

NUMERO 17 - 28 APRILE 1940 A. XVIII - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - COSTA CENTESIMI 60



IL NUOVO APPARECCHIO MILITARE ITALIANO «FIAT C. R. 25».

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno X N. 17

28 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 DOPPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguiti 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.

CRONACA BREVE

UN MOTORE D'AVIAZIONE ELETTRICO? — Sembra che nelle officine aeronautiche «Curtiss Wright» sia stata intrapresa la costruzione sperimentale di un motore d'aeroplano azionato elettricamente. Questo motore utilizzerrebbe una nuova varietà di batterie elettriche leggerissime e, una volta realizzato, sarebbe certamente destinato a rivoluzionare la tecnica aeronautica.

IL NUOVO BOMBARDATORE «POKKER T. 9». — Le officine «Parker» producono per le forze armate olandesi un nuovo prototipo da bombardamento «Parker T. 9» che rappresenta una nuova versione del «Parker T. 5». Munito di due motori «Bristol Hercules» da 1375 cavalli ciascuno, il «T. 9» raggiungerebbe una velocità massima di 480 km/ora, e potrebbe trasportare un carico utile di 3000 kg.; esso è armato di una cupola per mitragliatrici installata sul naso della fusoliera, a somiglianza del bombardiere americano «Martin 139».

CINQUECENTOMILA PICCIONI VIAGGIATORI IMPIEGATI DALLA R. A. F. — Malgrado la radio e i progressi tecnici di ogni specie nei sistemi di collegamento e di comunicazione, i piccioni viaggiatori sono sempre vantaggiosamente impiegati su vasta scala dalle forze armate di tutte le Nazioni. La R. A. F. inglese, ad esempio, utilizzò ben 500 mila di questi intelligenti e preziosi volatili per i suoi servizi di informazione.

L'APPARECCHIO DA BOMBARDAMENTO «MITSUBISHI». — Nella guerra cino-giapponese e soprattutto nel bombardamento della ferrovia dello Yunnan, i nipponici hanno largamente impiegati l'apparecchio da bombardamento «Mitsubishi», interamente di costruzione nazionale. Esso è un monoplano ad ala mediana, di 25 metri di apertura alare, costruito interamente in metallo e ispirato visibilmente ai grandi «Junkers» dell'aviazione germanica.

UN NUOVO TIPO DI CANNONE ANTIAEREO? — Secondo informazioni incontrollate un ufficiale cileno avrebbe ideato un nuovo cannone antiaereo che potrebbe tirare a quote comprese tra i dodicimila e i sedicimila metri.

IL NUOVO PRIMATO DI VELOCITÀ PER 2000 KM. STABILITO DA JACQUE-

LINE COCHRAN. — La nota aviatrix americana Jacqueline Cochran ha stabilito il nuovo primato internazionale di velocità su 2000 km., volando sul percorso di 1000 km. da Burbank e Albuquerque nel Nuovo Messico e ritorno, a bordo di un monoplano «Seversky», monomotore da 800 cavalli, alla media oraria di 521,428 chilometri.

MACCHINE CINEMATOGRAFICHE SINCRONIZZATE CON LE MITRAGLIERE. — Gli istruttori della R. A. F. fanno adesso largo uso, per l'addestramento dei nuovi piloti, di pellicole riproduttrici di quelli aerei tra gli apparecchi inglesi e quelli tedeschi. Questi combattimenti vengono ripresi per mezzo di una macchina cinematografica automatica, collegata alle otto mitragliatrici degli apparecchi da caccia «Hurricane» o «Spitfire».

IL CANOTTO PNEUMATICO DEGLI AEROPLANI INGLESI. — Gli apparecchi della R. A. F. incaricati di missioni su mare aperto sono equipaggiati di canotti pneumatici capaci di ospitare 6 persone. Ripiegato, il canotto forma una specie di sacco quasi cilindrico di 90 cm. di diametro, ed è fissato su una parete della carlinga. In caso di necessità, esso viene gonfiato per mezzo di un piccolo compressore e l'operazione non richiederebbe più di 30 secondi.

LA FUSIONE DELLA CURTISS-WRIGHT CON LA ATLAS CORP. — Ha molto sorpreso negli ambienti finanziari americani la notizia della fusione della Curtiss Wright Corp., che ha al suo attivo un capitale di azioni di 105 milioni di dollari, con la Atlas Corp., che ha un capitale di 600 milioni di dollari. La Curtiss-Wright accrescerà il suo capitale di 35 milioni di dollari, mentre altri 25 milioni saranno investiti in una società separata che probabilmente conserverà il nome di Atlas. La Curtiss-Wright potrà ora, in seguito alla fusione, aumentare enormemente la sua attività nel campo delle costruzioni.

IL PERIPLO DEL SUD AMERICA DI UN AVIATRICE CINESE. — Miss Lee Ya-King, giovane aviatrix del Sol Levante, partirà quanto prima su un biplano Beechcraft per un giro di 25.000 miglia nel Sud America allo scopo di ottenere fondi per l'opera di assistenza sanitaria alle vittime della guerra in Cina. Il giro aereo è finanziato dall'Ufficio Americano di Assistenza medica alla Cina.

L'AQUILONE



(Continuazione dal numero precedente)

LA POSTA IN ITALIA

Nel 1690, il 30 di luglio fu conclusa a Carignano una prima convenzione postale con i Signori Teofilo Thelussen e J. Guigues di Ginevra per il passaggio della corrispondenza proveniente dal nord dell'Europa attraverso la Val d'Aosta, mentre la Savoia era occupata dalle truppe francesi, e, dopo la Pace di Torino, un'altra convenzione fu conclusa nel 1696 anche con la Francia.

Il Duca Vittorio Amedeo II fu quegli che in sostanza diede al servizio delle Poste un carattere statale e il suo primo atto in tal senso fu quello di svincolarle dal privilegio privato. Nel 1697 egli assegnò infatti alle Finanze dello Stato gli utili del servizio che fino ad allora andavano a beneficio dei Generali delle Poste, ma per far ciò dovette fissare al Marchese Filippo Giacomo Goniery di Casaglia, che era l'ultimo Generale delle Poste, una pensione annua e vitalizia di 12.000 lire dopo di Piemonte, a titolo di indennizzo. Tale pensione dopo la morte del Marchese venne ridotta a 3000 lire che vennero pagate agli eredi.

(Continua.)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

COSTA RICA

In occasione dell'VIII Congresso Panamericano dell'infanzia, sono state emesse due grandi serie di francobolli, ottenute con la sovrastampa della emissione del 1936, conosciuta con il nome di serie dell'Isola di Cocco.

Tuttavia, nonostante che le serie ereditate, stampate dall'American Bank Note Company di New York, siano già arrivate a Costa Rica, il Congresso è stato rinviato a tempi migliori, a causa degli avvenimenti internazionali.

Ecco la composizione delle due serie: *Posta ordinaria*: 5 c. su 25 c.; 5 su 35; 10 su 40; 20 su 2 Colón; 45 su 5 C.; 55 su 5 C. *Posta aerea*: 35 su 2 Colón; 60 su 2 C.; 75 su 2 C.; 115 c. su 2 C.; 135 su 2 C.; 2 Colón su 2 Colón.

TURCHIA

Una serie di otto valori — ci comunicano i Fratelli Oliva di Genova — è stata dedicata a Kemal Ataturk nella ricorrenza del 1. anniversario della sua morte. Sul primo valore è riprodotta la casa natale del dittatore turco, mentre gli altri valori recano una serie di ritratti che raffigurano Ataturk in diverse età. I francobolli sono stampati su carta con fili di seta colorati, senza filigrana. Dentellatura: 11½.

La serie è così composta: 2½ kuras, verde smeraldo; 3 k. blu azzurro; 5 k. bruno scuro; 6 k. bruno rosso; 7½ k. carminio; 8 k. oliva; 12½ k. azzurro; 17½ rosso.

E' stato inoltre emesso, sempre per commemorare l'anniversario della morte del Presidente, un bel foglietto che è poi il primo per la Turchia. Misura mm. 89 per 120; è eseguito su carta patinata con frammenti di seta colorata. Reca al centro un francobollo da 100 kuras, ardesia, riprodotto Kemal Ataturk in abito da cerimonia. Sul margine superiore è impressa la leggenda: «Turkiye Postaları» e su quello inferiore al legge su due righe: «Kemal Ataturk — 1880-1938». Il francobollo è dentellato 11½.

LIECHTENSTEIN

A complemento della serie di posta ordinaria sono apparsi recentemente due bellissime francobolli stampati su carta spessa



di tinta giallognola. Dentellatura 12. Essi sono del seguente valore: 2 Franchi, verde scuro e 3 Franchi blu scuro.

MAURITIUS



La «Lifeguard» è una nuova società americana che si propone di compiere, dove si richiede, salvataggi per mezzo di dirigibili. Ecco una delle piccole aeronavi della «Lifeguard» mentre trasporta in salvo l'equipaggio di un battello stretto nei ghiacci.

LA GRANDE GIORNATA MILANESE

Una bella iniziativa

La gara interregionale indetta dalla R. U. N. A. milanese è venuta molto opportunamente a confermare quanto noi stessi avevamo avanzato nell'articolo di commento alla gara alla Marcigliana pubblicato nel numero scorso de *L'Aquilone*. Delle gare a carattere amichevole, che aprissero le porte a chiunque, senza opporre alla buona volontà dell'aeromodellista barriere ostili di

due di Crema, uno di Roma, due di Reggio Emilia, quattro di Torino, uno di Trieste, quattro di Modena, uno di Bologna, quattordici di Milano, uno di Tradate. Di questa notevole folla di concorrenti facevano parte i nomi più illustri dell'aeromodelismo nazionale: Cingolani, Tosaroni, Giolitto, Darboso, De Micheli, Pavesi, Frati, Sirocchi, Trevisan, ecc. tutti adunatisi a Milano animati delle migliori intenzioni per ottenere il meritato premio per il loro tenace proficuo

Ermanno Pavesi, nuovo primatista nazionale



norme e di regolamenti troppo coercitivi, costituirebbe certamente la più brillante ed efficace prefazione ad un Concorso Nazionale di aspetto ufficiale che legalizzerebbe i risultati raggiunti compiendo un bilancio di chiusura per l'aeromodelismo nazionale.

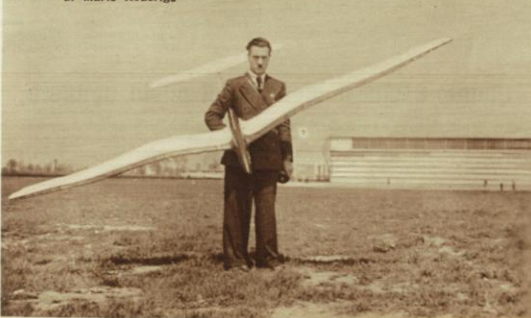
Delle gare ispirate a tale sistema avrebbero lo scopo di vagliare tante tendenze e coordinarle i risultati, in maniera da portare alle Eliminatorie Provinciali e quindi al Concorso giovani preparati teoricamente e materialmente, dotati di un prezioso bagaglio di esperienze scaturite dal frequente trovarsi a contatto con idee e scuole differenti. Ma ci sembra di ripeterci. Di questo, infatti, si è parlato nel numero scorso, e già allora non presentavamo una novità. Non staremo dunque ad affliggere ancora il lettore con tali disquisizioni moraleggianti, e passeremo direttamente alla cronaca della bellissima gara, con l'intima persuasione, del resto, che tale cronaca sia più convincente di qualsiasi discorso.

I partecipanti

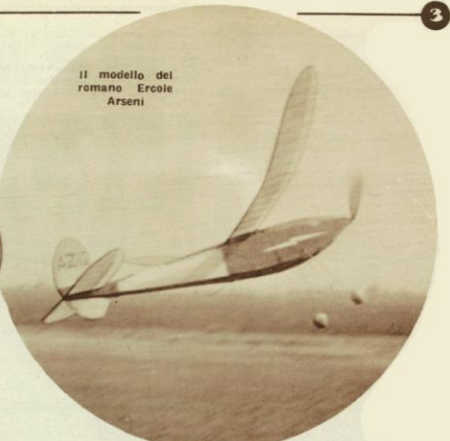
Dell'eccezionale importanza che la gara rivestiva fa fede l'elenco dei partecipanti: settantacinque in tutto, convenuti a Milano da varie città, così suddivisi: nella categoria modelli ad elastico quattro di Cremona, tre di Parma, cinque di Bologna, uno di Roma, due di Reggio Emilia, tre di Trieste, quattro di Torino, due di Modena, uno di Lonate Pozzolo, tre di Genova, quattordici di Milano; in quella dei veleggiatori, tre di Genova, uno di Cremona, quattro di Parma,

quattro di Roma, uno di Reggio Emilia, quattro di Torino, uno di Trieste, quattro di Modena, uno di Bologna, quattordici di Milano, uno di Tradate. Di questa notevole folla di concorrenti facevano parte i nomi più illustri dell'aeromodelismo nazionale: Cingolani, Tosaroni, Giolitto, Darboso, De Micheli, Pavesi, Frati, Sirocchi, Trevisan, ecc. tutti adunatisi a Milano animati delle migliori intenzioni per ottenere il meritato premio per il loro tenace proficuo

Elvio Tosaroni con il veleggiatore di Mario Rodorigo



Il modello del romano Ercole Arseni



«Wakefield» di sua proprietà, messo da poco a punto, e che nella gara, come si vedrà in seguito, non ha potuto, per pura sfortuna, sfruttare tutte le sue doti. Fra gli altri modelli, dobbiamo segnalare la presenza del «Wakefield» con cui Cingolani vinse lo scorso anno il Concorso Nazionale, di un interessante modello di Pavesi, del noto veleggiatore di Frati. Quasi tutti gli altri modelli si sono dimostrati all'altezza della situazione: se non tutti di tecnica molto avanzata, tutti però ben fatti e accuratamente messi a punto. Due parole in particolare merita il modello del milanese Pavesi, che ha vinto da gran signore battendo clamorosamente tutti i «cannoni» sui quali più si appuntavano gli sguardi di quanti si trovavano sul campo. Una volta tanto, non si tratta di un tipo «Wakefield», o comunque di un prodotto d'importazione. È un italianissimo modello che ricorda forme tradizionali care ad ogni vecchio aeromodelista italiano. La sezione della fusoliera è poligonale, il disegno semplice ed elegante. L'ala è mediana, costruita d'un pezzo con la fusoliera, di pianta rastremata e dall'allungamento abbastanza notevole. L'elica è monopala ribaltabile, con tenditore. La ricopertura è stata effettuata in carta «Movo». Delle particolarità costruttive di questo interessante modello parleremo presto più diffusamente, pubblicandone anche i disegni.

