

L'AVIOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani
Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



GLI IRRIDUCIBILI

IL NAUTRAGO: NO, GRAZIE; ANCORA NON MI FIDO TROPPO DELL'AVIAZIONE

SOCCORSI DAL CIELO

Il velivolo, uno dei mezzi determinanti del nuovo aspetto della civiltà del secolo XX, ha conferito all'uomo impensate possibilità nei più svariati campi di attività, in pace e in guerra.

La macchina aerea, che s'impone oggi all'attenzione delle folle specialmente per le sue tremende possibilità di distruzione, è pure il mezzo che consente di operare dei miracoli per il salvataggio di vite umane, in condizioni in cui è preclusa all'uomo ogni altra possibilità d'intervento efficace.

Un primo vantaggio, decisivo in determinate circostanze, il velivolo lo dà per la sua velocità, di gran lunga superiore a quella di tutti gli altri mezzi; per cui anche in casi ove l'impiego di questi è materialmente possibile riuscirebbe esso ugualmente inefficace perché non permetterebbe l'intervento tempestivo.

E' il caso del trasporto a grandi distanze, specie su distese di mare, o in territori dove scarseggiano rapide e comode comunicazioni, di feriti e malati gravi bisognosi di pronti interventi chirurgici, o viceversa di chirurghi e di medicinali presso feriti e malati in pericolo di vita.

Ogni tanto la cronaca ci narra fatti di tal genere, siano accaduti nell'Alaska o nelle isole dell'Oceania, o a bordo di una nave in alto mare. Tante vite umane sono così strappate alla morte per il pronto, immediato aiuto che il velivolo, e solo il velivolo, consente di portare, quando il ritardo di solo poche ore sarebbe fatale.

Ma vi sono dei casi ben più gravi, in cui le persone da soccorrere, non soltanto con medicine, ma con viveri e ogni altro materiale necessario alla vita di giorni settimane e mesi, non sono raggiungibili da nessun altro mezzo, perché il deserto, o il mare ghiacciato, o la montagna impervia, o la terra inondata, costituiscono spesso ostacolo assolutamente insormontabile per

tutti i mezzi terrestri e marittimi.

Ed allora la macchina aerea, dominatrice dello spazio, potente rapida sicura, è la sola in grado di intervenire, e di intervenire efficacissimamente, in soccorso di uomini altrimenti votati a morte sicura.

Talvolta è qualche sperduto esploratore di terre ignote, o sono pochi naufraghi bloccati dal ghiaccio; ma spesso si tratta di intere popolazioni, di migliaia di vite, soccorse e salvate dai velivoli.

Ricordiamo qualcuno degli episodi del genere che hanno avuto più vasta risonanza nel mondo.

Quando nel 1928 i naufraghi del dirigibile "Italia" dalla desolata banchisa polare riuscirono, con la miracolosa "radio" salvata nel disastro, a far sentire il loro disperato appello di soccorso, furono i velivoli italiani e stranieri, in generosa gara di eroismo e di solidarietà umana, a portare agli sperduti nella tremenda solitudine bianca, il soccorso indispensabile di viveri, indumenti, materiali di ogni genere.

Alcuni dei naufraghi furono anche trasportati in salvo sui velivoli da piloti che abilmente e coraggiosamente riuscirono ad atterrare sulla banchisa.

Gli altri furono riforniti del necessario fino all'arrivo di una nave rompighiaccio che rappresentò la definitiva salvezza per tutti.

Analogo fatto, ma in più vaste e drammatiche proporzioni, si verificò nel 1934 quando la nave russa "Celluskin" naufragò nel mare artico, a nord dello stretto di Bering, e le 102 persone già imbarcate sulla nave si trovarono obbligate ad accamparsi sul ghiaccio instabile ed insidioso, a molte centinaia di chilometri da ogni centro di vita.

Non c'era altro mezzo di salvezza che il velivolo. E infatti, in una febbrile ed eroica successione di voli, resi pure difficili e pericolosi dalle sfavorevoli condizioni atmosferiche, tutti i naufraghi furono trasportati



Durante i voli di istruzione organizzati dal nostro giornale alcuni avanguardisti fiorentini hanno scoperto un pacco di numeri speciali de «L'Aquilone».

in salvo sulla terraferma.

La tecnica e la pratica dei soccorsi aerei si è sempre più sviluppata e consolidata.

Nella recente guerra etiopica l'Aviazione Italiana ha fornito anche in tale campo delle prove spettacolose.

Come è noto, sono stati riforniti esclusivamente per via aerea, per delle settimane, interi corpi d'armata, ossia alcune decine di migliaia di persone, facendo arrivare alle truppe, sempre con i velivoli, ton-

nellate di materiale, con tutto quanto occorre alla vita e alla difesa, dai medicinali alle munizioni, dal fieno per i quadrupedi ai vitelli vivi da macellare.

Le fotografie che riportiamo mostrano tre momenti di questo nuovo e provvidenziale impiego dell'aviazione: la richiesta di soccorso, l'esaudimento, il ringraziamento. Un trittico modernissimo, di puro stile novecento...

Diol.

ICARI ANTICHI E ICARI MODERNI

Si è parlato molto in questi ultimi tempi del Concorso della R.U.N.A. che offre un premio di 100.000 lire a chi riuscirà a volare con la sola forza dei propri muscoli per due chilometri a cinque metri d'altezza e dell'apparecchio ideato da un triestino, un certo Giovanni Ferrari, tecnico del Cantiere S. Marco, il quale è convinto di avere nei muscoli delle gambe una riserva d'energia sufficiente a produrre dei battimenti d'ala capaci di sostenerlo nell'aria.

Il dispositivo meccanico inventato dall'italiano è privo di eliche, ingranaggi, ruo-

te, pesa 14 chilogrammi e si basa semplicemente sul movimento delle ali che sono composte di sottilissima lama di acciaio e vengono azionate dal movimento di due staffe sulle quali sono posati i piedi del volatore. Una coda a forma di aironi, fissata all'estremità di una specie di manubrio, funge da timone di direzione. Evidentemente il Ferrari, partendo dal principio che il volo umano avrebbe dovuto prendere a modello quello degli uccelli, stabilì che l'errore principale che aveva fino ad ora impedito ad esso di trionfare, consisteva nel fatto che l'uomo pretendeva di avere in sé la forza muscolare necessaria per muoversi, sollevarsi e sostenersi in alto. Questa constatazione, fu evidentemente il frutto di un lungo e accurato studio sulle correnti atmosferiche allo scopo di valersene e di realizzare in questo modo quella economia miracolosa di sforzi di cui danno prova i volatili. Infatti, il triestino ha dichiarato ai giornalisti che sono riusciti ad intervistarlo, che «avendo dimorato a lungo nel Trentino, ho avuto molto spesso occasione di osservare il volo delle aquile, ed è precisamente da questo che ho tratto la convinzione di poter volare senza aver bisogno di battere le ali con la frequenza del passero. Inoltre è noto che i grandi uccelli amano molto volare ad ali spianate. Ebbene, quello costituisce il loro modo di riposare e darsi tempo per recuperare l'energia necessaria al proseguimento del volo. Nel mio apparecchio è prevista pure la necessità di tale manovra; infatti agendo sul manubrio, posso irrigidire le ali e, manovrando solo la coda, librarmi. In questo frattempo le gambe riposano».

Il primo tentativo d'imitare per mezzo delle ali il volo degli uccelli e impadronirsi in questo modo, del campo dell'atmosfera, risale al 1050. In quell'anno, Oliviero Malmesburg dopo di essersi fatte attaccare da un artigiano alle braccia e ai piedi quattro ali di stoffa, si gettò da una torre, ma dopo di aver percorso un centinaio di metri, perse l'equilibrio, cadde e si spezzò ambedue le gambe. Secondo il Crispolti che ne parla in «Perugia Augusta», nel 1420



L'interessante composizione fotografica eseguita da Attilio Obino durante la sfilata degli accademisti il giorno della celebrazione del primo annuale della fondazione dell'Impero

Giambattista Danti di Perugia «consequi quello che dall'antico Dedalo fu vanamente tentato imperocchè mentre un giorno a Perugia molti signori principali venuti erano ad onorare le nozze di Gio. Paolo Baglioni e correaano lance in una strada principale sotto il suo palazzo, egli inaspettatamente con un remigio d'ali, che fatto si aveva a proporzione della gravazza del suo corpo, si mosse dall'altezza di una torre vicina, e sibilando con un fischio molto orribile, volò felicemente sopra la piazza grande, piena di innumerevole popolo. Ma, oh meraviglia, cagionata da un nuovo accidente! Ebbe appena volato circa trecento passi, prima di giungere ad un destinato luogo, che gli si ruppe un ferro principale, che reggeva l'ala sinistra, nè potendosi egli più sostenere con la sol deestra, fu sforzato lasciarsi cadere sopra un tetto contiguo al tempio di Santa Maria delle Vergini, ove è oggi la Sapienza nuova. Onde restonne qualche poco offeso. Quelli che videro non solamente il volo, ma l'ossatura delle ali e l'artificio loro meraviglioso, dissero, e s'ha per tradizione, che egli più volte sopra l'acque del Trasimeno si gettasse a volo, per imparare il modo di calarsi poco a poco in terra, ma che con tutto il suo ingegno non lo poté mai ritrovare...».

Anche Leonardo Da Vinci s'interessò nel 1503 del volo umano che egli considerò un problema di destrezza più che di forza e a quest'uopo ideò un apparecchio formato da un'armatura orizzontale, alla quale erano fissate le ali in modo di rimanere mobili e di essere manovrate in tutti i sensi come quelle possedute dai volatili. In questa maniera, nacque per la prima volta il concetto del volo basato sullo sfruttamento delle correnti aeree, che Leonardo chiamò riferendosi agli uccelli «volo senza battimento d'alie».

Nel 1550 un certo Bernain tentò nella città di Francoforte di eseguire dall'alto di un campanile un volo ma si recise e nel 1678 Besnier costruì un apparecchio volante consistente in quattro ali collocate alle estremità di due aste che si manovravano alternativamente con le mani ed i piedi. La descrizione di tale macchina, fu stampata sul «Journal des savants» il 12 dicembre 1678 e la discesa effettuata dal Be-

snier dalla sommità di un palazzo, ebbe un discreto successo.

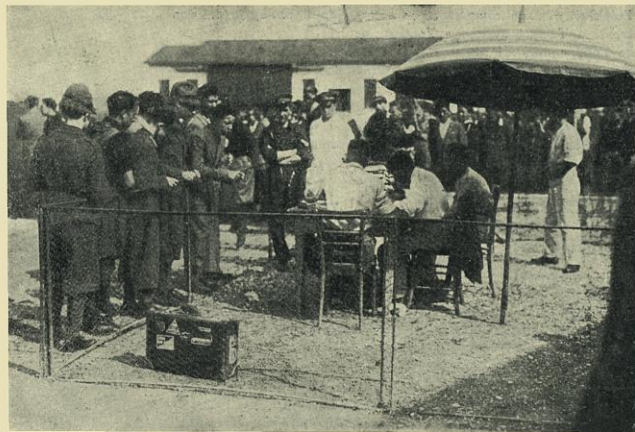
Sul volo che Paolo Guidotti di Luca eseguì nei dintorni di Firenze, fa menzione l'accademico Maria Manni nel volume intitolato «Notizie dei più bizzarri e giuocosi uomini toscani» stampato a Firenze nel 1846.

