

NUMERO 16 - 21 APRILE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - COSTA CENTESIMI 60



IL VELIVOLO ITALIANO DA TURISMO -S.A.I. 2 S.

L'AQUILONE
Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 16

21 Aprile 1940-XVIII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

 Direzione Amministrazione e Uffici di
Pubblicità in Roma Piazza del Popolo 18
Telef.: 681-597 - 67-576
Uffici Pubblicità di Milano
in via del Gesù 6

 ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25
PER UN SEMESTRE L. 13

 ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI IL DOPIPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni ann. di colonna

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

EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate
LE VIE DELL'ARIA

 Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 2,50 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

 Abbonamento annuo L. 25
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

 Abbonamento a 12 numeri L. 30
Un fascicolo L. 3.

AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

MOTOSCAFI ANTI-AERO- PLANI

Su i fronti militari della guerra attuale esistono in zone strategiche, a difesa di obiettivi di capitale importanza militare, degli sbarramenti di palloni frenati che hanno lo scopo di ostacolare, con i cavi di acciaio lunghi centinaia di metri l'avanzata degli aeroplani nemici: tali sbarramenti hanno la possibilità di porre al sicuro parzialmente dalle offese aeree gli obiettivi minacciati in quanto gli apparecchi nemici che incassano contro i cavi degli aerostati andrebbero sicuramente distrutti. In analogia a quanto è stato effettuato sui fronti terrestri, la Royal Air Force britannica ha costituito uno sbarramento anti-aereo sul mare: sbarramento anti-aereo non costituito, come si potrebbe immaginare, di palloni vincolati a zatteroni o boe galleggianti sulle più o meno tranquille acque del Mare del Nord, ma basato su una catena di motoscafi di grosso tonnellaggio armati con potenti armi contraeree che, come cani da caccia in attesa della preda, attendono radiotelegraficamente l'arrivo dell'avvicinarsi degli apparecchi germanici: tale avviso può essere anche dato da piroscafi mercantili allestiti attaccati dalla Luftwaffe germanica segnalando la posizione degli aeroplani. Naturalmente per poter contare su uno sbarramento di efficacia questi motoscafi-anti-aerei, armati di 8 mitragliatrici contraeree piazzate su affusti quadrupli, sono riuniti in pattuglie di 10-12 che sorvegliano una data zona di mare: in tal modo si ha una continuità nella sorveglianza lungo tutta la costa dell'Inghilterra e nei punti strategici che debbono essere maggiormente protetti contro le offese aeree. Essendo, come si è già detto, in pattuglie

di una dozzina di unità, la potenza ed il volume del fuoco anti-aereo delle mitragliatrici di grosso calibro di questi speciali motoscafi, sono notevoli e di una grande efficacia: in tal modo si è certi che parte dei colpi possano raggiungere il bersaglio fissato. Prevedendo la RAF che l'aviazione nemica sfugga alla prima catena di questi motoscafi, ha scaglionato presso la costa altri sciami di questi « caccia-aeroplani »; in tal modo gli inglesi « vogliono » contare, in caso di attacco tedesco, sull'abbattimento di qualche aeroplano. Particolare notevole è che gli inglesi prevedendo che tali motoscafi diventino nuovi bersagli per le mitragliatrici dei bombardieri germanici, hanno blindato con parti di acciaio la parte dove è alloggiato il motore, la stazione radiotelegrafica, il posto di comando, il deposito dei carburanti ed

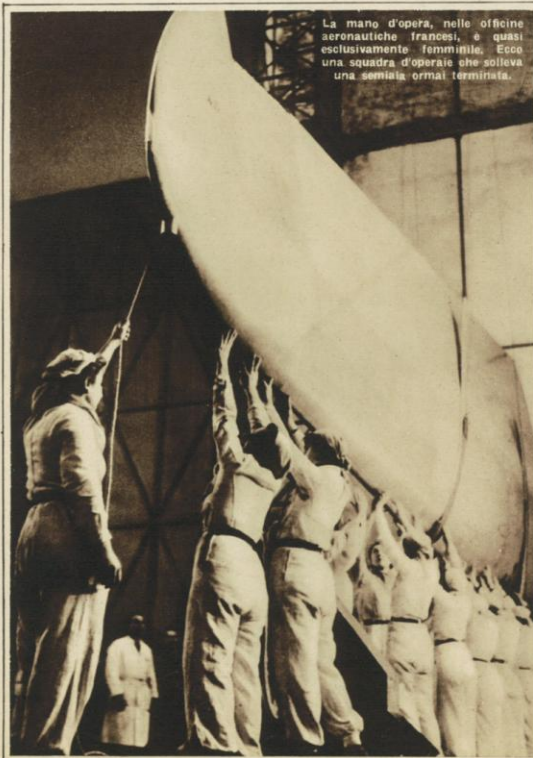
**ACQUISTATE il n. 6 di
AVIAZIONE PER TUTTI**

dal titolo

**IL VOLO
SILENZIOSO**

 in vendita in tutte
le edicole a L. 1

hanno distribuito ai membri dell'equipaggio degli aerei di protezione, i motoscafi anti-aerei possono navigare con mare agitato e sparare con una certa esattezza di tiro anche nelle virate strette e con il mare in tempesta: oltre che difendere le coste britanniche, quando se ne presenti l'occasione, scortano convogli di navi alleate per difenderle dagli attacchi aerei avversari; ed una volta avvistato il nemico, iniziano l'emozionante duello tra cielo e mare.



La mano d'opera, nelle officine aeronautiche francesi, è quasi esclusivamente femminile. Ecco una squadra d'operaie che solleva una semina ormai terminata.

L'AQUILONE


(Continuazione dal numero precedente)

LA POSTA IN ITALIA

Anche la posizione geografica del Piemonte cooperò notevolmente alla diffusione dei servizi postali, poiché il paese veniva ad essere una specie di intermediario naturale dei corrieri che viaggiavano l'Europa.

Prima del XVII secolo la posta era riservata soltanto ai disposti dello Stato e alle corrispondenze diplomatiche; l'idea del trasporto delle lettere private non era ancora sorta.

È soltanto il 10 marzo 1604, in un editto di Carlo Emanuele I che si comincia a parlare di posta privata: e se ne parla a proposito della proibizione che fu fatta ai cacciatori, vetturali e corrieri appiedati di portare a destinazione, sia gratuitamente che a pagamento, qualsiasi lettera, dando anche disposizione ai governatori di fare arrestare tutti coloro che trasportassero lettere di qualsiasi genere, non muniti di un lasciapassare firmato dal generale delle Poste.

Un altro ordine di Carlo Emanuele del 1616 confermò tali proibizioni, e analoga disposizione emanarono nel 1641 la reggente Cristina, e nel 1649 Carlo Emanuele II.

(Continua).

RASSEGNA DELLE NOVITÀ

CITTA' DEL VATICANO

Annunciati per il 2 marzo, sono stati emessi il 12 dello stesso mese, giorno anniversario della incoronazione del Papa Pio XII, i nuovi francobolli di Posta ordinaria che sostituiranno, d'ora in avanti, quello dello stesso valore della serie di Pio XI, apparsa nel 1929. I tagli della nuova emissione, di cui riproduciamo due valori, sono i seguenti: 5 centesimi, rosso; 1 lira, violetto e nero; 1 lira e 25 cent., blu e nero; 2 lire, marrone e nero; 2 lire e 75 cent., violetto e nero.



Il primo reca lo stemma del nuovo pontefice e gli altri quattro l'effigie di profilo, a destra o a sinistra di Pio XII. I francobolli sono stati incisi a mano da C. C. Richelli e P. Nicastro, su disegno di Corrado Mezzana e stampati a Roma nell'Istituto Poligrafico dello Stato, su carta filigranata con le chiavi Apostoliche.

IMPERO COLONIALE ITALIANO

Siamo informati che ai primi di maggio, o poco più tardi, verranno emesse tre serie di francobolli di propaganda per la I Mostra Triennale delle Terre d'Oltremare, che si inaugurerà nel prossimo maggio. Le serie saranno le seguenti: una per le *Isole Italiane dell'Egeo*, una per la *Libia* e la terza per l'*Africa Orientale Italiana*. Ciascuna di esse sarà composta di circa dodici valori, dei quali 7 di posta ordinaria e gli altri di posta aerea. Tutti i francobolli verranno emessi sia a serie complete che a valori isolati e sono l'Ufficio Filatelico del Ministero dell'Africa Italiana, via Ulisse Aldrovandi, 16 e a Napoli nell'interno della Mostra.



SVEZIA

Il 200° anniversario della nascita di Carlo Michele Bellmann (1740-1795) grande poeta svedese, che per le sue composizioni meravigliose, ricevetti il lusinghiero appellativo di « Anacreonte del Nord », è stato celebrato con la emissione di due dei francobolli ad unico soggetto che riproduce la effigie del Vate tratta da un plastico dello scultore J. T. Segel. I valori del solito formato piccolo svedese sono i seguenti: 5 ore, verde, 35 ore, rosa carminio. Sono dentellati 12 e mezzo solo in senso verticale, essendo stampati in rotolini anziché in fogli; il 5 ore è stato emesso però anche in fogli e, pertanto reca anche la dentellatura su tutti e 4 i lati.

MAURITIUS



Uberto Travagli, secondo classificato.

pochi scettici che ancora potessero esserci.

LA GARA

Preparandoci ad assistere alla simpatica manifestazione organizzata dalla R.U.N.A. di Roma per domenica scorsa, noi sapevamo bene di non doverci aspettare una competizione ricca di motivi spettacolari, oppure dotata di spunti drammatici. Si trattava di uno di quei raduni sul campo tanto da noi, da tutti, sperati, la cui serie, che ci auguriamo ben lunga, ha finalmente avuto inizio nella più felice delle maniere. Naturalmente, non si è avuto a registrare un affollamento nelle iscrizioni, poiché la gara apriva le porte, come si sapeva, ai soli modelli con motore a scoppio, e, naturalmente, di apparecchi simili non può esistere in una sola città un ingente numero. Si sono visti sul campo sei modelli; quattro di questi hanno preso regolarmente il volo, tre di questi quattro hanno dato ottime prove, uno dei tre, in un lancio eseguito purtroppo fuori gara, ha dimostrato di possedere doti addirittura eccezionali. In questi pochi dati è racchiuso il fortunato bilancio della riunione. E riassumiamo ora, attraverso una più attenta e disciplinata analisi, lo svolgimento della competizione.

Il fatto più notevole ci è parso l'ormai compiuta conoscenza, in tutti i concorrenti, dei diversi difficili problemi di carattere costruttivo inerenti all'impiego di un motore a scoppio per modello volante.

Chi ebbe occasione di assistere a tutte

tute fare a meno di ammirare la franca disinvoltata conoscenza con la quale i concorrenti maneggiavano i motori. E questi hanno quasi tutti risposto con commovente obbedienza, dando anche alla gara un ritmo veloce, senza lunghe pause stagnanti.

Tosaroni, il favoritissimo tra i concorrenti, ha realmente stravinato, presentandosi con il suo vecchio modello triciolo che ricorda una sua lontana gioventù trascorsa sotto la qualifica di «veleggiatore». Ora ha sul muso un ottimo motore, che tira come una trattoria, ed è capace, per quelle sue belle ali dal profilo da veleggiatore autentico, di planare dolcissime e lunghe. Ma quel suo motore, Tosaroni, lo deve proprio tener caro. Abbiamo visto il modello, al terzo lancio, impennarsi quasi verticalmente, chissà se per una sventola di greco sotto il ventre o per una troppo potente spinta. Abbiamo tutti avuto un attimo di paura, e già pensavamo l'apparecchio sfracellato sull'erba per una perdita di velocità, quando ci siamo accorti che il motore tirava bene anche in quell'assetto, e il modello saliva così, a candela, come niente fosse. Un paio di secondi dopo si trovava già nell'assetto normale, e poteva iniziare la sua terza placida salita nell'aria azzurra e frizzante della mattina.

Ancora una volta, il carrello triciolo, ormai definitivamente adottato da Tosaroni per tutti i suoi modelli, ci è parso utilissimo, specie negli atterraggi, che il rosso modello del bravo Elvio ha compiuto tutti con un'ineccepibile regolarità. Secondo nel

posto di classifica è stato giudicato dall'imparziale cronometro Uberto Travagli, il quale si presentava con un elegantissimo apparecchio dall'allungamento notevole, con i piani di coda rialzati, la fusoliera costruita a guscio in balsa. Ma questo modello ci è sembrato non perfettamente centrato e, inoltre, troppo «corretto» contro le deviazioni della coppia motrice. Il primo difetto si avvertiva in una immaneabile serie di scampamenti durante le planate, il secondo in paurose imbardate che, al momento del decollo, spindevano l'apparecchio a virare strettissimamente verso destra. Molto buono anche questo motore, che è sempre partito senza far troppo disperare il suo proprietario. E ora bisognerebbe consolidare il bravo assessorio nato Martorello, concorrente con un modello che, a detta dello stesso Martorello, doveva, naturalmente, vincere. Effettivamente, l'apparecchio ci è sembrato buono, ma montato troppo in fretta, mal centrato, mal corretto. Una scivolata d'ala al primo lancio e due imbardate nei successivi hanno avuto modo di spargere sul campo un certo numero di brandelli di questo apparecchio, e di creare in noi la convinzione che il giovane Martorello sia troppo impulsivo. Cerchi di riflettere più tranquillamente, una prossima volta, e di

Un decollo a pieno motore dell'apparecchio di Tosaroni.



Il bel modello di Papalia.