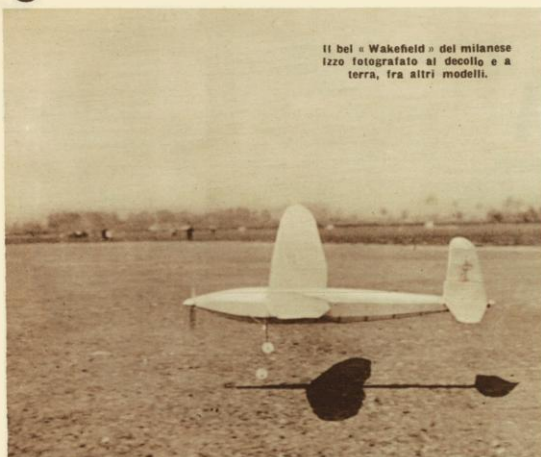
La gara

La competizione si è svolta contemporaneamente per le due categorie in due punti differenti del campo Forlanini. Questo permise un ritmo celere alla gara, che così venne potuta chiudere dopo cinque sole ore di svolgimento.

L'inizio venne dato alle ore dieci e mezza circa: la temperatura era già elevata (la giornata è stata caldissima) e cominciavano a manifestarsi in parecchi punti del campo, specie verso est, delle termiche di notevole entità.

Paceamo subito rilevare una strana caratteristica di questa gara: quasi nessuna scassatura! Questo, evidentemente, dimostra con quanta seria preparazione la massima parte dei concorrenti si sia portata sulla linea di lancio.

I primi lanci non hanno segnato nulla di notevole. Si trattava per lo più di modelli ben fatti e messi a punto, ma le cui doti costruttive non potevano permettere più di quanto hanno dato. Si attendeva con una certa giustificata ansia il presentarsi dei «favoriti». Ecco finalmente Cingolani, con il suo «Wakefield». Ricordando il bel volo compiuto da questo piccolo modello al Concorso dello scorso anno, ci aspettavamo una bella dimostrazione, ma la nostra attesa venne invece salutata da una cattiva delusione. Ci è sembrato che il rosso apparecchio del bravo Cingolani non potesse sfruttare le sue indubbie qualità di volo, per ragioni misteriose. Ogni lancio compiuto da Cingolani, ebbe su di noi lo stesso effetto. Il volo di 146" che doveva poi assegnare a Cingolani il terzo posto in classifica ci sembra ben poco rispetto alla bella ascesa compiuta alla Marcigliana durante il Concorso del 1939 dallo stesso modello. Ci è sembrato invece degno di tutta la nostra ammirazione un piccolo modello dalla struttura esile e leggera, dipinto in giallo e nero («turchino») della squadra di Parma, che ad ogni lancio scattava con meravigliosa prontezza partendo quasi in candela con rilevante velocità, guadagnando presto una bella quota che gli poteva permettere planate notevolmente lunghe. Abbiamo visto Trevisan di nuovo alle prese con il suo modello munito dell'originale ma inutile (ci sembra) carrello a miccia. Chi è stato presente al Concorso dell'anno passato ricorderà questo modello dal bel profilo aerodinamico, ottimamente costruito, al quale il suo progettista ha voluto regalare un carrello costituito da una gamba retrattile verso l'estremità posteriore, ma trattenuto da una spago che viene incendiato al momento della partenza. Vedemmo l'altro anno Trevisan affannarsi contro la miccia restia a bruciarsi, e abbiamo anche domenica scorsa visto ripetersi la scena. Il modello, come al Concorso, ha finito col partire tenendo giù la sua lunga gamba che opponendo una forte resistenza fuori e lontano dall'asse di trazione menomava così le sue doti di salita. Perché Trevisan non studia un altro sistema, più facile, magari anche ortodosso, ma che possa avere una maggiore garanzia di funzionamento? Ecco: adesso al lancio di Ermanno Pavesi, con il suo bel modello bianco (com'era difficile seguirlo nel suo altissimo volo! Quando impareranno, gli aeromodelisti, nel loro stesso interesse, a dipingere in scuro le parti inferiori dei loro modelli?). La partenza di questo apparecchio non poteva certo far supporre un esito tanto meraviglioso. Il modello scattò infatti tenendo un assetto appena cabrato. Per un tratto ha fatto quasi, con una discreta andatura, del volo rasente, poi si è innalzato elegantemente, e ha cominciato a salire sempre aumentando la cabrata. È stato un volo pieno di contegno, da modello serio, per bene. La carica doveva essere lunghissima: ricordiamo il modello ridotto a dimensioni piccolissime dalla distanza, volare con l'elica in moto verso l'idroscalo, fare ancora quota con una davvero ammirabile costanza. Al termine della carica, il modello sembrò volesse iniziare una bella discesa, ma cambiò quasi subito idea, mettendosi a veleggiare, senza mutar quota, in direzione est. Qui venne senza dubbio afferrato da una termica di notevole intensità, perché cominciò a salire spirando, come raramente è dato di veder fare a dei veleggiatori. Il modello, ormai



Il bel « Wakefield » del milanese Izzo fotografato al decollo e a terra, fra altri modelli.

da tutti dato per vincitore della gara, andava tracciando lente e dolci virate, ora scendendo lievemente, ora salendo di nuovo. Finalmente, dopo un certo numero di minuti trascorsi in eleganti evoluzioni, iniziò la definitiva planata che doveva condurlo ad atterrare verso ovest, richiando quindi nel campo verso il luogo di partenza. Ma questa estensione prima di posare il carrello sull'erba! Si tratta, senza dubbio di un modello equilibratissimo, dotato di una sensibilità assolutamente eccezionale, capace di avvertire le minime ascendenze. Il cronometro ha dato il tempo di 102"3/5, nuovo primato nazionale di durata per modelli ad elastico.

Molto ci aspettavamo dal bel « Wakefield » del romano Azzini, tolto di gara al primo lancio dalla rottura della fusoliera dovuta allo sganciamento della matassa elastica. Il modello, riparato alla meglio dopo un febbrile lavoro, ha fatto la sua riapparizione sulla pista di lancio pittorevolmente rappazzato, e ha potuto eseguire un bel volo, finito però troppo presto perché il suo proprietario, non fidandosi troppo della matassa nuova, non ha voluto caricare oltre un certo numero di giri. Noi siamo certi che con due centinaia di giri in più, il modello avrebbe potuto registrare assai più del tempo (poco oltre un minuto primo) per il quale si è mantenuto in volo.

La gara dei modelli veleggiatori, se ha visto il raggiungimento di risultati brillantissimi, non ha avuto invece un alto interesse, in quanto i tre migliori veleggiatori, quelli i cui voli avrebbero dovuto dare un vero significato tecnico alla competizione, sono stati perduti di vista dai cronometristi dopo rapide ascese nella zona di termiche ad est e nord est del campo. A questo riguardo, la classifica non si può nemmeno definire imparziale, perché noi pensiamo che un veleggiatore sia tanto più ben fatto quanto la sua salita è più rapida. Perciò, dei tre veleggiatori scomparsi, forse si dovrebbe giudicare il migliore quello che prima di tutto è scomparso alla vista, registrando così un tempo minore. Vogliamo perciò considerare i tre scomparsi alla stessa stregua, assegnando a ognuno di essi una uguale parte di merito. Crediamo anche opportuno rinnovare a questo punto la proposta, già tante volte fatta da noi e da altri, che alle gare di veleggiatori — ed anche di modelli ad elastico — le giurie vengano munite di canocchiali con i quali si possa seguire il modello anche ad una notevole distanza. Non ci sembra un'idea audace, ma abbastanza, invece, semplice e razionale, tanto più che il regolamento F.A.I. per i primati ammette l'uso di mezzi ottici nel controllo delle prove.

Questa gara ha segnato la fine di un bel modello che ha avuto un attimo di notorietà: il veleggiatore di Rodorigo, che Tossaroni aveva portato a Milano, certo, come lo eravamo noi, di ben figurare. Un banalissimo incidente (l'apertura del gancio di trazione durante il lancio) ha mandato l'interessante apparecchio a stracciarsi sul terreno, stroncando così una bella probabilità di piazzamento per il rappresentante romano.

Sul campo della gara abbiamo trovato le più grandi firme dell'aeromodellismo nazionale, e lo scambio di vedute avuto con esse ci ha reso noto come non si sia soli ad auspicare l'inizio di un benfico accelle-



ramento di ritmo nell'attività aeromodellistica. Abbiamo raccolto un succedersi di promesse di gare regionali ed interregionali: noi siamo certi che la bella competizione milanese, di cui lodiamo anche la perfetta organizzazione, servirà di chiarissimo esempio.

CRI

LE CLASSIFICHE

Gara modelli elastico:
1. Pavesi Ermanno, della R.U.N.A. di Milano, durata 102"3/5.
2. Gai Leardo, della R.U.N.A. di Milano, durata 28"4/5.
3. Cingolani Ezio, di Lonate Pozzolo, durata 148".
4. Ferrarini, della R.U.N.A. di Parma, durata 140".
5. Tedeschi M., della R.U.N.A. di Modena, durata 138"3/5.
Il giovane Pavesi ha così stabilito il nuovo primato nazionale.

Gara modelli veleggiatori:
1. Sirocchi Dino, della R.U.N.A. di Parma, durata 20"6".
2. Torielli Enea, della R.U.N.A. di Milano, durata 19".
3. Giolitto Guido, della R.U.N.A. di Torino, durata 1632".
4. Pavesi Leardo, della R.U.N.A. di Milano, durata 13".
5. Di Noi Ivo, della R.U.N.A. di Reggio E., durata 1013".
6. Malossi Bruno, della R.U.N.A. di Milano, durata 930".

LITTORIALI DEL VOLO A VELA

1. — La Segreteria del G.U.F. organizza, con la collaborazione della R.U.N.A. e del Ministero dell'Aeronautica, i « Littorali del Volo a Vela » per l'Anno XVIII. I Littorali avranno luogo sul campo di Asiago dal 15 al 25 agosto.

2. — Il primo classificato nella gara individuale è proclamato « Littore del volo a vela ».

4. — Ogni G.U.F. dovrà partecipare con una squadra di tre piloti e tre apparecchi. Ogni squadra sarà guidata da un capo gruppo responsabile.

Ogni pilota dovrà essere in possesso di:
a) brevetto e licenza di pilota di aliante in corso di validità;

b) licenza sportiva per l'anno 1940;
c) autorizzazione del padre o di chi esercita la patria potestà qualora sia di età minore.

Ogni apparecchio dovrà rispondere ai seguenti requisiti:

a) essere immatricolato in Italia;
b) avere il certificato di navigabilità e di immatricolazione in corso di validità;
c) consentire l'installazione pratica del paracadute;

d) essere dotato dei seguenti strumenti di bordo:

altimetro;
variometro;
anemometro;
indicatore di virata e sbandamento;
bussola;

e) consentire l'installazione pratica del barografo.

I piloti dovranno compiere le prove con i due posti occupati.

5. — Ai G.U.F. che ne saranno sprovisti verranno equamente distribuiti gli apparecchi che la R.U.N.A. e il Ministero dell'Aeronautica metteranno a disposizione, tenuto conto anche delle attitudini dei piloti ad insindacabile giudizio della Direzione dei Littorali (Commissione che sarà nominata d'accordo tra la Segreteria del G.U.F. e la R.U.N.A.).

Parimenti verranno distribuiti, nei limiti delle disponibilità, gli strumenti di bordo agli apparecchi che ne fossero sprovvisti.

