



IL MONOPLANO ITALIANO 'MAGNI VALE, PER L'ALLENAMENTO ALLA CACCIA E ALL'ACROBAZIA.

# L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

ANNO IX N. 49  
3 dicembre 1939-XVIII  
COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823  
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

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

ABBONAMENTI ALL'ESTERO  
E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: L. 2 per ogni num. di colonna

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



## EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Publicazioni associate

### LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50  
Estero il doppio

### L'ALA D'ITALIA

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

### RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

### RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

### RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

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

### ATTI DI GUIDONIA

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

### AVIAZIONE PER TUTTI

Costa una lira. Abbonamento a 12 numeri 10 lire.

### AVVENTURE DEL CIELO

Costa due lire. Abbonamento a 12 numeri 20 lire.

# ISCRIVETEVI!

«Iscrivetevi ai corsi di aeromodellismo della R.U.N.A.»

Questo è l'appello che, all'alba dell'anno XVIII, il nostro Ente aeronautico rivolge ai giovanissimi appassionati per l'aviazione. E numerose, da ogni parte della Nazione, sono cominciate a pervenire le risposte, giacché ormai tutti sanno quanto importante è la disciplina aeromodellistica — non giuoco, ma preparazione seria, seppur dilettevole, alle attività aviatorie di volo e di lavoro — e con quanta serietà la R.U.N.A., attraverso le sue scuole esistenti quasi in ogni città d'Italia, svolge quest'altra sua attività, che considera a giusta ragione tra le più importanti ad essa affidate dallo Stato.

Infatti ormai da anni queste scuole funzionano e danno soddisfacentissimi frutti: molte migliaia di ragazzi hanno approfittato degli insegnamenti impartiti da volentosi e bravi insegnanti, e l'incremento qualitativo, oltre che quantitativo, dell'aeromodellismo italiano è stato documentato dalle vittorie riportate in campo internazionale, tra cui quella rilevantisissima conseguita nel 1938 a Berna dall'aeromodellista italiano Mario Rodorigo, che riuscì a battere i rappresentanti dei Paesi più progrediti anche in questa disciplina. Ma le schiere degli aeromodellisti italiani devono ingigantirsi al più presto possibile; giacché l'aeromodellismo è il primo gradino di un avvenire aviatorio, e l'aeromodellista di oggi potrà essere il celebre aviatore o costruttore di domani. In una Nazione come la nostra che gode un posto preminente nell'aviazione mondiale, e la cui gioventù è pervasa dalla passione del volo, è logico e necessario che legioni di giovani inizino sin dalla più tenera età, inquadri e guidati dall'organismo che è meglio qualificato a questo scopo, la loro attività aviatoria, attraverso l'aeromodellismo, sviluppando e opportunamente indirizzando la loro passione per l'arte del volo.

Naturalmente la propaganda che la R.U.N.A. ha intensificato non è fatta soltanto con le parole, ma con efficaci e reali facilitazioni che vengono offerte ai giovani. Un Balilla, versando una quota annua di sole otto lire diverrà socio della R.U.N.A., sarà iscritto ai corsi di aeromodellismo, riceverà gratuitamente l'assistenza occorrente per questa sua attività nella parte che egli eseguirà a domicilio, e rice-

verà, sempre gratuitamente, il settimanale illustrato *L'Aquilone*.

Come è facile comprendere, la R.U.N.A. non fa certo una... speculazione; chè le otto lire che ogni Balilla dovrà versare non bastano a compensare neppure in parte ciò che la R.U.N.A. spenderà per lui, e costituiscono quindi solamente un tangibile segno di buona volontà, una conferma della serietà degli intendimenti che l'animano. La R.U.N.A., ente riconosciuto dallo Stato, posto sotto il controllo e la vigilanza del Ministero dell'Aeronautica, oltre ad esercitare le scuole di pilotaggio per volo a motore e volo a vela, ha messo in opera, e ancor più li incrementerà in avvenire, tutti i mezzi per assicurare ai suoi più giovani e graditi soci la migliore spiegazione delle loro attività. Il Balilla aeromodellista potrà diventare domani pilota aviatore, ingegnere aeronautico, industriale d'aviazione, artefice di mestieri concernenti la macchina alata, maestro d'ali, a seconda delle sue capacità, delle sue possibilità, dei suoi mezzi di famiglia, di studio. Le scuole di lavoro della R.U.N.A. concorreranno potentemente a formare lo spirito del nostro Balilla, e gli saranno sempre utili, anche se egli non si dedicherà all'arte e alla scienza del volo. La R.U.N.A. ha inoltre creato a Roma, presso la sua Sede Centrale di Piazza del Popolo 18, un Centro sperimentale didattico di aeromodellismo.

I corsi si sono iniziati in tutta Italia il 5 novembre e se ne terranno diversi durante l'anno. Gli iscritti vengono suddivisi in due squadre. La prima squadra «allievi» comprende i principianti che ricevono lezioni di un'ora in laboratorio tre volte la settimana (al pomeriggio o alla sera) per la durata di 6 settimane circa; e gli aspiranti, che lavorano a domicilio e vengono adunati una volta per settimana, ma possono presentarsi in qualunque giorno in ora pomeridiana prestabilita per mostrare i propri aeromodelli e ricevere ammaestramenti. L'aspirante, allorché avrà acquisito sufficienti cognizioni, capacità ed esperienza, ciò che avviene d'ordinario all'inizio del secondo anno dall'iscrizione nella squadra, riceve il brevetto d'aeromodellista, e rimane iscritto alla Scuola fino a che passa tra gli Avanguardisti. Allora entra a far parte della seconda squadra «dilettanti», nella quale svolge attività aeromodellistica per proprio conto, ma può chiedere alla scuola consigli ed aiuti. I dilettanti juniori

(avanguardisti dai 15 ai 17 anni compiuti) partecipano anche a concorsi costruttivi e a gare di volo provinciali, regionali e nazionali che la R.U.N.A. bandisce. I dilettanti seniori infine (dai 18 anni in poi) sono anch'essi assistiti dalla R.U.N.A. nella loro attività aeromodellistica, la cui passione spesso non s'attenua col crescere di età; e fra essi la R.U.N.A. sceglie i propri maestri di aeromodellismo secondo il fabbisogno della sua espansione.

Le iscrizioni vanno inviate alla Sede provinciale della R.U.N.A. più prossima al domicilio dell'iscrivendo e presso la quale egli potrà avere più complete informazioni al riguardo.

# VOLO cieco

## STORIA DELL'ENIMMISTICA

(Continuazione)

### SCARTI

Lo SCARTO può essere definito il contrario della EPENTESI o ZEPPA, di cui abbiamo recentemente parlato.

Infatti, mentre la EPENTESI si avvale della possibilità di incastare nel corpo di una parola una lettera od una sillaba così da dar luogo ad un nuovo vocabolo di significato compiuto ma differente, lo SCARTO gioca sulle combinazioni che si possono ottenere dalla sottrazione di una lettera o di una sillaba dal corpo di una determinata parola.

Esempi di SCARTO LETTERALE:  
Questura - Questua; Brillo - Brillo; Successione - Successione; ecc.  
Esempi di SCARTO SILLABICO:  
Fragile - Frale; CaStagna - Caena; SorRiso - Sorso; ecc.

Gli enigmi si sogliono poi distinguere con la denominazione di SCARTO INIZIALE (letterale o sillabico) od anche col nome di DECAPITAZIONE quei giochi nei quali si ha lo scarto della prima lettera o della prima sillaba.

(Continua).

### ANAGRAMMA DIVISO

Il racconto dell'Asso

Reduce dall'xx, quell'aviatore all'xyxyy000y00y descriveva il sol dell'Equatore, lo 000000 che vedeva le notti fredde e ancor di quella terra i fiori e l'aria satura y'tyyty e le ambe grandi come immensi duomi.

### INCASTRO

Il fato radioso

Nell'XXX ed in alto la speme 'XY' secoli viva e mal doma attese l'XXYXXYX rianpasso sui Colli fatali di Roma.

### FALSO ACCRESCITIVO

L'aviatrice chimica

Vola nel cielo in cerca di fortuna l'aureola luminosa della luna.

La spiegazione dei giochi contenuti nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 10 dicembre 1939-XVIII.

Fra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare, entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto, 6 - Roma.

### SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 47

Anagramma a frase:  
1) il parla - Aprella;  
2) un galo di - Guldonia.  
Biseno: granata.  
Sclardata: ala-re - alare.  
Anagramma: pilota - pilato.  
Indovinello: La colonna di mercurio del termometro.

Tra i nomi dei solutori dei giochi pubblicati nel numero 47, è stato estratto a sorte quello di Conter Antonio, via Pinclana 6, Roma. Al Conter è stato inviato un libro.

# L'AQUILONE

settimanale a colori in rotocalco è il giornale della gioventù moderna e degli aviatori di domani

Ogni fascicolo de L'AQUILONE contiene:

- la descrizione e la illustrazione a colori di un velivolo italiano;
- la descrizione e la illustrazione di un apparecchio dei Paesi in guerra;
- un articolo di attualità;
- due o tre articoli di divulgazione tecnica aeronautica;
- una pagina dedicata all'attività, ai problemi e alla tecnica costruttiva del volo a vela;
- una o due pagine dedicate alla tecnica costruttiva, ai problemi e alla attività dell'aeromodellismo;
- progetti e schemi dei modelli volanti meglio riusciti, italiani o stranieri;
- un racconto aviatorio d'avventure;
- una pagina con la puntata di un romanzo d'avventure aviatorie;
- una pagina illustrata a colori di un cineromanzo avventurosissimo di imprese aviatorie;
- una pagina di Posta-aerea: corrispondenza di Zio Falcone e di Crivello con gli aeronipoti;
- le rubriche fisse: Cronaca breve, Volo cieco, Posta dell'aeromodellista, Filatelica, Aerotecnica, Notezie stupefacenti, Baraccone delle meraviglie, Spigolature, Bussola, eccetera;
- illustrazioni d'attualità sull'aviazione, sull'aeromodellismo e sul volo silenzioso;
- disegni e vignette umoristiche.

## L'AQUILONE

è un giornale serio, divertente, istruttivo, ricchissimo. E' redatto dai migliori scrittori, da ingegneri aeronautici, da aviatori. E' il vero giornale italiano per la gioventù italiana dai 12 ai 20 anni, ma è letto con passione anche dai grandi, che lo consigliano con entusiasmo ai piccoli.

Costa 60 centesimi in tutte le edicole - Abbonamento annuo L. 25, semestrale L. 13

Editoriale Aeronautica - Piazza del Popolo, 18 - Conto Corrente Postale N. 1-24718

# IDEE SULLA PROPAGANDA

Il nostro collaboratore Giovanni Fabbi, che appartiene alla vecchia guardia dell'aeromodellismo italiano ed è attualmente uno dei più apprezzati e appassionati organizzatori, ci manda questo articolo che pubblichiamo segnalando alla Presidenza della Reale Unione Nazionale Aeronautica e agli organi competenti della G. I. L. Noi ci asteniamo da qualsiasi chiosa, ma rileviamo ancora una volta che un mezzo per diffondere maggiormente l'aeromodellismo in Italia ci deve essere. Basterebbero alcune idee molto chiare e un po' di buona volontà.

Dei tanti problemi che interessano l'Aeromodellismo Italiano, quello di attirare un numero sempre maggiore di giovanissimi allievi alle scuole della R.U.N.A., e di sviluppare quindi in notenza ed estensione il nostro movimento, è indubbiamente il più importante ed oggi più che mai d'attualità. La soluzione di questo scottante problema è lo scopo cui tendono le direttive della R.U.N.A. e sta anche particolarmente a cuore a quegli aeromodellisti che hanno dato origine ai primi gruppi e che auspiciano una soluzione finalmente integrale. Riconosciamo pure che se il compito è arduo, non presenta però caratteri di gravi difficoltà e noi crediamo che sia questione di organizzare nel senso giusto la propaganda. Gli articoli di stampa tendenti ad illustrare al pubblico quella che è l'essenza del nostro movimento se costituiscono un primo passo atto a conseguire lo scopo, non sono in se stessi sufficienti alla auspicata soluzione; e poi finora sono stati assai pochi. Infatti a tutt'oggi si parla e si è parlato troppo poco di noi e quando lo si fa si conclude con la solita frase stereotipata che «l'aeromodellismo non è gioco da ragazzi». Nelle cronache sportive dei giornali si accorda una colonna ad uno sport magari di limitatissima importanza e si liquida in dieci righe un nostro primato od una nostra gara, quando ancora non la si ignori completamente.

Che l'aeromodellismo non sia gioco da ragazzi sono ormai in parecchi ad averlo capito, specialmente quella parte di pubblico che ha occasione di vedere le nostre gare ed i nostri esperimenti. Però anche se questo pubblico si rende conto della serietà del nostro lavoro, specie fra i genitori, si pensa trattarsi di un'attività che toglierebbe ai giovanissimi tempo prezioso per gli studi e per altre occupazioni; nel campo dei professori e dei maestri che dovrebbero essere nostri naturali alleati, c'è freddezza quando ancora non sia disinteresse totale. Esiste in altre parole una certa incomprensione che deriva appunto dal non aver in genere una idea esatta di quello che è il nobilissimo scopo del nostro movimento: l'indirizzare, cioè, un numero sempre più grande di giovani alla complessa e grande famiglia aeronautica.

Se il popolo nostro, quello sano, giovane, vitale vede ormai con simpatia e segue con vivo interessamento movimenti e sviluppi dell'aviazione, perché non dovrebbe considerare benignamente quello che costituisce in essa aviazione il primo ingresso, l'aeromodellismo?

