu che stai impazzendo dalla voglia di volare, sappi che se quest'anno faremo dei raduni aviatori di abbonati a «L'Aquilone», il primo verrà organizzato a Novi Ligure per i genovesi e il secondo a Vercelli per gli amici di Mario Gallina. «L'arcipelago delle stelle» costa lire 10; agli abbonati lire nove. Mi congratulo per il tuo grande entusiasmo a favore dell'aviazione. Sentì: non hai pensato che esiste l'aeromodellismo, attività cara ai giovani intelligenti e pieni di entusiasmo?

VINCENZO RUGGERI - Catania. — Rivolgiti, per piacere, alla R.U.N.A., in via Pacini, 23.

H2SO4 - Torino. — Mandami fotografie del tuo apparecchio, tanto meglio poi se in volo. L'ing. Bi. mi ha risposto che il centro di pressione varia di posizione secondo l'incidenza. Non lo sapevi? Figurati che lo sapevo perfino io. In ogni modo, per il profilo 1069 Gott. 652, il centro di pressione, a 0° si trova al 50%, a 8° si trova al 40%; per il profilo 1060 Gott. 498, a 0° si trova al 40%, a 8° si trova al 30%; per il profilo Gott. 535, a 0° si trova al 45%, a 8° si trova al 35%. Se tu avessi seguito le lezioni sull'aerodinamica, avresti imparato un sistema semplicissimo per ricavare la posizione del centro di pressione dalla curva dei momenti, Cm, dei diagrammi polari. Mi rallegro con il tuo amico nuovo aeromodellista, prima di tutto della conversione a L'Aquilone, e poi per gli ottimi risultati ottenuti. Credo che sarà una soddisfazione anche per te.

M. D'AMICO - Palermo. — Non poste usare il tuo pseudonimo perché, come vedi da un'altra risposta, è già usato. Purtroppo non

mi è possibile farti avere i disegni perché sono finiti, e non so se potremo averne altri. Auguri per la tua costruzione, che sarebbe una cosa molto interessante.

STURNUS - Bassano del Grappa. — Dal punto di vista della incolumità personale di tutto il vostro gruppo, è forse un bene che non abbiate disegni di apparecchi. Non è impossibile procurarseli, ma vi avverto che per ottenere una costruzione che dia affidamento di poter essere adoperata, occorre disporre di un ottimo montatore, non essendo sufficiente l'abilità, sia pure in mestieri affini alla costruzione di aeroplani. Per i materiali è un'altra faccenda seria. Spruce, oregon, compensato di primissima scelta, sono materie rare e costosissime. Né si può supplire con l'abete o con il faggio. Poi c'è la verifica del Registro Italiano Navale ed Aeronautico (R. I. N. e A.) che controlla se ogni cosa risponde ai fini richiesti. Poi l'immatricolazione, all'ufficio del registro. Infine il pilotaggio. Chi di voi è pilota? Tutte queste possono sembrare restrizioni escogitate apposta per impedire un'attività simpaticissima: la costruzione, con le proprie mani, del proprio apparecchio. Non sono invece che altrettante garanzie di successo, e quindi di maggiori soddisfazioni quando si sia organizzata la cosa nel modo più serio. Comunque, un libro utile è quello di Bonomi e Silva, che potrete richiedere alla Ditta Bonomi, Cantù. Potrete farvi un'idea sulla costruzione, e intanto trovare gli elementi necessari a raggiungere il vostro scopo.

BOLIDE AZZURRO - Roma. — E' incredibile che un abbonato romano faccia le domande che hai fatte tu. Corri subito alla R.U.N.A., Via Lepanto 6, e chiedi direttamente al Delegato all'aeromodellismo le informazioni che ti interessano. Io gli ho passato la tua lettera. C'è un libro sull'aeromodellismo: è «Il costruttore di aeromodelli», che potrai avere inviandone l'importo all'amministrazione de L'Aquilone. Vedi sul giornale gli annunci relativi.