6. — La R.U.N.A. provvederà a fornire i velivoli per il punocchio aereo con relativi piloti e personale specializzato ed ai servizi di ricupero in campo e fuori campo ed a quelli generali d'aeroporto.

7. — La tassa d'iscrizione ai Littorali di volo a vela è di L. 750 per G.U.F. partecipante.

Sono esclusi dal pagamento di detta somma i G.U.F. che partecipano con apparecchi di loro proprietà o di proprietà privata.

Per i G.U.F. che partecipano con un solo apparecchio di loro proprietà o di proprietà privata la quota d'iscrizione è di L. 500.

mentre è ridotta a L. 250 per i G.U.F. che partecipano con due apparecchi di loro proprietà o di proprietà privata.

Col ricavato di tale tassa d'iscrizione la Segreteria del G.U.F. contribuirà alle spese di trasporto degli aliante dalle sedi al campo di gara sostenute dai vari G.U.F.

Il versamento dovrà essere effettuato all'atto dell'iscrizione con assegno intestato alla Segreteria Amministrativa del Direttorio Nazionale del P. N. F.

8. — L'iscrizione deve essere fatta dai relativi G.U.F. facendo pervenire alla Segreteria del G.U.F. entro le ore 24 del giorno 31 luglio 1940-XVIII le schede d'iscrizione corredate dalle seguenti indicazioni: nome e cognome del capo-gruppo;

— scheda d'iscrizione ai Littorali concorrenti;

— sigla d'immatricolazione e tipo degli aliante partecipanti.

In pari tempo dovranno pervenire alla Segreteria del G.U.F. le richieste di apparecchi o strumenti per i G.U.F. che ne fossero sprovvisti.

9. — Assicurazione. All'atto dell'iscrizione i G.U.F. partecipanti dovranno far pervenire alla Segreteria del G.U.F. una dichiarazione comprovante che i piloti risultano assicurati.

10. — Durante la competizione sarà sul campo la Commissione sportiva per il controllo delle prove e l'omologazione di eventuali prove di atterraggio internazionali « C » d'argento e « primati ».

I componenti di detta Commissione verranno tempestivamente nominati.

11. — Prima dell'inizio dei voli e durante le giornate di gara, avrà luogo un controllo tecnico degli aliante, fatto a cura del R. A. I. tendente a constatare la perfetta e costante efficienza al volo degli aliante stessi.

12. — I capi-gruppo dovranno presentarsi ogni mattina alla Direzione dei Littorali per prendere ordini ed accordi sulle norme da osservarsi durante l'attività di volo della giornata.

13. — Per ogni giornata volativa la Direzione dei Littorali fisserà l'ora di inizio dei voli.

Le partenze verranno fissate mediante il sorteggio delle squadre e in modo che si susseguia una partenza per squadra.

Il concorrente che non si presentasse o ritardasse la partenza perderà il proprio turno.

Prima di ogni partenza ogni concorrente dovrà ritirare dalla Commissione il foglio di partenza ed il barografo sigillato.

Lo sgancio degli aliante verrà effettuato nei pressi del campo (non a distanza superiore a chilometri 1 dai bordi del campo).

14. — Qualunque reclamo dovrà essere presentato per iscritto alla Commissione sportiva entro quattro ore dalla comunicazione delle decisioni ed accompagnato dalla somma di L. 500, che verrà rifiuta all'atto del riconoscimento del reclamo.

15. — Ogni infrazione alla disciplina di volo e sul campo potrà essere regolata dalla Commissione sportiva con la sospensione parziale, e nei casi più gravi, anche totale dalle gare.

16. — La Direzione dei Littorali avrà facoltà di prolungare la durata delle gare qualora le condizioni meteorologiche non fossero favorevoli.

17. — Per ogni giornata volativa i concorrenti riceveranno un punteggio calcolato con le norme sottoindicate:

1) tenuto conto che alla massima distanza raggiunta nel giorno fra tutti i concorrenti spetta un punteggio di 100 punti, ogni altra distanza compiuta riceverà una frazione di 100 punti eguale al rapporto tra la distanza stessa e la massima raggiunta;

2) tenuto conto che alla massima quota raggiunta nel giorno fra tutti i concorrenti spetta un punteggio di 60 punti, ogni altra quota effettuata riceverà una frazione di 60 punti eguale al rapporto fra la quota stessa e la massima raggiunta;

3) tenuto conto che alla massima durata in volo continuo raggiunta nel giorno fra tutti i concorrenti spetta un punteggio di 30 punti, ogni altra durata compiuta riceverà una frazione di 30 punti eguale al rapporto fra la durata stessa e la massima raggiunta.

Il punteggio giornaliero di ogni concorrente sarà quello ottenuto sommando i punti dovuti per i migliori valori della distanza nel giorno indipendentemente dal numero di voli compiuti.

18. Agli effetti del precedente articolo la distanza viene computata detraendo, agli effettivi chilometri coperti, un numero di chilometri pari a 10 volte la differenza di quota tra il punto di sgancio e il punto di atterraggio.

19. — Non verranno prese in considerazione, ai fini della classifica, le prove di distanza inferiori a Km. 10 (netto dalla detrazione); le prove di quota inferiori a m. 300; le prove di durata inferiori a minuti 60.

20. — La classifica individuale risulterà dalla somma dei punti ottenuti nei singoli giorni di gara.

21. — La classifica per G.U.F. risulterà dalla somma dei punti dei singoli componenti la squadra.

Quanto costa il brevetto di pilota aviatore

La Reale Unione Nazionale Aeronautica (R.U.N.A.) ha stabilito i prezzi seguenti per conseguire nelle sue Scuole il brevetto di pilota aviatore:

I - allievi pre-militari destinati ad essere incorporati nella Regia Aeronautica L. 1500

II - allievi post-militari transitabili nella Regia Aeronautica appartenenti ai G.U.F. e tutti gli altri post-militari pure transitabili nella Regia Aeronautica » 2400

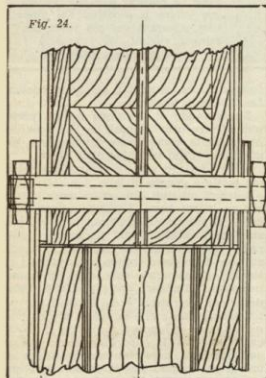
III - allievi non transitabili nella R. Aeronautica » 5600

Per concessione del Ministro delle Comunicazioni, a tutti coloro che conseguiranno il brevetto di pilota nelle Scuole della R.U.N.A. sarà accordato, a titolo di premio, un biglietto gratuito in seconda classe dalla località di loro residenza ad altra località a scelta e ritorno.

ANCORA SUGLI
ATTACCHINEL MONDO
DEL VOLO
SILENZIOSO

(Continuaz. del numero precedente)

Prima di andare avanti, dobbiamo però precisare meglio come è fatto l'attacco e il longerone in quel punto. Il longerone in sezione, è rettangolare, perché qui il doppio T è completamente riempito dai listelli. La larghezza effettiva è di 43 millimetri, 20 per parte delle solette e 3 del compensato centrale. Da ogni parte met-



teremo adesso delle guance di noce, ricavate da una tavoletta a spessore fino ad essere di 5 mm. di spessore. Tali guance devono arrivare ben oltre la sez. I e venire incolate molto accuratamente sull'abete del longerone. La fibra sarà naturalmente orizzontale. Esse hanno il duplice scopo di costituire una base di appoggio, per le parti metalliche, non troppo tenera (come sarebbe l'abete) e nello stesso tempo, come certamente si ricorderà dal calcolo del longerone, di colmare quel piccolo difetto di robustezza a flessione che avevamo lasciato alla sez. I nel progettare. Per questi scopi il loro spessore è anche eccessivo, ma bisogna tener conto del fatto che qui nel longerone faremo vari buchi, forse anche uno grande nel centro per il passaggio di eventuali comandi, oppure per accedere al vano che sta dietro il longerone stesso, alle spalle del pilota. Perciò mettiamo guance grandi, e non soltanto dei pezzetti sotto gli attacchi.

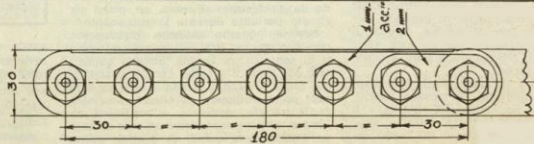
Lo spessore totale del longerone è dunque, adesso, di 53 millimetri. Se pensiamo di fermare le piastre con bulloni di 10 mm di diametro, essi avranno nel legno una proiezione laterale di 5,3 centimetri e porteranno perciò ciascuno $5,3 \times 2 = 10,6$ kg. Dovendo la piastra sostenere 65 kg. in tutto, ci vogliono evidentemente poco più di 6 bulloni. Poiché qui si tratta di mettere un bullone intero in più o in meno, ci contenteremo proprio di sei, per non esagerare troppo mettendone sette. Evidentemente lo stesso discorso vale per il sottostante attacco di fusoliera. Anche qui ci vogliono 6 bulloni da 10 mm. di diametro. Questi bulloni, 24 in tutto, pesano, e purtroppo tutto a causa della pressione di schiacciamento del legno, che è tanto piccola. Se stessero infilati nel ferro, invece che nel legno, essi reggerebbero a taglio fino a 40 kg. a millimetro quadrato di sezione, ed anche molto di più per bulloni tipo aviazione. Per tale ragione si è pensato in più modi di alleggerirli, o forandoli, o addirittura sostituendoli con pezzi di tubo piuttosto sottile, rimboccato agli orli per fare le teste. Qui insomma, secondo le possibilità del costruttore, ci si offrono

tre soluzioni. Una è quella di mettere i bulloni comuni, con testa e dado, eventualmente forati nel gambo con un foro di 4 mm. di diametro, per alleggerirli. Un'altra soluzione è di farvi dei bulloni cavi con pezzi di tubo d'acciaio Mannesmann, senza saldatura, prendendo cioè il tubo un po' spesso (10 mm. esterno per 3 di spessore, p. es.) e facendo ad ogni estremità una filettatura (tipo tubi da gas) e montando due manicotti, o dadi, per fermarli. Il terzo metodo è quello adottato ora in molti velleggiatori tedeschi, delle rivette tubolari di acciaio dolce o duraluminio. Si tratta anche qui di pezzi di tubo, a cui si fa in opera una testa ad orlo, come i calzolari fanno agli occhiali da scarpe con una macchina ben nota. Qui ci vuole un po' di abilità perché la testa non si può svitare come il dado e bisogna che l'attacco sia definitivamente fissato bene stretto e correttamente sistemato.

Il bullone da infilarsi nell'occhio, va considerato con cura ancora maggiore, perché da esso dipende metà della nostra preziosa pelle. Abbiamo visto che esso porta 455 kg. ma li sostiene a taglio con due sezioni, come si vede nella fig. 24. Avremo, per ogni sezione, circa 230 kg. e se prendiamo un valore della resistenza unitaria, a rottura, di 40 kg. per millimetro quadrato, abbiamo bisogno di $230/40 = 5,75$ mmq. Un bullone di 4 mm. di diametro sarebbe cioè largamente esuberante. Noi però, questa volta, non faremo economia, e allo scopo di unificare i buchi, e perciò semplificare l'approvigionamento delle punte da trapano, alisatori, ecc., ci metteremo dei bulloni da 10 mm. di diametro. È un lusso di grande effetto morale e di poca spesa, perché si tratta di due bulloni soli per apparecchio. Se vogliamo esagerare nella leggerezza possiamo forare anche questi.

Adesso pensiamo alle piastre. La miglior cosa è di farle tutte e 8 eguali, sia le quattro d'ala, sia le quattro di fusoliera. Siccome il longerone al centro è alto 21,8 centimetri e non c'è ragione di buttar via quest'altezza, adotteremo piastre lunghe 20 cm. e larghe 3 cm., in modo che da ambo le parti dei fori da 1 cm. che faremo ci sia ampio margine di metallo. La lamiera potrà essere di 1 mm. di spessore, sufficientemente rigida per poterla montare bene e certamente esuberante per reggere lo sforzo. Infatti, nel punto dove è intaccata dal bullone, la sua sezione resta di 1×20 uguale 20 mm. e (i 455 kg. del carico di rottura andando divisi fra due lamiere) avremo $230/20 = 11,5$ kg.-mmq., valore evidentemente bassissimo per l'acciaio.

Fig. 25.



Tuttavia, per dare una migliore base di appoggio al bullone infilato nell'occhio, ringrosseremo questo con una rondella di acciaio di 2 mm. di spessore, saldata ad ottone sopra la lamiera della piastra. Possiamo fare questo ringrosso come una doppia rondella, cioè come una piastrina lunga che prenda anche un altro bullone, il primo della fila di sei, e avremo costruito un pezzo veramente a prova di bomba.

Per irrigidire ancor meglio la striscia, lasceremo da una parte di essa una larghezza di 5 mm. in più. Questo sopravanzo lo ripiegheremo ad angolo retto, formando così una nervatura che sta nel piano normale alla piastra. Non la faremo da ambo le parti, perché ci darebbe fastidio

durante il serraggio dei bulloni nel passare con la chiave. Così questo attacco è completo e possiamo disegnarne una metà al vero, come si vede in fig. 25.