«Pregfiggendosi — egli scrive riferendosi al Guidotti — di trovar con la forzata applicazione ed inetta, il modo di volare a guisa che gli uccelli, in qualche porzione d'aeree, tanto annaspò che con assai pensiero provvedutosi di materiali che ci credeva necessari, si pose adagio, adagio, facendo e disfaccendo, un grande paio d'alie d'osso di balena, coperte di penne e, dando ad esse la piegatura conveniente, mediante molle che si congegnava addosso sotto le braccia, affinché gli fossero un po' più di aiuto per alzar l'ali medesime nell'atto di volare. Indi, dopo essersi molte e molte volte provato, finalmente si scapricciò e venne al cemento; e, spiccandosi da luogo eminente, con l'aiuto delle ali medesime, si staccò e si portò un poco avanti, non volando, ma abbassando, e cadendo più adagio di quello che senza l'ale avrebbe fatto. Ma tosto stancato dal faticoso muovere le braccia, cadde sopra un tetto, ed egli, per l'apertura, si trovò nella stanza di sotto, con la rottura di una coscia...».

Nel 1742 il marchese di Bacqueville fabbricò a Parigi un apparecchio composto di un telaio di bambù al quale erano applicate delle pale multiple e sovrapposte da sistemarsi sulla schiena. Gettatosi dal tetto della sua casa nella Senna, cadde dopo aver percorso un duecento metri, in un battello e si ruppe una gamba.

Una sorte identica a quella del marchese di Bacqueville fu riservata al generale Resnier che nel 1810 costruì un paio d'ali leggere di tela che dovevano assecondare i moti atmosferici ed obbedire a movimenti delle braccia e delle gambe. Dopo una serie di tentativi avvenuti ad Angoulême, egli pagò con una gamba spezzata la sua passione per la scienza.

Ecco riassunti i tentativi eseguiti dagli oscuri apostoli di una scienza che essi intuivano più che comprendessero. Riuscirà l'umanità a risolvere questo problema che



Abbonati a «L'aquilone» in attesa del «buono» per un volo nel cielo di Verona.

appassiona gli esseri viventi dal giorno in cui Icaro sognò misteriose cavalcate celesti? A questo secolo che può considerarsi il più tragico ed eroico, sarà certamente serbata questa nuova conquista. In quanto al

cosidetto «volo remoso» degli uccelli, esso otterrà il giorno in cui si realizzerà un congegno moltiplicatore della forza muscolare, la soluzione desiderata.

Antonio Brunori.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

XXIV.

Delle altre attività aviatorie dell'annata, le uniche veramente degne di rilievo furono quelle relative ai «massimi mondiali» limitatisi però a quelli della durata senza rifornimento, migliorato tre volte dagli americani Stinson e Haldemann (28-30 marzo: ore 53.36'), da Ferrarin e Del Prete (31 maggio-2 giugno: ore 58.41') e dai tedeschi Riszties e Zimmermann (5-7 luglio: ore 65.25'), e infine della velocità assoluta, conquistato, come già scritto, dall'italiano De Bernardi (30 marzo: Km. 512 orari).

Competizioni aeree del 1929

Nell'anno 1929 provai la più grande soddisfazione alla mia grande passione per l'aeronautica per il ricopimento e l'aiuto che mi venne dato dai dirigenti della rivista d'aeronautica «L'ala d'Italia». In quell'anno, che per la fortunata amicizia di cui ho fatto cenno mi concedeva la possibilità di tenermi al corrente più che nel passato di tutte le attualità aeronautiche, tre manifestazioni aviatorie interessarono in modo specialissimo la mia ardente passione per i cimenti aerei: la «Challenge» internazionale da turismo, la corsa idrovolantistica per la «Coppa Schneider» e le gare aviatorie locali disputatesi a Taliedo (Milano) dal 9 all'11 novembre.

La prima «Challenge», massima gara internazionale per apparecchi da turismo, si svolse dal 3 al 17 agosto con la partecipazione di 55 equipaggi (24 tedeschi, 12 italiani, 9 francesi, 3 cecoslovacchi, 2 belgi, 2 inglesi, 2 svizzeri, 1 jugoslavo) e comportò le seguenti prove: qualità e consumo (3-5 agosto: all'aeroporto parigino di Orly), velocità e regolarità (7-17 agosto: lungo un circuito centro-europeo di chilometri 6042 suddivisi in 25 tappe). L'interessantissima competizione ebbe pieno successo e lusinghieri risultati, di folle accorse ai luoghi di tappa per assistere al passaggio dei concorrenti, di interesse pubblico, e si concluse con la vittoria del tedesco Morzick (monoplano B. F. W., Siemens 70 cv.), primo classificato dei 31 equipaggi che, su 45 partenti, avevano compiuto la corsa di circuito.

La rappresentativa italiana (piloti: Lombardi, Donati, Suster, Bottalla, Stoppani, su Fiat «A. S. 1»; Benassati, Gelmetti, Castaldo, Guazzetti, su Romeo «Ro-5»; Francesco Ferrarin, conte Mazzotti, Liberati, su Breda-15) che, senza le artificiosità del regolamento favorevole più alle qualità veloci e acrobatiche degli apparecchi che non a quelle di comodità e di regolarità, avrebbe potuto aspirare alla vittoria assoluta, superava con onore le prove di qualificazione, si faceva ammirare per la regolarità di volo compiuto in squadriglia lungo tutto il circuito ed otteneva un buon piazzamento in classifica generale (Guazzetti 5., Castaldo 8., Gelmetti 9., Lombardi 12., Benassati 13., Bottalla 14., Mazzotti 20., Donati 22., Liberati 29.).



Aquilotti genovesi in attesa del loro turno di volo sul campo di Novi Ligure nel giorno del raduno aviatorio di istruzione

Poiché il circuito comportava per l'8 agosto il passaggio dei concorrenti a Torino, Milano e Venezia, non volli assolutamente perdere l'opportunità di assistervi. Il mio ardente desiderio poté tradursi in realtà grazie a un biglietto d'invito all'aeroporto di Taliedo cortesemente offertomi dalla Direzione de «L'Ala d'Italia». Senza badare al caldo ed alle lunghe ore d'attesa, trascorsi quasi tutta quell'indimenticabile giornata, mescolato alla discreta folla accorsa come me a Taliedo, ed ebbi la fortuna di ammirare con tutto agio l'arrivo, i rifornimenti e la partenza degli apparecchi, di cui taluni originalissimi.

La gara per la «Coppa Schneider 1929», 11ª dall'inizio, organizzata dall'Inghilterra nella rada di Portsmouth, lungo un circuito romboidale di km. 50 da percorrersi 7 volte, aveva ottenuto soltanto l'adesione dell'Italia. Purtroppo, il ritardo nella messa a punto di alcuni genialissimi idroscorsa apprestati dall'industria nazionale e la dolorosa perdita del capitano Motta, il migliore della squadra italiana, perito nelle acque del Garda a fine agosto, durante un volo d'allenamento, avevano fortemente danneggiato la nostra rappresentativa.

Il duello aereo italo-inglese svoltosi nel pomeriggio del 7 settembre si risolse in una vittoria del capitano inglese Waghorn che, pilotando un Supermarine «S-6» (mot. Rolls-Royce «R» 1900 cv.), realizzava sull'intero percorso di km. 350 la media oraria di km. 528,765. L'onore dei colori italiani, affidato ai tenenti Cadringher e Monti ed al maresciallo Tommaso Dal Molin, fu brillantemente difeso da quest'ultimo, che, pur pilotando il vecchio Macchi-Castoldi «M-52 bis» già di De Bernardi, si classificò al secondo posto alla media oraria di km. 457,374 davanti agli inglesi Acherley e D'Arcy Greig. La coraggiosa corsa del sottufficiale italiano, unico rimasto in gara dopo che i suoi due compagni di squadra erano stati costretti a ritirarsi per avarie ai loro idroscorsa, destò nella strabocchevole folla (oltre un milione di persone) accorsa ad assistere all'avvincente gara, ammirazione ed entusiasmo.

(Continua).

Piero Botto.

GUGLIELMO MARCONI

Guglielmo Marconi è morto a Roma alle ore 3,25 del 20 luglio.

Guglielmo Marconi è stato un ragazzo come tutti noi, come tutti voi, ed ha avuto nella sua testa tante idee come voi. Quando era ragazzo egli aveva molta voglia di fare, molta serietà di intenti, molte speranze. Pochi credevano alle idee e alle speranze del piccolo Guglielmo, perchè i grandi non credono ai sogni e alle fantasie dei ragazzi.

Soltanto la mamma (la mamma!) aveva fiducia nella volontà e nella intelligenza del suo figliuolo.

Amava la fisica, Guglielmo Marconi, e le scienze in genere. Costruiva strane macchine che costituivano la curiosità dei ragazzi e suscitavano i sorrisi benevolmente ironici dei grandi. Ma entro quelle macchine curiose c'era un'idea, una grande idea che l'intuito del piccolo genio coltivava e perfezionava per imporla un giorno all'ammirazione del mondo.

Il ragazzo divenne un giovanotto, un uomo. Ed era singolare vedere un uomo sciupare le migliori ore della sua giornata intorno ad una cassetta piena di rochetti, di resistenze, di lampadine, di pile, di fili...

Vicino a Bologna, a Pontecchio, la famiglia Marconi possedeva una villetta dove si recava in estate a villeggiare. Al «signorino» fu facile, finalmente, trovare degli ammiratori e degli assistenti. I contadini sono gente semplice con i quali si può parlare e trattare di cose serie... Essi non capivano, precisamente, che cosa il «signorino» intendesse fare, ma credevano nell'uomo che dedicava tutta la sua giornata a leggere libri e a fare esperimenti scientifici. E istintivamente ammiravano colui che un giorno sarebbe diventato un grande scienziato.

Guglielmo, in villa, non si vedeva mai. S'era rinchiuso nel granaio. Di tanto in tanto, da quel suo rifugio, spediva un biglietto al padre, ch'era rimasto a Bologna. Chiedeva denari per l'acquisto di apparecchi alquanto costosi: rochetti di Rumkorff, accumulatori, pile e grandi quantità di filo di rame... Il babbo brontolava, ma concedeva, Guglielmo viveva fuori del mondo: regnava felice nel suo laboratorio piuttosto primitivo e su due sudditi tanto fedeli quanto inconsapevoli il falegname Vornelli e il colono Mignani, che lo guardavano attoniti come si guarda un mago o un negromante. Spesso, insieme ad essi, il padroncino divideva pane e formaggio per non scendere a tavola e non interrompere il lavoro. La mamma mangiava sola sola, paziente, serena. La mamma sapeva aspettare.