Noi riteniamo che occorra farsi conoscere; bisogna soprattutto far vedere, insomma destare intorno a noi quell'interesse ed attenzione che non possono essere richiesti soltanto alla stampa. Noi crediamo fermamente che agendo in questo senso si giunga alla integrale soluzione del problema. Ma da dove cominciare? Operando anzitutto

in profondità presso gli insegnanti, mettendoli più direttamente a contatto col nostro movimento, tenendo loro qualche conferenza periodica atta ad illustrare gli scopi cui tende questa nostra importantissima organizzazione. Inoltre, essendo ormai nota che in ogni scuola elementare o secondaria di una certa importanza esiste una macchina da proiezione cinematografica, perché non si potrebbe proiettare alla presenza degli alunni, come già avviene periodicamente per altre attività a soggetto vario, documentari, magari brevi, su temi aeromodellistici e di volo a vela e di volo in genere? Documentarli il cui costo potrebbe essere assai modesto e ai quali molti di noi potrebbero fornire elementi di interesse?

Ottenere questo con la cortese ed efficace collaborazione delle Organizzazioni Giovanili del Partito non dovrebbe essere cosa difficile, non trascurando, quale primo elemento di capitale importanza, di mantenere con esse un maggiore collegamento.

Per quanto riflette i già aeromodellisti, esiste infine una disposizione recente della R. U. N. A. che riguarda, come è noto, la istituzione di squadre di dilettanti, disposizione la cui importanza (anche per il lato propagandistico) è forse sfuggita a molti di noi. Noi desideriamo richiamare su ciò l'attenzione di tutti gli aderenti alla nostra attività, poiché è proprio con queste squadre che, se organizzate con elementi di primissimo ordine, si può rancheggiare efficacemente la propa-

ganda di stampa e contribuire così validamente a divulgare l'aeromodellismo nel pubblico. L'istituzione di queste squadre parte dallo scopo (da noi altre volte segnalato ed in altra sede) di evitare prima di tutto la soluzione di continuità che veniva a verificarsi allorché molti allievi, terminato il corso iniziale e conseguito l'attestato, trascuravano l'attività costruttiva, venendo così a disperdere energie che si aveva tutto interesse a tener riunite. Ognuno di noi, quindi, deve contribuire a potenziare queste squadre, come ad esso potenziamento devono provvedere le Sedì Provinciali della R.U.N.A. Diamo a queste squadre tutto l'aiuto possibile, facciamole competere con altre di un'intera regione, si promuovano e si istituiscano premi atti a favorire eventuali primati in modo da tenere vivo l'attaccamento dei giovani all'aeromodellismo. Mettendoli al corrente dell'evoluzione della tecnica aeromodellistica mondiale, potremo trarre da essi, in una selezione accurata ed obiettiva gli elementi che potranno degnamente rappresentare l'aeromodellismo italiano nelle massime competizioni mondiali, quali la Coppa Wakefeld, la Coppa Re Pietro di Jugoslavia, il Concorso Nazionale Tedesco, ed altre importantissime dalle quali non possiamo più restare assenti, senza assumere nei confronti degli stranieri un' inferiorità che di fatto non esiste.

Le gare provinciali fra allievi di una stessa scuola, se rappresentano un primo confronto di capacità per i partecipanti ad uno stesso corso iniziale, non escono dall'angusto confine di una provincia e servono solo a saggiare la messa in pratica di quanto ha realizzato il corso stesso. Ma per i «seniori» queste gare debbono considerarsi superpassate, poiché, solo competendo coi camerati di altre regioni si promuove la vera emulazione ed una reciproca conoscenza, feconda per i perfezionamenti e le tendenze costruttive. Dando periodicamente, ma con sistema, pubblicità a queste gare, orientando, in altre parole, verso una organizzazione sempre più a carattere sportivo queste squadre, noi potremo riuscire a creare gradualmente l'interesse nel pubblico, e con l'interesse nel pubblico, un conseguente maggiore numero di proseliti alle nostre scuole.

GIOVANNI FABBI

## CRONACA BREVE

UN PILOTA di un idrovolante inglese, forzato ad ammarare, ha liberato due piccioni che aveva portato con sé; il loro ritorno alla base ha fatto organizzare subito delle ricerche, mediante le quali l'aviatore è stato soccorso prima che l'idrovolante affondasse.

IL GOVERNO inglese ha messo in vendita rifugi antiaerei di acciaio per 4, 6, 8, 10 persone per un prezzo variante dalle 600 alle 1000 lire circa.

UN VELIVOLO commerciale francese, battezzato «Camille Flammarion», attrezzato per i voli subtrattosferici, con a bordo i noti piloti Codos e Guillaumet con un meccanico e un marconista, volando ad una altezza media di 7500 metri, ha collegato Parigi a Rio de Janeiro dopo avere fatto scalo a Dakar in Africa e a Natal nel Brasile, attraversando l'Atlantico in 12 ore e compiendo il tratto Natal-Rio in 10 ore.

ALLA PRESENZA del Reggente d'Ungheria, Horty, e con l'intervento degli addetti aeronautici italiani e tedeschi, è stata consacrata a Keszhan l'Accademia di volo che porta il nome del Regente stesso.

E' GIA' IN ATTEVITA' un nuovo servizio aereo fra Aberdeen (Scozia) e Stoccolma, via Stavanger e Oslo, gestito dalla «A. P. Aero-transport», che porta così a 7527 chilometri la rete delle linee della detta compagnia svedese.

LA STAMPA DANESE ha annunciato che sarebbe stato costruito in Germania un nuovo tipo di apparecchio capace di raggiungere Londra in un'ora e mezza di volo con un grosso carico di bombe e che sarà usato presto contro le basi britanniche.

TUTTI I PILOTI privati e delle Compagnie di trasporto si sono arruolati come istruttori nella «Royal Canadian Air Force».

L'AVIATRICE americana Jacqueline Cochran è stata insignita della medaglia dell'Ordine aviatorio di Re Carol per i servizi resi all'aviazione rumena.

IL GOVERNO britannico ha messo allo studio un progetto in base al quale ogni pilota della «Royal Air Force» che abbia fondato un sommergibile riceverebbe in premio una somma di 1000 sterline, pari a circa 80.000 lire.

LE TRUPPE dell'aviazione spagnola saranno prossimamente costituite in 5 legioni peninsulari e in 3 «banderas» con residenza a Mallorca, Tenerife e Tetuan, oltre ad una «bandera» di paracadutisti; tra breve funzionerà anche l'Accademia Aeronautica.

IL PRESIDENTE del Consorzio petrolifero del setto Stati americani produttori di petrolio ha dichiarato che gli Stati Uniti hanno una riserva di petrolio di 15 miliardi e 500 milioni di barili sufficienti per far fronte a qualunque bisogno.

## GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA

### INGHILTERRA: l'«Avro Anson»



L'«Avro Anson» è un velivolo largamente usato dalla R. A. F. per la ricognizione costiera, e viene anche impiegato nella caccia ai sommergibili tedeschi. E' un monoplano ad ala bassa con due motori «Armstrong Siddeley Cheeta IX» da 310 cavalli, dotato di un'ampia cabina che permette una più buona visibilità in quasi tutti i settori. Il carrello è retrattile nelle gondole dei motori. Nella costruzione di quest'apparecchio sono stati usati compensati alla bachelite, essendosi questa dimostrata molto più resistente della caseina e, inoltre, assolutamente impermeabile. La fusoliera è a sezione rettangolare, costruita in tubi saldati con ricopertura in tela. Superiormente è piazzata una torretta girevole armata di mitragliatrice. La velocità massima dell'«Avro Anson» è di circa 300 km.

# SUPREMAZIA DEL MONOPLANO

Incominciamo col rilevare una piccola curiosità linguistica.

Ricordiamo che la voce «aeroplano» deriva dal greco «aer»=aria e «plano»=vago, erro; quindi con detta voce si dovrebbe indicare generalmente una macchina che vaga per l'aria.

In effetti con «aeroplano» si designa esclusivamente il velivolo (macchina ad ali fisse) idoneo a partire ed a ritornare sulla superficie terrestre.

Comunque, è chiaro che in questo caso la parte «plano» non ha affatto il significato di «piano».

Quando invece si dice monoplano, biplano, ecc. per designare un velivolo con una ala, due ali, ecc., evidentemente «plano» ha proprio il significato di «piano» (alare), dal latino «planus».

Per evitare questo bisticcio qualcuno usa dire monoplano, biplano, ecc., ma l'altra forma è la più comune.

Vediamo ora brevemente quali sono state le vicende del monoplano e del biplano dalla loro nascita ai nostri giorni. (I velivoli con più di due ali sono stati così rari, che non mette conto di parlarne).

Senza risalire a Leonardo, si nota che i primi disegnatori di velivoli del secolo scorso e i primi realizzatori di superfici alari idonee al volo planato — studio importantissimo di esperienze che ha preceduto immediatamente il volo a motore (è da ricordare in proposito principalmente il tedesco Lilienthal) — immaginarono e costruirono ali monoplane.

Evidentemente si erano ispirati alla natura, cercando di riprodurre le ali dei grandi volatili.

In un secondo tempo, constatata la difficoltà di costruire robustamente superfici molto estese, quali si giudicarono necessarie per sostenere il peso del corpo umano, si cercò di accoppiare, sovrapponendole, due superfici di minore estensione, riuscendo in tal modo a semplificare il problema costruttivo.

Così troviamo che una cellula biplana fu costruita dallo stesso Lilienthal, e dopo di lui la cellula biplana, nella forma divenuta poi comune, fu costruita e lungamente sperimentata dall'americano, oriundo francese, Chanute (1896).

I fratelli Wright, a contatto con Chanute, sperimentarono anch'essi, dal 1900 al 1903, la cellula biplana, in numerosissimi voli planati effettuati sulla storica duna di Kitty Hawk (Carolina del Nord). Sicché l'aeroplano che nel fatidico 17 dicembre 1903, guidato da Orville Wright, si sollevò da terra con la forza del suo motore, era naturalmente costituito da una cellula biplana del tipo precedentemente provato nei voli planati.

Il primo velivolo fu dunque biplano. Anche i velivoli costruiti dai primissimi aviatori europei furono biplani (Ferber, Voisin, Santos-Dumont, Farman).

Il primo ben riuscito monoplano che fece molto parlare di sé fu quello di Blériot, protagonista della famosa traversata della Manica (1909). Blériot è stato poi sempre il più tenace assertore del monoplano, e pare che rimbeccasse i suoi contraddittori con la frase: «Fatemi vedere un uccello biplano e cambierò idea...».

Certamente il monoplano Blériot fece ottima prova. Sono da ricordare al suo attivo, nei tempi eroici dell'aviazione, la traversata delle Alpi ad opera di Chavez (1910) e le prime acrobazie aeree effettuate da Pégoud (1913).

Anche altri monoplani si distinsero in prove superbe: citiamo il *Morane-Saulnier*, con il quale Garros compì la prima traversata del Mediterraneo da Nizza a Biserta (1913).

L'affermazione del monoplano nel campo delle velocità fu evidente fin da quegli anni.

Dopo un veloce e fragile *Antoinette* (1910), troviamo nel 1913 un monoplano *Deperdussin*, accuratamente profilato, di linea che potremmo dire moderna, capace di volare ad oltre 200 chilometri-ora con un motore «Gnome» di 160 cavalli.

Durante la grande guerra, sotto l'assillo delle esigenze belliche, si cercò di realizzare velivoli capaci di portate sempre maggiori, che non potevano non essere di grande superficie e perciò biplani. Già nel 1914 un biplano tedesco *Albatros* aveva compiuto un volo di oltre 24 ore.

Anche per la specialità caccia, per la quale la caratteristica velocità assumeva capitale importanza, fu preferito il biplano

per le sue migliori doti di robustezza e di maneggevolezza.

Il biplano dunque fu il dominatore quasi incontrastato per tutta la durata della guerra e anche negli anni dell'immediato dopoguerra.

Ma intanto la tecnica aeronautica progrediva.

Ei venivano abbandonando i profili d'ala molto sottili e molto curvi per quelli più spessi e poco curvi.

L'ala spessa consentiva di ingrandire e di nascondere nel suo interno le strutture resistenti che prima erano esposte al vento, cosicché il monoplano poté estendere la sua ala e guadagnare in finezza.

Il guadagno di finezza per l'abolizione di tutte le strutture resistenti esterne, cioè il continuo miglioramento di efficienza, è stata la causa determinante che ha posto il monoplano in deciso vantaggio sul biplano, vantaggio che dura tuttora.

Non soltanto la caratteristica di massima «velocità», ma anche le caratteristiche «distanza» e «durata» diventarono appannaggio del monoplano.

Così assistiamo nel 1927 alle magnifiche transvolate intercontinentali compiute dai monoplani *Fokker*, e al celebre volo Nuova York - Parigi di Lindbergh (con monoplano *Ryan*).

Nel 1928 registriamo ancora i primati mondiali di durata e di distanza del nostro *Savoia-Marchetti S. 64* (con Ferrarini e Del Prete), e negli anni successivi (1930-1931) la prima transvolata atlantica in massa degli *S. 55* condotti da Balbo dall'Italia al Brasile.

Oggi soltanto il primato mondiale di altezza appartiene al biplano (il *Caproni* con cui il col. Pezzi è salito a oltre 17.000 metri), perché in questo caso più che la finezza doveva prevalere in modo assoluto l'esigenza della leggerezza, conseguibile meglio con la cellula biplana.

L'avvento dei dispositivi di ipersostentazione, delle eliche a passo variabile, ecc., hanno negli ultimi tempi ancora favorito il monoplano, che ha potuto migliorare di molto lo scarto tra velocità massima e velocità minima.

Anzi si constata che tutti i velivoli moderni si assomigliano, specie gli aeroplani, la cui architettura si può dire ormai «standardizzata» nella forma «monoplano ad ala bassa».