Restano da dire due parole sull'ordinata di fusoliera. Questa sarà fatta di una cornice di circa 3 cm. di spessore di abete, con altri rinforzi dove vanno gli attacchi, e coperta da ambo le parti di un foglio di compensato di 2 mm. Vari fori provvedono per il passaggio dei comandi, ecc. ecc. Siamo dunque ad uno spessore di 34 millimetri. Dobbiamo decidere se le piastre di fusoliera conviene metterle esterne o interne a quelle dell'ala, nel fare il giunto; conviene forse metterle esterne, per non avere parti pendenti dall'ala, che può essere posata sul terreno e guastare gli attacchi. Perciò l'interno delle piastre di fusoliera deve stare distanziato di 53 mm. più lo spessore delle piastre agli occhi, che è di 3 mm. per parte, in totale 59 mm. Dovremo quindi aggiungere guance di noce di 12,5 millimetri per parte. È un bel po', ma le limiteremo in estensione, terminandole a smusso per un buon incollaggio.

Su ognuna delle otto piastre identiche faremo anche due fori di 4 mm. di diametro. Ci serviranno per infilarvi due viti a legno comuni, a testa piana o mezza tonda, utili per fissare le piastre in posto durante il montaggio, quando faremo i fori

anche nel legno. Naturalmente dopo ce le lasceremo, perché non danno fastidio a nessuno.

(continua)

**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

SULLA NORVEGIA

l'«Heinkel 111» da bombardamento della flotta aerea tedesca in volo ad crociera.



LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

PROGETTO E COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

(Continuazione dal numero precedente)

GALLEGGIANTI E SCAFI

Possiamo ora esaminare per gli idromodelli tre tipi caratteristici di equipaggiamento idrico, e cioè: 1) il sistema a tre galleggianti; 2) i galleggianti gemelli e 3) lo scafo o galleggiante centrale. Tutti debbono soddisfare le caratteristiche di stabilità sopra espresse e naturalmente sostenere il modello in acqua. Per questo il loro volume complessivo dovrà essere maggiore di quello strettamente necessario, in modo che essi non risultino totalmente immersi da fermo. Il volume della parte immersa risulterà infatti automaticamente tale, da spostare tanti centimetri cubi di acqua quanti grammi pesa l'idromodello completo. E' consigliabile in generale, per i galleggianti, fare il volume doppio di quello così calcolato, e per gli scafi varie volte di più, in relazione alle altre esigenze non idrodinamiche.

Nel sistema a tre galleggianti, i due anteriori, più importanti, si trovano senz'altro davanti al baricentro del sistema, e il terzo notevolmente indietro, sotto la coda. L'idromodello scivola perciò sul piano determinato dai tre appoggi e generalmente non cambia assetto durante tale fase in acqua, perché le oscillazioni longitudinali sono impedita dalla presenza del galleggiante di coda. E' in questo caso che i tre galleggianti possono essere sprovvisti di gradino e muniti soltanto di una troncatura posteriore che lo sostituisca. Tali spigoli determinano infatti sia l'appoggio anteriore, sia il posteriore. Quando il modello sfiora l'acqua coi tre gradini, o spigoli, dei galleggianti, l'assetto dell'ala deve essere quello di miglior salita, e quello dell'impenaggio viene in conseguenza determinato nelle prove di planata. Può essere conveniente, in modelli che non hanno spunto di potenza iniziale, come in quelli a motore a scoppio, calare l'ala ad una incidenza minore rispetto al galleggiante pur mantenendo l'assetto prima definito fra ala e coda. In questo modo i galleggianti terranno il modello in acqua leggermente picchiato, e la reazione aerodinamica sul piano di coda tenderà invece a fare aumentare l'incidenza comprimendo il galleggiante poppiore. Questo sarà perciò montato con forte incidenza rispetto alla superficie dell'acqua, in modo da contrastare con una reazione idrodinamica verso l'alto la tendenza all'affondamento. L'istante del decollo si manifesterà perciò con uno staccarsi simultaneo dei due galleggianti anteriori e subito dopo del posteriore, mentre il modello eseguirà spontaneamente una piccola manovra di cabrata.

Di particolare importanza nella delicata fase di decollo sono le conseguenze della coppia di reazione dell'elica. E' un fatto che alcuni fra i più brillanti risultati conseguiti con idromodelli sono stati ottenuti con eliche controrotanti affrontate, che appunto eliminano la coppia di reazione. In generale invece, l'effetto di questa tendenza ad immergere di più uno dei galleggianti anteriori, provocando un aumento di resistenza e la rotazione in imbardata di tutto l'idromodello.

Tale rotazione può venire contrastata, negli idromodelli a tre galleggianti, dalla presenza del galleggiante di coda, che può utilmente venire foggato a timone marino. In ogni caso non bisogna lasciarsi tentare ad agire sui piani di coda, e si può eventualmente inclinare lateralmente uno dei galleggianti principali.

Negli idromodelli a due galleggianti gemelli, l'estetica è in genere meglio soddisfatta per la maggiore somiglianza coi veri apparecchi. Le difficoltà però aumentano, e si può considerare il modello poggiato sull'acqua per quattro punti. Due di essi, anteriormente al baricentro, sono i gradini dei galleggianti stessi, che dovranno trovarsi appunto di poco avanzati rispetto al baricentro, differendo perciò da quelli dei veri idrovoluti. I punti di appoggio posteriori sono gli spigoli poppiore dei due galleggianti, che perciò avranno uno sviluppo longitudinale considerevole. Qui gli effetti

della coppia di reazione dell'elica sono considerevoli e non c'è altro modo di contrastarli che inclinando lateralmente uno dei galleggianti.

Con il funzionamento in pieno del galleggiante a gradino sorge il problema del dimensionamento di questo. Qui i dati sperimentali disponibili sono molto ridotti, e suggerire rapporti o formule in base al peso dell'aeromodello, velocità, potenza, ecc., è evidentemente quasi impossibile. E' chiaro che scafi troppo allungati e gradino stretto prendono contatto con l'acqua su una striscia lunga e a forte immersione, mentre scafi larghi si immergono poco e ricevono una buona spinta idrodinamica verso l'alto. Il problema della larghezza del galleggiante o dello scafo è del resto tra i fondamentali anche per i veri idrovoluti e anche in tal caso soltanto l'esperienza fornisce risultati veramente attendibili. Negli idromodelli un gradino troppo largo può dar luogo ad incollamenti del fondo sulla superficie del liquido. E' importante che la parte antistante al gradino sia sufficientemente sviluppata, per provocare una spinta verso l'alto capace di contrastare il momento picchiante dovuto alla posizione necessariamente alta dell'asse di trazione. Il fondo sarà inclinato di pochi gradi in modo da presentare all'acqua un piano inclinato portante durante lo slittamento.

Secondo quanto abbiamo presupposto, considerando per ogni galleggiante due punti di contatto col liquido, bisogna ammettere che dopo il gradino l'acqua si stacchi dal fondo. Poiché il gradino avrà in ogni caso pochi millimetri di altezza, non sarà facile all'aria, destinata a sostituirsi all'acqua, di penetrare dietro ad esso di tanto. Potrà essere quindi di qualche utilità un foro verticale, munito di un tubetto di paglia, carta paraffinata od altro, collegante la zona dietro il gradino con la copertura del galleggiante. L'aria potrà così entrare da sopra e riempire il vano scacciando l'acqua. E' un sistema usato al vero e riprodotto con successo da qualche aeromodellista.

Molti costruttori di idromodelli si lasciano guidare dall'imitazione dei veri idrovoluti nel determinare la forma del fondo dei galleggianti. Per questo si vedono spesso scafi stellati, ossia con una chiglia a V con lo spigolo in basso. Questa disposizione è usata al vero per ridurre le sollecitazioni sul fondo in ammaraggio ed è tutt'altro che benefica durante il decollo. La superficie della parte di fondo immersa viene aumentata, e la spinta verticale diminuita. Meglio sarebbe invece una sezione ad arco di cerchio con la concavità verso il basso, perché in tal caso l'aria, entrando dal davanti e infiltrandosi sotto lo scafo, tende a sollevarlo. In complesso, però risulta soddisfacente un fondo piano, purché sufficientemente rigido per non ondularsi durante il moto. Sarà bene, in ogni caso, armare internamente con elementi longitudinali, tenendo ben discoste dal rivestimento le ordinate trasversali.

(continua)

AEROMODELLISMO NAPOLETANO

Quanti erano a Napoli gli aeromodelisti in quel lontano giorno che il «Gheppio» di Uberto Travagli, dopo aver veleggiato un poco sulle teste degli astanti, si avviò veloce fuori del campo e si rese introvabile? Forse una decina; forse meno. E' passato del tempo; si è lavorato da allora silenziosamente ma con fermezza; l'attività dei napoletani è passata quasi inosservata; le gare sono state tenute alla buona, senza spettatori, senza commenti. Certo non si è ancora alla pari coi camerati di altre città; tecnicamente si è ancora leggermente indietro. Ma, dal traguardo raggiunto, non è male guardare un po' indietro e d'attorno, pur continuando e accelerando la marcia in avanti verso nuove mete.

Fino al 1936 erano solo pochi i giovani che, isolatamente e senza aiuti, si dedicavano a Napoli, alla costruzione dei modelli volanti. Fu solo in quell'anno infatti che, specialmente per consiglio del romano Travagli, gli aeromodelisti Siviero, Iovine e Vaglio decisero di svolgere una certa propaganda che inducesse gli altri aeromodelisti ad unirsi a loro, per poter costituire un primo nucleo numericamente sufficiente a indurre la R.U.N.A. a creare una scuola di aeromodelismo. La propa-

UNA PROMESSA MANCATA



Alla gara fra giornalisti svoltasi l'8 giugno del 1939 sul Littorio, a Roma, Valerio Ciampolini partecipò con un originale modello da lui progettato per il primato mondiale di durata. Noi non vedemmo volare il modello, del quale non sapemmo poi più nulla. Saremmo curiosi di conoscere le cause di questa defezione.

ganda ebbe i suoi effetti; ma pochi tuttavia erano ancora questi giovani e soprattutto troppo inesperti. Salutarono perciò essi con gioia la venuta a Napoli di Italo Vaccaro. Egli portò loro la sua grande esperienza, la sua conoscenza tecnica ed organizzativa ed essi a lui si affidarono perché li aiutasse a compiere l'opera iniziata per l'ascesa dell'aeromodelismo napoletano. Gli ostacoli da superare erano molti ed il lavoro da fare non semplice; ma questi pionieri dell'aeromodelismo napoletano vi si dedicarono con tutto l'entusiasmo della loro giovinezza.

Nel 1937 si svolse una prima eliminatória; i modelli dettero buoni risultati, ma l'assenza di una scuola impedì che si partecipasse al concorso nazionale.

Finalmente però il presidente della R. U. N. A. di Napoli, comm. Mammalio, cominciò a interessarsi a questa attività e, dopo aver parlato con Vaccaro, promise tutti gli aiuti possibili; ed infatti personalmente da allora egli li ha sempre paternamente seguiti.

Nel primi mesi del 1938 si aprì la prima scuola per la costruzione di modelli volanti, a Napoli, nei locali che la R.U.N.A. mise a disposizione nell'aeroporto di Capodichino. Questa scuola, pur avendo funzionato sempre da laboratorio e luogo di riunione, a causa della distanza dalla città, vide un discreto numero di giovani lavorare con serietà e affinare le proprie capacità nel continuo reciproco contatto, per l'aiuto materiale e morale della R.U.N.A. e per gli insegnamenti di Vaccaro, divenuto delegato per l'aeromodelismo napoletano. Nel luglio dello stesso anno la sopralata, regolare eliminatória provinciale selezionò quei tre aeromodelisti che portarono Napoli all'undicesimo posto in classifica, a pari con Padova, Ferrara, Firenze e Venezia, nel concorso nazionale.

Nell'aprile del 1939 si tenne a Napoli la prima gara di una certa importanza ed i risultati furono soddisfacenti. Poco dopo due modelli con motore a scoppio fecero ottimamente figurare Napoli alla gara giornalistica, dimostrando come anche in questo campo non si fosse più molto indietro agli altri. La eliminatória tenuta in agosto, per cause imprecise, segnò un lieve regresso sulla gara di aprile; ma i tre selezionati riuscirono a portare Napoli al nono posto di classifica.

Ormai come capacità tecniche e qualità di modelli potevano dirsi compiuti passi giganteschi; occorreva quindi che l'aeromodelismo aumentasse a Napoli anche in estensione. Nell'ottobre si cominciò a parlare di collaborazione R.U.N.A.-G.I.L. per incrementare l'aeromodelismo portando a conoscenza di una grande massa di giovani.

La G.I.L. di Napoli si era infatti decisa a porgere anche il suo aiuto, dopo aver raggiunto quell'ambito primato nel volo a vela, al quale avevano contribuito anche degli aeromodelisti.

Perciò il delegato Vaccaro e gli aeromodelisti Siviero e Vaglio furono chiamati a creare per la parte tecnica una nuova scuola di aeromodelismo per avanguardisti e balilla. A collaborare come istruttori

furono anche chiamati gli aeromodelisti La Rovere e Messina.