Pare che la lettura de «L'Aquilone» sia stata l'occupazione preferita degli aquilotti convenuti sul campo d'aviazione di Padova nei giorni dei raduni aerei. Eccovi qui tre fotografie che documentano l'interesse suscitato dal numero speciale dedicato all'Accademia Aeronautica.

Solo qualche volta, Guglielmo balzava fuori dal suo covo, saltava in groppa a un somarello e si avviava tra i filari. Andava a far visita al grande scienziato Augusto Righi, che villeggiava lì presso.

Venne l'inverno. Ma Guglielmo non volle uscire dal suo solaio. E la mamma si dispose a svernare lì, nell'isolamento, tra la neve... In quell'inverno, appunto, il giovine Marconi precisò che due fili metallici, posti verticalmente sulla terra, lontani uno dall'altro, producono delle perturbazioni nell'equilibrio elettromagnetico dell'etere cosmico, che praticamente hanno un movimento ondoso... Erano le onde elettromagnetiche! Era il mezzo per trasmettere senza i fili i segnali telegrafici!

Già: in teoria. Ma in pratica? In pratica occorreva effettuarla, questa trasmissione ritmica di gruppi più o meno lunghi di onde. E bisognava riceverla. Marconi collocò il trasmettitore sulla finestra del granaio e il ricevitore a poche centinaia di metri di distanza, su una collinetta prospiciente la villa. Là mandò il suo colono. Qua egli trasmetteva la lettera "S", cioè, secondo l'alfabeto Morse, tre puntini. Se il martelletto del ricevitore batteva tre volte, il colono agitava il fazzoletto...

Ma non bastava: tanto valeva, così, un qualsiasi altro sistema ottico. Ci voleva ben altro! Bisognava mettere il ricevitore di là dalla collina, in modo che questa facesse da ostacolo e da riparo. Però, come accertarsi del funzionamento del ricevitore, senza alcun assistente e col solo concorso di un povero contadino?

L'inventore disse allora al modesto collaboratore: — Prendi il fucile. Vieni qua. Vedi quel martelletto? Non lo perdere di vista: non ti distrarre, mi raccomando. Be', io me ne vado. Ma se tu vedi muovere il martelletto tre volte, e tu spara!

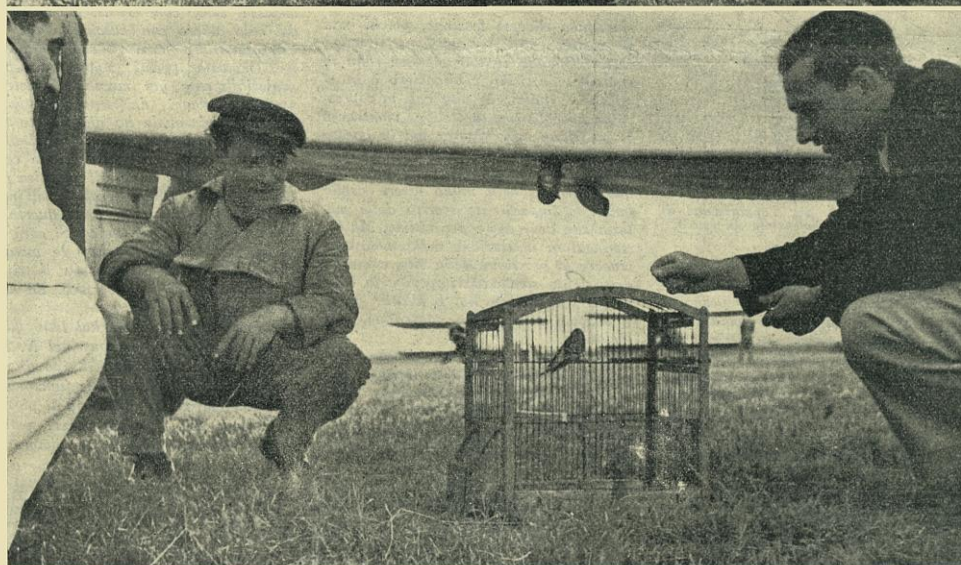
Nella soffitta della villa Guglielmo Marconi trasmetteva i primi segni radiotelegrafici. Aveva il cuore in gola. La mamma, trepidante, lo assisteva di lontano, non vista. Ad un tratto si ode uno scoppio: è l'annuncio che è stata fatta la più grande invenzione dei tempi moderni.

Voi crederete, a questo punto, che gli onori, gli aiuti e gli incoraggiamenti siano piovuti nella casa del bolognese. Guglielmo Marconi aveva inventato la radiotelegrafia, ma a credergli non rimanevano che la mamma e i suoi umili assistenti. A Londra gli dettero del "ciarlatano ambulante". I nostri uomini di Stato non si degnarono di ascoltarlo. Passarono tempi tristi e di rinunce. Ma un giorno, finalmente, Guglielmo Marconi ebbe occasione di far funzionare le sue "scatolette" alla presenza dei Sovrani d'Italia. Data da allora l'inizio del successo. Lo scienziato fu chiamato da ogni Paese, assillato di domande: tutti volevano acquistare il brevetto, volevano creare società, volevano acquistare azioni.

Vero italiano, egli non si montò la testa. La gloria non doveva servire le ambizioni, le vanità, i capricci. Egli non mutò ritmo alla sua attività, non mutò sistema di vita: chiese soltanto di essere lasciato in pace tra i suoi libri e le sue esperienze.

Il 7 gennaio 1926 il Duce lo creò Accademico d'Italia.

Il grande scienziato è scomparso, ma la sua grande anima e la sua grande opera rimarranno. Eternamente.

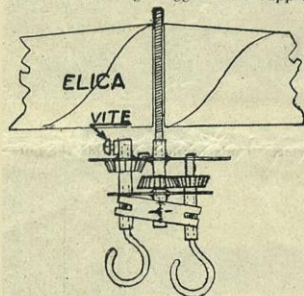


Andiamo per ordine. La prima fotografia rappresenta il pioniere avvocato Guarino assieme a due rondini sul campo di Mirafiori il giorno del raduno aviatorio organizzato dal nostro giornale per i suoi abbonati. La fotografia centrale immortala un pappagallo che l'equipaggio di uno dei due brontosauri ha ricevuto in dono durante la crociera di propaganda. (Si noti l'amore con cui l'ing. Ugo Luccardi accarezza con una pagliuzza il becco della bestiola). Eccovi, infine, una fotografia nella quale scoprirete molti vecchi amici e vedrete come la sede genovese della R.U.N.A. sappia fare le cose ammodo.

La Palestra dell'aeromodellista

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Eccomi di nuovo a dovermi ancora occupare di Aviobum. Insieme con il suo amico Leonardo Boreani ha studiato un sistema di ingranaggi per l'impiego successivo di due matasse. Il sistema di ingranaggi è, certamente, un parente stretto del sistema di leve: tanto l'uno che l'altro servono a risolvere tutti i problemi, come sarebbe a dire la panacea universale della meccanica. Mentre Boreani ha preferito un sistema a due ingranaggi, Aviobum ha preferito un sistema a tre ingranaggi che è rappre-



Sistema « Aviobum » per l'applicazione di due matasse a funzionamento successivo.

sentato nella figura, che è abbastanza chiara perchè sia sufficiente una spiegazione molto succinta. Nella posizione della figura si ha che la matassa del gancio di destra agisce, attraverso i due ingranaggi conici, sull'albero dell'elica. Quando la matassa è scarica, sul gancio di sinistra si ha una trazione più forte, essendo la matassa sinistra ancora carica: quindi il bilanciere si sposta, disingranando l'ingranaggio di destra ed in-

granando quello di sinistra nella ruota dentata conica dell'albero dell'elica.

Ma che cosa tiene, fino a che la prima matassa non è scarica, il bilanciere nella posizione primitiva della figura? Una vite, regolatrice, come la chiama l'inventore, che preme sull'albero sinistro, con due effetti: primo di non lasciar scappare indietro l'albero tirato da una matassa carica, secondo di non far ruotare l'albero, scaricando la matassa che deve lavorare per ultima.

L'inventore assicura che il pregio maggiore del sistema è appunto in questo regolatore, con il quale si può far sì che lo spostamento del bilanciere avvenga sia quando la prima matassa è completamente scarica, sia prima. Infatti le due matasse esercitano sul bilanciere una diversa trazione, poichè una si scarica, l'altra ammettiamo rimanga carica. Quando le due matasse sono ugualmente cariche il bilanciere è in equilibrio, quindi la vite con una pressione piccolissima potrebbe mantenere la posizione della figura: ma in questo caso la matassa di sinistra sarebbe in folle, e si scaricherebbe. La vite, dunque, deve in ogni modo essere stretta tanto da impedire la scarica della matassa che deve agire per ultima. Ma basterà allora la trazione della matassa a vincere la pressione della vite, come ho detto tanto stretta da impedire la rotazione? Certamente no. E allora? Tutto il sistema va in fumo, purtroppo, caro Aviobum.

Ed ora vorrei chiederti: di che materiale fai la vite e l'albero sinistro? Voglio ammettere, per assurdo, che il sistema funzioni: l'albero dopo due o tre volte si righebbe in modo tale da impedire il funzionamento. Poi, ancora,

credi proprio che gli ingranaggi conici siano più facili da ingranare di quelli cilindrici? Disilluditi. Per poter ingranare due ingranaggi occorre che girino alla stessa velocità e che i denti di uno si trovino in corrispondenza dei vani dell'altro. La forma conica non facilita affatto questo.

Ed ora vediamo se la scarica successiva di due matasse darebbe effettivamente dei vantaggi. Innanzi tutto gli attriti degli ingranaggi portano la necessità di aumentare il numero di fili: diminuzione dei giri di carica. Inoltre si avrebbero due matasse, e quindi peso doppio: altra causa di aumento dei fili, e di conseguente altra diminuzione dei giri di carica.

Meglio dunque fare una bella fusoliera lunga (i regolamenti delle gare e dei primati ammettono la fusoliera di lunghezza uguale all'apertura alare) ed una matassa sola, con attriti, piccolissimi, del solo albero con cuscinetto a sfere. Più opportuno ancora l'uso di due, o tre, matasse agenti simultaneamente, preferibilmente per mezzo di sistemi senza ingranaggi (del tipo Pinotti, ad esempio, del quale ho già parlato nel N. 21): le matasse agenti simultaneamente dovranno avere la sezione complessiva uguale a quella di un'unica matassa; ognuna quindi risulterà all'incirca di metà, o un terzo, o un quarto di sezione della matassa unica. Si avrà così la possibilità di caricare le matasse con molti più giri, il doppio, il triplo, il quadruplo, di quella unica. Ed allora sì che si ragiona.

Infine, caro Aviobum, hai letto quanto ho scritto a Di Sambuy nel N. 28? Non credi che sia giusto il tipo di modello a elastico nel quale la funzione di questo è ridotta al solo scopo di portare il modello alla massima altezza, perchè possa sfruttare come veleggiatore le



Padre Zoldan, professore al Collegio Brandolini di Oderzo e appassionato istruttore di aeromodellismo, assiste a un lancio effettuato dal suo allievo Mattioni.

correnti ascendenti? L'elica basta più piccola, dovendo avere una forte velocità di rotazione, ed oppone una resistenza ben piccola se montata con scatto libero, in modo da essere folle durante il volo veleggiato, a matassa scarica.