ALLA MARCIGLIANA

UN PO' DI STORIA

Per la seconda volta abbiamo avuto modo di assistere ad una gara riservata esclusivamente a modelli con motore a scoppio, ed abbiamo finalmente potuto valutare in tutto il suo giusto peso il significato di questa tendenza che oggi sempre più si fa strada nello spirito degli aeromodellisti italiani. La gara dell'8 giugno 1939 ci rese noto come l'avvento del motore a scoppio per modelli volanti in Italia potesse assumere ben presto un valore decisivo per la attività aeromodellistica italiana; oggi possiamo affermare che le conseguenze di tale avvento non solo si fanno già sentire, ma hanno già determinato quel cambiamento di rotta, a tutto vantaggio del progresso aeromodellistico, da noi auspicato nei giorni in cui i primi «Brown» importati facevano accorrere al Littorio competenti e profani accomunati da un'unica intensa curiosità.

Solo un lustro addietro, l'aeromodellismo italiano penelava tra una forma di vita povera e non ben definita, e un empirismo grottesco che minacciava seriamente di far naufragare la buona volontà di tanti dirigenti in un indubbio insuccesso. Il motore a scoppio, salutato subito al suo apparire in Italia dallo scetticismo dei più e la netta opposizione di taluni, doveva presto indirizzare per la sua stessa caratteristica di macchina evoluta e complicata, lo studio dell'aeromodellismo verso basi più solide e più scientifiche. Al movimento, iniziato da pochissimi apostoli, aderì ben presto un certo numero di giovani, e a questo punto, dopo qualche notevole successo che era servito a chiarire tanti dubbi e a cancellare molte incertezze, la gara tra giornalisti indetta per il Congresso Mondiale della Stampa Aeronautica ci diede la maniera di osservare da vicino gli effetti di valutarne la probabile conseguenza. Come a suo tempo dicemmo su queste stesse colonne, la gara dell'8 giugno 1939 rivelò a noi come la tendenza a costruire modelli con motore a scoppio venisse ormai seguita da grande simpatia dalla maggioranza, ma come i più, praticamente tutti, non avessero ancora le basi sufficienti su cui fare appoggio per potersi dedicare in pieno al problema, senza dubbio

attraente ma non meno ovviamente facile. Si videro in quell'occasione motori maltrattati e incompresi dagli aeromodellisti tacere, riottosi sotto le manovre inappropriate dei singoli disperati proprietari, oppure motori a punto e ben guidati montati su modelli assolutamente inadatti a sopportare le infinite nuove conseguenze della potenza sviluppata dal piccolo cuore d'acciaio.

Si notava nell'insieme una specie di sbandamento, di disordine improvviso. Bisogna riconoscere che se il momento di panico è stato superato in breve tempo e definitivamente, si deve alla fermezza e alla buona volontà con la quale gli aeromodellisti «a motore» attaccarono tutti gli ostacoli, superandoli.

Si studiò il problema da ogni lato, si fecero esperienze, si sacrificarono molti modelli. Il risultato di questo periodo di intenso studio ci è dato oggi dall'ormai compiuta capacità, esistente nella maggior parte di coloro che si sono dedicati alla costruzione di modelli con motore a scoppio, di costruire apparecchi ormai perfetti, idonei, a prescindere dalle sorprese che un motore a scoppio, per quanto ben fatto e di qualsiasi Paese esso sia, riserva sempre a causa della sua natura delicata, a far spalancare gli occhi dallo stupore a quei

le precedenti manifestazioni aeromodellistiche alle quali prendevano parte modelli a motore, ricorderà senz'altro la triste serie di scassature derivante dall'ineffabile «coppia motrice», autentico spaventoso ostacolo che sembrò quasi insuperabile. I modelli presentati a questa gara di Roma ci hanno fornito la chiara convinzione che ormai la «coppia motrice» non è più, per i nostri giovani, che uno di quei tanti dati, perfettamente conosciuti, di cui bisogna tener conto nel progetto.

Abbiamo assistito a decolli rettilinei, rapidi, con brevi rullaggi. Non abbiamo po-

presentarsi: con il modello più a punto.

Giuliani, uno dei tribù di Travagli, aveva inviato sul campo, non potendo venire personalmente per motivi di lavoro, un piccolo grazioso modello di tipo americano, con il motore invertito e l'ala rialzata sulla fusoliera. Non osando nessuno mettere le mani sul delicato strumento, per tema di guai, il bell'aeromodello è rimasto melanconicamente a terra. L'«M.18» di Sinopoli è stato tolto di gara al primo tentativo di volo, da una scivolata d'ala che gli ha fatto fracassare il muso sul terreno.

Ed eccoci alla rivelazione della giornata, alla solita immancabile sorpresa sempre presente in simili occasioni. Chiusa la gara, si presentava sul campo Papalia, con un bellissimo modello tutto lucente di alluminio e di vernice bianca. Il bravo romano non aveva potuto presentarsi in tempo a causa di una candela irrimediabile (questa ce l'ha raccontata lui) e si contentava ora di una dimostrazione fuori gara. Il motore è partito subito splendidamente, il modello si è alzato con ammirabilissima regolarità, ha cominciato a salire lungo una ripida e stretta spirale

CRONACA BREVE

Abbiamo subito capito che si trattava di un modello... in gamba. Tirava su con una costanza mai vista, senza uscir fuori dalla spirale presa in principio, come se corresse su per una scala a chiocciola avvitata nel cielo. Ma quando si sarebbe fermato il motore? Abbiamo presto saputo cos'era successo: al momento del decollo, Papalia aveva creduto che all'autoscatto avesse pensato l'aiutante, questi che ci avesse provveduto Papalia... con le conseguenze facilmente immaginabili. Il modello, appena visibile nel gran nitore del cielo lavato da un venticello gagliardo, salì impetuosamente sino ad una quota ritenuta dai più di circa 200-250 metri, poi il battito regolare del motore cessò ed ebbe inizio la discesa. A questo punto, sembrò che il modello si fosse trasformato di colpo in veltatore, ed iniziò una bellissima planata che, dopo sei minuti di attenta osservazione da parte nostra, lo portò oltre la nostra vista, al di là di una linea collinosa.

Bravo Papalia, bravissimo, però un'altra volta presentati alla gara nel momento giusto.

Con quest'ultimo volo fuori gara si è conclusa la bella mattinata. Diamo qui sotto i tempi dei due vincitori, ricordando che il regolamento non fissava per il funzionamento del motore un determinato periodo, ma dava anzi ampia libertà di scelta al concorrente entro un tempo compreso tra i 20" e i 60". Un'efficace formula dava poi il giusto valore della planata, componendo la classifica secondo un equo principio.

Tosaroni: 1. prova, motore 30", planata 42"; 2. prova: 31", 59"1/5; 3. prova: 19", 25".

Trasagli: 1. prova, motore 10", planata 10"; 2. prova: 30", 29"; 3. prova: 13" e 31"2/5.

UNA PROMESSA

Dopo la premiazione, il Presidente della R. U. N. A. di Roma, generale E. Jacometti, ha rivolto ai partecipanti alla gara parole di elogio e di esortazione, e ha detto che è suo vivo desiderio che questa riunione non sia la prima e l'ultima della stagione, ma che segni invece l'inizio di una serie di raduni per i quali egli fornirà tutto il suo appoggio, perché la bella iniziativa non debba morire nel ricordo di questa breve ma interessante gara.

Noi siamo certi che gli aeromodelisti romani non trascureranno di mettere in pratica il consiglio ricevuto, e ci inviteranno presto ad assistere a nuove simili manifestazioni. Nel corso di una riunione di questo genere, persone ed idee si trovano a contatto, e da questi reciproci scambi di vedute possono nascere interessantissimi risultati. A parte il lato sportivo della cosa, bisogna considerare il problema sotto il punto di vista del progresso

del nostro aeromodelismo. Dal confronto nasce logicamente l'eliminazione, e da questa, a sua volta, l'evoluzione. Gli aeromodelisti dovrebbero quindi — e questo si dice non solo per i romani — organizzare spesso, il più spesso possibile, da sé qualora non vi sia un ente ad appoggiare l'iniziativa, adunate, raduni e gare. Questo servirà a rendere note tante tendenze, ad accomunare scuole diverse, a fondere i risultati ottenuti.

Il movimento aeromodelistico italiano non deve vivere disperso in tante infinite repubbliche, ma deve svilupparsi armonicamente, come un solo organismo vitale. E i giovani non contrastino la realizzazione di questo nostro sogno con l'egoistica erezione di barriere intorno alla loro singola attività. Cerchino invece di render noti, agli altri modellisti, a noi, agli enti che coordinano e controllano la loro attività, ogni piccolo risultato da loro ottenuto. Solo così l'aeromodelismo italiano potrà assumere presto un carattere tale da poter entrare a far parte del gruppo di testa, al quale oggi si è ormai avvicinato con passi da gigante.

CRI



MODELLI VOLANTI IN SCALA

Sul delicato problema degli aeromodeli in scala, capaci di volare sul serio e non soltanto destinati a fare bella figura per terra, hanno scritto un libro in collaborazione due autori inglesi, H. J. Towner e Howard Boys, noti per le loro costruzioni aeromodelistiche in tale campo. Definiti i limiti entro cui la riproduzione in scala è possibile, e i vantaggi che si possono trarre da un simile tipo di costruzione, gli Autori riassumono brevemente i concetti aerodinamici fondamentali per passare poi senz'altro alla descrizione particolareggiata di dettagli costruttivi. Il comando ad ingranaggi, per il suo peso in posizione opportuna e la possibilità offerta di usare un'elica di piccolo diametro è consigliato. Note sulle strutture in genere sono di utilità generale, anche per altri tipi di aeromodeli. Il capitolo sulle eliche è molto semplificato, perché viene fornita un'elica tipo di adatto passo e di diametro convenzionale, con le istruzioni necessarie a

moltiplicarla in scala per molti altri casi di frequente impiego. Il libro termina con un capitolo sulla fotografia degli aeromodeli, che pare adesso un argomento di attualità, e molte belle fotografie lo illustrano, fra cui una di un bimotore «Airspeed Envoy» costruito dal Towner e una di un «Westland Lysander» costruito dai Boys. Alcune tavolette costruttive di aeromodeli in scala sono allegate.

VOLO MUSCOLARE IN GERMANIA

Il «Berliner Tagessicht» del 21 marzo pubblica un interessante esame, per opera di Kurt Doberer, sull'evoluzione degli studi per il volo muscolare che sono stati compiuti in Germania fin dai tempi più lontani. Egli comincia con l'illustrare una poco conosciuta leggenda tedesca, che venne poi cantata dal poeta Edda, secondo la quale un umile orfice, certo Wieland, avrebbe un giorno costruito, con penne tolte ad un'oca selvatica, una macchina per volare. Passa poi a narrare dei tentativi di cui si hanno notizie più certe. Il benedettino Oliver, nel 1000, si gettò da una torre con delle sue ali, ma si infranse le gambe e morì in seguito alle ferite. Ecco il «sarto volante» di Ulm, Albrecht Berblinger, tentare, con ali di lino, di attraversare il Danubio: ma cadde nel fiume e vi annegò. Nel 1808, a Vienna, Urmacher Legen ideò e costruì delle grandi ali di 6 metri di apertura, che fece in carta. Ad esse unì un palloncino, che aveva il compito di aiutare la macchina a salire in alto. Egli illustrò al popolo viennese, radunatosi nella Wiener Prater, la sua invenzione, ma si guardò bene dal provarla. La portò a Parigi, per cogliere anche lì allora, ma, fatti alcuni tentativi non riusciti, dovette fuggire dalla Francia inseguito dall'Ira e la derisione dei parigini delusi. Groof, nel 1824, ideò qualcosa di simile alla macchina di Legen, ma aumentò le dimensioni del pallone, al quale diede un cavo di oltre 30 metri. Egli si riprometteva, una volta raggiunta una certa quota, di liberare l'aerostato e di proseguire con i propri mezzi. L'esperimento non riuscì e l'inventore, caduto da una grande altezza, si uccise. Ecco finalmente ai giorni d'oggi. Un russo, nella piazza rossa di Mosca, sarebbe riuscito, mediante una bicicletta volante, a restare in aria per ben 12 secondi, usando esclusivamente la forza dei propri muscoli. Kurt Doberer termina l'articolo manifestando la sua certezza che un giorno il gran sogno umano del volo naturale diventi realtà.

IL PRESIDENTE DELLA ENGINEERING RESEARCH CORP. di Washington ha dichiarato recentemente che l'industria aeronautica inglese incontra serie difficoltà, specie nella produzione dei motori. Secondo il suo definitivo giudizio, gli ingegneri ed i tecnici inglesi sono molto al di sotto del livello medio. Nonostante ciò non gli sembra assolutamente escluso un importante aumento della produzione prima dell'autunno.

COLLAUDO DELLA «MOTOCICLETTA VOLANTE». Ha avuto luogo a San Diego in California il collaudo, per conto dell'esercito degli U.S.A., di un nuovo apparecchio i cui piani erano stati tenuti segreti: la «motocicletta volante», che può decollare in un piccolissimo spazio, ad alta velocità ed atterrare quasi senza movimento. Il nuovo apparecchio battezzato YO 51 e il cui motore sviluppa un'energia di 420 HP, è stato pilotato molto abilmente da Roberto Klinger, noto collaudatore della Ryan S. T. Co. Gli esperti dell'aviazione militare americana hanno dichiarato che il nuovo apparecchio rappresenta il competitor lungamente atteso, più pesante dell'aria, dell'autogiro. L'YO 51 ha tutti i vantaggi dell'autogiro senza difetti. Uno spazio di meno di 50 piedi ha usato il nuovo apparecchio per il suo primo decollo. Il nuovo apparecchio è stato ideato specialmente per poter essere usato nei collegamenti della fanteria di linea, portare messaggi e coordinare i movimenti delle truppe. In questo genere di lavoro è utilissima la capacità del nuovo apparecchio di atterrare e partire in uno spazio ristrettissimo. L'apparecchio è atterrato con un angolo brusco quasi quanto quello del decollo, ed è rimasto perfettamente immobile quasi appena le ruote hanno toccato terra. L'enorme superficie dell'ala, di 50 piedi, facilita grandemente il decollo e l'atterraggio. I deflettori tipo Flower sono così larghi che rappresentano virtualmente un'ala rettilinea.