Le domande di iscrizione furono presto più di trecento; i locali e l'attrezzatura prelevata consentirono di scegliere per un primo turno settantacinque allievi. Molto, dunque, come è chiaro, si è fatto; ma molto è ancora da fare.

I tempi ottenuti dai nostri modelli sono ancora troppo bassi! Le cause vanno ricercate con attenzione ed eliminate al più presto. Molti ostacoli sono puramente naturali e perciò difficili da superare; ma questi non dovrebbero troppo influenzare i risultati, specialmente nelle gare. E' quindi necessario eliminare tutti i difetti dipendenti dai costruttori e dai modelli per poter vedere fino a che punto si devono ritenere i voli influenzati da l'una o l'altra manchevolezza. E' opportuno perciò che gli aeromodelisti napoletani si presentino da ora in poi in gara con la preparazione più seria ed accurata e le costruzioni più adatte al clima della nostra città. Ma è necessario soprattutto che la partecipazione sia totalitaria.

L'aeromodelismo è oggi una delle attività giovanili più serie e più utili; ed è perciò necessario che anche in questo campo Napoli si porli rapidamente all'avanguardia.

MASSIMO VAGLIO

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO
L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo
LIBELLULA
L. 4,50 franco di porto

e del
ROSTRO
L. 4,50 franco di porto

Aero-modello veleggiatore
L. 4,50 franco di porto

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

ACQUISTATE OGGI STESSO AVVENTURE DEL CIELO

un romanzo completo, racconti di guerra, cronache, attualità, tecnica.

varietà, giochi

COSTA SOLO 2 LIRE

CONCORSO NAZIONALE ANNO XVIII

(Continuazione dal numero precedente)

LA COPPA BONMARTINI

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

Art. 2. — La « Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini » è dotata di un capitale intangibile di L. 50.000, convertito in titoli di Stato (L. 55.000 di buoni del Tesoro) e di un fondo perpetuo dal conte Giovanni Bonmartini, con donazione del 22 settembre 1906-XIV.

Art. 3. — Il frutto annuo in L. 2.200, ridotto a L. 1.967,20 per il primo anno 1937 A. XV, per pagamento di interessi maturati alla data della conversione, è diviso in premi come segue:

Anno 1937-XV — Alla sede provinciale, o sezione autonoma della R.U.N.A. prima classificata L. 1.417,20.

ad ognuno dei concorrenti nelle categorie a), b), c) del Concorso nazionale di modelli volanti indetto dalla R.U.N.A. appa- tenenti alla sede provinciale o sezione autonoma prima classificata L. 150.

Anni 1938-XVI e seguenti — Alla sede periferica della R.U.N.A. prima classificata L. 1.750.

alla squadra della sede periferica prima classificata L. 450.

Art. 4. — In conseguenza della dotazione di premi in denaro è abrogato l'art. 2 del regolamento speciale dell'anno 1906-XIV, riguardante l'assegnazione definitiva della Coppa alla sede periferica prima classificata per tre anni consecutivi.

Regolamento speciale della gara per modelli con motore a scoppio

Art. 1. — Possono partecipare alla gara 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. 2. — Possono essere iscritti alla gara: a) i concorrenti del Concorso nazionale; b) un concorrente per ogni scuola rappresentata al Concorso nazionale, oltre i componenti la squadra.

Art. 3. — 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 maestra; b) l'apertura non deve essere superiore a metri 3,50;

c) il peso complessivo del modello in ordine di volo non deve essere superiore a chilogrammi 3;

d) la cilindrata del motore, o complessiva dei motori, non deve essere superiore a 10 centimetri cubi;

e) non è ammesso lo scancio in volo di parti del modello.

Su ogni semala dei modelli deve essere applicata, a cura dei concorrenti, la sigla MS 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 inferiore a cm. 5. Sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura: *Modello appartenente a . . . Chi ne ritiene in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla Reale Unione Nazionale Aeronautica, piazza del Popolo, 18, Roma.*

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

Art. 4. — La gara è di durata, con funzionamento limitato del motore. Il lancio avviene da terra, esclusivamente per mezzo dell'elica, secondo le norme stabilite dal codice sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Ogni modello deve essere provvisto, a cura del concorrente, di un autoscatto interruttore della corrente d'accensione, regolato per una durata di 30". Il funzionamento viene controllato dalla Commissione sportiva, con ammissione di uno scarto non superiore a 3" in più o in meno.

Art. 5. — Il tempo di volo viene calcolato dal momento della messa in azione dell'autoscatto 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. 6. — L'arresto del motore è controllato da terra, ed è ammesso, per la durata di funzionamento, uno scarto di 3" in più o in meno del 30" stabilito nell'art. 4; le durate di funzionamento del motore superiori od inferiori rispettivamente a 33" ed a 27" determinano l'invalidità della prova, ed il concorrente è ammesso a compiere una seconda prova.

Art. 7. — Il tempo di volo delle prove valide, agli effetti della classifica, viene determinato aggiungendo o deducendo, dal tempo totale cronometrato come nell'art. 5, un numero di secondi uguale al triplo del numero di secondi di funzionamento del motore in meno o in più del 30" stabilito dall'art. 4, arrotondando le frazioni di secondo al secondo più prossimo.

Art. 8. — Ogni concorrente può effettuare due prove valide secondo quanto è stabilito dall'art. 6; due prove non valide, secondo quanto è stabilito dallo stesso articolo, sono considerate equivalenti ad una prova valida con tempo di volo nullo.

Art. 9. — La classifica è determinata in base al miglior tempo di volo ottenuto da ciascun concorrente con le due prove valide.

Art. 10. — La R.U.N.A. assegna i seguenti premi:

1. classificato L. 300; 2. L. 200; 3. L. 100.

Art. 11. — Le mancanze contro il regolamento della gara portano, in casi gravi, alla squalifica nelle altre gare alle quali i concorrenti colpevoli dovrebbero ancora partecipare.

Art. 12. — Gli eventuali reclami devono essere presentati entro un'ora dalla fine della gara, 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. 13. — Le iscrizioni alla gara debbono pervenire, tramite le sedi periferiche, non oltre il giorno 25 agosto 1940-XVIII, unendo le schede di iscrizione, riempite nelle parti A e B di tutte le indicazioni richieste, escluso il numero di gara che viene assegnato dalla sede centrale.

Le parti B vengono restituite ai concorrenti, tramite le sedi periferiche, e devono

essere presentate dai concorrenti all'arrivo a Roma ed alla presentazione dei modelli.

Art. 14. — Le sedi periferiche devono provvedere alla spedizione dei modelli iscritti alla gara, confezionati nel collo contenente i modelli iscritti al Concorso nazionale, ed in ogni modo in maniera tale che giungano a destinazione al più tardi entro il giorno 6 settembre 1940-XVIII.

Al termine delle gare i concorrenti sono tenuti a controllare che i modelli siano contenuti nei colli da consegnare all'incaricato della R.U.N.A. sede centrale per la spedizione.

Art. 15. — I concorrenti 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. 16. — La non integrale osservanza delle condizioni prescritte dal presente regolamento, per le iscrizioni, le spedizioni dei modelli e l'arrivo a Roma dei concorrenti, è causa inderogabile della non ammissione alla gara.

Art. 17. — La R.U.N.A. sede centrale concede ai concorrenti ed alle sedi periferiche che non fossero già partecipanti al Concorso nazionale:

a) rimborso del costo di viaggio in terza classe, dal luogo di residenza a Roma e ritorno, tenuto conto delle speciali tariffe a riduzione concesse dalle Ferrovie dello Stato durante l'epoca della gara;

b) alloggio e vitto gratuito durante i giorni di permanenza a Roma (non più dei giorni di durata del Concorso nazionale);

c) assicurazione per eventuali danni alla propria persona con i seguenti massimali: L. 3 al giorno in caso di invalidità temporanea;

L. 10.000 in caso di morte;

L. 20.000 in caso di invalidità permanente.

Art. 18. — Le spese di spedizione dei modelli a Roma sono a carico delle sedi periferiche; per le spedizioni di ritorno dovrà provvedere la sede centrale, addebitandone le spese alle singole sedi periferiche.

Art. 19. — La R.U.N.A. sede centrale si riserva il diritto, su proposta della Commissione sportiva, di non ammettere in gara ed escludere dai voli quei modelli che presentassero caratteri di particolare pericolosità.

Art. 20. — La gara si svolge in conformità del Codice sportivo della F.A.I. Per ogni controversia fa testo esclusivamente l'edizione del regolamento in opuscolo, pubblicato dalla R.U.N.A.

Regolamento speciale per i tentativi di primato

Art. 1. — Sono ammessi a partecipare ai tentativi solo i soci della R.U.N.A. in regola con la tessera dell'anno XVIII, che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista, che siano in possesso della licenza sportiva della F.A.I. di aeromodellista valida per l'anno 1940, che siano partecipanti al Concorso nazionale od alla gara per modelli con motore a scoppio.

La licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista deve essere richiesta, tramite la sede periferica, insieme con la domanda di partecipazione, unendo il versamento di L. 10 e due fotografie dell'interessato.

Art. 2. — L'esecuzione ed il controllo, svolto dalla Commissione sportiva del Concorso nazionale, dei tentativi di primato sono effettuati a norma del codice sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti. Ad insindacabile giudizio della Commissione sportiva, possono essere esclusi dai tentativi quei modelli che per qualsiasi ragione possano non dare affidamento di buona riuscita.

Art. 3. — I modelli presentati debbono corrispondere alle prescrizioni del codice

sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Art. 4. — I partecipanti ai tentativi di primato devono presentare alla R.U.N.A. sede centrale i seguenti documenti:

a) domanda in carta libera di partecipazione ai tentativi di primato che hanno luogo durante lo svolgimento delle gare del Concorso nazionale;

b) disegno schematico in scala del modello, esposto sul modulo che deve essere richiesto alla R.U.N.A. sede centrale, tramite le sedi periferiche, in tempo utile perché possa essere allegato alla domanda di cui sopra, riempito di tutte le indicazioni in esso richieste; il disegno deve contenere l'indicazione scritta di tutte le misure necessarie per il controllo della rispondenza con le norme tecniche del codice sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Gli aspiranti ai tentativi di primato di chiarano implicitamente, in conseguenza della presentazione della domanda, di essere a cognizione di tutte le norme imposte dal codice sportivo F.A.I. regolamento sui primati della classe modelli volanti.

Nella domanda deve essere specificato il numero della licenza sportiva F.A.I. di aeromodellista rilasciata dalla R.U.N.A. sede centrale per l'anno 1940.

Art. 5. — Su ogni semala dei modelli deve essere applicata, a cura dell'aspirante ai tentativi, una sigla di almeno 4 lettere; sulla fusoliera deve essere applicata la seguente dicitura:

Modello appartenente a . . . Chi ne ritiene in possesso è pregato di darne sollecita comunicazione alla Reale Unione Nazionale Aeronautica, piazza del Popolo, 18, Roma.

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

Art. 6. — La presentazione delle domande di partecipazione e la spedizione dei modelli devono essere effettuate secondo quanto è prescritto per le iscrizioni e le spedizioni dei modelli partecipanti al Concorso nazionale ed alla gara per i modelli con motore a scoppio.

Art. 7. — Ogni aspirante può eseguire un numero indeterminato di tentativi, fermo restando il diritto della Commissione sportiva di vietarne la prosecuzione a proprio insindacabile giudizio.

Art. 8. — Gli aspiranti che non si attengono alle disposizioni emanate dalla Commissione sportiva sono passibili di esclusione dalla prosecuzione dei tentativi, senza, in caso grave, alle altre gare alle quali dovrebbero ancora partecipare.

Art. 9. — I tentativi di primato (esclusi quelli con lancio a mano dei modelli con motore a matassa elastica) concorrono alla assegnazione dei premi previsti per il Concorso nazionale e per la gara per modelli con motore a scoppio, se ed in quanto i modelli siano presentati anche per la partecipazione al Concorso nazionale od alla gara per modelli con motore a scoppio.

In questo caso, pur potendo continuare i tentativi come sopra è indicato nell'art. 7, sono considerati validi, agli effetti delle classifiche del Concorso nazionale e della gara per modelli con motore a scoppio, rispettivamente i primi tre, o due lanci, validi secondo quanto è prescritto nei relativi regolamenti precedenti.



Lodovico Gavesi ed il suo veleggiatore che ha volato per 15'45", scompaendo poi alla vista, dopo aver raggiunto una quota di circa 900 m.

Art. 10. — Anche per le prove del presente regolamento valgono le disposizioni relative alle assicurazioni specificate per il Concorso nazionale e per la gara di modelli con motore a scoppio.

PRESCRIZIONI COSTRUTTIVE

Il nuovo regolamento del Concorso Nazionale è stato compilato in modo da facilitare il lavoro dei concorrenti e quello di controllo dei modelli. Infatti le prescrizioni tecniche si limitano a stabilire l'apertura massima e minima, rispettivamente di 70 e 350 centimetri, il minimo peso totale in ordine di volo in rapporto all'apertura, l'esistenza di una fusoliera interamente chiusa, esclusa la fusoliera « a tubo », senza limitazioni di superficie alare.