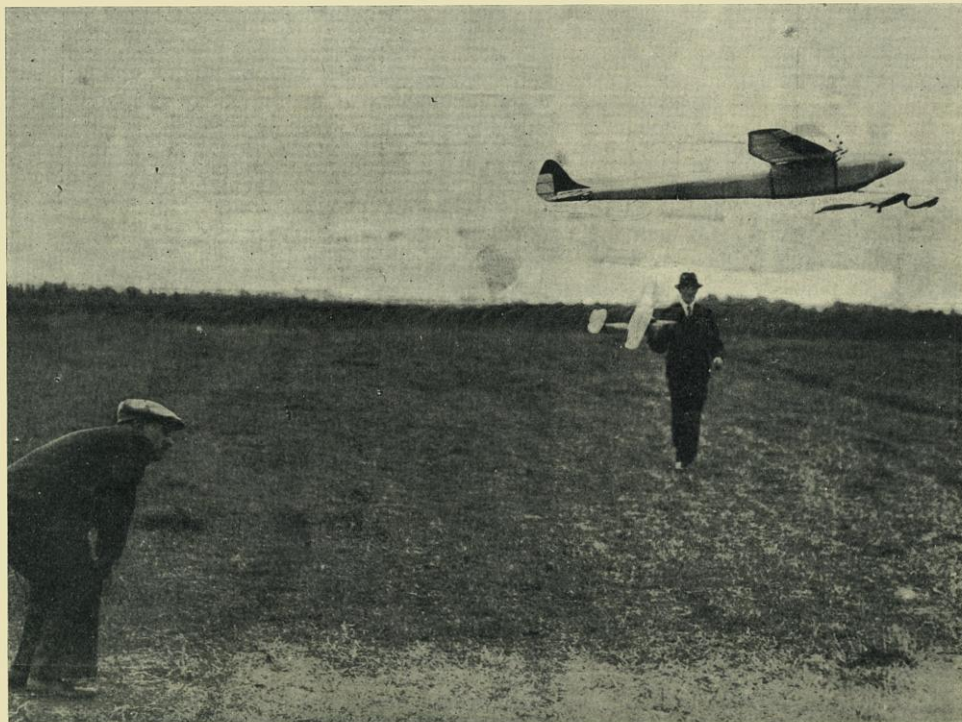
Altre considerazioni ha fatto Aviobum sulla vite e sul progresso dell'aeromodellismo, partendo dal fatto che ogni anno si trovano alle gare ed ai concorsi dei nuovi aeromodellisti che vincono gli anziani.

Questo significa che l'azione svolta dalla R.U.N.A., la propaganda de L'Aquilone, gli insegnamenti delle scuole di aeromodellismo sono cose utilissime e talmente ben collegate fra loro da dare ottimi frutti. E quest'anno il Concorso darà risultati ancora migliori di quelli degli anni passati, e non passerà molto che avremo dei primati che daranno da pensare anche ai costruttori di fuori. Ho assistito, domenica 11 scorso, ad un volo di un veleggiatore di Bonora di Udine (merita farne il nome) di circa mezz'ora, con una distanza di diversi chilometri. Hai letto, Aviobum, quanto ho scritto a proposito del Concorso internazionale austriaco? Fa tu i paragoni, e dimmi se non ho ragione a sostenere che non abbiamo nulla da invidiare all'estero, ed a pensare ad una partecipazione italiana alle gare internazionali del prossimo anno. La R.U.N.A., ti posso assicurare, fa tutto il possibile: tocca a voi prepararvi, come dici bene, studiando un po' di aerodinamica, o per lo meno a seguire i consigli degli istruttori. A questo proposito ti dirò che chi ha cominciato a seguire il consiglio di costruire veleggiatori pesanti, ha migliorato i propri risultati: sappi, e questo lo dico non solo a te ma a tutti gli aeromodellisti dediti ai veleggiatori, che il modello di Bonora aveva un carico alare di circa 18 gr/dmq. E avessi visto come saliva!

Bacc.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

GIUSEPPE DE TOMASI - Gallipoli. — Per il « Sid 66 » puoi adoperare uno dei soliti profili usati per gli aeromodelli: ne troverai in abbondanza nel volume « Il costruttore di aeromodelli ». Sceglilo uno non troppo concavo nel ventre, e di spessore da 7 a 10 per cento. Per i piani di coda un qualsiasi profilo biconvesso simmetrico. Per le gambe del galleggiante devi riprendere le misure dal disegno. Le sezioni dei galleggianti e della fusoliera devi disegnarle basandoti su quelle che so-



Un lancio ad elastico di un veleggiatore partecipante al campionato di Francia per modelli volanti. Il modello, di tipo prettamente tedesco, ha la caratteristica di una grandissima lunghezza della fusoliera, in rapporto alla corda alare. E' da notare anche la posizione molto avanzata dell'ala, per ottenere la maggiore stabilità di rotta.

no riportate nel disegno pubblicato. Il motore ad aria compressa è sconsigliabile: non dà una potenza proporzionata al proprio peso. Ti avverto che hai scelto un modello molto difficile, dati i problemi che presenta, soprattutto nei riguardi del decollo, per il quale lo scalo dei galleggianti deve essere situato in una posizione, rispetto al baricentro, da determinare sperimentalmente.

PASQUALE CAMPISI - Siracusa. — Zio Falcone mi ha passato la tua lettera, per quanto riguarda la parte tecnica. Non ho capito se tu hai già costruito il « Roma » ed il « Galliera », o se solamente tu ne abbia stu-

diato le descrizioni insieme con il volume « Il costruttore di aeromodelli ». Da quanto scrivi sulla tua abilità nel trarfo mi pare che in materia di modelli volanti tu sia proprio al principio. In questo caso, per farti risparmiare tempo, denaro e soprattutto delusioni (che è quanto di peggio possa provare un principiante) ti consiglio di iniziare la tua attività con il veleggiatore « Roma », che è il più facile fra quanti sono stati pubblicati. In quanto all'« AP 1 », potrai avere i disegni completi, in grandezza al naturale, inviando 10 lire all'Amministrazione del giornale.

Giar.

LA VITTORIA

(Eccovi le veramente interessanti impressioni di un aeromodellista alla gara nazionale. Leggete e capite — se non lo sapete già — quale è quanta passione e spirito sportivo delicciano i giovani all'aeromodellismo).

Ora che la grande competizione nazionale ha avuto la sua conclusione in un'atmosfera di gioia e di felicità, ora che delle belle giornate passate a Roma sotto il sole, dalla mattina alla sera, sempre sull'erba del campo del Littorio per provare, per lanciare, per correre dietro ai modelli, non è rimasto che il ricordo, ho pensato per non dimenticarlo anche quando saranno passati degli anni, di scrivere, o meglio, raccontare qual'è l'episodio della grande gara Romana e specialmente, anzi, posso dire esclusivamente, lo svolgimento della categoria veleggiatori, che ha visto la mia vittoria.

Non vi dovete spaventare, cari lettori, se il tono dello scritto, cioè di questo racconto, è un po' enfatico; cosa ci volete fare! Colpa della natura!

Ma dopo tutto, poi, spero che chi lo leggerà non starà a guardare ciò che in esso vi può essere di ingenuo o di esagerato, ma si contenterà di vivere, stando a casa, qualche ora di quelle passate a Roma dagli amici aeromodellisti.

Il sole era bello; sin dal mattino i suoi raggi cocenti avevano cominciato a scaldare l'eterna città, che viveva in quei giorni la vita di un centinaio di giovani di ogni parte d'Italia, guardanti a lei come a una dea favorevole alla loro vittoria.

Il vento, che spirava lieve la mattina, quando il campo brillava ancora di gocce di rugiada come cosparso da miriadi di perle luccicanti, cominciava ora a far sentire la sua potenza.

Soffiava, ma soffiava a raffiche; arrivava al campo di aviazione, lo splendido campo del Littorio, dopo aver attraversato Roma, pregno dell'eterna gloria che avvolge i palazzi e le case, le chiese e i monumenti, ed arrivava laggiù, compatto, più forte, e cantava vittoria.

Si, la vittoria aleggiava nell'aria con la dolce corona di allora, ma quante teste impazienti la desideravano!

Già due volte s'era abbassata e aveva posta, invisibile, la corona sul capo al vincitore; ne mancava un terzo, e questo doveva essere prossimo.

Da poco un portone del grande hangar romano si era aperto e ne erano usciti i primi modelli; quando tuonò la voce megafonica del cronometrista di gara, che chiamava, anzi urlava, la categoria veleggiatori.

Era il mio turno, ma pur con l'ardore e la gioia che avevo dentro di me e che mi invitava a tentare la sorte, cercavo di non essere il primo a lanciare il modello, per poter restare ancora con lui qualche minuto, poiché mi angustiava lo strano presentimento, che, col vento che spirava, non lo avrei riportato a casa.

A causa del vento che spirava e che aveva fatto strage alla mattina dei modelli a fusoliera finiti contro le pareti degli hangars, la giuria prese il largo e si diresse all'estremità del campo, dimodochè il modello, prima di scomparire, doveva attraversarlo completamente.

Era quello che cercavo; insieme al rivale e amico Stancari, a Rio, vincitore della mattina, mi avviai sul campo contento di tentare la gara, ma senza un briciolo di speranza nella vittoria.

Tutt'attorno, a sinistra e a destra, i concorrenti delle altre città attirano la mia meraviglia coi loro modelli; l'amico Tosaroni, in modo speciale, che io già pronosticavo vincitore, mi è poco distante, seguito da una vera turba di amici e ammiratori. Niente da meravigliarsi: il suo modello è

di una bellezza particolare che attira l'occhio e lo accontenta, e Tosaroni è di un carattere particolare, fatto di allegria e di stranezza; tutto sommato c'era da divertirsi e da imparare, restando vicino a lui.

Ormai la giuria è ferma. Qualcuno ha teso il filo e i modelli spiccano il volo, lentamente, per librarsi poco dopo nell'aria, che li trascina verso la macchia nera degli hangars.

Allora si vedono aeromodellisti gettar via il filo; e a gambe levate, di gran corsa dietro al modello che fugge.

Che fare? Il vento non accenna a diminuire; la giuria, come al solito composta di sgobboni, brontola che non ha nulla da fare. Snodo il filo; l'ultima raccomandazione all'aiutante, e comincio a correre pian piano alzando il modello.

Se qualcuno in quel momento avesse potuto vedere dentro di me — sembrerò esagerato, ma è così — avrebbe osservato che il mio cuore aveva perduto i suoi battiti normali, quasi per spegnersi completamente.

I modellisti lo sanno, e sanno questo specialmente i costruttori di ali silenziose, che hanno lanciato i loro modelli in una gara con un vento abbastanza forte, quale spirava allora.

