

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



GIOR. XX.

L'AEROPLANO ITALIANO A REAZIONE «CAPRONI CAMPINI».

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XII

N. 7

15 febbraio 1942-XX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

**UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO**

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25.6.1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18

Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14

un numero centesimi 80

numeri arretrati ed estero il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Unione Pubblicità Italiana

Palazzo della Borsa 3-16 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie

L. 2 per ogni mm. di colonna

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

La corrispondenza diretta a «L'Aquilone», da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: «Ministero dell'Aeronautica - Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma».

Altre pubblicazioni edito

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50

Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

ALI DI GUERRA

Un numero lire 1 - Abbonamento annuo L. 20. Estero il doppio.

**RIVISTA DI DIRITTO
AERONAUTICO**

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. 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. 24

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 34,50

Un fascicolo L. 3,50

I numeri arretrati di tutti i periodici costano il doppio del prezzo normale.

GLI avevano detto: «Tu devi arrivare in ogni modo», ed egli era arrivato. L'unica condizione — se condizione si poteva chiamare una preghiera — era stata quella di poter partire con un «C.R. 42» rimasto nella rimessa tutto solo da quando i reparti erano stati costituiti sui «Macchi 200» e «Macchi 202». Lui aveva più confidenza con quel suo «Vecchio amico» — come lo chiamava — e in quell'impresa era meglio viaggiare tranquilli, con calma.

Il radiogramma diceva: «Vita del colonnello Togli dipende da siero K entro le 24 ore. Siamo in una fattoria, a due chilometri dal fiume (il Donetz), a cinque dal villaggio X. Prego inviare aereo urgentemente». Firmato tenente medico Astori.

Il Comandante del campo aveva chiesto proprio a lui, al più giovane degli ufficiali del Gruppo, se voleva recarsi con l'apparecchio nel cielo del luogo indicato e di gettare l'involto con il medicinale. «Tu devi arrivare ad ogni modo. La vita dei



«In bocca al lupo, caro Aldo».

renti. Tutta la nera terra ucraina era scomparsa.

Aldo compiva con il suo apparecchio dei voli da prima ampi e quindi sempre più stretti e più bassi sopra al casolare indicato dal radiogramma. Ma dal casolare non usciva anima viva. Certo il luogo era quello. Si indovinava benissimo la presenza del fiume vicino dalla doppia fila di alberi e dai canneti incappucciati di neve. Il villaggio giaceva semisepolto in un vasto avvallamento del terreno. A poche centinaia di metri dalla fattoria incominciava il bosco, un bosco fitto che si stendeva stretto, lungo e torto come un serpente per una ventina di chilometri verso nord. Tutt'intorno, per un raggio di alcuni chilometri, il terreno sorvolato appariva completamente deserto.

Aldo cominciava a spazientirsi e a dubitare della buona riuscita della sua missione, quando fece una scoperta: dal cammino della fattoria usciva del fumo. La casa era dunque abitata! Ma se era abitata, perché nessuno ne usciva? Era forse sordo quell'ufficiale medico?

Continuò a volteggiare sulla casa e sulle stalle a bassissima quota: certo i vetri, li glù, tremavano al rumore del motore inferocito. Già, perché nelle strappate e nelle sollecitazioni del volo rasente gli edifici e gli alberi il motore traeva degli urli e dei ruggiti che pareva una belva inferocita.

Il tempo passava; passava inesorabile e le prime ombre salivano da oriente. Il freddo era ancora più insenso, certamente non meno di 30 gradi sotto zero.

Ma ecco, ad un tratto, improvvisamente, accade un fatto inatteso proprio indesiderato e terribile in quel momento, in quel luogo: il motore si mette a sputare e a tossire, poi, di colpo, si ferma; l'elica in croce e irrigidita come se si fosse congelata; l'aria urla contro i tiranti, sulle strutture del «Vecchio amico» che s'è scoccato di tirare la carretta.

Il pensiero che ebbe immediato il tenente Aldo Milelli in quel momento fu questo, molto semplice: «Benone! vuol dire che atterrerò e vedrò cosa succede lì in quella casa che fuma». Ma prima di lasciarsi andare e mentre con lo sguardo teso cercava un pezzo di suolo senza alberi per poggiarvi sopra alla meglio, tentò di riaccendere il motore. E il motore del «Vecchio amico» si riaccese. L'elica riprese a roteare veloce, l'aria si riempì di nuovo del ruggito spaventoso.

«Adesso, che faccio?», si chiese allora Aldo. E ragionò così: «Se rimango qui sopra a questa casa a romanzare mi piomba addosso la sera ed io sono nei pasticci. Se ritorno senza aver concluso nulla il Colonnello K crepa e il mio Comandante perde tutta la stima di cui mi onora da quando sono nel suo reparto. Meglio atterrare. Tanto, se il motore non riprendeva, dovevo pur atterrare in qualche modo!».

Il proponimento fu immediatamente seguito dall'azione. Dietro alla fattoria c'era un tratto di terreno — meglio: una distesa di neve — senza alberi e senza altri ostacoli. Forse sotto la neve c'era un prato. Si diresse verso quella distesa, tolse motore, picchiò leggermente, si riprese, e... si trovò con la pancia del «Vecchio amico» adagiata sulla neve, le ruote sprofondate chi sa dove, il parabrezza infiocchettato di bianco.

(Continua)

MARGUS

Continuò a volteggiare sulla casa e sulle stalle a bassissima quota...

EROTI

I bollettini del Quartier Generale delle Forze Armate sono sempre molto sobrii: rarissimamente riportano i nomi dei protagonisti di questa tremenda grande e meravigliosa vicenda che è la prima vera guerra mondiale (quella del 1914-18 fu chiamata mondiale, ma si svolse quasi tutta sul continente europeo e mari adiacenti, mentre questa si svolge già su tre continenti e su quattro oceani più il Mediterraneo, ed è destinata a dilatarsi ancora, a investire un quarto continente — l'Australia

specialisti, ed in particolare modo gli specialisti dell'aeronautica (motoristi, armieri, fotografi, radiotelegrafisti, ecc.).
Cari amici, voi avete letto o sentito alla radio spesso citare i nomi dei piloti comandanti determinati grossi apparecchi, protagonisti di certe imprese straordinarie. Ebbene: accanto al comandante, al capo equipaggio, durante l'azione ricordata ed esaltata, ci sono sempre dei gregari e, particolarmente, degli specialisti: gregari tanto modesti quanto indispensabili.

E' bene, cari amici, rivolgere un pen-

LA SETTIMANA ESTERA

In una conferenza tenuta alla Società germanica Lillenthal sul progresso aviatorio dalla guerra mondiale ad oggi il prof. Bock ha osservato che i migliori aeroplani da caccia alla fine dell'ultima guerra volavano ad una velocità di 180 chilometri l'ora mentre quelli odierni oltrepassano i 600. La maggior parte di questo aumento di velocità, almeno il 120 per cento, è da attribuire al miglioramento aerodinamico degli aeroplani mentre la potenza dei motori, per quanto sia in media sette volte maggiore, ha contribuito soltanto per il 35 per cento. L'aumento della quota di volo avrebbe inoltre contribuito per il 20 per cento.

Secondo il prof. Bock un ulteriore aumen-

NELL'OMBRA

Se un'arma si inceppa durante il combattimento potrebbe essere la morte. Il pilota che sta ai comandi lo sa, ed è grato all'armiere, e gli vuole bene come ad un fratello.



— e forse un quinto — l'America —, anzi il quinto, che di continenti, sulla terra, non ce ne sono più). Dicevamo dunque che i bollettini del Quartiere Generale non riportano — ed è giusto — che raramente i nomi dei protagonisti della guerra. Quando compaiono, si tratta di nomi di splendidi condottieri (il Duca d'Aosta, Bastico, Nasi, Prusci, Gazzera, Bergonzoli, ecc.), o di grandi eroi (Trizio, Psaro, Maletti, Seidl, Visentini, Romagnoli, ecc.), di protagonisti di eroiche imprese (Crepas, Molinari, Romano, ecc.). I Comunicati ufficiali non possono essere, necessariamente, degli elenchi di nomi. La stampa quotidiana e periodica e la radio hanno il compito di trarre i nomi degli eroi dall'ombra in cui i grandi fatti che si succedono e si moltiplicano con vertiginosa rapidità continuamente ed inesorabilmente li relega.

Ma nemmeno la stampa e la radio riescono a parlare di tutti, a nominare tutti, a ricordare tutti. E' una cosa umanamente impossibile seguire tutto,

conoscere tutti gli episodi (che sono migliaia e migliaia in un giorno); e più impossibile ancora è trovare lo spazio sulla poca carta che i cronachisti hanno a loro disposizione per informare il pubblico intorno agli avvenimenti più importanti e per esaltare le gesta degli eroi. Ecco perchè leggete spesso articoli che parlano collettivamente dei carristi, dei sommergibilisti, dei ricognitori, dei cacciatori, dei genieri, dei guastatori, dei bombardieri, e via dicendo. In questo modo si cerca di fare un po' di giustizia, cioè di essere equi e di dare a ciascuno il suo. E' vero che l'eroismo, come le buone azioni, trova il premio in sé; vale a dire nella soddisfazione morale di avere compiuto quell'eroismo o quella buona azione. Ma è però doveroso, da parte di chi assiste a codesti atti nobili, di lodarli, sopra tutto di citarli ad esempio a tutti e particolarmente ai giovani. Ecco perchè si deve parlare degli eroi e di tutti coloro in genere che ardiscono e si sacrificano in qualche modo per la Patria.

Fra i protagonisti destinati spesso a rimanere nell'ombra, vi sono i cosiddetti

siero riconoscente anche e sopra tutto a questi oscuri, a questi spesso dimenticati entusiastici soldati azzurri. Bisognerebbe parlare con questi giovani all'atto del loro arruolamento, per sentire con quanto ardore essi intraprendono la carriera spesso faticosamente sognata! Bisogna vederli sui campi, sugli apparecchi in terra e in volo, durante gli attacchi del nemico in cielo e in terra!

Le armi di bordo sono affidate a loro: alle loro cure, alla loro intelligenza, alla loro abnegazione. Se un'arma si inceppa durante il combattimento, potrebbe essere la morte. Il pilota che sta ai comandi lo sa, ed è grato all'armiere, e gli vuole bene come ad un fratello. Il pilota sa anche che le bombe sono state caricate e preparate dagli specialisti, che la benzina è stata caricata dagli specialisti, che i motori sono stati messi a punto, provati, ascoltati e accarezzati dagli specialisti. Il pilota sa infine che lo specialista a bordo — qualunque sia la sua specialità — sarà sempre un uomo pieno d'ardore pronto a impugnare la mitragliatrice, sia pure coricato o rannicchiato in uno stretto andito della fusoliera, sia pure stanco, o assiderato, o ferito.

to del carico alare non è compatibile con le esigenze dei moderni aeroplani poiché la minima densità dell'aria alle alte quote richiede maggiori superfici portanti. Il professor Bock, che è il direttore dell'Istituto delle ricerche tedesche per l'aviazione, di Adlershof, ha poi esaminato i gravi problemi che si presenteranno per il volo quando si tratterà di superare la velocità di 800 chilometri fino a raggiungere quella del suono. A questa velocità difatti la resistenza dell'aria viene ad assumere un comportamento oltremodo incostante e per questo bisognerà studiare nuovi profili alari.

Anche per le eliche le altissime velocità provocheranno inconvenienti così gravi da rendere necessaria l'adozione di altri mezzi di propulsione (il nuovo aeroplano italiano a reazione Caproni Campini è già una prima realizzazione su questa strada - n. d. r.).

Il prof. Bock ha concluso affermando che molti problemi, per le esigenze della guerra, troveranno quella soluzione che oggi sembra ancora così lontana.

Nel limite consentito dalle clausole d'armistizio, la Francia sta cercando di riorganizzare la sua aviazione civile. Nelle officine francesi sono difatti in costruzione attualmente 5 idrovolanti giganti che si crede possano attraversare l'Atlantico in 20 ore senza scalo con a bordo 50 passeggeri. Questi apparecchi peserebbero 70 tonnellate e sarebbero muniti di sei motori da 1500 cavalli ciascuno, con una riserva di carburante di 30.000 litri. La loro velocità raggiungerebbe 300 chilometri l'ora. Si tratta probabilmente dei « C.A.M.S. 160 » progettati e messi in costruzione prima della guerra.

Colonna Parlata

Mantengo la mia promessa, e ritorno a voi, giovani e cari lettori, per parlarvi ancora un poco di cinematografia.

So bene che questo non vi dispiace, perché tutti voi siete amanti del cinematografo, avete andate a divertirvi sovente, a sognare, anzi, ad occhi aperti, le vicende che si svolgono sullo schermo.

So che vi piacciono, con preferenza, quei film ove il vostro ardimento, la vostra gio-

Auguri a tutti quelli de «L'Aquilone», giornale perfetto e ideale per i giovani.