Sarà opportuno spiegare il concetto che ha informato questo regolamento. Innanzi tutto, come si è detto, si è cercato di facilitare il lavoro dei concorrenti, non solamente dal punto di vista di calcoli della sezione alare e di superficie portante per il calcolo del carico alare, ma soprattutto per dare il modo di ottenere i migliori risultati possibili. Il regolamento F.A.I. per i primati impone una serie di limitazioni costruttive dovute al fatto che i tentativi si svolgono a distanza di tempo e di luogo, e quindi occorre un termine di paragone, dato appunto dalla parità di condizioni costruttive, in un concorso, nel quale le gare si svolgono nelle medesime condizioni per tutti, è bene che ogni concorrente possa sfruttare tutte le possibilità che derivano dalla libertà di progetto senza limitazioni gravose. Infatti non è detto, a causa dell'esistenza di un regolamento F.A.I., che tutti i modelli debbano rispondere alle prescrizioni di questo: anzi, proprio per ottenere un miglioramento dei risultati con i modelli formula F.A.I., è opportuno, o addirittura necessario, che gli aeromodelisti studino e provino modelli di più libera concezione, per sfruttare poi le proprie esperienze nel progetto di quei modelli eccezionali destinati a prove tanto speciali come quelle di primato, si può essere sicuri che in breve l'aeromodellismo farà, così, passi notevoli, poiché viene facilitato lo studio di tutti i problemi.

Osservando in particolare il regolamento, troviamo che per tutti i modelli è stabilito un peso totale in ordine di volo minimo, in rapporto all'apertura alare: entro determinati limiti, massimo e minimo, dell'apertura il peso minimo imposto è costante. Ne deriva che innanzi tutto conviene adottare l'apertura maggiore relativa al peso voluto del modello, con la maggiore superficie, ossia con minore allungamento. Adottando il massimo di apertura si può adottare un allungamento più forte, poiché la superficie rimane ancora abbastanza grande per ottenere un carico alare basso, e contemporaneamente la corda è ancora abbastanza forte, per ottenere una lavorazione precisa ed un flusso di buon rendimento, per quanto possibile, prossimo a quello teorico.

È compito dei concorrenti stabilire i rapporti migliori e più opportuni fra apertura e superficie, adottando cioè quell'apertura e quell'allungamento che possono dare i migliori risultati con quel determinato peso imposto dall'apertura.

Facciamo un esempio: per le aperture comprese fra 125 e 150 centimetri, è imposto il peso di gr. 350. Assumendo i valori 8 e 16 dell'allungamento si ottiene il carico alare, per l'apertura di cm. 125, di gr. 18 con l'allungamento 8 e di gr. 36 con l'allungamento 16; le corde medie dell'ala sono di cm. 15,8 e 7,8 passando dall'allungamento minore a quello maggiore. Per l'apertura di cm. 150 si ha il carico alare di gr. 12,5 e di gr. 25 passando dall'allungamento 8 all'allungamento 16: le corde medie sono rispettivamente di cm. 10 e di cm. 9,6.

Quale condizione, fra queste quattro, caratterizzate da piccolo carico e grande corda, o viceversa, per ogni apertura, è preferibile? Una via di mezzo, dalla quale sia possibile ottenere i migliori risultati derivanti dalla giusta misura fra gli elementi che influiscono sul rendimento aerodinamico.

Lo studio del modello è più completo, è libero dall'intralcio della sezione alare della fusoliera, che nella formula F.A.I. diminuisce fortemente l'efficienza. I risultati dovranno essere, certamente, migliori, non soltanto per le più elevate caratteristiche dei modelli, ma anche e soprattutto per le possibilità sperimentali date agli aeromodelisti, che ne trarranno un vantaggio, come si è già detto in principio, per lo studio di quei modelli speciali, ed eccezionali, destinati alle prove più difficili.



Vincenzo Scardicchio, Bari. — Le fotografie di aeromodeli e di personaggi illustri che mi ha mandato mi hanno fatto molto piacere. Saluta e ringrazia anche l'amico Serente. Se mi permetti un po' di critica, dirò che mentre il tempo di posa è evidentemente giusto, e la luce del sole a Bari molto abbondante, le quattro foto peccano un poco di inquadratura. In quella che ti rappresenta col modello in mano, intanto, se poco importa che non si vedano i tuoi piedi, che è facile immaginare belli e maestosi, è grave che non si veda tutto il piano di coda del modello, con le due derivate. Sarebbe stato meglio tenere il modello sollevato contro il cielo e fotografare dal basso. Quella dell'altro modello ad elastico è ben fatta, ma l'eccessiva bianchezza dello sfondo, in questo caso l'ammattimento molto illuminato dal sole, ha provocato un po' di alone, per cui i contorni non risultano eccessivamente nitidi. Ciò non si verifica per le due riprese del modello di Serente, forse perché il diaframma è stato chiuso di più o per il diverso angolo con cui l'obiettivo vede il pavimento. Queste due foto sarebbero belle, ma a tutte e due un pezzo d'ala è rimasto fuori. Bastava allontanarsi ancora pochi centimetri. In tutte le prove risulta un po' troppo lo sfondo della casa, con le sue luci ed ombre, e soprattutto i cespugli della siepe. La luce è eccessiva, specialmente per il gran riflesso delle pareti bianche della casa. Inoltre evidentemente il sole è molto alto, deve essere quasi mezzogiorno, e sarebbe meglio se i raggi fossero più inclinati. E' invece scelta bene la posizione del sole di fianco, che fa risaltare alcuni dettagli. Con quella macchina è evidentemente possibile ottenere qualcosa di buono e ti esorto a fare molte fotografie di modelli, anche non ricoperti e da vicino, che gradirò di vedere a suo tempo.

Giovanni Gentezzano. — Ho capito bene il tuo nome? Cari amici, voi, dopo aver quasi rovinato la vista di zio Falcone e di Crinello, non correte per caso a prendere la tua colligra, amico spezzino, è veramente micidiale, e sono riuscito a tradurla solo dopo un assai notevole sforzo fisico. Mi domandi, se ho ben letto nei tuoi pensieri, se esiste una differenza di pilotaggio tra i terrestri e gli idrovoltanti. Certo! Come avrei potuto supporre che un idrovoltante fosse sottoposto, specie durante la manovra del decollo, alle stesse leggi fisiche che governano un aeroplano? Mi sembra logico supporre che la presenza dei galleggianti, o dello scafo, comporti delle complicazioni.

L'ING. AERONAUTICO

AFFRETTATEVI
ad acquistare il sesto fascicolo di
AVIAZIONE PER TUTTI

dal titolo

**IL VOLO
SILENZIOSO**

tra qualche giorno potrebbe
essere troppo tardi!
COSTA SOLO UNA LIRA

U.S.A.

L'ultimo tipo di « caccia » costruito dalla « Curtiss-Wright Corporation ». E' dotato di un motore da 1000 cav. e possiede a bordo una stazione radio.



La R.U.N.A. di Napoli, per sviluppare ancor più la già notevole attività aeromodellistica partenopea, ha istituito una scuola di aeromodellismo con la collaborazione della G.I.L. La scuola ha sede in ampi e comodi locali situati nella Galleria « Principe di Napoli » vicino al centro della città. Essa ha pure a sua disposizione, per la riparazione e la messa a punto dei modelli nei periodi delle gare, i locali della scuola di aeromodellismo della R.U.N.A. all'aeroporto di Capodichino.

L'istituzione è stata accolta con molto favore. In poco tempo, infatti, le iscrizioni hanno superato il numero di 300 e si può far d'ora prevedere il pieno successo della scuola.

Gli iscritti, dato il loro numero rilevante, sono stati suddivisi in quattro turni: il primo composto da 75 allievi ha regolarmente iniziato il corso nel mese di marzo. Questo primo turno è diviso in due corsi che si svolgono contemporaneamente: il primo è costituito da *Bellia* e *Avanzati* delle classi più giovani, il secondo da *Avanzati* delle classi più anziane e da *Giovani* *Fascisti*.

Il corso comprende lezioni teoriche di aerodinamica e di progetto di modelli volanti, e la costruzione, da parte di ciascun allievo, di un aeromodello veleggiatore per il primo corso e ad elastico per il secondo. Le lezioni si svolgono regolarmente tre volte alla settimana e sono tenute dal Delegato all'Aeromodellismo ed Istruttore *Italo Vercaro* con la collaborazione degli aeromodelisti istruttori *Vaglio*, *Stiero*, *Messina*, *La Rovere*. Alla fine del corso sarà nominata una gara tra gli allievi, e i meritevoli saranno proposti alla R.U.N.A. centrale per l'attestato di aeromodellista.

GARA AMICHEVOLE TRA TORINESI

La gara si svolgerà il giorno 12 maggio nei pressi di Collegno (Torino).

Il luogo di ritrovo sarà il piazzale del Dazio di Corso Francia, alle ore 13.45. Alle 14 ci si avvierà, guidati dal Cav. Dianetti, verso il campo di gara. Le iscrizioni si riceveranno sul campo, secondo le norme del regolamento, prima e durante la gara. Le 3 commissioni saranno composte ognuna di 2 cronometristi e saranno munite di binocoli. Gli aeromodeli saranno seguiti per quanto possibile dai cronometristi. Ogni giudizio della commissione riunita è insindacabile.

1. — Possono partecipare alla gara tutti coloro che costruiscono o posseggono modelli volanti residenti in Italia.

2. — Non occorre l'iscrizione alla R.U.N.A. né il Brevetto di Aeromodellista.

3. — La gara è composta di 3 categorie. Tubo, fusoliera con matassa elastica, veleggiatori.

4. — Ogni concorrente può partecipare con un numero illimitato di modelli a ciascuna delle 3 categorie.

5. — La quota d'iscrizione di ogni singolo velivolo in ogni categoria è di L. 3. Lo stesso aeromodello può essere iscritto più volte nella categoria cui appartiene, rinnovando il pagamento di L. 3.

6. — Ogni iscrizione effettuata da diritto a 2 lanci di cui è classificato il migliore. Se l'aeromodello effettua più di 2 lanci si classificherà con il maggior tempo stabilito.

7. — Ogni concorrente, qualunque sia il numero dei modelli iscritti, non può essere premiato più di una volta nella stessa categoria. La facoltà d'iscrivere più modelli deve solo aumentare le probabilità di vittoria non le possibilità di lucro. E' possibile invece che uno stesso concorrente sia premiato in categorie diverse e ciò a conferma delle sue abilità costruttive in ogni ramo dell'aeromodellismo.

8. — Quel modellista che risulterà due o più volte nella classifica di ciascuna categoria sarà premiato solo in base alla classifica maggiore. Gli eventuali premi da lui conquistati passeranno di diritto al concorrente immediatamente seguente e nell'ordine. La classifica resterà pertanto immutata.

9. — Per ciascuna categoria i premi saranno costituiti dalla somma delle iscrizioni in ciascuna di esse ricevute e da quelli offerti da privati o dalle scuole o dalla R.U.N.A. secondo le loro volontà.

Ognuna di queste 3 somme sarà così divisa:

1. Premio 1/2 della somma;
2. Premio 2/6 della somma;
3. Premio 1/6 della somma.

10. — Le giurie delle categorie saranno costituite da due cronometristi ognuna. La commissione finale aggiudicatrice sarà costituita dalla riunione delle giurie singole.

11. — Il concorrente che avrà presentato il maggior numero complessivo di modelli, avrà un premio.

APPENDICE

Per i modelli a fusoliera è obbligatorio il decollo da terra. Per i veleggiatori è concesso un cavo di 100 m. munito di grandi bandierine. La corsa non è limitata. Per ogni categoria il tempo sarà segnato con le norme internazionali e controllato con un binocolo. Per le 3 categorie, qualunque norma riguardante il carico alare e la sezione alare è obsoleta.

incontri

con

KELLER

(Continuazione del numero precedente)

In quei giorni, più volte ho incontrato Keller, senza cappotto. Batteva i denti.

— Ma perché sei uscito senza cappotto?

— Non sento mica freddo.

E tossiva.

Un amico, sansepolcrista e legionario fumano, Giuseppe Tegen, sapendo che avevo intenzione di raccogliere qualche ricordo su Keller, mi disse:

— Un episodio te lo racconto anch'io.

— Grazie. Ti ascolto.

Ma uno scocciatore ci interruppe. Il giorno dopo trovo a casa, in una busta, due fogli scritti a lapis. Li leggo. Sono di Tegen: è l'episodio.