Tenevo il filo, camminavo, e camminavo soltanto perchè avevo osservato che il modello si alzava abbastanza celermente anche senza correre, e lo guardavo se mai un colpo di vento lo avesse messo fuori di rotta

per inclinarlo in una scivolata, da cui non avesse potuto più uscire. Invece, fosse il modello, fosse la fortuna, le raffiche di vento che investivano l'ala robusta, non facevano altro che alzarlo sempre più, come a volerlo sollevare ad un'altezza superiore a ogni cosa che gli stava attorno.

Io, che di sotto, quasi a tenerlo come si tiene per la briglia un cavallo, sentivo gli strappi del filo come ad impormi di lasciarlo salire, allentavo la stretta delle dita, e il filo correva, veloce, dietro il suo padrone. Ma ormai il modello è alto, la giuria che da un po' di tempo aspetta lo sgancio, lo guarda in un'aspettativa frettolosa e si lamenta che le faccio perder tempo; allora, in un momento di rilassamento e di distrazione ne esaurisco il desiderio. Lasciato in balia del vento, il modello comincia il suo volo. Io non posso vederlo bene, perchè gli sono sotto, ma sin dal primo momento mi sembra di notare in lui qualche cosa di anormale, come una troppo veloce perdita di quota, oscillazioni che sembrano picchiate e una tendenza troppo notevole a mettersi in favor di vento. Infatti, allontanatosi un po' da me, e resa migliore la visuale delle sue evoluzioni, ne noto subito, al primo colpo d'occhio e con non poco raccapriccio, una leggera, ma incorreggibile cabrata. Cosa fare? Mi metto le mani nei capelli e mentre adagio, adagio arrotolo il filo, penso come abbia fatto lo sbaglio di lanciarlo a quel modo.

Lo guardo, e più lo guardo, più le cabrate seguite dalle indispensabili, paurose picchiate, aumentano coll'avvicinarsi al suolo. Ma ormai è lontano, quasi vicino a uno dei capannoni e lo vedo abbattersi al suolo con una terribile picchiata.

Ora penso che non c'è più nulla da fare. Certamente qualche parte vitale è saltata e non c'è modo di aggiustarla.

L'amico Garofoli corre, e quando lo scorgo di ritorno, lontano ancora qualche decina



Firenzo Bianchini di Rovereto con alcuni compagni aeromodellisti.

di metri con l'ala sotto un braccio e la fusoliera sotto l'altro, si confermano i miei sospetti.

Invece, come se a distanza egli avesse indovinato il mio pensiero, mi grida che tutto è a posto.

Non l'avesse mai detto: butto via il filo e corro vicino a lui, mi accerto che nulla abbia sofferto e ringrazio in cuor mio l'aeromodellista che ha salvato tutto, certamente, nell'urto contro il suolo.

Quando una persona si trova in circostanze sia pure difficili, ma in una situazione interna che gli ispira la gioia e la speranza, trova che nulla è difficile o impossibile, perchè la gioia, o meglio, quel fenomeno psichico che è comunemente chiamato ardore, lo sprona fino all'estremo della possibilità umana.

Niente paura, quindi! Domando con un urlo un pezzo di elastico, che è l'unica cosa rotta, allo stesso Garofoli che sembra inebrito a forza di guardare salire gli altri veleggiatori, e fisso l'ala di nuovo. Con l'aiuto non piccolo di Rio, rimetto a posto, dopo alcune prove a mano, il modello e ritentolo capace di tentare la seconda prova. Io metto a terra come per farlo riposare.

Oservo intanto il rivale Tosaroni fare il « tifo » per il minuscolo modello di Tione, che, superbo nella sua bellezza, si alza oscil-



Un gruppo di concorrenti, con modelli veleggiatori ed a motore elastico, al campionato di Francia per modelli volanti

lento lentamente nell'aria, e lo stesso Tosaroni, perché snoda il filo e affida il modello a Rodorigo per fare un lancio. Adagio, adagio, quasi faccia apposta per far arrabbiare il bravo Mariotti, che sembra interessarsi un po' troppo della gara e si dà attorno perché i lanci si susseguano senza troppa interruzione.

Ma Tosaroni non si dà per vinto e mentre con la sua rotella tenuta con due mani lascia correre il filo, tien testa, col suo tono di voce allegro e comprensivo, agli urli che gli vengono fatti. Poi, quando sembra che tutto sia a posto, quando già il filo è teso e la voce del «pronto» è corsa, ecco che con uno scatto fulmineo si ferma un istante, depone in filo e via di corsa verso il modello, gridando: «I piani di coda! Non ho guardato i piani di coda!». Si può immaginare che cosa ha suscitato quello scatto improvviso proprio sul più bello, quando cioè si stava per veder salire il pronosticato vincitore.

Risate da ogni parte, fuorché dal gruppo della giuria, che, però, dopo aver alquanto lorbottato, deve unirsi all'allegria generale. Ora, finalmente, tutto è a posto: il filo è teso e dopo un istante il modello si alza dolcemente, seguito dagli occhi estatici dei modellisti e dal ticchettio delle macchine da presa.

Poco dopo l'aeromodello tocca di nuovo terra.

Accorrere di gente dal cronometrista, domande, risposte e delusioni. Si credeva che il tempo fosse stato abbastanza buono; invece anche questa volta la scarogna aveva perseguitato il bravo romano.

Come ciò non fosse bastato, ecco arriva l'ordine perentorio di uscire dal campo, o almeno di ritirarsi da un lato perché un apparecchio della linea civile deve atterrare. Sorge allora un brontolio, che diviene ben presto unanime, anche per il modo di fare di due, che, (nessuno li conosceva) scorrazzando per il campo con una Balilla, ti venivano quasi addosso affinché ti allontanassi di corsa, lasciando modello e tutto sul campo, col pericolo di dover perdere qualche cosa, per vedere poi atterrare questo tanto atteso apparecchio all'altra estremità del campo.

Allora sì! Tutti prendono a correre, chi da una parte, chi da un'altra, urlando a squarciagola per chiamare gli aiutanti.

Si susseguono così alcuni lanci, e io ti guardo snodando il filo, mentre il bravo Rito si allontana col modello, verso il centro del campo.

A voce alta prendo gli ultimi accordi, urlo un «via» a squarciagola e mi metto a correre, mentre il modello si alza.

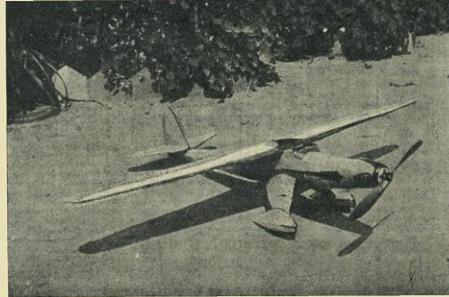
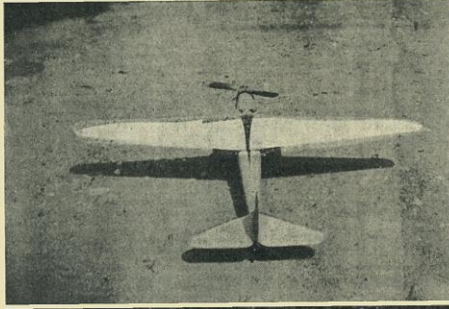
Sin dal primo momento lo strappo che il modello, nell'alzarsi, aveva dato, mi era sembrato eccessivo. Dopo pochi metri rallento, mi volto e vedo che il modello sale, sale, con una velocità quasi vertiginosa.

Quante cose mi sono salite alla mente in quell'istante!

Erano tante e così confuse che quasi non le ricordo più. Eppure qualcuna, almeno la più importante, (tanto per tenere ancora più in curiosità gli amici modellisti che leggeranno questo capitolo) la voglio descrivere, sperando di non ubriacare di sonno (chiedo perdono per tempo) come certi raccontini di fate che non finiscono mai.

Che cosa può dunque pensare un ragazzo che trova il suo modello alto, che lo vede salire troppo rapidamente, con un vento tale?

Subito lo assale il pensiero di quella povera ala che deve subire tanta pressione, che deve lottare contro le raffiche del vento



Un modello a elastico costruito dai bresciani Goffredo ed Eliano Bigogno.

incontrate ad una certa altezza dal suolo, e la vede piegata, piegata, quasi sul punto di spezzarsi. E' abbastanza questo pensiero per fare, se non drizzare i capelli, almeno restare un momento sospeso colui che tiene il filo. Poi, se invece dell'ala si rompesse o si spostasse i piani di coda! Altro infortunio non meno grave, che potrebbe far vedere il modello mettersi in una perfetta picchiata e farlo arrivare al suolo con conseguenze disastrose.

Allora, addio gara, addio speranze! Tutto è perduto e di più resta da accogliere la risata e lo sprezzo degli amici che sono rimasti a casa e che cominciano, direi quasi a buon diritto, a canzonarti di essere andato fino a Roma, facendo spendere dei soldi alla R.U.N.A. per scassare stupidamente il modello.

E poi l'onore che si perde; poiché dopo tale disgrazia non si può dire: «Ho perduto, ma anch'io ho tentato di fare quel che ho potuto!».

Però, a dire il vero, sembra che con questa foga, mi sia allontanato un po' troppo dall'argomento principale, e lo riprendo di nuovo.

Dunque ero fermo, e quantunque fermo, vedevo che il modello saliva, saliva tentando di venire alla verticale, dove sarebbe avvenuto immancabile lo scancio: allora provo a dargli un poco di filo; mi fermo, e, contro la mia aspettativa, sento che la tensione non è per nulla diminuita. Attendo la stretta e lascio che il filo questa volta corra veramente. Non so quanti metri gli avrò dato, ma certamente molti per quella posizione. Me ne accorgo, infatti, guardando il modello, perché lo vedo che sembra allontanarsi troppo da me, e mi muovo con un passo abbastanza forte, lasciando mano a mano del filo, e arrivo sulla pista di cemento, che corre tutt'attorno al campo. Mi fermo piano, e mentre eseguo il modo di alzarlo ancora dandogli del filo, scruto attorno a me per attuare il proposito. Non trovando sul momento altra soluzione per tirarlo almeno alla verticale e farlo sciancare in una posizione di favore, comincio a raccogliere il filo a grandi bracciate, ma smetto quasi subito perché penso fra me che tutti i metri di filo raccolti sono metri di quota perduti dal modello.

Do un'occhiata fuori dalla pista; vedo che per alcuni metri ancora posso correre per alzarlo, e mi muovo verso quella direzione, ma mentre alzo un piede per passare il filo teso fuori dalla pista, il modello si sgancia con mio disappunto, e comincia a veleggiare.

Subito noto strane e veloci evoluzioni che non sembrano però allontanarlo troppo

dal punto in cui si è liberato dal filo. (Mi viene detto dopo, infatti, che quelle volute erano in relazione ad una favorevole corrente ascendente, che lo aveva fatto salire in una sola volta di una buona trentina di metri).