Anche la caccia, per non restare indie-

## IL «MAGNI VALE», della nostra copertina

Il «Magni-Vale» fu esposto per la prima volta al Salone Aeronautico di Parigi nel dicembre del 1935. Il suo successo fu straordinario. Il «Magni-Vale» è un monoplano monoposto ad ala alta parasole e a freccia in pianta per l'allenamento caccia e scuola di acrobazia. Ha il carrello d'atterraggio con carenatura aerodinamica estesa anche alle gambe di forza. I montanti sono a V con profilatura aerodinamica. L'elica è bipala. Sia il comando di curvatura dell'ala maestra che il freno aerodinamico costituiscono, all'apparire di quest'apparecchio, due novità di elevatissimo interesse tecnico.

Il «Magni-Vale» possiede per il motore la cappelletta Magni-N.A.C.A. e fra la fusoliera e il motore è sistemato un scudo incombustibile. Il motore di quest'apparecchio, montato su due gangheri del castello, permette la più completa accessibilità degli organi posteriori, senza disconnettere né tubazioni, né comandi.

Le sue caratteristiche sono: apertura alare: m. 8,90; lunghezza totale: m. 5,50; superficie portante alare: metri quadrati 10,690; altezza totale: metri 2,02; corda media alare: m. 1,202; superficie portante alette: m. 1,900; superficie portante gambe carrello: metri quadrati 0,440; superficie portante totale: mq. 13,030, superficie di ogni alettone di sbandamento: mq. 0,956; superficie di ogni alettone di curvatura: mq. 0,470; superficie totale alettone semiala: mq. 1,426; superficie dello stabilizzatore: mq. 0,834; superficie dell'equilibratore: mq. 0,765; superficie della deriva: mq. 0,600; superficie del timone: mq. 0,443; peso a vuoto: kg. 540, con carico: kg. 675; potenza 130 cv. a 1800 giri; carico unitario: kg. 71,6 per metro quadrato; peso per cavallo: kg. 5,88; velocità: massima km/h 250, minima km/h 90; velocità di crociera km/h 200; soffitto pratico m. 7000; autonomia km. 100.

tro con la velocità, è stata quasi ovunque costretta a rinunciare alla forma biplana.

Tuttavia qualche biplano da caccia sopravvive, contando di supplire con le migliori doti di maneggevolezza (caratteristica che ancora conserva a suo vantaggio) alla inferiorità di velocità.

Un altro campo dal quale il biplano non è stato spodestato è la nave portaerei. Qui si tratta principalmente di esigenze di ingombro, poiché a parità di superficie alare complessiva, evidentemente il biplano ha un'apertura all'incirca metà del monoplano.

Ma a questo proposito qualche maligno potrebbe interloquire, mettendo addirittura in causa il diritto alla vita della stessa nave portaerei...

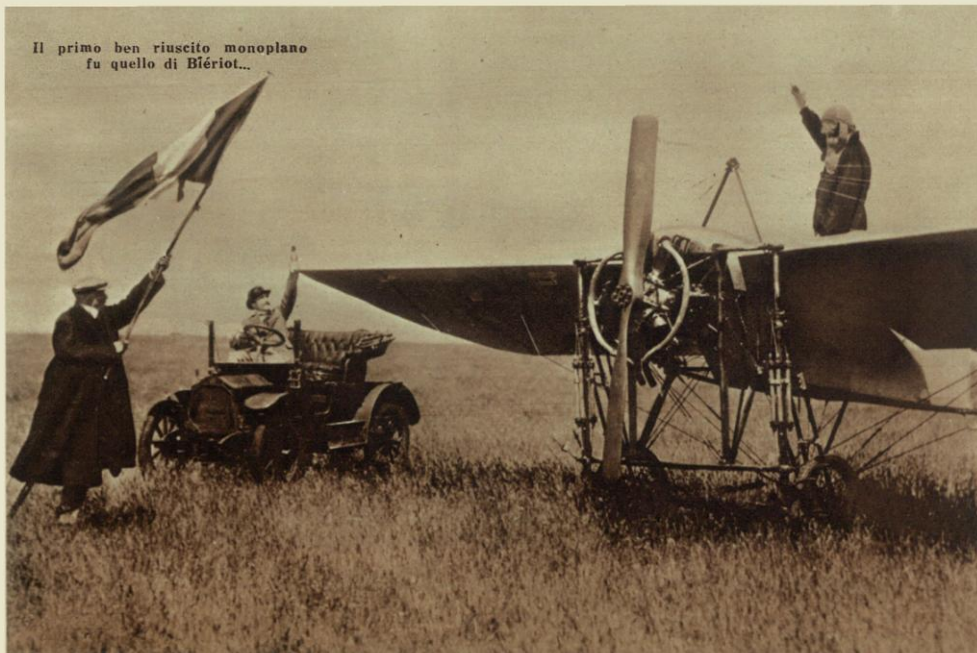
Dunque per il biplano, campane a morto su tutta la linea.

DIEL

## TUBI CHE VOLANO

L'ing. Stipa è una delle figure del nostro mondo aeronautico più note all'estero, specialmente dove, più che l'eroismo o la scienza, sono ammirate l'originalità e la fantasia. Con ciò, non vogliamo dire che l'ing. Stipa difetti di queste doti; ma in lui abbondano le prime, prevalendo sulle altre. La sua fama è dovuta soprattutto ad uno strano e originalissimo progetto, realizzato alcuni anni fa dalla Caproni: il «tubolare Stipa». Tale velivolo, che compì parecchi voli sperimentali e che venne a lungo commentato e discusso oltre l'Alpe, parte da concetti del tutto differenti da quelli ai quali si sono sin'ora appoggiati tutti i progettisti di ogni Paese.

«L'aquilone» presenterà il «tubolare Stipa» ai suoi lettori nel prossimo numero, pubblicando in copertina un originale disegno a colori del velivolo, e nell'interno del giornale notizie e dati.



Il primo ben riuscito monoplano fu quello di Blériot...

# Nei mondo del volo silenzioso

## VITA ALLEGRA

Incomincia ad albeggiare. Nel campo della scuola di volo a vela suona la sveglia e i giovani, strappati ai loro dolci sogni, abbandonano il letto. In breve si vestono, si lavano e si avviano quindi verso il capannone in struttura metallica che custodisce gli apparecchi, cantando allegri, all'aria frizzante del primo mattino, tutta la loro gioia pura come l'elemento che ogni giorno fendono con gli alianti.

Incomincia così per questi baldi giovani d'Italia l'attività giornaliera in una atmosfera di vita disciplinata e sana.

Appena giunti al capannone, essi provvedono a trasportare a braccia gli apparecchi disponendoli allineati sull'erba bagnata dalla brina.

Si dividono poi in due gruppi: quelli che fanno le «strisciate», cioè che ancora non si sollevano in aria ma strisciano sul terreno a piccola velocità imparando a tenere in equilibrio l'apparecchio, e quelli che volano... sul serio.

Disposte le due «linee», riforniti di benzina i verricelli, provati gli apparecchi, gli istruttori (generalmente due) si portano sul luogo dove dirigeranno i voli dei rispettivi allievi, che tra poco sfrecceranno nel cielo incontro al sole ancor basso sull'orizzonte.

Un allievo, in piedi vicino all'apparecchio, tiene il cavo del verricello che si allontana diretto alla estremità opposta del campo. Nel frattempo un altro allievo prende posto all'alante e si lega con la cinghia. Appena il verricello si ferma, vale a dire è giunto alla distanza voluta, il primo allievo sgancia il cavo all'apparecchio.

Un terzo intanto osserva attentamente lo svolgersi di questa manovra e dopo il «pronti» detto dal pilota, agita una bandierina bianca. Si vede allora risponder lontano la bandierina rossa dell'istruttore. Pochi istanti... il cavo si stende, l'apparecchio si muove... parte strisciando sul terreno con velocità abbastanza elevata, poi il pilota cabra e l'alante scivola nel cielo, mentre l'aria attraverso le corderie ed i montanti forma un ronzio melodioso che accompagna il volo.

Il pilota sale ad angolo di circa quaranta gradi; continua nella sua cabrata finché l'istruttore non segnala da terra con la bandierina il «in linea di volo». Ad un successivo segnale il verticalista spegne il motore e contemporaneamente il pilota picchia molto leggermente, in modo che l'apparecchio si sgancia dal cavo (nel caso che il cavo non si sganci, si tira una levetta di sicurezza).

Indi l'allievo inizia il volo librato, vale a dire scende lentamente sostenendosi in aria più che può. Egli vola a sinistra, a destra, fa tutto quello che l'istruttore gli segnala da terra con la bandierina.

Finito il volo o, meglio, esaurita la rosa «libertà di rimanere più a lungo nell'aria, egli all'altezza di un metro e mezzo circa lascia scendere l'apparecchio sul campo finché l'alante, perdendo man mano velocità, si abbassa sempre più.

A pochi centimetri da terra il pilota tira completamente a sé la leva e l'apparecchio allora tocca terra definitivamente e dopo aver proceduto per quattro o cinque metri a balzelloni, si ferma; poi, quasi stanco del volo, si inclina da una parte poggiando l'ala sul terreno.

L'allievo allora si sciolge dalla cinghia e balza a terra, sgancia con un corto cavo d'acciaio l'alante al verricello e, raddrizzato, lo accompagna, sostenendolo all'estremità di un'ala, sino alla linea di partenza.

I voli in genere si effettuano in turni ed il punteggio vien accuratamente segnato sia sulla tabella dell'istruttore, ove sono elencati i nomi di tutti gli allievi, sia dall'allievo stesso sul proprio libretto di volo.

Verso le ore nove i ragazzi vanno a far colazione con un appetito e con un'allegria che vi potete immaginare. Alle nove e trenta circa ritornano in campo, svolgendo la loro attività sino alle undici, o alle dodici, dopo la quale ora il vedrete questa volta affrettarsi verso gli alloggi, correre quasi, e ve ne domandereste il perché. Ciò che li fa tanto impazienti è... il postino. Sì. Proprio il postino. E' già arrivato ed ha portato notizie dei parenti, degli amici, della fidanzata, nonché numerosi vaglia.

Tutti quelli che hanno ricevuto qualche riga o lunghe letterone si appartano, in attesa della colazione per leggerle e rileg-



gerle: gli altri passano il tempo chiacchierando, scherzando, oppure giocando a carte. Durante i pasti l'allegria regna sovrana e non manca mai qualche tiro fatto al compagno vicino.

Ridono, scherzano e parlano sempre dei loro voli; lodano o criticano i compagni e non di rado si lasciano andare in dissertazioni tecniche intorno al volo e agli apparecchi.

Sino alle sedici tutti hanno libertà completa. Chi va a dormire, chi legge qualche romanzo, chi scrive ai genitori o alla fidanzata e chi va a fare qualche passeggiata nei dintorni.

Dalle sedici sino all'ora in cui fa notte si vola.

Alle venti precise si pranza. Ed ora, prima di coricarsi, riuniti in gruppetti, sotto il cielo stellato, quei giovani cantano: gli uni le belle canzoni della Patria, gli altri quelle della propria città. Questi canti echeggiano nel silenzio della notte. Si sente in essi tutta la fede che promette dai giovani cuori fiduciosi nei destini dell'Italia e tutta la serena nostalgia dei loro luoghi natali.

Cantano, quasi che il loro canto possa giungere lontano, là dove i loro babbi e le loro mamme aspettano ansiosamente il ritorno del figlio, frementi di gioia e d'orgoglio.

Erra nell'aria questo canto maschio e giovanile finché non viene raccolto anche dalla Mamma di tutti che scende allora a stendere la soave coperta del sonno su questi suoi stanchi figli...

Uno spirito di fratellanza avvince questi giovani dai sedici ai venti anni. Tutti sono con l'animo in unione con quello del compagno che vola. Essi lo amano, in quel momento sono ansiosi, gli parlano, gli danno consigli borbottati tra i denti, quasi che lui potesse ascoltarli. Seguono con gli occhi tutto il suo volo, ne rilevano i vari movimenti. Quando egli avrà atterrato, gliene grideranno magari di tutti i colori e ricominceranno gli scherzi.

L'allievo che sale nella carlinga è lieto, seguita a lanciare moti salaci e frizzi ai compagni che riteli ricambiano di cuore, ma quando il cavo viene sganciato, quando la bandierina sventola e l'altra dell'istruttore risponde in lontananza, il suo volto assume un'espressione che indica quale sia la volontà sua: riuscire a compiere un bel volo.

La sua partenza è salutata con un «in bocca al lupo» da parte dei suoi compagni.

E così di volo in volo, di turno in turno, di giorno in giorno, giunge l'ora del brevetto. E' questa un'ora che mai si potrà dimenticare nella vita.

Si lascia allora la scuola con un senso di pena nel cuore.

Io pure per un mese intero avevo vissuto con loro. Ora, brevettato insieme a tre miei compagni, nel treno, sulla via del ritorno, pensavo che i miei genitori, pur non facendomi vedere, sarebbero stati orgogliosi, almeno in parte, di me. Pensavo a tutti i miei amici che mi avrebbero fatto mille domande circa il volo senza motore ed ai quali lo avrei risposto con... sussiego.

Ma tutto ciò ha un'importanza più o meno relativa, anzi direi nulla. Quello che per me è importante è la serena felicità che si prova volando senza motore.

Avete mai volato su un apparecchio comune, con tanto di eliche e motori rombanti? Sì? Ebbene, avrete certamente provato la gioia del volo ma non tutta, non quella sconfinata che si prova su di un alante o su di un veleggiatore. Infatti volando su di un apparecchio a motore, si ha la sensazione, in qualunque assetto si voli, che qualcosa si sforzi, che qualcosa trascini noi e l'apparecchio; si percepisce in breve la materialità, sia pure meravigliosa, del volo.