L'INGEGNERE aeronautico americano Kibley W. Couse di Nuova York ha costruito un aeroplano su ruote, che è un vagone oficina di 18 tonnellate munito degli attrezzi necessari per la riparazione degli aeroplani. L'officina rotabile essendo facilmente dislocabile, permette la creazione di campi di fortuna in qualunque posto.

LA GRANDE FABBRICA della «National Steel Car» che si dedicherà alla produzione nel Canada dei monopiani da ricognizione «Westland Lysander», avrà un'area di 14.500 metri quadrati. Le sue sale misureranno circa 210 per 70 metri ciascuna.

LA FABBRICA Fokker avrà in animo di costruire, nell'isola di Giava nelle Indie olandesi, uno stabilimento per il montaggio degli aeroplani: ciò sarebbe subordinato alla possibilità che le venisse affidata la costruzione in serie di apparecchi per le forze aeree delle Indie olandesi.

LE SOCIETÀ francesi «Air France» e «Regie Afrique» acquisteranno dalla «Lockheed» sei apparecchi da trasporto per un valore complessivo di circa 112 milioni di lire.

UN NUOVO SERVIZIO della «Trans Canada Air Lines» permette ai passeggeri di inviare a terra telegrammi dagli aeroplani in volo: i messaggi consegnati al personale di bordo vengono trasmessi per radio gratuitamente alla più vicina stazione, donde sono inviati a destinazione attraverso le linee telegrafiche.

GLI ESPERTI americani dei petroli, richiamati negli Stati Uniti dalla Russia nel gennaio scorso, hanno attestato davanti ad alti funzionari del Ministero e dell'Esercito americano che la Russia è in grado di produrre benzina per aeroplani, ma solo di qualità inferiore.

NOTIZIE giunte da Rotterdam dicono che un olandese ed un tedesco, certo H. Greves, sono stati arrestati per aver usato un potente stazione radio ad onde corte per inviare regolamenti: in Germania informazioni meteorologiche di grande valore per l'aviazione.

I PILOTI militari inglesi curano la nervosa dell'aria, ossia l'esaurimento nervoso che è conseguenza di soggiorni troppo prolungati a grandi quote, con una ragione giornaliera di olio di fegato di merluzzo, di carote e di frutta fresche.

ACQUISTATE OGGI STESSO
AVVENTURE DEL CIELO

un romanzo completo, racconti di guerra, cronache, attualità, tecnica, varietà, giochi

COSTA SOLO 2 LIRE



Una pattuglia di velivoli inglesi per il tiro in picchiata del tipo «Blackburn Skua» in volo di perustrazione.

STUDIO DI UN
VELEGGIATORENEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSOGli
ATTACCHI

(Continuazione dal numero precedente)

La progettazione degli attacchi del « Poiana » va fatta con ogni cura e con molto criterio perché trattandosi di parti metalliche, in genere molto sollecitate, si influisce sull'intero veleggiatore per due vie, entrambi molto importanti. Anzitutto, per il fatto del loro ufficio di collegamento, influendo sull'intera robustezza dell'apparecchio. Inoltre, per il fatto stesso che dobbiamo metter mano alla lima e all'alesatore, possiamo pregiudicare tutta la semplicità ed economia che abbiamo tanto tenute presenti finora. Possiamo perciò alcune regole fondamentali che ci proponiamo di seguire. Gli attacchi saranno ricavati tutti dalla lamiera, eviteremo acciai speciali e parti costose, ci serviremo per ritagliare le lamiere dei normali attrezzi del fabbro e del meccanico e, infine, abbotteremo dovunque nella sicurezza, tenendo bassi i valori delle sollecitazioni.

Cominciamo dunque con l'attacco dell'ala alla fusoliera, forse il più importante, ma anche il più semplice. Abbiamo fatto apposta l'ala in tre pezzi, col pezzo centrale passante monolitico, per avere qui un attacco economico e di rapida esecuzione. E' chiaro che, poichè qui siamo noi

che ci appendiamo sotto l'ala con la fusoliera per farci tenere su, ci interessa moltissimo di stare attaccati come si deve.

Immaginiamo allora che sul longherone alare siano applicate delle strisce verticali d'acciaio, tenute con bulloni passanti nello spessore del longherone, e munite ciascuna, in basso, di un occhio. All'ordinata corrispondente di fusoliera, rinforzata opportunamente, siano attaccate analoghe strisce verticali, portanti questa volta l'occhio in alto. Quando l'ala viene poggiata sopra la fusoliera (prima, cioè, di mettere la capottina amovibile trasparente) gli occhi degli attacchi si corrispondono e possiamo unirli con un bullone per lato. Così i due bulloni tengono su tutto e collegano l'ala alla fusoliera.

Fin qui niente di grave, ma il problema si complica quando dobbiamo decidere come attaccare le piastre, o strisce di acciaio, alle due parti in legno. E' chiaro che l'unico sistema è di mettere dei bulloni passanti, ma in che numero e come disposti? Qui non si tratta di dimensionare i bulloni per lo sforzo effettivo, perchè ne basterebbe uno, come quello che infiliamo nell'occhio di collegamento. Si tratta di unire, invece, ferro e legno, senza per questo schiacciare le fibre del legno quando si tira.

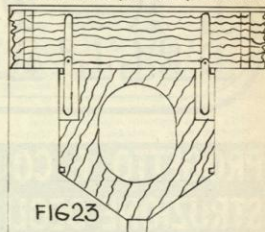
I dati su questo tipo di sollecitazione sono molto scarsi e poco noti. Il regolamento militare inglese, ad esempio, considera la pressione di schiacciamento laterale sullo spruce di 600 libbre per pollice quadrato, cioè circa 42 kg. per centimetro quadrato.

E' chiaro che dobbiamo tenerci ben lontani da tale valore della sollecitazione, perchè qui siamo in un caso ben diverso da quelli a cui siamo abituati. Quando sollecitiamo una trave a flessione, riteniamo di solito che fino a metà del carico di rottura il materiale si comporti elasticamente, cioè si deformi sì, ma torni allo stato primitivo dopo tutto il carico. Nel caso dello schiacciamento, invece, nessuno ci autorizza a fare analoghe ipotesi. Se noi lasciamo che il materiale si deformi, possono accadere fenomeni molto spiacevoli. Noi infiliamo un bullone in una tavola di legno, e poi tiriamo di qua e di là con due strisce metalliche, di fianco. Se il legno cede, il foro si ovalizza, gli attacchi prendono gioco e chissà dove andiamo a finire.

Per questa ragione, nel calcolo di alcuni velivoli a motore di grandi dimensioni, si è anche tenuto un carico unitario di lavoro, per i bulloni prementi il legno di fianco, di un chilo e mezzo per centimetro quadrato. Come si vede, qui c'è addirittura un coefficiente di sicurezza di oltre ventisette, ma bisogna pensare alla presenza delle vibrazioni che vengono trasmesse dal motore e che contribuiscono a schiacciare le fibre, già recise dal bullone. Nel nostro veleggiatore tali vibrazioni non ci sono, ma desideriamo egualmente tenerci bene al sicuro. Perciò terremo un valore della resistenza a schiacciamento del legno, indipendentemente dalla sua qualità ed essenza e dal diametro effettivo del bullone, di due chilogrammi per centimetro quadrato di proiezione laterale del bullone stesso. E' chiaro che qui c'è anche dentro il coefficiente di sicurezza dell'apparecchio, e cioè dobbiamo calcolare che tale sollecitazione si verifichi in volo a coefficiente uno.

Con questi dati, vediamo di definire il numero di bulloni occorrenti e le loro dimensioni. L'attacco lo possiamo per ora schematizzare come in fig. 23. Vediamo qui il longherone, visto davanti, e la corrispon-

dente ordinata di fusoliera nel suo piano. I due attacchi, che conviene mettere più distanziati che sia possibile, devono tenere su fusoliera e pilota, complessivamente.



di circa 130 kg. Ve ne saranno, cioè, 65 kg. per attacco, in volo, a coefficiente uno. Il carico nel bullone che è infilato nell'occhio di ogni attacco è di 65X7-455 kg. a rottura, perchè naturalmente l'attacco deve resistere a rottura almeno quanto il resto dell'ala.

(continua)



Vorrei volare. — S'intende per superficie portante di un'ala tutta la sua superficie in pianta, escludendo soltanto le parti che si trovano nascoste dalla fusoliera (caso dell'attraversamento) o da altri ingombri. Nel calcolo delle caratteristiche di volo, però, si prende di solito per superficie portante tutta quella proiettata dall'ala su un piano orizzontale, comprendendo anche la parte nascosta dalla fusoliera. La cosa non è così complicata come sembra, nel campo dei veri aeroplani, perchè il calcolo consente di arrivare agli stessi risultati indipendentemente dalla superficie assunta, purché si introduca in tutte le formule sempre lo stesso valore, che deve essere anche quello a cui si riferiscono le prove al tunnel sui modelli. Il numero di cavalli occorrenti per far alzare un aeroplano si calcola in modo diverso secondo il tipo e l'impiego del velivolo. Il calcolo, eseguito ad esempio col metodo del diagramma logaritmico, usato generalmente in Italia e che puoi trovare anche esposto nel II volume della Biblioteca dell'Aeromodellista della RUNA, fornisce soltanto la minima potenza necessaria al volo orizzontale, che in generale è assai inferiore a quella che si installa sull'aeroplano. Tutto il di più è disponibile per la salita e per accelerare il decollo, e perciò gli aeroplani moderni, in genere molto caricati, hanno anche grandi potenze installate per potersi sollevare rapidamente anche dai campi più piccoli. Per un aeroplano da turismo monoposto, per un motoalante, ad esempio, bastano al volo orizzontale anche tre o quattro cavalli, ma se ne installano in generale almeno un trentina.

Falconetto Triestino. — Zio Fa'cone, evidentemente abbattuto dal continuo leggere lettere scritte con inchiostro verde, ha senz'altro passato a me la tua corrosiva missiva, intascando però il francobollo. Sappi, Falconetto carissimo, che le mirabili cose che tu vorresti trovare nei trattati di aeromodellismo stanno tutte, condensate e concentrate, in quel meraviglioso pozzo di scienza che è il « Costruttore di Aeromodelli » nuova edizione, opera mirabile di profondissimi e appassionati scienziati dell'aeromodellismo italiano, corroborati da innumerevoli letture di altri scienziati esteri, il tutto imbandito con tale sapiente impasto di scientifici e pratici accorgimenti, che solo dal ritardo con cui viene pubblicato puoi averne una larvata idea. In italiano non saprei assolutamente consigliarti altro. In lingua estera, per esempio inglese, ci sono altri ponderosi trattati, ma dubito forte che il tuo quindicenne comprendono, come tu dici, possa compiutamente esaurirli. Mi congratulo invece per la pratica quadriennale.

L'ING. AERONAUTICO

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

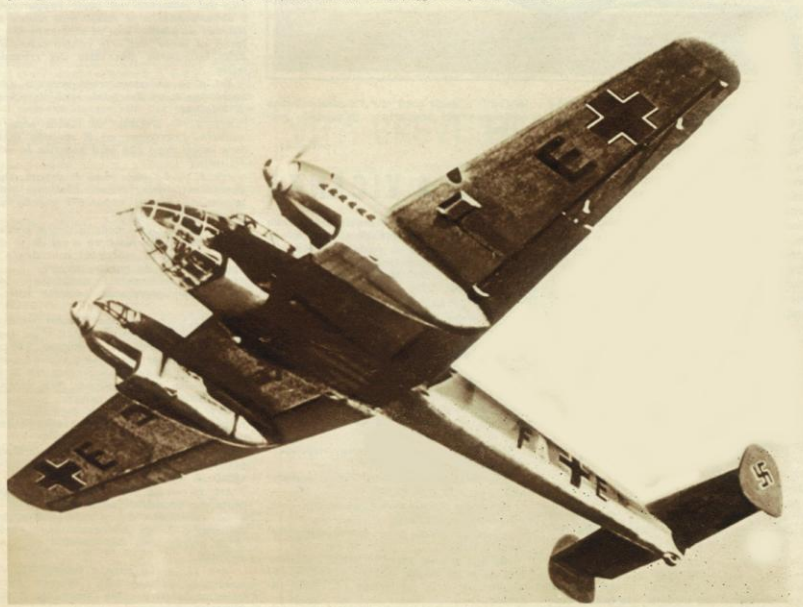
MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 76666
Modelli volanti, parti staccate, disegni,
motorini a accoppio e utensili.
Catalogo illustrato inviando L. 2

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

GERMANIA: il nuovo "Messerschmitt"

La Ditta « Messerschmitt », dopo i successi riportati dai suoi caccia tipo 109 e 110, ha ora terminato una prima serie di un nuovo apparecchio il cui progetto deriva direttamente dall'ultima macchina concepita da Messerschmitt. Come si vede dalla fotografia, si tratta di una specie di riproduzione in scala maggiore del « caccia 110 ». Questo nuovo velivolo, di cui si dice già un gran bene, viene impiegato per il bombardamento veloce. Esso porta quattro uomini d'equipaggio. Si ignorano, ancora, i dati relativi all'armamento e la velocità.