A poco a poco, sempre con le solite larghe spirali, si allontana verso gli hangars che si vedono, neri, laggù nello sfondo delle colline. Non so nemmeno io se quello sia stato un colpo di incoscienza o di ignoranza; fatto è, che non pensai a rincorrerlo, accontentandomi di seguirlo cogli occhi mentre raccoglievo adagio adagio il filo non avendo più bisogno di adoperarlo.

Osserviamo così, perché intanto mi sono mischiato, sempre con la mia rotella in mano, al gruppo dei giurati, che il veleggiatore passa lentamente il campo senza punto sembrare di essersi abbassato, passa sopra gli hangars e si allontana, già fuori verso le colline circostanti.

Mi era sembrato di vedere lontano alcune persone gesticolare, ma non vi avevo fatto caso; guardavo piuttosto il cronometrista e aprivo bene gli orecchi mentre scendeva lentamente i secondi e i minuti. Durante tutto il tempo cronometrato, il volo era stato semplicemente bello, senza picchiate, senza cabrate, né discese veloci; insomma il modello si era tenuto alla sua altezza fin sopra le colline; là, invece, lo vedo ormai come un punto, comincia a fare il matto, e così, seguitando nelle sue evoluzioni, scompare dalla vista di tutti.

L'orologio scatta: un'occhiata in fretta e il cronometrista annuncia il tempo: 4'24". Si può immaginare il sussulto che ha dato il mio cuore a quell'annuncio, tanto più che un tempo così non l'avevo mai ottenuto nonostante le molte prove fatte a Bologna. Quindi presa un po' di fierezza e non meno ardimento, mi avvicino ancora di più e leggo i tempi migliori degli altri concorrenti segnati fino allora.

Troppo inferiori per aver paura di essere battuto!

Ma ora, che il volo è compiuto, mi rammento finalmente del modello e mi consolo quantunque a malincuore, di non vederlo più.

Cosa fare? Non resta che osservare i voli degli altri modelli, e io li guardo, specialmente quelli che vedo andar bene, con occhio timoroso, per non dire spaventato.

Cosicché non penso più al modello e mi occupo soltanto di aiutare l'uno o l'altro, (chè il senso del cameratismo gli aquilotti non lo perdono mai anche se fieri della vittoria), rispondendo agli elogi che da ogni parte mi vengono fatti, quando, tutt'a un tratto una voce vicina mi grida: «Pederzoli, il tuo modello!». Mi sembrava impossibile che qualcuno avesse avuto tanta voglia di correggerli dietro e stentati a crederci, ma guardando nella direzione indicatami, vidi un gruppetto di ragazzi che si avvicinavano tenendo chi per l'ala, chi per la fusoliera, un modello.

Gran gioia quella di poter toccare un oggetto vittorioso di una gara importante, pur sapendo di non poterne avere nemmeno un pezzettino per ricordo! Un'occhiata più acuta mi basta a riconoscere il modello, e il correre e il riceverlo da quei molto gentili amici, che hanno vagato per rintracciarlo soltanto per un atto di simpatia, è tutt'uno.

Non restava che andare a ricevere dalle mani di un illustre generale dell'Aeronautica il premio che mi spettava, e mi ci avviai con passo fermo, seguito da uno stuolo di amici.

Ormai il mio racconto è finito, non mi rimane che ringraziare i buoni amici Vitellotti e Ricci. Ringrazio il fotografo Ohino e mando un saluto a tutti gli aeromodellisti che passarono con me quella bella giornata romana.

Winsdor Pederzoli.



RACCONTATO

Dover rimanere inchiodato a letto proprio il giorno dei voli di propaganda non è cosa piacevole per un aeromodellista dello stampo di Mario.

— Scommetto che questa tonsillite è un'invenzione della zia Susanna, — diceva fra sé rivoltandosi nel letto.

La zia Susanna vestiva ancora alla moda del 1890. Per le grandi feste cavava dalla cassapanca il vecchio vestito di seta cordonata che avrebbe dovuto indossare il giorno delle nozze, se il promesso sposo non avesse reso l'anima al Creatore pochi giorni prima, cadendo da una di quelle monumentali biciclette che oggi ammiriamo nei musei. Da quel giorno (e di anni ne erano passati tanti) la zia Susanna aveva dedicato tutta la sua esistenza alla predicazione della prudenza. E in quanto a idee era un po' come quel vecchio orologio dell'anticamera che si ostinava a segnare le cinque e un quarto anche a mezzo giorno sonato.

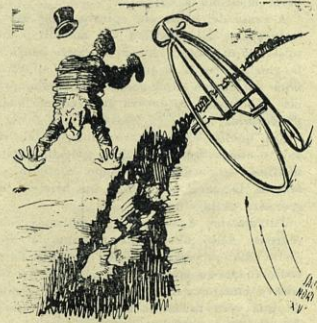
Ma che cosa è poi, in fondo, la tonsillite? — pensava Mario. Quanti eroi avevano continuato a combattere con una pallottola conficcata nelle carni? quanti s'erano trascinati con un arto infranto e grondanti sangue finché le forze li avevano sostenuti, per portare a termine l'azio-

ne ardità che il comando aveva loro affidato? e Arturo, suo cugino, sergente pilota, non raccontava di aver volato per ore ed ore con un febbrone da cavallo?

La tonsillite? La febbre? Storie! Invenzioni della zia Susanna per impedirgli di volare.

Gettò le coperte all'aria e, in men d'un attimo, fu nel corridoio lungo, stretto e buio come una canna di cammino.

Dove andava? neppure lui lo sapeva. Piano, a tentoni, cercava nell'oscurità qualche cosa che sapeva a



Cadendo da una di quelle monumentali biciclette...



Proprio mentre il cugino Arturo la scavalcava...

ridosso della parete: la cassapanca della zia, quella specie di bara che conteneva fra due strati di spighetta il vestito nuziale.

Trovò invece al suo posto un sedile, due, dieci, venti sedili che davano al corridoio l'aspetto d'una corsia d'autobus.

Ma da dove veniva quella luce? Si volse verso la finestra proprio mentre il cugino Arturo la scavalcava.

— Ah, piccola canaglia! che fai qui — gli chiese prendendogli le spalle fra la morsa delle sue mani robuste.

Mario non era sorpreso, nè spaventato, ma non seppe trovare nessuna scusa.

— Bene, bene! siediti lì e non ti muovere. Si vola.

— Si vola? — chiese questa volta stupito Mario.

— Ma certo! Non vedi? — e gli indicò attraverso un finestrino l'elegante edificio d'un aeroporto sorto come per incanto nel giardino.

Prima che si riavesse dalla sorpresa, i campi verdi si stendevano ai suoi piedi come una grande torta tagliuzzata dalle strade. Le case erano tanti piccoli giocattoli sparsi tra gli alberi, non più grandi di quelli del presepe. Il fiume serpeggiava, come una biscia grigia, per tutto il piano ed invano Mario cercava il capo e la coda di quel rettile tardigrado.

Arturo manovrava delle leve stransissime, senza perdere di vista gli strumenti delicati e sensibili che aveva innanzi, ma con la disinvoltura di chi è padrone dell'apparecchio. Canticchiava sorridendo, accordandosi al canto più ampio e solenne del motore.

— Sei contento, Mario? — gli chiese.

— Felice! — rispose in fretta, senza staccare gli occhi dal panorama, per non perdere un attimo di quella gioia diffusa nell'aria che, attraverso i sensi, gli invadeva l'anima.

Ora delle nubi si paravano avanti, bianche e gigantesche, come monta-

gne inconsistenti di panna montata.

— Ah, immergersi dentro tutto quel candore e uscirne incipriati come un Pierrot! — pensò Mario.

Ma non aveva finito di formulare questo desiderio che già l'apparecchio era nel fitto nebbione.

Un attimo. Poi apparve la città, tutta distesa in terra come un aquilone abbattuto. Le cupole sembravano gusci di noci, i campanili minuscoli comignoli e i monumenti erano simili a posacarte, messi lì per reggere i fogli sparsi delle piazze.

— Ed ora, mi dispiace, caro Mario, devi scendere. La zia starebbe in pensiero, — disse sul più bello Arturo.

— Devo scendere? Solo?

Ma certamente! io devo proseguire per Venezia, Vienna, Budapest.

— E come scendere?

— Hai ragione... è un bel pasticcio! Un momento. Ho un'idea: scendi con la sottana della zia. A Mario, quella di scendere col sottanone della zia, proprio nel bel mezzo del giardino e sotto gli occhi esterrefatti della vecchia retrograda, gli sembrò la più geniale idea che avesse attraversato mente umana dalla creazione del mondo.

— Ciao, Arturo. Buon viaggio, — gridò Mario spiccando il salto nel vuoto.

Il sottanone s'allargò, immenso come una cupola e riempì tutto il cielo, mentre Mario, come un moscerino, si teneva aggrappato a certi strani tiranti che complicavano l'interno come una ragnatela.

E giù, giù, lentamente, dondolato da una leggera brezza, fino a toccare sulla schiena, un pò bruscamente, che cosa?, lo scendiletto arabescato.

Si svegliò infatti nella sua cameretta, ai piedi del letto, in un viluppo di lenzuola, di coperte, di cuscini che aveva trascinato sul pavimento e proprio mentre la zia entrava con un piccolo vassoio, sul quale troneggiavano le bottiglie per le spennellature ed il bicchiere per i gargarismi.

Francesco Salandri.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diodora

(Continuazione dal numero precedente)

Sono traicci leggeri, di legno e di tela, che spinti dalla forza d'un elastico arrotolato, o da altra minuscola energia, partono lanciati dalle mani dei concorrenti e si librano nell'aria.

— Giocattoli, insomma — disse Farfallina, delusa, arricciando il naso.

— Oh Dio! — fece Giorgio, seccato — Giocattoli per modo di dire! Infine sono aeroplani in miniatura... — Però, tu, nel costruirli, ti diverti...

— Mi diverto fino a un certo punto. Mi diverto, ma anche studio, imparo, cerco. Con la guida di mio padre imparo ed applico le leggi che regolano il moto e l'equilibrio, conosco le parti necessarie al velivolo, faccio constatazioni su fenomeni aerodinamici e sulla resistenza dei materiali.

— Perbacco! — fece Farfallina impressionata da quelle parole tecniche. Non si trattava davvero soltanto di giocattoli; e guardò Giorgio con ammirazione. Egli capi e fieramente aggiunse:

— Prima di noi ragazzi ci furono gli uomini, ed uomini d'ingegno, che avendo intuito la possibilità del volo

umano, costruirono piccole macchine volanti.

— Lo so. Leonardo da Vinci.

— Sì, Leonardo, che non solo voleva che l'uomo acquistasse la possibilità di elevarsi nell'aria, ma pure la padronanza assoluta dello spazio. Ma anche altri furono geniali ideatori di macchine volanti. In quei tempi antichissimi però nessuno prestava fede a simili progetti, ed i costruttori venivano considerati "folli" o addirittura sospettati e accusati di magia. Sono interessanti, ed anche un poco ridicole, le vignette che illustrano quegli apparecchi!