LUNATI GIUSEPPE

Via Costanza N. 11 - Palmadonna (Alessandria)

vanile baldanza possono provare un modello da imitare, un eroe che rimanga, almeno per qualche tempo, sovrano nella vostra fantasia.

Fantasia che è già essa stessa una forma di cinematografo, cari amici, io lo so, che più si accende, quanto maggiormente sanno ammirarla gli spettacoli che vi si offrono al cinema.

Appunto per questo, i vostri genitori, che certo appartengono a quel gruppo saggio, e cauto, non vi fanno assistere, a qualsiasi forma di spettacoli. Ci sono i film che voi potete vedere; altri, per i quali siete ancora troppo giovani. E nemmeno soltanto a quelli ove siano in assoluto primo piano i sentimenti di forza, dovete essere indirizzati, poiché alla vostra età, voi avete anche bisogno di una scuola che sappia educarvi alla bontà, alla riflessione, oltre che all'ardimento.

Che vi dirò, dei film, di quest'ultimo periodo?

Vi piacerà, senz'altro, «Cenerentola e il Signor Bonaventura», che è stato diretto dallo stesso Sergio Tofano ed interpretato dal bravo Paolo Stoppa.

Sergio Tofano (ma, certo, lo sapete) è «Sto» il creatore, cioè, di Bonaventura, quella melanconica maschera di cui per molti anni avete letto le avventure, le peripezie, la grande ricchezza e l'immediata povertà. E' un film che vi farà tanto bene, e che vi diventerà un mondo.

In questi giorni, poi, sono ritornati sullo schermo i due comici americani: Laurel ed Hardy che per il passato vi avranno divertito assai, con tutte le loro diavolerie. Ora interpretano un lavoro intitolato «I diavoli volanti». In questo film Stanlio e Ollio si trovano ad un tratto a bordo di un aeroplano in qualità di piloti. Non vi dirò cosa succede. Basti sapere che, alla fine, Ollio diventa un cavallo...

Un film, che spero bene sarà stato visto da tutti, specie dai più grandicelli, è quello encomiabile di Mario Camerini: «I promessi sposi» tratto, come capite bene, dal nostro massimo romanzo.

Ma non è solo dei film veri e propri che voglio parlarvi. Sapete che io mi interesso, e voglio interessarmi, in modo particolare dei documentari, perché sono appunto questi brevi film scientifici, o, comunque, culturali,

che possono aiutare moltissimo l'opera dei vostri insegnanti.

So di essere esigente: vi offro lo svago, il divertimento, ma sono contento se questo può incidere sul vostro sapere, indirizzarvi, per bene darvi motivo di apprendere.

Anche per il documentario, intanto, è venuto il momento buono; infatti, è stata emanata una disposizione ministeriale per la quale, dal primo di febbraio in ogni cinematografo, dopo la pellicola normale, dovrà essere proiettato un documentario.

Non vi nascondo che ciò è altamente soddisfacente per chi ha sempre visto, in questa forma di educazione, un mezzo infallibile per la cultura del popolo.

Un documentario, dunque, vi attende, per ogni volta che andrete al cinematografo.

E ne imparerete, delle cose!

Come avviene, ad esempio, la lavorazione della seta? Ve lo dirà un documentario.

Qual'è il sistema di pesca, adottato nel Mare del Nord? Ed in Sicilia? Un apposito documentario appagherà la vostra ansia di sapere.

E così, per la lavorazione della lana sin-

desiderio di crescere presto per potervi aiutare, un giorno, in volo, su di un apparecchio che la Patria vi affidasse.

All'Aeronautica giovani aspirano con tutte le loro forze. Questa loro vocazione va alimentata in tanti modi.

Sarà sostenuta e guidata ancor meglio se lo si dedicherà un film tutto e solo per i giovani. E' un'idea, non vi pare?

Di documentari, del resto, dovranno farne tanti, che possiamo sperare davvero che un giorno potremo avere anche quello che insieme abbiamo proposto.

GLAUCO PELLEGRINI, detto l'Operatore.

Il nostro collaboratore Glauco Pellegrini sfonda delle porte aperte, amici belli. Tuttavia noi pubblichiamo le sue proposte, perché «tutto fa», diceva quel controbassista ch'era rimasto con una sola corda. Ad ogni modo possiamo informare i lettori (e così dare una gioia di più al Pellegrini) che l'Istituto Luce sta dedicando le sue cure a tre cortometraggi di circa 400 metri ciascuno intorno ai seguenti tre temi: Aeromodellismo, Volo a vela, Collegio Aeronautico di Forlì. E' stato incaricato di scrivere i soggetti (cioè le trame, il canovaccio, chiamati come volete) Gastone Martini, cioè il direttore del nostro giornale. Uno dei tre soggetti è già pronto. Gli altri lo saranno fra breve. Nel primo si mostrerà come si costruiscono e come si lanciano i vari tipi di modelli volanti; nel secondo si illustrerà l'attività del volo a vela in uno dei campi scuola italiani; nel terzo si riprodurrà in varie sequenze la vita del Collegio Aeronautico dei Gii a Forlì (nel film vi saranno, naturalmente, sequenze dedicate all'aeromodellismo e al volo a vela). Aggiungiamo per concludere la nostra nota che i detti tre cortometraggi l'Istituto Luce li realizzerà per conto della Gii e in collaborazione con la R.U.N.A. e con il Ministero dell'Aeronautica. Soddisfatto, l'amico Pellegrini? Speriamo di sì (N. d. R.).



ANCHE se lo sai...

Passo a bandiera. — Le moderne tiche a passo variabile prevedono la rotazione delle pale fino a portarle a giacere col loro piano nel letto del vento di volo. In tale posizione la resistenza da esse offerta è minima. Ciò è fatto allo scopo di evitare che, in caso di arresto di un motore, l'elica non abbia ad offrire un'inutile resistenza passiva e, girando per effetto della pressione dell'aria, non abbia a provocare guai maggiori al motore arrestato.

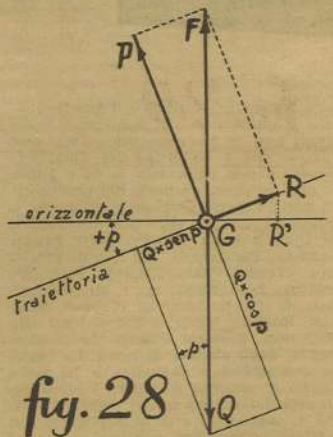
Manico. — Gii è un «buon manico». Si vuol dire, in gergo aiatatorio, che è un abile pilota. Ma che c'entra il «manico»? L'origine dell'espressione è da ricercarsi nel fatto che i comandi degli aeroplani monomotori, come i caccia (e i piloti da caccia sono senza dubbio degli abilissimi piloti) sono costituiti, oltre che dalla pedaliera, dalla leva centrale, facilmente e scansionatamente paragonabile a un manico. Un pilota che sa servirsi a dovere dei comandi, cioè della pedaliera e della leva centrale, è dunque un buon manico, anche se è bombardiere o pilota di linea, che hanno a loro disposizione il volante, ma che ugualmente sono rotti a tutte le astuzie del pilotaggio.

Ballo. — «Accidenti, come si balla questa mattina!» Il pilota novellino crede così di estasiare colleghi e profani che gli stanno dintorno. Mi ricordo che una volta c'era anche un signore vestito di nero con tubino e ombrello, il quale gli rivolse una lunga occhiata tra il rimprovero e l'interrogazione: «Anche per le ric del cielo va dunque a ballare codesta gioventù moderna?». Ma non c'era da allarmarsi. Il pilota voleva semplicemente dire che a causa dei frequenti risucchi d'aria, provocati da zone di depressione, a loro volta dovute a riscaldamento localizzati, come sulle citta, e ad altre cause che è inutile indagare qui, l'aeroplano veniva continuamente sottoposto a sobbalzi e oscillazioni. Ma lo vedete il pilota che si esprime dopo il volo con così lunghe perifrasi? Meglio dire «si balla», anche perché l'allegria del termine è il miglior modo per combattere l'istintiva apprensione che prende i giovani piloti in presenza di risucchi molto forti.

Crepuscolo a Punta Sabbioni (Venexia), dove gli aeromodellisti della città dogale convergono sovente con i loro modelli.



NOZIONI elementari di AERODINAMICA



Dalla figura 28 risulta che al peso Q deve fare equilibrio la risultante P delle forze P ed R, cosicché il moto risulterà inclinato, e parallelo alla R; inoltre il momento ba-

tetica, per gli usi e i costumi del popolo, nei diversi paesi, per tutto voi riceverete spiegazioni esaurienti, lezioni complete, ragguagli precisi.

Giovani amici, tra qualche tempo, quando avrete la fortuna di avere al vostro attivo tanti documentari, direte a voi stessi, ve lo assicuro, che essi vi sono stati utili più di tanti libri, letti, per la nota, solo a metà.

E a chi nascerà il desiderio di viaggiare, a chi la passione per dedicare la vita alla ricerca di nuovi preparati per la scienza. Anche il documentario, insomma, contribuirà, in forma sostanziale, a farvi uomini.

E già che ci siamo, sapete che si fa? Io, e voi, proponiamo, da queste colonne, che ci facciano un documentario per noi: siete contenti?

Un documentario sugli allianti: è la nostra materia.

Aeronautica in tono minore, insomma, e non tanto minore, forse, a pensarci bene.

Dovrete riprendere, in questo documentario, quei momenti durante i quali voi, proprio voi, cari ragazzi, seguendo la grande passione per il volo, e le istruzioni che soprattutto da «L'Aquilone», vi vengono impartite, vi dedicate alla costruzione di piccoli modelli.

Gare di modelli, con prove soddisfacenti. Tentativi di collaudo di nuovi allianti che originano poi, quelli, grandi e veri.

E poi, perché no? Perullo, ed un altro qualsiasi; campo d'aviazione durante un corso di allievi del pilotaggio a vela.

Scuola d'ardimento, vorrebbe essere questo documentario, ove affiorerebbe il vostro

Il nuovo caccia italiano ha già fatto parlare di sé. Questo è il «Macchi 202» di cui sono dotati largamente i reparti in Africa Settentrionale.



ricentrico Mg dovrà essere nullo. Le equazioni del moto di regime risultano quindi:

$$\begin{aligned} 3) & \quad C_p \times d \times S \times V^2 = Q \times \cos p \\ 4) & \quad C_r \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p \\ 5) & \quad C_{mg} = 0 \end{aligned}$$

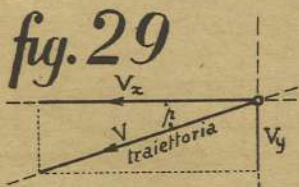
nelle quali p indica l'angolo formato dalla traiettoria con l'orizzontale, positivo verso il basso, mentre assumeremo come momenti positivi quelli pechianti (1).

Dividendo la formula 4) per la 3) si ottiene:

$$6) \quad \tan p = \frac{C_r}{C_p} \times \frac{1}{E}$$

dalla quale risulta che il valore dell'inclinazione della traiettoria, sull'orizzontale è uguale all'inverso della efficienza aerodinamica E, ed è indipendente dal peso.

Dalle considerazioni svolte, risulta che il velivolo percorre una traiettoria inclinata



sull'orizzontale del rapporto Cr/Cp, e che la distanza percorsa è uguale al prodotto della differenza di quota per l'efficienza aerodinamica E. Tale rapporto è chiamato rapporto di planata, e significa che un velivolo di efficienza 15, dalla quota di 100 m. percorre una distanza di 1500 m.

Resta così definito un'incidenza caratteristica: quella di massima efficienza, con la quale si ottiene il volo librato più lungo; questo ha importanza soprattutto per il volo di distanza, nel quale è necessario sfruttare le possibilità di percorrere il maggior tragitto con il volo librato.

La velocità sulla traiettoria sarà data dalla risoluzione della formula 3), dalla quale risulta:

$$7) \quad V = \sqrt{\frac{Q \times \cos p}{S \times C_p \times d}}$$

Da questa formula risulta che la velocità del velivolo sulla traiettoria, a parità di E e di Cp, ossia di assetto, è proporzionale al valore del carico alare Q/S.

(1) Per chi non avesse dimestichezza con la trigonometria, la spiegazione può essere data da una soluzione geometrica. Dalla figura 28 stessa, considerando che i triangoli GFP e GR'R sono simili, risulta:

$$1) \quad \frac{R'R}{GR} = \frac{R}{P}$$

dalla quale si ricava la pendenza della traiettoria, che potremo scrivere, sostituendo a P ed R i valori 1) e 2):

$$2) \quad \text{pendenza} = \frac{Cr}{Cp}$$

Per tracciare la traiettoria, si porta sull'orizzontale, a partire da G, un segmento GR' proporzionale a Cp, e dall'estremo R' un segmento verticale R'R proporzionale a Cr. La retta GR rappresenta la traiettoria.

