

# 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



UNA VOCE LONTANA: BABBO, GUARDA IL MIO AEROMODELLO, COME VOLA!

# VITA E MIRACOLI DI GUGLIELMO MARCONI

Guglielmo Marconi, il mago dell'età moderna, ne è anche il simbolo: da scienziato, da uomo, ha saputo creare meraviglie che un tempo non si sarebbero potute dissociare dal mistero di attribuzioni superumane.

Ma i giovani delle nuove generazioni, e specialmente voi, piloti di domani, dovete avere un particolare culto per la sua memoria: pensate che cosa sarebbe l'aviazione senza la sua scoperta e le sue applicazioni, pensate quante vite umane non si sarebbero potute salvare senza le miracolose radio onde che i cuori umani accompagnano con il loro dolore e la loro speranza attraverso le bufere e i misteri dell'infinito. Ecco un esempio in cui una sola vita ne valeva centinaia di migliaia, ecco un esempio di che cosa possa essere un uomo, simile a noi nel suo aspetto esteriore, ma infinitamente al disopra di ogni altro essere umano nella indistruttibile gerarchia dello spirito.

Eppure la strada che egli ha percorso è stata dura e faticosa, e più di ogni altro egli ha dovuto superare l'indifferenza, la ostilità, l'incredulità del mondo. Pensiamo con commozione a Marconi ventenne davanti alle Alpi del Biellese, quando la prima intuizione del pensiero materializzato attraverso lo spazio, gli folgorò lo spirito e la mente.

Le esperienze e le intuizioni di Enrico Hertz e di Augusto Righi stavano per trasformarsi in miracolo nella mente di Marconi dinanzi alla maestà della natura. La mania di realizzare la sua idea lo divorava, la febbre della creazione lo possiede ormai interamente. Nella villa paterna di Pontecchio, dove si trasferì nell'autunno del 1894, chiuso nelle sue stanze, sordo ad ogni richiamo e ad ogni distrazione, accumula apparecchi, pile, rotoli di filo di rame, accumulatori, sfere di ottone, tasti «Morse»: finalmente nella primavera del 1895 i primi deboli segnali attraversano l'etere per qualche centinaio di metri, tra la finestra del granajo e una collinetta in fondo al giardino: sono i primi balbettii di un mondo ignoto e affascinante. Si trattava ora di superare degli ostacoli naturali: il ricevitore è trasportato al di là della collina, ed un centinaio armato di fucile si pone vicino ad esso. Se l'esperimento riesce, egli dovrà sparare un colpo. Crediamo che mai nessun colpo d'arma da fuoco sia stato atteso con maggiore gioia e maggior religione. Era finalmente la prima vittoria!

Lentamente la scoperta si perfeziona e nel 1896 Marconi ottiene il primo brevetto. Ma il Governo di allora era scettico e l'umile offerta del giovane che voleva dare all'Italia il vanto di essere la prima a possedere la mirabile invenzione, non venne presa nemmeno in considerazione. Cosa poteva fare un ragazzo di 22 anni? Allora il merito si calcolava in decine di anni: e ce ne voleva un congruo numero per essere apprezzati.

Recatosi in Inghilterra ed avuto l'appoggio del Governo, Marconi ottiene risultati sempre migliori e nel 1897 fonda la prima società per lo sfruttamento dei suoi brevetti. Egli però non volle mai cedere i suoi diritti per l'Italia ed alla patria lontana pensò sempre di tornare e di donare i frutti del suo genio.

Nello stesso anno le radio-onde superano il canale di Bristol, poi la Manica, ed infine un esperimento pienamente riuscito viene compiuto in Italia tra San Bartolomeo e le navi della Regia Marina. Tornato in Inghilterra, Marconi si dedicò alla realizzazione del suo sogno: la trasmissione attraverso l'Atlantico. In Europa venne scelta la località di Poldhu sulle coste della Cornovaglia: le difficoltà erano enormi e i mezzi materiali primitivi e limitati.

Nell'ottobre del 1900 si inizia la costruzione della stazione trasmittente che consisteva in un aereo sostenuto da 20 an-

tenne di legno di 60 metri di altezza disposte in un cerchio di 120 metri di diametro, ma nel 1901 un tremendo uragano distrusse la stazione.

Un nuovo aereo venne costruito con 10

antenne di 50 metri di altezza. Marconi si reca a Terranova con i suoi assistenti: sono 3400 chilometri di oceano da superare. Gli esperimenti si iniziano in mezzo alle avversità meteorologiche e al freddo intenso:

finalmente nel dicembre i segnali emessi da Poldhu vengono captati a Terranova: il 14 Marconi telegrafa la grande notizia al Governo Italiano. Ma le difficoltà non erano terminate. La sfiducia e la incredulità lo perseguitano, l'egoismo degli uomini lo ostacola. La compagnia anglo-americana dei cavi transatlantici lo cita in tribunale e lo obbliga a sospendere gli esperimenti, ma ormai la sua fama si allarga, conquista il mondo.

Nel luglio, agosto, settembre del 1902 si svolgono interessantissimi esperimenti tra Poldhu e la nave italiana da guerra «Carlo Alberto». Nel novembre dello stesso anno si iniziano i tentativi della trasmissione transatlantica in senso inverso: da Glace Bay nel Canada e Poldhu. Per due mesi i tentativi falliscono, finalmente il 15 dicembre la stazione di Poldhu riesce a captare i segnali. Il 18 la ricezione diventa comprensibile e Marconi fa innalzare la bandiera italiana su una delle torri della stazione di Glace Bay.

Nel 1909 il grande piroscafo inglese «Republic» urta contro il transatlantico italiano «Florida»: se quasi tutti i passeggeri furono potuti salvare lo si dovette alla radio. Fu da allora che tutti i governi resero obbligatoria la radiotelegrafia a bordo delle navi. Anche nel disastro del «Titanic» nel 1913 si dovette all'invenzione di Marconi se oltre 1000 passeggeri scamparono alla morte. È interessante a questo proposito ricordare che quando questi naufraghi arrivarono a Nuova York e seppero che Marconi si trovava in quella città, si recarono sotto le sue finestre gridando: «Ti dobbiamo la vita!». Una rappresentanza dei naufraghi si recò poi da lui ad offrirgli una medaglia d'oro nella quale egli era raffigurato sotto l'effigie di Apollo: per nascondere la emozione, Marconi si mise ad osservare la medaglia e disse: «La porterò sempre perché mi è molto cara ed anche perché... mi fa apparire molto bello».

Nel 1915 quando l'Italia scese in guerra, Marconi si mise a disposizione del Governo italiano, e nel 1920 si recò a Fiume da D'Annunzio con il quale visse per alcuni giorni la grande epopea del Carnaro.

Ma ormai i perfezionamenti introdotti nell'invenzione non si contano più e le realizzazioni pratiche si moltiplicano: le onde corte, i radio fari per la guida delle navi e degli aerei attraverso la nebbia, la direzione di navi e di aerei a distanza, la televisione, l'applicazione delle radio-onde a scopo curativo.

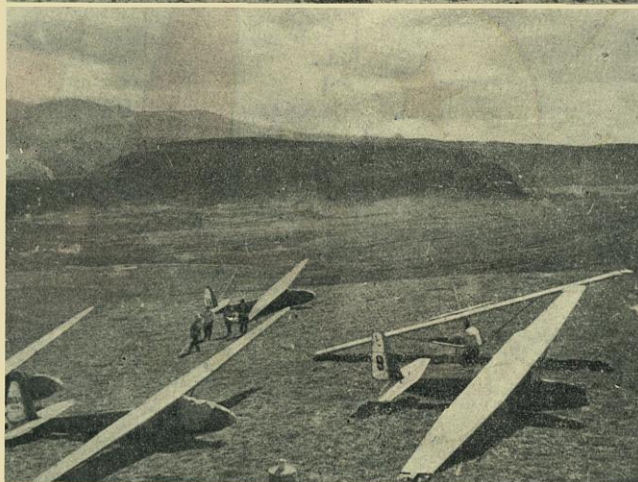
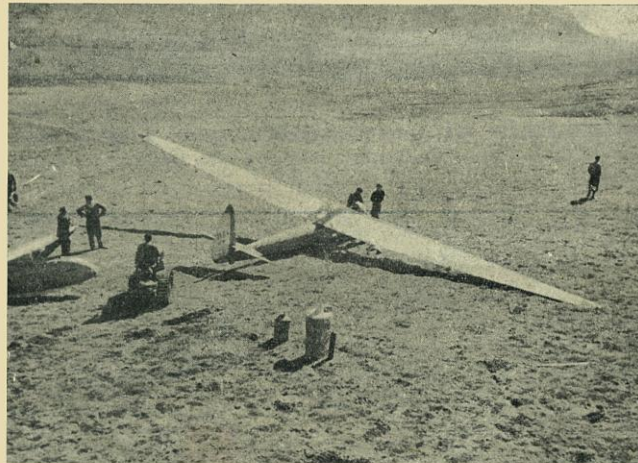
Da anni ormai Marconi viveva in Italia: il Governo Fascista aveva compreso appieno il valore del suo genio e l'importanza che egli aveva come rappresentante dell'Italia: nel 1929 era stato nominato marchese e nel 1930 membro e presidente della Reale Accademia d'Italia.

Nel compianto e nella riconoscenza universali, gli aviatori debbono sentire una speciale dovere: se l'aviazione oggi attraverso gli oceani, valica i deserti, collega con sicurezza e regolarità città distanti fra loro migliaia di chilometri, se innumerevoli piloti hanno potuto sentire che la loro vita era salva e che non erano più sperduti ma collegati al resto dell'umanità da un filo invisibile ma infrangibile, tutto ciò è stato possibile perché il genio di Marconi ha saputo piegare lo spazio alla volontà dell'uomo.

Tutti i giovani dovrebbero leggere queste righe che sono come il suo testamento spirituale: «Nell'indagine delle misteriose forze che ci avvolgono è la Provvidenza divina che ci assiste, quella stessa Provvidenza che ha fatto dell'Italia la culla di ogni arte e di ogni scienza; quella stessa Provvidenza che anche oggi assiste l'Italia, il suo Re, il suo Governo, guidando il nostro Paese verso i suoi maggiori destini».

L. R.

## IL VOLO A VELA IN FRANCIA



Sopra: un veleggiatore di alte caratteristiche «Avia 41 P»; nel centro: quattro diversi veleggiatori «Avia»; sotto: il centro di Barnn d'Ordauche ove si svolge la maggiore attività velocistica francese.

# Brani di lettere

Pubbllichiamo altri brani di lettere scritte da giovani che hanno volato per la prima volta durante lo svolgimento dei raduni aviatorii di propaganda. Ecco cosa scrive Giorgio Verini di La Spezia:

Caro Zio Falcone, colgo l'occasione per dirti tutta la mia gioia per il volo fatto nel cielo di Pisa durante il raduno indetto da «L'aquilone». Sono sempre stato un entusiasta dell'aviazione, ma ti puoi immaginare quanto lo sia oggi che sono riuscito a battezzarmi. Ardo dal desiderio di avere l'età per arruolarmi nella bella e gloriosa arma del nuovo secolo.

Dal collegio di Celana, dove studia per diventare un giorno ingegnere aeronautico (crediamo che frequenti le ultime classi del ginnasio), il nostro vecchio amico Agostino Sangiovanni scrive a Zio Falcone:

Ti ringrazio infinitamente per il volo che mi hai procurato. Ho provato davvero un'ottima impressione: mi pareva di essere più leggero e di dominare tutto dall'alto. Ho molto ammirato il trimotore che ci ha portati in volo e spero che un giorno potrò costruire anch'io apparecchi simili ed anche più potenti, perché, devi sapere, voglio diventare ingegnere aeronautico.

Un compagno di collegio di Sangiovanni scrive pure da Celano:

Ora, reduce dal primo felice volo, mi permetto di scriverti, caro zio Falcone, un'altra mia da riconoscente aeronipote. Non credevo che tu fossi tanto prodigo di felicità e che ti occupassi con tanta amorevolezza di noi nel procurarci un tanto bel divertimento. Come ringraziarti delle fatiche spese per noi? Poco possiamo. Però quel poco che possiamo fare lo faremo; cioè contraccambieremo con una assidua propaganda per la diffusione del tuo giornale. Reduce da questo mio primo volo, non giù dall'Africa Orientale Italiana, sono ritornato al mio Collegio dove ho avuto una serie di domande, anzi un vero e proprio interrogatorio.

Giampietro Bellin di Jesi esprime così la sua gioia e la sua riconoscenza:

Ho osservato che «L'aquilone» è molto generoso con i suoi abbonati, facendo realtà dei sogni che nelle nostre condizioni non si potrebbero in nessun modo realizzare e perciò ti ringrazio molto di tutto ciò che hai fatto per noi.

Ed ora eccovi una lunga lettera del caposquadra balilla moschettiere Ernesto Irace di Foggia:

Amato zio Falcone, quanta riconoscenza Vi devo! La data di oggi segna per me una data indimenticabile, una data che forse peserà sul mio destino e sul mio avvenire che sarà bello perché sento che un giorno sarò un pilota, un ardito pilota. Chi a dodici anni compie il primo volo in un grande apparecchio, non può che diventare un pilota, un ardito dell'aria per l'Italia fascista. Sono appena capo squadra balilla moschettiere, ho sempre desiderato e sognato di poter essere in uno degli apparecchi che ogni giorno volteggiano nel cielo di Foggia e mi fanno salire di corsa in terrazza per rimanere ore intere col naso per aria ad ammirare le acrobazie. Oggi il mio sogno è diventato realtà, ho volato, ho volato veramente e nessuno deve dubitarlo, ho volato ed ho conosciuto sensazioni nuove che non posso raccontare perché non ci riesco. Avrei voluto che il volo fosse durato di più, per meglio comprendere quello che appena appena ho sentito; ma la prossima volta, se Voi, zio Falcone, organizzerete altri voli, io mi prenoterò per volare ancora e per non distruggere l'entusiasmo del mio primo volo. Come è bello volare! Auguro sinceramente ed affettuosamente a tutti i bambini di fare un volo bello come quello da me compiuto oggi nel cielo di Foggia. Grazie ancora una volta a Voi, amatissimo zio Falcone.

Da Brescia, lo sfigatato aeromodellista Agostoli Silvio, mi manda una lunga lettera,

nella quale, oltre a domandarmi come può fare per entrare nella gloriosa Armata del Cielo (ha 13 anni!) mi dice:

«...il volo a Brescia è stato felicissimo... penso già al prossimo raduno, perché questa è una malattia incurabile!... lo voglio diventare aviatore pilota, e se tu mi da-

ressi (sic) un CR 32, vedresti che acrobazie! Ho studiato a memoria il Barbieri!...».

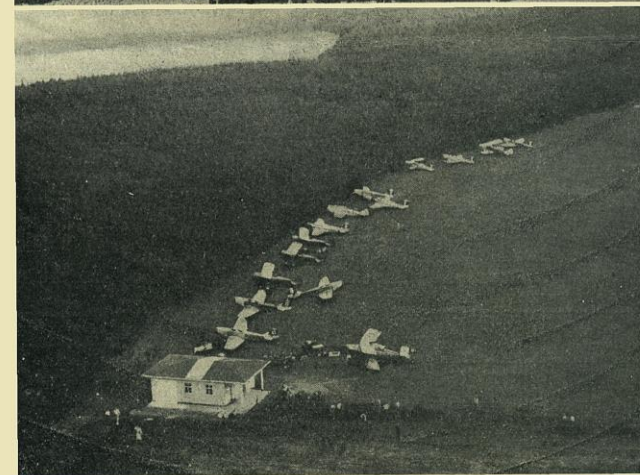
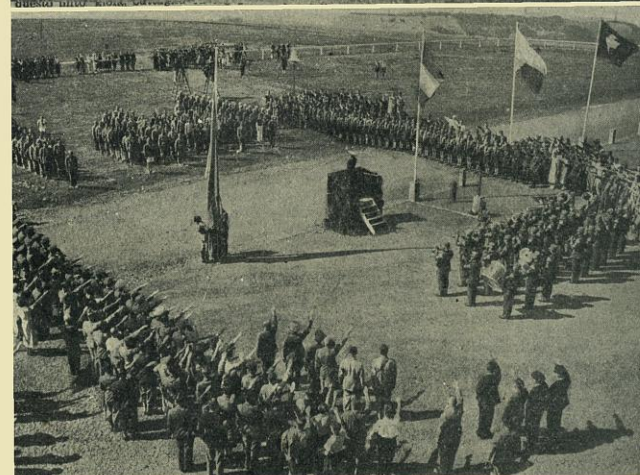
Un'infinità di aquilotti ci scrivono frasi entusiastiche per il bel volo compiuto sulla città partenopea.

Franco Tedesco, uno dei più... feroci ammiratori del «brontosaurus», scrive:

«...Non credevo che fosse così emozionante! Ti voglio raccontare come trascorse quella giornata del 26 giugno, giornata che è stata la più bella della mia vita. La notte ante-

cedente me la passai sognando atterraggi, aeroplani che decollavano, il «brontosaurus in ghetta gialla», ecc. Mi alzai per tempo, e, correndo, andai a prendere il tram. Arrivato a Capodichino, feci un bel bagno di sudore per avere il buono di volo. Ebbi assegnato il decimo turno. Nell'attesa guardai gli aeroplani allineati sul campo e sperai di poterne un giorno pilotare qualcuno... Ad un tratto domandai ad un altro sfrenato aquilotto a che turno si fosse arrivato. Quello mi rispose «Siamo al nono!» e scappò via, perché doveva volare... Mi preparai trepidante, e, quando l'apparecchio atterrò, scappai verso di esso. Vi salii, e, con molta emozione, lo sentii correre, e poi innalzarsi. Mi trovavo in aria! Non saprei descrivere il mio contento... vedevo le cose piccolissime, le vie parevano dei nastri. Quanto era bello! Ad un tratto mi accorsi che si girava per scendere «Come, discendiamo già?». Purtroppo era così: discendiamo ed il generoso brontosaurus imbarcò una nuova infornata. Caro zio Falcone, c'eri sul campo? Io non ti vidi e me ne dispiacque molto. Ti ringrazio di nuovo, infinitamente, di tutto quanto hai fatto per me...

## IL VOLO A VELA IN GERMANIA



Si stanno svolgendo in questi giorni le gare internazionali nel famoso centro di volo a vela tedesco della Wasserkuppe. Ecco tre interessanti fotografie che riproducono, la prima: uno dei più bei veleggiatori della Germania; la seconda: l'inaugurazione delle gare, mentre parla l'asso von Gronau; la terza: un bello schieramento di apparecchi rimorchiatori

## CRONACA BREVE

IL DUCE, sabato 24 luglio, partito la mattina col suo trimotore dall'aeroporto del Littorio, ha ispezionato in volo i campi d'aviazione di Viterbo, Orvieto e Siena; quindi ha visitato a Firenze i lavori per la costruzione della nuova Accademia Aeronautica per gli ufficiali, ha assistito a Pisa al secondo volo di collaudo di un nuovo apparecchio da bombardamento, ha visitato lo Stabilimento di costruzioni aeronautiche di Marina di Pisa ed è rientrato nel pomeriggio alla Capitale atterrando all'aeroporto del Littorio.

E' STATA CONCESSA al ten. col. Mario Pezzi la medaglia d'oro al valore aeronautico in riconoscimento della sua attività come comandante del Reparto Alta Quota, che ha culminato con la conquista del primato internazionale di altezza.

DURANTE la seconda settimana di luglio, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. quattordici allievi hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado e sono stati rilasciati due brevetti di pilota civile di secondo grado e quattro brevetti di motorista civile.

DAL FEBBRAIO 1934 al 9 luglio 1937 la Società tedesca di navigazione aerea «Luft-Hansa» ha effettuato 253 traversate atlantiche con un movimento complessivo di 13 milioni di pacchi postali.

IL GOVERNO britannico ha ordinato la costruzione di una nuova nave portaerei da 23.000 tonnellate, che verrà a costare 3 milioni di sterline, pari a circa 23 milioni di lire.

PER LA TERZA VOLTA l'aviatore inglese Llewelyn ha tentato inutilmente di battere il campionato aereo Città del Capo - Inghilterra, detenuto da Broock con 4 giorni e 20 minuti. Partito, infatti, l'11 luglio da Città del Capo su un monomotore «Percival Vega Gull», ha dovuto interrompere il suo volo a Cartum nel pomeriggio del 14.

IL 15 LUGLIO scorso, nelle prime ore del mattino, per la seconda volta, a distanza di 15 giorni, un misterioso aeroplano ha sorvolato Londra a luci spente, incrociando poi sull'aeroporto militare di Hendon.

LA RUMENIA ha recentemente stipulato una convenzione aerea con la Bulgaria che le permetterà di sviluppare in modo notevole la sua rete aerea civile; fra breve verrà inaugurata una linea con la Grecia e saranno effettuati collegamenti aerei, con la Turchia, la Palestina e l'Egitto.

SU PIANI del prof. Picard, è in costruzione in Polonia un gigantesco sferico di 112 mila metri cubi, col quale si spera di raggiungere la quota di 30.000 metri e di battere il primato assoluto mondiale d'altezza detenuto dalla Russia.

SI DICE che durante questa estate il Giappone tenterà due traversate transpacifiche verso gli Stati Uniti, usando rispettivamente un monomotore «Bellanca» e un bimotore «Lockheed Electra».

UNA NOTIZIA STUPEFACENTE giunge dalla Germania: un elicottero «Focke

Wulf» è salito a 2500 metri volando per un'ora e venti minuti, percorrendo 17 Km. in linea retta e 81 Km. in circuito chiuso, alla velocità media di 123 chilometri all'ora. Così anche il primato di Breguet-Dorand con motore Hispano di 300 HP, di un'ora e due minuti, 44 Km. in circuito chiuso a 158 m. d'altezza è battuto.

Il 24 LUGLIO è stata la giornata conclusiva del raduno aereo di Zurigo, al quale, come è noto, erano state invitate a partecipare le rappresentanze delle migliori flotte aeree del mondo. L'Italia vi aveva inviato 10 apparecchi di serie, in dotazione dei nostri reparti, del tipo da caccia C.R. 32. Il capitano Remondino ne era il comandante. Le acrobazie dei nostri piloti hanno suscitato nelle parecchie migliaia di spettatori convenuti all'aerodromo il più grande entusiasmo, e hanno decretato per l'Italia

il maggior trionfo del raduno. Il Sottosegretario all'Aeronautica tedesca generale Milch, presente alla gara, ha detto alla stampa italiana.

«Ritengo che quella dei vostri connazionali sia stata la più straordinaria manifestazione di arditezza acrobatica che mai sia stata veduta. I vostri aviatori sono i migliori del mondo ed io che già due volte prima di ora li avevo visti volare — nel cielo di Ciampino e in quello di Budapest — posso assicurarvi che il mio giudizio è ben fondato, e la mia asserzione non è esagerata».

LA PRIMA STAZIONE METEOROLOGICA fluttuante, il «Carmin», lascerà fra qualche giorno il porto di Le Havre. La nave appartiene alla Società «Air France Transatlantique». Il «Carmin» dovrà stazionare nel mezzo dell'Atlantico, lontano dalla rotta delle navi, per compiere le osservazioni indispensabili per la redazione delle carte del tempo necessarie alla navigazione aerea.

#### MISS AMELIA NON E' PIU'.

Il contrammiraglio americano Murfin ha annunciato ufficialmente che la flotta ha concluso le ricerche di miss Amelia Earhart e del suo compagno di volo il 22 luglio a mezzogiorno. L'esito, purtroppo, è stato negativo. A partire da detta ora, Amelia Earhart ed il capitano Noonan sono considerati deceduti a tutti gli effetti di legge.

Per dette ricerche il Governo ha speso 4 milioni di dollari.

ANCHE gli Stati Uniti, dopo la catastrofe dell'«Hindenburg», abbandoneranno l'uso dei dirigibili, i cui piloti verranno passati all'aviazione in qualità di osservatori se non vorranno frequentare un'apposita scuola per conseguire il brevetto di pilota di aeroplano.

NEGLI STATI UNITI d'America si sta studiando seriamente intorno all'opportunità di creare un vero e proprio corpo di polizia dell'aria, che avrebbe il compito di disciplinare e dirigere il traffico aereo e di reprimere le eventuali infrazioni che i piloti troppo frettolosi potessero compiere sui regolamenti di polizia. Pare che al nuovo corpo sarà affidata anche la sorveglianza del traffico sulle «strade maggiormente percorse dalle automobili».

UNO SCIENZIATO scandinavo afferma di aver trovato il mezzo di far cadere la pioggia a volontà, sorvolando con un aeroplano le nuvole sulle quali si farebbero cadere dei pezzetti di ghiaccio che avrebbero la virtù di far scaricare le nuvole stesse dell'acqua che contengono.

## IL PENSIONATO DI GUERRA



Ha un'espressione buffa e graziosa nello stesso tempo, con quei fianchi di compensato lucido che lo fanno quasi sembrare un mobile, e la coda smilza e civettuola, con tutte le membrature che si disegnano sotto la tela ben tirata, e che sembrano il sistema nervoso di un organismo vitale. Il muso rammenta quello di una vecchia auto, dal radiatore grande e buffo, gli sportelli del cofano con file di taglietti fatte per la aerazione. I quattro tubi di scappamento che escono fuori da un lato, gli danno un aspetto tossicoloso, perchè ce lo fanno immaginare al momento dell'accensione del motore, impenacciato di fumo e di spari.

Rispettatelo: è un vecchio pensionato di guerra.

Se ne sta zitto zitto in un angolo, solo desideroso di non essere d'impaccio a quei suoi grandi nipoti che gli ronzano d'intorno un pò superbi della loro potenza, e che gli danno soggezione.

Forse non gli piace nemmeno essere notato: ha paura di un confronto che l'umilierebbe.

Ma chi conosce la sua storia, lo cerca nell'angolo buio dell'hangar, per guardarlo bene da ogni parte, e per rimirarlo a lungo, più con gli occhi dell'anima che con quelli del corpo.

\*\*\*

Insieme agli Spad, agli Henriot e a qualche altro amico d'oltre Alpe, egli nel momento della grande prova diede all'armata aerea dei nemici lezioni severissime, e in mille combattimenti mortali svoltisi al di sopra delle trincee, sia contro altri alati combattenti, sia contro quelli annidati giù, nel fango, dietro fortificazioni inforate di spari, si è meritata insieme alla sua brava croce di guerra, la nostra massima ammirazione.

Era classificato un caccia dei più veloci. A quel tempo, quando di un monoposto si diceva che era veloce, si voleva dire che poteva andare a 160 o a 170 km. all'ora. Armato di due mitragliatrici, fu un temutissimo avversario dei caccia crociati; munito di un secondo posto dietro quello di pilotaggio, servì ottimamente per la ricognizione lontana. (Ricordate il volo su Vienna?). Risultò uno dei migliori prodotti delle fabbriche di aeroplani di quell'epoca.

Era un periodo di rapida evoluzione, poichè la guerra insegnava ogni giorno nuove cose, e scopriva ogni momento nuovi difetti.

Iniziata con buffi Blériot e ridicoli Farman (denominati «gabbie da polli»), la guerra fu terminata con lo SVA.

Egli è dunque il prodotto aereo della grande guerra, è l'ultimo combattente cresciuto alla scuola di questa formidabile maestra, è il più rispettabile dei vecchi veterani.

Passato il '18, non volle riposare sugli allori: ecco che Ferrarin lo

porta, con un volo che sembra un miracolo, da Roma a Tokio.

Dopo infinite peripezie, che fanno dell'intero raid un autentico romanzo, il vecchio SVA giunse a Tokio pieno ormai di acciacchi, con le ali incapaci di sostenerlo ancora, con l'ossatura contusa ed indebolita.

Fu messo allora nel museo cittadino della capitale giapponese, appeso al soffitto di una grande sala, con accanto lunghe strisce di parole incomprensibili.

Il compensato era scollato, le ali svergolte, il radiatore bucato in più punti.

Era ormai finita per lui. Il raid Roma-Tokio fu l'ultimo grido di combattimento del veterano.

Sceltosi il più remoto angolo degli hangars, si accinse a passarvi il resto della sua vita in silenzio, nel ricordo delle glorie trascorse, godendo della gioventù potente di tutti quei suoi nipoti che vedeva ogni giorno solcare spavalamente quel cielo azzurro d'Italia che un giorno era stato la sua casa.

E quando, oggi, uno dei moderni caccia, tornando dalle nubi, gli si avvicina per riposare della lunga passeggiata, con gli ultimi brontolii del motore sembra salutarlo affettuosamente:

«Come va, vecchio mio?».

M. Guerri

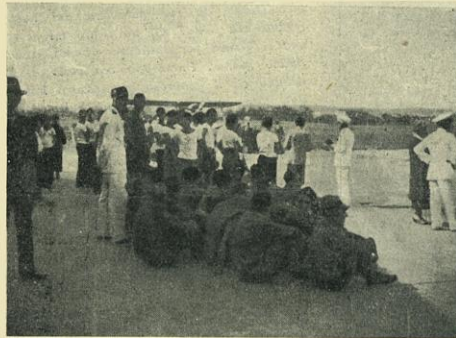


OSVALDO ROSSI - Milano. — Puoi considerarti nostro amico. Mi dispiace che i tuoi genitori non vogliono saperne di una tua eventuale carriera aeronautica. Cerca di convincerli con ragionamenti intelligenti. Ad ogni modo cerca di essere sempre saggio, volenteroso e buono. Se sarai sempre dello stesso parere, i tuoi genitori finiranno con l'accontentarti. Quali sono i genitori che non assecondano i loro figliuoli? Alla tua domanda circa l'operazione subita, ti posso assicurare che, se sei guarito perfettamente, essa non può costituire un ostacolo all'ammissione al concorso per sergenti piloti. Grazie della fotografia, che, come ti sarai già accorto, è stata pubblicata con tutto l'onore e il rispetto dovuti... all'anzianità. Scrivi quando vuoi.

CARLO VALDETTARO - Milano. — Applausi vivissimi per il successo che ha coronato la propaganda fatta tra i tuoi amici. Abbiamo preso nota del nuovo abbonato e del tuo cambiamento di indirizzo. La tua... conferenza tecnica, l'ho passata a Giarella per eventuali commenti. In quanto allo pseudonimo, ti consiglio Drago volante. Non saicosa sono i lepidotteri?... Le farfalle! E tu cosa hai in comune con questi poetici insetti? Ti faccio spedire la fotografia che ti sei meritata.

CIABATTA VOLANTE, ovvero NIPOTE FALCHETTO - Gorizia. — (Era meglio il primo, credimi). I tuoi ringraziamenti mi hanno proprio commosso. Bravo! Fa' pure «propagandissima», e noi te ne sapremo essere grati.

(Nuova posta a pagg. 10 e 11)



Alcune istantanee colte a Novi Ligure il giorno del raduno aviatorio organizzato da «L'aquilone» per i suoi abbonati

# RADUNO NAZIONALE DI VOLO VELEGGIATO AD ASIAGO

Fin dall'anno 1936 la R.U.N.A. ha istituito ad Asiago una Scuola di volo veleggiato sulla quale L'aquilone ha già pubblicato nel n. 16, uno scritto del direttore di essa, magg. pil. Atilio Todini.

Quest'anno la Scuola di Asiago ha ripreso in pieno la propria attività, che promette i migliori frutti: dall'apertura ad oggi, vale in circa un mese, i brevetti «C» rilasciati sono già una diecina.

La R.U.N.A. indice, ora, un Raduno Nazionale di volo veleggiato, che si svolgerà ad Asiago dal giorno 8 al giorno 15 di agosto. Questa manifestazione, prima in Italia con vasti criteri, darà la misura delle possibilità del volo a vela in Italia e delle realizzazioni fino ad oggi raggiunte.

I lettori de L'aquilone, che vedono nel volo a vela il primo mezzo per soddisfare la propria passione aviatoria, seguiranno certamente con attenzione lo svolgersi dei voli e delle gare.

Intanto pubblichiamo parte del regolamento della settimana di Asiago.

## REGOLAMENTO GENERALE

Art. 1. — La Reale Unione Nazionale Aeronautica, con l'ausilio della Sede Provinciale di Vicenza e della Sezione di Asiago, sotto il patrocinio della Federazione dei Fasci di Combattimento di Vicenza e con l'appoggio della città di Asiago, dell'Ente Turistico Provinciale Vicentino, dell'Amministrazione Provinciale di Vicenza, organizza, in conformità dei Regolamenti della F. A. I., una settimana di volo veleggiato dall'8 al 15 agosto 1937-XV sul campo « Romeo Sartori » di Asiago.

Art. 2. — Potranno partecipare alla manifestazione ed alle gare tutti gli alianti veleggiatori monoposti o biposti immatricolati in Italia che rispondano ai seguenti requisiti:

a) abbiano il certificato di navigabilità e di immatricolazione in corso di validità;

b) consentano l'installazione pratica del paracadute;

c) siano dotati dei seguenti strumenti di bordo: altimetro, variometro, anemometro, indicatore di virata, sbendometro a pallina, bussola. (Gli apparecchi mancanti di questi tre ultimi strumenti potranno prendere il volo solo dietro speciale autorizzazione della Giuria);

d) paracadute (che potranno essere forniti dalla R.U.N.A. in relazione alla disponibilità);

e) consentano la possibilità di installazione del barografo.

Art. 3. — Possono partecipare a questo Raduno:

a) i piloti di alianti muniti di brevetto «C»;

b) i piloti muniti di brevetto a motore

di I e II grado che abbiano conseguito l'attestato «B» di volo a vela e possano dimostrare di avere compiuto almeno 5 voli a rimorchio aereo;

c) tutti i piloti suddetti debbono essere muniti di licenza sportiva per l'anno 1937 ed essere in regola con i relativi brevetti di pilotaggio;

d) per i piloti che non abbiano compiuto il 21° anno di età deve essere presentata l'autorizzazione di chi esercita la patria potestà. Tale dichiarazione deve essere regolarmente legalizzata.

Art. 4. — Nessun concorrente potrà partire per un volo di distanza, se a giudizio della Giuria non sia munito dell'equipaggiamento necessario.

Art. 5. — Gli alianti dovranno essere provvisti di assicurazione riguardante danni verso terzi per il valore minimo di L. 100.000.

La R.U.N.A. in materia si riserva di fare una assicurazione cumulativa e comunicherà le condizioni di polizza a tutti quei concorrenti che vogliono farne richiesta ed usufruirne.

Art. 6. — I piloti che non siano muniti di una polizza di assicurazione riguardante la propria persona, dovranno rilasciare una dichiarazione che sollevi la R.U.N.A. da qualsiasi responsabilità in materia.

Pure per tale assicurazione la R.U.N.A. procurerà di ottenere le tariffe minime.

Art. 7. — E' desiderabile che ogni gruppo partecipante abbia il seguente equipaggiamento:

a) un automezzo per traino;

b) un rimorchio per trasporto di alianti;

c) un carrello per lo spostamento degli alianti sul campo;

d) personale di assistenza addetto ai lavori necessari per traino, decollo, montaggio, ecc.;

e) un velivolo a motore attrezzato per il rimorchio con relativo pilota.

La R.U.N.A., nei limiti della possibilità e della disponibilità dei propri mezzi, potrà integrare in parte le deficienze dei concorrenti che non abbiano quanto richiesto dall'Art. 7. In tale caso la R.U.N.A. non assume nessuna responsabilità per quanto concerne la tempestività dei recuperi degli apparecchi, né per eventuali danni di trasporto.

Art. 8. — Per ogni giornata volativa l'ordine di partenza verrà stabilito mediante sorteggio. Le partenze avranno inizio all'ora che sarà ritenuta opportuna dalla Giuria, e cesseranno per ordine della stessa Giuria.

Tutti i concorrenti potranno conoscere l'ordine della giornata di partenza la sera precedente.

Qualora un concorrente non fosse pronto alla partenza nel momento che gli spetta, passerà in coda al turno.

La Giuria stabilirà giornalmente la quota

di sgancio e la distanza minima giornaliera per entrare in graduatoria nella massima distanza giornaliera.

La Giuria stabilirà inoltre una delimitazione perimetrica intorno al Campo di Asiago, entro la quale deve avvenire lo sgancio di tutti gli apparecchi.

Art. 9. — Le iscrizioni devono essere fatte per ogni singolo apparecchio con scheda sottoscritta dal proprietario. Su ogni apparecchio potrà volare un certo numero di piloti, che devono essere specificati nominativamente sulla scheda di iscrizione e non superare il numero di quattro.

La Giuria potrà, in deroga a quanto sopra, permettere, caso per caso, la sostituzione o l'aggiunta di altri piloti.

Art. 10. — Ad ogni aliante non potrà essere assegnato un numero di persone superiore a quattro, esclusi i piloti. Il numero dei componenti questo personale di assistenza deve essere elencato nelle schede di iscrizione.

Art. 11. — La R. U. N. A. metterà a disposizione per i voli tre o quattro apparecchi da rimorchio con i relativi piloti per i concorrenti che non abbiano tale attrezzatura, o che ne facciano domanda.

La R.U.N.A. fornirà pure gratuitamente la benzina per i rimorchi aerei.

Ogni veleggiatore, però, dovrà essere fornito del proprio cavetto da rimorchio, la cui lunghezza non dovrà essere inferiore ai metri cento.

Art. 12. — Prima dell'inizio dei voli, avrà luogo un controllo tecnico degli alianti, fatto a cura del R. I. N. ed A.; controllo che ha lo

scopo di stabilire l'esistenza di eventuali guasti che possano essere occorsi durante il trasporto, i recuperi, gli atterraggi, ecc.

Art. 13. — Le iscrizioni sono gratuite e si chiudono alle ore 18 del giorno 30 luglio 1937-XV e devono essere inviate, servendosi dell'apposito modulo, alla Reale Unione Nazionale Aeronautica, Via Lepanto 6, Roma.

Le iscrizioni in ritardo saranno accettate fino al 5 agosto dietro pagamento di L. 200 per ogni aliante, e dovranno essere inviate al Comando della Scuola di volo veleggiato di Asiago.

Art. 14. — I veleggiatori dovranno trovarsi sul campo entro il 6 agosto ed i singoli possessori degli apparecchi dovranno provvedere

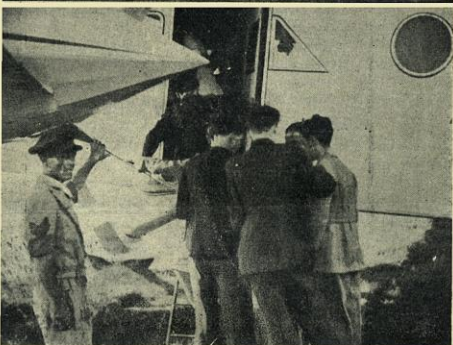
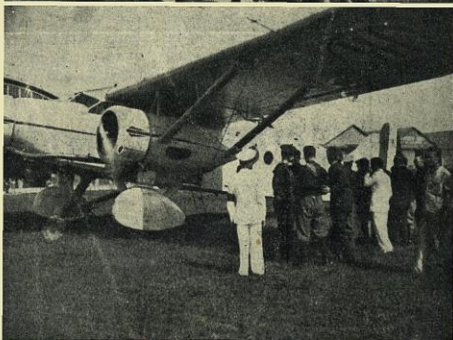
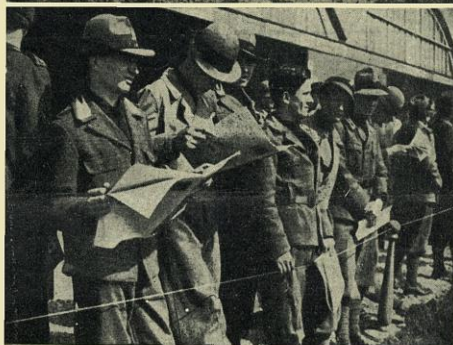
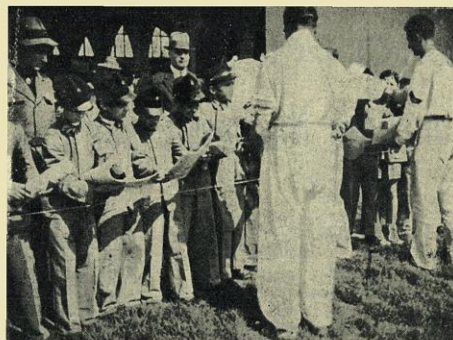
dere a loro spese per il trasporto degli stessi sull'aeroporto.

Art. 15. — La Scuola di volo veleggiato di Asiago della R.U.N.A. provvederà gratuitamente al ricovero degli apparecchi nei limiti delle possibilità esistenti nell'aeroporto. La R.U.N.A. farà in modo che nessun apparecchio rimanga all'aperto.

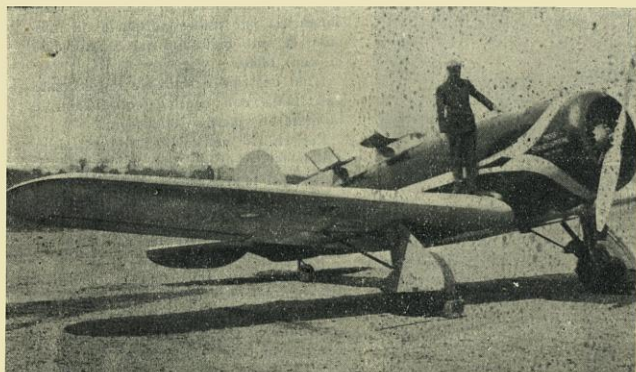
Art. 16. — Tutte le spese di soggiorno, alloggio e vitto saranno a carico dei partecipanti.

La R.U.N.A. fornirà informazioni sugli eventuali trattamenti di favore che potrà ottenere dalla locale Azienda Turistica.

Seguono altri articoli riguardanti particolari di organizzazione,



Scene colte sul campo di Mirafiori durante i giorni di voli d'istruzione organizzati dal nostro giornale per i suoi abbonati.



L'americano Clarence Chamberlain, che dieci anni or sono transvolò con un «Belanca» l'Oceano Atlantico, si sta ora accingendo a tentare, con sua moglie, un volo stratosferico America-Europa ad una quota superiore ai 10 mila metri, con l'apparecchio che qui vedete.

# La Palestra dell'aeromodellista

## Concorso Nazionale per modelli volanti

La Presidenza della Reale Unione Nazionale Aeronautica comunica che la data del Concorso Nazionale di modelli volanti dell'anno 1937 XV è prorogata a data da stabilire, che sarà comunicata a tempo opportuno.

Il rinvio è dovuto all'effettuazione, dal 22 al 29 agosto, del «H° Radano del Littorio», che impedirebbe l'organizzazione del Concorso.

volanti, nei giorni immediatamente precedenti, in maniera che i migliori aeromodellisti, Giovani Fascisti, possano partecipare anche al Saggio che si svolgerà, come nell'anno decorso, alla presenza del Capo del Governo.

In considerazione di quanto sopra la Presidenza della R.U.N.A. dispone che il tempo utile per l'effettuazione delle eliminatorie provinciali sia esteso a tut-

tervenire, come a quello dell'anno 1936, una squadra di aeromodellisti, in base ad accordi con l'Ispezzione Generale per la Preparazione Premilitare e Postmilitare della Nazione: per tale ragione, non appena sarà fissata la data del Saggio, la Presidenza della R.U.N.A. disporrà per l'effettuazione del Concorso di modelli

to il 31 agosto, e che i risultati con le iscrizioni al Concorso le pervengano non oltre il 5 settembre.

Infine, poichè il rilascio degli attestati ha avuto inizio in epoca tale da non consentire, per l'anno corrente, la disposizione che i concorrenti debbano aver ottenuto l'attestato da almeno 3 mesi, od 1 mese, oppure 6 mesi, secondo le diverse categorie e per la gara di modelli con motore meccanico, la Presidenza della R.U.N.A. ha abrogato le disposizioni contenute a tale riguardo negli articoli 2 e 20 del Regolamento.

## La costruzione dei modelli volanti

In seguito alle insistenze dei numerosi nuovi lettori che sono venuti ad ingrossare le file degli appassionati, d'aeromodellismo, siamo venuti nella determinazione di riprendere la pubblicazione delle lezioni di Giurella sulla costruzione di un aeromodello a tubo, che per la parte riguardante l'elica ed il motore elastico costituisce sempre un utile complemento delle nozioni apprese con la costruzione del veleggiatore «Roma».

### PREMESSA

Persuasio che l'Italia non debba essere inferiore alle altre Nazioni anche nel campo dell'aeromodellismo, con entusiasmo mi assumo il compito di dettare, a quanti appassionati e volenterosi vorranno seguirmi, le norme più semplici e pratiche per diventare aeromodellisti.

Da molti anni si effettuano gare e concorsi per modelli volanti a cui partecipano pochi, e quasi sempre gli stessi, con attorno tanti altri entusiasti che vorrebbero divenire abili come loro, e non vi riescono, non perchè incapaci, ma unicamente perchè quando decidono di mettersi all'opera, progettano subito costruzioni difficili, e le iniziano nelle più impensate e peggiori condizioni, senza dati, senza guida e con la sola idea di voler costruire non per imitare, ma addirittura per superare quelli che oggi sono già campioni e sono divenuti tali con un tirocinio più difficile di quanto si possa credere.

No, non si deve fare così: occorre prima imparare a costruire, sia pur copiando ciò che altri ha già fatto, ma seguendo norme teoriche e pratiche che sono indispensabili.

Non mi dilungherò in frasi e premesse che ritengo inutili e dirò solo che, prima di accingersi a costruire, occorre preannunciarsi di molta pazienza e molta volontà di riuscire.

Vi sono diversi sistemi per costruire,

ma io mi atterro a quello basato sul sistema del traforo, che è ritenuto il più facile ed il più adatto per ottenere strutture leggere e robuste; senz'altro mi accingerò a spiegare, nel modo più comprensibile, la costruzione di un semplice aeromodello, senza perdersi ad analizzare principi e teorie che potrebbero rendere difficile ciò che, spiegato praticamente, risulta facile.

Prima di tutto occorre crearsi una piccola officina, munendosi degli attrezzi più adatti ed indispensabili che sono i seguenti:

Un'assicella di legno per traforo.  
Uno strettioio per fissare l'assicella al tavolo.

Un archetto per traforo con lunghezza non inferiore a 30 centimetri.

Due dozzine di lame seghetti per trafo-

ro dei numeri 00, 0 e 1 (non sono consigliabili i seghetti a denti spaziati o così detti lampo).

Una dozzina di lame seghetti per traforo metalli del numero 0.

Un trapano a elica per traforo con puntine, o, meglio, un trapano a mano con morsetto autocestrante per punte fino a 6 millimetri.

(Questo trapano servirà anche per caricare l'elastico quando si tratterà di far volare il nostro aeromodello).

Alcune puntine da trapano dei diametri di mm. 1, 1,5, 2, 2,5 e 3.

Una piccola morsa parallela da banco.

Una serie di cinque o sei piccole lime di taglio fino.

Un paio di tenaglioli piatti.

Un paio di tenaglioli tondi.

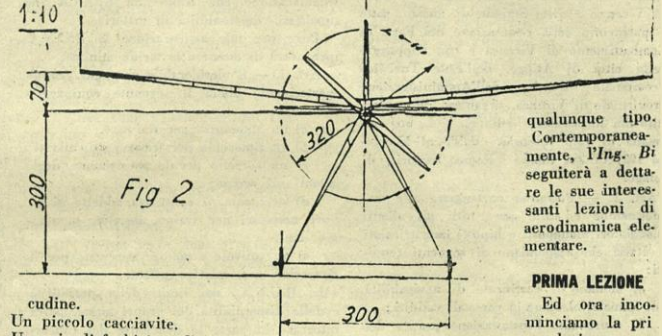
Un paio di tronchesini.

Un saldatore di rame con stagno e acido apposito.

Un piccolo martello.

Un bulino.

Una piccola piastra di ferro dello spessore di 8-10 mm. che servirà come in-



qualunque tipo. Contemporaneamente, l'Ing. Bi seguirà a dettare le sue interessanti lezioni di aerodinamica elementare.

### PRIMA LEZIONE

Ed ora incominciamo la prima lezione.

Vi presento subito tre disegni del modello che vogliamo costruire.

Tale modello è la riproduzione di un tipo già conosciuto e che si presta molto per chi si inizia alle costruzioni aeromodellistiche, poichè ha sempre dato ottimi risultati.

Nel disegno il modello è rappresentato in tre viste: la fig. 1 rappresenta la vista di fianco, la fig. 2 la vista di fronte e la fig. 3 la vista in pianta.

Il disegno è riprodotto in scala di 1/10 del naturale.

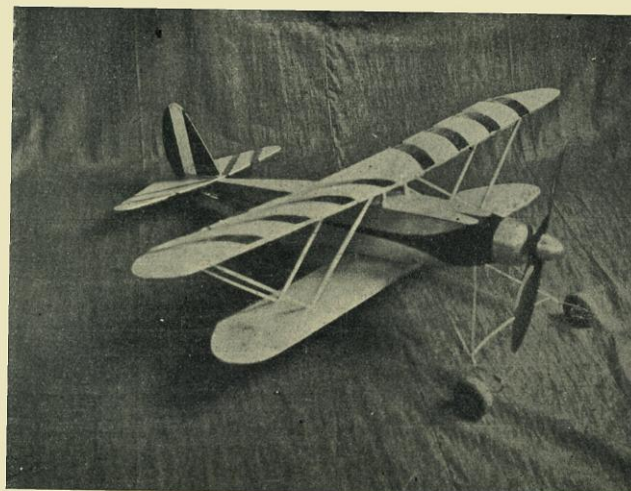
Dunque il modello di cui iniziamo la costruzione è del tipo monoplano monomotore con elica trattiva in presa diretta. Esso è costruito su un tubo di legno della lunghezza di mm. 1300 (tale lunghezza può essere portata a un massimo di mm. 1500; ma noi ci atterremo ai mm. 1300).

L'ala del tipo a sbalzo è leggermente rastremata con centine equidistanti e montate su quattro longheroni.

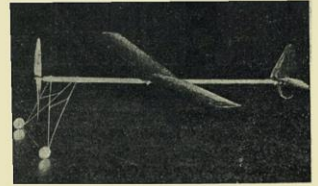
Per chi lo volesse sapere, il profilo è il n. 608, Cottinga 389; rimandando a più avanti la trattazione di questo argomento, per ora ci limiteremo a copiare con esattezza le centine secondo la illustrazione, a grandezza naturale, che sarà pubblicata.

L'ala ha una lunghezza o, per dire più esattamente, un'apertura alare di millimetri 1100 con una larghezza, o profondità, o corda, della centina massima di mm. 220 e minima di mm. 140. Ha perciò una superficie alare e portanti di mq. 29,8, che però noi calcoleremo di soli mq. 19.

Anche i piani di coda sono con centinata. Tanto l'ala che i piani di coda sono ricoperti di carta verniciata con vernice impermeabile e sono forniti di



Un biplano di Michele Giovanni Simoncini di Palermo.



Un modello a tubo costruito dagli allievi della Scuola di avviamento professionale di Tolentino.

attacchi, che, mediante legature, permettono di fissarli al tubo.

Il carrello è in filo d'acciaio e così il pattino di coda. L'elica è in legno ed ha il diametro di cm. 32 con passo di cm. 30. Il motore è formato da una matassa di elastico, e premesso che un aeromodello di questo tipo, perché voli, occorre che abbia un peso totale proporzionato alla superficie portante nei limiti fra i 12 a 20 grammi per decimetro quadrato, avremo un peso totale di circa 300 grammi. Però avverto che, riuscendo a mantenere il peso più prossimo al limite minimo, avremo con maggiore facilità un risultato assai migliore.

Come ho detto, poiché in questa prima costruzione si tratta di imparare a costruire, non ci intratteremo sulla parte tecnica; ma inizieremo senz'altro il lavoro incominciando dall'ala che è la parte più complessa ed interessante.

Prenderemo un foglio di carta da disegno e disegneremo in grandezza naturale e in pianta una mezza ala, tenendo presente che la prima cernina dista di mm. 12 dalla mezzaria e che tutte le cernine distano fra loro di mm. 80. I longheroni, paralleli fra loro, distano l'uno dall'altro mm. 60 i due centrali inferiori, e mm. 120 i due esterni che sono superiori.

Avverto che la distanza delle cernine è arbitraria; ma occorre non eccedere nei limiti perché si rischia di falsare, con la ricopertura, il profilo alare la cui esattezza è di prima importanza.

Eseguito il suddetto disegno, occorrerà farne la riproduzione copiandolo su altro foglio in modo che la mezza ala risulti simmetrica alla prima; su uno di questi misureremo la lunghezza o, per dir meglio, la corda delle diverse cernine.

Giarella.

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

CARLO VALDETTARO - *Lentate sul Seveso*. — Dopo che avrai finito di costruire il « Roma » farai bene, anziché passare subito a un modello a elica, a continuare a perfezionarti ed a studiare con modelli veleggiatori. Poi, quando questi non avranno più segreti per te, potrai tentare gli altri, o per meglio dire l'elica, che è l'osso più duro di tutta l'aviazione. Il dispositivo per rendere l'elica folle quando la matassa è scarica è conosciuto, ma può essere semplificato facendo la sbarretta inclinata lateralmente, in modo che quando la matassa è carica, la sbarretta preme contro una delle pale; quando la matassa è scarica, invece, sono le pale che spingono in avanti tutto l'alberello, girando liberamente, a scatto libero.

EUGENIO SAVALLI - *Palermo*. — Le tavolette di pioppo sono ottime; il compensato di betulla, tuttavia, è più resistente. Il prolungamento anteriore delle due cernine centrali serve di raccordo fra l'ala e la fusoliera. Le cernine devono essere piene. Per il peso, compreso il piombo per il centramento, puoi arrivare a 16 o 17 gr. per dm. quadrato. In quanto alla distanza del bordo d'attacco dell'ala dal muso della fusoliera, cerca di fare in modo che l'ala risulti, dopo eseguito il centramento, a circa 1/4 della lunghezza della fusoliera.

CARLO PABLI - *Trieste*. — L'idromodello « Sid 66 » è stato pubblicato come esempio al quale ispirarsi, più che per servire di modello da costruire. A Trieste si lavora da molto tempo alla costruzione ed allo studio di idromodelli: rivolgti alla scuola della R.U.N.A. vedrai che ti sarà utilissimo.

FRANCO RIVIGNA - *Torino*. — Ti consiglio di costruire il modello esattamente secondo la descrizione: quando l'avrai provato, potrai apportare le modifiche che troverai utili.

MARINO SELLI - *Bologna*. — Le cernine del « Roma » devono essere piene. Per i bordi d'attacco e d'uscita dei piani di coda puoi adoperare un listello di mm. 2x1:

## Gli aeromodelisti italiani di Tunisi

Il giorno 28 giugno, sul campo delle « Junes Ailes » al lago Sedjoumi, si è svolto

nel bordo d'uscita, dopo ultimata la costruzione, dovrà arrotondare gli spigoli esterni. Ti faccio mandare alcuni modelli di cartone.

giar.

domenica precedente per il tempo avverso. L'attesa per questa importante ed interessante competizione era fervida dato il numero dei concorrenti, tutti giovani di eccellenti doti, che sono riusciti a costruire modelli veramente degni di ogni considerazione.

Il rinvio della prova ha servito a mettere maggiormente a punto gli apparecchi, cosicché si è potuto assistere a ottimi lanci e voli, specialmente da parte dei modelli presentati dai giovani studenti liceali.

Infatti ancora una volta la squadra del Liceo Italiano ha superato con successo la difficile competizione. Come già con i veleggiatori, anche con gli apparecchi ad elastico i liceali hanno battuto in ottimo stile e con buoni risultati i loro competitori. Le

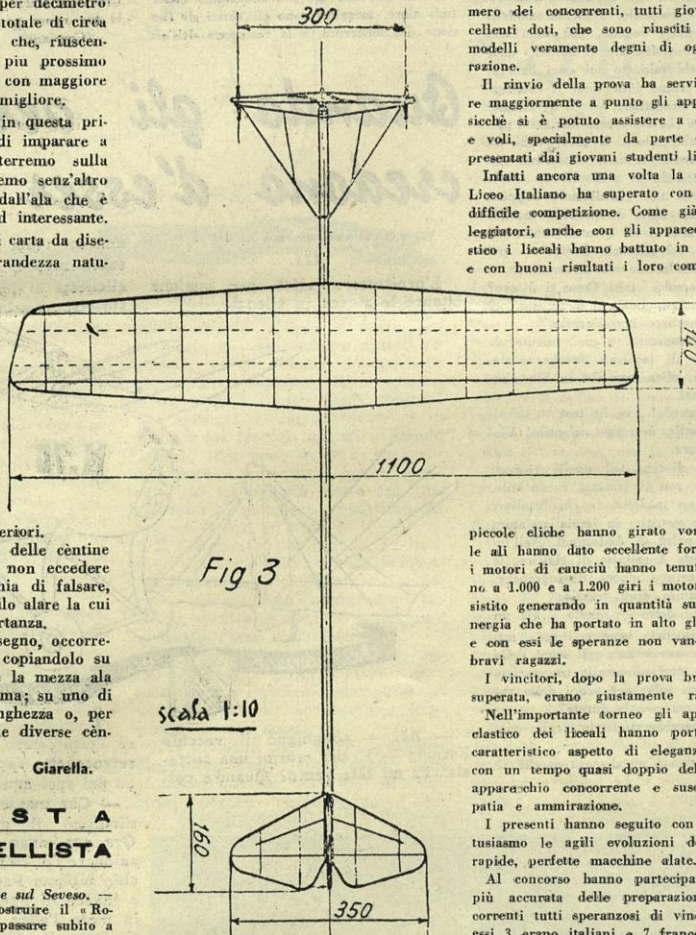


Fig. 3

scala 1:10

il campionato per modelli volanti ad elastico, che non si era potuto effettuare la

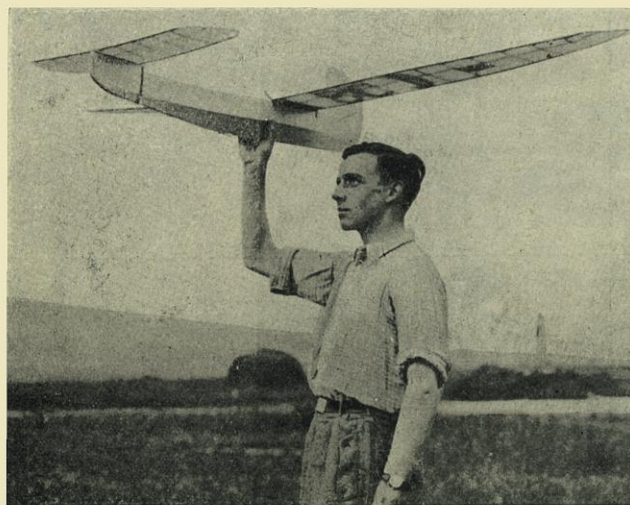
piccole eliche hanno girato vorticosamente, le ali hanno dato eccellente forza portante, i motori di caucciù hanno tenuto bene. Fino a 1.000 e a 1.200 giri i motori hanno resistito generando in quantità sufficiente l'energia che ha portato in alto gli apparecchi e con essi le speranze non vane dei nostri bravi ragazzi.

I vincitori, dopo la prova brillantemente superata, erano giustamente raggianti.

Nell'importante torneo gli apparecchi ad elastico dei liceali hanno portato il loro caratteristico aspetto di eleganza, vincendo con un tempo quasi doppio del più vicino apparecchio concorrente e suscitando simpatia e ammirazione.

I presenti hanno seguito con sincero entusiasmo le agili evoluzioni delle piccole, rapide, perfette macchine alate.

Al concorso hanno partecipato, dopo la più accurata delle preparazioni, 10 concorrenti tutti speranzosi di vincere: tra di essi 3 erano italiani e 7 francesi. Vennero effettuati complessivamente 3 voli ufficialmente cronometrati.



Gustavo Aldinger, concorrente tedesco nella categoria dei modelli « canard » al Concorso Internazionale austriaco del maggio scorso.



Eccovi Alessandro Pugnetti di Milano, che è giustamente soddisfatto del proprio veleggiatore.

La classifica ha veduto al primo posto l'apparecchio presentato da Caminiti Antonio, del Liceo Italiano. Il modello del bravo liceale ha compiuto un bel volo di 1 minuto 5" 1/5. Anche il secondo posto in classifica spettò ad un nostro studente. Infatti esso venne occupato dall'apparecchio di Caminiti Valfredo, pure del Liceo Italiano.

Il risultato ottenuto premia la passione, il lavoro e la genialità di questi nostri futuri aquilotti.

Ancora una volta elogiame la perseveranza, l'intelligenza dei bravi studenti delle nostre scuole, i quali sono riusciti a trionfare di avversari agguerriti in un concorso di grande importanza.

Una parte del merito della loro vittoria spetta al prof. Maralla, il quale con diligenza e competenza ha insegnato e insegna ai nostri giovani liceali i segreti del volo, propagando fra di essi gli elementi della speciale e difficile scienza.

Il nostro augurio ai bravi liceali per le future competizioni, nelle quali certamente sapranno ancora affermarsi.

Ecco la classifica del concorso:

1. Caminiti A. Primo volo 40", secondo 39", e terzo 1'5" 1/5.
2. Caminiti V. Primo volo 35" 9/10, secondo 18" 4/5, e terzo 58" 3/5.
3. Caylet. Primo volo 9", secondo 36" e terzo 34".
4. Caylet con un altro apparecchio che vola nella terza prova per 32".
5. Caminiti V. con un altro apparecchio che vola nella prima prova per 29" 1/5, nella seconda per 17" 1/5 e nella terza per 25" 2/5.
6. Maareck. Primo volo 16" 2/5; secondo 25" 5/10; terzo 6".
7. Boubli. Primo volo 18" 1/5; secondo 21"; terzo 6" 2/5.

Seguono altri.

### AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

# MOVIO

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937  
con listino prezzi inviando una lira

# CRONACHE TORINESI

(Continuazione dal N. 26)

II.

Sempre accompagnato dalla mia soletta guida, sono entrato nell'aula, sita nelle immediate vicinanze del laboratorio. E' questa una grande aula le cui pareti sono tappezzate di frasi del Duce e di disegni riprodotti dell'attività modellistica. In fondo, attorno ad una cattedra, erano radunati i modellisti del II corso ed i banchi prospicienti erano pieni di rotoli di carta bianca: i progetti.

Mi fermai e con lo sguardo interrogai il mio amico:

— Avviciniamoci senza rumore — mi sussurrò — così osserverai meglio. Ora sono tutti là radunati perchè gli ingegneri stanno esaminando un progetto.

Ci avvicinammo, e, ficcando la testa tra l'un modellista e l'altro, vidi disteso sul tavolo un progetto di veleggiatore, e i diversi modellisti attentissimi, sia alle parole degli insegnanti, sia alle correzioni che via via venivano apportate al modello.

Diceva l'ingegnere che aveva spiegato aerodinamica:

— Ecco, avendo apportate queste piccole correzioni di forma, e avendo aumentato un po' le dimensioni dei piani, e credo che, per l'aerodinamica, questa sia a posto. Ma mi sembra che tutti voi vi siate dati un po' troppo alle costruzioni giganti... mi sembra, che costruire ali di due o tre metri e che siano resistenti all'urto d'atterraggio e alla flessione in volo, e a tanti altri sforzi aerodinamici, sia una questione grave... doniamo la parola al mio collega e sentiamo la sua opinione.

— E' vero — rispose l'interpellato, che già in precedenza aveva impartito lezioni sui materiali — Sembra proprio che le mie lezioni siano state dimenticate (e sorride) forse perchè la teoria costruttiva è molto differente per risultati da quella che poi sarà la pratica. Ma veniamo al nostro caso.

Questa è un'ala di tre metri. Bisogna osservare anzitutto la flessione... i materiali da adoperare... — Io mi ritrassi, sentendomi toccare, mentre l'insegnante continuava. Era la mia guida che mi diceva: — Vedi, i nostri aeromodellisti torinesi tu non li conosci ancora, sei appena arrivato!... Quindi

sappi che le lezioni sui materiali le amano poco... loro ti comprano un listello da 3 per 2 o un bastoncino tondo, tac, te lo applicano all'ala e chi s'è visto s'è visto. Così succede che, certe volte, ottengono carichi bassi e le ali risultano resistenti, altre volte i carichi sono elevati e allora addio... Del resto, guarda con che faccia ascoltano quel povero maestro, forse è vero, è un po' troppo teorico; lui, se non ci mette dentro le formule, non è contento, e gli aeromodellisti, meno formule vedono, più sono contenti... Andiamo a sfogliare di nascosto qualche progetto abbandonato sui quei banchi?

— Sì, è un'ottima idea; così li commentiamo senza il progettista. — Ci avviammo: — Ti garantisco che troveremo una forte percentuale di veleggiatori, e quei pochi « a motore » trascurati, sia nella concezione che nel disegno; guarda — e sfogliò un rotolo — veleggiatore... non guardiamolo neppure ed andiamo alla caccia di quello a motore. — Così sfogliamo 7 od 8 rotoli contenenti tutti eleganti veleggiatori. Dopo un po' ne troviamo finalmente uno a motore:

— Eureka! eccolo... toh! Come ti dicevo? Guarda se non sono di senso depravato... ti sembra una fusoliera aerodinamica?

— No, assolutamente: e poi, niente di nuovo in fatto di tecnica... fusoliera, ala, timoni, matassa, elica, carrello in filo d'acciaio e basta; poi...

— Guarda, guarda!... ne ho trovato un altro: lascialo quello, è troppo infantile! Vieni qui ed osserva.

Era un bel disegno, di quelli ricavati dai lucidi, fatto con accuratezza e con stile. Rappresentava un modello, la cui fusoliera era interamente costruita in impiallacciatura ed addirittura priva di diaframmi. Nell'interno erano poste 3 matasse di elastico, le quali, con opportuno giuoco di ingranaggi azionavano un'unica elica tripala:

— Ecco — ho detto — questo è già un bel progetto, disegnato bene ecc... ma, vorrei sapere se veramente, agli scopi della durata del volo, servono meglio tre matasse piuttosto che una sola: agli scopi della potenza va bene, ma per la durata?

— Già, bisognerebbe studiarlo meglio questo problema...

— E se si cercasse un dispositivo che le

facesse scaricare prima una, poi l'altra e poi l'altra ancora, non sarebbe meglio?

— Sei sempre tu — e mi batté una mano sulla spalla — sempre in cerca di cose nuove... ma perchè non lo studi da te, questo sistema?

— Io lancio l'idea, la risoluzione la lascio agli altri: e poi non deve essere cosa molto difficile... Si potrebbe, ad esempio, basarsi sulla tensione degli elastici...

Ritornammo presso al tavolo e sentimmo le ultime parole dell'istruttore:

— Si ricordino che più aumentano l'apertura alare, maggiori sono gli sforzi di flessione dei longaroni, e la resistenza dell'ala

è più compromessa... li facciamo più piccoli... benedetti loro, si tengano sui due metri! Suonò il campanello che annunciava la fine della lezione e noi ci avviammo all'uscita.

— Senti, Musca — mi disse la guida — andiamo fra una settimana al Campo dell'Aeronautica d'Italia, e vedrai qualche bella novità: sei contento?

— Vuoi farmi qualche gentile sorpresa... e va bene, telefonami venerdì o sabato e ci metteremo d'accordo per l'ora e per il tram. Ciao e... grazie dell'aiuto... bada però che la tua opera non è ancora finita...

(Continua). Franco Muscarello.

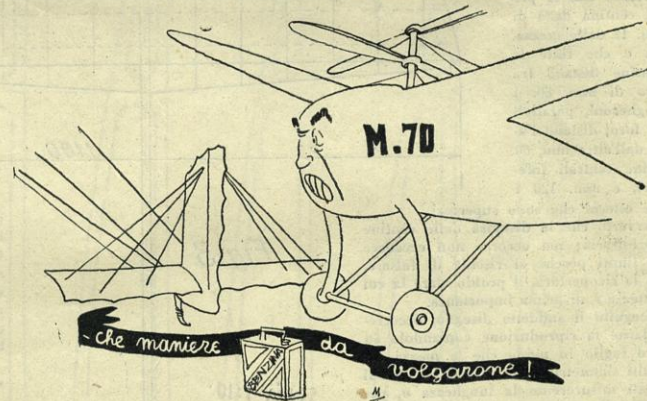
## Quando gli aeroplani credono d'esser soli...

(Continuazione dal n. 24)

III.

L'ornitottero agitò per qualche istante le alacce in silenzio.

non mi resta che ricambiare, — e subito mise in moto la sua decrepita elichetta di legno. Per quanto questa girasse relativamente adagio, pu-



— Bè? — sogghignò il vecchio Farman — E' per usarvi una cortesia che mi fate vento? Quand'è così

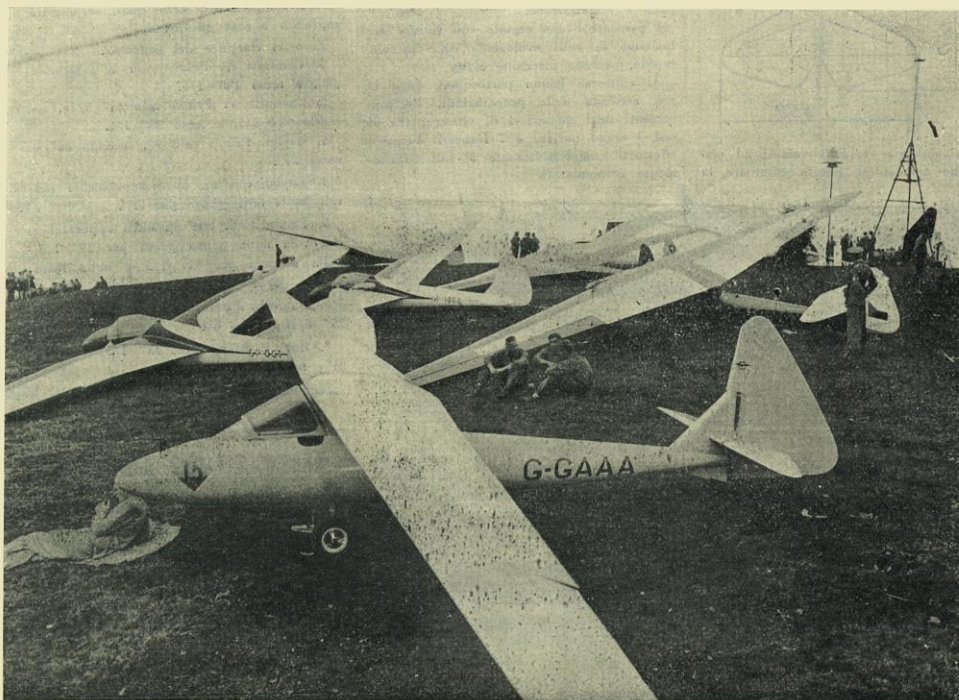
re l'ornitottero, investito, in pieno, retrocedette vacillando sino al gruppo dei suoi amici.

— Che maniere da volgarone! — s'indignò il girelicoplanittero. — Ora, ora vengo io! — e s'affrettò ad azionare l'elica per lanciarsi sul vecchio biplano Farman, ma si confuse e invece di quella orizzontale mise in moto l'elica verticale, col felice risultato di mettersi a saltellare in modo buffissimo pestando le ruote dei vicini. Sorsero grida di dolore e di protesta:

— Oh! Attento! Parbleu! My goodness! Caramba! Mi piace molto la danza, ma... Oh, i miei poveri piedi!

Successe un parapiglia indescribibile. Tutte quelle strane, complicatissime macchine si agitavano, quale per soccorrere il vicino, quale per reagire contro qualche urtone involontario. Sembravano aver dimenticato la comune ostilità contro il Farman che era tornato tranquillo al mio fianco, ridendo come un matto.

In quel mucchio urlante e scricchiolante avvenivano le cose più bizzarre e penose. La punta d'un'ala dell'ornitottero s'era impigliata nel carrello del girelicoplanittero, che, a sua volta, non riusciva a districare le sue eliche contorte dai rotori d'un giroplano. Di repente, dal margine della mischia, spiccò un salto un elicottilifero. Si librò ronzando, fremendo, fischiando, per un paio di secondi sul gruppo in convulsione e vi si abbatté sopra di schianto. Gemiti, imprecazioni, grida di soccorso si sprigionarono dal



Eccovi alcuni dei numerosi veleggiatori partecipanti al concorso che si sta svolgendo alla Wasserkuppe (Germania).

groviglio e si udì distintamente una voce stridula inveire:

— Ma insomma, come si può essere canagie fino a questo punto?  
— Scusatemi, amici. — balbettò

Mi risovvenni, per fortuna, d'una vecchia storia su certi ubbriachi i quali, addormentatisi in un pagliaio, al risveglio si lagnano di non saper più riconoscere le gambe proprie

sentivo un forte getto di liquido sul viso, e poi un altro e un altro ancora...

.....  
Ho detto forse e ho fatto bene, perchè in realtà si trattava di tutt'altro. Gli aeroplani erano diligenti e di fronte a me, illuminato dal sole nascente, stava accoccolato il guardiano dell'aeroporto, ten-

tendo un secchio d'acqua con una mano e spruzzandomi il viso con l'altra.

— Ma, caro signore, — mi disse con un sorrisetto che mi dispiacque — non gliel'hanno insegnato da bambino che fa *bua alla testina* buttarsi a capofitto dalla finestra?

Il mercante di nuvole  
FINE



confuso e tremante l'elicoplanigero — Vi giuro che non l'ho fatto apposta.

— Storie! Volete dire che non sapevate d'aver azionato le vostre ridicole eliche?

— No, questo no. Solo che non credevo affatto che mi avrebbero sul serio sollevato da terra. Voi capite. No? Sulla carta dei progetti voliamo benissimo, ma poi...

— Bella ragione! — ringhiò un membruto giroplanante — Come se la teoria non fosse tutto. Parlate come uno di quei balordi carretti volanti che girano lassù...

— Chiamateli carretti, — intervenne il Farman, ghignando — ma intanto volano.

— Che insolente! Quasi quasi... Ma no, lasciatelo perdere. Non è bene comprometersi con certa gente!... — vociarono confusamente i molti -otteri, -itteri e -giri.

— Niente affatto! — insistè il giroplanante — Una lezione gliela voglio proprio dare a quel ceffo da galera, — e, smaniosamente, cercò d'avventarsi facendosi largo tra la ressa.

— Va bene, va bene! — strillò una voce — se volete fare a pugni fatelo, ma non servitevi di me.

— Come sarebbe a dire?  
— Che è la mia elica codesta, non la vostra.

— Ma non sarete matto, per caso?

— No, ha ragione, signor mio! — sopravvenne un altro — Tanto è vero che state anche marciando col mio carrello.

— Zitto voi! — saltò fuori un terzo — Non protestate proprio voi che in questo istante adoperate la mia coda. Lasciatemela stare!

Il tafferuglio ricominciò di bel nuovo. Era accaduta una cosa realmente buffa: che quelle stravaganti macchine s'erano talmente intrecciate e mescolate l'una con l'altra che non riuscivano più, non solo a separarsi, ma a riconoscere con certezza i propri elementi, tanto essi erano eterogenei e assurdi.

Accanto a me il Farman si rotolava in terra in preda a un convulso accesso di risa, così forte che temetti dovesse da un momento all'altro schiantare. Ora, avrò torto forse, ma a me non piace che qualcuno scoppi accanto a me, specie se mi è simpatico, e perciò cercai un mezzo di far cessare quel putiferio.

da quelle del vicino, a causa della paglia che le ricopre in parte. Ricordando che essi furono aiutati da un passante che li prese a legnate in modo che ciascuno, per scappare, ritirò a sé i propri piedi, brandii una spranga di ferro trovata lì in terra e mi lanciai innanzi gridando "Oilà!". C'è poco da dire; sarà romanzesco e antiquato quanto vorrete, ma un bell'olà, detto col giusto tono al momento opportuno, fa sempre il suo effetto.

E l'effetto, nel mio caso, fu questo: che i giroplananti, gli ornitotteri e sbilenca compagnia mi si fecero addosso con ammirabile accordo, mentre io roteavo la spranga menando botte alla cieca.

Che momenti, ragazzi! Con la coda dell'occhio potei vedere che i monopiani e i biplani, all'appello del vecchio Farman, accorrevano rugendo in mio soccorso.

Che accadde poi? Forse picchiando un po' troppo forte debbo aver sfondato qualche serbatoio di benzina; perchè repentinamente mi

Collaborazione dei giovani

## AQUILA D'ORO

Ero felice, perchè sul mio petto spiccava finalmente una bella aquila d'oro.

Così il mio sogno di pilota sviatore era diventato realtà. Solo ora potevo accorgermi che tutte le ore della mia fanciullezza passate dietro il muro di cinta del campo d'aviazione, ad osservare apparecchi, fusoliere e motori, non erano state spese invano.

Ricordo che facevo degli occhioni grossi così, al pensiero che anch'io sarei potuto diventare un uccello dell'aria.

Ancora ricordo che ogni settimana più che leggere divoravo *L'aquilone* e tutti gli articoli che parlavano di Nobile, di Agello, di Maddalena e Del Prete.

Ed ora eccomi premiato.

Mi trovai seduto al posto di pilotaggio; feci avviare l'elica, ed il motore cominciò a pulsare prima a scatti, poi regolarmente, impugnai la leva, detti tutto gas e l'apparecchio, rullando fortemente, si alzò deciso verso il cielo.

Eravamo in guerra, avevo passato il confine ed ora volavo su territorio nemico.

Dei bioccoli bianchi, simili a nuvolette, si alzavano dalla terra verso di me: vapii che si cercava di abbattemi. Fidando nella bontà del motore, mi alzai ancora di 1000 metri e proprio quando credevo di essere sicuro da ogni pericolo, vidi venirmi incontro due grossi apparecchi nemici.

Sembravano due aquile forti che si slanciavano sopra ad un agnello ormai smarrito e lontano dalla protezione del suo pastore.

Ma io mi sentivo calmo; mi sembrava di essere un veterano che ha al suo attivo un gran numero di apparecchi abbattuti ed invece mi preparavo per il mio battesimo di fuoco.

Ero novellino e non avevo ancora bagnato l'aquila con i miei camerati al «bar dell'Aeroporto»: ora stavo bagnandola con un battesimo «ruento», è vero, ma anche molto più valoroso e meritorio.

Gli apparecchi nemici, intanto, avevano incominciato a far cantare le loro mitragliatrici «tono di me».

Tre aquile metalliche, costruite dal genio umano, combattevano per il dominio del cielo, per la grandezza della Patria.

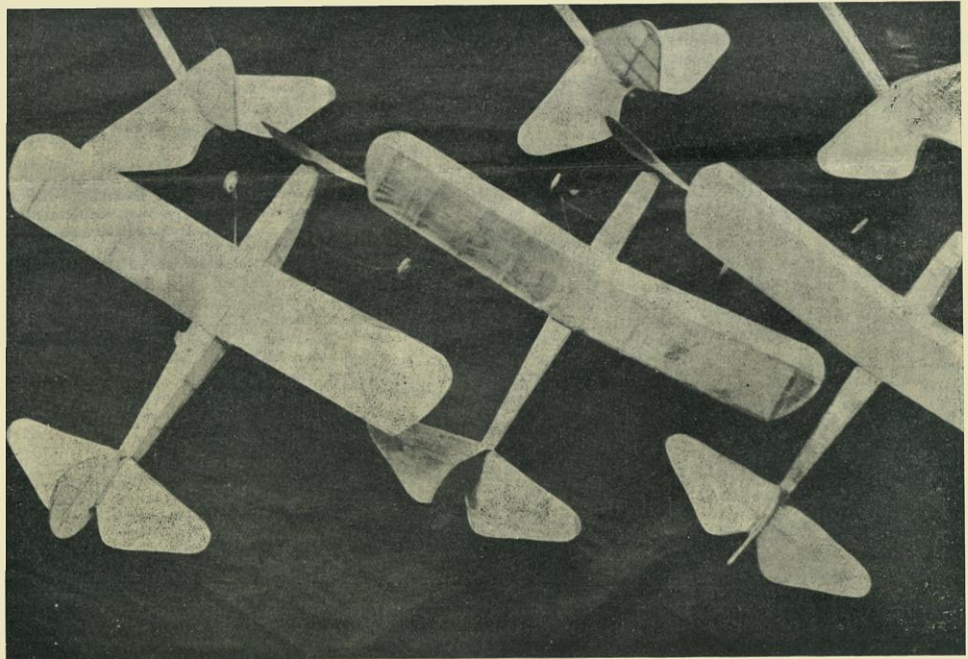
Ne avevo già atterrata una ed ora la lotta si svolgeva ad armi uguali. La battaglia aerea si protraveva accanita; il mio apparecchio era stato colpito in più parti; tuttavia potevo già dirmi vincitore, quando una fitta stroce mi colpì al petto. Un foro nella carlinga e un senso di freddo mortale.

Non un lamento però uscì dalla mia bocca: pensavo all'eroismo ignoto, ma non per questo meno fulgido, di tanti martiri italiani caduti nella Grande Guerra. Ed ero orgoglioso: orgoglioso del mio battesimo di guerra e di gloria. Ma il dolore era così forte, che dovetti lasciare le leve e riversarmi nella carlinga mentre l'apparecchio, senza controllo, seguiva a precipitare.

Vertigine di discesa, orrenda discesa. La terra, sempre più spaventevolmente vicina... Uno schianto... una esplosione. Poi nel buio un infinito silenzio, o meglio, un respirar calmo di molte persone.

Mi alzo sul letto. Foro con gli occhi le tenebre. E' la camerata di collegio. Ho la mano sinistra posata sul petto. Una carezza istintiva alla mia aquila di sogno. Una dolce carezza.

Aldo Burato



La bella fotografia di alcuni modelli costruiti dal Gruppo di aeromodellisti del Liceo italiano di Tunisi.

# il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Nelle Città-giardino, che sorgevano intorno ai grandi rentri di traffico, rideranno al sole gli specchi di acqua, su cui i piccoli idrovoltanti si dondoleranno come barche, in attesa dei passeggeri. Come ora sono popolari le Colonie montane e marine, saranno allora popolari i "Campeggi aerei" frequentati durante le vacanze da tutti gli studenti. Ah, l'avvenire! I sogni, le previsioni, le immaginazioni, le intuizioni dei più fantastici scrittori d'avventure saranno realizzati! Se Baracca vivesse!

Dalla immaginaria visione dell'avvenire la mamma lo richiamò alla realtà del presente. Disse:

— Se Baracca potesse assistere alle celebrazioni degli Annali dell'aviazione italiana! Se potesse vedere che cosa è stata la rinascita dell'ala, voluta dal Duce!

Il ragazzo rimase un momento soprappensiero e quindi proseguì: — Nel prossimo anno, coi miei compagni del "Fascio Giovanile", mi iscriverò alla Scuola di Volo a vela.

— Anche mio cugino Elio, di Milano — disse Diana — frequenta la Scuola di Volo a vela. Fa parte del Gruppo Universitario fascista. E' molto bravo.

— Oh, bella! — esclamò Giorgio, assai stupito. — Non me ne avevi mai parlato! — E fissò Diana con uno strano sguardo, come se la vedesse per la prima volta.

La bambina restò un po' confusa. Si difese:

— Come? Non ti ho mai parlato di Elio? Non te ne ricordi, ma...

— Di Elio, sì. Ma non mi avevi mai detto che frequentava la Scuola di Volo a vela! Non capisco poi perché! — insisté Giorgio, indignato.

— Lo ha detto a me — spiegò la mamma. — E' una notizia recente.

L'ha scritta sua zia proprio il giorno prima che noi partissimo. Si tratta d'un giovine appassionato del volo. Figurati che, al Campo Scuola di Taino, nel febbraio scorso ha compiuto un volo assai interessante, della durata di trentanove minuti!

— Caspita! — fece Giorgio, con una piccolissima ma acuta punta di invidia.

Credeva d'essere, nella vita della piccola amica Dianella, il solo fanciullo che vola; ed ora, scoprendo l'esistenza di un Elio volante, più grande e più bravo di lui, e per di più cugino, si sentiva assai diminuito nella stima e nell'ammirazione di Diana. Egli non poteva riaversi facilmente da un'umiliazione. Impallidì un poco, e strinse le labbra.

Farfallina se ne accorse e non perdette l'occasione di accentuare la cosa. Era dispettosa e un poco frivola, e le piaceva mettere in imbarazzo quel fiero fanciullo che disprezzava tanto tutto ciò che era frivolo.

— Che bel tipo è Giorgio! — disse ridendo. — Vorrebbe esser solo lui a volare. Perché il suo babbo è comandante, crede... — S'interruppe e scrollò ironicamente la testa.

Nel cuore di Giorgio si combatteva una gran lotta. Sì, Farfallina, demone tutto ricci e capricci, era crudele; però diceva la verità, e Giorgio lo capiva. Sì, era verissimo che egli credeva di essere un fanciullo privilegiato, un fanciullo straordinario, una specie di prodigio. La fortuna di avere il babbo aviatore, di essere cresciuto in ambiente aviatore, di aver potuto vedere, di poter guardare al domani con orgogliose speranze, gli dava un po' quella eccitata, propria alle creature fortunate. In certi attimi era preso da una folle felicità di esistere, si sentiva

il centro dell'universo. Ed ecco che ora le parole delle due fanciulle lo richiamavano bruscamente alla realtà, gli strappavano dall'anima il pericoloso velo dell'illusione...

Sua madre, fissandolo, aveva letto ciò che si dibatteva in lui: aveva seguito il piccolo dramma angoscioso, aveva anche capito che la lezione sarebbe stata salutare.

Perciò portò al suo figliolo la consolazione di cui, in quel momento, aveva tanto bisogno. Con voce calma e ferma disse:

— No, Ester; non è che Giorgio creda di essere il solo fanciullo che vola; è che la grande felicità di volare gli fa talvolta dimenticare di non essere il solo. Giorgio sa che vi sono schiere di giovani e di giovanissimi che intraprendono con entusiasmo le belle vie del cielo. Giorgio sa che la passione per il volo è oggi la passione di tutti i fanciulli italiani. Giorgio sa di essere soltanto uno di quei giovanissimi, uno fra i tanti, uno fra i più accesi e più volenterosi, ma non un prodigio, non una cosa straordinaria; uno. Ci mostrerà domani se quest'uno saprà distinguersi da tutti gli altri; se saprà superare gli altri in abilità e ardentimento, se saprà grandeggiare sulla foltissima schiera. Ci mostrerà in avvenire se avrà saputo comprendere veramente l'anima e la volontà di Baracca; se anche nelle sue vene c'è

l'ardore patrio che animò quel sangue gagliardo e gentile...

Dicendo queste parole di speranza e di fede, la mamma teneva le mani fortemente appoggiate sulle spalle di Giorgio, e lo guardava diritto negli occhi. Quei giovani occhi lucenti eran commossi, come commossa era l'anima. E nel nome immortale dell'Italia bella, nel fulgido nome del Cavaliere Azzurro, quegli occhi sinceri risposero con una grande promessa.

Il tempo è passato rapido. Molte cose sono cambiate nella vita della Nazione. Il popolo italiano, seguendo con fermissima fede e con profondo amore il suo Grande Capo, ha vinto durissime prove.

L'esercito di soldati e di camicie nere, al comando di valorosi condottieri, ha raggiunto in Etiopia, durante sette mesi di asprissima guerra, la più folgorante vittoria che la storia coloniale ricordi; ha conquistato un immenso campo di lavoro, ha conquistato all'Italia l'Impero.

In fraterna gara con le armi sorelle, l'Aviazione si è coperta di gloria; ha dato un generoso contributo di sangue, un lungo elenco di eroi. Sulla sua bandiera la Maestà del Re e Imperatore ha appuntato la medaglia d'oro al valor militare, a glorificare l'ardimento degli equipaggi aerei di Africa. La motivazione è superba:

(Continua.)



ANGELO MENALDINO - Torino. — Il tuo aeromodello è molto interessante, ma le fotografie che ci mandi non sono pubblicabili. Fanne delle altre più nitide e mandacele, che saremo contenti di pubblicarle. In quanto all'abbonamento, in via eccezionale ti viene concesso di poterlo fare trimestrale, per poter rinnovarlo poi il 28 ottobre alla R.U.N.A. E, visto che sono in vena di concessioni, ti autorizzo a spedire L. 3.75.

EOLIO BOZZOLAN - Marghera. — Per l'ammissione alle scuole civili di pilotaggio occorre avere 17 anni. Vi sono moltissime scuole civili, presso le Sedi della R.U.N.A. Anche a Venezia, ora, c'è la scuola di pilotaggio. In quanto alle domande che mi hai rivolte nella tua seconda lettera, guarda nella Posta dell'aeromodellista: ricordati che per tutte le questioni tecniche occorre indirizzare a Giarella.

GIANLUCA MANGIAGALLI - Bergamo. — Sappi che è proprio nel momento preciso nel quale si perde la speranza, che avvengono le cose che si desiderano. Infatti eccoti la mia risposta. Ma non dare la colpa a me del ritardo. L'organizzazione dei raduni mi ha fatto trascurare la corrispondenza. Naturalmente non è capitato soltanto a te di dover attendere. Per il modello «A. P. 3» devi chiedere la tavola costruttiva, inviando 10 lire all'amministrazione; avrai i disegni in grandezza naturale, con tutti i particolari. Aiutandoti con la descrizione già pubblicata, riuscirai perfettamente a costruire il modello.

SIGISMONDO BERGAMINI - Ferrara. — Hai provato a guardare nel volume «Il costruire di aeromodelli» se c'è la tabella del profilo «Eiffel 430?».

CARLO PAOLI - Trieste. — Le risposte alle tue domande si trovano nella Posta dell'aeromodellista: ricordati di indirizzare le domande di indole tecnica a Giarella, anziché a me.

GIANFRANCO POLETTI - Torino. — Non posso mandarti i fogli che desideri, perché fanno parte del giornale, e ne sono stati

stampati tanti quante sono state le copie. Le tessere saranno rinnovate, al rinnovo dell'abbonamento. Aspetto le tue novità, o per meglio dire le aspetta Giarella, poiché a lui devi mandarle, se si tratta di questioni tecniche.

LUIGI CALLAMINI - Genova. — Ti ho fatto spedire i numeri che hai chiesti. La piccola differenza che hai riscontrata è dovuta probabilmente alla riproduzione: non ha alcuna importanza, tuttavia.

VINCENZO RUGGERI - Catania. — Per i disegni del modello che ti interessa rivolgiti alla rivista che hai citata, a questo indirizzo: Rue du Colisée 40, Paris VIII. Ti avverto, però, per tua buona norma, che si tratta di una costruzione quasi esclusivamente in balsa, legno difficile da trovare in Italia e costoso. Per avere la rivista (il cui abbonamento costa, in Italia, 16 lire) invia, allo stesso indirizzo, 3 lire. Però non troverai che un disegno molto ridotto, e senza misure.

PIERO ARINGHIERI - Firenze. — Al tuo cugino verrà scritto direttamente. In quanto a quei tuoi parti letterari, il tuo paragono con i bidoni calza a meraviglia... Non ti scoraggiare, e manda pure senza paura: si dice che Alessandro Manzoni un giorno prese 5 in italiano!... Fa' pure propaganda per la R.U.N.A. e per L'aquilone. Ricambio i baci. Non ho la barba.

EZZELINO ROSSI - Pontedera. — Pretendevi che ti si facesse fare un raid attraverso le cinque parti del mondo? Non ricordo cosa mi chiedevi nella lettera dell'undici giugno: ripeti la domanda, e ti sarà risposto a tutta velocità. Aspetto le fotografie del tuo amico.

PILOTA DEL 2000 - Savona. — Carissimo aeropilota, ti auguro una pronta e completa guarigione per l'incidente occorsoti, la cui notizia mi ha sinceramente addolorato. Per l'abbonamento a L'aquilone puoi star tranquillo: la spedizione del giornale non ti verrà sospesa affatto. Attendiamo presto un messaggio che ci rassicuri sulla tua salute.



Con i miei compagni mi iscriverò al corso di volo a vela...

LUCIANO CAVEZZALE - Valenza. — Quello che mi chiedi sconfina nell'impossibile: non ti proibisco di scrivere al nostro Duce, ma ti avverto che la tua domanda è quasi assurda: vi sono delle regole alle quali anche i capi di Governo devono soggiacere, specialmente se si tratta di questioni militari come questa. L'unica cosa che puoi fare è quella di attendere di esser chiamato alla leva militare, e di arruolarti in aviazione. Ti auguro con tutto il cuore di riuscire.

ADRIANO GANDINO - Torino. — Ti ringrazio io a nome di tutta la redazione, visto che a me più di ogni altro hai voluto indirizzare i tuoi saluti.

GIUSEPPE TESTA - Catania. — Sicuro di vederti un giorno in divisa azzurra, ti saluto insieme a tutta la redazione.

SANDRO PIZZI - Pegli. — Non capisco perché tu non abbia volato: non potresti scrivere più a lungo sulla faccenda? In quanto a tutta quella gente che dici di aver visto volare senza buoni, credo che si tratti proprio di qualche tenebroso mistero. Compirò un'accuratissima inchiesta presso la mia segreteria volante.

LUCIO ANTINORI - Castelferretti. — Ti rispondo in ritardo, a causa dell'immenso lavoro esistente in redazione in questi giorni in seguito ai recenti raduni aerei. Spero che non per questo avrai cambiato idea. La somma per l'abbonamento la devi mandare non a mezzo del conto corrente postale, ma con un vaglia postale, all'amministrazione in Viale dell'Università, 4 - Roma.

PASQUALE CAMPI - Siracusa. — Congratulazioni per la brillante promozione. Ho passato la tua lettera a Giarella: ancora una volta, rivolgendomi a tutti, ripeto che ogni informazione riguardante la costruzione di aeromodelli deve essere indirizzata a Giarella, il quale se ne sta troppo a panciaallaria.

FRANCO NATILE E GIUSEPPE CHIARELLA - Putignano. — Il vostro sacrificio ci ha enormemente commossi. Forse un giorno, non lontano, la visione di questi due eroici ragazzi che compiono 18 Km. di strada a piedi per avere il loro battesimo di volo, ispirerà qualche sommo artista, ed allora i vostri nomi e le vostre gesta verranno immortalati, e voi avrete la giusta ricompensa... La prossima volta, intanto, si penserà ad un servizio di torpedoni.

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 die, o la parola. Rivolgersi 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).

ENCOLK MIAGLIA, Sassoferrato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

CAMBIO SCHELETO al modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decorce — Catanzaro Sala.

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



## IL GATTO E LA VOLPE

Le avventure del gatto e le furberie della volpe sono raccontate nelle figurine del concorso Pinocchio. C'è da fantasticare e da ridere. Pregate la mamma di chiedere i prodotti con figurine Pinocchio.

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

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

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

MACCHINE DA SCRIVERE

**EVEREST**

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA  
VIA FLAVIA 4

OFFICINE MECCANICHE ITALIANE - Soc. Anon. REGGIO EMILIA

AEROPLANI

MOTORI PER AVIAZIONE  
SERBATOI SALDATI E CHIODATI  
ACCESSORI PER AERONAUTICA

## 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**  
Agl' abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

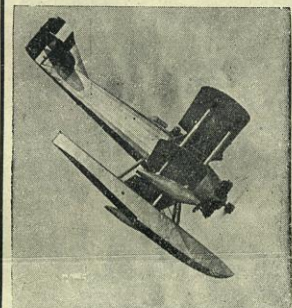
EDIZIONE DI LUSO  
legata in tutta tela L. 30

## COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento  
MARINA DI PISA

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



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6."

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - 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.

## È uscita: LA TAVOLA N. 1

DEL  
COSTRUTTORE DI AEROMODELLI  
contenente i disegni in grandezza naturale  
DEL

**CIRILLO**

AEROMODELLO A TUBO

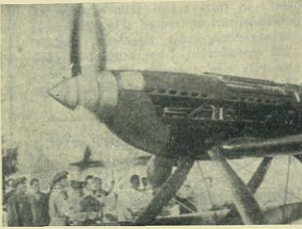
Costa Lire **3,50** franco di porto  
Inviare commissioni a  
AEROMODELLI E ACCESSORI  
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:  
**LIBELLULA - Aeromodello a tubo**

# N.° 31 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Segue della voce «Alta velocità»).

La sede della Scuola è a Desenzano sul lago di Garda. I piloti appartenenti a questa Scuola che hanno superato i 500 Km. orari hanno diritto di fregiarsi di un «V» di smalto rosso applicato sull'aquila di pilota.



L'apparecchio col quale Agello ha battuto il primato di velocità.

L'attività della Scuola d'Alta Velocità si può compendiare nelle cifre seguenti: Coppa Schneider, settembre 1929, Calshot (Inghilterra) 2' arrivato Tommaso Dal Molin, velocità Kr.-ora 457 con idrocorsa M. C. 72; primato mondiale di velocità, 10 aprile 1933 a Desenzano, Francesco Agello, velocità Km.-ora 682,078 con idrocorsa

M.C. 72; primato mondiale di velocità su 100 Km., 8 ottobre 1933 ad Ancona, Ten. Col. Cassinelli Guglielmo, velocità Km.-ora 629,370 con idrocorsa M. C. 72; Coppa Blériot, 22 ottobre 1933 ad Ancona, Cap. Scapinelli Pietro, velocità Km.-ora 619,375 con idrocorsa M.C. 72; primato mondiale di velocità, 23 ottobre 1934 a Desenzano, Francesco Agello velocità Km.-ora 709,209, con idrocorsa M.C. 72.

Tali risultati si sono potuti ottenere grazie alla metodica attività della scuola, unita al progresso nella costruzione degli idrocorsa e dei motori, che sono totalmente di concezione e costruzione nazionale.

**ALTEZZA, PRIMATI** — La Federazione Aeronautica Internazionale ha stabilito le norme per l'omologazione dei primati mondiali e internazionali delle varie classi con e senza carico (v. primati). A tutto il 1937 il primato mondiale di altezza è detenuto dagli Stati Uniti con aerostato (v. aerostato): Stevens e Anderson con 22.066 m. Molto più importanti, dal punto di vista della navigazione stratosferica, sono i primati di altezza per aeroplani (classe C). La successione dei primati d'altezza dal 1909 al 30 Giugno 1937 è la seguente:

## AVIAZIONE A MOTORE (Classe C) PRIMATO D'ALTEZZA

PILOTA	DATA	LOCALITÀ	Altezza in metri	NAZIONE
LATHAM	29/8/1909	Reims	155	Francia
Com/te De LAMBERT	18/10/1909	Parigi	300	»
LATHAM	1/12/1909	Châlons	453	»
LATHAM	7/1/1910	Châlons	1.000	»
PAULHAN	12/1/1910	Los Angelés	1.209	Stati Uniti
BROOKINS	14/6/1910	Indianapolis	1.335	»
LATHAM	7/7/1910	Reims	1.384	Francia
BROOKINS	10/7/1910	Atlantic City	1.900	Stati Uniti
DREXEL	11/8/1910	Lamark	2.012	»
MORANE	3/9/1910	Deauville	2.582	Francia
CHAVEZ	8/9/1910	Issy-les-Mouline aux	2.587	»
WYNMALEN	1/10/1910	Mourmelon	2.780	»
DREXEL	—/10/1910	Philadelphia	2.880	Stati Uniti
JOHNSTON	31/10/1910	Belmont-Park	2.960	»
LEGAGNEUX	8/12/1910	Pau	3.100	Francia
LORIDAN	8/7/1911	Châlons	3.177	»
Cap. FELIX	9/8/1911	Etampes	3.190	»
GARROS	4/9/1911	Saint-Malo	3.910	»
GARROS	6/9/1912	Houlgate	4.900	»
LEGAGNEUX	17/9/1912	Corbaulieu	5.450	»
GARROS	11/12/1912	Tunisi	5.610	»
PERREYON	11/3/1913	Buc	5.880	»
LEGAGNEUX	28/12/1913	Saint-Raphaël	6.120	»
Magg. SCHROEDER	27/2/1920	Dayton	10.093	Stati Uniti
Lieut. Mac READY	18/9/1921	Dayton	10.518	»
SADI-LECOINTE	5/9/1923	Villacoublay	10.742	Francia
SADI-LECOINTE	30/10/1923	Issy-les-Mouline aux	11.145	»
Lieut. C. C. CHAMPION	25/7/1927	Washington	11.710	Stati Uniti
Lieut. Apollo SOUCEK	8/2/1929	Washington	11.930	»
Willi NEUENHOFEN	26/3/1929	Dessau	12.739	Germania
Lieut. Apollo SOUCEK	4/6/1930	Washington	13.157	Stati Uniti
Cap. Cyril-F. UWINS	16/9/1932	Filton, Bristol	13.404	Inghilterra
G. LEMOINE	28/9/1933	Villacoublay	13.661	Francia
Renato DONATI	11/4/1934	Roma	14.433	Italia
DETRE'	14/8/1936	Villacoublay	14.843	Francia
SWAIN	28/9/1936	South-Farnborough	15.223	Inghilterra
Ten. col. PEZZI	7/4/1937	Montecelio	15.655	Italia
M. I. ADAMES	30/6/1937	Farnborough	16.440	Inghilterra (non ancora omologato)

L'altezza di un aeromobile si dice assoluta se riferita al livello del mare, re-

lativa se misurata sulla verticale dall'aeromobile alla terra sottostante.

## METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1,8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO  
Via Principe Umberto, 59 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC



ISOTTA FRASCHINI  
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO  
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.  
MOTORI MARINI da 1000 CV.  
AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI  
ARMI AUTOMATICHE  
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

Possenti ed instancabili come i motori che sollevano le ali d'Italia sono i motori che fanno pulsare il cuore di ferro delle industrie italiane

I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria, oltre i monti, oltre i mari.

# MARZOTTO

è il nome dell'industria laniera italiana che lancia i suoi tessuti di lana in 50 Stati dei 5 Continenti

LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO  
S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA  
PETTINATURA DI MORTARA  
LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)  
LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)