«A Fiume d'Italia, in un periodo calmo per il sequestro di un vapore che ci aveva portato abbondanza di grano ed altro per mangiare, si viveva quasi nell'ozio. Il buon Keller non poteva darsi pace: bisognava inventare qualcosa per non far dormire la notte e mantenere viva l'attenzione. Pensa e ripensa e te ne combina una zitto zitto. Prende due stanghe di legno non troppo pesanti, le inchioda a forma di croce, vi appone sopra un lenzuolo disteso e si porta al cimitero. Si mette dentro una buca e di tanto in tanto alza il lenzuolo spiegato. Qualcuno passando dalla strada per Cossala, vede, si spaventa, dà l'allarme, parlando di spiriti e di fantasmi. Lo scherzo durò qualche notte, facendo spargere il terrore tra i buoni fumani. Ma siccome ogni scherzo non può durare, venne l'ordine di far cessare lo scherzo e di scoprire chi era il burlone. Il compito fu assegnato all'VIII reparto comandato dal maggiore Nunziante. Una notte, suonato l'allarme, il reparto armato s'incamminò verso il cimitero. A distanza si vedeva il fantasma alzarsi ed abbassarsi. Giunto il reparto al cimitero, entrarono e, circondato il recinto, si stringeva d'assedio il posto dove agiva il fantasma. Un bel momento si vide uscire dalla buca, tutto tranquillo, Keller, che con la sua abituale flemma ci veniva incontro come se la cosa non lo interessasse. A quella vista uno scoppio di risa uscì dai nostri petti e riponemmo nelle fodere di cuoio le rivoltelle che avevamo pronte per sparare. Da quella notte il fantasma non si mostrò più e tutto finì in spassosi comenti».

Giuseppe Tegen postilla il suo manoscritto: «Questo in succinto ti fatto. Ora a te lo svolgerò».

Ho preferito non aggiungere virgola alla narrazione di Tegen.

E' così viva!

9 Novembre 1929. E sembra ieri, che i tre eroi son vivi, sempre, nel nostro spirito.

Un giorno a Milano traversavo lentamente il campo di Talledo. Ero solo. E avevo la sensazione che da un momento all'altro dovesse apparire nel cielo l'aquila di Keller. Ascoltavo: udivo il rombo di un motore. «E' lui!» pensavo: ecco, ora arriva, plana velocissimo, atterra, balza dalla carlinga, lo

chiamo, mi vede, mi corre incontro. Un abbraccio.

Così come una volta. Ricordi, buon Guido, quando da questo campo partimmo diretti a Roma su di un apparecchio che nessuno voleva pilotare e che a te solo doveva invece ubbidire? Ricordi?

Ed ora son qui, solo ad attenderti. Verrai. Senti laggiù il vibrante canto dei motori che Caproni prepara per lanciare nel cielo? Tu ami questo canto, quanto lo amo. E fosti tu ad insegnarmi ad amarlo.

Poi, a Talledo, l'altro giorno, ci fu un amico che mi scorre e mi chiamò rumorosamente; e mi distrasse. Ed interruppi il mio tacito colloquio.

Ricordate?

La notte del 9 novembre 1939 nei pressi di Magliano Sabina, la morte in agguato coglieva le esistenze di tre eroi: Keller, Montiglio, Salina.

Vittorio Montiglio, purissimo simbolo della eroica giovinezza italiana, la più giovane medaglia d'oro. Or non è molto un suo amico ha scritto un libro che narra la sua grande giovane vita. Pensate: a quindici anni, tenente. Era riuscito ad arruolarsi volontario falsando i documenti. E a nulla valsero gli appelli disperati del padre e della madre che dall'Argentina imploravano al figlio di tornare, tornare. Il figlio rispose: «O volontario o un colpo di rivoltella».

Grande fanciullo! La Patria è sempre la «Madre più grande di tutti noi», come disse Francesco Baracca.

E il capitano Salina, altro eroico reduce della guerra. E portava sul corpo i segni della gloria.

E Guido Keller, asso di guerra, fumano, volatore leggendario e poeta.

La morte li falciò insieme.

Si vendicò.

Era stata vinta e beffata troppe volte, la morte, ed in duelli aperti. E allora, per la vendetta, l'agguato.

Ricordo.

— Ore due dopo mezzanotte.

— Uno squillo di telefono.

— Pronto.

— Pronto... Parla il posto pubblico di Magliano Sabina.

— Pronto; che c'è?

— Un'automobile proveniente da Roma è scattata in una curva sbattendo violentemente su di un muricciolo...

— Vittime?

— Tre morti e un ferito grave.

— Chi sono i morti?

— Keller, Montiglio, Salina...

No, non è possibile. Non può essere possibile. Tre eroi dell'elevatura di Keller, Montiglio, Salina, non possono morire in un banale incidente automobilistico.

Urlo:

— Pronto! Pronto! Ripetete i nomi!

E la voce scandisce:

— Keller, Montiglio, Salina...

Tragica, dolorosa realtà.

Grandi onorari ai tre eroi. Tutto il popolo di Roma fece ala al corteo interminabile, gettando fiori e fiori, sulle tre bare. Ultima testimonianza di amore.

Poi, alla stazione, — la Salma di Keller partiva diretta al Vittoriale, dove il Comandante attendeva, triste, il «compagno d'ala» — il Capo dei Poeti novatori, F. T. Marinetti, lanciò l'appello.

E noi urliamo «Presente!».

E tutti gli anni ormai, nel giorno anniversario, il «Presente!» risuona, nei cieli d'Italia, vibrante incanto.

E' partito un bolido ammantato di nero — manto trapianto di fili d'argento — fabbricati dal telaio della nostra — lacrima invisibile — verso i cieli dell'Infinito.

E' partito Guido Keller.

All'ingresso dell'Aereoscalo Azzurro — centomila volte più azzurro del nostro cielo —

— centomila volte più limpido e più puro — Keller ritroverà i compagni ad attendere.

Come allora.

Baracca e Fra Ginepro porgeranno primi il saluto all'Eroe Volatore.

che dalla terra è salito ad infinitare la Squadriglia dell'Infinito.

I nostri sguardi mesti si sono aggan-

ciati al bolido nero partente — per poter ammirare il suo arrivo trionfale — e ricolorarsi di serenità e di speranze.

«Squadriglia dell'Infinito»: piovono dai loro apparecchi incessantemente — e vengono a rifornire le nostre —

alati messaggie: di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

Ore due dopo mezzanotte.

— Pronto.

— Pronto... Parla il posto pubblico di Magliano Sabina.

— Pronto; che c'è?

— Un'automobile proveniente da Roma è scattata in una curva sbattendo violentemente su di un muricciolo...

— Vittime?

— Tre morti e un ferito grave.

— Chi sono i morti?

— Keller, Montiglio, Salina...

No, non è possibile. Non può essere possibile. Tre eroi dell'elevatura di Keller, Montiglio, Salina, non possono morire in un banale incidente automobilistico.

Urlo:

— Pronto! Pronto! Ripetete i nomi!

E la voce scandisce:

— Keller, Montiglio, Salina...

Tragica, dolorosa realtà.

Grandi onorari ai tre eroi. Tutto il popolo di Roma fece ala al corteo interminabile, gettando fiori e fiori, sulle tre bare. Ultima testimonianza di amore.

Poi, alla stazione, — la Salma di Keller partiva diretta al Vittoriale, dove il Comandante attendeva, triste, il «compagno d'ala» — il Capo dei Poeti novatori, F. T. Marinetti, lanciò l'appello.

E noi urliamo «Presente!».

E tutti gli anni ormai, nel giorno anniversario, il «Presente!» risuona, nei cieli d'Italia, vibrante incanto.

E' partito un bolido ammantato di nero — manto trapianto di fili d'argento — fabbricati dal telaio della nostra — lacrima invisibile — verso i cieli dell'Infinito.

E' partito Guido Keller.

All'ingresso dell'Aereoscalo Azzurro — centomila volte più azzurro del nostro cielo —

— centomila volte più limpido e più puro — Keller ritroverà i compagni ad attendere.

Come allora.

Baracca e Fra Ginepro porgeranno primi il saluto all'Eroe Volatore.

che dalla terra è salito ad infinitare la Squadriglia dell'Infinito.

I nostri sguardi mesti si sono aggan-

ciati al bolido nero partente — per poter ammirare il suo arrivo trionfale — e ricolorarsi di serenità e di speranze.

«Squadriglia dell'Infinito»: piovono dai loro apparecchi incessantemente — e vengono a rifornire le nostre —

alati messaggie: di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.

di FEDE.



I carri armati volanti. — Recentemente nella scuola dei carri dell'esercito dei Reich, a Wunsdorf, sono state compiute delle esercitazioni con un carro armato tutto ruote: il numero delle ruote è variabile da sei a otto e sono tutte ricoperte da una striscia di acciaio. Questo nuovo modello di carro armato può raggiungere velocità superiori a quelle degli attuali modelli in uso e durante la sua rapida micidiale corsa sul campo di battaglia può fare dei lunghi salti per sorpassare degli ostacoli: è di costituzione molto robusta ed è dotato di un telaio molto elastico. Munito di un motore d'aviazione di 750 c.v., questo nuovo carro armato sarebbe stato ideato appositamente per essere avioportato dagli apparecchi della armata aerea e concorre così ad una maggiore potenza offensiva dei reparti dell'esercito sbarcati dagli aeroplani.

Il compito affidato a questi carri armati sarebbe quello di farsi trasportare, appesi a ganci sotto la fusoliera dell'aeroplano, dietro le linee nemiche e quindi attaccare le posizioni avversarie, mentre i reparti dell'esercito aggredirebbero frontalmente in modo che il nemico sarebbe preso fra due fuochi: se eventualmente l'attacco con questi carri d'assalto fallisse, gli apparecchi adibiti al loro trasporto, avvertiti radiotelegraficamente, ritornerebbero sul campo di battaglia e picchiando verso il suolo, sgancerebbero il carro armato al passaggio e lo riporterebbero in volo alla sua base al sicuro. Naturalmente è molto difficile compiere la manovra di agguantamento volando a grande velocità, ma con un serio addestramento ed opportune esperienze, tale inconveniente sarebbe rimediabile.

Questo uso tutto nuovo dei carri armati trasportati per via aerea con le stesse caratteristiche d'impiego germaniche, sarebbe stato adottato anche dai francesi che stanno costruendo un'aeroplano «Blériot» avente una estensione nella parte anteriore con quattro pannelli da cui pendono i carri armati tipo «Renault». Sia i tedeschi che i francesi si rendono conto che questi tanks facilmente depositabili dagli aeroplani portacarro dietro le rispettive linee nemiche, inizierebbero l'attacco con i serbatoi pieni di benzina e avendo così una grande autonomia si riunirebbero in colonne alla testa delle unità attaccanti frontalmente le linee nemiche.

Assisteremo dunque fra poco ad una motorizzazione aerea degli eserciti nemici? Non si sa, ma basandoci su questi dati, assisteremo forse fra poco ad una occupazione aerea della Gran Bretagna da parte della Luftwaffe germanica, che vi sbarcherebbe truppe, materiali, artiglierie e finanche i carri armati che appoggeranno gli attacchi della fanteria dell'aria.

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

MOYO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motori, a scoppio e utensili.

Catalogo illustrato inviando L. 2



Partenza del modello di Mariorello, alla gara romana alla Marcigliana

POSTA *aerea*

Candido Giorgi, Littoria. — L'Amministrazione mi avverte che ti sono stati spediti i numeri de *L'Aquilone* che non ti erano pervenuti. Come vedi, ai piccoli e del resto rari disguidi postali impariamo con la massima velocità possibile. L'idea di mostrare *L'Aquilone* in piazza ai ragazzi curiosi di Littoria che seguono a bocca aperta le vostre prove di apparecchi, mi sembra più che ottima. Ad un dipresso, usano la medesima fatica i venditori di penne stilografiche... Appena fatta un po' di folla intorno a loro, tirano fuori il prodotto. Scrivimi sempre tutte le volte che vuoi. Buon lavoro e saluti a te e al tuo amico Tommel.

Lombardo Salvatore, Siracusa. — Ti sbagli: non mi ero affatto dimenticato di te. Con questo non voglio dire che tu fossi alla sommità dei miei pensieri: esagererei. I tuoi successi letterari in classe mi fanno piacere. Evidentemente l'argomento aviazione che ti mise come si dice l'ala al piede. Ed otto è realmente un bel punto. Attendo che mi comunichi al più presto l'idea geniale che ti è brillata nel cervello per far buona propaganda al tuo giornale.

Prossia Laura, Donnici. — Il vostro biglietto, purtroppo, è restato sul mio tavolo molto tempo: ma credetemi, non è stata colpa mia; per lo meno non tutta mia. Vedo che ad Empoli avete fatto un buon lavoro e ve ne ringrazio qui pubblicamente. Vi farò spedire numeri de *L'Aquilone* che vi serviranno, come voi dite, come premi ed anche quali strumenti di propaganda. Però badate: io non sono commendatore.

«Nonno», Bologna. — Hai toccato un argomento nel quale posso dire di essere più che ferrato. Credi tu che io faccia *L'Aquilone* senza aver pensato e senza incessantemente pensare come debba farlo? Se è così, se è fatto in questo modo, vuol dire che è assolutamente necessario che sia così. Vuol dire anche se lo facessi come tu dici, non avrebbe quel successo che ha. Ti devi convincere: gli aeromodelisti bolognesi non sono quello che Platone diceva

del suo vecchio maestro: infallibili. Posso in buona fede dire che come porzione di infallibilità ne possiedo allo stato attuale più io che gli aeromodelisti della città dotta. Non ti pare? Credi pure a me: è necessario avere nella vita grande rispetto della tecnica, cioè del mestiere. Ora io conosco il mio mestiere allo stesso modo come tu, suppongo, conosci magnificamente il tuo.