BORDO D'ATTACCO - Ravenna. — Non so se ti convenga costruire il veleggiatore più piccolo di quanto sia descritto. Generalmente le riduzioni, o gli aumenti, per quanto fatte in proporzione, non danno buoni risultati. Senza contare che, mi è stato detto, le misure adottate sono le più opportune perché si può fare una costruzione accurata, non troppo grande, e che dà buoni risultati. Dimi-

COME SI DIVENTA AVIATORI

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

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.—. Inviare vaglia postale all'amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche, viale dell'Università, 4 — ROMA.

nuendo, specialmente alla metà, le difficoltà aumentano, soprattutto per le centine.

MILO PETTINATO - Este (Padova). — Ho provveduto per la fotografia. Scrivi all'ing. Bi. direttamente per la tua galleria, spiegando cosa hai fatto. Non credo ci siano libri che trattino esclusivamente dell'argomento. Aspetto i nuovi abbonamenti.

LEOPOLDO POLJANSEK - Idria. — Mio caro Leopoldo, non amici, ma amiconi. E il patto d'amicizia (e di mutua assistenza) è bell'e firmato. Non ti preoccupare se non sei abbonato (lo diventerai quando potrai; o non lo diventerai. Ciò che conta è l'amicizia). Per via della borsa di studio di cui mi parli, non posso darti oggi le informazioni che ti stanno a cuore. Scrivo oggi stesso ad un mio amico professore di ginnasio e in tal modo riuscirò a sapere qualche cosa. La R.U.N.A. è la Reale Unione Nazionale Aeronautica, vale a dire l'Aero Club d'Italia di un tempo. E' un'associazione di aviatori di tutta Italia e di appassionati d'aviazione. I giovani vengono accolti con molta simpatia. Le copie arretrate te le potrei far mandare (in via del tutto eccezionale, per premiarli della tua buona volontà) al prezzo normale di 30 cent. la copia. Se più innanzi avrai tempo e vorrai cercare di diffondere L'Aquilone fra i tuoi compagni, potrò farti invio di una cinquantina di copie arretrate da distribuire in giro fra le tue conoscenze.

GIOVANNI JARRE - Torino. — Ricevuto. Sarai accontentato.

ALDO SCHIERANO - Settimo Torinese. — Per divenire pilota non bastano 15 anni: bisogna averne almeno 17. Il mezzo più economico sono le scuole di pilotaggio di volo senza motore che sono alle dipendenze dei Fasci Giovanili. Rivolgiti quindi al comando dal quale dipendi. Ti ho fatto spedire il supplemento.

MICHELE SIMONCINI - Palermo. — Isidoro Giuseppe Arcara abitante nella tua città al numero 8 di via Giovanni Meli ti saluta e ti prega di scrivergli un biglietto per autorizzarlo a venirti a fare visita. Sono certo che lo accontenterai.

OSVALDO MONTANI - Milano. — Puoi mandare una vaglia postale, o versare la somma sul conto corrente numero 1-20115. Puoi anche farti spedire il volume contr'assegno, ma ti viene a costare qualche cosa di più, credo. Per l'iscrizione alla R.U.N.A. è meglio che tu ti rivolga agli uffici di via Ugo Foscolo, numero 3, perché in questi giorni verranno cambiate le tariffe di associazione. Ti faccio spedire il supplemento al numero 15 in regalo.

Zio Falcone



(34) UDINE. — In ogni fascicolo de L'Aquilone pubblichiamo una fotografia contrassegnata da un numero. Ciascun amico che ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederla: una fotografia originale (18x24) d'una città o luogo ameno visti dall'alto. Inviandoci il vaglia postale e facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115), si dovrà indicare, oltre ai nomi e indirizzi del nuovo abbonato e di chi l'ha procurato, il numero della fotografia che si desidera.

Edizioni A. VALLARDI - Milano
MARIA GUIDI
Aquilotti sulle Steppe Africane
LIRE 5

AEROMODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo
— disegni e tavole costruttive —
materiali e parti staccate per ogni
costruzione — scatole di mon-
taggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando lire 1

**AEROPLANI
IDROVOLANTI**



**SAVIA
SIAI
MARCHETTI**

SESTOCALENDE

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni interamente versati
Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

Officine Aeronautiche
Monfalcone

Apparecchi Cant - Aeroplani
ed idrovolanti civili, mili-
tari, per scuola e turismo

AERONAUTICA MACCHI S. A. VARESE

Casa fondata nel 1912 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

**Costruzione di aeroplani ed
idrovolanti militari e civili**

Officine: VARESE - Tele. 2295-2296 - Telegr. Aviomacchi, Varese
Idroscalo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040
Aeroporto: LONATE POZZOLO

S.A. PIAGGIO & C.