Non così è invece del volo a vela. Qui ci si sente come gli uccelli, il nostro corpo forma un tutto con l'apparecchio. La silenziosità sovrana che regna intorno è qualcosa che ci tocca veramente fin nelle più riposte fibre del cuore. Si scivola leggeri sull'aria che sembra cullarci di tanto in tanto.

Appena si decolla le gioie, gli affanni ed i dolori del mondo si staccano da noi rimanendo sulla terra. Ora si vorrebbe sempre volare solo, così, con lo spirito e con il corpo. Si vorrebbe veder sempre il meraviglioso Creato che si stende sotto di noi e il cielo dal cielo.

Allontanandosi dal suolo, si vede il rettangolo verde del campo delimitato dai bianchi pettini rimpicciolirsi sempre di più. Dell'alto il capannone sembra una scatola, le persone puntini neri che si muovono e, intorno al campo, gli orti e i boschetti quasi soffici tappeti verdi. Laggiù lontano scorre un fiume che rispecchia i raggi del sole, ed infine, ad incominciare questo quadro, s'elevano in distanza i monti le cui vette si stagliano nel cielo.

Ma purtroppo si deve ridiscendere sulla terra ed allora tutta la soave leggerezza dell'animo svanisce. Ricominciamo a sentirci pesanti, come quando eravamo partiti: sono le gioie, i dolori e gli affanni della vita che ci hanno atteso, ci assalgono e ci riprendono il cuore.

Ma il volo col motore è pur esso bellissimo e le suddette sensazioni si provano anche in questo, sebbene in forma, direi, del tutto diversa.

L'uno e l'altro sono belli, sono da coltivarli con tutto l'ardore e la fede del no-

stro cuore e con tutta la forza del nostro corpo poiché, seppure talvolta ci lasciamo andare a tali impressioni o giudizi, sono al servizio diretto della nostra Patria, alla quale si deve pensare prima che a tutte le altre cose e materiali e spirituali.

LAMBERTO PAOLONI



Giulio Marini, Cagliari. — Ho esaminato il tuo progetto di veleggiatore (embrione di progetto) e non ci trovo molto da ridire, anche perché ha una curiosa aria di

Scende lentamente sostenendosi in aria più che può...



famiglia con altri veleggiatori notissimi, che la mancanza di tempo non mi consente di precisare. Come vedrai, l'Aquilone pubblicherà uno studio di veleggiatore, in cui si descrivono passo passo, con un esempio, ossia facendo effettivamente un nuovo progetto di veleggiatore, i vari disegni, calcoli e studi che conducono ad un progetto completo. Devi intanto acquistare, presso il Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.) le Norme per il collaudo degli alianti dove praticamente è detto come va calcolato un alante, e richiedere la sorveglianza (e il consiglio) dell'ingegnere del R.A.I. della tua zona. Altre utili indicazioni troverai nel secondo volume della «Biblioteca dell'Aeromodellista», edito dalla R.U.N.A. Per il rimorchio mi pare che sia un un po' troppo presto parlarne lo metterei un solo gancio. Il cavetto deve resistere ad uno sforzo di trazione di almeno 1000 kg. e così pure il veleggiatore. Il costo mi è assolutamente ignoto, ma sarà trascurabile di fronte a quello dell'alante.

Bruno Fabris Capria. — Il libro di Zanic per il 1939 non è ancora arrivato, anzi non si sa ancora quando arriverà e quanto costerà, benché l'autore abbia promesso di mandarne anche in Italia varie copie. Probabilmente c'è un ritardo nella stampa. Certo, appena possibile, ti farò sapere qualcosa. Del «Costruttore di Aeromodelli» sta per uscire una nuova edizione aggiornata.

Filippo Scaccia, Bergamo. — Non è vero che i modelli con piano di coda portante entrino in vite automaticamente quando siano in perdita di velocità. Sono, è vero, in condizione di inferiorità rispetto ai normali a causa del baricentro, fortemente spostato in dentro; ma se il modello è ben centrato e non tende a virare non può entrare in vite: arrivata all'incidenza critica l'ala ricadrà e l'apparecchio eseguirà una picchiata con conseguente rimessa. Potrà leggermente scivolare, nel caso che l'elica sia in moto a causa della reazione ma per entrare in vite occorre che esso sia virato. Questo almeno secondo le ultime esperienze. L'autorotazione quindi non c'entrerebbe per nulla. Alcune prove effettuate hanno confermato quanto ti ho detto. Il modello veniva lanciato in modo da perdere velocità una volta terminata la scarica. Con il timone di direzione al centro scampavano semplicemente, mentre con il timone di direzione a fondo corsa entrava immediatamente in vite.

L'INGEGNERE AERONAUTICO

## LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL FAMOSO «ROMA»  
aeromodello veleggiatore

Continuazione dal numero precedente.

Tornando alla posizione del gancio, difficilmente essa potrà essere determinata se non praticamente.

La massima inclinazione che si può fare assumere al filo è di circa 60° sull'orizzontale; in tale posizione il modello deve

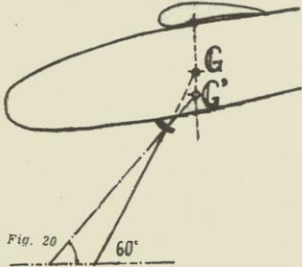


Fig. 20

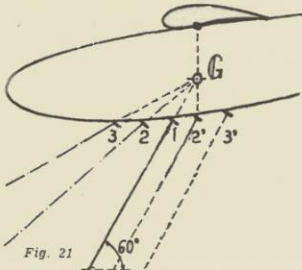


Fig. 21

trovarsi in linea di volo. D'altra parte il modello si disporrà sempre in maniera tale, che il baricentro si trovi sul prolungamento del filo. Dalla figura 20 si osserva che, per la posizione del filo inclinato di 60°, il baricentro G si trova sul prolungamento del filo; non così la posizione G', più bassa, che si trova sul prolungamento di un filo inclinato sull'orizzontale di un angolo minore.

Inversamente, dato il baricentro G della fig. 21, la posizione del gancio è quella indicata cm. 1, mentre le posizioni più avanzate, 2 e 3, non permettono l'innalzamento del filo altro che fino alle posizioni

indicate per ognuno, congiungendo i ganci con il baricentro G.

Mettendo il gancio in posizioni più arretrate, come 2' e 3', il filo dovrebbe alzarsi maggiormente, a risor di logica; ma questo non avviene perché ad inclinazioni molto forti viene a mancare la trazione orizzontale: il filo, cioè, esercita soltanto una trazione verso il basso. Con questo si spiega anche il fatto che il filo può arrivare praticamente ad una certa inclinazione massima. Se dunque il gancio è troppo indietro, avviene che il filo inclinato a 60° fa cabrare il modello, che si sgancia in condizioni sfavorevoli.

Si è veduto dunque che la posizione del gancio dipende dalla posizione del baricentro anche in altezza, e non soltanto longitudinalmente. La determinazione della posizione di G in senso longitudinale può essere determinata facilmente; non così quella in altezza. Ecco perché occorre stabilire la posizione del gancio sperimentalmente.

Il mezzo più pratico è di fare un gancio con uno spillo, al quale sia stata tolta la capocchia, infilato nello spigolo inferiore della fusoliera, e leggermente inclinato all'indietro, a circa 45°.

Le prove dovranno essere cominciate con una posizione sicuramente avanzata. Si veda che, quando il filo ha raggiunto una certa inclinazione, il modello si trova in linea di volo e non si alza più. Spostando all'indietro il gancio, si nota un continuo miglioramento del lancio, che raggiunge inclinazioni del filo sempre maggiori. Quando si è raggiunta la condizione che il modello non arriva più a mettersi in linea di volo, ma rimane cabrato anche nella posizione più elevata, è segno che si è oltrepassato il punto giusto. Poiché il guadagno di questa può essere

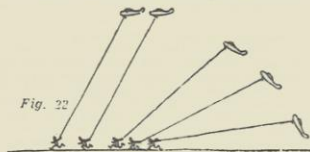


Fig. 22

trascurabile, è bene adottare per il gancio una posizione di qualche millimetro più avanzata di quella migliore; si evitano pericoli gravi, come lo sganciamento prematuro, durante la fase d'ascesa, in posizione di forte cabrata, che si risolverebbe in

una disastrosa caduta: il modello non avrebbe il tempo di rimettersi, da troppo bassa quota.

Nella figura 22 si vedono le diverse fasi del lancio con il filo; in un primo periodo il modello sale fortemente, in posizione cabrata, fino ad un massimo, cioè fino al momento nel quale si trova in linea di volo. A questo punto è inutile proseguire la corsa: il modello non sale di più, e chi ci rimette sono le gambe del lanciatore

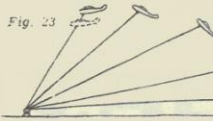


Fig. 23

Se il lancio avviene, invece, con il verricello, il filo tira il modello verso il basso, facendo perdere quota, e producendo, probabilmente, la rottura delle ali (fig. 23).

(Il seguito al prossimo numero).

## Consigli utili

## INCOLLATURE E SALDATURE

Nel modello volante tutte le strutture sono costituite da più elementi uniti fra loro.

Per unire elementi in legno si adopreranno varie colle, per uno, pezzi in metallo, filo di rame sottile e stagno.

Le colle usate per unire pezzi in legno sono la collina ed il «collante», cioè quello adesivo principe, e il collante. Quest'ultimo è pure adattissimo per unire tutte le altre specie di legni ed offre il vantaggio di asciugarsi molto più rapidamente delle casene.

Tutte le altre colle (colla da falegname, resina indiana, ecc.) sono da scartare risentendo esse troppo degli effetti della umidità e del calore.

La collina è adatta per incollare tutti i legni ed eccezione del balsa per il quale l'adesivo principe è il collante. Quest'ultimo è pure adattissimo per unire tutte le altre specie di legni ed offre il vantaggio di asciugarsi molto più rapidamente delle casene.

Con il collante si possono anche unire fili di acciaio e legno per esempio nelle rambe di forza di un carrello a costruzione mista.

Si procede nel modo seguente: spalmate bene di collante le superfici dei due pezzi, questi vengono lasciati fortemente con una striscia di sottile tessuto di seta che si avvolge una volta o due attorno ai pezzi uniti. Cosa avviene? Il collante per sua natura tende a restringersi asciugando e comprime quindi fortemente i due pezzi l'uno contro l'altro mentre dall'alto arriva

l'acciò che si ossida. La superficie di quest'ultimo diviene quindi ruvida ed il collante fa buona presa anche su di essa di modo che i due pezzi uniti restano ben saldati fra loro.

Lo stesso dicasi per unire due pezzi di acciaio sottile: come le gambe del carrello di un modello leggero; non occorrono saldature, basta un'abbondante spalmatura di collante ed una stretta fasciatura di seta. Vi consiglio di adoperare striscie di tessuto piuttosto di legature in filo perché queste ultime risultano irregolari e quindi antestetiche se non sono fatte con estrema cura.

Per unire pezzi di acciaio di maggiori dimensioni, conviene procedere alla saldatura, previa legatura dei pezzi con filo di rame di diametro non superiore a 5/16, 10/16 di millimetro a seconda della grandezza dei pezzi da unire e degli sforzi a cui deve essere sottoposta la saldatura. Si puliscano dapprima i due pezzi con carta smeriglio; si legano poi con filo di rame facendo attenzione a che le spine della legatura siano abbastanza distanti fra loro in modo che lo stagno possa facilmente filtrare attraverso di esse e venire bene a contatto dei pezzi da saldare. Se non si usa stagno preparato (quello che si vende sotto forma di tubetto) si devono bagnare le parti da saldare con acido muriatico nel quale sarà previamente immerso dello zinco per diminuire il potere corrosivo. Dopo compiuta questa operazione la parte bagnata si presenterà perfettamente tersa e priva di ossido, nelle condizioni ideali cioè perché lo stagno faccia presa.

A mezzo di un comune saldatore a martello si applica con cura lo stagno, si lascia raffreddare per qualche tempo e poi, a mezzo di una lima, si ripulisce la saldatura esponendo lo stagno superfino e sagomandola in modo che offra la minore resistenza all'avanzamento.

CARLO TIONE

LA SCUOLA DI AEROMODELLISMO  
DI GUIDONIA

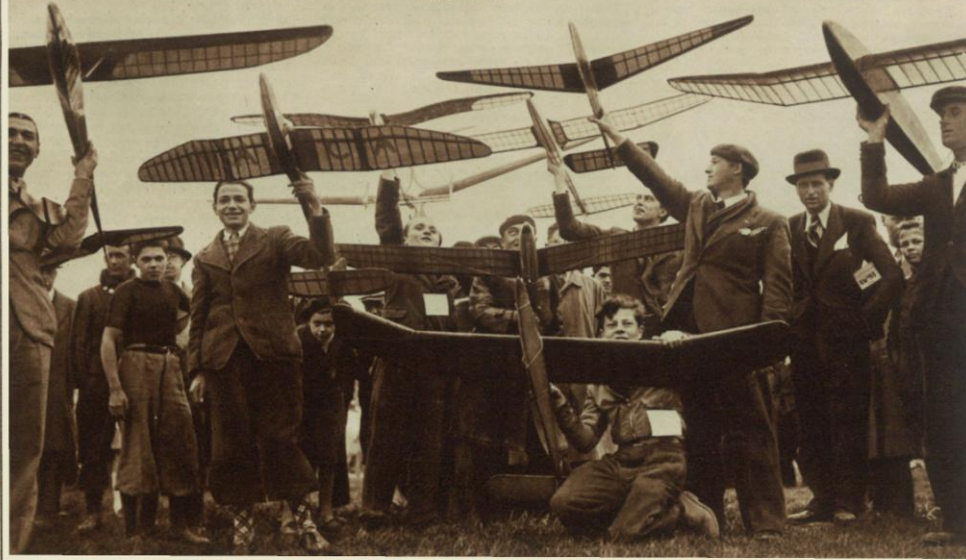
La Scuola di aeromodellismo di Guidonia è sorta sotto gli auspici della Direzione Studi ed Esperimenti del Ministero dell'Aeronautica, per volere del Direttore Superiore, S. E. il Generale Ispettore Ferrari.