Il veleggiatore
La velocità verticale di discesa

Consideriamo ora due componenti della velocità V: una verticale, Vy, ed una orizzontale, Vx (fig. 29). I valori di esse, determinata V, saranno i seguenti:

$$\begin{aligned} 8) & \quad V_y = V \times \sin p \\ 9) & \quad V_x = V \times \cos p \end{aligned}$$

Essendo l'angolo p molto piccolo, potremo con sufficiente approssimazione considerare $\cos p = 1$ e $\sin p = \tan p$; si ottengono quindi le seguenti espressioni del-

la velocità sulla traiettoria, V, e delle componenti, verticale di discesa, Vy, ed orizzontale, Vx (2):

$$10) \quad V = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d}}$$

$$11) \quad V_y = V \times \tan p = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d} \times \frac{1}{E}}$$

$$12) \quad V_x = V$$

Nel caso particolare del veleggiatore, il risultato da ottenere è la minima velocità

Chiedete i volumetti di AVIAZIONE PER TUTTI

- 8 Soccorsi dal cielo
- 9 Posta aerea
- 10 Piccola storia dell'Aviazione
- 11 Aeroplani dei paesi in guerra (Italia)
- 12 Aeroplani dei paesi in guerra (Germania)
- Ogni volumetto una lira

Eseguite i vostri versamenti sul conto corrente postale N. 1/24718 Ufficio Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

verticale di discesa Vy data dalla formula 11), che potremo scrivere nella forma seguente:

$$13) \quad V_y = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{d} \times \frac{1}{E \times \sqrt{C_p}}}$$

dalla quale risulta che la velocità verticale di discesa dipende, oltre che dall'assetto secondo il quale varia il valore $E \times \sqrt{C_p}$, anche dal carico alare.

(Continua) **GIORGIO BACCHELLI**

CRONACHE

SALERNO

Il 4 gennaio scorso a Salerno, sull'aeroporto «G. Martucci», si è svolta una gara per modelli veleggiatori, tra gli aeromodellisti delle Sedi di Napoli e Salerno, organizzata dalla Sede della R.U.N.A. e della G.I.L. di quest'ultima città.

L'importanza che la gara rivestiva era data dalla partecipazione di una squadra della R.U.N.A. di Napoli vittoriosa in campo nazionale, rappresentata dai due Canestrilli, La Rovare, Messina, Maestrale, ed altri, tutti con ottimi modelli, ben fatti ed accuratamente messi a punto.

Tra i modelli salernitani si notavano i modelli di Libertino, uno dei quali aveva la fusoliera interamente coperta in ferula ed un dispositivo per far virare il modello appena sganciato; il modello «I-Temi» di Pastore e quello di Sapere: tutti modelli ben fatti che si sono mostrati ottimi.

L'inizio della gara venne dato alle ore 11

Piccolo Dizionario AERONAUTICO

ACROBAZIA — Manovre ed evoluzioni eccezionali di un aeromobile, in posizioni o traiettorie anormali. L'acrobazia aerea è fatta a scopo militare o spettacolare. L'acrobazia è particolarmente utile ai piloti da caccia in quanto permette loro, durante il combattimento, di evolvere in modo da sottrarsi facilmente all'offesa e di scegliere il miglior punto per l'offesa contro l'avversario. Le figure acrobatiche più note sono: la scivolata d'ala, l'avvitamento, la campana, la foglia morta, il volo rovesciato, l'avvitamento rovesciato, l'avvitamento orizzontale rovesciato, la granvolta, eccetera. Secondo l'etimologia, dal greco «acrobates», che si muove in alto.

ADDESTRAMENTO — Esercitazione del pilota o dell'allievo su un determinato tipo di aeromobile per prenderne conoscenza perfetta. Dicesi: periodo d'addestramento, pilota addestrato, eccetera.

AEREO — Aggettivo sostantivo che costituisce il termine generico per indicare un apparecchio senza precisarne il tipo. Lo stesso vocabolo, tale quale fu usato come prefisso in aerodromo, aeroplano, aeronautica, eccetera, finché, per maggior scioltezza di pronuncia, non ne venne assorbita la seconda «e».

AEREO (dell'apparecchio radio) — Parte superiore dell'antenna degli apparecchi radio riceventi o trasmettenti.

AEREO-FILANTE Particolare tipo di antenna radiotelegrafica usata a bordo di certi aeromobili. Si tratta di un lungo filo metallico con un peso in fondo che lo tien teso sotto l'apparecchio in volo. L'aereo è fissato ad un rocchetto che serve per il recupero.

AEROCANNONE — Cannone montato su aeromobile.

AEROCENTRO — Luogo nel quale sono stati raccolti uomini, macchine e materiali per il perfetto funzionamento di un aeroporto o di un aerostato.

dall'allievo pilota Guido Bianchi, di Venezia, in mancanza di Taberna Silvio che si trovava in licenza.

La giornata calmissima e il cielo coperto impedirono il formarsi delle termiche. I primi lanci non segnarono nulla di notevole; più tardi però la lotta si fece serrata e sembrò proprio che la vittoria dovesse arridere ai Canestrilli. Ma un colpo di scena doveva, quasi al termine della gara, mutare le sorti della classifica.

Pastore, con un magnifico lancio, portò il modello bene in quota e sganciò. E fu allora che l'«I-Temi», incontrata una termica, ha mantenuto l'aria per ben 5' e 21".

Fra tanto è uscito un po' di sole; lancia Libertino; il modello sganciato; sull'aviazione messina incomincia a virare senza perdere quota, è preso dalle termiche e poco alla volta si allontana verso la collina scomparendo in una nuvola dopo 11' e 30" di volo.

Con questo lancio si è chiusa la prim-gara provinciale, il cui successo fa sperare che con le prossime competizioni si otterranno risultati ancora più brillanti.

La vittoria degli aeromodellisti salernitani:

(Continua a pagina 8)

4 ERRORI

III

(Continuazione dal numero precedente)

Nella progettazione degli impennaggi si commettono in genere molti errori. Non parliamo qui della maggiore o minore superficie di essi, questione questa che si risolve praticamente adottando per il piano orizzontale la massima superficie consentita, cioè 1/3 di quella alare e per l'impennaggio verticale, costruendolo in un primo tempo con superficie 1/10 di quella alare, aumentandola (caso raro) o diminuendola, in base alle esperienze delle prove pratiche di volo. Parliamo qui semplicemente della loro posizione relativa e della loro forma in pianta. Specialmente negli aeromodelli veleggiatori, molti hanno il malvezzo di piazzare il piano orizzontale in tutto o in parte (caso più frequente) avanti a quello verticale. In altre parole, il piano orizzontale non ha il bordo d'uscita in corrispondenza all'estremità posteriore della fusoliera, ma spostato più innanzi. Ciò a somiglianza di quanto si fa nei veri veleggiatori, per ragioni pratiche di costruzione e perché essendo l'ala spostata più innanzi, il braccio di leva del piano orizzontale è sufficiente (vedi foto). Ecco un esempio classico del danno che deriva all'aeromodellismo dalla non mai abbastanza deprecata abitudine di ricavare i progetti degli aeromodelli da schemi di apparecchi veri. Abbiamo detto sopra che si prende per il piano orizzontale la massima superficie consentita, cioè 1/3 di quella alare, per avere la maggiore possibile stabilità longitudinale. Per ottenere questo scopo è necessario inoltre che il piano orizzontale sia anche il più lontano possibile dal baricentro del modello.

Infatti il momento (efficacia reale) di una forza è uguale al prodotto di detta forza per il suo braccio di leva. In questo caso il braccio di leva è la distanza fra il baricentro del modello e il centro di pressione del piano orizzontale.

E' ovvio che tanto maggiore è il braccio di leva, a parità di forza applicata alla estremità del braccio, tanto maggiore sarà il momento.

Esaminiamo che differenza di momento può portare lo spostare in avanti di 5 centimetri il piano orizzontale in un modello veleggiatore avente le seguenti caratteristiche:

- Apertura alare: cm. 150.
- Allungamento: 10.
- Superficie alare: dmq. 15.
- Superficie piano orizzontale: dmq. 5.
- Corda piano orizzontale: cm. 12.
- Lunghezza fusoliera: cm. 100.

Trattasi, come si vede, di un modello normale.

L'ala sarà piazzata nella migliore posizione e cioè in modo che il suo centro di pressione venga a trovarsi al 33% della lunghezza della fusoliera a partire dal muso. Nel nostro caso il CP alare è piazzato a 33 cm. dal muso, la parte di fusoliera posteriormente al CP è di cm. 67. Poiché il modello, per essere equilibrato, deve avere il centro di gravità sulla stessa verticale del CP (1), possiamo dire che il CG trovasi distante cm. 67 dalla estremità posteriore della fusoliera.

Il piano orizzontale, che supponiamo piazzato con il bordo d'uscita in corrispondenza dell'estremità posteriore della fusoliera, ha una corda di cm. 12; il suo CP. trovasi a 1/3 di detta corda e cioè a cm. 8 dall'estremità posteriore della fusoliera.

Avremo pertanto che in questo caso il braccio di leva sarà (vedasi figura):

$$67 - 8 = 59 \text{ centimetri}$$

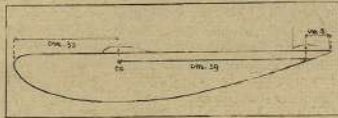
Tenuto conto che la superficie totale del piano orizzontale è di dmq. 5, supponiamo che su ogni cmq. di superficie venga ad esercitarsi la forza di 1 decigrammo: avremo per l'intero piano una forza di grammi

$$0.1 \times 500 = 50$$

Vediamo ora quale è il momento di questa forza rispetto al baricentro

$$M = 50 \times 59 = 2950 \text{ grammi}$$

Nel caso invece dell'impennaggio orizzontale spostato avanti di cm. 5 avremo logicamente un braccio di leva minore di cinque centimetri del precedente e cioè di cm. 54. Il momento dell'impennaggio, nella nuova posizione è:



$$M = 50 \times 54 = 2700 \text{ grammi}$$

Nel modello preso in esame, abbiamo dunque, per effetto dello spostamento in avanti di cm. 5 del piano orizzontale, una diminuzione del momento stabilizzante di

$$2950 - 2700 = 250 \text{ grammi}$$

CARLO TIONE

(1) Per essere più precisi ciò avviene solo quando il CP dell'ala è situato alla stessa altezza del baricentro, mentre nel caso di ala alta, il CP deve trovarsi leggermente indietro al baricentro.

(continua)



... a somiglianza di un eccellente veleggiatore tedesco, il «Minimo».

Il "Falco"

F.C.6.

Il Falco F.C. deriva dal Vicenza F.C. La differenza è che il Falco è da pianura. Esso si è rivelato un buon sfruttatore di termiche. Ad uno dei primi lanci entrava in termica scomparendo in altezza e distanza dopo 7'15".

Le caratteristiche sono: apertura alare m. 2; lunghezza m. 1; superficie alare dm. 27.42; carico alare per dmq. 17; peso totale gr. 466.

L'ala con profilo Göttinga 535 è composta da 14 coppie di centine in tranciato

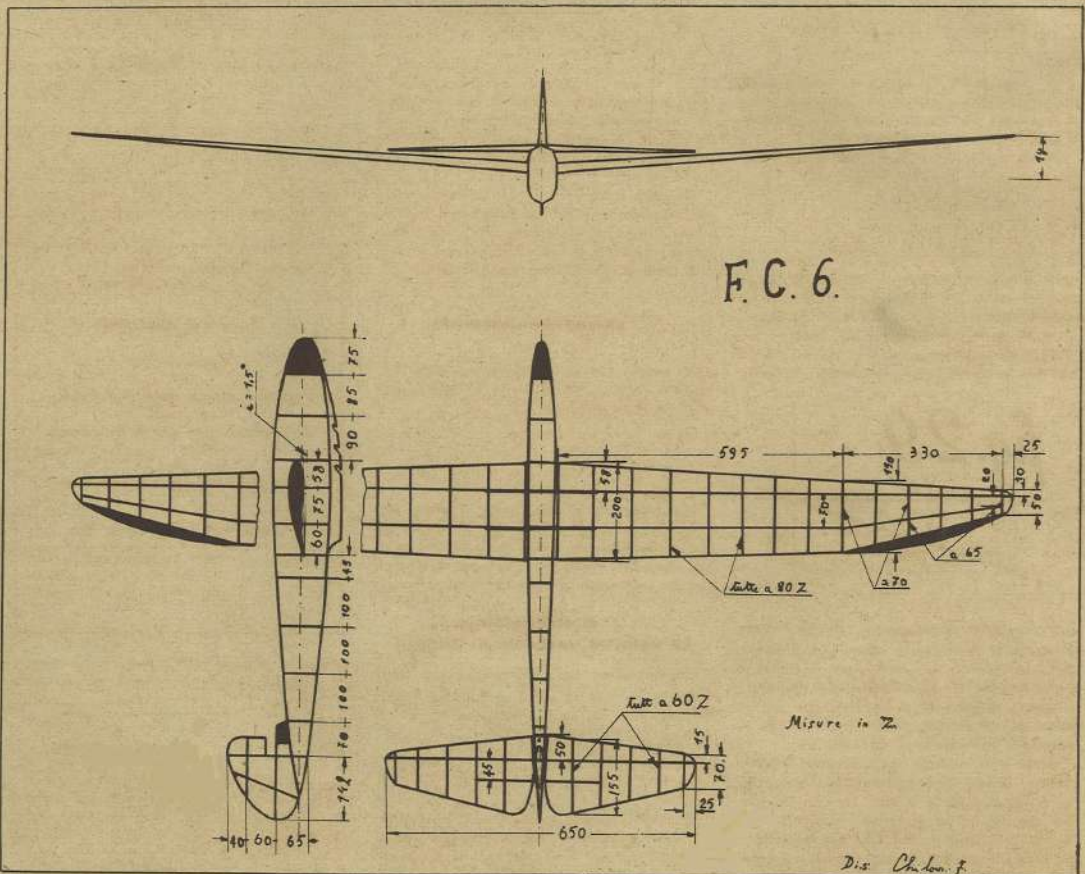
di pino da 1 mm. Le centine dell'attacco sono in compensato di pino da 3mm. I longeroni sono a C formati da un'anima in tranciato di pino da 1.5 mm. e da due listelli incollati ai lati dell'anima da 2 x 3.