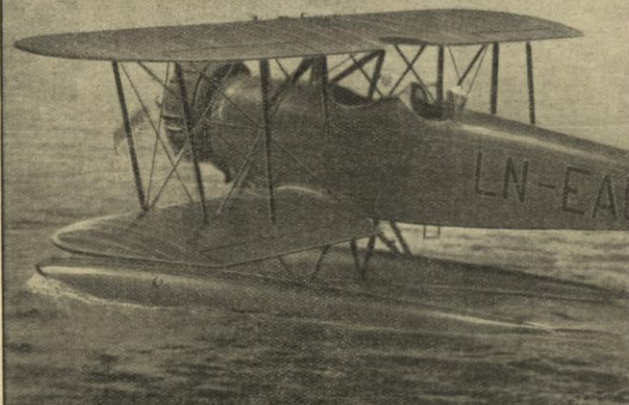
GENOVA

**MOTORI
D'AVIAZIONE**

*Aeroplani - Idrovolanti - Eli-
che a passo variabile in volo*

Stabilimenti;
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

*Breda
Milano*



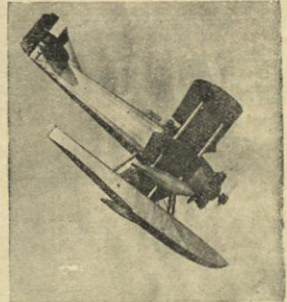
**AEROPLANI MILITARI E CIVILI
ELICHE METALLICHE-AVIORIMESSE**

COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti
civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali piegheroli - Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salto 5000 mt. in 12" - Motore FIAT A. 59 700 HP.

Fabbrica automobili

ISOTTA FRASCHINI

Via Monterosa, 89
Milano

Imprese memorabili compiute
con motori d'aviazione

"ISOTTA FRASCHINI,"
nel Primo Decennale dell' (I.C.)
nautica Italiana

1926

Conquista di 17 Records Mondiali
con motori I. F. Asso 500.

1927

Conquista di altri 6 Records Mon-
diali e 3 Records Nazionali con
motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico
del Sud del Comandante De Bar-
ros con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico e
Raid delle due Americhe del Co-
mandante De Pinedo con motori
I. F. Asso 500.

1928

Raid nelle Terre Artiche del Co-
mandante Maddalena con motori
I. F. Asso 500.

Crociera in Squadriglie nel Medi-
terraneo Occidentale con uno Stor-
mo di 61 apparecchi con motori
I. F. Asso 500.

1929

Crociera in Squadriglie del Medi-
terraneo Orientale con uno Stor-
mo di 35 apparecchi con motori
I. F. Asso 500.

1930

Conquista di 6 Records Mondiali
con motori I. F. Asso 1000.

Conquista di altri 6 Records Mon-
diali con motori I. F.

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

AEROMODELLISMO ALLA RADIO

UN GIOVANE ANNUNCIATORE — Attenzione! Radio Milano - Torino - Genova - Firenze - Bolzano - Bologna - Roma - Napoli - Trieste - Venezia! Attenzione! Chiamo a raccolta tutti i giovani d'Italia!

Gioventù fascista, accorri e ascolta! GIOVANE ANNUNCIATORE — Attenzione, attenzione! Voglio ora presentarvi alcuni miei simpaticissimi amici, che vi parleranno di una cosa che a voi piace tanto e di cui voi tutti sognate di poter un giorno far parte: l'aviazione, e dell'aeromodellismo. Signori, è al microfono Mastroianni Alberto (da non confondersi con eventuali Alberti Mastroianni).