L'iniziatore della scuola, Capitano Vannucci, ha avuto modo di apprezzare l'opera degli aeromodellisti nella costruzione dei modelli sperimentali nel studio della vite alla Galleria Verticale. Egli ha organizzato la scuola, col concorso del Ten. Ciampolini, ben noto da tempo nel campo dell'aeromodellismo. I suoi collaboratori, gli aeromodellisti romani Valentini, Aldo e Gigetto Calza, Ricci, si sono praticati con ammirabile entusiasmo.

La scuola trova terreno fertilissimo nella Città Aeronautica di Guidonia, dove è massima la sensibilità aeronautica. Essa, oltre che costituire una ricreazione per i giovani, li seleziona e prepara per gli alti compiti dei Laboratori Sperimentali di Guidonia.

## FRANCIA

Un gruppo di partecipanti ad un concorso di modelli volanti svolto recentemente a Vincennes

TAVOLE DEL COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO  
L. 3,50 franco di porto  
dell'aeromodello a tubo  
LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del  
ROSTRO

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

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

AEROMODELLISMO ANNO XVIII

## MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70666  
Modelli volanti, parti staccate, disegni,  
motorini a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2

IMODELLI BEN RIUSCITI

# l' R1

Il veleggiatore R. L. è un apparecchio essenzialmente da gara, di ottime doti di volo e di una certa facilità di costruzione; verrà costruito con materiali prettamente italiani: pioppo, betulla, taglio.

- Apertura alare m. 2.536.
- Lunghezza m. 1.250.
- Allungamento alare 12.
- Superficie portante dmq. 43.
- Apertura impennaggio mm. 833.
- Allungamento impennaggio mm. 6.
- Ala. — Profilo alare, R.A.P. 32 di cui porta i valori per lo sviluppo delle centine il n. 52.1938; esse verranno tagliate in compensato di pioppo da 2 mm. Il longherone anteriore va in taglio da 3x3, mentre i longheroni posteriori vanno in taglio da 3x7 rastremato sino a 3x3. Al bordo di entrata mettiamo invece un tondino di pioppo da un millimetro che continuerà con il raccordo dell'estremità dell'ala; al bordo di uscita mettiamo il solito listello triangolare di taglio da 3x12 opportunamente alleggerito; nelle prime tre centine vanno le forache per la piastra di baionetta che verrà incollata alle centine e magari rinforzata con legature di refe. La piastra di baionetta, che verrà tagliata in compensato di betulla da 4 mm. possibilmente a 5 strati, può opportunamente alleggerirsi. Il V alare è del 18 per cento.
- Fusoliera. — La costruzione della fusoliera è piuttosto complicata, ma rimarrà anche essa di una certa semplicità se si seguirà la costruzione come qui descritta. Le ordinate di fusoliera verranno tagliate in compensato di pioppo da 2 mm., poi ver-

ranno opportunamente alleggerite; è consigliabile però lasciare le prime 9 ordinate piene poiché sono quelle che nell'atterraggio subiscono maggiore sforzo; la chiglia verrà tagliata in pioppo da 3 mm. Pronte le ordinate con i relativi incastri, si procederà con il montaggio nella seguente maniera: si inflano le ordinate nei listelli di fianco (taglio 3x5), si infila poi la chiglia e con elastici si cercherà di assestare la fusoliera e di far trovare le ordinate nei loro punti precisi. Una volta incollati i due listelli e la chiglia ed asciugati, si potrà continuare il montaggio con facilità. Gli altri listelli della fusoliera andranno in tondino di pioppo da 2 mm.; tra le ordinate 1 e 2 verrà a formarsi una scatola; se possibilmente, da dentro si incolleranno due striscie di impellicciatura o tranciato; in questo piccolo vano verrà ad adagiarsi la zavorra per il centraggio.

Impennaggio. — Le centine dell'impennaggio orizzontale andranno tagliate in compensato di pioppo da 2 mm. Il profilo adottato è l'EIFFEL 389, di cui sono riportati i valori per lo sviluppo nella tabellina n. 1; il longherone centrale è in taglio da 3x7 rastremato simmetricamente sino a 3x3. Sia il bordo di entrata che il bordo di uscita vanno in tondino di pioppo da 2 mm.; le centine dell'impennaggio verticale vanno tagliate con lo stesso compensato e con il medesimo profilo dell'orizzontale. Occorre aver cura nel tagliare il longherone del verticale, poiché verrà a formare una forchetta e si taglierà in compensato di betulla da 3 mm. Tutto l'impennaggio verrà fissato alla fusoliera, come è illustrato nel disegno, con due cordoni di elastico fissato all'impennaggio con due ganetti di filo zincato.

Per il centraggio occorre verificare che, sia il piano verticale sia l'ala siano ad incidenza zero e per tentativi trovare la zavorra esatta. Se si centrerà il modello in questa maniera, si otterrà subito il perfetto volo ed il modello anche con lancio a mano mostrerà le sue ottime doti. Per i primi traini alzare il modello di pochi metri, ma è bene trainarlo sempre con molto filo poiché rimarrà più facile farlo salire regolarmente.

LAMBERTO RADI

Tab. N. 1:

0	22.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
a	1.37	1.76	2.10	2.31	3.13	3.50	3.41	3.20	2.83				
					2.33	1.76	1.09	00					

## NIENTE PAURA

Non si è rotto nulla. Tosaroni rassicura gli amici, durante alcune prove di un suo modello con motore a scoppio.



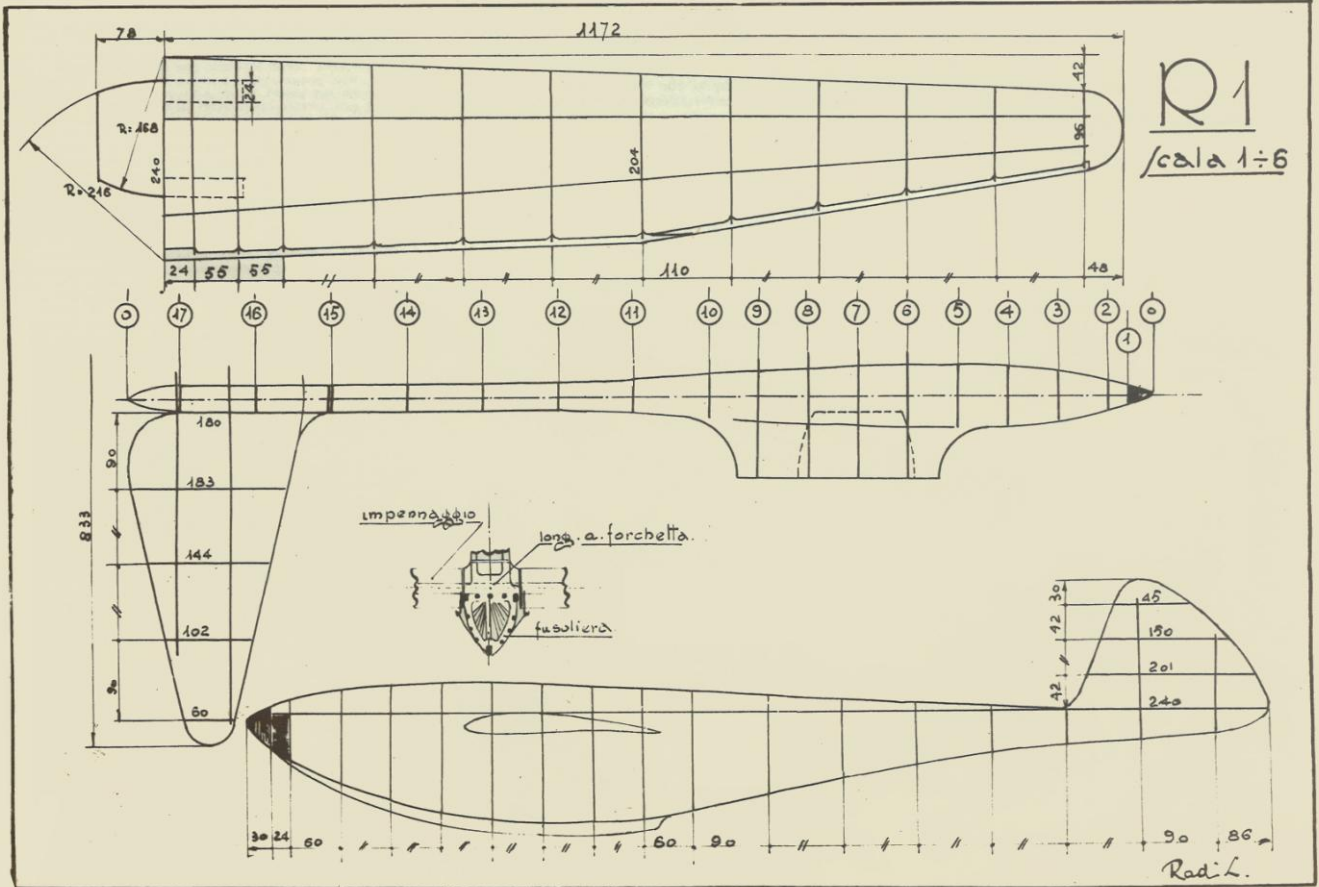
Nel prossimo numero pubblicheremo la tavola contenente i disegni, al vero, delle ordinate del modello veleggiatore «R. 1».

## LE GARE AD ANCONA

La gara di idromodelli indetta dalla RUNA anconetana e che doveva aver luogo il 22 ottobre, e che in tale giorno fu prorogata a causa del maltempo che non avrebbe permesso ai modelli di partire dall'acqua con le proprie forze, è stata ancora prorogata, a data da fissarsi, non accennando le condizioni meteorologiche a migliorare. La RUNA di Ancona comunicherà, appena riterrà opportuno, la data nella quale si dovrà svolgere l'attesa competizione.

Ricordiamo a questo proposito che la preparazione dei concorrenti si era svolta con la massima attenzione e disciplina, e certamente, se la clemenza del tempo avesse permesso lo svolgersi della gara annunciata, si sarebbe avuta la dimostrazione che la scuola modelli volanti della RUNA anconetana ha ormai raggiunto un grado di preparazione assai elevato.

Questa prima gara di idromodelli avrebbe tra l'altro sicuramente messo in luce il nome di giovani volenterosi e valenti, che avevano coscientemente lavorato per ben figurare. Ad essi auguriamo che possano ben presto scendere in campo con i loro modelli, alcuni dei quali già ci sono noti per le loro elevate caratteristiche.



# Voli sul nemico

## ricordi di un "asso", di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

A San Donà di Piave, nel giardino della sua povera casa sventrata dalle cannonate, egli ha scoperto una batteria controaerea.

Spesso da quel suo giardino, nel quale ha giuocato fanciullo, partono contro di lui le salve degli artiglieri austriaci quando egli deve passarvi sopra. Ma appena la crociera o la scorta lo lasciano libero, egli si abbassa, punta su quella casa e col cuore martellante di odio scarica tutti i colpi della mitragliatrice, saziandosi di una amara gioia nel vedere quei nemici correre all'impazzata per ripararsi dalla sua furia, impotenti contro il mostro che scende a rasentare le bocche dei cannoni.

Ma, tornando agli Inglesi, si diceva che gli Austriaci avessero loro catturato un «Sopwith» da caccia intatto e che se ne servissero per entrare, indisturbati, nelle nostre linee a spiare. Venne perciò un avviso, che fu fatto conoscere a tutti i nostri piloti, col quale si informava che da allora in poi gli apparecchi «Sopwith» avrebbero portato, come segno di riconoscimento due strisce di tela ai montanti. Se qualcuno avesse trovato in volo un «Sopwith» senza le strisce, quello era l'austriaco e si doveva abatterlo.

Un giorno o due dopo questo avviso, su, nel nostro cielo, trovo proprio un «Sopwith» solo solo. Mi metto in sospetto, mi avvicino: niente strisce ai montanti!

Emozione, perplessità. Sparare contro un apparecchio che si era così abituati a considerare alleato mi spaventava come un fratricidio. D'altra parte l'ordine era chiaro!... Penso di non prendere una decisione avventata e di seguire dappresso il velivolo sospetto finché, se lo vedro planare entro le linee austriache, lo attaccherò.

Così mi avvicino, sempre restando per precauzione alle sue spalle, con la mano pronta alla sicura...

Il pilota non mi evita, nè però risponde a un gesto di saluto che gli faccio, così per prova... Mi avvicino di più, sempre di più, fino a poche braccia da lui, per veder proprio in viso quest'uomo e per vedere che cosa fa là nella carlinga. Mi sembra che faccia dei segni su una carta. E a quando a quando guarda lungamente in basso... Riconoscimento?

Il sospetto aumenta. Mi batte il cuore. Ad ogni modo per ora c'è tempo. Vola ancora nel nostro cielo. Appena volerà la prima verso le linee nemiche, lo assalirò.

Mi sembra ora che egli sia seccato di quella mia scorta troppo vicina. Mi evita con un mezzo giro. Lo seguo più dappresso che mai. Si volta a guardarmi; pare che voglia dire: «Perché non ti levi dai piedi?». Certo se è inglese penserà che sono un bel noioso, ma se è l'austriaco... Se è l'austriaco, questo è il suo ultimo volo!

A un certo punto eccolo volgersi al Piave e filare verso il cielo nemico. Mi allontanano un po', dietro, alla distanza e alla posizione giusta per la mira, aspetto in ansia... Appena planerà gli tirerò.