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

(Continuazione dal numero precedente)

UN PO' D'IDRODINAMICA

Fra le molteplici forme che l'attività aeromodellistica moderna assume, la costruzione degli idromodelli è certamente fra le più interessanti e istruttive. Allo stesso modo che dagli aeromodelli destinati al lancio a mano si è gradualmente passati alla quasi esclusiva adozione del decollo da terra, in un desiderio di perfezionare e completare la piccola macchina alata, così dal modello terrestre si passa all'idromodello capace di decollare con mezzi propri da uno specchio d'acqua tranquillo, introducendo nell'aeromodellismo nuovi e complessi problemi la cui soluzione è fonte di altre soddisfazioni.

Lo studio dell'idromodello completo comprende pertanto due parti ben distinte. La fase di volo, assolutamente identica a quella corrispondente di un modello terrestre, è sottoposta alle stesse leggi e richiede quindi lo stesso dimensionamento e regolaggio delle varie superfici. E' di grande importanza ricordare bene questo, nella progettazione degli idromodelli, perché si è spesso tentati di influire sul decollo con uno studio speciale della parte aerodinamica, compromettendo così quasi sempre la fase più importante, che è sempre il volo. L'idromodello invece deve essere provato sempre, magari a terra su erba alta, come un modello qualsiasi terrestre, fino all'accertamento delle sue caratteristiche di volo e di stabilità. Ogni difficoltà di decollo o di ammaraggio sarà eliminata con modifiche agli organi a ciò destinati, galleggianti o in microfilm e destinati alle gare da sala.

Per quanto riguarda la fase di decollo, possiamo dividere gli aeromodelli in due ben distinte categorie. Alcuni, molto leggeri, sono appena poggiati sull'acqua, in cui si immergono pochissimo. Si tratta in genere di piccoli aeromodelli ad elastico pochissimo caricati e costruiti con grande leggerezza strutturale, i quali poggiano di solito su tre rudimentali galleggianti, due sostituenti le ruote del carrello terrestre e il terzo in coda. Riconduciamo a tale categoria quei modelli leggerissimi coperti in microfilm e destinati alle gare da sala, e possiamo comprenderli anche gli idromodelli di dimensioni raggiungenti il tipo Wakefield, ma con tale esuberanza di potenza da poter essere classificati fra gli elicotteri. In tutti questi casi è chiaro che quasi non esiste fase di percorso in acqua. Il modello si stacca dalla superficie liquida quasi verticalmente, strappato violentemente da essa dalla forte trazione, o scollato senza quasi resistenza per la pendenza dovuta alla scarsa immersione. Tanto varrebbe far decollare lo stesso idromodello dal suolo, o da un tavolo liscio, servendosi degli stessi galleggianti, come di pattini, in sostituzione delle ruote. La categoria invece che presenta per noi un manifesto interesse è quella degli idromodelli, ad elastico o a motore a scoppio, che per il loro peso e dimensioni si immergono, in acqua tanto, da incontrare effettivamente in essa una resistenza idrodinamica all'avanzamento. Non consideriamo gli idromodelli veleggiatori per il loro scarso interesse pratico. In questi basterà infatti impermeabilizzare il rivestimento e fare poche modifiche architettoniche per consentire il ritorno in acqua senza danni, la partenza avvenendo come al solito a mano o con cavo.

Lo studio degli organi di decollo e ammaraggio di un idromodello può essere ricondotto a quello del galleggiante tipo da

idrovolo, a cui scafi e galleggianti gemelli o multipli possono essere sempre assimilati. Un galleggiante tipico sarà sempre fornito di gradino, sia esso magari soltanto una troncatura netta del suo spigolo poppiere, per poter generare il distacco brusco dei filetti fluidi. La ragione di ciò è intuitiva quando si confronti il fondo del galleggiante immerso nell'acqua con il dorso di un'ala spostandosi nell'aria. Come in questa si genera, per il moto relativo, una depressione dorsale che è causa di portanza, così in quello nasce, per lo scorrimento fra il fondo e il liquido, una analoga depressione, che incola il galleggiante stesso alla superficie e ne impedisce il distacco. L'ufficio del gradino è quello, in questo caso utile, di provocare con un salto il distacco della vena fluida e quindi la separazione.

Di fondamentale importanza è la posizione del gradino stesso rispetto alla verticale baricentrica, e con questo si entra in pieno nel problema basilare del decollo e delle sue differenze nel modello e nell'idrovolo vero. Molti aeromodellisti, anche esperti, riproducono negli idromodelli forme, dimensioni e disposizione degli scafi o dei galleggianti dei veri idrovoli. Questo sistema potrà dare, in casi eccezionali, qualche risultato positivo, ma la ragione dei numerosissimi insuccessi va ricercata

a differenza del vero idrovolo, non possiamo valerci della posizione del gradino posteriormente al baricentro e della conseguente attitudine ad oscillare longitudinalmente secondo la volontà del pilota, ma dovremo invece creare l'uno anteriore, l'altro posteriore, fra i quali la verticale baricentrica venga a cadere e che generino, con le loro reazioni verticali, una forma di equilibrio longitudinale stabile mantenente l'assetto desiderato. Qualche questo assetto è inutile ripetere. Il problema è perciò circoscritto e definito nelle sue caratteristiche fondamentali. Per vedere in qual modo esso venga caso per caso risolto, dobbiamo esaminare più da vicino le forme effettive dei gal-

Due belle fotografie dell'ultimo veleggiatore costruito dal piacentino Franco Damasio



nella differenza fondamentale fra il vero apparecchio e il modello, che è l'assenza del pilota.

Nell'idrovolo vero, il baricentro si trova di solito davanti al gradino. L'effetto del peso, dunque, ad apparecchio poggiato sul gradino, è di provocare una rotazione in senso picchiante, contrastata soltanto dal momento cabrante offerto dai piani di coda, opportunamente manovrati. La fase di corsa sul gradino è preceduta da un periodo in cui, per effetto delle forze idrodinamiche sullo scafo, questo emerge dall'acqua, ed è conclusa da una deliberata manovra del pilota, che cabrando ulteriormente il velivolo genera un aumento improvviso di portanza che determina il distacco finale. Subito dopo il pilota riporta l'apparecchio, picchiando, in linea di volo.

Tutte queste belle cose nessuno le fa sul nostro idromodello, e pertanto tutta la manovra di decollo deve risultare diversa e soprattutto automatica. Nell'istante del distacco, cioè, il modello deve trovarsi in quel particolare assetto, da noi ormai descritto a sue spese, che corrisponde alla migliore salita. Fino ad allora non si avranno altri elementi di manovra che l'aumento progressivo di velocità, per effetto della trazione dell'elica che vince l'inerzia della massa e le resistenze idro e aerodinamiche, mentre le forme del fondo del galleggiante dovranno esse provvedere alla manovra, cioè ad assicurare in ogni istante l'assetto voluto del modello. Da queste considerazioni si deduce che nell'idromodello,

leggiati e degli scafi che l'aeromodellismo costruisce per sopportare il modello sull'acqua.

(continua)

GARA A VICENZA

Art. 1. — La sede provinciale della R. U. N. A. «Ugo Capitanio» di Vicenza organizza una gara di modelli volanti che si svolgerà il giorno 19 maggio 1940-XVIII sul campo «T. Dal Molin», riservata agli aeromodellisti della città di Vicenza.

Art. 2. — La gara è suddivisa in due classi: allievi e dilettanti.

La classe allievi comprende gli aeromodellisti che seguono il corso iniziale di aeromodellismo ed il tipo di modello concorrente obbligatorio è il veleggiatore costruito durante il corso.

La classe dilettanti comprende tutti gli altri aeromodellisti e si divide in due categorie: a) modelli veleggiatori; b) modelli a motore elastico.

Art. 3. — I modelli devono rispondere ai seguenti requisiti:

a) l'apertura alare deve essere compresa fra m. 0,70 e m. 3,50;

b) carico alare minimo: 15 gr. per dmq. di superficie portante;

c) la fusoliera deve essere completamente chiusa;

d) la sezione maestra della fusoliera deve avere il valore minimo seguente (S) in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

veleggiatori $S = L^2/200$;

modelli motore elastico $S = L^2/100$;
e) la molla elastica dei modelli a motore elastico deve essere completamente contenuta nell'interno della fusoliera;
f) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 4. — La partenza dei modelli è effettuata nel seguente modo:

Categoria A: a mano con spinta; categoria B: di corsa con filo inestensibile della lunghezza non superiore ai 100 metri.

Art. 5. — Il tempo di volo sarà calcolato dal momento nel quale l'apparecchio è abbandonato a sé stesso o si stacca dal sistema di lancio, fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro ostacolo o della scomparsa alla vista del cronometrista.

Art. 6. — I concorrenti possono effettuare due lanci dei quali sarà classificato il migliore.

Art. 7. — L'ordine di lancio segue il numero d'iscrizione ed il secondo lancio avrà luogo dopo che sarà esaurita la serie dei primi.

Art. 8. — Le gare sono di durata. Ogni concorrente della classe dilettanti potrà presentare diversi apparecchi purché non equivalga fra di loro.

Art. 9. — Ogni modello dovrà portare, ben visibile nella fusoliera e sul dorso dell'ala il nome di matricola consistente in una I seguita da quattro lettere.

Art. 10. — Durante lo svolgimento della gara sono severamente vietati voli di prova.

Art. 11. — Le iscrizioni devono pervenire alla R. U. N. A. «Ugo Capitanio» via Riale n. 5 non più tardi del 16 maggio. Assieme alla domanda di iscrizione dovranno essere presentati i modelli concorrenti per la verifica delle caratteristiche. Non saranno accettate iscrizioni sul campo.

Art. 12. — La R. U. N. A. declina ogni responsabilità circa danni eventuali arrecati ai concorrenti ed ai modelli.

Art. 13. — La gara sarà dotata di diversi premi, che verranno comunicati, consistenti in diplomi e premi in danaro.

Art. 14. — La giuria della gara è composta dal presidente della sede provinciale o suo incaricato, dal maestro dell'aeromodellismo e da un cronometrista. I giudici della giuria sono insindacabili ed inappellabili.

Art. 15. — La gara è subordinata alle condizioni atmosferiche. Essendo queste negative la gara verrà rimandata a data da determinarsi.



CONCORSO NATIONALE ANNO XVIII

Art. 1. — La R.U.N.A. per l'anno 1940-XVIII, bandisce il VI Concorso Nazionale di modelli volanti che si svolgerà a Roma, Campo della Marcelliana, nei giorni 8 e 9 settembre 1940 A.-XVIII. I risultati del Concorso sono validi per l'assegnazione della « Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini », secondo quanto in seguito è specificato.

Art. 2. — Possono partecipare al Concorso solo i soci della R.U.N.A. in regola con la tessera dell'anno XVIII, che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista e che non siano notoriamente proprietari o facenti parte di aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 3. — Il Concorso comprende 2 categorie:

a) modelli volanti a fusoliera veleggiatori;

b) modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica.

Art. 4. — I concorrenti partecipano:

a) a titolo individuale;

b) a titolo collettivo;

con lo stesso motore e secondo le modalità in seguito specificate.

Art. 5. — Le Sedi periferiche partecipano al Concorso con la squadra composta di tutti i concorrenti associati a ciascuna di esse: ogni Sede può iscriverne un concorrente, in ognuna delle categorie, per ogni scuola da essa istituita e funzionante anteriormente al 31 maggio 1940-XVIII, e che, nei 12 mesi precedenti a tale data, abbia avuto almeno 15 (quindici) allievi.

E' fatto assoluto divieto di comporre le squadre con elementi che, pur tesserati da una Sede periferica, non siano anche residenti nella circoscrizione della Sede periferica rappresentata.

La Sede centrale si riserva di invitare quelle Sedi periferiche che hanno svolto la migliore attività, ad inviare uno o più allievi, particolarmente meritevoli, ad assistere alle gare a titolo di premio.

Art. 6. — Durante lo svolgimento delle gare del Concorso si svolge una gara per modelli volanti con motore a scoppio (allegato 2).

La graduatoria della gara di cui al presente articolo non ha valore per la classifica delle Sedi periferiche.

Art. 7. — Durante lo svolgimento delle gare del Concorso si svolgono prove per tentativi di primato (allegato 3), da parte dei concorrenti iscritti al Concorso od alla gara di cui al precedente articolo 6. A tali prove sono ammessi gli stessi modelli presentati alle gare, se rispondenti alle prescrizioni indicate nel regolamento speciale che segue (allegato 3), oppure altri modelli appositamente costruiti.

Le prove di primato concernono:

a) categoria aeroplani con motore a matassa elastica: durata, distanza, velocità, altezza; gli eventuali primati sono considerati separatamente: con partenza da terra e con lancio a mano;

b) categoria aeroplani con motore a scoppio: durata, distanza, velocità, altezza;

c) categoria veleggiatori: durata, distanza, altezza.

Art. 8. — La Direzione di gara è così composta: il Delegato Nazionale dell'aeromodellismo, presidente; un rappresentante del giornale L'Aquilone; un rappresentante del Ministero dell'Aeronautica.

La Commissione sportiva è così composta: il Delegato Nazionale dell'aeromodellismo, presidente; n. 4 commissari sportivi; n. 2 cronometristi.

Art. 9. — Gli eventuali reclami devono essere presentati entro un'ora dalla fine della gara alla quale si riferiscono, ed essere indirizzati al presidente della Commissione sportiva accompagnati dal deposito di L. 25 che è restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 10. — I concorrenti che danneggiano i modelli di altri concorrenti o comunque intralciano il regolare svolgimento delle gare, o compiono atti di indisciplina, sono squalificati.

Art. 11. — La R.U.N.A. non assume altro obbligo che l'assegnazione dei premi secondo le classifiche stabilite dalla Commissione sportiva, e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone ed alle cose, sia dei concorrenti sia di terzi, in dipendenza delle gare.