— Le ho viste — disse Diana. — C'è sempre un omino che pare un burattino, e si spenzola giù nell'aria... Veramente somiglia agli ometti dei paracadute...

— E' vero — fece Giorgio. — A proposito, sapete che cosa ho scoperto? Ho scoperto che la prima idea del paracadute la ebbe un italiano — Fausto Venanzio — nientemeno che alla fine del cinquecento!

— Davvero?

— Ma sì! Ed io credevo che fosse un'invenzione modernissima! Venanzio scrisse un'opera intitolata: "Macchina nuova".

Guardate. Ho copiato quelle parole e le ho qui che mi serviranno forse per un certo progetto...

Trasse fuori un portafogli piuttosto grande, gonfio di foglietti manoscritti, di disegni e di fotografie. La vista di quel portafogli faceva sempre sorridere la mamma che lo chiamava, con malcelata compiacenza, "arsenale di idee". — Sentite, nello stile dell'epoca, la spiegazione di quel suo paracadute: "Pigliasi una vela quadrata quale sia distesa tra quattro perliche uguali e con le uni vi si attaccherà l'homo ai quattro cantoni di quella vela, che senza alcun pericolo poria gettarsi da una torre o da ogni altro luogo esistente et venir a basso e bene in quell'ora non spiri vento alcuno; tuttavia l'impeto scosso dell'homo cadente ecciterà a cagionare il vento, quale ritarderà la vela sì che non precipiti, ma che scenda a



Leopoldo Scheuer di Vienna, vincitore del Concorso Internazionale austriaco, con 14 minuti e 53", e con 1942 m. di distanza.

poco a poco: fa però di mestiere commensurare il peso dell'omo con la grandezza della vela".

— Fu questa la prima idea del paracadute, mezzo di salvataggio e di sicurezza dei naviganti dell'aria.

— Ora, però, — osservò Dianella — i paracadute non son più come velle distese, ma hanno forma d'ombrello. Vi ricordate di quei tre paracadutisti che vennero al campo in ottobre? Facevano acrobazie, scendevano vicini vicini e pareva che i fili si confondessero e si impigliassero gli uni negli altri. C'era un poco di vento che li sbatteva qua e là... Avevo tanta paura...

— Non c'è da aver paura. I paracadute sono perfetti.

— Mi piace tanto vederli quando s'aprono! Prima non si vede nulla... poi, a un tratto, sono là! Sono come grandi fiori bianchi che sbocciano nell'aria...

— Ha in progetto un sistema di ganci... — disse Giorgio, serio, quasi fra sé.

La mamma lo osservava attentamente.

— Ah, sì? — gli domandò.

— Sì. Voglio vedere se potrò presentare questo progetto insieme agli altri due modellini. Voglio vincere dei bei premi!...

— Ah, ci sono anche i premi? — domandò Farfallina, interessata.

— Certamente. Dopo le gare regionali eliminatorie i migliori costruttori di aeromodelli partecipano al concorso Nazionale a Roma e vengono premiati, se meritevoli, con coppe, medaglie, somme di danaro. — Sono presenti alla gara anche i progettisti?

— Naturalmente. Per i concorrenti il viaggio a Roma è gratuito. Io quest'anno ci andrò. Il mio babbo me lo ha promesso. Egli dice che "in tali competizioni un uomo ancor piccolo può mostrare cuore e cervello grandi". Già — aggiunse con un lampo d'orgoglio nello sguardo — io diventerò ingegnere e mi dedicherò ai motori e alle macchine volanti. Volerò sui apparecchi che avrò io stesso ideato e aiutato a costruire!

La mamma seguiva quei discorsi con amorosa trepidazione.

— I record d'altezza, di velocità, di durata, saliranno a cifre miracolose... Oh, fra dieci anni, fra venti anni, che cosa sarà, l'aviazione! Le linee aeree saranno frequenti come ora sono frequenti i treni. Le basi aviatorie galleggianti sugli oceani renderanno facili i lunghi viaggi e i giri del mondo.

(continua)

Cieli delle vittorie di Baracca

1916

1. Medeuza, 2. Gorizia, 3. Biglia, 4. Caporetto, 5. Tolmezzo.

1917

6. Castagnevizza, 7. Ozzano, 8. Merna, 9. Gradisca, 10. Vertaiba, 11. Monte Coroda, 12. Plava, 13. Plava, 14. Carso, 15. Podgora, 16. Fostrizza, 17. Selo, 18. Zagorie, 19. San Gabriele, 20. Sabotino, 21. Volnik, 22. Bainsizza, 23. Clabuzzano, 24. Canalazzo, 25. Portogruaro, 26. Sacile, 27. Conegliano, 28. Istrana, 29. Falzè, 30. Kaberlaba.

1918

31. Salettuol, 32. Grave di Papadopoli, 33. Montello, 34. San Biagio.

Segni del suo valore

Promozione a scelta a maggiore, per merito di guerra.

Medaglia d'Oro.

Tre medaglie d'argento.

Medaglia di bronzo al valor militare.

Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia.

Croce di ufficiale della Corona belga.

Croce di guerra francese con palma.

Croce militare britannica.

Medaglia al valore serba.



NOTIZIE STUPEFACENTI

Pietro Degli Espositi di Bologna manda a dire che è arrabbiato come un cane e che, quindi, scriverà un'altra volta. Pietro Degli Espositi ce l'ha coi deputati che godono dello sconto del 50 per cento sulle linee aeree italiane, e lui no...

Nella sua testa Pietro Degli Espositi pensa: «I deputati sono ricchi. Insomma hanno soldi. Perché, dunque, devono godere di un ribasso? Io non ho i quattrini e vorrei andare a Roma in aeroplano. A me niente ribasso, perché non sono deputato». Il ragionamento, a degli ingenui come l'amico Pietro, potrebbe sembrare logico. Ma io dico: perché mai questo Pietro Degli Espositi ce la prende proprio coi deputati? Non potrebbe prendersela coi milionari, con la gente ricca in genere? No, ce l'ha coi deputati. I quali (lo dovrebbe sapere il nostro Pietro) non guadagnano certamente un lauto stipendio e devono spesso viaggiare. Non si l'amico Pietro che i deputati al Parlamento viaggiano in ferrovia senza spendere un soldo? Altra ingiustizia, dirà lui. Bravo! E perché non cerca anche lui di diventare deputato? Ci provi, ci provi...

Un burlone ha preso una busta e ci ha disegnato su un aeroplano. Sotto l'aeroplano ha scritto la parola Roma. E quindi ha portato la busta in una cassetta delle lettere. Un giorno dopo io ricevevo una busta senza indirizzo, con disegnato su, semplicemente, un aeroplano. Dentro c'era un a lunga lettera per me!

E. FONTANA - Venezia. — Le tue lettere hanno il privilegio di lasciare gli argomenti tutti per aria. Tante belle parole, ma nulla di conclusivo. Per esempio: qual è

il numero del giornale che contiene questa specie di allegato? Per chi è la copia (o le copie) del numero speciale dedicato all'Accademia Aeronautica? Mentre stavi scrivendo la lettera potevi benissimo ripetere con chiarezza i tuoi desideri. In quanto alle lettere che dici di avermi spedite (e alle quali io non avrei ancora risposto), è certo che mi capiteranno fra le mani fra breve. Allora vedrò se hai esagerato. Quando avrò risposto ad alcune decine di chili di posta, partirò per il Lido dove intendo fare (come ogni anno) una bella scorpacciata di spettacoli cinematografici. Dirai che questi sono gusti barbari, ed io ti risponderò che le oche al buio ingrassano. Io ho bisogno di rimpannucciarmi, dopo il grande lavoro di questi ultimi tempi. Io, per mio conto, rinuncio all'inchiesta. Prova tu, se riesci a scoprire chi sono; se ho la barba, o no; se sono calvo, o se sono (che so) una donna... Cercami al Lido, con la lente...

AVIATORE IGNOTO. — Siamo contenti che tu... sia contento de L'aquilone. Se ti ci metti di buzzo buono, entro pochissimo tempo potrai costruire apparecchi che desteranno l'invidia dell'ing. Marchetti. Le domande di carattere tecnico le passo a Giarella, che ti risponderà nella Posta dell'aeromodellista.

ARNALDO GENTILI - Roma. — Ho passato le tue fotografie ai commissari... Aspetta e spera. Pilotare un S. 74 non è atrocemente difficile; però, affermare che è una cosa semplicissima, per uno che non sa pilotare affatto, mi sembra, sì, un po' coraggioso! (E adesso, tra noi, in confidenza: «affezione», anche quando si tratta di un'affezione fortissima come la tua, si scrive sempre con una sola zeta...).



Questo giovane che sembra alzare le braccia dinanzi alla terrorizzante pistola di un «gangster», tiene invece tra le mani un invisibile aeromodello costruito da lui. Si chiama (lui, non l'aeromodello) Tavolazzi Luigi, ed è di Lugo, ed è noto sotto lo pseudonimo di «Aquila Romagnola».

RADAMES ZARAMELLA. — Pubblicheremo il tuo racconto poliziesco, ma senza i disegni. Il racconto sarà preceduto da un piccolo commento.

PIERO ARINCHIERI - Prato. — Delle fotografie una è andata nel cestino, perché poco chiara. L'articolo va bene, come al solito. Anche tu ti offri per interpretare il film sull'aeromodellismo. Il guaio è che abiti lontano da Roma, ragazzo mio. Ad ogni modo mandami delle fotografie istantanee. Ho detto istantanee, in qualunque posa. (Se la signorina Cicione legge queste righe, va su tutte le furie. A lei non ho avuto ancora tempo di scrivere. Ella dice che è fotogenica. Tutti dicono di essere fotogenici...).

ANGELO SALVI - S. Fedele (Savona). — Il motore del quale parli è stato costruito, finora, in unico esemplare. Non è quindi possibile fartelo avere. Parti pure, dunque, tranquillo.

GIOVANNI PEDROLA - Torino. — Quanto mi dici mi ha impressionato molto. Ti avverto che della faccenda se ne occuperà chi di dovere, poiché io non posso fare altro che interessare chi può provvedere. In ogni caso comincia a rivolgerti alla Sede torinese della R.U.N.A. Ti ringrazio del disegno, ma ti avverto che non si pubblicano più i disegni su Zio Falcone.

ENRICO SCOVAZZI - Milano. — Non so cosa tu intenda con scuola di volo turistico. Forse si tratta della scuola di pilotaggio civile? Rivolgiti alla Sede della R.U.N.A., in via Ugo Foscolo, 3. La potrai avere tutte le indicazioni che desideri, anche nei riguardi dell'aeromodellismo.

LAMBERTO GIORGI - Lucca. — Tu non ti sai spiegare perché i tuoi racconti non siano presi in considerazione; io non mi so spiegare perché i tuoi racconti non siano interessanti come un tempo. Svelami questo mistero.

A. F. SANPIETRO. — In settembre faremo il distintivo dopo aver bandito una specie di concorso (senza premi) per la migliore idea. Ti farò spedire, in premio della tua collaborazione, una bella fotografia del Duce aviatore. Il tuo racconto «La preghiera azzurra» non l'abbiamo pubblicato perché conteneva alcune inesattezze tecniche ed oggi anche... politiche.