Plana... Ma, Dio mio, possibile che sia proprio un austriaco?! Aspetterò ancora, lo seguirò finché proprio non sono ben certo che scende in un campo nemico; tutto si ridurrà a prendermi qualche cannonata — ormai ne ho prese tante! — ed a stare ben attento, tornando così solo, di non essere abbattuto dai cacciatori.

Plana ancora, senza fretta, senza curarsi di me. E' questa sua indifferenza che mi trattiene dal premere lo scatto! Se fosse l'austriaco non dovrebbe essere più sospettoso?

Ma fra poco dovrò pur cedere all'evidenza! No, ecco che torna nelle nostre linee e riprende il volo tranquillo, diritto...

Fu così che, in alternative penose fra la convinzione di aver trovato l'austriaco mascherato da inglese e la convinzione di aver davanti un apparecchio alleato, lo seguì in un'altra o due puntate verso il nemico; finché lo vidi a un certo punto planare sì, ma verso i nostri campi, planare dolcemente, proprio come chi ha finito la sua crociera e se ne torna a casa sua...

Mi sentii allargare il cuore. Ma non fui persuaso finché, seguendolo sempre, non lo ebbi visto atterrare in un campo dove era una squadriglia inglese!

E le strisce dunque? Le strisce non le aveva per la ragione, messa in chiaro dopo, che quel tale avviso, mandato a noi, non era arrivato invece a quella squadriglia inglese, e la squadriglia intera volava senza questo distintivo prezioso! Miracolo che quei piloti non avessero trovato qualcuno di noi o dei loro camerati stessi un po' impulsivo e un po' meno dubbioso di me!

Fu «Mister Riva» che andò a spiegare il pericoloso malinteso.

\*\*\*

Se fu per riconoscenza di quella mia provvidenziale perplessità, certo debbo dire che gradì il pensiero, ma se fu per offrirmi una buona cena, quei nostri camerati fallirono il loro scopo quando invitarono appunto me e Riva a cena ad una loro mensa.

Non ho mai capito che cosa mangiassi, quella sera. Insieme con la conversazione mi giungevano altrettanto incomprensibili la specie e il sapore delle vivande. Soltanto il vino mi andava giù senza difficoltà.

Riva, accanto a me, spiegava:  
— Questo è un pasticcio di pollo e pesce.  
— Povere bestie!  
— Questa è una pietanza nazionale famosa.  
— Preferisco l'innò.

E l'innò infatti suonava. Tutti in piedi; e poi, brindisi alla salute del «gracious king».

Whisky e altri motivi di entusiasmo e di cameratismo fanno sì che lo arrivo al punto di raccontare al mio vi-

... punta su quella casa...



cino di sinistra un'infinità di cose, in italiano, egli risponde in inglese, e dopo ogni frase una gran risata.

Ci vorrebbe qui Michetti, che a Fossalunga istruiva uno di questi ragazzoni traducendo in francese le più scabrose piacevolezze che, a quanto pare, sono internazionali perché l'amico capiva subito e si compiaciava moltissimo.

— Monto bene, molto bene! — (che voleva dire «bene»), e rideva a crepapelle.

Siamo alle frutta. Meno male! Queste le avranno prese come le fa il Padre Eterno, specialmente qui in Italia.

Nossignori. Il Padre Eterno le fa in un altro modo: mi presentano un piattino con una specie di crema che presto rassegga e in mezzo a questa crema una susina cruda e verde e dura come il legno, immangiabile.

— Riva, senti, ora che abbiamo bevuto, andiamo a cena, appena siamo a casa.

— Stai zitto; il comandante ti guarda!

La compostezza dell'inizio del pranzo, passata attraverso agli stadi dell'animazione, della cordialità e dell'allegria, è giunta alla fase del frastruono, ma ho un sonno tale che non sto più nemmeno a sedere.

E imploro Riva perché mi aiuti a scusarmi se ecc, ecc...

— E' impossibile, ora c'è la rappresentazione.

— Di che cosa?

— Musica...

— Musica inglese?!

— Sì; poi recitazione e varietà.

Siamo trascinati in un'altra paracca: caldo astissante, whisky, cognac, liquori, espansioni incompresse, baccano. S'alza il sipario del teatrino improvvisato.

Ah, se fosse rimasto sempre qui, quel sipario!

Le canzonette sentimentali cantate da un bel giovanotto travestito da donna, riempiono di malinconia questi poveri nostri camerati, che senton forse in quei lamenti qualche cosa della loro Patria.

Essi a quel fasetto ululante diventano pensosi, poi gravi, mesti tutti quanti. Anche l'attore subisce l'influsso di questa malinconia e la piglia sul serio, e continua a ripetere un ritornello tenendo una fotografia in mano e contemplandola fra una strofa e l'altra.

Guardo Riva; la piglia sul serio anche lui, perché capisce che cosa dice quella signora dalla muscolatura possente, oppure per non far dispiacere agli ospiti.

E' giusto. Prendo anch'io la faccia di circostanza, anche se non capisco nulla.

E' finita. Applausi e mestizia. E subito whisky.

— Che ha detto?

Mi pare che le cose volgano alla fine, ma ora ci sono i numeri allegri.

(Continua)

MARIO FUCINI

## SIGNORA, AVETE DIMENTICATO QUALCOSA?

Quest'interrogativo, quando non è costituito da un'esplacata domanda di un commesso, si presenta alle massime sotto forma di efficaci cartelli posti in posizione strategica nei pressi delle porte, in modo che le donne, nell'uscire dal negozio, non possono fare a meno di leggerlo. Allora qualcuno torna sui propri passi: «Mi ero dimenticata del burro...» E voi, lettori, siete certi di non esservi dimenticati del burro? Alto là, non vi parlo di autentico burro. Questa volta si tratta di un burro immaginario, metaforico. Voi siete giovani, analizzati di apprendere, di conoscere questo vasto mondo che vi circonda. Ebbene, eccovi un bel paragono: la massaia siete voi, il mondo è la drogheria. Non vi offendete, giuro che non ho la minima voglia di offendervi. Voi, dunque, entrate nel negozio, girate gli occhi intorno, passate in rivista una quantità di cose, e infine scoprirete. Naturalmente, ognuno compie quest'operazione secondo i propri gusti. Poi fate per uscire, e un commesso vi chiede sorridendo: «Signora, avete dimenticato qualcosa?». (Ricordate che voi, momentaneamente, siete una massaia). Ed ecco entrare in scena il burro. Il burro, amici miei, questo essere questo burro? Ecco, amici miei, è nel nostro caso, l'insieme di nazioni che, entrando nel negozio per fare acquisti, avete trascurato di apprendere. Con questo, non voglio affatto dire che siete degli ignoranti. Tutti noi, uscendo dal negozio, abbiamo dimenticato di procurarci qualcosa che, infine, ci si presenta come un'impellente necessità. «Quanti regni ignoriamo!» esclamava Pascal. Se giustate un solo secondo il vostro pensiero su quello che sapete voi, vi accorgete che è molto più quello che non sapete, di quello che sapete. Io non vi chiedo di fare in modo di apprendere tutto ciò che esiste di apprendibile nel mondo, ma, voi che amate l'aviazione e gli aeroplani, dovrete almeno sforzarvi di far conoscenza con tante cose, che, se di primo sguardo sembrano di poca importanza, dopo una più attenta analisi, vi si rivelano come argomenti di estremo interesse. Ecco finalmente questo famoso burro venire a galla! Avete mai pensato come si possa navigare dove non c'è aria respirabile, come si faccia a colpire un bersaglio da sei chilometri di distanza da un aeroplano che voli a quattrocento all'ora, come si possa fare in modo che lo scoppio di una bomba da mezza tonnellata non rechi danno alle persone vicine? Conoscete la miscela di Messo? Che cos'è il punto d'imbuffo? Si può udire un motore alla distanza di dieci chilometri? Non impallidite, e non cercate di signorarvi disinvoltamente: se bene che, se ricorrendo alla tortura dei cento pezzi o a quella del quartetto sinfonico riuscite a strappare la risposta dalle vostre labbra, questa, in novanta casi su cento, sarebbe negativa. Ma non voglio torturarvi. Voglio soltanto farvi presente che un mucchio di cose di eccezionale interesse, oltre che la risposta e tutti i precedenti interrogativi, si trova nei fascicoli della serie «L'Aviazione per tutti» sino ad oggi editi. Essi sono: «Stratosfera», «Fuoco dal cielo», «Allarme». Non vi chiedo di acquistarli, perché già so che appena terminato di leggere questo panegirico vi precipiterete alla più vicina edicola, gridando i loro titoli con lo stesso tono usato dal gabbiano di Cristoforo Colombo nel dare lo storico annuncio: «Terra!... terra!...».



(Continuazione dal numero precedente)

CAPITOLO XX

## Pugno di mosche.....

— Date qua quello scrigno! — ordinò lord Archibald al pilota, torcendosi le falde grondanti della marsina ricamata.

I dodici diplomatici se ne stavano stillanti d'acqua e infreddoliti appollaiati sullo scoglio che ogni tanto un'ondata abbondantemente spruzzava.

— Come? Come? — protestando in coro gli altri, ad eccezione del rappresentante di Pancia. — E con quale diritto, se è lecito? — ma smisero di agitarsi perché minacciavano di sdruciolare in mare.

— Nel nome di S. M. il Re Eustorgio VI di Grande Lagna, prendo possesso di quest'isola! — annunciò pomposamente lord Archibald.

Il putiferio ricominciò di bel nuovo.

— Un momento! — strillò una vocetta acuta. — A nome del Governo della Repubblica Panese, riconosco la sovranità della Grande Lagna su quest'isola. Spero, onorevole collega, — soggiunse rapidamente a bassa voce — che sarete contento di me e non mi dimenticherete.

— Certo, certo... — mormorò con sussiego lord Archibald, e batté affabilmente la mano sulla spalla del panese.

— Storie! — sbratì il rappresentante della Lurchia, mentre quello russo confabulava fitto fitto con altri cinque o sei, lanciando occhiate che nulla promettevano di buono nella direzione del rappresentante della Grande Lagna.

— Se almeno ci fosse qualche segno visibile di questa sovranità! Una bandiera, un simbolo... — disse, conciliante, il delegato del Guatepero il quale, nel suo buon senso, comprendeva che in nessun caso il tesoro sarebbe stato suo, e che perciò meglio valeva non inimicarsi la potentissima Grande Lagna.

— Se non è che per questo... — replicò lord Archibald, al quale era balenata un'idea repentina. E, tratto il portafoglio, ne cavò un francobollo nuovissimo che leccò con

# UN TESORO ERA LE NUBI

distinzione e appiccicò sulla punta più alta dello scoglio. Ciò fatto, salutò con gravità e dichiarò:

— Questa effigie del mio glorioso sovrano è come una bandiera. Dietro di essa sta l'immensa flotta e tutto il popolo della Grande Lagna.

— E come fanno a star dietro un francobollo? — domandò beffardo il delegato di Lurchia.

— Trovo inopportuno il vostro umorismo, onorevole collega! — replicò seccamente lord Archibald. — Riservatelo per alleggerire i vostri discorsi nelle sedute della Lega. Ripeto a tutti che ci troviamo su territorio della Grande Lagna, e quello che è all'ombra della bandiera del mio paese, non si tocca! Ehi, pilota! — gridò mutando bruscamente tono — Me lo date sì o no quello scrignetto?

Il pilota, che nel frattempo era riuscito ad aprire il cofanetto e ad esaminarne il contenuto, lo porse chiuso a lord Archibald, con uno strano sorriso che questi non notò.

Subentrò un gran silenzio e tutti, ad eccezione dell'aviatore, si serrarono attorno a lord Archibald trattando il respiro.

Questi esaminò attentamente la cassetta metallica e, notato un bottone, lo premette. Il coperchio scattò e apparve l'interno. C'era un sacchetto di velluto verde, sul tipo di quelli che contengono i numeri della tombola. Apuntato con uno spillo sul sacchetto, c'era un rettangolo di carta pergamena sul quale erano a scritte a mano, e con molti svolazzi ornamentali, queste sole parole: parole:

— A... sì... no chi leg...ge — sillabò stentatamente lord Archibald. — Che vorrà dire? — soggiunse perplessito. — Che lingua è?

— Sembra un idioma neo-latino — arrischiò il delegato panese, uomo assai dotto, inforcando grossi occhiali cerchiati di tartaruga. — Forse italiano... Infatti, le caratteristiche glottologiche delle desinenze preproparossitone...

Un clamore indignato lo interruppe.

— Basta! Che barba! Guardiamo piuttosto quello che c'è nel sacchetto!

Lord Archibald, con mano tremante per l'emozione, sciolse il cordoncino che ne stringeva l'imboccatura e versò il contenuto nell'interno dello scrigno.

Un «Oh!» di stupefatta, straziante indignazione eruppe dal petto dei diplomatici.

— Ma sono ciottoli, sassi, volgari pietruzze! — gemette lord Archibald, e cadde seduto sulla punta d'una roccia.

rimbalzandone istantaneamente con un lungo ululato di dolore.

— E' una beffa, un'atroce beffa! — muggì ferocemente il delegato russo.

— Onorevoli colleghi! — esclamò tutto impetito lord Archibald, soffregandosi con una mano la parte dolente. — Per mia bocca, il Governo della Grande Lagna dichiara di rinunciare ai suoi indiscutibili diritti su questo isotto.

Ciò detto, con atto pieno di dignità e dopo un solenne saluto quasi militare, staccò il francobollo dalla sommità dello scoglio e lo ripose con cura.

— La bandiera della Grande Lagna è ammainata — soggiunse grave — Siamo su territorio di tutti.

— Voi ci renderete conto di tutto questo, signore! — urlò esasperato uno dei delegati. — Voi che ci avete trascinati in questa grottesca avventura!