Art. 12. — Il concorso si svolge in conformità del Codice Sportivo della F.A.I. Per ogni controversia fa testo esclusivamente la

edizione del regolamento in opuscolo, pubblicato dalla R.U.N.A.
Roma, 7 aprile 1940-XVIII.

IL PRESIDENTE DELLA R.U.N.A.

REGOLAMENTO PARTICOLARE

1 - Prescrizioni tecniche.

Art. 1. — I modelli presentati possono essere di qualunque tipo e debbono rispondere alle seguenti prescrizioni:

a) debbono essere provvisti di fusoliera interamente chiusa, esclusa la fusoliera « a tubo », senza limitazioni di sezione massima;

b) l'apertura non deve essere superiore a m. 3,50;

c) il peso complessivo del modello in ordine di volo non deve essere inferiore ai seguenti valori:

apertura:

da cm. 70 a cm. 100 peso min. gr. 100

» 100 » 125 » » » 175

» 125 » 150 » » » 250

» 150 » 175 » » » 350

» 175 » 200 » » » 450

» 200 » 250 » » » 650

» 250 » 300 » » » 950

» 300 » 350 » » » 1350

d) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 2. — Il lancio avviene secondo le norme stabilite dal codice sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti, ed esclusivamente da terra per mezzo dell'elica per la categoria b).

Art. 3. — Il tempo di volo viene cronometrato dall'istante nel quale l'apparecchio si distacca dal sistema di lancio o del lancio a mano, per la categoria a), o dall'istante nel quale l'apparecchio è abbandonato a sé stesso, per la categoria b), fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro un ostacolo, della scomparsa dalla vista del commissario addetto al controllo e del cronometrista.

Art. 4. — Su ogni semala dei modelli deve essere applicata, a cura dei concorrenti, la sigla A, per i modelli veleggiatori, oppure B, per i modelli a matassa elastica, seguita dal numero di gara che viene assegnato dalla R.U.N.A. (Sede Centrale) e comunicato a mezzo della conferma d'iscrizione. La sigla non deve avere altezza minore di cm. 5 (cinque). Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: *Modello appartenente a...* (chi ne avesse in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla Sede Centrale).

Art. 5. — Le parti B vengono restituite alle Sedi periferiche, quali conferme d'iscrizione, e devono essere presentate dai concorrenti all'arrivo a Roma ed alla presentazione dei modelli.

Art. 6. — I partecipanti al Concorso, concorrenti ed assistenti, devono presentarsi alla R.U.N.A. Sede Centrale, Piazza del Popolo, 18, Roma, entro le ore 12 del giorno 7 settembre 1940-XVIII.

Art. 7. — Le Sedi periferiche devono provvedere alla spedizione dei modelli volanti della propria squadra, confezionati possibilmente in un unico collo ed in modo tale da non subire danneggiamenti, all'indirizzo: *Reale Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma.*

La spedizione deve essere eseguita in tempo utile affinché l'arrivo a destinazione avvenga al più tardi entro il giorno 6 settembre 1940 A.-XVIII.

Al termine delle gare del Concorso i capisquadra devono consegnare i colli, chiusi e muniti dell'indirizzo per la spedizione, all'incaricato della R.U.N.A. Sede Centrale per la spedizione.

Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma).

Tanto le sigle che la dicitura devono essere applicate con tinta o mezzi indelebili.

II - Eliminazione - Iscrizioni.

Art. 1. — Le Sedi periferiche indicano una gara eliminatoria per ogni scuola da ciascuna di esse istituita e funzionante anteriormente al 31 maggio 1940-XVIII, e che nel 12 mesi precedenti a tale data abbia avuto almeno 15 (quindici) allievi, attenendosi a quanto è prescritto nel presente regolamento del Concorso, generale e particolare, per ogni categoria del Concorso.

Art. 2. — Il primo classificato nella categoria a) ed il primo classificato nella categoria b) sono i concorrenti al Concorso.

Art. 3. — Ogni Sede periferica partecipante al Concorso è rappresentata da una squadra composta dei concorrenti ad essa iscritti.

Ogni Sede Centrale delega un componente della squadra quale capo-squadra.

Art. 4. — Le date delle eliminatorie devono essere comunicate alla R.U.N.A. Sede Centrale non oltre il 15 giugno 1940-XVIII, e comunque con non meno di giorni 10 di anticipo.

Art. 5. — Le eliminatorie devono essere controllate da una commissione sportiva così composta:

Il Presidente della Sede, presidente (può delegare altra persona); 2 commissari sportivi; 1 cronometrista.

Art. 6. — I risultati delle eliminatorie devono essere comunicati alla R.U.N.A. Sede Centrale non oltre il 25 agosto 1940-XVIII, unendo i seguenti documenti:

verbale originale della commissione sportiva;

schede di iscrizione dei concorrenti, riempite nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero di gara che viene assegnato dalla Sede Centrale;

schede di iscrizione della Sede, riempita nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero d'ordine che viene assegnato dalla Sede Centrale.

Art. 7. — Le parti B vengono restituite alle Sedi periferiche, quali conferme d'iscrizione, e devono essere presentate dai concorrenti all'arrivo a Roma ed alla presentazione dei modelli.

Art. 8. — I partecipanti al Concorso, concorrenti ed assistenti, devono presentarsi alla R.U.N.A. Sede Centrale, Piazza del Popolo, 18, Roma, entro le ore 12 del giorno 7 settembre 1940-XVIII.

Art. 9. — Le Sedi periferiche devono provvedere alla spedizione dei modelli volanti della propria squadra, confezionati possibilmente in un unico collo ed in modo tale da non subire danneggiamenti, all'indirizzo: *Reale Unione Nazionale Aeronautica, Piazza del Popolo, 18, Roma.*

La spedizione deve essere eseguita in tempo utile affinché l'arrivo a destinazione avvenga al più tardi entro il giorno 6 settembre 1940 A.-XVIII.

Al termine delle gare del Concorso i capisquadra devono consegnare i colli, chiusi e muniti dell'indirizzo per la spedizione, all'incaricato della R.U.N.A. Sede Centrale per la spedizione.

Art. 10. — La non integrale osservanza delle condizioni prescritte dal presente regolamento è causa inderogabile della non iscrizione al Concorso della Sede e dei concorrenti.

III - Svolgimento delle gare - Classifica a titolo individuale - Classifica delle Sedi.

Art. 1. — Ogni concorrente deve effettuare una serie di 3 (tre) lanci.

La categoria a), veleggiatori, svolge una gara in pianura, ed una gara su pendio; ogni gara consta di una serie di 3 (tre) lanci.

Art. 2. — Sono classificati i lanci di durata minima di 30" (trenta secondi).

I lanci di durata inferiore a 30" (trenta secondi) sono considerati lanci mancati e possono essere ripetuti: ogni due lanci mancati consecutivi equivalgono ad un volo classificato, di durata nulla.

Compiuta la serie di 3 (tre) lanci classificati, od al massimo di 6 (sei) lanci mancati, il concorrente ha finito la gara.

Art. 3. — Per ogni gara viene stabilita una classifica a titolo individuale, oltre ad una classifica assoluta per la categoria a), ed una classifica a titolo collettivo, dei concorrenti: per le Sedi viene stabilita una classifica per ogni gara ed una assoluta.

Art. 4. — La classifica a titolo individuale viene stabilita, per ogni gara delle categorie a) e b), in base al miglior tempo di volo dei lanci classificati di ogni concorrente.

La classifica assoluta della categoria a) è stabilita in base alla media fra i migliori tempi ottenuti da ciascun concorrente nelle due gare, in pianura e su pendio.

Art. 5. — La classifica a titolo collettivo viene stabilita, per ogni categoria a) e b), in base alla media di tutti i tempi di volo, classificati e mancati, di ogni concorrente: i lanci non effettuati sono considerati di tempo nullo ed entrano nelle medie, in numero corrispondente ai lanci mancati che ogni concorrente avrebbe ancora diritto di effettuare, oltre quelli classificati.

Art. 6. — La classifica delle Sedi periferiche viene stabilita, per ogni categoria a) e b), assegnando ai concorrenti un numero di punti uguale al numero d'ordine di ciascuno di essi nelle classifiche a titolo collettivo, facendo la media dei punti di tutti i concorrenti componenti la squadra di ogni Sede; dai punteggi così ottenuti si detrae un punto per ogni scuola, in più di una, istituita e rappresentata al Concorso da ogni Sede periferica.

VITA BREVE DI UN « A. P. 13 »

La fotografia a destra riproduce il volo felice di un giovanissimo « A. P. 13 » nato alle spuntate della primavera in quel di Arezzo. Ecco poi la disperazione di Gastone Mazzerelli, sventurato genitore, e di un altro congiunto, sulle misere spoglie del modello.



Art. 7. — La classifica assoluta delle Sedi periferiche viene stabilita dalla somma dei punteggi della classifica di ogni gara.

Art. 8. — Per entrare in graduatoria le Sedi devono presentare, per ogni scuola rappresentata al Concorso, un concorrente per ogni categoria.

IV - Premi.

Art. 1. — La R.U.N.A. assegna i seguenti premi:

a) Classifica a titolo individuale:

Categoria a) - veleggiatori

gara in pianura: 1. classificato L. 100;

2. class. L. 75; 3. class. L. 50;

gara su pendio: 1. classificato L. 100;

2. class. L. 75; 3. class. L. 50;

classifica assoluta: 1. classificato L. 200 e

medaglia d'argento dorato; 2. class. L. 150 e

medaglia d'argento; 3. class. L. 100 e medaglia di bronzo.

Categoria b) - motore a matassa elastica

1. classificato L. 200 e medaglia d'argento

dorato; 2. class. L. 150 e medaglia d'argento;

3. class. L. 100 e medaglia di bronzo.

b) Classifica a titolo collettivo:

Categoria a) - veleggiatori

1. classificato L. 200; 2. class. L. 150;

3. class. L. 100;

Categoria b) - matassa elastica

1. classificato L. 200; 2. class. L. 150;

3. class. L. 100.

c) Classifica assoluta delle Sedi:

1. classificato L. 400; 2. class. L. 300;

3. class. L. 200.

Art. 2. — I premi elencati nel precedente

art. 1, sono assegnati:

a) classifica a titolo individuale: ai concorrenti;

b) classifica a titolo collettivo: alle Sedi

periferiche;

c) classifica assoluta delle Sedi: alle sedi

periferiche.

Art. 3. — I Presidenti delle Sedi periferiche

possono assegnare, ai componenti le

proprie squadre, alcune aliquote dei premi

di cui in b) e c) del precedente articolo.

V - Norme amministrative.

Art. 1. — La R.U.N.A. Sede Centrale concede

ai partecipanti al Concorso, concorrenti ed

ai concorrenti alle Sedi periferiche:

a) rimborso del costo dei viaggi delle

squadre in terza classe, dal luogo di residenza

a Roma e ritorno, tenuto conto delle speciali

tariffe e riduzioni concesse dalle Ferrovie

dello Stato durante l'epoca del Concorso;

b) alloggio e vitto gratuito durante i

giorni in cui si svolge il Concorso.

c) assicurazione per eventuali danni alla propria persona con i seguenti massimali:

L. 5 al giorno in caso di inabilità temporanea;

L. 10.000 in caso di morte;

L. 20.000 in caso di inabilità permanente.

Art. 2. — La R.U.N.A. Sede Centrale concede

le facilitazioni di cui al precedente articolo

1, esclusivamente ai concorrenti ed agli

assistenti regolarmente iscritti dall' Sedi

periferiche: chiunque altro voglia assistere

al Concorso deve provvedere a proprie spese

al Concorso.

Art. 3. — Le spese di spedizione dei modelli

a Roma sono a carico delle Sedi periferiche:

per le spedizioni di ritorno potrà provvedere la Sede

Centrale, addebitandone le spese alle singole Sedi

periferiche.

Nel prossimo numero verranno pubblicati i regolamenti speciali

allegati al presente bando.

UN NUOVO REGOLAMENTO

La gara per modelli volanti con motore a

scoppio svoltasi a Roma domenica 14 aprile

ha visto, dal punto di vista del regolamento,

una interessante innovazione. La classifica

infatti, non era effettuata in base ai tempi di

volo, come è solito, ma in base al rapporto

fra la durata del volo a motore e quella

della planata.

Ai partecipanti non era stata fissata una

esatta durata di motore, ma era stata la

scelta loro libera scelta entro un limite

minimo di 20" ed un massimo di 60".

Questo era stato fatto per handicapare

in un certo senso i modelli, cosa che in

gratifica non avviene. Secondo noi non è una

buona idea quella di lasciare al concorrente

libera scelta della durata del volo a motore,

in termini molto ampi, poiché questo può

generare una quantità di incidenti facilmente

immaginabili.

E bene si lasci una certa ampiezza, poi,

che tutti sanno quanto sia difficile la regolazione

esatta di un autoscatto e con i soliti regolamenti,

a limite di tempo ben definito, e sono molti i voli

non classificabili a causa della durata imprecisa del volo a

motore: ma siamo del parere di ridurre la

durata minima di 45", tempo che si è dimostrato

più che sufficiente, e di ridurre la massima a 35".

Per una esatta valutazione delle prove è

quindi ottima l'idea del rapporto fra durata

del volo a motore e quella della planata: che

si ottiene dividendo la prima per la seconda.

Il numero che ne risulta è una specie di

coefficiente di qualità del modello.

INGHILTERRA

Ecco una forma d'aeromodellismo di nuovo genere. La ditta «Saunders Rees Ltd» costruisce, dietro ordinazione, degli esemplari in scala ridotta di aeroplani di grande tonnellaggio, allo scopo di studiarne durante il volo le caratteristiche aerodinamiche meglio di quanto si fa mediante la prova al tunnel. Il singolare modello volante riprodotto nella fotografia riproduce in scala un «Sara» che verrà adibito al traffico civile.