Essendo l'attacco dell'ala a baionetta verticale, i longeroni portano le relative cassetine. Il bordo d'attacco è un tondino da 3 mm. mentre il bordo d'uscita è un listello triangolare da 3 x 7. L'ala nelle estremità porta un alettone di cartone-

no per correggere le eventuali svergolature.

La fusoliera è composta da 11 ordinate in compensato di betulla da 1 mm. alleggerite e da 12 tondini di pino da 3 mm. Le baionette d'alluminio vanno fissate alle ordinate 4, 5 con dei chiodini ribaditi. Il muso è in sughero incavato per la zavorra di centraggio.

Come il Vicenza F.C. il profilo in pianta della fusoliera è il Naca 0006 e quello di fianco è il Naca 00012. L'ultima ordinata porta il trave del timone di direzione che



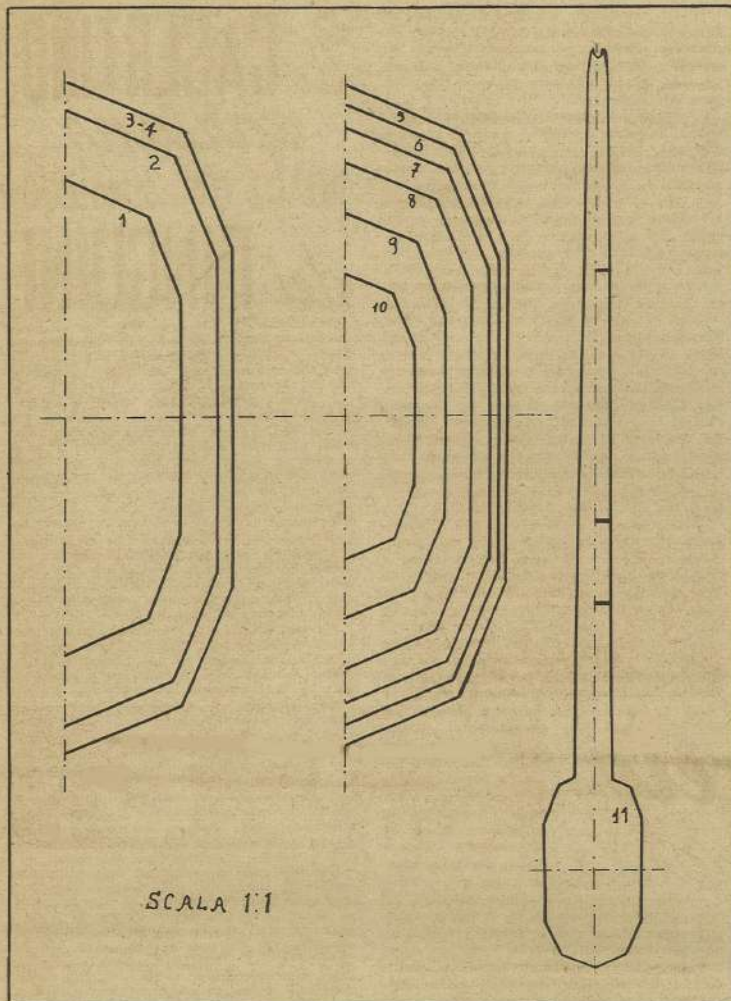
F.C.6.

Misure in %

Dis. Ch. Leon. F.



Un modello il cui impennaggio orizzontale è spostato in avanti.



SCALA 1:1

è un solo biocco con la fusoliera, esso è costruito con centine in tranciato di pioppo da 1 mm. Il contorno è un listello da 2/3 piegato a caldo e arrotondato nella faccia esterna. Il timone di profondità è costituito da centine in tranciato da 1 mm, da 3 listelli 2 x 2, dal bordo d'uscita listello triangolare 3 x 7 e bordo d'entrata tondino da 3 mm. Il piano di quota viene infilato nell'apposito incavo nel timone di

direzione e fissato con una vite a bulloncino al supportino in sughero. Il profilo per i timoni è l'Eiffel 338.

Il rivestimento è in carta pergamina per la fusoliera e in carta piuma Movo per le ali e gli impennaggi e tutto poi verniciato con più mani di emallite.

CHILOVI FRANCESCO
Via D. Chiesa n. 9 - Vicenza

Sistema di BLOCCAGGIO al tenditore a molla

Lo scopo propostomi nel progettare questo nuovo sistema era quello di diminuire al massimo, se non annullare del tutto, i soliti incidenti che accadono a fine carica di ogni modello a matassa elastica con elica ripieghevole.

Credo di esserci riuscito, giacché nelle prove eseguite su diversi tipi di modelli, il mio sistema ha funzionato egregiamente, dandomi così tutte le soddisfazioni che mi ero prefisso di ottenere.

Cercherò qui ora con un chiaro disegno e alcune spiegazioni di esso, di dare una idea precisa del suo funzionamento. Se vorrete convincervi della sincerità delle mie parole, non avrete che provare questo mio sistema e sono certo che rimarrete pienamente soddisfatti.

Come sempre, a fine carica di ogni matassa elastica, quando la molla tenditore si accinge ad allargarsi per effetto della sua elasticità, si nota su gran parte dei modelli un leggero e pur grave sbandamento, cosa molto seria, che il più delle volte ha influito funestamente sulla planata e sulla stabilità. Questi leggeri sbandamenti o per meglio dire, questi rullii, come avrete notato anche voi, sono dovuti ai colpetti susseguenti del perno infisso al musone contro il perno attaccato all'asse portaelica.

Questo è facilmente comprensibile, se si pensa che il momento elastico delle spire della molla dura alcuni secondi e a mano a mano che la matassa termina i suoi ultimi giri e sino a che la molla non potrà agire in pieno il bloccaggio perfetto non potrà mai avvenire, risultandone così quei decrescenti colpetti, tanto dannosi alla stabilità.

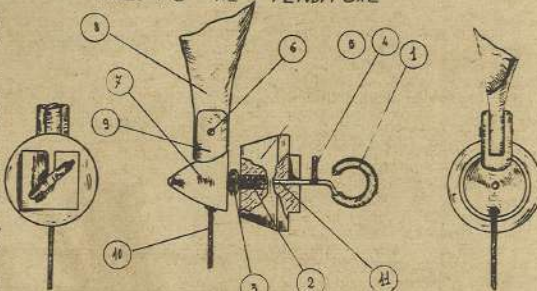
Nel mio sistema, cari compagni aeromodellisti, questo assolutamente non potrà mai avvenire, giacché il perno infisso nel musone viene completamente abitato e al posto suo vien fatta una piccola scanalatura profonda mezzo centimetro, entro la quale il perno attaccato all'asse porta-elica, non appena la matassa sarà ai suoi ultimi giri, vi si andrà ad incastrare, eliminando così ogni minima possibilità di rullio.

Per agevolare poi maggiormente l'adagiamento del detto perno entro la scanalatura, sarà bene procedere con una limetta abbassando di alcuni millimetri un lato di essa, dimodoché nel suo, diciamo, ultimo giro, il perno (4) incontrandosi, questo leggero abbassamento non potrà far a meno di seguirlo bloccandosi poi in modo assoluto.

La molla, nel mio sistema, verrà completamente nascosta, al momento agente della matassa, entro un suo apposito foro profondo mm. 10 e dal diametro di mm. 5, dando così all'attrito ogiva-musone oltre che più scorrevolezza, anche la sicurezza che le spire non intralceranno mai il cuscinetto agente su di essa.

Non credo sia il caso che mi soffermi oltre sulla descrizione, giacché il disegno è

ARRESTO AL TENDITORE



- 1) Gancio ricoperto con tubetto di gomma.
- 2) Molla a dodici spire - Acc. spess. mm. 0,4.
- 3) Cuscinetto a sfera a conchiglia.
- 4) Pernetto in acciaio mm. 1,5 saldato a stagno.
- 5) Musone in cirmolo, possibilmente lavorato al tornio.
- 6) Vite con relativo dado, fungente da perno per il ripiegamento dell'elica.
- 7) Ogiva in cirmolo lavorata al tornio.
- 8) Elica.
- 9) Vite in legno duro, fungente da cerniera per il ripiegamento dell'elica.
- 10) Asta reggente il contrappeso, raggio di bicicletta.
- 11) Perno filettato o asse dell'elica, raggio di bicicletta.

semplice e chiaro e dimostra perfettamente ogni particolare.

Altro perciò non mi resta che consigliarvi vivamente l'adozione di questo mio sistema, assicurandovi nel modo più assoluto il perfetto funzionamento, nonché la sua semplicità di costruzione.

Chi desiderasse maggiori spiegazioni o vederne l'originale, non ha che rivolgersi al seguente indirizzo:

FRANCO CONTE
Via M. Colonna 44 - Roma

Lista DELL'AEROMODELLISTA

Elvio Tosaroni, Reggio Emilia. — Anche a te occorre fare lo stesso discorso fatto a Canestrelli. Dunque attendo un nuovo disegno ed intanto ti invio cordiali saluti.

Edoardo Vicentini, Milano. — Puoi rivolgerti all'Aviominima, Via S. Basilio, 50-A, Roma, unica ditta — che io sappia — la quale vende un disegno completo in grandezza naturale di un motorino a scoppio, credo costi L. 25. Ti consiglio però di aspettare per acquistare il nuovo «Costruttore di Aeromodelli» che uscirà prossimamente e sul quale vi sono i disegni e una completa descrizione di un tipo di motorino di sicuro funzionamento. L'indirizzo di un buon aeromodellista milanese è il seguente: **Bruno Malossi** - Via E. Marcello, 32 - Milano.

Eliano Cognetta, Milano. — Mi dispiace assai, ma il tuo disegno non l'ho ancora ricevuto. In questa triste situazione attendo chiarimenti da parte tua.

Egidio Galli, Milano. — Peppino Sontonari desidera mettersi in relazione con te. Il suo indirizzo è: Via G. B. Nazari, 6 - Milano. Dagli un appuntamento.

Peppino Sontonari, Milano. — Ecco fatto. Contento? Vediamo cosa sarete capaci di combinare di buono. Quanto agli aeromodellisti milanesi che «arricelano il naso» al sentir nominare «L'Aquilone» ti dico solo questo: raggio d'asino non sale al cielo!

Civis Palmertina, Visareggio. — Per l'elastico rivolgiti alla Sede della Runa più vicina. Se essa non ne ha, faccia richiesta alla Sede Centrale la quale ne ha tuttora un certo quantitativo. Anche per la scuola dovrete rivolgervi alla Runa. Non ti dò indirizzo di case tedesche perché non so come potresti poi procurarti l'elastico, ammesso che esse ne abbiano.



Il «Falco» di Chilovi.

Un CASERTINO anziano parla con sussiego dei PINGUINI

Il novembre — il sole sorge dal lontano Tirreno e col suo stanco raggio autunnale saluta il Tricolore che solenne s'innalza sul più alto pennone del piazzale gagliardetti alla R. Aeronautica.

Il primo raggio del sole trova la monumentale Reggia vanvitelliana già desta; gli allievi dei tre corsi sono già chini sui libri nella duttura fatica dello studio. Il Reggimento è in completo nei suoi tre corsi: «L'Urano», il «Vulcano» ed il più giovane che non ha ancora né un nome né una tradizione; si sa soltanto che il suo nome rispettando la tradizione ordine alfabetico comincerà con la lettera «Z», e noi anziani del secondo anno lo chiamiamo scherzosamente il corso «Zanzara», mentre gli aspiranti del terzo anno in omaggio al grado che rivestono lo chiamano semplicemente e dignitosamente il corso «Z».