M. A. — Cari ragazzi, voi volete che io vi parli dell'aeroplano. Ma io non sono che un pittore e quindi non posso fare altro che dirvi come io faccio i velivoli. Prendo un poco di tinta azzurra e la spando su di un foglio. E' il bel cielo d'Italia. Poi prendo un poco di giallo, di marrone, di bianco, rosso e verde e dipingo in quattro e quattr'otto un apparecchio.

Al posto del pilota ci sgnao una faccia allegra e soddisfatta ed eccovi pronto un aeroplano sgangherato quanto volete, ma valido.

Poi... Oh povero me! Devo scappare subito... presto... arriverci, ragazzi... che quella maledetta zuppa di pesce... arriverci...

ANNUNCIATORE — E' al microfono Giorgio Bacchelli.

G. B. — Io sono un terribile disegnatore caricaturista, e l'aeromodellismo lo faccio con quattro schiribizzi, quattro segni tirati in croce e con qualche disegno di movimentate battaglie aviatorie.

Perché, dovete sapere, che io sono il sostenitore dei giovani aeromodellisti. Perciò devo lottare con i vecchi, che vorrebbero il cielo tutto per loro. E se vedeste le zuffe, che accadono fra di noi!

Calci, pugni, voli. Peggio che ad una partita tra Milan e Ambrosiana. Poi, naturalmente, interviene d'autorità Zio Falcone, e la cosa va a finire... che io vado all'infirmeria con segni su tutte le parti del corpo. Ma... Vedo che sta avanzandosi uno spavaldo con le mani in tasca. Lasciamo la parola a lui.

(Si sente un grande fracasso interrotto da urli e da schiagnate).

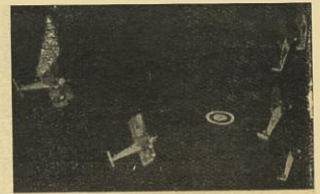
L'AEROMODELLISTA (dopo un momento) — Cari compagni... sono un po' co. an. san. te... Ho finito ora di prendere alcuni disegni da un mio acerrimo nemico. Dovete sapere che io sono stato invitato a snievarci come costruisco i miei piccoli modelli. Bisogna soprattutto che io vi parli della piccola fucina nella quale io ed i miei due fratelli costruiamo i modellini. Lì potrete osservare vassetti di colla da tutte le parti, e sparse per il pavimento seghe per il traforo (non del Sempione). Pezzi di legno, chiodi di tutte le misure, lime, tenaglie, martelli in ogni angolo dello sgabuzzino che, quando'ero più piccolo, mi serviva da caserma, da forte, per giocare alla guerra. Alle pareti: fotografie di modelli, una caricatura di Zio Falcone e una scritta: Viva L'aquilone! Trasferitevi dunque con la mente in questa piccola bottega e troverete me e combriccola, tutti affacciati ad intagliare centine, a provare incollature, a misurare e a segare legni comensati, con L'aquilone davanti agli occhi aperto alla pagina dove s'insegna come si costruiscono modelli. Sicuro, se volete costruire bene i vostri modelli, dovete seguire le indicazioni di L'aquilone, che vi metterà sulla dritta via. Vi assicuro che quando incominciate a costruire, non vi stancate più. La frenesia del volo vi prende, vi trasporta in un mare di sogni, di ebbrezze e non vi molla fino a quando non sarete suoi. E alla sera vi trovate coi capelli sugli occhi, il naso e le mani tutte incollate; ma felici. Finito il modellino, radunate la solita comitiva di amici e di amichette e andate a provarlo in campo. Può darsi che tutto vi vada bene al primo lancio, ma di solito in principio le cose vanno maluccio. O l'apparecchio non dura in volo, o perde qualche pezzo per via, oppure non atterra come dovrebbe e si sfascia. Non scoraggiatevi, ma incominciate da capo e vedrete che alla fine tutto andrà per il meglio. Poi, acquistando pratica, vi affioreranno alla mente grandi idee ed allora sognerete invenzioni di motori, progetti di

velivoli, fino a quando qualche elastico dei vostri modellini non si rompa e vi pizzichi il naso. Quando crederete di avere qualche eccellente idea, scrivete a Giarella il quale... Oh, eccolo che si avvicina... Lascio la parola a lui. Io ho chiacchierato abbastanza. Ecco Giarella...