Secondo alcune notizie non ufficiali, il modello veleggiatore «F.U.V.I.», progettato e costruito dal trevigiano Vittorio Furlanetto, avrebbe compiuto alcuni giorni fa, sul campo della Marca Trevigiana, un volo eccezionale durante il quale avrebbe toccato la quota di 1500 metri. Il modello si sarebbe staccato dal cavo di lancio alle 14.37 esatte, ed avrebbe subito cominciato a salire rapidamente, trascinato da una termica di notevole forza. Compresa l'importanza del caso, i dirigenti della R.U.N.A. presero sul campo avrebbero pensato di organizzare un inseguimento con un velivolo della locale scuola di volo, e in breve il pilota Poli sarebbe partito a bordo di un «Ro. 5», alla caccia del modello... latitante.

Il veleggiatore «F.U.V.I.» avrebbe toccato terra alle 15.30, dopo un viaggio sensazionale fra le nubi. Mentre siamo in attesa di un comunicato ufficiale della sede trevigiana della R.U.N.A., non possiamo fare a meno di insinuare al bravo Vittorio Furlanetto, insieme ai sensi della nostra logica ammirazione, una buona e meritata... tirata d'orecchi, per non averci fatto sapere nulla di questo suo successo, al quale, quando ci giungeranno i dati ufficiali richiesti, dedicheremo un maggiore e più decoroso spazio.

Dicono che il ritorno della primavera segna il ritorno alla vita e a tante altre belle cose. E' un vecchio luogo comune, è vero, ma per gli aeromodelli la primavera è effettivamente un periodo di rinascita. I modelli tornano ad invadere i campi d'aviazione, ritornano le gare, ritornano i bei voli, e... i tempi da primato.

Anche a Vicenza la primavera ha riportato le gare. Il 3 marzo si è svolta la prima di categoria, che ha visto vincitore Sergio Borgo con un volo di 7" e 50".

La seconda si è svolta il 7 aprile sul campo «T. Dal Molin» ed oltre ad aver incontrato il nostro amico di tutti i costruttori, ha anche regalato agli aeromodellisti concorrenti delle gradevoli sorprese.

Infatti, molti dei tempi segnati sono stati molto eccezionalmente buoni. Il veleggiatore, il vincitore della quale segnò il bellissimo tempo di 23": ma non è stato il solo dei voli della giornata, poiché anche il secondo ed il terzo della categoria raggiungevano rispettivamente 10"12" e 9".

Ma le sorprese non finivano qui: dei bei voli sono sempre delle sorprese relative, in quanto si possono spiegare con la presenza di termiche, fortunaccia e simili. La vera sorpresa è stato, o meglio è stata, la quarta classificata, la rondine Ada Fugagnolo, valente costruttrice di modelli volanti, che ha conquistato il quarto posto in classifica, con un buon tempo, lasciandosi dietro un discreto numero di costruttori in pantaloni, più o meno lunghi.

Anche la categoria ad elastico ha visto dei bei risultati, e a sentire gli stessi vicentini, un notevole progresso.

Il modello più quotato è stato quello di Pedrina: una riproduzione modificata dell'«E. T. I» descritto tempo addietro su queste colonne. Questo modello, progettato da Travagli, ha meravigliato tutti con le sue salite in candela e le sue lente discese in volo vibrato. Anche il tempo segnato è stato buono: 2"07".

Ecco la classifica della gara per entrambe le categorie:

VELEGGIATORI

1. Angione Angionino 23".

2. Taberna Silvestro 10"12".

3. Pedrina Domenico 9".

4. Fugagnolo Ada 2"58".

5. Coratini Antonio 2"45".

MODELLI AD ELASTICO

1. Pedrina Domenico 2"07".

2. Borgo Sergio 1"54".

3. Coratini Antonio 1"40".

4. Franceschi Francesco 1"27".

5. De Rossi Giordano 1"26".

Il 30 marzo u. s. è stato ospite di Firenze per una ispezione ai Reparti pre-aeronautici della GIL il S. C. di Stato Maggiore. Dopo l'ispezione il Gerarca, accompagnato dal Federale, e ricevuto dal Presidente e dal Segretario ha voluto visitare la Sede della R.U.N.A. soffermandosi particolarmente nei locali della Scuola di aeromodellismo e sostando alcuni istanti in raccoglimento nella Cappella votiva dedicata ai nostri Caduti. Indi, sempre accompagnato dal Federale e dai dirigenti della Sede, si è recato all'Aeroporto di Peretola ove ha visitato la Palazzina della R.U.N.A. e l'Azienda e ricevuto l'omaggio del Comandante dell'Aerocentro. Al termine della visita il S. C. di Stato Maggiore della GIL ha espresso al nostro Presidente il suo più vivo compiacimento.

Domenica 31 marzo i soci della R.U.N.A. di Prato e gli aeromodellisti di Firenze hanno effettuato una visita d'istruzione all'Aeroporto di Peretola.

Guidati dal Seniore Magrini — Comandante dell'Aerocentro — i giovani hanno studiato minutamente le opere della R.U.N.A. Palazzina ed Aziende, soffermandosi di-

nanzi agli apparecchi dei quali il Seniore Magrini ha illustrato le particolari caratteristiche.

Quella specie di intavolato (santo intavolato) che è Franco Petrilli da San Miniato, meglio noto ai lettori sotto lo pseudonimo di Pegaso, dopo essersi dimenato per un anno e riuscito a convincere i dirigenti della GIL della sua città ad aprire una scuola di aeromodellismo di cui egli è istruttore. Il corso si è già iniziato nei locali della Scuola Artigiana in via Guicciardini.

Finestre aerodinamiche. Gli iniziati hanno già capito che si tratta, e ci rincresce molto per la delusione che provano gli altri quando si accorgono che non era nostra intenzione di intrattenersi sulle cortesi, sui complimenti e sui riguardi che si usano nel mondo degli aeroplani. Noi vogliamo semplicemente affermare un poco sulle ultimissime novità in fatto d'aerodinamica, che in certi casi, ed in specie quando si riferisce alle ali, consuetudine vuole che si misuri in gradi di «finestra».

Una volta tutto l'equivoce rimproverato, tanto per entrare in argomento, che di finenza in finenza siamo giunti ai «motori piatti». L'ingombro dell'organo motore-propulsore era rimasto l'ostacolo più ostinato contro il quale si sono infranti finora i tentativi dei progettisti per realizzare un profilo aerodinamico al cento per cento. Quell'affare grosso e tondo che si chiama motore a stella e quell'altro cornuto e ribosso a forma di V o di W con i cilindri in linea costituiscono per l'aeroplano il più grave attentato alla sua linea alare: un po' come la pancia per un uomo. E' vero che in questi ultimi tempi si sono compiuti addirittura miracoli per contenere tali protuberanze, e ciò è tanto più meritorio quando ai pensati che le potenze sempre maggiori tendono invece a far aumentare anche la superficie frontale dei motori. Così, per quelli raffreddati ad aria si è avuta la doppia «a» la trina stessa in maniera da suddividere ancora di più la cilindrata totale con la conseguente diminuzione del diametro frontale, e per motori con i cilindri in linea il problema non si è presentato grave, fino alle piccole potenze con una sola fila di cilindri invertiti e raffreddati ad aria, ma allorché si è trattato di nascondere i grossi motori con tre file di cilindri ci sono voluti capolavori di capotatura, come del resto anche per quelli a stella, allo scopo di salvare l'aerodinamica il più possibile. E pazienza se si trattasse soltanto del monomotore, poiché, dovendo per forza maggiore assistere il volume della fusoliera, l'installazione di un motore sul davanti di essa con una appropriata carenatura, non sarebbe poi un diavolo in casa. Ma quando sul bordo di attacco dell'ala vengono piazzati due, i quattro e qualche volta i sei motopropulsori, capitate da voi che le cose cambiano. Sono metri quadrati in più di superficie che vengono a cozzare nell'aria dove trovano una resistenza che si moltiplica con la velocità dell'aria.

E dire che, a parte i motori, tutto ciò che era possibile far scomparire è scomparso. Si cominciò abolendo quel vero e proprio cascone costituito dal bipiano con la sua enorme pabbia formata dai montanti e dai tiranti, poi si dette una spazzata a tutti gli angoli ed a tutte le escrescenze (mitragliatrici accoppiate sopra il cofano del motore, quadrati e sfacciatati radiatori che sembravano palazzi novecento, serbatoi supplementari a barilotto sotto l'ala parassole). Ogni cosa fu plasmata, modellata, affusolata, levigata, dal mozzo dell'elica terminante a cono fino al pezzo della coda. Infine, ci siamo liberati anche del controllo ridico, e con la sua scomparsa sembra si sia iniziata l'era della retrattilità. Si parla insistentemente (i superficiali variabili, di ali a cassetto, di un sempre maggiore rimpicciolimento in volo. Già gli umoristi, che attraverso il paradosso insultano il senso delle cose, vedono gli aeroplani completamente rientrabili, nell'elica che naviga da sola nello soazio. Ma, come abbiamo detto in principio, l'ingombro del motore è il più duro a morire, come un pugno di crema, più lo stringi e più ti scappa tra le dita.

Ora però anche questa difficoltà starebbe per... spianarsi. I «motori piatti» sono una realtà vivente seppure allo stato tenero. I francesi li vedono «annestati nell'ala» e gli americani li chiamano «motori tavola». E giacché siamo a tavola ecco serviti alcuni particolari cucinati da Flight a da Les Alises.

Il costruttore Bugatti ha realizzato un motore piatto a due file di cilindri orizzontali, della potenza di 1500 HP. ad un regime di 3000 giri al minuto. Con l'intermediario di un riduttore, questo motore che pesa 750 kg., aziona due eliche coniali giranti in senso inverso. Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Il motore piatto è inoltre stato oggetto di una serie di relazioni al recente Congresso della Produzione Aeronautica organizzato a Los Angeles dalla S. A. E. Secondo W. E. Beall e E. G. Emery, due tecnici della «Boeing Aircraft Co.», il motore completamente racchiuso nell'ala presenta ancora qualche problema da risolvere quantunque i vantaggi in fatto di finenza siano evidenti.

Incontri con KELLER

(Continuaz. del numero precedente)

Ritorno nella sala esultante. Offro al fiero comune italico la corona con la promessa di porla in testa a Cesare quando varcherà il Rubicone.

Con le credenziali di Ambasciatore della Repubblica raggiunsi la Reggenza del Carnaro.

Proseguo per Zara in volo per far marvi il Governo dalmata — ma i tre giorni erano passati ed una nuova ondata della stampa annunciava che la Camera dei Deputati aveva dato il voto di fiducia al Governo per il trattato di Rapallo. Si inizia il lavoro di blocco della Città di Vita — per terra e per mare.

Nel 1928, a Roma — avevo allora vent'anni giusti —, sentivo quanto mai urgente in me una volontà dinamica, un'ansia costruttiva: il mio temperamento mi aveva fatto — fin da quel che anno prima — ammirare Marinetti; fin da quando cioè, quattordicenne appena ascolavo a bocca aperta le narrazioni delle battaglie futuriste di Gerardo Dottori, il grande pittore mio concittadino seguace di Marinetti fin dalle epoche prime del futurismo. E a Roma, conducendo vita in comune con i maggiori artisti futuristi — da Balla a Prampolini, da Keller a Vassari, da Settemilli a Carli, da Marchi a Orzi —, fondai il «futurblocco». Voleva essere, questo, un gruppo di artisti creatori — pittori, poeti, scultori, ecc. — un gruppo organico che avrebbe dovuto organizzare manifestazioni in grande stile; che avrebbe dovuto dar vita ad un giornale e ad una casa editrice; ad un teatro e ad una impresa di produzione cinematografica. Ma, il «futurblocco» poté solo in parte realizzare il suo vasto e troppo audace programma. Mancavano i mezzi. In ogni modo riuscì — con la collaborazione del violoncellista Barbian — ad organizzare, fra le altre cose, una commemorazione del compositore futurista Silvio Mix. Il successo fu caloroso. Ma la manifestazione memorabile del «futurblocco» fu quella che si svolse nel salone della Associazione Piemontesi. Credo che fosse la prima volta, dopo tanti anni, che un gruppo di futuristi numerosi ed importante, poteva presentare ad un pubblico folto e intelligente, una serie di idee e di realizzazioni. Marinetti, animatore giovanissimo — il più giovane sempre, di tutti noi — era presente. E con lui ero riuscito ad adunare quasi tutti i nomi più belli del futurismo italiano: da Prampolini a Balla, da Dottori a Vassari, da Orzi a Benedetti.

Ed ero riuscito a far aderire alla mia iniziativa due grandi poeti-aviatori: Guido Keller e Fedele Azari.

Ecco perché in questo capitolo ho parlato del «futurblocco»: scrivendo di Keller non potevo dimenticare quello che per me è un vivo ricordo: la manifestazione al «Piemontesi».

Azari, quella sera, disse, applauditissimo, un suo aeropoema. Fu l'ultima cosa che di lui udirono e pubblico e amici. E fu anche l'ultima volta che Keller e Azari furono visti assieme. Pochi mesi dopo Keller moriva; a pochi giorni di distanza pure Azari partiva per sempre.

Dopo che Azari quella sera ebbe declamato il suo poema, doveva parlare Keller. Ma egli aveva manifestato l'intenzione di voler narrare al pubblico certe imprese... non aviotorie ma troppe, avventurose; voleva parlare, cioè, di certe feste organizzate da lui a Capri e che avevano suscitato un certo scandalo. E allora lo convincemmo a non parlare. Ce ne volle, però, il pubblico lo reclamava a gran voce.