Anche gli altri, il panese eccettuato, berchiavano stringendosi minacciosamente attorno a lord Archibald. Questi lasciato cadere lo scrigno, rimaneva immobile in mezzo al tumulto. A un tratto fece cenno di voler parlare.

— Avete detto, collega, che quello scritto è italiano? — domandò al panese.

— Ne sono sicurissimo — rispose questi.

— E che significa?

— Ritenendo tutte le mie cognizioni, son riuscito a tradurlo. Vuol dire: «Asino chi legge!».

— Canisco — disse lord Archibald mordendosi le labbra. — E gli asini saremmo noi. E', in sostanza, una sfida e un oltraggio che l'Italia lancia al mondo. Ebbene, o signori, noi, raccogliamo questa sfida, noi delegati universali alla Lega delle Nazioni. L'Italia sconterà un giorno l'insolenza di questo misterioso burlone italiano. Ve lo prometto!

Lord Archibald stese energicamente il braccio per giurare e, mancatogli il piede, scivolò dallo scoglio e ruzzolò in mare.

CAPITOLO XXI

## Crepuscolo sullo scoglio

Ripescato prontamente lord Archibald, il pilota disse:

— Signori, già annotta, ed io non ho alcuna intenzione di diventare il Robinson di questo scoglio; tanto più che, siccome non abbiamo nemmeno un guscio di lumaca da succhiare, finiremo col divorarci a vicenda. Non dimenticate che siamo in tredici!

— In tredici! — ripeté rabbrivendo il delegato panese — Avete la faccia lugubre amico mio.

— E se pensassimo ad andarcene? — saltò su a dire il rappresentante di Lurchia.

— E come?

— I particolari dell'attuazione li lascio agli altri! — rispose sdegnoso il burco, alzando le spalle. — A me basta aver lanciato l'idea principale.

— Bella, la vostra idea! Proprio difficile da avere! — sghignazzò uno.

— Tacete! Vi proibisco di parlarmi su questo tono! Onorevole presidente!

— Ma che presidente!

— Onorevole presidente, io mi appello...

— Ma che appello!

— Oh, insomma! La smette lassù di schiamazzare come tante cornacchie? — gridò il pilota che da qualche minuto spiava attentamente l'orizzonte — C'è una nave o una barcaccia, laggiù. Bisogna sbrigarci a fare un segnale prima che s'allontani. Preparate subito qualche straccio asciutto, magari alcune delle vostre palandrane. Io intanto vado a prendere un po' di benzina, se ci riesce.

Una nuova, accanita discussione si accese fra i diplomatici. Ciascuno, per la salvezza comune, voleva offrire la marsina dell'altro. Volarono minacce di applicazione dell'art. 16 del Patto e delle sanzioni militari. Lord Archibald annunciò a gran voce che avrebbe fatto intervenire la flotta di Grande Lagna. La baronessa fu interrotta dall'energico intervento del pilota il quale, sentite al tocco le marsine più asciutte, senza tanti complimenti le strappò di dosso ai proprietari, aiutato dagli altri che, in quella scelta vedevano la salvezza dei propri indumenti.

(Continua)

ENZO JEMMA

## UN INTERESSANTE LIBRO TECNICO

E' uscito, a cura dell'Editoriale Aeronautica, il volume

## LE VIBRAZIONI DEI MOTORI D'AVIAZIONE

DEL DR. ING. LUIGI STIPA - PAGG. 170 - L. 30

Il problema delle vibrazioni in tutti i campi della meccanica, ed in quello dei motori d'aviazione in particolare, ha assunto oggi una eccezionale importanza. Il fatto che un organo meccanico vibri in risonanza con la causa eccitatrice delle vibrazioni, poiché altro non significa che dispersione di energia, che viene sottratta al rendimento utile del mezzo meccanico, deve preoccupare il tecnico ed il progettista, i quali debbono premunirsi contro il pericolo delle vibrazioni e debbono conoscere quali siano i mezzi più idonei ad eliminare tale inconveniente.

Il trattato dell'ing. Stipa mette il progettista in grado di eseguire calcoli di verifica e di scegliere i rimedi più adatti contro il pericolo della risonanza nei motori d'aviazione.

Il presente volume, che costituisce una novità sia per l'argomento che per l'esposizione della materia, sarà particolarmente utile al progettista ed allo studioso di problemi motoristici.

Inviare la richiesta e l'importo all'Editoriale Aeronautica a mezzo del

Conto Corrente Postale N. 1/24718



# POSTA *aerea*

Nello Romanato, Rovigo. — Le spese per la scuola d'aeromodellismo sono normalmente sostenute dalla R.U.N.A. centrale e da quella periferica, insieme. Naturalmente è la R.U.N.A. periferica che deve rendersi parte diligente — come si dice — presso la R.U.N.A. centrale. Deve cioè chiedere, dimostrare le necessità, protestare, fare il diavolo a quattro. Con questi chiari di luna, non credo che il Presidente della Reale Unione Nazionale Aeronautica muova dalla voglia di mandare dei soldi, o degli attrezzi, o dei materiali proprio a Rovigo, modesta e onesta città ch'egli certamente ignora. E' vero che negli anni passati c'era

più comprensione, oltre che più denaro. Ma io non posso cambiare la testa agli uomini. Non rimane altro, per ora, che tempestare la sede centrale di lettere nelle quali siano esposte chiaramente le giuste ragioni e le necessità della scuola. Lodevole l'iniziativa delle mostre. Se una fotografia molto bella ti capita fra le mani, mandamcela. Avete fatto bene a intitolare al nome di Umberto Maddalena la vostra scuola.

Sebastiano Luca, Foggia. — Lo pseudonimo che mi proponi è stato adottato da un altro simpatico aeromodelista. *Aviazione per tutti* è in vendita presso tutte le mi-

gliori edicole di giornali. Chiedi anche i fascicoli uno e due che desideri: se non li hanno manda due lire all'Editoriale Aeronautica. Ti avverto che ai primi di dicembre verrà messo in vendita il numero quattro di questa importante collana di divulgazione. Il nuovo libretto sarà intitolato: «Città al buio» e tratterà della difesa passiva contro le incursioni degli aeroplani in caso di guerra. Fai bene a diffondere *L'aquilone*: avrai la mia gratitudine e quella di tutte le persone che lavorano per il progresso aeronautico. Per aiutarti nel tuo lavoro, ti faccio spedire qualche copia del giornale. A proposito, non dovresti lasciarti scappare una buona occasione, e cioè di combinare l'utile con il dilettevole. *L'aquilone* ha messo in



Diamo notizia delle emissioni apparse in questi ultimi tempi.

### ALBANIA

Sono in preparazione diversi valori postali con l'effigie del nostro Sovrano. Saranno emesse le seguenti serie: di 14 valori per posta ordinaria, di 7 valori per posta aerea e di 5 valori per segnaposta. Segnaliamo, intanto, un valore da 15 quint., della serie posta ordinaria, ed uno da 20 q., per posta aerea, apparsi entrambi nel mese di agosto u. s. Sul 15 q. è effigiato il Re Imperatore; sul 20 q., che è di formato rettangolare, l'effigie è racchiusa in un cerchio, mentre il rimanente della vignetta riproduce un paesaggio locale sormontato da un aeroplano.

### BOEMIA E MORAVIA (Protettorato)



E' apparsa la prima serie di francobolli del Protettorato tedesco della Boemia e Moravia. Essa, che si compone di otto valori, riproduce le stesse vignette della serie «paesaggio» emessa nel 1936-37 dalla Cecoslovacchia.

### GERMANIA

La «Giornata del Partito» che avrebbe dovuto aver luogo anche quest'anno ed invece è stata rimandata a causa degli avvenimenti in corso, lascia traccia di sé nel francobollo per essa preparato ed appreso il 25 agosto. A tale scopo è stato ristampato il francobollo emesso il 1. maggio di questo anno, che noi abbiamo a suo tempo riprodotto, con l'aggiunta della leggenda «Reichsparteitag 1939», in piccoli caratteri bianchi, a destra della vignetta.

Il 15 settembre è apparsa una serie di dodici valori gravati di soprapprezzo a beneficio degli impiegati postali. Scene di lavoro e di ricreazione di questa categoria di impiegati sono riprodotte sulle vignette, che sono tutte di soggetto aereo e molto belle. Senza filigrana. Dent. 13.



15 pig + 10 pig = lilla-rosso. Lo stesso giorno sono stati emessi due francobolli da 6 e da 12 pig., per proclamare che «Danzica è tedesca».

### NORVEGIA

E' recentemente apparsa una serie di quattro valori che ricorda la regina Maud. La vignetta è unica e reca l'effigie della regina.

### POLONIA

Fra le ultime emissioni fatte dalla Polonia è il francobollo, che riproduce, emesso per commemorare il 25. anniversario della fondazione della Leksione Polacca. Dent. 12 e mezzo.



Nella stessa ricorrenza è stato emesso un biglietto delle dimensioni di mm. 102x125, comprendente tre francobolli e diverse diciture nonchè il millesimo: 1914-1999.

### MONACO

Una serie di cinque valori è stata emessa il 15 agosto per commemorare l'VIII manifestazione dei Giochi Universitari Internazionali. La vignetta è usata, salvo leggere modifiche, a quella adottata per il valore da 10 frs. recentemente emesso per commemorare l'inaugurazione dello Stadio Luigi II.

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

**A partire dalla data del presente fascicolo il giornale non verrà più spedito a quei soci della R. U. N. A. che non abbiano ancora rinnovato l'abbonamento**

palio una cinquantina di premi, fra cui due viaggi aerei completamente gratuiti, per coloro che procureranno dei nuovi abbonamenti. Perché non tenti? Un premio finiresti sempre per prenderlo. I migliori saluti per tuo padre. Però al tuo amico io non posso scrivere, perché noi non vogliamo forzare nessuno a leggere il nostro giornale o a occuparsi d'aviazione.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

Vittorio Cerbaro, Trento. — Per entrare nel Collegio Aeronautico di Forlì bisogna possedere la licenza del ginnasio o della scuola tecnica e presentare i seguenti documenti: estratto dell'atto di nascita; certificato di appartenenza alla G.I.L. di almeno due anni; certificato di cittadinanza italiana; tre fotografie formate tessera; titolo di studio; certificato di vaccinazione; certificato medico; atto di assenso di chi esercita la patria potestà. Tutti questi documenti debbono essere in carta legale e debitamente legalizzati. Le spese sono queste: retta annua di L. 4200; prima restituzione L. 1000; mantenimento del corredo L. 800, oltre la spesa per i libri e per il materiale scolastico. Le domande debbono essere presentate entro il 30 giugno.

Il «volumetto «Città al buio» non l'hai trovato presso la libreria perché non è stato ancora stampato. Ricercalo entro 15 giorni, oppure manda l'importo all'Editoriale Aeronautica, Viale Libro e Moschetto 6, Roma.

Renato Ragusa, Caserta. — Non ti devi scorrere i tuoi risultati, se non sono proprio ottimi, sono otti, e questo è già molto. So che a Caserta c'è molto da fare, terra vergine, quella, che va prima bonificata e poi coltivata. A te l'incarico di compiere questa lodevole opera di redenzione. I posteri avranno il tuo nome sulle labbra, Renato. E Caserta il tuo monumento.

N. B. - Sono pilota civile, per ora. Tu, però, sei un diavolo.

Luigi Piccinelli, Casalmaggiore. — Non so cosa i tuoi amici intendano dire con macchia. Se essi pensano che io sia un lungo terrino incolto dove la vegetazione è cresciuta allo stato selvaggio, e che lo ospiti cinghiali e cavrioli, fa loro sapere che si trovano in errore. Ugualmente, se essi alludono alla traccia colorata che fa un liquido o comunque un corpo bagnato o umido su un secondo corpo che venga a contatto con esso, il Fedeli, dà di macchia un altro significato: modo di cilturare sorto nell'Ottocento per opera di un gruppo di valorosi pittori napoletani, che vennero poi chiamati macchiaioli. Essi usavano dipingere ecc... Niente, amico mio, nulla da fare. E sappi inoltre che quanto mi fai sapere circa i tuoi studi mi invoglia a venire a Casalmaggiore a pirarti le orecchie. Birbantello! Al tuo compagno che vuol diventare giornalista di che occorre solo che presenti ad una redazione un articolo tale da invogliare i redattori a pubblicarlo, e che poi ne presenti un altro, tale ecc... e poi un altro, e un altro ancora, sino a staccare i redattori al punto da porli al bivio: o prendere a calci l'autore, o assumere addirittura. Questa, di al tuo compagno, è la via più sicura per diventare giornalista.

Aquila d'oro, Salsremo. — Il «Costruttore d'aeromodelli» è in ristampa, amico, e uscirà tra un periodo di tempo, o torno di tempo, come più ti piace, di pochi mesi. Ignoro se il tuo fisico sia tale da permetterti di attendere ancora tanto, e tremo per il pensiero interrogativo: ma ti avverto che, stando zando i tuoi nervi e la tua volontà, saprai aspettare, la felicità scenderà nel tuo cuore inaspettando dei mille suoi mallosi profumi, e allietandolo con i suoi sorrisi incantevoli come l'apparire dell'alba sui monti. Questo, Aquila d'oro, perché la nuova edizione de «Il Costruttore» sarà quanto di più prezioso sino ad oggi ha saputo dare la stampa all'umanità.