I nuovi allievi che ne riempiono le file hanno fatto da pochi giorni il loro ingresso nella nostra famiglia e noi anziani li guardiamo con un poco di curiosità e guardandoli ci domandiamo: Possibile che l'altro anno avevamo un simile faccia? Perdonatemi miei giovani colleghi, ma quella zucca rasata, quei pantaloni irrigiditi su le gambe come fossero imbanditi, quelle scarpe nuove che vi fanno camminare come se aveste tutti i piedi piatti, quel maglione che sa ancora di magazzino ad un miglio di distanza, quella bustina nella quale il vostro capo sembra affogare a causa del forzato ridimensionamento di dimensioni cui è stato sottoposto non vi danno certo un'aria imponente.

Non siete che dei pinguini ed inutilmente cercate di ostentare indifferenza nelle vostre azioni, inutilmente vi date aria di chi sa lunga, quando poi non sapete se dovete sbattervi sull'attenti o comportarvi confidenzialmente da pari a pari avanti ad un anziano, e siete sempre spassati, e non sapete mai che piccoli pigliare e fate mille domande prima di eseguire un ordine che poi normalmente sbagliate. Non siete che dei pinguini e le vostre piume dovranno staccare parecchi foglietti al calendario accademico prima che su di esso spuntino le piume e le penne, prima che divengano delle ali.

Ma volerà il tempo.

Le lunghe ore di studio trascorse con la testa tra i pugni meditando quando magari si ha meno voglia di studiare, le lunghe ore di istrizione militare, fatte con negli occhi il miraggio di una soffice poltrona in un accogliente salottino le lunghe giornate trascorse calcolando la durezza specifica che nella scala di «Mohs» occupa il tavolaccio della cella faranno di voi degli uomini, dei soldati.

Ma ora non siete che dei pinguini e non guardate per ciò con quell'aria spaurita come fossimo diavoli scatenati noi del «Vulcano»; non rivolgetevi continuamente ai signori Aspiranti, sempre pronti a difendervi, non guardate di cattivo occhio se vi prendono un poco in giro, miei colleghi vi confidate che ci siete simpatici con quella vostra aria di pulcini appena usciti dall'uovo forse perché vediamo in voi i nostri fratelli minori, forse perché ci ricordate un anno trascorso come in un soffio, come in un sogno che a volte ci ha dato degli incubi, specialmente durante gli esami, ma dal quale ci siamo svegliati soddisfatti trovandoci uomini, soldati; sotto la nostra aria da superuomini, miei cari pinguini, abbiamo un cuore giovane come il vostro, che vi ha accolti con maschio, fraterno affetto. Verrà poi un giorno in cui nell'oblivione del primo volo canterete inaspettato l'azzurro infinito l'essenza dei vostri vent'anni e l'eco possente del motore farà coro al canto del vostro cuore; e noi allora, nel cielo senza confini, vi avremo ancora più vicino, vi sentiremo ancor maggiormente fratelli nella Fede che è la fiamma animatrice dei nostri spiriti, fratelli nell'ideale glorioso che tanto ci onora.

Un grido forzatamente burbero interrompe la quiete del mio angolino: — Dai al pinguino, prendilo, è nostro!

(Segue il rumore di alcune bustinate ed una allegria risata poi tutto finisce davanti allo specchio di Peppino, al dolce sapore di un Vor o di qualche torrione marca «Pomponio».)

AEROMODELLISMO ANNO XIX

MOVO

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

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

Catalogo illustrato inviando L. 2,50

Voi non avete bisogno di alcuna testimonianza, commendatore; — rispose tristemente Renata — nessuno che sia in completo possesso del suo giudizio può per un solo attimo dubitare di quel che dite. Quel Garrone, poi...

— Credete a me, — interloqui velocemente Valtetra — meglio lasciarlo in pace, Garrone. Vostro padre lo considera semplicemente un buonfemone, e una verità asserita da lui gli sembrerà menzogna.

— Ma io non avevo nessuna intenzione di citarlo a testimone; — replicò la ragazza, un po' sorpresa da tanto calore — dicevo appunto che sarebbe l'ultima persona, quella, alla quale un più seriamente credere. Ma intanto rimane il fatto che mio padre s'è ficcato in testa che il vostro segreto sia tutt'altro. Vi dico, commendatore, che ha di voi una stima cieca, assoluta, come uomo d'affari pronto ad afferrar la minima occasione favorevole. Ormai ha intrapreso questo viaggio, costoso e disagiato, almeno per lui, perché io lo trovo molto piacevole, invece. Ed ora che ha fatto tanta strada e s'è spinto tanto avanti, chiude gli occhi alla realtà e si rifiuta di credere d'essersi tanto impegnato per nulla. E' una specie di malattia, credetemi, commendatore...

— Capisco, — soggiunse Verna, perplesso — ma che cosa potrei fare per soddisfarlo? Dopo il servizio che, insieme a voi, ci ha reso cavandoci dalle unghie di quei selvaggi, son disposto a tutto. Ma come faccio a inventare un segreto che non c'è?

Valtetra ebbe un risolino misterioso che gli affrettò a nascondere voltandosi da una parte. Sapeva che cosa pensare in fatto di invenzioni. Mentre il barone e gli altri così parlavano, Garrone e gli altri così parlavano, Garrone, che aveva raggiunto non senza fatica e molto sbuffare il cavaliere, lo andava sommergendo sotto una frana di efficacissimi argomenti per persuaderlo a restare.

— Ma, cavaliere, cavaliere mio... — diceva, gesticolando enfatico. — Siate uomo, andiamo! Scene così le fanno i ragazzini, non gli industriali navigati e accorti come voi. Simulare, bisogna, e sorridere. Sorridere e dissimulare. Che cosa volete concludere con questo vostro scatto? Che Verna s'impressioni e si decida a sbottarsi con voi? Mai più. S'irrigidirà, anzi; e sarà più cocciuto di prima!

— Niente affatto! — sbraitava, seguitando a camminare tutto impettito Panfin. — Niente affatto! Non sono il burattino di nessuno, io, Me ne vado; me ne vado e lo lascio solo.

— Ma ragionate, benedetto uomo! Tanto per cominciare: come fate ad andarsene? Valtetra non ha nessuna intenzione di seguirvi, a quanto sembra. Sapete pilotare voi, l'aeroplano?

— Imparerò! — ribatté Panfin, drammatico.

— E chi vi insegnerà? Vostra figlia, forse; che neanche lei si vede? O chissà volete iscrivervi a un corso di pilotaggio per corrispondenza?

— Io... Io... (Lo so lo quel che farò!) — strepitò rabbioso il cavaliere, dicendo la più grossa bugia di sua vita.

— Su, amico bello, su... — lo esortò Garrone, il quale cominciava a sperare nella vittoria. — Non vedete che, partendo, fate il gioco del commendatore? Si sbarazza di voi e continua solo le ricerche. Ecco fatto. E voi avrete perduto tanto tempo e speso tanto denaro per un bel zero.

Panfin ruggì in sordina, ma non trovò risposta.

— Certo, che se trovassi il modo di carpire al vecchio le indicazioni che possiede sull'oro, insieme con quelle che ho io sarei in grado d'intraprendere da solo le ricerche... — continuò Garrone, cogitabondo.

— E lo? E lo che ci sto a fare? — domandò precipitosamente Panfin.

— Certo, certo, accordandoci — soggiunse prudentemente Garrone — ci sareste anche voi... Penso — continuò ridendo — alla faccia che farebbe il commendatore il giorno che restasse con un pugno di mosche in mano. E perché? Per aver voluto troppo. Non è giusto, non è bello esser così avidi e voler tenere tutto per sé! — s'indignò virtuosamente, spiando, di soppiatto, gli effetti che la sua eloquenza produceva su Panfin. — E' addirittura una cosa ripugnante, e la mia coscienza mi assolverà il giorno che lo planterò in asso per beneficiare qualcuno meno favorito dalla sorte.

(Continua.)

ANTARES

Niente affatto! — sbraitava seguitando a camminare tutto impettito Panfin...

(Continuazione dai numeri precedenti)

— Io? — rispose Renata, imbarazzatissima perché sentiva di arrossire. — Certo che sarei contenta! Perché non dovrei esserlo?

Poi, notando che Verna sorrideva bonario, mormorò:

— Mi prendete in giro, commendatore? — E allora, — riprese questi allegramente — poiché così piace alla nostra graziosa compagna, delle due spedizioni ne faremo una sola e dei due gruppi una sola comitiva di amici!

Era così insolita cosa la vivacità cordiale in Verna, che tutti restarono per un momento silenziosi prima di applaudire entusiasticamente.

— Amenochè... — osservò grave Valtetra, imponendo il silenzio con un gesto.

— Amenochè? — ripeté indispettita Renata. — Non fatemi il guastafeste, ora!

— Amenochè, dicevo, il cavalier Panfin non si oppone alla decisione...

Panfin rispose tirandogli il casco coloniale.

Si brindò alla salute di tutti e si accolse per acclamazione la proposta di Garrone di andare a vedere se il pranzo fosse pronto. Si avviarono. Avanti, camminava Verna, con Panfin raggianti a lato; seguiva Valtetra che teneva sottobraccio il diletto Garrone, ed ultimi, e per eccellenti motivi, venivano Renata e Mario.

— Vi sono debitore, caro cavaliere — diceva il commendatore — M'avete tolto, insieme coi miei compagni, da una situazione disperata. Ditemi se posso far qualcosa per voi...

— Ma commendatore... Per carità... Non val la pena di parlarne... — badava a protestare Panfin, balbettante dalla felicità.

— Se pure non v'è di troppo disturbo, e non son troppo indiscreto, ditemi qual è lo scopo del vostro viaggio, ecco! Guisno perché non vi crediate in obbligo verso di me...

— Naturalmente non posso negarvi quel che mi chiedete, ora — rispose Verna, rannuvolandosi un po'. — Ma fareste meglio, credetemi, a non insistere. Temo di darvi una grossa delusione. Insomma, si tratta di questo: cerco di rintracciare mia cognata e mio nipote sperduti una diecina d'anni fa da queste parti, dopo la morte drammatica di mio fratello. E questo è tutto il mio grande segreto...

Panfin s'arrestò di botto, impallidendo, e si volse verso Garrone il quale, udendo i due immediatamente, aveva udito tutto. Garrone, sotto lo sguardo fulminante, accusatore di Panfin, non trovò che un rimedio: sostenere intrepidamente la frodola che gli aveva propinato. E pertanto, con

Il Segreto romanzo

una faccia di bronzo ammirevole, accennò a Panfin che non desse fede alle parole di Verna. Il commendatore, tutto occupato ad aprirsi il cammino nella boscaglia, non notò il muto dialogo; mentre al barone nulla era sfuggito del significato di esso. Ma, come noi sappiamo, il barone aveva almeno settemilacinquecento ragioni per sostenere Garrone.

Fu così che lo sdegno di Panfin mutò direzione e, mentre prima si era appuntato contro Garrone, ritenuto per un momento un volgare gabbandone, si rivolse, esasperato, contro il povero Verna.

— Commendatore! — sibilo Panfin a denti stretti. — Vi riconosco il diritto di tenervi per voi i vostri segreti qualunque sia la natura di essi, ed anche di non spartirli con nessuno l'oro di cui andate in cerca...

— L'oro? — ripeté Verna che, al repentino mutamento d'umore di Panfin, si era arrestato sorpreso.

— So quel che dico... — insisté il cavaliere, sarcasticamente, quindi, alzando la voce, concluse. — Quello che non ammetto, però, è che vi burliate di me in modo così indegno... Addio!

Girò sui tacchi e si diresse verso il prato ordinando a Renata e a Valtetra di seguirlo.

XIII

Per quanto energico e perentorio fosse stato il gesto di Panfin, pure non sortì l'effetto voluto. Almeno, immediatamente, Renata e Valtetra non lo seguirono affatto, al contrario di Garrone il quale, pur non essendo stato chiamato, lo rincorse ansiosamente per impedirgli di commettere la sciocchezza di lasciare in asso lui che, dei suoi molti soldi, aveva tanto bisogno.

Renata, frattanto, chiedeva spiegazioni al commendatore. Aveva vagamente udito le ultime parole del padre, ma occupatissima com'era ad ascoltare quelle che Mario le sussurrava, non vi aveva fatto caso.

— Davvero, signorina, che non ci capisco nulla — badava a dirle Verna. — Con molta riluttanza, lo confesso, m'ero deciso a soddisfare l'eccessiva curiosità del cavaliere e gli ho rivelato tutto quello che egli considerava il mio grande segreto. Poi, quando credevo d'averlo finalmente accontentato, se n'è uscito in frasi drammatiche, accennando oscuramente a non so che oro, e m'ha piantato su due piedi. Rossi vi può confermare che tutto il mistero consiste in certe ricerche di famigliari sperduti, e, se non basta la testimonianza di Rossi, c'è quella di Garrone, che io mi tiro dietro appunto perché mi aiuti in queste ricerche.

RIDENDO volando che male TI FO?

Il conte Cudolino bibliotecario del Liceo Musicale di Bologna era uomo duro, antiquato, misoneista che considerava qualunque novità nelle scienze e nella vita come offesa al buon costume e al buon senso.

Quando gli studenti del Liceo Musicale, entusiasmati dagli esperimenti di Blériot, vennero a comunicargli i voli compiuti, costui li ascoltava con disdegno e gelo. Ma quando vennero a dargli la grande notizia che l'aviatore aveva nientedimeno traversata la Manica, il bibliotecario, arciamente rivoltosi agli studenti, esclamò: «E non l'hanno ancora impiccato?».

Quando venne a Roma, Wright per i suoi voli, fu ricevuto da un gruppo di giornalisti i quali ad un pranzo offerto all'aviatore, vollero conoscere che cosa egli pensava dei giornali che si occupavano del progresso aeronautico.

«Il giornalista aviatore» rispose l'asso «è una specie di pappagalio sapiente che chiacchiera chiacchiera senza mai spiccare il volo».

Nel 1890-95 le esperienze aerostatiche chiarirono ed attraversò la curiosità del gran mondo, ed anche Teofilo Gautier ebbe la tentazione di salire in pallone e compiere qualche viaggio, e ne scrisse all'aeronauta Godard. «Caro Signore» diceva la lettera, «ho sognato di avere le ali e di volare, perciò il primo impulso appena sveglio è stato quello di scrivervi. Ho un grande numero di storie, le da raccontare agli uccelli ed agli angeli, e che le signore non possono comprendere, Mi volete con voi nella prossima ascensione?».

Godard rispose che l'aspettava, e gli dava un appuntamento. Ma all'appuntamento lo scrittore non andò e inviava invece un suo servo con un biglietto ove diceva: «Mio caro Godard, vogliate scusarmi, ma non posso volare. I miei colleghi letterati mi accuserebbero di volermi elevare al disopra di loro. E voi, voi conoscete certo quanto siano invidiosi... Rimango perciò a terra. Vostro, etc.».

Blériot dopo i suoi grandi voli venne fatto cavaliere della «Legion d'onore». Gli amici lo persuasero ad andare a ringraziare un certo funzionario del Ministero, che gliela aveva fatta concedere. Ma quando l'aviatore si trovò davanti a lui, non seppe altro che dire: «Volevo vedere che faccia aveva colui che ha avuto l'idea di farmi cavaliere...».

Forlanini aveva costruito uno dei suoi primi apparecchi rudimentali, e lo aveva portato su un grande prato per esperimentarlo. Erano con lui giornalisti e scienziati. L'aviatore si mostrava molto soddisfatto della testa dell'ancoracchio e della coda, e mostrava a tutti queste due parti del velivolo dandone spiegazioni. Un giornalista, volendo far dello spirito, esclamò: «Questo Forlanini è davvero noioso con la sua testa e la sua coda».

«Forlanini che aveva sentito: «Beato voi che non avete né l'una né l'altra!».

Uno scettico assisteva con Beniamino Franklin ai primi esperimenti di ascensione aeronautica, e commentava: «Ecco un giocattolo del tutto inutile. Mi chiedo che potrà mai servire un pallone?».

«Franklin: A che potrà mai servire un bambino appena nato?».

I Montgolfier inventarono il pallone per una strana circostanza. La moglie di Giuseppe, uno dei fratelli, era uscita in un giorno di pioggia bagnandosi tutta, e al ritorno per asciugare si sottana la legò in alto e la mise sotto la cappa del camino ove ardeva del fuoco presso a spegnersi. Il marito che stava davanti al fuoco a guardare e meditare, vide ad un tratto che la sottana si gonfiava e stava per salire, su, in alto della cappa. Alcuni giorni dopo trovava ragione dello strano fenomeno ed iniziava i suoi studi che l'avrebbero condotto felicemente in fondo.

Usava perciò dire: «Le sottane delle donne, ingombrano sì; ma quando le vuoi buttare sul fuoco ti portano in paradiso...».

Quando nel 1783 i Montgolfier pensarono per la prima volta di attaccare al loro pallone una navicella con qualche animale vivo, furono pregati da uno dei loro operai di concedere l'onore di quel viaggio. Ma l'ostentato dopo il volo vennero conservati e mantenuti a spese della famiglia Montgolfier e del Re. La signora Lamballe, passeggiando nel parco mentre avveniva l'ascensione, incontrò un uomo che piangeva, e gli chiese il motivo della sua afflizione.

«Pensate signora», rispose l'uomo «che io potrei avere la vita assicurata come quelle tre bestie, se i signori Montgolfier non avessero avuto scrupoli di farmi volare».

Terminati gli esami, nell'attesa di partire per altri lidi a godersi un giusto e meritato riposo, l'Accademia ci apparve con una faccia meno arcigna e la vita in essa sembrò fluire con un ritmo a rilente. Certe cose, che la ferrea disciplina dei giorni attivi non avrebbe mai potuto consentirci, furono a portata del nostro spirito di libertà e di avventura.

In questo volgere di tempo ebbi quindi la facoltà di dedicarmi alla contemplazione di me stesso. Cercai di preordinare un sistema, un metodo che presiedesse al corso della mia vita affinché questa apparisse più degna di essere vissuta, senza che neppure un briciolo ne potesse sfuggire. La vita — e generalmente troppo tardi, siamo in grado di accorgersene — va contata goccia a goccia fin dal momento in cui il Padre Eterno ce ne consente il comprendonio. Quando di questo liquore siamo tanto ricchi dovremmo avere la forza di esserne altrettanto avari.

Pensai in primo luogo che fosse assolutamente necessario acquisire una cultura affinché la mia embrionale formazione di uomo-maschio si addimistrasse sufficiente ed efficiente nei rispetti dei molti compiti che presentivo nascondersi fuori dei cancelli del reclusorio tecnico-cerebrale del mio essere che in tal modo mi castigava a pro del mio divenire.

Ma fino dal principio, a scanso di equivoci, mi domandai intimamente qual fosse la più sincera definizione della «cultura» che doveva risultare necessaria a quell'unità inscindibile che è il Pilota-Soldato.

Trova che la soluzione della conoscenza del Creato fisico e spirituale doveva essere quella che avrebbe potuto egregiamente fare al caso mio. La nozione del filo a piombo morale di sé stessi deve essere tale da porci in grado di far crescere intorno al nostro nucleo ragionato le brattee del senno fino a renderci capaci del perché di tutte le cose, od almeno di quelle a portata dei nostri sensi insufficientemente sviluppati.

Un dubbio algido e penetrante mi prese però alla gola. Potrà forse lo sviluppo culturale interferire con la rapidità ed il coraggio necessari all'azione?

«No! — fu la risoluta risposta del mio animo e del mio rastrucino».

«Su questa base costruirai lentamente, ma sicuramente e senza la caducità dei segni tracciati sulla sabbia lambita dal flusso del mare».

Così mi disse una voce misteriosamente suadente, forse quella dell'Arcangelo Gabriele. Ed io mi affidai a quelle infallibili direttive che si immettono in noi attraverso le impercettibili vie del Signore. Quindi aprii la pagina del verbo rilucente di verità. Cercai me stesso in questo esemplare del genere umano sito in una qualunque regione della terra e confrontai il globo esagitato con tutti gli altri non meglio conosciuti che attraverso la vista degli astronomi e la seconda vista dei poeti.

Meditando sull'infinito, nel suo limite inferiore ed in quello superiore, scoprii la verità sul valore della cellula costitutiva senza la quale nulla è possibile nella composizione cosmica, come anche semplicemente in quella animale. Dell'animale, per esempio, ch'io rappresentavo e che, vi prego di crederlo, rappresento ancora.

E con questa barbosa filosofia antropettiva avrei terminato la mia puntata di oggi; ma mi accorgo di non avere fornito al mio illustratore alcuno spunto utile per fare scaturire quei simpatici pupazzetti che tante volte vi avranno mosso al riso, o miei lettori. Sono quindi costretto a riprendere la penna ed a raccontarvi un aneddoto di questa storia romanzata.

Fra le incombenze che mi venivano affidate, a quel tempo, c'era quella della distribuzione dei libri, delle dispense e della cancelleria. Un giorno stavo attraversando un corridoio, diretto all'aula di studio, reggendo in bilico fra le braccia un'altissima pila di pubblicazioni varie, quando la porta del predetto studio si aprì per lasciar transitare uno dei più facinosi fra i miei compagni.

«A me la prima!», gridò il fuoriuscito allungando una mano per agguantare i fogli che stavano in cima alla torre pendente.

Ebbi un bel daffare a tenerlo distante con le parole e con i gesti. Quegli, senza por mente alle difficoltà nelle quali già mi dibattevo in causa di quella benedetta formula della forza di gravità, mi urtò malamente ed io precipitai lungi disteso

a terra, con tutta quella grazia di Dio sul ventre, sui viso ed altrove. Furibondo dello smacco subito nuotai fra quella diabolica carta per venire a galla ed agguantato per le ginocchia il mio, diciamo così, interlocutore, lo abbattetti con un bel calcolato strattone (dico «strattone» non sapendo scrivere né pronunciare l'adatta parola di uno dei più famosi colpi segreti di Jut-su). Ma questo non era che il principio. L'antagonista era un ragazzino alto grosso, forte, il quale, arrancando sul pavimento con abile manovra, raggiunse il mio collo con una maledetta sforciciata delle sue nodose gambe da cammello. E trovato che questa posizione gli risul-

conda una volta tanto, si sia ritirato in separata sede per sganasciarsi un po' in santa pace.

Va bene così o mio illustratore? Ve l'ho dato o no questo «spunto» negli occhi? (Continua) **MARIO SALVADORI**

Testa DELL'AERODELLISTA

Giorgio Camerini, L'Aquila — Nel Ferr. 35 puoi anche usare l'elica monopala senza cambiare la sezione alla parte anteriore della fusoliera. Il disegno di un buon tenditore lo troverai sul n. 35 del 1941. Puoi costruire anche sui soli disegni pubblicati da «L'Aquila», certo il «Costruttore» ti può dare maggiori particolari costruttivi.

Giorgio Simonini, L.L. Vorno — Ho ricevuto il disegno e la descrizione. Il sistema di ricopertura della fusoliera è interessante, ma il fatto che la matassa di 32 fili sia contenuta in un tubo di soli 26 millimetri di diametro mi rende perplessa perché non credo

si possa dare la massima carica alla matassa senza correre il rischio di spezzarla dopo brevissimo uso a causa dello strofinio contro le pareti del tubo. A mio avviso, con l'gheroni appena un poco più resistenti non sarebbe stato necessario il tubo specialmente con la ricopertura in celluloido. Veramente interessante il sistema di partenza. Se ho ben capito, tieni il modello quasi verticalmente e lasci andare l'elica; prima che essa, nella sua rotazione, possa toccare terra, il modello ha già acquisito velocità sufficiente per il decollo. E così? Ho passato le foto ad Agi che ti risponderà nella sua rubrica. Desidererei anche conoscere il sistema di rivestimento della fusoliera. Saluti e auguri.

Vanni Pedrina, Ferrara — Ricevuto il disegno che ho passato per la pubblicazione. Giorgio Verini, La Spezia, — Mettiti in relazione con il radiotelegrafista Corrado Tartaglia, Ospedale Civile, Apona, il quale desidera esserti utile per quanto ti interessa.

Anton Lorenzo Candee, Padova. — Ho ricevuto il disegno che spero di poter far pubblicare a suo tempo. Leggiti bene «Errori» - Puntata terza.

GIAR.

— Che cosa fate qui?
— Non avevo affatto voglia di rispondergli: — E non lo vedete forse da solo?

Infatti mi alzai in silenzio, cercando di riprendere nei migliori dei modi il dritto della verticale che normalmente mi compete e di irrigidire le braccia lungo le famose e raccomandatissime costure dei calzoni. Altrettanto fece il mio compagno. D'altronde egli, a regola d'arte, avrebbe dovuto avere meno ragioni di me per parlare di chechessia.

Attendemmo frementi il verdetto del Superiore il quale ci squadrava da capo a piedi con severo cipiglio. Invece l'ufficiale si volse e se ne andò a passi sceleratici, con una espressione che non si può definire se fra lo sdegnato di quanto aveva veduto o l'urgenza di correre alla chiuso lontano dai nostri sguardi, per sbottare in una risata fuori ordinanza.

E poiché le temute sanzioni disciplinari non vennero a suggellare l'accaduto, ritengo che veramente il Comandante di se-



...allungando una mano...



tografie che ci mandate frequentemente. Chi è? Ferruccio Di Giulio, Mesagne — Mi dici che vorresti costruire il « Santambrogio II » ma tu temi di non arrivarci con i quattrini. Certo deve costare parecchio, però io non potrei dirti quanto ti per il Perché non scrivi a G. L. Della Torre? Ecoti il suo indirizzo: via Correnti, 2 - Milano.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Vercellino Salvino, Torino. — Hai perfettamente ragione, caro mio, ma comprendi da te stesso che non è davvero colpa mia né di nessuno di noi. In ogni modo mi son dato da fare perché la tua questione venga prestantemente e favorevolmente appianata e stat tranquillo che tutto tornerà ad essere regolare. Per il tuo Selenio hai visto che sei stato accontentato. Bisogna imparare ad es-

giornale vi ritarda un giorno non sapete fare altro che afferrare la penna e la carta e giù impropri alla direzione o all'amministrazione o a chi vi pare, dicendo che non funziona nessuno, che ce l'hanno con gli aeromodellisti, che non capite il perché di tanto disordine, ecc., ecc. Devi sapere, bello mio, che tutti gli uffici, nonostante le difficoltà che ci sono — e ce ne sono parecchie credi tu me — lavorano sodo e smaltiscono il lavoro giorno per giorno, lo, per dare retta a te, ho protestato verso l'Amministrazione ed ho ricevuto la risposta che ti trascrivo: « Se Livio Baldini non ha ricevuto il n. 44 e il 48 de « L'Aquilone » ti preciso che lui ha spedito a mezzo c.e.p. l'importo d'abbonamento il 19 novembre, a noi è pervenuto il 18 novembre ed abbiamo messo in corso l'abbonamento il 20 novembre iniziando la spedizione col n. 22 (fine novembre). Non risultano pervenuti i suoi due o tre reclami. Farebbe bene a reclamare presso il

ad un signore che porta gli occhiali impediscano di recarsi in aereo da Venezia a Roma? Sarebbe come dire che gli proibissero di salire sopra un tram. Stai tranquillo quindi per quello che ti riguarda.

CRIVELLO II



(Continuazione da pagina 3)

dimostra chiaramente il progresso raggiunto in quest'anno mercè l'opera prestata dal ricentino Taberna Silvio, allievo pilota presso il Campo Scuola « G. Martucci » e dal delegato Eugenio Libertino.

- La classifica è la seguente, in base alla somma dei tempi: 1. Libertino Eugenio, Salerno, 43'09". 2. Pastore Gastone, Salerno, 8'13". 3. Canestrelli Pio, Napoli, 7'43". 4. Canestrelli Antonio, Napoli, 5'26". 5. Libertino Eugenio, Salerno, 5'08".

GARA DI VELEGGIATORI A ROMA

La Sede di Roma della Runa aveva indetto per domenica 25 gennaio una gara per veleeggiatori, gara che a causa del maltempo si è dovuta rinviare a 1. febbraio. Sabato 31 gennaio, dato il tempo cattivo, pochi concorrenti si sono presentati alla Scuola di via Ruggero Bonghi per rinnovare l'iscrizione.

In considerazione del persistere del maltempo si era ritenuto necessario un ulteriore rinvio. Se nonché l'indomani, domenica 1. febbraio, essendosi il cielo rasserenato sono cominciate a piovere invece telefonate di aeromodellisti alla Sede della Runa a Piazza del Popolo. Di fronte a tale diluvio a Tione non è restato altro da fare che avvisare in fretta e furia quanti più concorrenti gli è riuscito possibile, scappare a casa, far colazione in piedi e andare poi di corsa a prendere il tram di Centocelle. Alla Torraccia, purtroppo, gli aeromodellisti erano nochini, forse a causa del freddo (che si faceva sentire malgrado il sole) e del vento che aveva fruttato aumentato di potersi imporre d'intentata. Comunque, ormai si era in ballo e occorrevva andare sino in fondo. Ad ogni modo oltre a Calza e Rodorigo vi erano anche Spoglia, brillantemente affermatosi alle eliminatorie dello scorso anno, Senesi, Onofri (giunti questi ultimi a bordo di un ricco tricolore che vuole far concorrenza a quello ormai famoso di Travagli).

I lanci sono stati iniziati da Calza il cui modello di costruzione recentissima, ha dato prova di grande stabilità anche in condizioni sfavorevoli e fin dal primo volo ha dato l'impressione di potersi imporre nettamente agli altri. Al secondo volo, forse perché troppo sentiva elogiata la sua bellezza dai presenti, ha pensato di darsi al cinema e si è perciò decisamente presentato a Cinecittà atterrando proprio di fronte al Capanzone n. 2, cosa questa da tutti non troppo gradita perché è stata necessaria una movimentata ricerca per il suo ricupero. Il modello di Rodorigo, altre volte meravigliosamente stabile in volo, ha dimostrato non trovarsi a suo agio in condizioni atmosferiche difficili, forse a causa di una semiala svergolata. Ottima la prova del modello di Senesi che ha compiuto due voli regolari. Sfortunato Spoglia, Degno d'incoraggiamento, to Gorgoni, un giovane allievo di Rodorigo, alla sua prima gara col suo primo modello. Ammirato il modellino di Onofri di soli 50 centimetri di apertura. Ammirato per il suo primo volo, non per la costruzione e rifinitura. Da notare che malgrado la violenza del vento, solo il modello di Spoglia è rimasto danneggiato seriamente e quello di Gorgoni in modo leggero.

- Gli aeromodellisti che non hanno potuto prendere parte alla gara si consolino: avranno tante altre occasioni per far rifulgere la loro classe. Ecco la classifica compilata in base alla media dei due voli effettuati: 1. Calza Aldo, media 2'23"1/10; 2. Senesi Guglielmo, media 1'10"; 3. Rodorigo Mario (un solo volo) media 32"9/10; 4. Spoglia Tito, media 27"2/10; 5. Onofri (un solo volo) media 25"5/10; 6. Gorgoni (un solo volo) media 16"6/10.

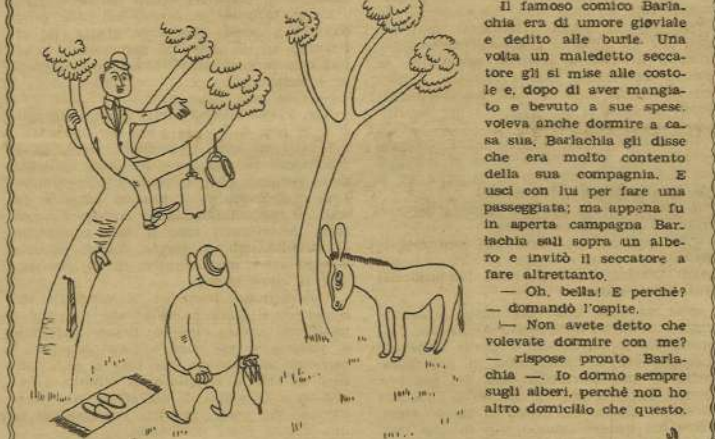
BALSITALIA Vendita di balsital (Perola) grezza, in blocchi e tavolette (catalogo L. 050) Via Vittorio Emanuele 76 - Catania

A. CASTELLANI Via G. Grandi, 25 - CREMONA Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato L. 2.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO GASTONE MARTINI - Direttore responsabile Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

La Finestra dei LETTORI

Questa dovrebbe essere una specie di finestra dalla quale i lettori si affacciano per dire la loro in fatto di spirito: e poi scompaiono. Un po' come i burattini — i pupi, come dicono a Napoli — ai giardini pubblici, che s'affacciano alla piccola ribalta, salutano con un grande inchino, lanciano un frizzo, prendono una legnata in testa e cascano giù. Ogni singolo autore risponderà dell'originalità della battuta, sarà cioè responsabile di eventuali piagi. Le vignette o le battute pubblicate saranno compensate con un minimo di lire 10 e con un massimo di lire 20, a seconda che siano accompagnate, o no, da un disegno (si preferiscono disegni semplici, a grafico, cioè senza chiaroscuri). In questo numero pubblichiamo una storiella ed una battuta di ignoti illustrate dal pittore Tricheco che, pare, si sia svegliato dal letargo. Ma ecco qui. Questa prima storiella di aereo ha soltanto i rami dell'albero. Comunque, è troppo bella perché noi ci permettiamo di privare i lettori di un divertimento. State a sentire:



Il famoso comico Barlachia era di umore gioviale e dedito alle burla. Una volta un maledetto seccatore gli si mise alle costole e, dopo di aver mangiato e bevuto a sue spese, voleva anche dormire a casa sua. Barlachia gli disse che era molto contento della sua compagnia. E uscì con lui per fare una passeggiata; ma appena fu in aperta campagna Barlachia saltò sopra un albero e invitò il seccatore a fare altrettanto. — Oh, bella! E perché? — domandò l'ospite. — Non avete detto che volevate dormire con me? — rispose pronto Barlachia —. Io dormo sempre sugli alberi, perché non ho altro domicilio che questo.

Il povero pilota dell'apparecchio a tuffo non riuscirà mai più a gettarsi dal trampolino nell'acqua che lo invita?



sero pazienti, Vercellino bello; sapessi che mucchi di roba abbiamo sui nostri tavoli! E tutti scrivono e telefonano e ci vengono a trovare perché vogliono che si pubblichi la roba loro. E quest'altro anno si abbonato di adesso, vero? Giuseppe Botterini de Pelosi, Milano. — Il disegno che hai inviato, senza una parola di accompagnamento, ci ha lasciati un po' freddi. Non vediamo la possibilità di utilizzarlo in nessun modo, anche se non è brutto. Ha però un suo aspetto infaticco, intristito, così grattato com'è con tutti quei segnetti. Se credi, mandane ancora, ma non ti posso assicurare sulla loro pubblicazione. Livio Baldini, Porto S. Stefano. — Tu, come tanti altri benedetti ragazzi, appena il

suo Ufficio Postale per i mancati arrivi. Hai visto che figurano mi hai fatto fare? Giuseppe Bianco, Matera. — Per la prima domanda non so; per la seconda, prova a rivolgerli ad Aviomimima, via S. Basilio 50, a Roma o a Movo, via S. Spirito 14, Milano. Aquila Bianca, Vicenza. — Grazie del saluto e del pensiero. Come si sta in Svizzera? Per il « Costruttore » credo di averne parlato abbastanza. Per gli articoli di terza pagina, avrei certamente notato un miglioramento, che, del resto, cerchiamo con tutta la buona volontà di portare anche ad ogni altra pagina del giornale. Per i numeri speciali, non so cosa avrà intenzione di fare Zio Falcone. Ciao. Pierluigi Raggi, Milano. — Credi tu che

Uno strano tipo mi ha mandato una cartolina illustrata nel retro della quale era scritto: « S'imo di grande insegnamento e ammiro il vostro magnifico giornale », seguono la firma e l'indirizzo. Voi capite bene che gli elogi fanno piacere a tutti, ma voi capite anche che un elogio di questo genere, mandato in quel modo, così nudo e crudo, mostra troppo la corda. Dimostra cioè che lo scrivente ha uno scopo preciso: vedere il suo nome stampato sul giornale. Questa volta però io non ci caso. Pubblico l'elogio, e non la firma. Naturalmente, se si rinnovano simili casi, se cioè i consensi e le approvazioni dei lettori non mi sembreranno sinceri oppure dimostreranno di voler soltanto soddisfare un atto di esibizionismo, non pubblicherò né elogio, né firma.

Ho detto, ridetto ed ora torno a replicare che il sistema più pratico per ottenere risposta sollecita ed esauriente alle lettere consiste: 1°) scrivere con chiarezza e possibilmente a macchina; 2°) dividere gli argomenti almeno in tre categorie ben distinte: aeromodellismo (problemi tecnici, informazioni, ecc.) intestato a Giarella; questioni amministrative (ritardi, numeri arretrati, smarrimento di fascicoli, ecc.) impersonalmente all'Amministrazione; questioni di cuore, informazioni varie che esulino possibilmente dalla tecnica pura, propaganda, rapporti fra aeronauti, dubbi, incertezze, ecc. ecc., a Zio Falcone. I tre o più foglietti possono essere spediti tutti in una sola medesima busta. Voi capite che se una lettera contiene alla rinfusa dieci domande le più disparate la lettera dovrà girare per tutti i tavoli dell'Editoriale per parecchi giorni. Le conseguenze nefaste saranno numerose: 1°) la lettera potrebbe andare smarrita durante i tanti viaggi e passaggi; 2°) mentre uno degli interessati (leggi redattori o impiegati) potrebbe rispondere immediatamente o immediatamente provvedere per ciò che lo riguarda deve attendere che la lettera venga (o torni) a lui e quando la lettera è venuta (o tornata) sul suo tavolo magari deve badare ad un'altra cosa più urgente; 3°) ammesso che tutto vada bene durante i vari viaggi che fa la lettera, quando questa benedetta lettera compare finalmente davanti agli occhi di Zio Falcone, questo pover'uomo che sono io deve incominciare a coordinare tutto e scrivere una lettera lunga e spesso di nessun interesse collettivo. Voi sapete, invece, che a me piace ragionare di cose che, leggendo, siano interessanti anche per coloro a cui non è indirizzata la risposta. Un'altra cosa importante in questo momento. Molti seguitano a protestare e reclamare per i ritardi con cui arriva il giornale, sia agli abbonati, sia alle rivendite. Devo ripetere che non dipende da noi. Assolutamente non dipende da noi. Vi ho spiegato ancora che il giornale esce regolarmente tre ed anche quattro giorni prima della data segnata in copertina. Il tempo che passa dal momento in cui esce dalle macchine al momento in cui giunge alle vostre mani è tutto impiegato nel difficile viaggio. Voi sapete che in tempo di guerra i servizi sono assai ridotti, voi sapete che i carri ferroviari trasportano le derrate per i soldati, voi sapete che le linee ferroviarie sono percorse dai convogli militari o di materiali per le fabbricazioni di guerra. Soltanto i giornali quotidiani vengono inoltrati sui treni più veloci, altrimenti, se arrivassero con uno o due giorni di ritardo, che quotidiani sarebbero? Inutile aggiungere che la sorte dei pacchi di giornali spediti ai rivenditori è la stessa dei giornali spediti separatamente agli abbonati, con la differenza che se un pacco va smarrito o si straccia la fascia del pacco alcune decine di lettori non potranno comperare il giornale dal giornalaio, mentre invece se si straccia la fascetta del giornale di un abbonato sarà soltanto una persona che rimarrà senza giornale (ma questa persona potrà rivolgersi immediatamente al giornalaio, mentre il giornalaio non potrebbe rivolgersi all'abbonato...).

Aeromodellisti della R.U.N.A. di Venezia — Desidero lodare l'autore delle belle fo-



AEROMODELLO BALLILLA

Apertura alare cm. 29
intrinsecamente smontabile
L. 550 - L. 110 in più per il motore

Vaglia a PIETRO CHERIN C. P. 287 - TRIESTE

**AEROPLANI
CAPRONI-S.A.
MILANO**

I NOSTRI PERIODICI PER IL 1942

I numeri arretrati costano il doppio dei prezzi sottoindicati. Gli abbonamenti per l'Estero costano il doppio della tariffa normale, essendo esclusa l'applicazione della tariffa speciale.

- LE VIE DELL'ARIA** - Settimanale illustrato di attualità politica e tecnica, in formato dei grandi quotidiani. Un numero cent. 30
- L'AEA D'ITALIA** - Rivista quindicinale di 72 pagg. in carta patinata e tavole fuori testo stampate in rotocalco. Un fascicolo L. 5
- L'AQUILONE** - Settimanale di lusso in rotocalco per i giovani, illustrato in nero e colori. Pubblica articoli di vulgarizzazione tecnica e scientifica, lezioni di aeromodellismo, varietà, romanzi, ecc. Un numero cent. 40
- ALI DI GUERRA** - Quindicinale illustratissimo degli aviatori in guerra (in rotocalco). Pubblicazione di attualità emozionante e varia. Un numero, una lira
- ATTI DI GUIDONIA** - Monografie scientifico-tecniche in eleganti fascicoli compilate a cura del Centro Studi ed Esperienze di Guidonia (12 fascicoli) - Un fascicolo L. 3,50
- RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA** - Pubblicazione trimestrale scientifica. Unica in Italia nel suo genere. Un fascicolo L. 8
- RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA** - Pubblicazione trimestrale scientifica compilata a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo L. 8
- RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO** - Pubblicazione trimestrale in fascicoli di 120-150 pagg. Organo dell'Istituto Internazionale di Diritto Aeronautico. Un fascicolo normale L. 8; un fascicolo doppio prezzo variabile. E' sospesa provvisoriamente l'accettazione di abbonamenti
- AVVENTURE DEL CIELO** - Ne è sospesa provvisoriamente la pubblicazione.
- AVIAZIONE PER TUTTI** - E' una collana di divulgazione, di cui ogni fascicolo tratta un argomento scientifico, tecnico, di impiego militare o civile, ecc., di carattere strettamente aeronautico. La prima serie di dodici volumetti già pubblicati si vende al prezzo singolo di L. 1 ed al prezzo complessivo di L. 10. La seconda serie di formato più grande, sarà costituita da volumetti di pagine più numerose di quelli della prima serie e a prezzi vari. Sono in preparazione:
 1. ECCO IL NEMICO! (velivoli britannici).
 2. ECCO IL NEMICO! (velivoli di fornitura americana all'Inghilterra).
 3. ECCO IL NEMICO! (velivoli sovietici).

TARIFFA DEGLI ABBONAMENTI

PREZZI per l'Italia, Colonia, Impero, Albania, Egeo	PREZZO SPECIALE per gli Abbonamenti di obbligo (nomina)		PREZZO abbonamento cumulativo
	ANNUO	SEMESTRE	
12.50	7	(*) 10	11.25
45.-	25	40	40.50
25.-	13	20	22.50
20.-	11	18	18.-
34.50	-	31	31.-
24.-	-	20	21.60
24.-	-	20	21.60

(*) Il prezzo speciale di abbonamento viene accordato ai militari di tutte le Forze Armate e ai funzionari civili di tutti gli Enti Aeronautici che faranno pervenire la sottoscrizione tramite il loro Comando o Direzione - Ai soci R.U.N.A. e ai Pionieri dell'Aeronautica, agli studenti, agli appartenenti alla G.I.L. che ci faranno pervenire la sottoscrizione anche a mezzo del C/c postale I-24718 vistato rispettivamente dal Presidente dell'Ente, Istituto, Scuola o dal Comando della G.I.L.

ALCUNI NOSTRI VOLUMI

- VIVA LA MUERTE** di Ruggero Bonomi - L'epopea legionaria in terra spagnola, narrata dal primo comandante degli Aviatori Legionari - Volume di 274 pagine
- UN'ALA NEL CIELO** di Guido Marcheselli - Esaltazione del giornalista aviatore Tullio Morgagni - Volume di 258 pagine
- IL VOLO IN ITALIA** di F. Valli e A. Foschini - Completa antologia sul volo dai tempi antichi ai nostri giorni - Volume di pagg. 414 con 258 riproduzioni in nero e a colori, in broccatura in tela in tela
- BARACCA** di Antonio Foschini - La vita e le imprese eroiche dell'Asso degli Assi della Guerra Mondiale - Volume di pagg. 464 con 24 riproduzioni fotografiche: ed economica ed. lusso
- L'AVIAZIONE NEGLI SCRITTI, NELLA PAROLA e NELL'ESEMPIO DEL DUCE** - Volume di 192 pagg. stampato in fotolito a tre colori, con numerose illustrazioni del pittore A. Mastrojanni
- DUELLI AEREI** di Valentino Tacci - Diario di un valoroso pilota legionario della squadriglia "Asso di Bastoni" durante la guerra civile spagnola - Volume di pagg. 256 con 33 riprod. fotografiche
- IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO** di Enzo Jemma - Le gesta di un aviatore italiano fra i rossi spagnoli descritte con finezza e umorismo - pagg. 306 rilegato elegantemente, illustrato dal pittore A. Mastrojanni
- L'ARCIPELAGO DELLE STELLE** di Enzo Jemma - Vi si spiega il perché l'uomo ha voluto volare, e quali sono stati i tentativi di volo più incredibili e finora ignorati. Pagg. 168, 16 tavole a color del pittore A. Mastrojanni

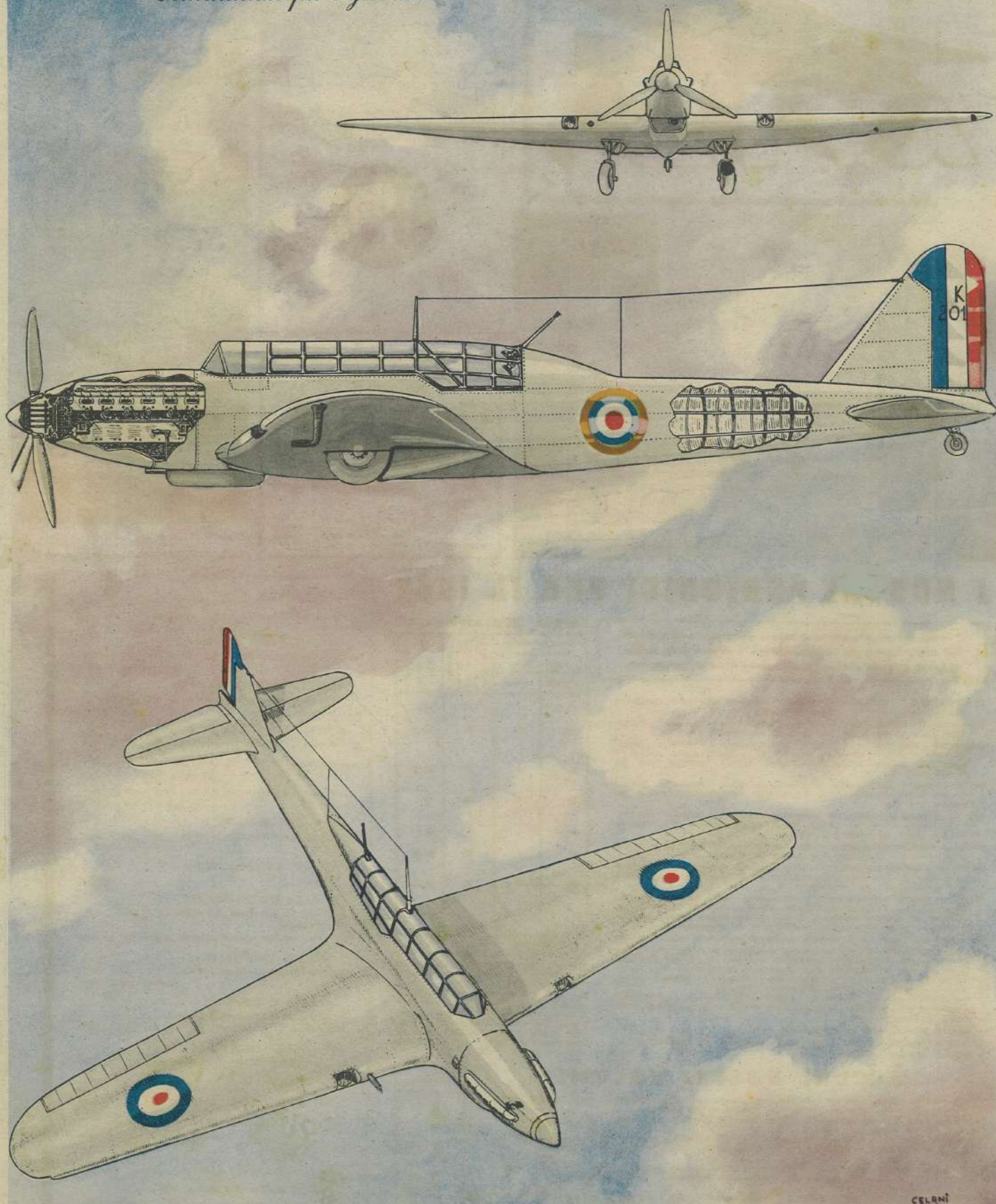
	PREZZO
18	-
18	-
10	50
21	-
15	75
26	25
12	60
12	60
21	-
10	50

Altre pubblicazioni offerte in abbonamento cumulativo normale per l'Italia:

- RIVISTA AERONAUTICA**
Prezzo d'abbonamento normale L. 64.- per L. 45.-
Militari 24.- per L. 22.-
- RIVISTA MARITTIMA**
Prezzo d'abbonamento normale L. 50.- per L. 37.50
Militari 24.-
- RIVISTA DI CULTURA MARINARA**
Prezzo d'abbonamento normale L. 18.- per L. 16.-
- RASSEGNA DI CULTURA MILITARE e RIVISTA DI FANTERIA**
Prezzo d'abbonamento normale L. 50.- per L. 45.-
Militari 30.- per L. 27.-
- LE FORZE ARMATE**
Prezzo d'abbonamento normale L. 50.- per L. 45.-
Militari 30.- per L. 27.-
- RIVISTA «L'AEROTECNICA»**
Militari L. 35.-
- L'ITALIA D'OLTREMARE**
Rivista quindicinale illustrata dell'Impero.
Prezzo d'abbonamento normale L. 54.- per L. 46.-
- L'AZIONE COLONIALE**
Settimanale dell'espansione italiana
L. 20.- per L. 18.-
- L'ITALIA COLONIALE**
Rivista mensile dell'espansione imperiale
L. 35.- per L. 28.-
- «IL GIORNALE D'ITALIA»**
(sei numeri la settimana) L. 75.-
- «IL PICCOLO»** L. 75.-
- «LA VOCE D'ITALIA»** L. 12.- per L. 10.80
- IL GIORNALE D'ITALIA AGRICOLO**
L. 30.- per L. 18.-
- LA TRIBUNA**
(sei numeri la settimana) L. 75.-
- «LA TRIBUNA ILLUSTRATA»**
L. 23.- per L. 21.-
- «IL TRAVASO»** L. 23.- per L. 21.-
- IL POPOLO DI ROMA**
(sei numeri la settimana) L. 75.-

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA: L'APPARECCHIO INGLESE FAIREY • BATTLE •
MONOMOTORE DA BOMBARDAMENTO DIURNO, MOTORE ROLLS-ROYCE • KESTREL •

CALANI
1942