La serata del «futurblocco», nonostante il veto che ponemmo a Keller

per il discorso che voleva tenere, registrò un successo. Ma quel che più ricordo, di quella sera, furono le ore trascorse da me con Keller e Azari, dopo la manifestazione, in una bottega di Via Margutta.

Si parlò di teatro aereo.

Già nel 1918 Azari, nel cielo di Busto Arsizio, aveva eseguito alcuni saggi di teatro aereo. Aveva in quell'epoca, pubblicato anche un manifesto di cui ricordo i punti essenziali:

1) il teatro aereo futurista avendo per essenza, oltre alla genialità artistica, l'eroismo, sarà una meravigliosa scuola popolare di coraggio;

2) il teatro aereo sarà un teatro veramente popolare poiché, salvo le tribune a pagamento riservate a coloro che vorranno ammirare da vicino gli aviatori e le colorazioni futuristiche degli aeroplani, sarà offerto gratuitamente a milioni di spettatori. Così, finalmente, anche il poverissimo avrà il suo teatro;

3) il teatro aereo con l'ampiezza dei suoi spettacoli il concorso delle folle e coll'emulazione dei suoi attori volanti, fra i quali emergeranno degli Zaccari, Duse, Caruso, Tamagno dell'aria, stimolerà anche l'aviazione commerciale ed industriale;

4) il teatro aereo sarà così il vero teatro della grande Nazione che propugnammo, assolutamente libera, virile, energetica e pratica.

Guido Keller con altri assi: Giacomo Macchi della gloriosa squadriglia San Marco, De Briganti, Mario D'Urso, il pilota costruttore Bergonzi, ecc., aveva subito aderito alla geniale iniziativa di Azari, alla quale pure molti poeti aderirono: Marinetti, Buzzi, Corra, Carli, Settemilli e Folgore.

E quella sera, entusiasti dalla manifestazione vivificante del «futurblocco», riparlammo del Teatro aereo.

Keller ci disse di un suo progetto. Aveva egli ideato uno spettacolo immenso. Il mondo doveva esser vinto dalla bellezza grandiosa del poema. Cinquecento aeroplani erano i protagonisti. Musica: quella dei motori. Scene: quelle naturali del cielo. Poesia: quella che poteva nascere dall'audacia dei cinquecento piloti. «Conquista del sole»: era il titolo del poema.

— Azari — disse quella sera Keller al compagno — Azari: guardami negli occhi: noi realizzeremo il mio poema. Azari con entusiasmo assicurò:

— Keller, noi realizzeremo il tuo poema.

Io, testimone di quel patto, non fiatai. Il bettoliere portava ogni tanto una nuova bottiglia di Fyascati. La besta mi girava; e intuivo già, nella mia fantasia, qualche scena del poema di Keller.

Uscimmo tardi.

Era quasi l'alba.

A me tremavano le gambe. Gli occhi si chiudevano. Azari e Keller, a braccetto, parlavano ancora del fantastico spettacolo.

«Conquista del sole»: il titolo magico mi ronzava entro le orecchie.

Capivo che i discorsi di Keller e di Azari appartenevano ad un altro mondo, non al nostro: piuttosto a quello che offre facilmente il vino frizzante dei Castelli romani.

Ma un anno dopo, quando Keller ci lasciò per sempre, seppi che Azari disse:

— Volevamo realizzare insieme un fantastico spettacolo aereo. Ora, da solo, non farò niente...

A poco più di un mese di distanza, improvvisamente, Azari raggiunse Keller.

S'erano dati appuntamento?

Forse.

E forse per realizzare il poema di Guido Keller.

Un costruttore fiorentino di aeroplani, inventore di uno speciale dispositivo che doveva rivoluzionare le manovre di atterraggio e di decollaggio delle macchine aeree, non riusciva a trovare un pilota che collaudasse l'invenzione. Guido Keller venne a sapere la cosa.

Si precipitò a Firenze e si presentò al costruttore. Questi — che conosceva Keller per le sue gesta di Fiume — accettò con entusiasmo l'offerta di collaborazione del grande «asso».

E' fissato l'appuntamento.

— Domani, a Campo di Marte, alle 10.

— Va bene.

L'indomani, un gruppo di appassionati, nati attende ansioso l'esperimento. Il costruttore è visibilmente emozionato. Gli aviatori presenti, dopo essersi resi conto dell'invenzione, sono alquanto scettici. Qualcuno osa perfino sconsigliare Keller ad eseguire il volo di collaudo.

— E' pericoloso.

— Ti ammazzi.

— Rinuncia.

Keller taglia corto alle chiacchiere:

— Ho promesso — dice; e rivolto all'inventore: — Siamo pronti?

Tutto è pronto. Il motore romba. Partenza.

I cuori dei pochi spettatori fremono.

L'apparecchio, barcollando come un ubbriaco, prende quota. Poi sbanda.

Un urlo solo.

L'apparecchio precipita.

Una signora sviene. Il costruttore-inventore è bianco come un morto.

L'apparecchio è precipitato, sfasciato.

— Miracolo!

I più coraggiosi si dirigono di corsa verso il mucchio di rottami. Ma...

Dal groviglio è venuto fuori Keller. Illeso. Accende impassibile una sigaretta.

Cerca con lo sguardo gli occhi sbarattati del povero costruttore-inventore.

Gli dice:

— Non va. Mi dispiace: non va.

Fa dietro front, e sfuggendo agli applausi dei testimoni di quella scena eccezionale quasi di corsa, scompare.

Nel 1928 Keller viveva in povertà, in una piccola pensione di Ostia. Ma solo qualche intimo sapeva di questa povertà. Keller aveva un cuore generoso, un nobile cuore: amava dare, mai chiedere.

Un giorno capitò a Roma, a casa del suo amico avvocato Palermo — ardito e legionario di Fiume —. Era l'ora del pranzo. L'avvocato Palermo accolse Keller festosamente:

— Accomodati. Mangia qualche cosa con noi.

— Ho già mangiato — rispose Keller — grazie.

— Allora accetta un bicchier di vino.

— Va bene.

Keller bevve il vino.

La signora dell'avvocato s'affrettò a riempire ancora il bicchiere.

— No, no, non s'incomodi.

Ma Keller bevve anche quel secondo bicchiere.

Il giorno dopo l'avvocato Palermo capitò a Ostia e andò a far visita a Keller alla pensione.

— E' a letto — avvertì il cameriere.

— Sta male?

— Sì, da ieri sera.

L'avvocato trovò l'amico a letto, pallidissimo.

— Come stai? Ma ieri non avevi niente, no? E allora?

— Sentì — rispose Keller — a te lo posso dire: ieri, quando venni da te, non aveva mangiato... e quei due bicchieri di vino...

L'avvocato protestò:

— Ma potei parlare! Siamo amici sì o no?

— L'aviatore Guido Keller non poteva dire, dinanzi ad una signora, di non aver mangiato. Sarebbe stato semplicemente ridicolo.

Pochi giorni dopo capitò alla solita pensione di Ostia, un altro amico di Keller, poverissimo.

— Sai, Guido, io non so come fare.

L'inverno è prossimo e non ho neanche di che comprarmi un cappotto.

— Ti dispererai per un cappotto?

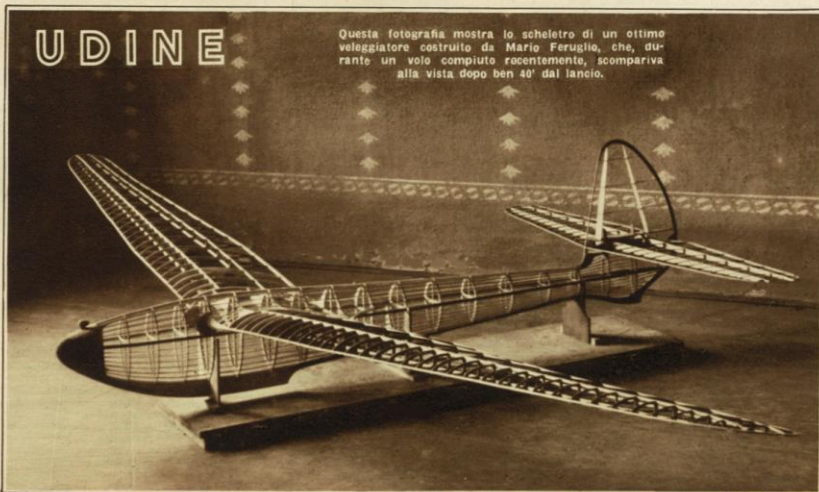
— Dici bene, tu.

— Prendine uno dei miei.

Detto fatto. Keller regalò il cappotto all'amico.

(Continuaz.)

KRIMER



Questa fotografia mostra lo scheletro di un ottimo velivolo costruito da Mario Feruglio, che, durante un volo compiuto recentemente, scompariva alla vista dopo ben 40' dal lancio.

POSTA *aerea*

Silvio Andreani, Milano. — Io sono persuaso che nella vita occorra prima d'ogni altra cosa essere leali e avere della dignità. Siamo dunque d'accordo. Non siamo d'accordo, invece, sul significato che tu attribuisce alla parola *Autarchia*. Prima di tutto non si tratta di un neologismo. Questo vocabolo che significò sempre «battere a sé stessi», fu usato da Aristotele e dagli antichi filosofi, specialmente i Cinesi. Oggi significa precisamente un sistema economico che permetta ad una nazione di bastare a se stessa con ciò che produce, senza aver bisogno di ricorrere alle importazioni dall'estero. Il Governo italiano è stato uno dei primi ad adottare questa politica e ne fu indotto decisamente al tempo delle sanzioni con le quali i soci della Lega delle Nazioni, capitanati dall'Inghilterra (quest'Inghilterra che, del resto, ha inventato il *self government*), intendevano affamare il popolo italiano reo — bada bene — di aver voluto vendicare i morti di Adua e di conquistare della terra per le sue braccia. L'assolo è un uccello notturno. E' un rapace, naturalmente. E' caratteristico il suo svenevole fischio. A nome degli autori del cineromano *Rapaci e scimmie alla guerra* ti ringrazio per le parole di elogio. Scrivi quando vuoi, ma non dimenticare che io non amo i ragazzi vanitosi e saccenti.

Amedeo Scola, Genova. — Dalle ditte con le quali hai timbrato la tua lettera capisco che tu, per scriverti, hai interrotto un lavoro manuale, spero aeromodellistico. Benone. Passi per le ditte. Ma non per la carta stracciata. Tu hai scritto una lettera su un pezzo di carta che hai trovato in cucina. Perbacco! Un pochino di decenza, se non di rispetto. Per il resto tutto bene. Lodo la tua costanza e la tua rettitudine. Grazie per l'elogio tributato alla collezione *Aviazione per tutti*. Presto sarà messo in vendita il fascicolo intitolato «Perché l'aeroplano vola». Mio nonno Serafino diceva che l'aeroplano vola per il semplice fatto che, invece di andare per terra, o sott'acqua, va per aria. Ma anche lui, da quando si interessa di aeromodellismo, sta cambiando parere.

Caro Luciano Lucarelli, Livorno. — Tu non sei mio aeroponte, dici, epperò destideri la tessera. Vuoi sapere come si fa per avere la tessera? Ma è facile. Ti abboni ed hai la tessera. Se non fosse una tessera destinata esclusivamente agli abbonati, potrei mandartene una in regalo. Ma non posso. Né la cosa avrebbe senso. Dunque, caro Luciano, metti assieme 25 lire e tutto si accomoderà a seconda dei tuoi desideri. Tu dici che vorresti *L'Aquilone* pieno zeppo di cose tecniche, e per giunta elementari. Mi piacere che tu chieda articoli semplici. Ciò giustifica il mio desiderio di pubblicarne in maggior numero e esporre dei buoni ragionamenti a tutti coloro che vorrebbero veder trasformato il nostro giornale in un formicaio di formule incomprensibili. Ma io sono qui per difendere le posizioni. Naturalmente cercherò di accontentare tutti. Ed è appunto per

accontentare tutti che pubblico anche dei racconti e dei romanzi a puntate. Grazie delle parole di elogio. Purtroppo la riduzione delle pagine ci rende ancora più difficile il compito. Ma dobbiamo pur fare qualche sacrificio anche noi. Non è vero? Tutta l'umanità, oggi, fa dei sacrifici. Il mondo, caro mio, è a soqquadro perché l'uomo lotta disperatamente per una più grande giustizia sociale e per l'onore. Speriamo che cadano presto odii e rancori e che la vita riprenda normale. Ma prima di quel giorno forse grandi avvenimenti accadranno, e noi dobbiamo essere preparati, moralmente e materialmente, ad affrontarli e a dominarli.

Ignazio Terlizzi, P.o.a. — Non ho mai saputo che la gente di Pola si chiamasse polesiani. Il Polesine è una terra che si stende fra l'Adige e il Po. Ricordatelo. In quanto al cambio di indirizzo, passo la tua lettera all'amministrazione, affinché provveda.

Fagiani Dorato (buono allo spiedo). — Ti ringrazio — se pure in ritardo — degli aeroguri.

F. e M. C. Bonanni. — Ringrazio anche voi, come sopra (fagiano a parte, si intende).

G. Poggi, leggendo un dimostratore (a tua madre) invece che un dimostratore, ho fatto un salto sulla sedia. Ma poi mi sono ricordato che una professoressa che insegna italiano e latino in una scuola media scrive darle e farle in luogo di dargli e fargli e ho concluso che l'asino sono io, e non voi. Per la scuola aeromodellistica scrivi d'urgenza al Delegato centrale della R. U. N. A. Grazie per gli elogi che tributi al nostro giornale.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Cavaliere Azzurro, Vicenza. — Degli amici mi scrivono protestandosi miei nipoti, prendendo lo spunto dall'esistenza dello zio Falcone, alcuni si affermano miei cugini, altri mi chiedono di esser trattati da fratelli. Ma tipi buffi come te, che mi attribuissero diritti e doveri di paternità, non mi era mai capitato di incontrarli!