Arturo Giacomelli, Padova. — Tenere lezioni di aeromodelismo per radio, è una vecchissima idea balenata in molti nostri cervelli. Se ti dico che hai sfondato una porta aperta, ti offendi? Non è stata ancora attuata per una infinità di ragioni, che sarebbe troppo lungo elencare qui. Tuttavia mi compiacio che sia sorta anche a te: dimostra che pensi al tuo e al nostro giornale con amore attivo e non platonico. Ma ne ripareremo, ti assicuro, un giorno non lontano.

Cric e Croc, Rovigo. — Avere nostalgia del proprio paese non è, credetemi, un peccato di campanile: è piuttosto un sottile sentimento comune a tutti gli uomini della terra. Essere legato alla propria terra ed avere chiara la coscienza di questo attaccamento, è quanto di più dolce si possa sentire. Conosco Romanato e sono felice di incontrare anche voi, oggi. L'indirizzo di Travagli è questo: via Lutezia 3, Roma. Per ciò che concerne la scuola, ne ripareremo il giorno in cui non sarete più tre.

LA PENNA AL SEGRETARIO

L'Aquilotto Scaligero, Verona. — Le tre facciate piene di complimenti su *L'Aquilone* mi hanno commosso al punto da farmi balzare ad un tratto in piedi e, rapidamente travestito da circo, intonare un inno di guerra. Consigliato dai colleghi di redazione a resti meno bellini, eccomi di nuovo ai piedi del gruppo montagnoso costituito da lettere di cui il mio tavolo forma l'irriducibile nucleo. Tu sei un ragazzo d'oro, Aquil-

ma cento, o qualche cosa di simile. Questo giorno, ditemi, amici, sarà molto lontano?

Il Caporale, Milano. — Sono contento che il tuo fratellino dalla «capace zucca», come tu dici, sia divenuto aeromodelista per tua e per sua volontà. Sei veramente ammirabile per questa tua infaticabile attività e passione. Sono anche felice sentire che il romanzo di Martini e Guerri ti piace tanto. Guerri sarà anche contento di sentire che codesto romanzo lo consideri «disegnato in modo bellissimo». Attenderrò le fotografie che testimonieranno del lavoro compiuto dal tuo bravo fratellino. Atte-nti!

Giuliano Maranotti, Milano. — La tua graziosa lettera, interrotta bruscamente dal richiamo della tua mamma per il pranzo, mi ha fatto sorridere. Senonché, trattandosi di Milano, avrei preferito che la tua mamma ti avesse chiamato, non per la pasta asciutta, ma per un risotto con zafferano. Non ti pare giusto? Un modo per raggiungere l'armonia (anche quella gastronomica), è quello di non invadere il campo degli altri. La pasta asciutta, credimi, è in massima parte prerogativa dei napoletani: è un poco la loro forza e la loro debolezza. A Milano dovete mangiare risotto. Scherzo, caro Maranotti. Attendo le tue foto e se saranno buone ti assicuro che ne pubblicherò qualcuna.

ZIO FALCONE

lutto Scaligero, lo credo nei risultati della tua meravigliosa propaganda come credo di chiamarmi: Crivello. Presto, amico, la gloria ti bacerà in fronte: anche a te, premono un monumento in materiale autarchico da elevarsi nelle vie dell'Urbe. Ma cerchiamo di venire al sodo, come disse quel viandante che si era impantanato fino agli occhi. Tu vuoi venire arruolato nell'Arma Azzurra e non sai come fare. L'unica, amico, è che tu

partecipi ad un concorso, poiché, naturalmente, con l'attestato di aeromodelista non si finisce piloti. Non te la prendere con quelli della Leva militare che ti avrebbero messo nell'Esercito: hanno ragione loro! E ora permettimi di lasciarti, non senza averti fatto prima i miei migliori auguri, per passare a

Salvatore Lombardo, Siracusa, al quale chiedo perdono per il ritardo, davvero indecente, con il quale rispondo alla prima lettera che mi invia. Anche tu, Salvatore, fremi dal desiderio di finire pilota, e mi chiedi consiglio. Vuoi sapere da me quale specialità si avvicina maggiormente alle mansioni del pilota. Secondo me, quella dei motoristi. Non so dirti con precisione perché io la pensi così: forse perché i motoristi volano accompagnando i piloti nelle missioni di bombardamento, forse perché molti motoristi da me conosciuti sapevano anche cavarsela con la «cloche» e la pedaliera, non so dirti di più. Sappi intanto che con il tuo titolo di studio puoi prender parte al Concorso che ti interessa. Anche a te, caro amico, faccio i miei migliori auguri, unendo la preghiera di tenermi al corrente dell'andamento della cosa.

Cric e Croc, Rovigo. — Ho qui davanti ai miei occhi una vostra lettera che, con la sua data, mi riporta un ricordo di freddo e di neve. «Con questa tua abitudine di andare a cercare le lettere più vecchie sotto il mucchio, un giorno o l'altro ti succederà una disgrazia!», mi hanno detto più volte. «Non capisci che togliendo roba di sotto alla montagna questa può crollarti addosso e seppellirti?». Ma io sono coraggioso. Cric e Croc, non temo seppellimenti. La vostra lettera è una curiosissima dimostrazione di quanto si possa ottenere nel campo dell'umorismo involontario quando non si sa cosa maneggiare una macchina da scrivere. Comunque, vi ringrazio del tentativo, tendente, a quanto suppongo, a salvare i miei poveri occhi dagli effetti letali della vostra grada. Voi mi scrivete per pregarmi di cambiare il grido «Viva la birra» in «Viva la grappa», dato l'inverno inopinabile. A prescindere dal fatto, miei cari, che lo l'inverno uso il grido ormai visibilmente affannato di «Viva il camoscio», vi comunico che ormai siamo in primavera inoltrata, e mentre le rondini volteggiano in cielo tessendo acrobazie e inviando ogni tanto agli uomini piccoli doni, io ho già cominciato ad assottigliare i numerosi decastici di birra della capitale.

Amilcare Gondolo, Udine. — Tu vuoi che io ti risponda lasciando, questa volta, da parte il mio «classico umorismo». Beh, intanto, mi fa piacere sentire che io posseggo un «classico umorismo». E ora eccomi a te. Amilcare Gondolo, travestito improvvisamente da persona serissima, munita di numerosi attestati di dignità e diplomi di congegnata condotta. Amico mio, tu, che non voglia prendere parte ad un corso di volo a vela (P.F.G.G.) non hai altra via che partecipare ad un concorso per sergenti piloti. Mi chiedi «se dovrò fare il volo a vela, quanto tempo dono il corso possa venire arruolato?». Subito, amico, ti rispondo io, appena entrato in possesso dell'attestato.

Aquila Bianca, Vicenza. — Rispondo io alla tua lettera indirizzata a zio Falcone, in questo momento occupatissimo. Tu strazi la tua giovane anima con l'insensibile interrogativo del perdono di zio Falcone. Ebbene, caro amico, ti dico che ho ragione per credere che zio Falcone ti abbia in cuore suo perdono, ma non voglia dirtelo per timore di passare per un debole. L'elenco per l'immaginazione e il modo con cui viene redatto il nostro giornale ci ha tutti commosso. Ho ricevuto il tuo «Leonardo da Vinci», che, nelle condizioni nelle quali me l'hai spedito, è assolutamente impubblicabile. Il disegno lo ha ora l'amico Taberna, incaricato da me di consegnartelo e di spiegarti come va fatto un disegno tecnico. Cosa che, lascia che te lo dica, credo davvero tu conoscessi. Il fatto penoso del ritardo con cui ricevi il giornale è all'esame dell'Amministrazione, la quale, dopo una seria indagine, non tarderà a scoprire il colpevole, e, come nei film con la morale, a punirlo, mentre il buono avrà il giusto premio. Auguri per la tua bella propaganda, caro amico: lavora sodo, che voglio conoscerti al Concorso!

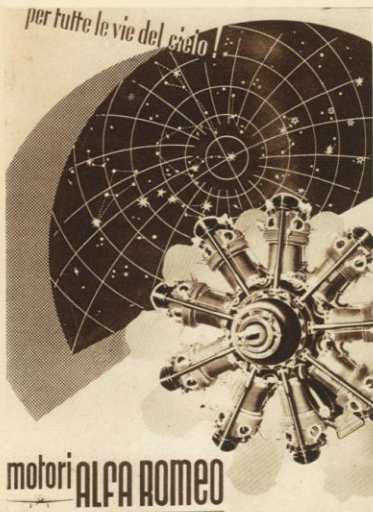
CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680



L'AQUILONE

per tutte le vie del cielo

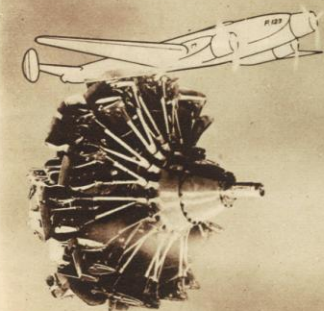


motori **ALFA ROMEO**

**AEROPLANI
MOTORI**



"REGGIANE"
OFFICINE
MECCANICHE
ITALIANE S.A.
REGGIO EMILIA



**PXII 1500
HP**

PIAGGIO

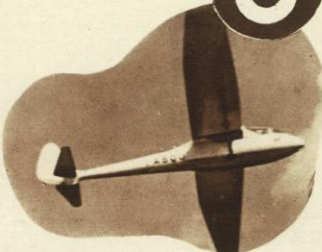
E' USCITO IL VOLO SILENZIOSO

di
Giorgio Bacchelli

PUBBLICATO DA
AVIAZIONE PER TUTTI
NEL SUO NUMERO

6

COSTA
SOLTANTO **1 LIRA**



aeroplani
Caproni S.A. Milano

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

BREDA



FIAT

APPARECCHI
PER TUTTI GLI USI
CIVILI E MILITARI

S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - CORSO FRANCIA 366



CASSALA, NON DUO' ESSERE CHE CASSA- LA... DICE A DENTI STRE- TI LO STAPPA. SI E' INDOUBBIAMENTE CASSALA, INGEGNERE INTERVIENE IL PRO- FESSOR TORTI AGI- VANDO NERVOSA- MENTE UN LIBRO SO... MENTRE GI- RAVAMO INTORNO AL PAESE LO CONFRONTATO GLI ELEMENTI DEL PAESAGGIO CON LA DESCRIZIONE CHE SE NE FA QUI IN QUESTA GUIDA, CHE E' LA PIU' SERIA, NON C'E' DUBBIO. DEL RESTO BASTEREBBE LA PRESENZA DEL CAMPO D'AVIAZIONE A DARCI LA PROVA DEFINITIVA. NON VI PARE? - CERTO CERTO PROFESSORE, E LA TRAGEDIA E' CHE DOVREMO CADERE NELLE GRINFIE DEGLI INGLESI. LA BENZINA E' AGLI SOCCOLI E GIA' I MOTORI COMINCIAANO A RATARE... QUARTO NATURALMENTE, TACE DA UN PEZZO... - MA, INGEGNERE, NON SI PUO' RESISTERE? FORSE DAL CONFINE CON L'EGITTO NON CI SONO CHE POCCHI KILOMETRI, PROBABILMENTE NON PU' DI UNA QUINDICINA... - PURTROPP NO, PROFESSORE. E POI NON MI SENTO DI ARRISCHIA- RE UN ATTERRAGGIO DI FORTUNA CON QUESTO BESTIONE E SENZA CARBURANTE.



132 - MA NON POSSIA- MO ARRENDERCI COSI' - STRILLA GIANNI. - E' VERO - INCALZA PAS- SQUALINO - SIAMO INOT- TO E ABBIAMO ARMI PER CINQUANTA E MUNIZIO- NI PER UN MESE. NON DOBBIAMO ARRENDERE CI. - MA NON DICIAMO SCIOC- CHEZZE, RAGAZZI / - DI- CE SEVERAMENTE L'IN- GEGNERE - BISOGNA CONSERVARE LA CALMA, DOBBIAMO RENDERE CON- TRO ANCHE DELLA BEFFA DI ASSUAN, LASCIA- MOCI PRENDERE, MOSTRIAMOCI REMISSIVI, CERCHIAMO DI PARLARE POCO E DI NON DARE NESSUN PRETESTO PER AZIONI DI VIO- LENZA CONTRO DI NOI. NON POSSIAMO ESPOR- RE IL NOSTRO PAESE AL PERICOLO DI UN INCIDENTE DIPLOMATICO, QUAN- DO CI AVRANNO PRESI, CERCHIAMO DI RIMANERE UNITI; E NON SARAN- DIFFICILE TRARCI D'IMBRACCIO IN QUALCHE MODO.



133 - TENETEVI PRONTI - OR- DINA L'UFFICIALE - SE NON ATTERRANO, LI INSEGUI- REMO. SONO GLI STESSI FUGGITI AI COLLEGHI DI AS- SUAN. MA ECCO, ECCO, SCENDONO AN- CORA. CERTAMENTE SONO RIMASTI SENZA BENZINA.



134

(30 - IL SEGUITO AL PROSSIMO NUMERO)