GIOVANNI PALMERIO - Frascati. — Le fotografie che ci hai mandate non possono venir pubblicate, perché non sono né chiare, né artistiche. Ancora una volta, rivolgendomi a tutti coloro che mandano fotografie perché vengano pubblicate, ripeto che queste devono essere: chiare, nitide, il più possibile arti-



Ecco i giovani aeromodellisti italiani di Tunisi in attività. In alto li vedete raccolti al momento della partenza per il campo delle prove, ed in basso mentre tre di essi stanno per lanciare i propri modelli a tubo.

stiche e, in un certo modo, interessanti. Le tue non godevano di nessuna di queste qualità. In quanto alla propaganda che stai facendo per il giornale, ti meriti un monumento in bronzo dorato (come quello al Leone di Giuda. Però, in confidenza, mi dicono che sia di piombo...). Attendiamo gli otto abbonati promessi. In quanto alle copie richieste, ti verranno inviate quanto prima. Il momentaneo ritardo del giornale è dovuto all'eccessivo lavoro esistente attualmente in redazione in seguito ai raduni aerei. Con la promessa settimanale, però, tutto riprenderà la strada normale.

PAOLO BERTINI - Pisa. — Questa risposta valga anche per gli altri: il vaglia di abbonamento non deve essere indirizzato a mezzo del Conto Corrente Postale, che è momentaneamente chiuso, ma direttamente all'amministrazione del giornale, Viale dell'Università al numero quattro. Di disegni di motori a scoppio per aeromodelli non ne abbiamo, né ti possiamo offrire chiarimenti, poiché, data la difficoltà che presenta la costruzione di detti motori, sarebbe inutile scriverne anche particolareggiatamente, poiché nessuno riuscirebbe nell'impresa. Né in Italia esistono ditte che ne costruiscano in serie per il commercio. Le notizie che tu avrai lette intorno alla costruzione di motori per aeromodelli sono relative a tentativi individuali. Qualche tentativo ha avuto successo; ma il costruttore ha dovuto concludere che tale successo non ha, proprio, compensato la spesa e la fatica. Tu capisci, da ciò, che io non posso darti un consiglio definitivo. Ti dico soltanto questo: un mio amico ingegnere che ha una attrezzata officina a sua disposizione non è ancora riuscito a varare un motorino che funzioni con regolarità.

Zio Falcone

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire o chiedere libri, materiali, disegni e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgervi all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

PAOLO BERTINI - Lari (Pisa), Piazza Tommaso N. 2. Offre a L. 36 Meccano N. 2.

ATTENZIONE! Per sole L. 0,75, più spese postali mando 100 buoni francobolli esteri differenti. Conti Lipari, 8 Milano - Conto Corr. Postale 3/26010.

AEROMODELLISTI TORINESI. — Materiali istruzioni da Bussolino, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ERCOLE MIAGLIA, Sassoferato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

CAMBIO SCHELETRO ala modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decerce — Catanzaro Sala.

MODELLO a tubo elegantissimo vendo. Rifinitura perfetta alla nitro, elica noce. Vola perfettamente. Lire 120. Angiolini, via Rovereto, 9, Milano.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI
Utensili e materiali
 Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
 Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.
 Capitale int. versato L. 2.400.000
 Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA
 Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6."

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

MACCHINE DA SCRIVERE
EVEREST
Mobili per Ufficio
Fratelli SPALMACH
ROMA
 VIA FLAVIA 4

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI
 di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
 in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto
 Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo che deranno direttamente Lire 42,50

EDIZIONE DI LUSO
 legata in tutta tela L. 30

UN LIBRO PER VOI:
Il Costruttore di Aeromodelli

Fatevi regalare questo utilissimo libro, dal quale potrete apprendere in brevissimo tempo a costruire modelli volanti di tutti i tipi.

Lire 25 franco di porto
 Ai nostri abbonati Lire 22,50

Edizioni de "L'AQUILONE" - ROMA - Viale dell'Università 4

INTERNAZIONALE AERONAUTICA

MILANO - PALAZZO DELLO SPORT

2-17 OTTOBRE 1937 - XV



DAL PAESE DEI BALOCCHI
 AL MONDO DEI GRATTACIELI



Viaggiate con Pinocchio
 Il concorso figurine
Pinocchio è un premio che vi condurrà dal mondo dei più cari balocchi al mondo reale dei vostri sogni. In centotrenta giorni vedrete tutte le bellezze della terra

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

Biscotti e Waffer S. A. I. W. A.
 Cioccolato Nestlé e Cailler
 Profumerie Lanza
 Formaggi « Fior d'alpe » e « Fior di sole »
 Aperitivo e Mistura Donini
 Vermut — Mandarinetto — Succuva — Isolabella
 Confetture conserve Elvea
 Super-Lemonsoda — Super-Oransoda
 Pasta all'uovo « La Farraona »
 Polveri Belloni per acque minerali
 Industria dolciaria Seveso
 Pastiglie Leone dissetanti

SCUOLA AVIAZIONE
CAPRONI
 VIZZOLA TICINO
 COSTRUZIONI AERONAUTICHE

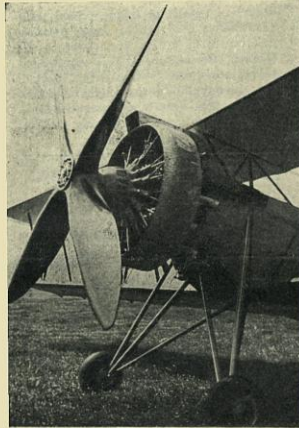
Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22
IL NOVISSIMO MELZI
 L'ENCICLOPEDIA ILLUSTRATA PER TUTTI
 Aggiornatissima In tela L. 60

N.° 30 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ALPAX — Lega di alluminio in cui silicio entra nella proporzione del 13 %; in aviazione serve per costruire pezzi di fusione, come carter, supporti ecc., che non vanno soggetti a notevoli sforzi. Resistenza alla trazione 19 kg. per cmq.

ALTA QUOTA. REPARTO — Il 1° giugno 1934 il Ministero dell'Aeronautica costituì, presso l'aeroporto di Montecelio, il Reparto Alta Quota, con lo scopo di rendere organico e sistematico lo studio e pratica l'attuazione della navigazione ad altissime quote. Il Reparto ha pertanto i seguenti compiti: preparazione e allenamento del personale; messa a punto degli apparecchi appositamente costruiti per voli ad alte quote; realizzazione pratica dei voli relativi; definizione degli speciali adattamenti da apportarsi ai velivoli; comportamento dei vari organi del motore (accensione, carburazione, raffreddamento); funzionamento dei compressori multipli e dei generatori R. T.; adozione di par-

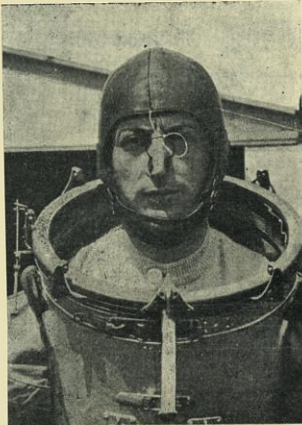
il riscaldamento e la protezione del personale; effettuazione di esperimenti pratici di navigazione in alta quota o stratosferica. Dal momento della costituzione il Reparto ha proseguito alacre-



L'apparecchio stratosferico « Ca 161 ».

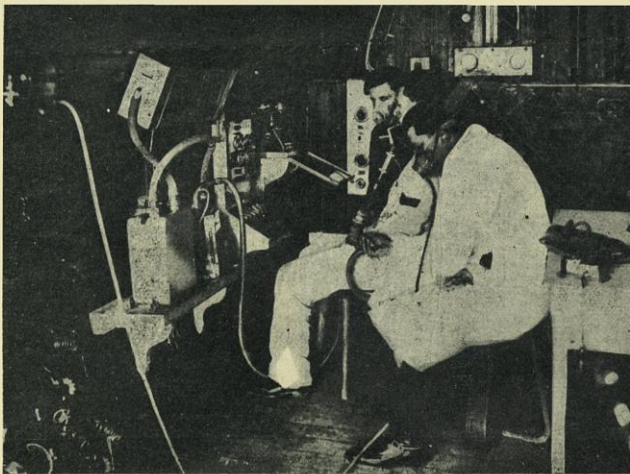
mente i suoi voli sperimentali, per gradi successivi, attraverso un lavoro metodico. Dopo pochi mesi già si svolgevano voli a oltre 10.000 m. ed oggi tutti i piloti del Reparto effettuano esperimenti di navigazione stratosferica a 13 ÷ 14.000 m. I risultati pratici possono riassumersi nei primati internazionali di altezza per aeroplani conquistati dall'Italia: quello battuto dal pilota Donati con m. 14.433 detenuto dall'11 aprile 1934 al 14 agosto 1936 e quello battuto dal T. Col. Pezzi con m. 15.655 il 7 aprile 1937. I piloti del reparto che superano la quota di dodicimila metri hanno diritto di fregiarsi di un « S » in smalto azzurro applicata sull'aquila di pilota.

ALTA VELOCITA', SCUOLA — La Scuola d'Alta Velocità è stata istituita allo scopo di abilitare un certo numero di piloti alle manovre degli apparecchi da corsa e per il collaudo e il perfezionamento degli idrovolanti veloci.



Il ten. col. Pezzi nel suo scafandro.

ticolari propulsori; determinazione delle miscele carburanti e lubrificanti; definizione delle installazioni di bordo e degli strumenti di navigazione; adozione di speciali dispositivi per la respirazione,



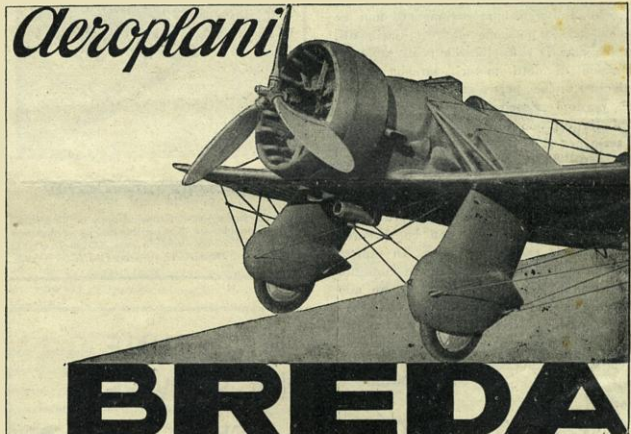
L'esame fisiologico nella campana pneumatica.

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralici per Costruzioni Aeronautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

"ELEKTRON", S. A. - MILANO
Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-122 - Telegrammi: METILEC



S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI
D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

Stabilimenti;

GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL
GOSTRUTTORE DI AERONODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL

CIRILLO

AEROMODELLO A TUBO
Costa Lire 3,50 franco di porto

Inviare commissioni a
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

Imminente:

LIBELLULA - Aeromodello a tubo

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira