

L'AQUILONE

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



IL PARACADUTISTA DISTRATTO: BEH! MI PARE D' AVER DIMENTICATO QUALCOSA !..

LA BATTAGLIA AEREA DI BRUNETE

Nel rievocare questo secondo episodio della gloriosa lotta che l'aviazione legionaria combatte contro i bolscevichi, siamo certi di continuare a far cosa gradita ai nostri lettori e a tutti coloro che seguono con interesse i combattimenti aerei che si svolgono in Spagna.

ZONA DI TOLEDO, 7 luglio 1937.

Partenza alle ore otto del mattino, appena ci fu segnalato che apparecchi rossi bombardavano e mitragliavano colonne legionarie che avanzavano in direzione di Brunete. Dopo dieci minuti di volo, uno dei quattordici apparecchi del maggiore Biondi fece ritorno al campo per irregolarità al motore e noi puntammo, dopo essere saliti fino a 2000 metri, verso la zona che risultava ancora occupata dagli avversari.

Mentre rasentavamo da vicino un cumulo vastissimo, Giorgi fece scoppettare all'improvviso lo scappamento del motore e nello stesso tempo mi accennò verso l'alto. A trecento metri sopra di noi, erano sbucati dalle nubi, trenta fra «Curtiss» e «Rata» che volevano in formazione di due linee sovrapposte le une alle altre. La loro missione era terminata e mi figurai che i piloti dovevano essere soddisfatti per aver assolto con tutta coscienza il loro compito. Gli apparecchi nemici, alla nostra apparizione inaspettata, persero la loro bella formazione come per incanto e permisero al maggiore Biondi che da bordo del suo apparecchio aveva abbracciato la situazione con rapido sguardo, di operare di sorpresa l'attacco e di sparare i primi colpi in condizione di notevole vantaggio. La lotta fu breve ma serrata e implacabile fra squadriglia e squadriglia. La capacità di fuoco delle mitragliatrici fu utilizzata nella sua potenza massima e le unità furono costrette a compiere degli spostamenti acrobatici di direzione e di altezza perché altrimenti, date le brevi distanze, sarebbero entrate in collisione fra loro. Un selvaggio furore bellico s'impadronì di tutti. Le aquile metalliche si tempestarono piroettando di colpi e già dopo alcuni istanti dall'inizio del combattimento, due velivoli sovietici, contro i quali s'era rivolto il primo attacco, colpiti in pieno s'inabissarono lasciandosi die-

tro un vortice di fumo nero. Lo scompiglio portato dai nostri caccia nelle squadriglie nemiche, fu certamente fatale per quest'ultima, poiché avendo perso la loro formazione, poterono essere assalite singolarmente e anche abbattute dall'aviazione legionaria.

Infatti, altri quattro «Curtiss» colpiti in pieno da raffiche precise, precipitarono nel vuoto e contemporaneamente vidi l'apparecchio pilotato dal sergente maggiore Passeri, gravemente danneggiato, cadere «in foglia morta» e poi infrangersi contro il suolo. Fu questo il segnale della fine del combattimento aereo: non essendo più una massa organicamente diretta, ai velivoli rossi non rimase altra via d'uscita che la fuga.

Le ombre dei nuvoloni inghiottirono gli apparecchi nemici in ritirata collettiva e il campo di battaglia, fino a pochi secondi fa percorso dal fragore dei motori spinti al massimo e dal crepitio delle mitragliatrici, divenne silenzioso. Improvvisamente diedi un guizzo e mi volsi di colpo. Il caccia del sergente maggiore Matteini si era staccato dalla formazione ed aveva assalito un apparecchio da ricognizione sovietico che volava a grande altezza. Vedemmo per qualche istante le due macchine girare vorticosamente l'una dietro l'altra a spirali sempre più strette, poi improvvisamente il velivolo rosso fu avvolto da un enorme vampata e precipitò verso terra mentre le fiamme spinte dal forte vento, avvolgevano tutta la fusoliera. Ma nello stesso tempo, la nostra attenzione fu attirata dal caccia del Matteini che discendeva in candela dietro di noi. Un sospetto balzò istantaneamente nel nostro cervello. L'avversario aveva infatti colpito con dei proiettili incendiari il serbatoio di benzina del «Fiat», che appariva anch'esso avvolto dalle fiammate dei gas combusti. Matteini ebbe appena il tempo di rendersi conto di questo, che l'aereo iniziò un velocissimo avvistamento. Non c'era tempo da perdere. Lo vedemmo liberarsi faticosamente della cinghia che lo costringeva al seggiolino ed alzarsi in piedi. La forza centrifuga creata dal sollecito avvistamento, lo proiettò nel vuoto e lo vedemmo per trecento metri volteggiare nello spazio fin-

ché strappata la leva della cintura, il pilota non si mise dolcemente «a galla».

Il nostro cuore riprese, dopo questa constatazione, il suo ritmo normale. Ore nove. Soddissfatti per l'esito dello scontro e nello stesso tempo rattristati per il sacrificio del sergente maggiore Passeri, riprendemmo il volo verso Toledo, guidati dal nostro comandante che ancora una volta aveva portato la squadriglia a un successo brillantissimo, in un'audace impresa che sarà difficilmente uguagliata.

A. B.

IL GENIO DI LEONARDO

Che cosa non era Leonardo Da Vinci nel 1503, dopo aver dipinto a Milano la miracolosa *Cena* e a Firenze la indimenticabile *Gioconda*?

Un genio enciclopedico, un faro sull'universo, il più straordinario degli uomini del Rinascimento. Tutti lo ritengono un mago, ed egli vive circondato da una specie di mistica leggenda. La sua fantasia è inesauribile e le sue composizioni artistiche, armoniose come la musica. Ricercatore insaziabile, con la universalità della sua mente nella quale pullulano idee d'ogni genere e divinizioni in tutte le scienze, egli tutto sa e tutto vuol sapere, trasportato dalla sua curiosità ad indagare nei campi inesplorati dello scibile.

S'occupa, ad esempio, di piante, di medicina, di leghe metalliche, d'anatomia, di fenomeni celesti, di pittura, di meccanica, di scultura, di balistica, d'architettura, d'ingegneria, di fisica, di geologia, di plastica, ecc. Studia i mari, le montagne, i fossili, gli astri, e progetta la costruzione di argani, salvagente, carri bellici, dighe, sottomarini, mitragliatrici, bombarde, fognie e macchine alate d'infiniti generi.

E' a tutti noto che la passione



Il fregio dipinto da uno spiritoso volontario italiano sulla fusoliera del suo caccia: «Attento, che sgraffia!!»

per il volo, occupò fin dall'adolescenza il suo cervello che non stava mai in ozio. Secondo il Vasari, Leonardo nei primi tempi «faceva animali sottilissimi, pieni di vento, nei quali soffiando li faceva volare per aria, ma cessando il vento cadevano per terra...» e fu soltanto, quando ebbe raggiunta la maturità che il suo luminosissimo ingegno ebbe campo di affermarsi con vari ritrovati ed invenzioni. Dell'aviazione, come futuro mezzo di comunicazione e di trasporto, Leonardo ebbe una visione grandiosa e nei suoi scritti, sembra incredibile eppure è la verità, si trovano progettate le più moderne e micidiali macchine da offesa e da difesa, basate sul principio aerodinamico che costituisce il fondamento di equilibrio della moderna aviazione. L'aliante, il paracadute, l'elicottero, il giroscopio, le torpedine aeree, sono i segni precursori di moltissime scoperte che sono state oggi, grazie alle nuove energie che la scienza ha piegato al servizio dell'uomo, attuate.

Ma ciò che interessò Leonardo al punto da fargli dimenticare i suoi studi preferiti, fu il volo umano che avrebbe dovuto, secondo lui, prendere a modello quello degli uccelli. Per questa ragione, Leonardo studiò lungamente il volo delle diverse specie di volatili, il centro di gravità, la rotta del vento e in quanto alla resistenza dell'aria che rende suscettibile il volo, scrisse nel «Codice Atlantico» (folio 38 verso a — 1483-86) il seguente paragrafo:

«Tanta forza si fa colla cosa incontro all'aria, quanto l'aria contro alla cosa. Vedi l'alie percosse contro all'aria far sostenere la pesante aquila nella suprema sottile aria, vicina all'elemento del fuoco. Ancora vedi la mossa aria sopra il mare, ripercossa dalle gonfiate vele, far correre la carica e pesante nave; sicché per queste dimostrative e assegnate ragioni potrai conoscere l'uomo colle sue congregate e grandi alie, facendo forza contro la resistente aria e, vincendo poterla soggiogare e levarsi sopra di lei».

Inoltre Leonardo affermò che l'animale per volare avrebbe dovuto prendere il suo punto d'appoggio sopra l'aria, teoria che s'avvicina a quella moderna che si fonda sopra l'influenza della velocità sulla sospensione. I suoi tentativi, poi, per fissare mediante il calcolo l'apertura e la corda di un'ala, capace di sollevare un uomo, partendo dai dati misurati sull'ala di un'anitra, so-



La guerra in Spagna: tra il buonumore dei fanti, un «cacciatore» legionario osserva con giusto compiacimento i resti ancora caldi di un apparecchio bolscevico abbattuto da lui

no descritti nel folio 302 del "Codice Atlantico" (recto b-1486-90): "L'anigrotto apre braccia 5 e pesa 25 libbre; adunque il numero dell'apertura è R (radice quadrata) del numero del peso.

L'omo è 400 e la sua R è 20; adunque 20 braccia apre l'alie predette.

La larghezza dell'alie dell'anigrotto è $\frac{3}{4}$ di braccio, onde farai quarti delle 5 braccia; che esso apre, che son $\frac{20}{4}$ di lunghezza e $\frac{3}{4}$ larghe, che dirai ch'esse son larghe e $\frac{3}{20}$ della lor lunghezza.

Adunque, se l'uomo apre 20 braccia, tu dirai che tre braccia sieno ancora loro e $\frac{3}{20}$ della lunghezza

d'esse 20 braccia, cioè nel più largo".

Evidentemente Leonardo avendo constatato che nell'anitra l'apertura espressa in braccia (b. 5) è la radice quadrata del peso espresso in libbre (l. 25), dedusse che per sollevare un uomo munito di ali fissate mediante una macchina a corpo, pesante 400 libbre (Kg. 136), occorrerebbe un'ala che avesse un'apertura di 20 braccia, cioè 12 metri. Alla stessa guisa, essendosi accorto che la corda dell'ala dell'anigrotto ($\frac{3}{4}$ di braccia) è di $\frac{3}{20}$ di 5 braccia, ossia $\frac{3}{20}$ dell'apertura, stabilì che la corda dell'ala dell'uomo doveva essere parimenti $\frac{3}{20}$ dell'apertura, la quale avendo 20 braccia, sareb-

be stata 3 braccia, cioè quasi due metri.

Secondo il Favaro, che ne fa cenno nella sua opera "Leonardo nella storia delle scienze sperimentali", il Maestro avrebbe studiato anche il volo dei chiropteri. Infatti, l'autore scrive riferendosi al Leonardo: "Alli artificiali di pipistrello egli minutamente disegna, prescrivendone la materia e le vuole fornite di giunture, di forte maschereccio e nervi di corde di seta cruda fortissima e snodate che permettano alle ali di raccogliersi quando, dopo essersi abbassate, dovranno rialzarsi, escludendo affatto i ferramenti perchè presto si schiantano nelle lor tortu-

re o si consumano, e dà precetti per impedirne il deterioramento e la rovina".

Tutto l'ammasso di studi estenuanti, di calcoli ardui, di ricerche pazienti, di prove ripetute, vigilate con amore appassionato, spinge a chiedersi se riguardo al volo, Leonardo ebbe a pensare alla possibilità d'un suo realizzarsi e quando nel 1506, abbandonata Roma, si ritirò in un poderetto in quel di Fiesole, il monte Ceceri, che sembra un bel trampolino per spiccare il volo nel regno delle aquile, attirò indubbiamente la sua attenzione. D'altra parte il Maestro non era uomo da indietreggiare davanti alle difficoltà della natura e alla diffidenza degli uomini. I primi voli, saltellanti di uccelli feriti, tentativi che sembravano ardimenti pazzeschi, furono compiuti nella desolata solitudine campestre e sono destinati ad essere per sempre ignorati. Ed anche sul volo ch'egli eseguì dal Monte Ceceri, le notizie sono frammentarie e i pareri sono incerti. Adoperò egli delle ali, oppure adoperò la macchina aviatoria a forma di uccello, disegnata nel Codice Atlantico e studiata con quella prudente cenobitica pazienza che è propria degli inventori più sereni e sicuri? Leonardo, a questo proposito, è abbastanza preciso, perchè scrisse: "Piglierà il primo volo un grande uccello sopra del dosso del suo Magno Cecero, empiendo l'universo di stupore".

Evidentemente, qualche tentativo di volo non riuscito per mezzo di apparecchi ornitotteri, cioè mossi dalla sola energia muscolare dell'uomo, indussero il Maestro ad abbandonare la tradizione icariana e a orientarsi verso una fase più pratica di ricerche.

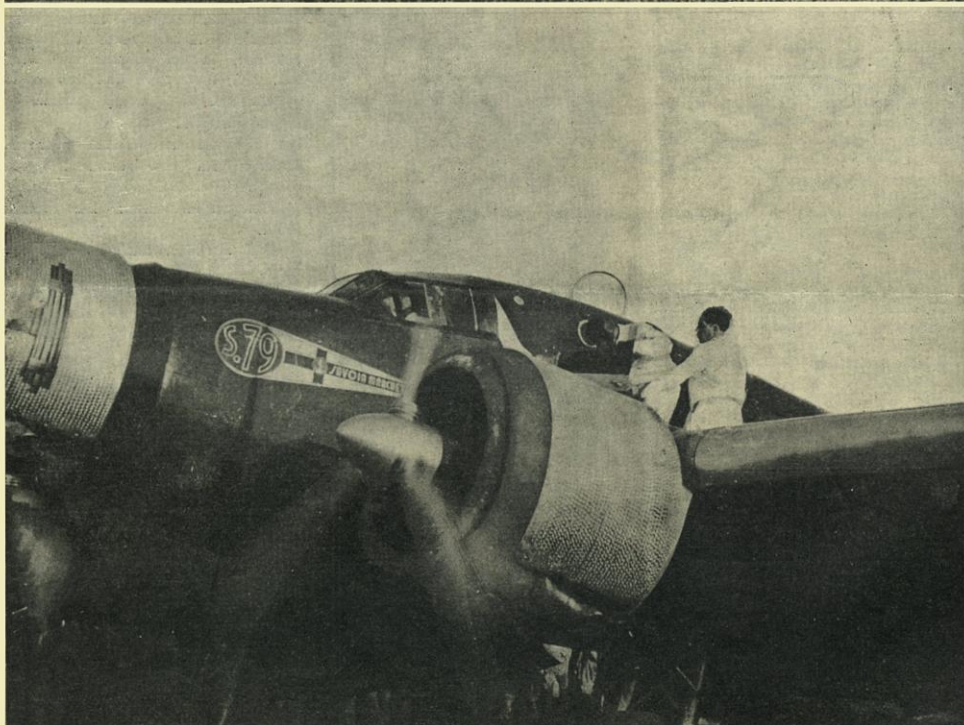
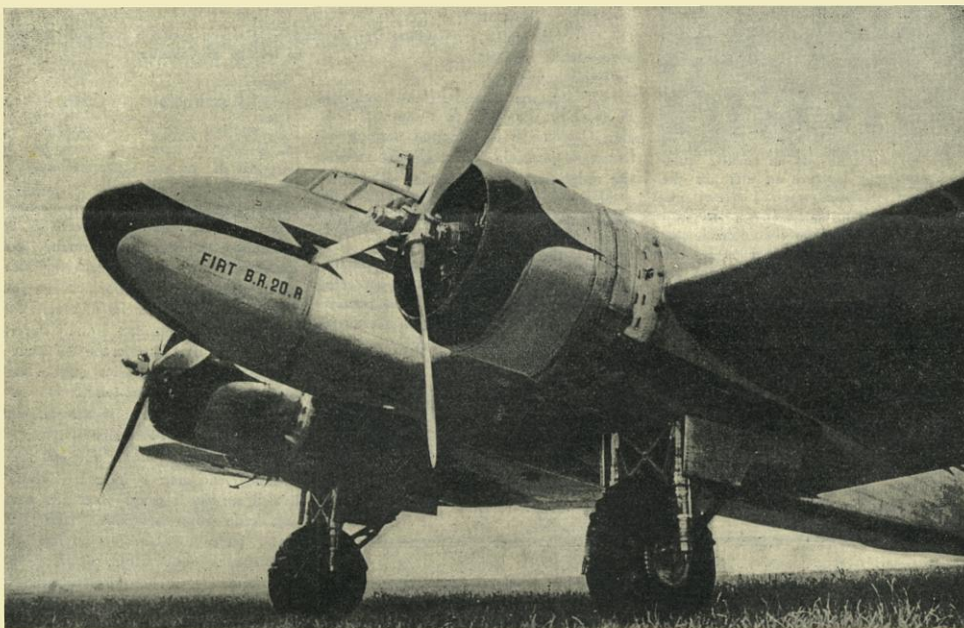
Secondo Girolamo Cardano che visse alla distanza di meno di mezzo secolo da Leonardo, "Vincius tentavit (volare) sed frustra: hic pictor fuit egregius" e Pietro Boastual detto Launay, scrisse nel suo "Theatrum mundi minoris sive humanae calamitatis oceanus ex gallico in latinum translatus sermonem" stampato nel 1589 che: "reperitus est quidam Leonardus Vincius qui volandi artem quaesivit et prope candem feliciter consequatus est". Un altro a riferire che si trattasse di un apparecchio a forma di uccello fu Alessandro Amadori, canonico di Fiesole, il quale, in un suo manoscritto, citato dall'Amoretti, scrisse in data 14 marzo 1506:

"Quando l'uccello ha gran lunghezza d'alie e poca coda e che esso si voglia inalzare, allora esso alzerà forte le alie, il qual vento facendosegli intorno lo spingerà molto con prestezza, come il cortone uccello di rapina ch'io vidi andando a Fiesole dopo il locho di Barbiga".

Malgrado la testimonianza di questi scrittori degni di fede, un solo fatto è certo: a esperimento avvenuto, Leonardo si convinse dell'impossibilità, per l'uomo, data la sua limitata potenza muscolare, di raggiungere nella battuta dell'ala una rapidità paragonabile a quella degli uccelli. Infatti, nel suaccennato Codice Atlantico, si legge la seguente osservazione:

"La semplice potenza dell'omo non menerà mai l'alia del corbo con quella velocità che faceva il corbo dov'era attaccata. E la speranza fia manifesta nel loro stupito, perchè mai farà tanto romore quella dell'omo, quanto faceva quando era attaccata all'uccello". (Folio 77 recto B - 1503).

In tale maniera egli considerò il



Visioni della Istres-Damasco-Parigi: Un « Br 20 » e un « S 79 » fotografati sul campo di Montecelio. Di questa grandiosa competizione, che ha segnato un netto trionfo delle ali italiane, pubblichiamo a pagina 8 un resoconto corredato da grafici e fotografie.

volo umano 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. Così 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".

A Leonardo va quindi il merito di aver proclamato la possibilità per l'uomo di potersi sostenere nell'atmosfera con dei mezzi meccanici e inoltre di aver auspicato per primo che il volo umano dovesse eseguirsi

con l'utilizzazione del vento e realizzando quella economia miracolosa di sforzi, di cui danno prova i volatili. Nonostante le immense difficoltà che presentava in quei tempi la costruzione di una macchina volante, ma, maggiormente il suo buon funzionamento, Leonardo continuò a studiare fino alla morte il problema del volo. E quando nel 1519 il Maestro spirò tra le braccia di Francesco I (se dobbiamo credere a una poetica leggenda), nel momento preciso del suo trapasso i presenti dissero d'aver visto un'anima sollevarsi da terra e salire con largo volo maestoso verso qualche picco eccelso e solitario.

Antonio Brunori

IL 2° RADUNO AEREO DEL LITTORIO

Per la seconda volta la Reale Unione Nazionale Aeronautica ha organizzato il «Raduno del Littorio», competizione aeronautica internazionale di notevole importanza. Pur considerando che quando uscirà questo numero de *L'Aquilone*, la gara sarà ormai nella sua fase conclusiva, non sarà inopportuno un rapido cenno su questa manifestazione aeroturistica.

Il «2° Raduno del Littorio» comprende un «avioraduno» e un «circuiti». Per l'avioraduno non esistono percorsi prestabiliti, ma è lasciata ai piloti ogni libertà di scelta nelle rotte che vogliono percorrere nei giorni 22 e 23 agosto, purché l'atterraggio a Rimini, luogo di riunione, avvenga tra le ore 6 e le 12 del giorno 23.

Tutti i partecipanti hanno iniziato da Rimini il giorno 25 la prova più difficile, cioè il «circuiti», su itinerari fissati. La prima tappa misura 797 chilometri sul percorso Rimini, Parma, Torino, Milano, Venezia. Il 27 agosto si è svolta la seconda tappa di 718 km.: Venezia, Bologna, Viareggio, Siena, Roma, Napoli. Infine la terza tappa è stata volata il 29 sul percorso: Napoli, Foggia, Pescara, Roma per un percorso di 435 km.

Tanto l'avioraduno che il circuiti sono retti da una formula che contempla la cilindrata del motore, il numero dei passeggeri a bordo, la velocità commerciale, le eventuali penalizzazioni, la velocità tenuta nella tappa più lunga. I punti così conseguiti da ogni concorrente nell'avioraduno e nel circuiti, sommati, formeranno la graduatoria del «2° Raduno del Littorio».

I piloti e gli apparecchi

Il numero dei concorrenti che hanno aderito alla grande manifestazione è veramente eccezionale: si tratta di 84 piloti appartenenti a dieci Nazioni diverse e precisamente: 48 italiani, 12 tedeschi, 5 francesi, 5 cecoslovacchi, 4 polacchi, 5 ungheresi, 2 belgi, 3 inglesi, e fra essi vi sono piloti di sicura rinomanza insieme ad altri novellini che tentano il grande cimento.

Sarà conveniente dare uno sguardo agli apparecchi di svariatissimi tipi che hanno preso parte a questa gara, per trarne delle indicazioni di possibile vittoria.

Prima di tutto essi possono dividersi, *grosso modo*, in tre grandi categorie: la prima riguarda gli apparecchi da 85 cavalli; la seconda quelli da 120 a 150 cavalli; la terza quelli con potenza da 185 a 400 cavalli.

Diciamo subito che il vincitore apparterrà molto probabilmente alla terza categoria, perchè le formule con le quali viene regolata la classifica totale favoriscono gli apparecchi potenti,

versi apparecchi nuovi e interessanti; accenneremo al nostro «S. A. I. 2» a cabina di 4 posti, velocità di crociera km. 205; ai quattro aeroplani polacchi «R. W. D. 13», monoplani con cabina a tre posti, di cui due in fronte con doppio comando, che volano a 180 km. di crociera.

Interessante è pure il «Caudron Phalene» monoplano a 4 posti, motore il conosciuto Renault 140 CV. «Bengali», apparecchio che ha un buon carico utile di 525 kg, ma una deficiente velocità di crociera: km. 155. Il «Caudron Fregate C. 480» è lo sviluppo del «Phalene» e presenta caratteristiche tecniche migliori. Con l'ala alta e cabina a tre persone raggiunge, azionato dallo stesso motore del «Phalene», i 185 km. di crociera.

Concludendo in questa categoria di turismo medio, vi sono molti apparecchi che hanno probabilità di ottimo piazzamento; però non riusciamo a scorgervi un possibile vincitore, se si eccettua il «S. A. I. 2».

Ma nelle grandi cilindrature si accenderà la battaglia, col collezionare, durante l'avioraduno, migliaia e migliaia di chilometri su e giù per l'Italia, e durante il circuiti, spingendo a tutto gas per far risultare la maggior velocità possibile.



Gaetano Dei, di Empoli, e il suo modello costruito seguendo le lezioni di Giarella

I probabili vincitori

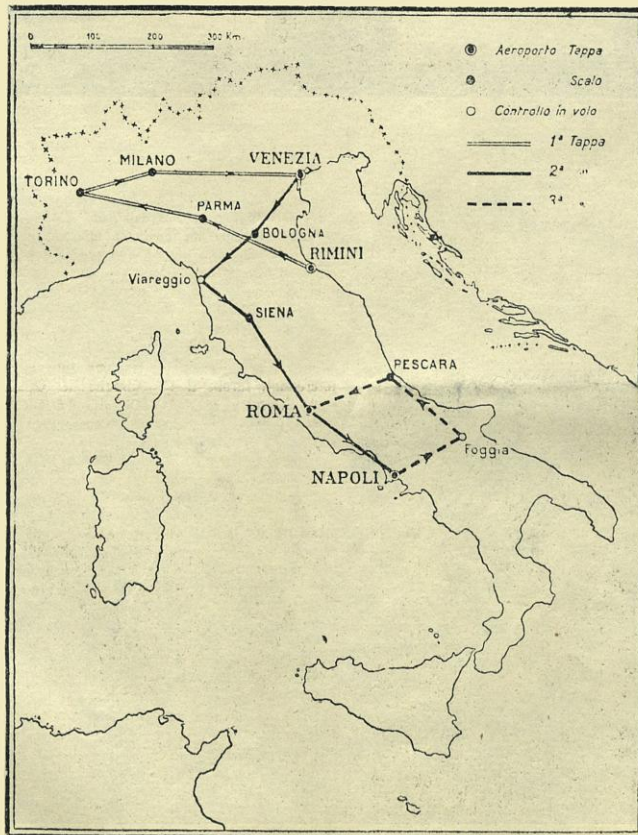
È sempre difficile fare dei pronostici, in specie quando vi sono degli apparecchi di cui non si conoscono le caratteristiche. Si parla dei «Messerschmitt» tedeschi ed ungheresi come di macchine velocissime; altri velivoli, specialmente stranieri, rappresentano delle incognite. Eppure apparecchi che puntano direttamente alla vittoria ve ne sono. Il «Breda 79 S» velocità di crociera 200 km., i «Messerschmitt», i due «Percival Vega Gull» di «Lattuga» e del francese De Chateaubrun, con elica a passo variabile in volo, che hanno una velocità di crociera di km. 258 a livello del mare e di km. 274 a 2100 metri di quota. Sono questi, secondo noi, i due apparecchi stranieri che hanno immense probabilità di soffiare i primi posti alla nostra agguerrita rappresentanza, della quale fanno parte i «Ghibli» inviati dalla Aeronautica della Libia. Come è noto il «Ghibli» è un bimotore coloniale da bombardamento leggero e ricognizione; è un monoplano ad ala bassa di costruzione mista. Azionato da due motori Alfa 115 della potenza di 200 cavalli a 200 giri, ha una velocità massima di km. 250, di crociera km. 220, minima appena km. 85, con una considerevole autonomia: km. 1550.

I colori nazionali saranno inoltre difesi dai «Nardi», che saranno gli apparecchi più veloci, il «Caproni 309 Ghibli» pilotato dall'ing. Chiodi della Casa Caproni.

Quando i nostri amici abbonati leggeranno queste nostre considerazioni, il «2° Raduno aereo del Littorio» sarà al suo termine ed essi non tarderanno a constatare se i nostri pronostici siano stati coronati dai fatti.

Nel prossimo numero del giornale daremo concreti ragguagli sullo svolgimento della gara e riprodurremo anche alcune fotografie interessanti.

V. N.



Il grafico del percorso del 2° Raduno aereo del Littorio

AVVISO IMPORTANTE

L'Amministrazione del nostro giornale avverte che non darà corso ai cambiamenti di indirizzo se non saranno accompagnati dalla fascetta con la quale si riceve «L'Aquilone» e da una lira in francobolli

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

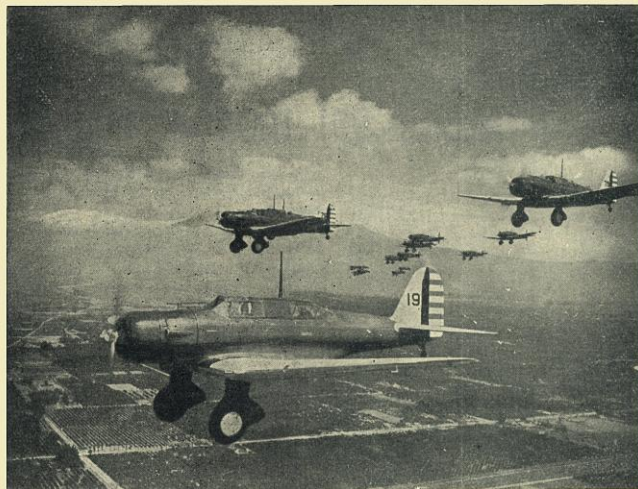
La partecipazione dell'Arma aerea ai festeggiamenti romani per le auguste nozze del Principe Ereditario fu imponentissima, tanto nell'impressionante carosello aereo (tre cerchi rotanti sovrapposti e concentrici) e nella sfilata in massa dei 300 apparecchi formanti una Divisione aerea di due Brigate, durante la grande rivista militare ai Parioli (9 gennaio, quanto nelle spettacolose esibizioni delle squadriglie alla parata aerea sul cielo di Ciampino-sud, dinanzi ai Sovrani d'Italia, Belgio e Bulgaria, a Principi di Casa Savoia e ad alte personalità militari italiane e straniere (10 gennaio).

Alla «Giornata dell'Ala» svoltasi all'aeroporto romano del Littorio la domenica 1° giugno, festa dello Statuto, alla presenza dei Sovrani, dei Principi di Casa Savoia, del Duce, delle più elevate gerarchie militari, civili e politiche, nonché d'una folla imponente, fu eseguito un interessantissimo programma suddiviso in 12 episodi, che dall'esibizione degli aeroplani storici d'anteguerra e del dopoguerra, culminò nelle impressionanti acrobazie collettive delle squadriglie da caccia ed in una finta battaglia aerea con attacco di bombardieri contro un simulacro d'aeroporto e di villaggio arabo. Sette giorni dopo (8 giugno) all'aeroporto milanese di Cinisello si svolgeva la «Sagra del Cielo», alla presenza di una folla stobacchevole di oltre 150 mila persone. Per quanto il programma fosse meno ricco di quello svolto a Roma, la manifestazione milanese ottenne il più completo successo di risultati e d'entusiasmo. La massa imponente del pubblico fu per più ore avvinta dalle spettacolose esibizioni guerresco-acrobatiche delle squadriglie militari, dai voli dimostrativi del gi-

gantesco Caproni esattore «Ca-90» e del Savoia-Marchetti «S-64 bis» da primato, dall'interessante gara d'alta acrobazia fra il celebre campione tedesco Fieseler ed il campione italiano ing. Ambrogio Colombo, da esperimenti di volo veleggiato ed, infine, da un finto combattimento aereo e da un attacco ad un convoglio di autocarri. Mai alcun'altra manifestazione aviatoria aveva suscitato in Italia tanto interesse e tanto entusiasmo di folla. La «Sagra del Cielo» fu per Milano un avvenimento memorabile che registrò verso l'aeroporto di Cinisello un afflusso così enorme di spettatori da superare le cifre pur grandi l'affluenza registrate nei giorni dei classici «Gran premi d'Italia» all'autodromo di Monza.

Io pure ebbi la fortunata possibilità di trovarmi a Cinisello in quel sereno pomeriggio domenicale. La soddisfazione provata mi ricompensò largamente della snerveante ed irritante lentezza del viaggio d'andata e ritorno dall'aeroporto, lungo lo stradale di Sesto San Giovanni incredibilmente ingorghiato da un interminabile corteo di veicoli d'ogni genere affollati all'inverosimile. Quattro mesi dopo (domenica 5 ottobre), grazie ad un biglietto d'invito concessomi dal redattore capo de «L'Ala d'Italia», assistetti all'aeroporto di Taliedo ad una seconda manifestazione aviatoria milanese.

Malgrado il cielo coperto ed il programma ristretto a sole esibizioni turistiche ed acrobatiche, la manifestazione fu oltremodo interessante ed i campioni italiani e tedeschi, specie il noto velocista De Bernardi e l'asso d'alta acrobazia Fieseler, destarono, gareggiando nella caccia ai palloncini, nelle corse di velocità e nel campionato di virtuosismo



Apparecchi d'assalto degli Stati Uniti d'America

aereo, la più delirante ammirazione nella folla degli appassionati accorsi in gran numero a Taliedo.

Alle citate manifestazioni spettacolari dell'efficienza della nostra aviazione militare si aggiunsero i brillanti successi dell'aviazione turistica, che giovanissima di attività in Italia, si impegnò in non poche ammirevoli prove.

Di gran lunga superiore a tutte per importanza e per cospicuo numero di concorrenti fu il 1° «Giro Aereo d'Italia», disputato da 53 equipaggi (47 italiani, 3 tedeschi, 1 aviatrice inglese, 1 belga, 1 svizzero) in prove preliminari di decollo-quota-attezzaggio-peso motore (20-23 agosto) ed in prova di regolarità e velocità lungo un circuito di km. 3.426 suddivisi in 4 tappe (25 agosto: Roma - Napoli - Bari - Brindisi - Rimini, km. 1111; 27 agosto: Rimini - Firenze - Bologna - Forlì - Ravenna - Ferrara - Padova - Trieste - Udine - Venezia, km. 872; 29 agosto: Venezia - Trento - Bolzano - Verona - Brescia - Bergamo - Milano - Aosta - Torino, km. 685; 31 agosto: Torino - Parma - Pisa - Arezzo - Grosseto - Roma, km. 758) e vinto in modo superbo dal colonnello Paride Sacchi, su Breda-15 S. La mia lontananza in quei giorni da Milano e dai centri di controllo e di tappa m'impedì con mio sommo rammarico di accorrere ad assistere al passaggio dei concorrenti, come non avrei assolutamente mancato di fare se ne avessi avuto la possibilità, per cui doveti accontentarmi di seguirne le fasi attraverso le cronache dei giornali.

Di carattere regionale, ma pur tuttavia interessanti furono il 1° «Circuito dei Castelli Sabaudi» ed il 2° «Circuito del Lazio». Il primo, disputato da 6 concorrenti lungo un circuito triangolare di km. 144, durante la giornata aviatoria torinese del 19 giugno all'aeroporto «Gino Lisa» di Mirafiori (manifestazione sul genere della «Sagra del Cielo» di Milano), era vinta dal campione Renato Donati, su Fiat «A. S. 1»; il secondo, disputato esso pure da 6 concorrenti, il 29 giugno, lungo un percorso di km. 380, facente capo a Fregene (Ostia), ebbe a vincitore il tenente Fausto Ceconi, su Romeo-5.

Ammirevoli e degni di competere con le più celebrate imprese avioturistiche straniere furono poi cinque voli trancontinentali a lungo percorso susseguentisi nel seguente ordine cronologico: 1° «Periplo mediterraneo» dell'ing. Mario Rasini e del motorista Giorgetti, su Breda 15-Gipsy 85 c. v. (16 dicembre 1929-18 gennaio 1930: km. 11.000 in 25 tappe, lungo la rotta Milano - Napoli - Sicilia - Tunisia - Libia - Egitto - Libia - Tunisia - Algeria - Marocco - Tangeri - Malaga - Alicante - Barcellona - Marsiglia - Capo Noli, ove i due aviatori furono costretti a salvarsi in paracadute, causa guasto all'apparecchio); 2° «Italia - Somalia» dell'asso

Francis Lombardi, su Fiat «A. S. 1» 100 c. v. (12-18 febbraio: Roma - Tripoli - Bengasi - Tobruk - Massaua - Bender Cassim - Mogadiscio; totale km. 8240 in 6 tappe ed in ore 65.43' di volo); 3° «Periplo Europa orientale» di Giuseppe Bertocco, su «Ro-5» - Fiat 100 c. v. (27 aprile-15 maggio: Roma - Tirana - Atene - Salonico - Stambul - Sofia - Bucarest - Belgrado - Budapest - Bratislava - Vienna - Portogruaro - Venezia - Roma; totale km. 5300 in 13 tappe).

(Continua)

Piero Botto

Ricerca di aeroplani in mare

Una delle maggiori preoccupazioni di ogni aeronautica, sia militare che civile, è quella di trovare una efficace soluzione al problema della ricerca di aeroplani caduti in mare per infortunio o discesi per guasto sulla rotta o fuori di essa. Infatti, quando anche l'apparecchio abbia avuto il tempo e il mezzo di dichiarare la propria posizione a mezzo della radio, quasi sempre esso si sposta sossopratteamente dal punto segnalato, ed in ogni caso la sua ricerca non risulta sempre facile ed immediata soprattutto come le particolari circostanze imporrebbero.

La soluzione di questa difficoltà sarebbe stata trovata dallo scienziato ed inventore francese Georges Claude, che poche settimane or sono fu ospite di Roma, dove tenne una importante ed interessante conferenza sulle meraviglie della scienza dell'avvenire e sulle numerosissime e diverse invenzioni da lui realizzate. Gli esperimenti relativi a questa nuova invenzione si sono svolti a Tolone qualche giorno fa. L'apparecchio che ha subito il sinistro, al momento in cui prende contatto con l'acqua, lascia automaticamente scattare un meccanismo, il quale produce sulla superficie dell'acqua una macchia colorata di vastissime dimensioni, stabile per lungo tempo e perfettamente visibile da un apparecchio che incroci nei paraggi nelle 15 o 20 ore successive. La sostanza capace di produrre questo effetto veramente eccezionale è chiamata «fluoresceina» ed ha la caratteristica di colorare in verde chiarissimo una quantità di acqua equivalente a venti milioni di volte il suo peso. Questo, in teoria, ma gli esperimenti compiuti a Tolone hanno poi provato anche in pratica che con 10 kg. della suddetta sostanza è stato possibile ottenere delle macchie di una superficie totale di un quarto di chilometro quadrato che si rinnovavano continuamente e visibili, da un aeroplano in volo, a 15 chilometri di distanza e per un tempo di dodici o quindici ore. Se l'innovazione ha un carattere pratico e sicuro di applicabilità, essa potrà essere indubbiamente efficace in questi casi.



Il popolare attore Angelo Musco, a quanto dimostra questa fotografia, è soddisfatto del volo compiuto

La Palestra dell'aeromodellista

La costruzione dei modelli volanti

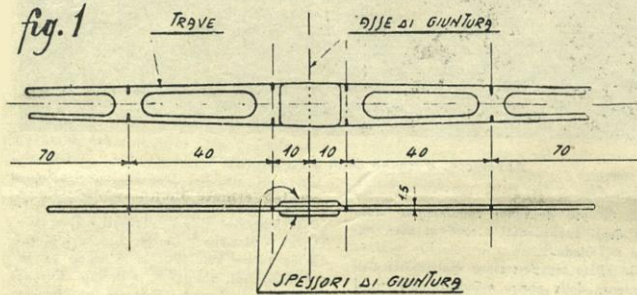
QUINTA LEZIONE

Come abbiamo fatto per le cèntine dell'ala, faremo anche per queste degli impennaggi: le ultimeremo prima, con esattezza, nella parte esterna, e le traferremo poi internamente per alleggerirle e per permettere l'incastro con il trave. Infine eseguiremo i tagli per l'incastro dei listelli di irrobustimento.

Ed ora riprendiamo l'ala che sarà già pronta per essere tolta dai piani di montaggio.

Sviteremo e leveremo i regoli che hanno servito a tenere diritto il bordo d'uscita ed allineate le cèntine al bordo di attacco.

Tolti i regoli, staccheremo gli scheletri dell'ala, levando prima i chiodini che



Particolare della giuntura del trave del piano orizzontale

Il trave verrà costruito come le cèntine. Per quello del piano orizzontale, composto di due pezzi, si procederà, dopo l'esecuzione dei tagli di incastro, all'unione dei due pezzi eguali, che si incolleranno fra due spessori di compensato di 1 m/m facendo ben attenzione che la simmetria sia esatta e l'asse centrale longitudinale sia perfettamente su una linea retta (fig. 1).

Messi i due spessori con un po' di colla, metteremo da ambo le parti una striscia di cartone e stringeremo tutto il pezzo nella morsa, lasciandovelo fin tanto che la colla si sarà seccata.

tenevano fissati i bordi d'uscita e gli spilli che tenevano i longaroni inferiori.

Agli scheletri saranno rimasti attaccati moltissimi dei pezzetti di carta messi per salvaguardare il disegno; noi li toglieremo, strappandoli con precauzione per non spezzare qualche cèntina o longarone.

Prima di passare alla rifinitura definitiva degli scheletri dell'ala, penseremo a montare il bordo d'entrata, costituito da filo d'alluminio di m/m 1.5 di diametro, che già avevamo preparato.

Questo lavoro è molto facile: basterà incastrare il bordo nel solco appositamente eseguito su ogni cèntina, e legarlo con refe forte.

Nella curvatura dell'estremità il bordo dovrà incontrarsi con i due longaroni inferiori, i quali verranno adesso tagliati a misura. Fatta in ognuno l'imposta con una lima sottile e tonda, vi incasteremo e legheremo il bordo.

L'unione con il bordo di uscita sarà assai semplice: basterà tagliare il filo d'alluminio, mediante i tronchesini, alla misura necessaria: appiattire un po' l'estremità battendola sulla piastra di ferro con il martello, e fissarla al bordo d'uscita con una solida e multipla legatura di filo di refe sulla quale poi spalmemo un po' di colla.

Rimettiamo nuovamente in riposo lo scheletro dell'ala, ed eseguiamo il montaggio degli impennaggi.

Monteremo prima il piano orizzontale, in questa maniera.

Sopra ad un piano di montaggio, liberato dal disegno della mezz'ala, mettiamo il disegno dell'impennaggio. Con filo di alluminio, di diametro m/m 1.5, di lunghezza sufficiente a coprire tutto il contorno (circa cm. 90), copiamo la sagoma di contorno esattamente, troncando il filo alle estremità segnate sul disegno.

Con il martello, e sulla piastra di ferro, schiaccieremo tutta la parte posteriore del bordo, e siccome la sagoma sarà un po' variata, la riaggiusteremo esattamente.

Nel centro del trave facciamo ora un foro nel quale possano passare almeno tre spessori di filo d'alluminio del diametro di m/m 1.5 quindi montiamo le cèntine, ognuna al suo posto, e mettiamo

mo tutto l'insieme sul disegno, verificando l'esatta coincidenza di ogni parte con il disegno.

Monteremo anche i due listelli di bosso di m/m 1 x 2, di irrobustimento, e fissiamo la costruzione al disegno, con spilli di acciaio che pianteremo verticalmente nel piano.

Infine faremo le necessarie legature, con filo di refe.

Egual procedimento useremo per il timone verticale, tenendo presente che per questo non occorrerà fare nessun foro nel trave.

Posti gli scheletri degli impennaggi in queste condizioni, metteremo, fra le giunture e il disegno, dei pezzetti di carta, come abbiamo fatto per l'ala, ed eseguiamo la incollatura delle diverse giunture.

Durante il tempo in cui la colla fa presa e si asciuga, eseguiamo la rifinitura delle mezze ali, che poi uniremo insieme, ottenendo così lo scheletro intero dell'ala, al quale non mancherà che il ricoprimento.

Per eseguire la rifinitura, occorre molta cautela perchè è facile produrre delle rotture.

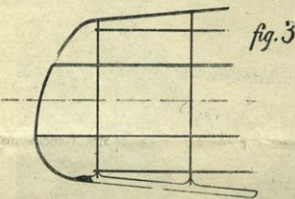
Con una lima, preferibilmente mezza tonda, toglieremo, da tutte le giunture, i residui di colla, facendo attenzione di non intaccare nè i longaroni nè le cèntine; leveremo anche, possibilmente, le legature di refe, ad eccezione di quelle del bordo di entrata.

LEGATURA DEL LONGARONE



Particolari delle legature

Fissato lo scheletro nella morsa, stringendo il minimo necessario, rifiniremo anche il bordo d'uscita, limandolo ed alleggerendolo nei pressi degli incastri con le cèntine, togliendo o arrotondando quelle punte grezze che prima avevamo lasciate.



Particolare di una estremità dello scheletro dell'ala finito

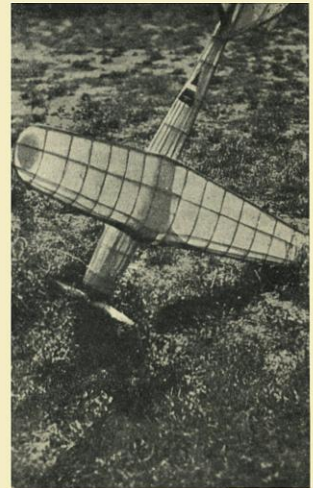
Mozzeremo i due longaroni superiori, lasciando una piccola sporgenza al di fuori delle cèntine N. 7; altrettanto faremo per tutti gli altri longaroni, nei pressi delle cèntine centrali N. 1.

Con i tronchesini taglieremo anche l'estremità rimasta libera del bordo di entrata, limitandone la sporgenza a circa 10 m/m.

Non toccheremo ancora il bordo d'uscita.

Possiamo ora togliere i piani di coda dai piani di montaggio, che dobbiamo usare per la giunzione delle semi ali.

I due piani li disporremo come è indicato in fig. 8, tenendo sollevate le estremità esterne con due regoli di legno alti m/m 100, fissati con viti sul piano di lavoro; fra i due piani di montaggio è necessario lasciare uno spazio



La classica capottata di un bel modello. Il costruttore è Raffaello del Rosso, di Empoli.

di 30 m/m, nel quale, per maggior sicurezza, è opportuno collocare uno spessore uguale di legno.

Non sarà male fissare poi questi piani così disposti con chiodi o viti, in modo che non abbiano a spostarsi finchè non sarà finito il lavoro di giunzione delle mezze ali ed il ricoprimento.

Disposti così e preparati i nostri piani di montaggio, metteremo su ognuno di essi lo scheletro di ogni mezz'ala, facendo coincidere a filo delle estremità interne le cèntine N. 1 in modo che risultino allineate e parallele.

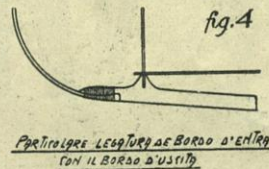
Sui due bordi di uscita, che sono stati lasciati più lunghi, segheremo su di essi il punto che corrisponde alla metà dello spazio centrale di 30 m/m; questi punti disteranno circa 15 m/m dalle cèntine N. 1. Possiamo ora segare i due bordi d'uscita, nel punto segnato, facendo il taglio obliquo, in modo che la giuntura combaci esattamente.

Giarella

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

RENATO MREGALLI - Milano. — I 5 o 6 m/m di differenza da te notati non portano alcun disturbo. Puoi quindi continuare la tua costruzione. Per la pievatura del bordo d'uscita puoi rimediare mettendo il listello triangolare dove ti è possibile, cioè in tutta la parte nella quale la curvatura non è troppo forte: per il resto prepara due strisce, larghe 1 cm, circa, di impellicciatura, tagliate secondo la sagoma che dovrà avere il bordo d'uscita. Una va applicata dalla parte del ventre, e l'altra dalla parte del dorso delle cèntine. Otterrai un robustissimo bordo d'uscita. Sta' attento però a non bagnare l'impellicciatura.

VALERIO SANTELLI - Siena. — Per avere i disegni del modello « A. P. 3 » devi spedire 10 lire all'Amministrazione che provvederà ad inviarti il disegno in grandezza naturale.



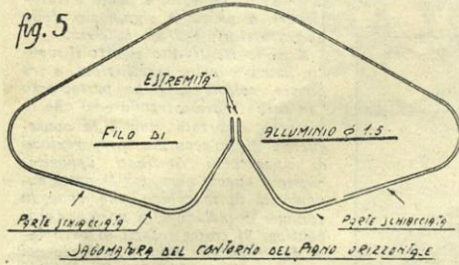
Particolare legatura del bordo d'uscita con il bordo d'uscita

ADRIANO BACCHETTI - Padova. — Più o meno la Palestra è fatta come vorresti tu, cioè in due parti: una per i principianti ed un'altra per i cannoni. Se non c'è una vera e propria divisione materiale, ci sono argomenti adatti per ogni grado di cultura aeromodellistica. Ognuno si serve di quello che fa al caso suo. Attualmente c'è poca



Partenza, volo e atterraggio del « Ra-del » di Raffaello del Rosso.

materia per i più progrediti per una semplicissima ragione: siamo sotto al «Concorso Nazionale» e perciò essi hanno già pronto, od in via di sistemare definitivamente, il proprio modello. E' meglio quindi lasciarsi tranquilli. Dopo, ricomincerà la materia anche per loro.



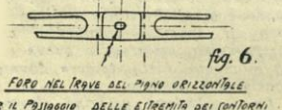
Giorgio Bonsi - Firenze. — Fra i due profili NACA 0015 che hai citati non c'è differenza apprezzabile, mi pare, salvo nel secondo decimale, che in uno dei due disegni è stato arrotondato per maggiore semplicità. La lineetta posta sulle cifre degli Y1 significa che questi valori sono negativi, cioè si riferiscono alla parte inferiore rispetto alla corda.

gior.

CRONACA BREVE

IL DUCE, durante il suo recente soggiorno in Sicilia, ha inaugurato l'aerostazione civile di Siracusa e l'aeroporto di Comiso.

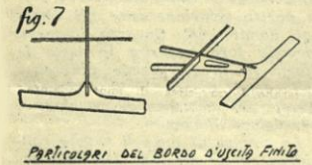
IL DUCA D'AOSTA, pilotando un «S. 79», ha compiuto il 15 agosto il percorso da Gorizia a Castelvetrano in tre ore, alla media, quindi, di 420 Km. all'ora.



IL MINISTRO GALEAZZO CIANO, partito in volo il 20 agosto da Roma alle ore 8,35, è giunto a Palermo a tempo di primato in un'ora e trenta minuti.

IL PILOTA COMANDANTE cav. Giovanni Riva, in servizio sulla rete della Società Avio-Linee Italiane, ha raggiunto in questi giorni il milionesimo chilometro in volo su linee aeree regolari.

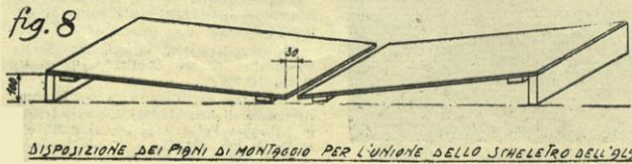
L'ITALIA nel prossimo autunno aprirà una linea aerea Roma-Buenos Aires, ed il primo apparecchio nazionale verrebbe pilotato dal maresciallo dell'aria Italo Balbo.



LE SEZIONI di Bolzano e di Padova del Club Alpino Italiano hanno intitolato il rifugio alla Forcella Toblin, ai piedi delle tre cime di Lavaredo, al nome glorioso della triplée medaglia d'oro Antonio Locatelli.

IL GOVERNO RUMENO ha acquistato dai Fratelli Nardi 30 aeroplani tipo «Nardi F.N. 305» che saranno costruiti presso i Cantieri Piaggio di Finalmarina.

IL DIPARTIMENTO del Commercio degli Stati Uniti d'America ha espresso in una relazione l'opinione che la causa del disastro del dirigibile «Hindenburg» sia stata una candela elettrostatica, la quale



avrebbe provocato la deflagrazione di un miscuglio di idrogeno libero e aria.

IL CAPITANO LETTONE Cukurs ha coperto 44.000 chilometri attraverso l'oriente ed ha realizzato un lungo viaggio Riga-Tokio e ritorno con un piccolo apparecchio di sua costruzione.

IN SEGUITO ALLA SCOMPARSA di Amelia Earhart, il dipartimento americano del commercio ha vietato ogni traversata dell'Oceano Pacifico e dell'Oceano Atlantico con velivoli che non siano quelli delle linee aeree in esercizio o allo studio.

A BERNA, durante una manifestazione aerea, l'«uomo volante» Rodolfo Boelhen si gettava da un velivolo, ma durante la discesa, essendogli si rotte le ali applicate alle spalle, riusciva a salvarsi all'ultimo istante aprendo due paracadute di cui era munito.

UN EQUIPAGGIO AMERICANO ha raggiunto i 5181 metri d'altezza con un apparecchio pesante meno di 280 Kg.; l'antico primato era di 4649 metri.

IL GROSSO IDROVOLANTE inglese «Caledonia», che sta collaudando periodicamente la futura rotta dei servizi aerei commerciali attraverso l'Atlantico, ha compiuto il 15 agosto un rapidissimo volo da Foynes (Irlanda) a Botwood (Terranova) coprendo la distanza in 16 ore e 32 minuti.

IL GIORNALE INGLESE «Times» afferma che, quantunque l'aeronautica della Gran Bretagna possa contare ora su 850 apparecchi da bombardamento e 420 da caccia, si trova sprovvista di piloti; lo stesso giornale cita l'esempio della squadriglia che ha in dotazione i 12 nuovi aeroplani da bombardamento tipo «Blenheim», la quale dispone soltanto di due piloti.

L'AVIATORE TEDESCO Hans Otto ha compiuto felicemente la traversata del Rio de la Plata da Colonia (Uruguay) a Quilmes (Argentina) con un apparecchio senza motore; essendo la distanza percorsa in linea retta di 54 Km., si ritiene che questo volo su acqua sia il più lungo realizzato con tale genere di apparecchi.

TRANSATLANTICI AEREI

Si parla, da tempo, della costruzione, più o meno prossima, di apparecchi giganti da adibirsi a trasporto commerciale. Igor Sikorsky ne ha già preannunciata da tempo l'apparizione. Il costruttore francese Luigi Breguet, secondo la «Vie Aérienne», è sulla via di realizzare l'apparecchio in questione capace di trasportare 56 passeggeri.

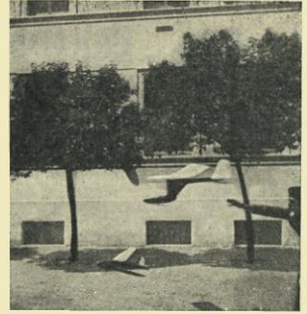
Le caratteristiche di questo futuro gigante dell'aria sarebbero le seguenti: apertura alare quarantun metri e cinquanta, lunghezza venticinque metri, peso a vuoto kg. 13.749, peso a pieno carico kg. 24.500, velocità massima a duemila metri 380 km.; quattro motori a raffreddamento d'aria, quattordici cilindri, a doppia stella, della potenza di 1100 C. V. ciascuno.

L'apparecchio a due piani, comprende nel piano superiore la cabina di pilotaggio, una cabina per 40 passeggeri, un piccolo scompartimento privato per 2-4 persone e al piano inferiore le cabine di navigazione e il posto radio, la cabina di lavoro per i meccanici, uno scompartimento per otto passeggeri, un piccolo «bar» e un'altra cabina per otto passeggeri, nonché il deposito per le merci. Per i voli notturni la cabina superiore può essere facilmente trasformata per dar posto a venti comode cuccette.

Quando il volo diventa un fastidio

(Continuazione dal numero precedente)

Un altro volo curiosissimo è quello delle Tipulidi danzatrici (fig. 8), dette volgarmente moscherini. Il «volo di deposizione» è anche caratteristico (fig. 6); ad ogni salto dai 15 ai 20 centimetri dal suolo la femmina si lascia cadere coll'addome quasi verticale. In un batter d'occhio la parte posteriore dell'insetto affonda nel terreno lasciando



Un apparecchio della rinomata fabbrica Tosaroni mentre inizia il volo.

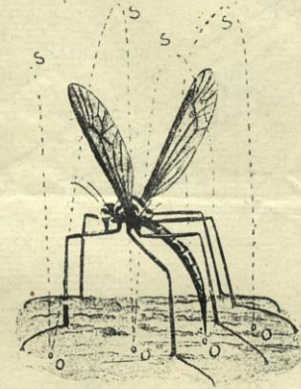


Fig. 6 - Volo di deposizione di una tipulide femmina.

sfuggire un uovo, e così saltellando si effettua la deposizione delle uova.

Gli «atterraggi» poi vengono compiuti in diverse maniere e variano anche tra gli stessi Ditteri. Alcuni (fig. 7) hanno le zampe munite

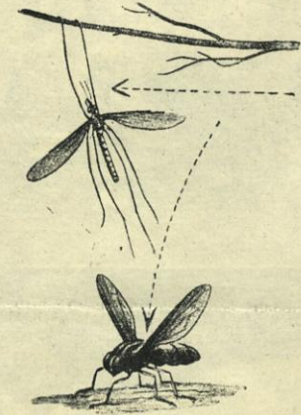


Fig. 7 - Come gli insetti terminano i loro voli.

di forti uncini con i quali si aggrappano alle foglie od ai piccoli rami, poiché la traiettoria del loro volo si approssima all'orizzonte mentre le zampe anteriori sono sollevate. Inoltre, la disposizione verticale delle ali costituisce pure un ottimo freno prima dell'aggrappamento.

La mosca atterra quasi istantaneamente su qualsiasi piano orizzontale, verticale, od obliquo, servendosi delle ali e delle zampe, veri e propri freni perfezionati, munite di unghie e di ventose minuscole che permettono una efficace aderenza anche sulle superfici completamente lisce.

I Ditteri effettuano il volo planato e possono altresì rimanere immobili nello spazio come se fossero sospesi ad un filo invisibile. Esiste differenza sensibile tra il volo normale ed il volo planato. Nel primo, i battiti delle ali raggiungono la massima ampiezza; nel secondo l'insetto si dispone contro vento con le ali leggermente inclinate per ricevere la corrente d'aria, indi le agita freneticamente con oscillazioni brevissime che sono piuttosto dei fremiti che dei battiti.

Circa le vibrazioni toraciche che, come si è detto in principio, concorrono validamente al volo dei Ditteri, esse sono percettibili e sonore anche quando l'insetto conserva l'apparenza di una completa immobilità. Difatti, se prendete una mosca o, per verificare meglio gli effetti, un insetto più grande, un calabrone per esempio, potrete da voi stessi fare l'esperienza. Tenendolo per le zampe, il calabrone comincerà quasi immediatamente la sua musica senza che le ali entrino visibilmente in azione. Ponendolo poi entro la mano leggermente chiusa, l'insetto farà sentire un pigolamento moto acuto accompagnato da vibrazioni toraciche così rapide che producono una specie di fremito continuo; sentirete allora un solletico prolungato o meglio una sensazione sgradevole che vi farà aprire involontariamente la mano.

E' questo un inaspettato e geniale mezzo di difesa perché se un uccello cattura un calabrone senza ucciderlo subito, il pigolamento e la vibrazione di questi obbligherà il suo nemico ad aprire il becco. Un insetto che l'abbia scampata bella in questa maniera non vi sembra che sia in diritto, per divagarsi un poco, di molestare le vostre placide letture campestri?

I. V.

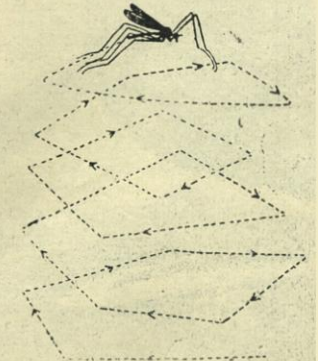
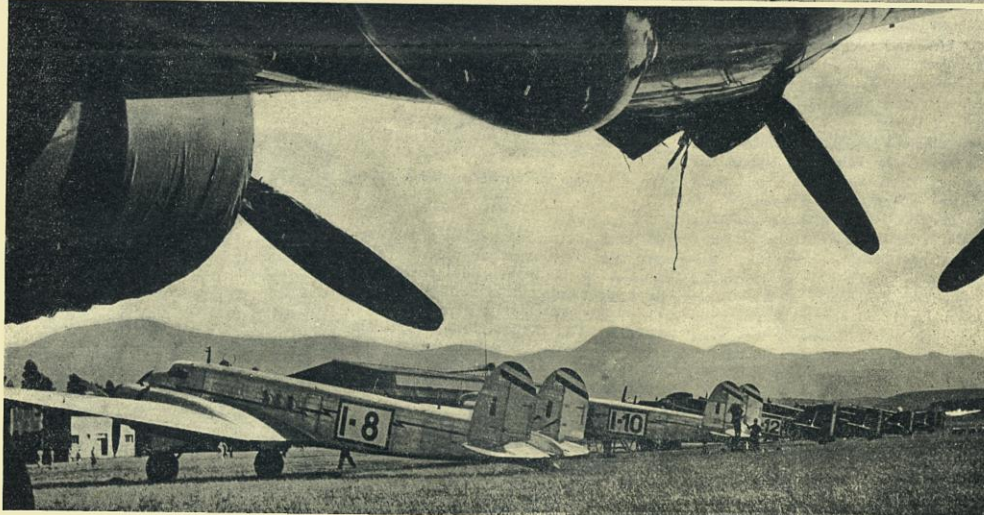


Fig. 8 - Grafico del volo ascendente di un moscerino.

UN NUOVO ALLORO



Il percorso della gara — Gli equipaggi italiani — Gli apparecchi tricolori

La Istres-Damasco-Parigi ha ripetuto al mondo l'ormai indiscussa superiorità dell'aviazione italiana.

L'esiguo numero delle Nazioni che hanno voluto partecipare a questa gara parla da solo delle difficoltà presenti in essa, e basta a valorizzare a pieno il significato della nuova vittoria dell'ala fascista.

A un invito rivolto a tutto il mondo, hanno aderito tre Nazioni, e tra queste, solo l'Italia ha partecipato "in forze", dimostrando così che la vittoria riportata non è la conseguenza di un'accurata preparazione di apparecchi destinati appositamente a questa gara, ma la netta superiorità di macchine che sono in comune dotazione alla nostra Aeronautica. Si tratta infatti di aeroplani da ormai due anni in servizio nei nostri reparti: gli "S 79", trimotori da bombardamento che hanno al loro attivo sette primati internazionali di velocità, e perciò già noti al mondo intero come i migliori apparecchi da bombardamento attualmente esistenti.

Quasi ad accrescere il valore della vittoria italiana, nella seconda parte della gara, mentre i nostri aeroplani, già primi in classifica, puntavano verso Parigi, un tremendo nubifragio si interponeva tra di essi e la Francia, creando un ostacolo difficilissimo a superarsi. Il vento, colpendo le macchine con una velocità formidabile, ha reso il volo irto di dure difficoltà, e la mancanza assoluta di visibilità, sopravvenuta più tardi, ha costretto sei apparecchi a compiere atterraggi di fortuna. Biseo e Bruno Mussolini, scesi anch'essi, poterono però ripartire, dando così alla vittoria italiana un tono di speciale significato, che l'improvviso atterraggio aveva per un momento fatto temere doversi considerare perduto.

La popolazione parigina, riversatasi al Bourget per assistere all'arrivo dei partecipanti, riconosciuto italiano il primo apparecchio comparso sul campo, ha improvvisato una vibrante dimostrazione di entusiasmo per il trionfo dell'ala fascista, non potendo non ammirare la vittoria netta e precisa riportata nella difficile gara dai colori italiani. Gli stessi giornali del partito comunista ebbero frasi entusiastiche all'indirizzo dei vincitori, e più di uno di essi ha scritto che è sperabile che quest'ennesimo trionfo della nostra aviazione apra gli occhi agli uomini del Governo francese, facendo loro apparire in tutta la giusta realtà la grande differenza che ormai senara le due Armate Aeree, per efficienza di macchine e per valore di uomini.

La stampa di tutto il mondo considera questa nostra vittoria come una nuova prova del grado di capacità raggiunto dalla nostra Aeronautica militare in questi ultimi anni, e sottolinea giustamente il fatto che si tratta di materiale di intera costruzione italiana.

Guer.

La classifica

Ecco la classifica dei concorrenti della Istres-Damasco-Parigi:

1. Cuppini-Paradisi su «S. 79 - Savoia-Marchetti» in ore 17.32'45" alla media di km. 352,789;
2. Fiori-Lucchini, su «S. 79 - Savoia-Marchetti» in ore 17.57'01" alla media di chilometri 344,639;
3. Biseo-Mussolini, su «S. 79 - Savoia-Marchetti», in ore 18.03'35", alla media di km 342,756;
4. Clouston, su «Comet» in ore 19.40'59" alla media di km. 314,483; 5. Codos-Arnoux su «Breguet Fulgur» in ore 21.02'34" alla media di km. 294,161; 6. Tondi-Moscatelli, su «S. 79 - Savoia-Marchetti» in ore 21.34'41" alla media di km. 286,865.



PARTE I

Cap. I.

Un singolare intruso

Nel piccolo porto di Cadice era calata la notte.

La solita nebbiolina s'impregnava degli aromi marini fondendosi con quelli non meno acuti, ma non sempre gradevoli, della terra.

Così il vivificante odore delle alghe si mescolava agli effluvi dei giardini e al tanfo mordente e disgustoso dell'olio di Spagna fritto che le molte dozzine di *tondas* e di *posadas*, dove si preparava da cena per chi aveva fame, riversavano negli stretti vicoli.

Marinai, borghesi, soldati e turisti circolavano indolenti o affaccendati pel molo, mentre i piroscafi e i velieri all'ancora andavano illuminandosi.

Qualche accordo di chitarra sorveva timido dall'ombra, ma sembrava difettare di slancio e di gagliardia, come se lo sconosciuto suonatore fosse in preda a preoccupazioni molto gravi.

Infatti la Spagna dell'estate 1935 già era febbricitante e accusava i sintomi di quella violentissima e atroce crisi politica che doveva così profondamente sconvolgerla l'anno seguente.

Nell'angolo più appartato del porto, un uomo, che già da qualche momento passeggiava vicino ai cumuli di mercanzie accatastate sulla barchina, fu avvicinato da un altro.

— Son qua, don Efraim! — disse il primo, portando la mano alla visiera del berretto marinairesco — Se non avete altri ordini, salpiamo senz'altro fra un'ora, con la marea.

— Partite pure, Pedrito, ma fino all'ultimo momento non tagliate il filo del telefono con la terra. Non si sa mai...

— Non dubitate...

— In bocca al lupo allora e attenzione agli indiscreti, eh? specialmente alle torpediniere italiane. Sono comandate da gente maledettamente curiosa.

— Non abbiate paura, mi caverò d'impaccio. Inalbererò la bandiera inglese, se necessario.

— Difficilmente oseranno perquisire la nave; comunque, abbiate la risposta pronta.

— Sicuro! — ridacchiò l'altro. — "Conservare alimentari per l'Australia"! Buona notte, don Efraim!

— Buon viaggio, Pedrito, e buona fortuna!

E i due si separarono. Don Efraim, noto agente d'affari della città, si diresse con passo vivace verso il suo ufficio, i cui lumi

brillavano attraverso gli alberi del viale. La pancetta rotonda e abbondante gli traballava e il grosso sigaro gli sfavillava tra le labbra carnose. Il brav'uomo si sentiva soddisfatto e già si disponeva a progettare qualche nuovo lucroso affare, quando qualcuno lo toccò sulla spalla.

— Buona sera! — disse urbanamente un signore alto, asciutto e di colorito abbronzato — Un po' di fuoco, per piacere!

L'agente avvicinò la brace del suo sigaro alla sigaretta dell'altro e squadrò il nuovo venuto. Era un tipo sulla quarantina, elegantemente vestito e che possedeva in grado massimo l'aria di trovarsi dovunque a casa propria e di sapere sempre quello che voleva. Una lunga cicatrice gli solcava una guancia.

Senza sapere esattamente perché, Efraim si sentì a disagio quando le pupille grige e fredde dell'altro lo fissarono con una scintilla d'ironia nel fondo.

— Grazie mille, signore! — fece lo sconosciuto — C'è una piccola cosa che vorrei dirvi, prima di lasciarvi, ed è questa: avete commesso una grande sciocchezza ad affidare a Pedrito quel carico d'armi pel negus d'Abissinia. Non arriverà mai a destinazione.

Il grosso sigaro cadde dalle labbra di don Efraim, che barcollò senza fiato.

— Ma, ma... — balbettò — siete pazzo? Con chi ce l'avete? Avete bevuto, certo. Via, lasciatemi passare! Ma guarda un po'; un così bel sigaro tutto sciupato...



Ecco un bel veleggiatore, costruito in cooperativa dagli allievi della R. Scuola Sec. di Av. Profess. «Lucatelli», di Tolentino. Misura m. 2,30 di apertura di ali e pesa 100 gr.

— Come volete, don Efraim, non insisto. Vado subito, però, a fare una visitina al mio amico il capitano di porto, perchè mandi qualcuno a vedere di che qualità sono quelle conserve alimentari dirette in Australia... Fra parentesi, l'Australia esporta conserve e non ne importa. Inoltre posso telegrafare a qualche amico italiano di Siracusa o di Tripoli, segnalando il passaggio del piroscalo *Carmencita*, carico di cosette interessanti; che ne dite, amico? Per quanto il commercio delle armi sia tollerato, pure parecchi fastidi potreste averli.

— Ma insomma, — gemette Efraim dopo un attimo di riflessione — che volete da me? Denaro? Potre-

mo metterci d'accordo, se sarete discreto... D'altronde io non agisco per mio conto...

— Lo so, lo so... In quanto al vostro denaro, tenetelo; ne ho più di quanto mi occorra...

— Che pretendete allora? Non capisco... — fece l'agente, inquieto.

— Andiamo nel vostro ufficio e mi spiegherò meglio.

— Ecco — cominciò quel singolare personaggio, quando due minuti più tardi si trovò seduto di fronte alla scrivania di don Efraim — C'è della gente al mondo, come voi, alla quale piacciono gli affari lucrosi, anche se disonesti; e ci sono degli altri, come me, che amano le imprese incerte e rischiose, anche se non rendono molto. Così, pel gusto di lottare... Voi avete imbastita questa spedizione di contrabbando, lasciate che ve lo dica, proprio coi piedi. Un capitano di nave sciocco e chiacchierone e un equipaggio malfido. Inoltre, probabilmente, penserete di sbarcare le armi nel solito posto di Gibuti e di farle arrivare in ferrovia ad Addis Abeba, e non terrete conto che da un giorno all'altro la Francia potrebbe vietare il transito delle armi e gli italiani potrebbero far saltare la ferrovia in territorio abissino. Tutto questo non lo avete calcolato, è vero?

— Io faccio l'affarista. — brontolò l'agente — Una parte del profitto la realizzo quando la merce sarà a Gibuti...

— Già, ma la maggior parte quando sarà ad Addis Abeba, no?

— Hum...

— In che consiste il carico? Su, vi consiglio d'esser franco.

— Duemila fucili, una dozzina di mitragliatrici e poi cartucce, bombe e pistole.

— Bene. Mi prendo io la cura di portare le armi a destinazione e con mezzi di mia scelta. Vi accomoda?

— Che condizioni metterete?

— Non voglio un soldo da voi; al mio profitto penso da me, ma intendo di essere il capo assoluto della

spedizione. Il vostro guadagno rimane perciò intatto. Bene; telefonate ora al vostro Pedrito che mi faccia preparare la migliore cabina e si metta a mia completa disposizione. Potete promettergli a mio nome mille pesetas di graufica extra.

— Ma perbacco! — s'imbizzì l'agente. — Non so nemmeno il vostro nome e non sono neppure ben certo che non siate evaso dal manicomio un'ora fa.

— Ohè, amico, — replicò freddamente lo sconosciuto. — io non sono uscito dal manicomio, ma invece è probabile che voi entriate in prigione. Se ci tenete a sapere chi sono, aspettate... — e, senza chiedere il permesso, tirò a sé il telefono da tavolo e impugnò il microfono.

— Signorina, mi dia la Capitaneria di Porto. — disse con calma.

— Eh, un momento, un momento, che diamine! — escamò Efraim interrompendo precipitosamente la comunicazione. Poi chiamò a sua volta la telefonista. — Mi dia il numero 4597, piroscifo "Carmencita". Sì... Siete voi, Pedrito? Ascoltate. Mandate subito un battello a terra ad imbarcare un signore... Verserà mille pesetas di regalia straordinaria per voi. Mettetevi ai suoi ordini. Prende lui la direzione di tutta la faccenda... Il vostro guadagno non sarà toccato. Il nome? Poi, a bordo lo saprete... Ah; come farà il marinaio a riconoscerlo?

— Ditegli che sarò all'angolo del molo di Vigia fra venti minuti e che al marinaio che accosterà domanderò: "Sai qual'è la mia nave?" Lui dovrà rispondere: "Sicuro! Non si aspetta che voi!". Una specie di parola d'ordine con la controparola...

Un minuto dopo il povero Efraim fissava con occhi imbambolati l'uscio che s'era richiuso sul bizzarro individuo. Ma d'improvviso ebbe una scossa e, sotto l'impulso d'un pensiero repentino, afferrò il microfono. Ma ecco la porta riaprirsi e riappare la faccia beffarda dello sconosciuto.

— Vi avverto, caro amico, — disse questi — pel caso che aveste l'intenzione di incaricare quelli del piroscifo di buttarvi a mare o di farmi qualche altro brutto scherzo una volta al largo, che prenderò le mie precauzioni. Lascio qui qualcuno che,



se non riceverà periodicamente notizie autografe della mia eccellente salute, saprà come regolarsi nei vostri personali riguardi. Siamo intesi? Buona notte!

L'uscio tornò a chiudersi ed Efraim scaraventò lontano il microfono; poi, per non soffocare, si sbottonò il colletto e s'allentò la cravatta.

Enzo Jemma

(Continua).



D. M. A. NAM (?) — Quest'uomo misterioso asserisce che il suo regno non è di questa terra, e che il suo naso è a controranda con vento in poppa. D. M. A. Nam, anche se tu avessi le valvole in testa, il differenziale e la bussola giroscopica, io non ti temerei! Ti faccio intanto sapere che ti ho spedito i numeri.

LORIS PERINI - Rovigo. — La tua poesia mi ha tanto commosso che ho pianto per 16 ore 40', 35" e 7 decimi, battendo così il primato nazionale. Ti auguro che il tuo veleggiatore possa compiere il raid Rogo-Buenos Aires e ritorno senza scalo.

BRUNO ZANCHI - Milano. — Considerando il caso speciale che ti ha costretto a trascurare l'invio della fascetta, la mia famigerata bontà ti assolve, e mi incita a risponderti. Il libro in questione è ancora in stampa, e perciò non te lo posso spedire. Salutami tuo padre, che, a quanto pare, è un po' mio aeromopite, e divertiti.

FRECCIA DI ACCIAIO. — L'elenco degli abbonati di Treviso? Impossibile inviartelo. Esaudisco invece il tuo secondo desiderio, come puoi facilmente controllare. Alla tua

di giugno non ho risposto perchè non mi è arrivata per niente. Perchè io e il direttore dovremmo essere la stessa persona? Io sono io, e lui è lui. Se lui fosse me, io sarei lui, e non più io. Se poi io... beh, per ora basta. Ho passate a Giarella le domande.

RENZO BERNARDIS - Trieste. — Tanti saluti da Freccia d'acciaio.

ZELINO ROSSI - Pontedera. — La fotografia ti giungerà a velocità-record. Tante grazie per l'invito a visitare l'interessantissimo stabilimento nel quale sei impiegato, e che io non potrò mai venire a visitare, essendo in procinto di annegare nel mare di lettere (stavo per dire di guai) che mi circonda, e che aumenta sempre più, con il moto inesorabile dell'alta marea. L'abbonamento annuo a «L'ala d'Italia» costa 40 lire. Il distintivo, tuttora in gestazione, nascerà verso la fine dell'anno. Se hai delle idee in proposito mandale, perchè ne stia facendo una collezione. Non ho réclame di motori.

AIRONE BIANCO - Ferrara. — Sono felicissimo per la tua gamba. Ti auguro di poter

battere entro tre mesi il primato mondiale dei 1500 metri.

GIOVANNI ALBARELLA - Napoli. — Il ceatificato, così come lo vorresti tu, non servirebbe a nulla. Ti consiglio invece l'uso di quella macchinetta complicatissima facile ad adottarsi, che è la bocca. Ti auguro di essere un Demostene N. 2, e nel contempo (bella parola, no?) ti spedisco un vagone di copie. In quanto all'abbonamento, non capisco come tu non capisca che è buono un vaglia qualsiasi! Viviamo tutti nell'attesa spasmodica di ricevere la tua relazione su «Il Moto Perpetuo trovato, sì, perfettamente trovato!».

LUIGI ROSETTI. — Nel N. 25 non vi sono tavole. Un'altra volta che scrivi con quella calligrafia ti faccio arrestare per lesioni ottiche colpose.

ARCIERE AZZURRO - Chioggia. — Avrai la copia che chiedi. Quando gli abbonati procurati da te avranno raggiunto il numero di cinquecentomila, faremo scolpire la tua effigie nella roccia del Cervino. Quanti aeroplani possiede l'Italia? Tanti tanti...

ANGELO CONON - Milano. — Perchè non hai fatto concorrere il tuo modello alla gara Istres-Damasco? Certamente, se ha le doti che dici tu, avrebbe vinto da signore. Il disegno ti arriverà con velocità-record.

MERLO. — Ti ringrazio per il ritratto che mi hai inviato, ma ti avverto che io non sto mai appollaiato sui rami degli alberi. Vorrei poterci stare, e fare «cip cip» come un passerotto che vedo tutte le mattine sul platano davanti alla mia finestra, ma il mio destino è chiuso inesorabilmente da una muraglia di lettere, che mi circonda come in una solida prigione. Scrivere, scrivere, scrivere a tutti i miei infiniti nipoti! Beh, non ci pensiamo. Del resto, avere tanti nipoti è una bella consolazione! Veniamo a noi: i numeri credo che a quest'ora ti saranno già arrivati. La grandiosità della spesa per la costruzione di un aeromodello

è direttamente proporzionale alla distanza che separa il costruttore dal più vicino negozio di materiali adatti per zetta costruzione, alla ricchezza dei materiali che si vogliono adoperare, al tempo che si perde. E' invece inversamente proporzionale al numero delle diverse Lotterie di Tripoli vinte dai genitori del costruttore.

UGO BASSI - Bologna. — Sei davvero un bel tipo! E i soldi?

GIUSEPPE FUMMO - Napoli. — Se tu fossi davvero un assiduo lettore de «L'Aquilone», avresti imparato che le domande di carattere tecnico vanno rivolte a Giarella, e non a me, che di aeromodellismo mi occupo soltanto a tempo perso. In secondo luogo, a uno zio si dà del tu, e non del voi; in terzo luogo, faresti bene a comprarti «Il costruttore di aeromodelli», di Martini e Nobili. Ciao.

FRANCO PUGLIANO - Torino. — Esiste una speciale categoria di aeronipoti, buffa oltremodo, che scrive chilometriche missive, nelle quali decanta il volo compiuto, l'aeromodello costruito, i carciofi mangiati a merenda, il pedicello che ha sul naso, e che finisce l'epistolario esigendo una «pronta risposta». Invariabilmente. Ma cosa devo rispondere? Tu avrai già capito che a tale categoria tu appartieni ad onore, vero?

DEI GAETANO - Empoli. — La tua bella fotografia verrà immortalata dalla stampa. Ti auguro che il modello a fusoliera da te costruito batta tutti i primati, compresi quelli di carico. Salutami la tua brava sorellina, e dille che mi procuri uno stormo di rondini, come da te attendo una nidata di aquilotti. In quanto a questi futuri abbonamenti, le fotografie ti saranno inviate ogni volta che qui arriveranno i vaglia, e non prima, come invece desidereresti. Perchè tua sorella è curiosa di conoscermi?

EVELINO MILAN. — Se tuo padre non era aviatore, come puoi pretendere di poter entrare nell'Istituto per gli orfani degli aviatori? E come puoi pretendere che ti si in-

viene delle pubblicazioni per la propaganda, se è proprio da te, che non sei abbonato, che dovresti cominciare a fare propaganda? Mandaci le tue invenzioni sul volo muscolare, che l'ing. Sofistico attende già con autentica bramosia e abiti i miei saluti. — N. B.: C'è già uno che ha lo pseudonimo Aquila Azzurra.

VALERIO SANTELLI - Signa. — Le tessere costano un bel niente, e chi ti ha raccontato che costano otto lire, è un sobillatore nemico nostro. Le domande di carattere tecnico le ho passate a Giarella, ma ho detto settemilanovecentotrentacinque volte che a questo dovrete pensare voi altri, quando mettete l'indirizzo!

BIANCO ROSSO. — Caro mio, tu mi spedisce ogni tanto una lettera nella quale non domandi nulla, e vuoi delle risposte «sollecite»? Alla tua ultima lettera, per esempio, io non avrei proprio nulla da dirti... La prossima volta, mandami notizie del tuo falco. Mi piace che tu abbia riscontrato che Giarella non sta a panciaiarla tutto il giorno. Bravo Giarella!

EZECHIELE CORETTI - Cremona. — Il mio segretario ti ringrazia, dei ringraziamenti. Veniamo ora a quello che tu chiami «nocciolo». Per presentare un racconto a L'Aquilon non vi sono modalità da osservare. Occorre: un racconto, una busta, un francobollo da 50 cent., la conoscenza dell'indirizzo del giornale. Il racconto, però, deve essere scritto a macchina. La carta? Anche per questo non vi sono prescrizioni speciali. Io preferisco però la carta-moneta. Mandaci il tuo racconto scritto a puntate su biglietti da mille, e te ne saremo veramente grati. La lunghezza di un articolo comune deve essere circa quattro pagine dattiloscritte. Vedrà di mandarti le copie che ti mancano. La mia sedia non è affatto centenaria; perché credevi che lo fosse? Il comunicato a Tosaroni lo faccio, come puoi vedere, su questa rubrica. Sei contento? Sappi adesso che, quando mi si scrive a macchina, non mi stanco per niente a leggere le vostre chilometriche missive. Accetto qualsiasi fotografia. Ciao.

N. B. — Se l'abbonamento è annuo, dura un anno, ossia dodici mesi.

ELVIO TOSARONI - Roma. — Caro amico, Coretti Ezechiele, (via Piave 6, Cremona) è entusiasta del tuo Breda 42 al punto da non poter chiudere occhio senza vederselo davanti. Mi hanno detto a tale proposito che in uno di questi ultimi giorni, un grasso signore tedesco, trovandosi a Cremona e volendo dirigersi verso la stazione, fermato gentilmente un bel ragazzo che stava con aria assorta a fissare un muro bianco di calce, gli chiese con accento fortemente teutonico: «Sensi, per andare alla stazione?». Il ragazzo si volse, guardò l'interlocutore con due occhi nei quali si rifletteva un'attimo e torturante angoscia, e mormorò: «Breda 42...». Il tedesco disse: «Danke» e, fermato con un fischio un taxi, esclamò al-

l'autista: «Breda 42...! lesto, che parte il treno!». Avrai già capito che quel ragazzo era Coretti Ezechiele. Questo esasperante stato di tensione nervosa, sembra che tu lo possa risolvere, a detta del... paziente, inviando a lui tutti i suggerimenti e le indicazioni necessari per la costruzione del modello, compresi i disegni. Coretti dice che il francobollo ce lo rimette lui. Alla tua famigerata bontà, affido i candidi desideri di questo bravo aquilone: considera bene la cosa, e intanto sappi che un proverbio esquimese dice: Bie tol puh (Aiuta gli altri e a tua volta sarai aiutato).

Zio Falcone

Edizioni A. VALLARDI - Milano
E AMBROSI
UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA
AFRICA MIA! (Seguito) cad. L. 5

MACCHINE
DA SCRIVERE
EVEREST
Mobili per Ufficio
Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

METALLO "ELEKTRON"
DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO

Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC

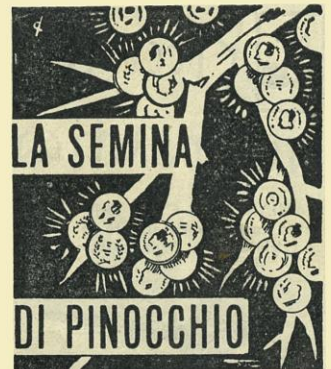
Possenti ed instancabili come i motori
che sollevano le ali d'Italia sono i motori
che fanno pulsare il cuore di ferro
delle industrie italiane

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)



Gli zecchini seminati da Pinocchio per consiglio del gatto e della volpe potrete raccoglierti voi adunando le figurine del grande **Concorso Pinocchio**. Raccolta facile. Premi utili e ricchissimi!

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 di alpe » e « Fior di sole »
Aperitivo e Mistura Donini
Vermut — Mandarinetto — Succuva — Isabella
Confetture conserve Elvea

Super-Lemonsoda — Super-Oransoda
Pasta all'uovo « La Faraona »
Polveri Belloni per acque minerali
Industria dolciaria Seveso
Fastiglie Leone dissetanti

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

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

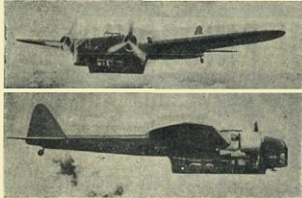
Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

**UN NUOVO
ROMANZO
AVIATORIO**

Annunziamo ai nostri lettori che il giornalista e letterato illustre Lucio d'Ambra, Accademico d'Italia, ha scritto un romanzo di carattere aviatorio intitolato *Cielo*, che la rivista «L'Ala d'Italia» pubblicherà a puntate cominciando dal numero del mese di settembre prossimo.

N.° 35 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

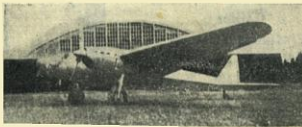
AMIANTO. — E' una varietà di tremolite costituita da silicato di magnesio calcio e ferro. E' un isolante del ca-



Amiot 370

lore e dell'elettricità. In aeronautica trova applicazione come isolante del calore (tratti di tubi di scappamento dei motori) e nella costruzione e installazione di apparecchi radio di bordo come coibente elettrico.

AMIOT. — Con questo nome, seguita dal numero tipo, vengono designati gli apparecchi costruiti dalla Società francese di costruzioni aeronautiche S.E.C.M. (V.). Fra i tipi più importanti di questi aeromobili notiamo: l'«Amiot 110» idrovolante metallico a scafo centrale da ricognizione; l'«A-

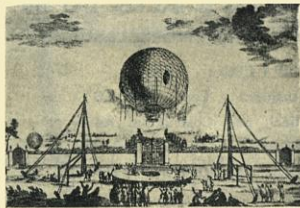


Amiot 144

miot 122 P.B. 3» biplano monomotore, da bombardamento; l'«Amiot 140», monoplano bimotore da combattimento; l'«Amiot 144» bimotore monoplano

no da bombardamento con carrello retrattile, velocità massima 350 Km/ora; l'«Amiot 370» con caratteristiche di alta velocità e autonomia che doveva partecipare alla corsa Istres-Damasco-Parigi (v.) che venne ritirato poco prima della gara, perchè non ancora a punto.

ANDREANI PAOLO. — Nato nel 1764 a Milano. Fu il primo in Italia a compiere ascensioni aerostatiche. La prima di queste fu compiuta a Moncuoco (Milano) il 25 febbraio 1784 insieme ai fratelli Gerli, per provare la mongolfiera da lui stesso costruita. La macchina aerostatica era di forma sferica di 66 piedi di diametro, 72 piedi di



Ascensione dell'Andreani (1784)

altezza e della capacità di 171 piedi cubi. La seconda e più clamorosa ascensione dell'Andreani venne effettuata il 13 marzo dello stesso anno insieme agli operai che lo avevano aiutato nella costruzione della macchina, Gaetano Rossi e Giuseppe Barzago. Partiti di Moncuoco, dopo 35 minuti di volo discesero felicemente a Corugate, destando grandissima impressione sugli spettatori accorsi da ogni parte per assistere a questo primo esperimento di volo in Italia. L'Andreani venne acclamato e portato in Milano quasi in trionfo. Fu in Francia, in Scozia e in Irlanda, venne nominato membro dell'Accademia

dell'Arcadia. Morì a Nizza l'11 maggio 1823.

ANDREOLI PASQUALE. — Nato a Falconara (?) nel 1774. Fu uno dei primi aeronauti italiani. Fu compagno nelle due famose e drammatiche ascensioni del Zambeccari avvenute in Bologna l'8 ottobre 1803 e il 22 agosto 1804. Secondo alcuni documenti risulterebbe che l'Andreoli abbia effettuato nel 1806 una ascensione a Vicenza su una macchina da lui costruita del tipo di quelle usate dal Zambeccari. Nel 1807 compì, insieme a Paolo Costa, una

ascensione a Milano. Un altro documento informa di un progetto dell'Andreoli di andare in Francia per compiere una esibizione di volo. Di ritorno dalla Francia, nel 1808, fece a Padova, col Brioschi, una ascensione a scopo scientifico. Successivamente, nel 1809, effettuò voli a Forlì e nel 1810 a Brescia. A Forlì costruì una macchina che chiamò «Speranza» costituita da due globi sovrapposti. Abbandonata l'arte aerostatica divenne industriale e quindi precettore. Morì nel comune di Terranova nella Valle di Caltanissetta il 30 novembre 1837.

SAFAR

RADIO 522

NUOVA SERIE

SUPER
5 VALVOLE (2 doppie)
ONDE MEDIE E CORTE

VENDITA ANCHE RATEALE
S. A. FABBR. APP. RADIOFONICI
VIALE MAINO, 20 - MILANO

S. A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

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

FIAT

MOTORI E AEROPLANI

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

S. A. FIAT VIA NIZZA 250 - TORINO — S. A. AERONAUTICA D'ITALIA CORSO FRANCIA 366 - TORINO