Tollererò di essere per voi lo zio, il cugino, il fratello, ma il fatto di esser vostro padre, non lo posso proprio sopportare! Ma io sai cosa vuol dire esser padre? Significa avere mille grattacapi, dover far spesso i conti di casa per accertarsi che tutto vada bene e nulla possa mancare all'amata prole, rivedere la sera i compiti dei più piccoli, correggere gli svolgimenti, aiutare colle operazioni aritmetiche, raddrizzare il latino e il greco dei più grandi, che già vanno al ginnasio. Io, caro mio, il padre non ho per nessuna intenzione di farlo. Anzi tutto non so il greco, il latino lo mastico assai male, e se facessi una divisione a tre cifre sbaglierei sicuramente; eppoi, se dovessi far finta di essere vostro genitore, vi dovrei trattare ogni tanto con la voce grossa, darvi delle occhiate, prepararmi delle minacce con la morale in fondo: tutte cose per le quali io sono perfettamente negato. Dunque, caro il mio Cavaliere Azzurro, nella tua prossima non mi venire più a dire che sei

VICENZA

Il bravo Silvio Taberna con un suo modello veleggiatore riprodotto nel «Minimo».



mio figlio, perché non vorrò crederci. E ora mettiamo una pietra sopra questi pesanti problemi di carattere familiare, e veniamo alla tua lettera. Tu mi dici che sei maestro, e vuoi sapere se con tale titolo potrai entrare all'Accademia Aeronautica. Se per essere maestro intendi possedere il titolo delle magistrali superiori, sì. Altrimenti che il mondo è buio, e questo per varie ragioni. Sì, amico, è buio, ma è un tragico buffone. Ho visto il film «La conquista dell'aria». Che ne penso? Che con tutto quel materiale, con tutte quelle buone volontà riunite, con tutti quei quattrini adoperati, si poteva davvero fare un bel film.

Invece, la cosa mi è parsa una lunghissima sequenza di fatti sconnessi ben lontani dal significare il ben coordinato succedersi di episodi che costituiscono la evoluzione dell'aeronautica da Simon Mago ad oggi. Eppoi, lasciami dire che quell'inizio, con un ritmico sfrecciarsi di corpi umani su un selciato, non è felice davvero. E mi permette anche di fare un appunto di carattere storico: Leonardo da Vinci non costruì mai la sua macchina, poiché egli stesso ne riconobbe l'infutilità, e tanto meno Zoroastro si sollevò, con essa, nel cielo. Lo stesso dicasi per la navicella del padre Lana, che mai venne fatta e mai fu vista innalzarsi.

Eppoi, nel maggior numero di episodi manca la sincerità; gli attori non credono in quello che fanno, le scene sono false, sanno di stucchi e di cartoni dipinti. Questa la mia povera opinione; l'opinione di uno che vede i film da spettatore che paga.

Aquila Bianca, Vicenza. — A te e a tutti gli altri amici che hanno atteso invano, in quest'ultimo periodo, una mia risposta alle loro lettere, mi rivolgo, con il capo cospiratore di finissima odore orientale, a invocare il perdono. Ma non voglio che possiate pensare che Crivello si sia dimenticato improvvisamente di tanta brava gente alla quale vuole sinceramente, un gran bene: varie contingenze di carattere militare mi hanno distolto, nei giorni passati, dalle solite occupazioni. Ora sono di nuovo libero, e mi dedico a voi e immergendolo le mani nei mucchi delle lettere di vecchia data, cerco questi vostri preziosi documenti per potervi dare, pure in ritardo, una risposta.

Comincio da te, vecchio amico, dinapico capo-tribù e solertissimo organizzatore di gare e raduni di altissimo interesse. Le tue relazioni sulla vostra attività ci sono gradissime. Come avrai notato appena aperto il fascicolo della settimana scorsa, abbiamo dato inizio ad una nuova rubrica informativa che raccoglie notizie di carattere aeromodellistico provenienti da ogni parte d'Italia. Le tue cronache potranno fornire al redattore di quella rubrica ottimo materiale. In quanto alle fotografie, manda pure. Perché dici che delle ultime inviate a noi non ti abbiamo fatto più saper niente? Non ne abbiamo forse pubblicate le migliori, e con molto decoro, mi sembra? Scrivendomi dell'amico Cuman tu hai messo le dita su una piaga particolarmente dolorosa. Voglio che, una volta per sempre, tu e lui sappiate come andò la faccenda. Non appena Cuman venne sorteggiato vincitore, io feci l'appunto all'Amministrazione perché gli venisse spedito il libro al quale aveva diritto come premio. Passò circa un mese, e Cuman mi scrisse lamentandosi di non aver ricevuto nulla. Feci una nuova nota. Ecco ancora Cuman lamentarsi. Io allora compilai una specie di protesta per l'Ufficio Spedizione, supponendo che ad un'eventuale distrazione di quei bravi impiegati si dovesse attribuire la colpa di quanto era accaduto. Non lo avessi mai fatto! Mi piovve addosso una serie di biglietti a ritmo celerissimo, che mi avvertivano che già due libri, per mio ordine, erano stati spediti a Cuman, e che ora cominciavo ad esagerare, e che essere generosi va bene, ma insomma, insomma, cari miei, dovetti piantarla, altrimenti facevo la figura del subdolo camorrista degno

della fuclazione perpetua. Che mistero si nascondeva sotto questa oscura faccenda? Forse lo sbagliai l'indirizzo dell'amico Cuman, nel comunicarlo all'Amministrazione, o forse lo sbagliò essa, o, forse, lo sbagliarono gli spedizionieri... Questo, amici, è per me, uno di quei misteri che solo il ritmico svolgersi dei secoli potrà svelare all'umanità.

Bianca Molinari, Roma. — Ma tu dunque non fai che studiare! Cara rondinella, tu rappresenti un autentico caso patologico. Credimi, meriti oltre a tutta l'ammirazione di cui possiamo essere capaci, una bella lucente campana di vetro che ti preservi

AEROMODELLISTI VICENTINI!

«Aquila Bianca» vi invita a partecipare alla grande adunata che avrà luogo il 2 maggio p. v. in Campo Marzio, davanti al Teatro Verdi, alle ore 10,30. Verranno discussi importanti quesiti relativi alle prossime gare vicentine. Al raduno potranno partecipare anche i non iscritti alla R. U. N. A.

dalle intemperie e ti mantenga a lungo, mirabile esempio per la generazione presente e per quelle future, con la testolina china sui libri a declinare rosa-rosse, a conteggiare sul triangolo di Tartaglia, ad inseguire Pitagora nel suo terribile mondo fatto di cubi e di sfere, di paradossi e di verità assolute. Per questa tua virtù, oggi rara come la mitica Fenice, ti perdono per l'avermi ancora scritto, su carta azzurra, con quel micidiale inchiostro verde di cui pare la tua casa sia purtroppo inesaurevolmente fornita. Mi chiedi tre cose: il distintivo de «L'Aquilone», la tessera di abbonata e delle copie per far propaganda. Il regolare distintivo, rondinella studiosissima, non è di mia competenza, ma dell'Amministrazione. Comunque, spero, magari corrompendo qualche collega di quel preziosissimo ufficio, di poterti accontentare. Per la tessera, la cosa è più semplice, perché chi è addetto alle tessere è un giovane amico pronto a divorare il fuoco per farmi piacere. In quanto alle copie per la propaganda, passo la tua richiesta nelle mani generosissime dello zio Falcone, il quale, ne sono sicuro, soddisferà il tuo desiderio al più presto. E veniamo all'ultimo favore che mi chiedi.

E' l'unico cara rondinella, dinanzi al quale, obbedendo ad una nostra norma inlessibilissima, sono costretto a risponderti con un rifiuto. Perdonami, ma qui quello che tu chiami antico codice di cavalleria non c'entra. Si tratta di ragioni orvie, mi sembra, che tu non puoi mancare di capire. Il fatto è, insomma, che io, qui, non sono più io, ma semplicemente

CRIVELLO



MESTRE

Alcuni partecipanti all'ultimo raduno a Punta Sabbioni.

Tutto per il Costruttore di Aeromodelli

utensili e materiali

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

alla ditta

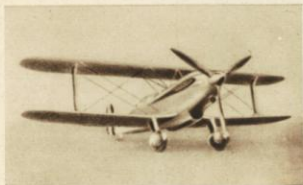
AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

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

L'AQUILONE

AERONAUTICA PREDAPPIO - S. A.



SEDE E STABILIMENTO:
PREDAPPIO



PIAGGIO

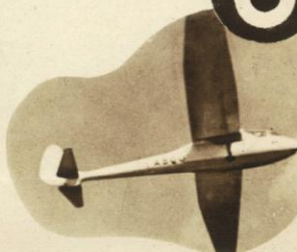
E' USCITO¹¹

IL VOLO SILENZIOSO

di
Giorgio Bacchelli

PUBBLICATO DA
AVIAZIONE PER TUTTI
NEL SUO NUMERO

6



COSTA
SOLTANTO **1** LIRA



L'APPARECCHIO VELOCISSIMO PIU' SICURO DEL MONDO
FIAT G18V CON DUE MOTORI A 800 CV

12 persone oltre i bagagli



BRED A

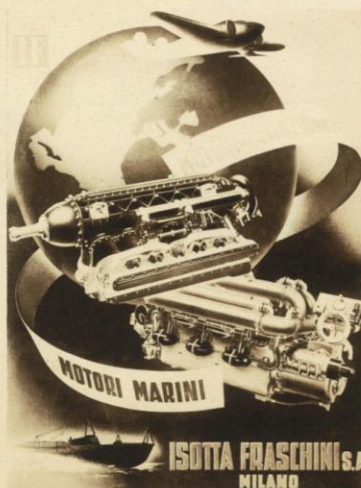
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE S. A.

CAPITALE INT. VERSATO L. 2.400.000

costruzioni di
aeroplani ed
idrovolanti
civili e militari
in legno e in metallo

SEDE SOCIALE E STABILIMENTO
MARINA DI PISA

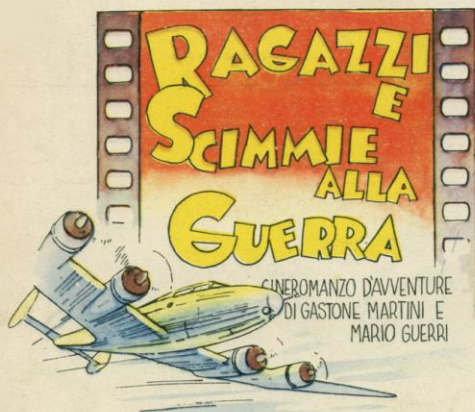


MOTORI MARINI

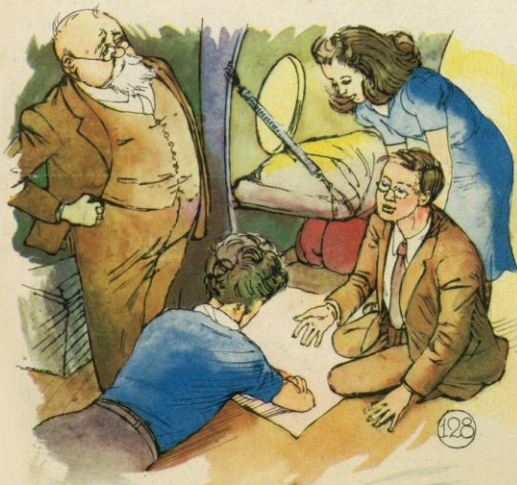
ISOTTA FRASCHINI S.A.
MILANO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



(127) SI ANNUNCIANO I PRIMI CHIARORI. DICE L'INGEGNERE - ERA ORA, PERCHÉ COMINCIAMO A PREOCCUPARMI DAVVERO. - PER LA BENZINA? - CHIEDI ANSIOSAMENTE IL PROFESSOR TORTI. - SÌ, CARO PROFESSORE, AVREMO CARBURANTE PER MEZZ'ORA CIRCA DI VOLO. NON È VERO, IGNAZIO? - PURTROPPPO, INGEGNERE! CONFERMA IL BRAVO INFATICABILE MOTORISTA. NON CI RIMANE ALTRO CHE STUDIARE IL TERRENO PER UN ATTERRAGGIO. MA DOVE SIAMO, DI GRAZIA? - DOMANDA VISEILMENTE PREOCCUPATO IL PROFESSOR SCAMBA. - LO CHIEDO A VOI - È LA RISPOSTA DELLO STAPPA.



(128)



(129) ACCIDENTI! - ESCLAMA L'INGEGNERE - MA SIAMO ANCORA SU TERRITORIO SUDANESE, CIOÈ INGLESE!



(130)

- CARO SALVATORE - DICE CUPAMENTE LO STAPPA - NON CI RIMANE CHE METTERCI DECISAMENTE CON LA FRUA VERSO ESTE SPERARE CHE IL VENTO CI AIUTI. FORSE RIUSCIREMO A SUPERARE IL CONFINE E ATTERRE IN QUALCHE POSTO, E DIO SACCHE, IN TERRITORIO ERIOTREO! CREDO NELLE VICINANZE DI CASSALA. MA PRIMA FACCIAMO QUOTA: STIAMO PER AVVICINARCI AI COSTONI DELL'ALTIPIANO. PAF - SQUALINO! COGNAC!

(29 IL SEQUITO AL PROSSIMO NUMERO...)