GIARELLA. (Il quale qualche volta impazzisce per le stramberie che gli scrivono i suoi amici, e ben raramente vi trova qualche cosa di buono. Se trova qualche cosa di decente studia l'idea, la ristudia, e poi vi risponde dalle pagine de L'aquilone). — Cari ragazzi, se volete diventare ottimi piloti, dovete prima studiare, costruire modellini volanti, prima a tubo, poi a fusoliera, e prima di lanciar progetti al vento, pensate, ragionate. Ma ora non voglio farvi una predica e lascio la parola a Zio Falcone che s'avanza trascinato da alcuni giovincelli.

ZIO FALCONE. — Miei cari aeronipoti, mi hanno portato di peso al microfono perché

sono timido, e perché avevo un mucchio di lavoro da fare. Figuratevi, centinaia di lettere al giorno da leggere. Chi vuole una cosa, che ne desidera un'altra. Io dovrei essere un'enciclopedia grammofonica. Non ho mai un minuto di tempo. Ma ora che sono qui, qualche cosa debbo pur dirvi. Ascoltate dunque. L'aeromodellismo è il gioco, o, meglio, lo studio più bello per il giovane moderno. Non più sciocchezze, ma cose utili. Se volete diventare aviatori forti e audaci, aviatori che portano nei cieli del mondo il nome d'Italia, dovete incominciare dal piccolo modello volante. Dedicate qualche ora di svago all'aeromodellismo. Lavorerete assiduamente, avrete qualche piccola delusione, ma alla fine la ricompensa sarà più bella e la gioia vi farà battere il cuore. Tutti i giovani moderni di tutti i Paesi si dedicano all'aeromodellismo, ma la gioventù del Littorio che cresce in un clima di grandezza imperiale e fascista, deve essere all'avvan-



Acrobazie collettive.

guardia di tutti gli aeromodellisti del mondo. Quando sarete presi dalla stanchezza e amareggiati da qualche piccola delusione, non scoraggiatevi, ma continuate sempre con fervore seguendo così il comandamento di Duce: *Volare necesse est*. L'Aviazione audacia di piloti, l'aeromodellismo è tenaci di giovani...

UN GIOVANE ANNUNCIATORE. — Avete sentito? Ora dirò anch'io qualche cosa. Tutti questi signori che avete uditi al microfono fanno parte di una grande famiglia, allegra, speranzosa, nobile: la famiglia de L'aquilone. E' questo il più bel giornale per i giovani italiani. Non comprate i soliti giornalacci con le figurine. Si tratta di giornali coperti dai peggiori periodici stranieri! Vi montano la testa, raccontano balle orrende, vi ossessionano, non v'istruiscono. Leggete L'aquilone, dal quale imparerete tante cose utili. Vi formerete una coscienza aviatoria e imparerete a costruire modelli volanti assistiti dai consigli e dagli insegnamenti di Giarella, dell'Ing. B., dell'Ing. Sofistone e del buon Zio Falcone. Infine L'aquilone vi insegnerà ad amare sempre di più la vostra Patria, la fortuna della quale è affidata in questo secolo dinamico e della velocità alla potenza delle sue ali. Volete una prova di quello che vi ho detto? Sentite: Avionetta, Alato, Accipiter, Aviozum, Aereo, Audace, e tutti voi a centinaia e a migliaia: qual'è il più bel giornale per i giovani del tempo di Mussolini?

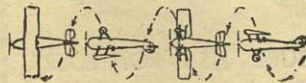
TUTTI IN CORO. — L'A...qui...lo...ne.

ANNUNCIATORE. — Siete convinti? Se non lo siete, venite pure da me, che vi farò convincere. Io sono un giovane aeromodellista e mi chiamo

Lodovico Galbati

N.° 4 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

Gli acciai che trovano il loro impiego nelle costruzioni dei velivoli e dei motori di aviazione sono: 1°) acciai ordinari al carbonio; 2°) acciai al nichel, per bielle tubi; 3°) acciai al nichel-cromo, per albi bielle; 4°) acciai al silicio, per molle; 5°) acciai al cromo, per anelli pe-



Acrobazie: frullo orizzontale.

cuscinetto a sfere, sfere; 6°) acciai al tungsteno, per valvole, calamite; 7°) acciai al nichel-cromo-tungsteno, per valvole.