CRIVELLO

## 2 VIAGGI AEREI GRATUITI

su qualsiasi linea nazionale a chi procurerà entro il 15 gennaio 1940 - XVIII

### IL MAGGIOR NUMERO DI NUOVI ABBONATI

A questi due importanti doni l'Editoriale Aeronautica altri 21 ne aggiunge che saranno assegnati con una graduatoria stabilita in base al numero degli abbonati procurati

- Ecco l'elenco completo dei premi:
1. - Un viaggio aereo.
  2. - Un viaggio aereo.
  3. - Un modello da tavolo in metallo argentato dell'«S. 75».
  4. - Un modello da tavolo di un «S. 79» della Squadriglia dei «Sordi Verdi».
  5. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Aquila* e il volume *Le meduse del cielo* del Col. Freri.
  6. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *L'Aquila* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemna.
  7. - Un orologio da polso, un abbonamento annuo a *L'Aquila* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.
  8. - Un orologio da polso, un abbonamento a *Le Vie dell'Aviazione* e il volume *Duelli Aerei* di Valentino Tocci.
  9. - Volumi a scelta nel nostro catalogo, per il valore complessivo di centocinquanta lire.
  10. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento a *L'Aquila* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
  11. - Una matita automatica a cinque colori, un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aviazione* e il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemna.
  12. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Aquila*.
  13. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *L'Aquila*.
  14. - Un portafogli in pelle e un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aviazione*.
  15. - Un abbonamento annuo a *L'Aquila* e il volume *Il preavere della G.I.L.*
  16. - Un abbonamento annuo a *L'Aquila* e il volume *Il diavolo dell'aeroporto* di Enzo Jemna.
  17. - Un abbonamento annuo a *Le Vie dell'Aviazione*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Arcipelago delle stelle* di Enzo Jemna.
  18. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo*, il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare e il volume *Il preavere della G.I.L.*
  19. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *L'aviazione negli scritti, nell'esempio e nella parola del Duce*.
  20. - Un abbonamento a dodici numeri di *Avventure del cielo* e il volume *I figliuoli dell'allegrezza* di Nino Carlassare.
  21. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *Baracca* di Antonio Foschini e il volume *Come si diventa aviatori*.
  22. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti*, il volume *L'arcipelago delle stelle* di Enzo Jemna e il volume *Il preavere della G.I.L.*
  23. - Un abbonamento a dodici numeri di *Aviazione per tutti* e il volume *Baracca* di Antonio Foschini.

Oltre ai 23 premi elencati verranno successivamente offerti 50 abbonamenti annui a «L'Aquila» e 100 abbonamenti per 12 numeri ad «Aviazione per tutti»

**Si intende che gli abbonamenti dovranno essere ottenuti presso persone che non siano mai state abbonate al nostro giornale**

Le norme per partecipare a questa specie di gara sono semplici. Chiunque può procurare dei nuovi abbonamenti, DIRETTAMENTE spedendo il denaro il nome e l'indirizzo del nuovo abbonato, o INDIRETTAMENTE comunicandoci soltanto il nome dell'abbonato nuovo, il quale abbia spedito per suo conto la quota d'abbonamento. Gli abbonamenti dovrebbero essere annui. E poiché i premi verranno assegnati in base ad una graduatoria, s'intende che gli abbonati per un semestre varranno per mezzo abbonamento, vale a dire che occorreranno due abbonamenti semestrali per fare un punto. L'abbonamento avrà corso quando sarà pervenuto l'importo relativo all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautica. Uno o due giorni prima che si chiuda il concorso, ognuno che intenda partecipare alla gara dovrà mandare alla Direzione de «L'Aquila» l'elenco completo degli abbonati nuovi procurati, specificando nome cognome e recapito. Eseguito uno scrupoloso controllo sui registri dell'Amministrazione, la Direzione de «L'Aquila» stabilirà, in base agli elenchi risultati corrispondenti a verità, la graduatoria, e immediatamente spedisirà i premi ai vincitori.

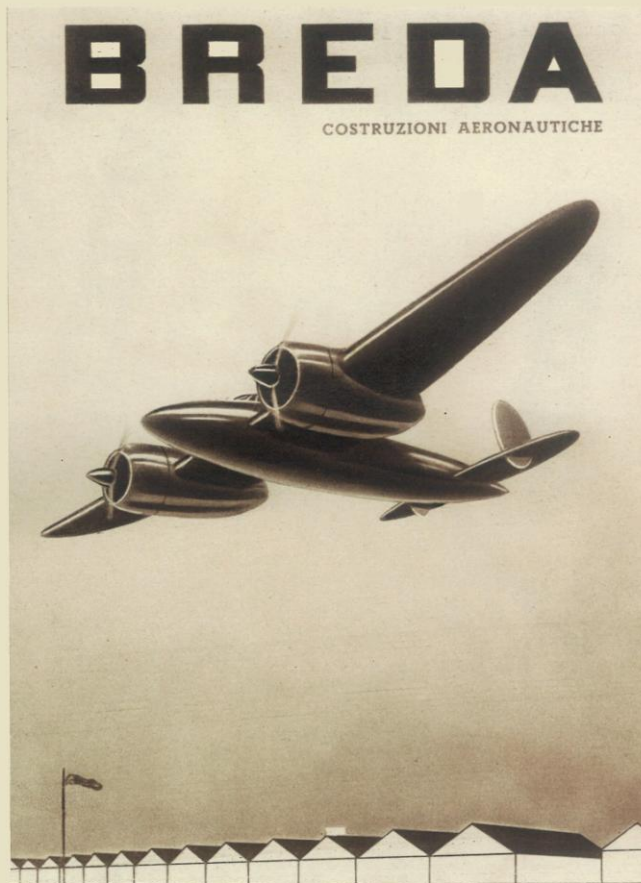
**Da oggi al 31 dicembre p. v. il giornale verrà inviato gratis a chi si abbonerà subito per l'anno 1940.**



MOTORI  
ELICHE  
AEROPLANI

S.A. **PIAGGIO** & C.  
GENOVA

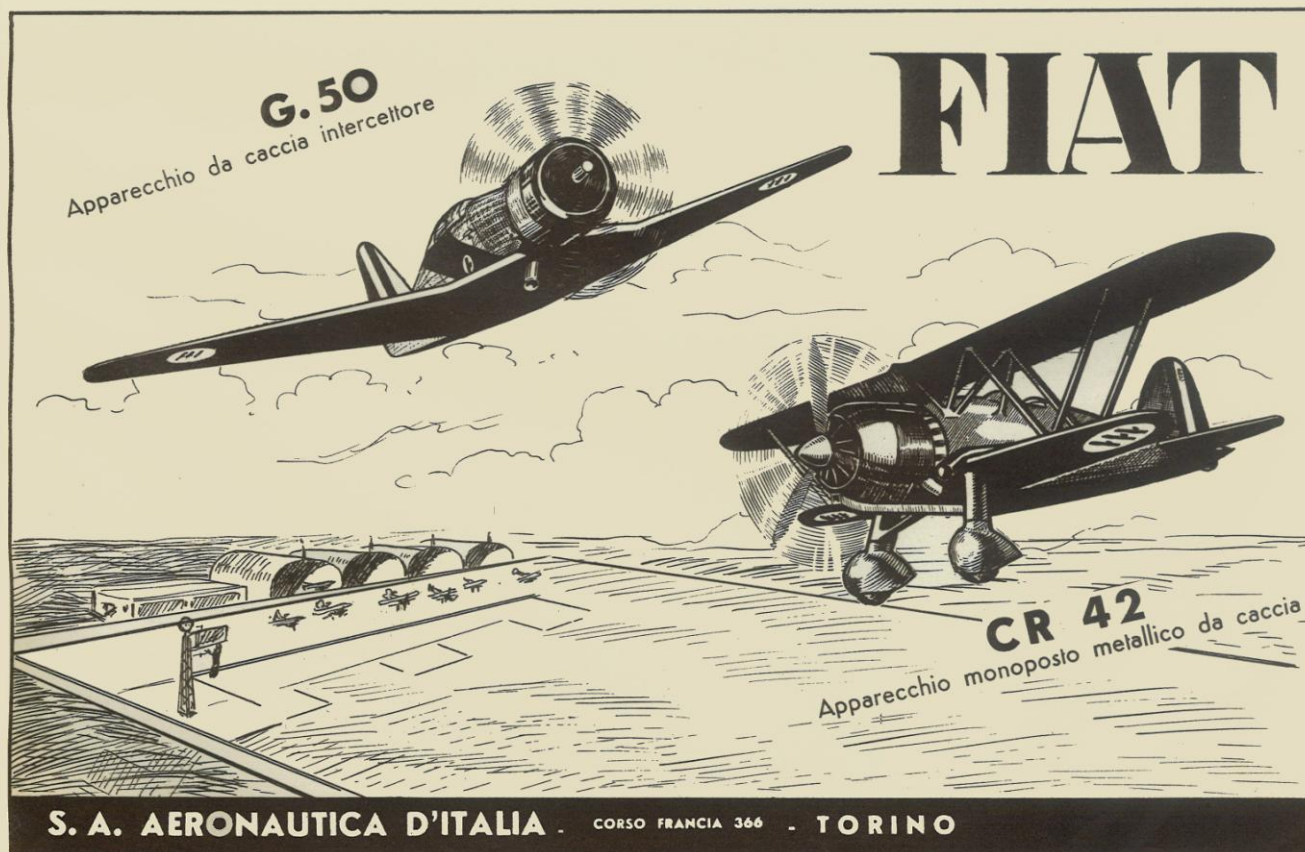
**BREDA**  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE



**G. 50**  
Apparecchio da caccia intercettore

**FIAT**

**CR 42**  
Apparecchio monoposto metallico da caccia



**S. A. AERONAUTICA D'ITALIA** . CORSO FRANCIA 366 . TORINO

## RAGAZZI E SCIMMIE ALLA GUERRA

CINEROMANZO D'AVVENTURE  
DI GASTONE MARTINI E MARIO GUERRI



36 DUNQUE IL SIGNORE PARTE OGGI CON IL SUO AEROPLANO, DICE RISPETTOSAMENTE IL CAMERIERE.  
-MACCHE' OGGI! CHE GIORNO E' ?  
-MARTEDI', SIGNORE.  
-VEDI? LA PARTENZA E' FISSATA PER L'ALBA DEL MERCOLEDI', CIOE' PER DOMANI MATTINA.  
-MI PAREVA...  
-IO LO SAPRO' BENE, NO? STAMANI VADO A CACCIA CON IL CONTE TAGLIAVIA E CON IL DUCA LO FASO. DI A GIACOMO DI PREPARARMI I FUCILI E ALL'AUTISTA DI ESSER PRONTO FRA MEZZ'ORA. NON VOGLIO FAR ATTENDERE I MIEI AMICI.  
-IL SIGNORE SARA' SERVITO.



35 FRA LO STUPORE GENERALE LO STAPPA DICHIARA SBADIGLIANDO:  
-HO RIFLETTUTO MOLTO, AMICI MIEI. CIO' CHE STIAMO PER FARE E' CONTRO LA LEGGE, OLTRE CHE CONTRO IL BUON SENSO. IO NON POSSO ASSUMERMI LA RESPONSABILITA' DELLA VOSTRA FUGA E NON POSSO TRADIRE COSI' SLEALMENTE IL MIO FINANZIATORE. NON PROTESTATE. CAPISCO DI DARVI UN GROSSO DISPIACERE E, CON QUESTA MIA DECISIONE, DI TRADIRE VOI. MA VOI SIETE RAGIONEVOLI E INTELLIGENTI, DOVETE CADIRE CHE IO MI ENTUSIASMO FACILMENTE, MA CHE C'E' UN LIMITE ANCHE ALLE RAGAZZATE... IO SONO UN RAGAZZO COME VOI, NONOSTANTE I MIEI TRENTADUE ANNI SUONATI. VENIAMO DUNQUE AD UN COMPROMESSO ED AFFIDIAMO LO SVILUPPO DEGLI EVENTI ALLA SORTE. FRA POCO GIUNGERANNO QUI MECCANICI ED INSERVIENTI. GIUNGERA' IL MOTORISTA E DALL'OSSERVATORIO METEOROLOGICO MANDERANNO OGNI DIECI MINUTI UN BOLLETTINO. MR. MAXWELL NON VERRA' CHE ALL'ULTIMO MOMENTO. LO SO GIA'. GIUNGERA' DOPO GLI SCIENZIATI E DOPO I GIORNALISTI. E FORSE NON VERRA' NEMMENO. NON E' LA PRIMA VOLTA CHE DIMENTICA GLI APPUNTAMENTI, ANCHE I PIU' IMPORTANTI. EBBENE! SE NON SI PRESENTERA' ENTRO LE ORE SETTE, ALLO SCOCCARE DELLE ORE SETTE E UN MINUTO NOI DISPORREMO PER LA PARTENZA ALLA VOLTA DELLA ETIOPIA INVECE CHE ALLA VOLTA DELLA NOSTRA PRIMA TAPPA DEL NORD.



37 ECCO, MIA CARA, GIUNTO IL MOMENTO DI SEPARARCI; MA PER BREVE TEMPO. LE CONDIZIONI METEOROLOGICHE SONO OTTIME. PARTIRO' CERTAMENTE. FRA UN'ORA FINALMENTE! AL MIO RITORNO CI SPOSEREMO... (TERZA LADY BIDDY! SMETTILA ZAKIA! TU, SCREANZATO DI UN PAPPACALLACCIO, STAI ZITTO, O TI TIRO ADDOSSO UNA SCARPA!) DUNQUE, MIA CARA, DICEVO... (INSOMMA, LADY BIDDY!)... DICEVO CHE DOPO IL PRIMATO, DOPO LA VITTORIA, DOPO IL TRIONFO... (ZAKIA, LASCIA STARE IL MIO BERRETTO!).



38 VIA DI QUI, BESTIE MALNATE! VIA, FUORI, E NON TORNATE MAI PIU'. VI UCCIDERO'. VIA, VIA!... POVERA LA MIA BETTI, IN PEZZI, A TERRA, FRA LE COSE SUDICIE!...