ACCUMULATORI (Elettrici) — Apparecchi per l'immagazzinamento dell'energia elettrica costituiti essenzialmente da recipienti contenenti lastre di piombo immerse in una soluzione di acido solforico diluito. In aeronautica vengono usati per l'accensione dei motori nel sistema a spinterogeno o Delco (poco diffuso ancora) per fornire l'energia (a bassa tensione, come batterie tampone v.) agli apparecchi radio di bordo.

ACERO (acer platanoides e acer pseudoplatanus) — Albero della famiglia delle aceracee. Ne esistono molte varietà. Il legno è a struttura omogenea e compatta, variamente marmorizzato in nero e rosso, suscettibile di prendere un bel pulimento. In aeronautica può essere adoperato per la costruzione delle eliche. Nella costruzione degli aeromodelli è impiegato per fare regoli per longheroni e sotto forma di impiallacciatura, per la costruzione di tubi (v. modelli a tubo).

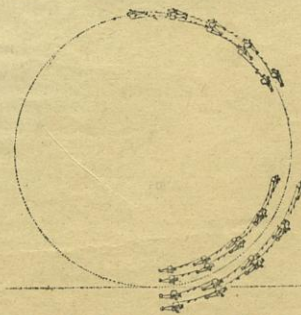
ACOSTA BERT — Pilota americano molto noto per i suoi numerosi e ardimentosi voli. Il 12 aprile 1927 batté, insieme al pilota Chamberlin, il primato internazionale di durata in volo con 51 ore, e quello di distanza in circuito chiuso con 7000 km. E' stato compagno di Byrd nel volo transoceanico da New York a Versur-mer (Francia) il 20 giugno 1927, effettuato con un trimotore Fokker.

ACRIDO PICRICO — E' un potente esplosivo chiamato anche pertite. Ap-

partiene a quella categoria di esplosivi detti di scoppio perché hanno effetti di rottura molto violenti. E' uno degli esplosivi adoperati per il caricamento delle bombe d'aeroplano (v. bombe, proiettili di caduta).

ACQUA — In chimica è rappresentata dalla formula H₂O (la molecola d'acqua è formata da due atomi di idrogeno ed un atomo di ossigeno). In aeronautica viene adoperata per il raffreddamento dei motori a scoppio (v. raffreddamento).

ACROBAZIA — Per acrobazia aerea si intende il volo compiuto con manovre speciali, che non siano cioè quelle normali della partenza del volo rettilineo, delle virate semplici e dell'atterraggio. Per i piloti militari — da caccia, d'assalto, da ricognizione — l'acrobazia rappresenta una scuola di difesa e di offesa; per tutti i piloti, in genere, rappresenta un mezzo di perfezionamento. Le principali acrobazie sono: 1) la scivolata d'ala (v.); 2) in vite (v.); 3) virata oltre i 45°; 4) spirale (v.); 5) gran volta (v.); 6) frullo orizzontale (v.);



Acrobazie collettive: la gran volta.

7) gran volta inversa (v.); 8) gran volta imperiale (v.); 9) otto verticale.

ACROLEINA — Gas che ha notevole effetto irritante la congiuntiva dell'occhio e produce una abbondante secrezione di lacrime. E' adoperato come gas lacrimogeno (v. difesa aerocimica, v. U.N.P.A., protezione antiaerea).

(Continua.)

AEROMODELLISTI

è uscito

il SUPPLEMENTO al N. 52 che contiene fotografie e disegni in scala del

BREDA 15

AEROPLANO E IDROVOLANTE

Lire una franco di porto

il SUPPLEMENTO al N. 21

contiene disegni e fotografie del

FIAT G. 5

e dell'AEROMODELLO «F. C. 1»

Costa lire una.

il SUPPLEMENTO al N. 15

contiene:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI; GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE; GLI SCHEMI DI UN AEROMODELLO ITALIANO

Costa centesimi 50.

Inviare l'importo in francobolli o a mezzo del nostro conto corrente postale N. 1-20115 all'amministrazione de

L'AQUILONE