

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

IMPARARE
la

GEOGRAFIA

Chi scrive è stato scolaro e studente come tutti voi, perciò conosce le gioie e le pene della scuola, delle lezioni in classe, dei saggi a casa, della lezione da imparare, delle interrogazioni, delle materie antipatiche, degli esami e via dicendo, come voi, e meglio di voi, perché si giova delle sue esperienze e delle vostre, dato che vive tutti i giorni assieme a voi, o di voi legge — in lunghe lettere — le confidenze.

Chi scrive sa, dunque, con precisione che la geografia è una materia nella quale quasi tutti gli scolari sono tutt'altro che forti. Come si spiega ciò?

Vedete un po' cosa succede in questi tempi, in questi giorni. I giornali e la radio « rivelano », anzi « scoprono » continuamente paesi, regioni, Stati sconosciuti; città, mari, isole, fiumi mai sentiti nominare. Credete forse che quei paesi, quei fiumi, quelle isole se li inventino i giornalisti, oppure lo Stato Maggiore nipponico, ad esempio, per vantare fantastici successi? Disilludetevi, disingannatevi. Quei luoghi esistono, sono incastrati nella crosta terrestre, vivono; soltanto che voi li ignorate.

Ignorare una cosa o più cose non è, forse, una vergogna; è, però, senza dubbio, una deficienza, un segno di povertà rispetto a chi sa e vive nella conoscenza. Noi ci preoccupiamo di conoscere la nostra abitazione, la strada dove abitiamo, il nostro quartiere, la nostra città o il nostro villaggio. Perché non dovremmo conoscere città, villaggi, quartieri lontani da noi?

Molti dicono: « Vorrei avere del denaro e viaggiare, andare all'estero ». Però costoro non conoscono nemmeno l'Italia. La grande maggioranza dei romani, ad esempio, non conosce nemmeno Roma!

Ma torniamo alla geografia. Troppi scolari e studenti disprezzano la geografia. Essi dicono: « La geografia è una materia noiosa: elenchi di nomi di fiumi, di montagne, di città, di laghi, di isole; e spesso questi fiumi, città, laghi,



GIOR XX

LUCI E OMBRE IN UN AEROPORTO DI GUERRA (Disegno di Tosi)

monti, ecc., hanno due nomi, e questi nomi sono scritti in due o più lingue diverse. Impossibile ricordare tutto: fra i nomi di persone e di luoghi e le date della storia e i nomi e i dati della geografia la testa diventa come un pallone gonfiato ».

Hanno ragione di affermare questo certi scolari? Essi hanno ragione e torto insieme. Difatti, se nomi e dati sono letti distratamente e senza entusiasmo e, ciò che più conta, senza fantasia, cioè con il cervello chiuso o retrattorio ad ogni immaginazione, la geografia è uno stupido tormento. Ma se, invece, si legge, si studia, si ascolta con cervello fervido d'immaginazione, la geografia rappresenta un immenso scenario pieno di fascino, di poesia, di imprevisto.

Lo studio della geografia è una avventura continua nella quale lo spirito si bea e l'intelletto si fa sempre più acuto, curioso, pene-

trante. Naturalmente, se lo scolaro prova avversione per questa materia, non è sempre colpa sua, comunque non è tutta colpa sua. E' nostra convinzione che la maggioranza degli insegnanti non sappia raccontare. La geografia, difatti, non si insegna, ma si racconta; i testi di geografia sono degli elenchi di nomi, aridi e senza interesse. Ma l'insegnante dovrebbe commentarli, ravvivarli, oseremmo dire romanticarli. In un testo che, per molte ragioni, si dovrebbe ritenere una opera intelligente e moderna, leggiamo, ad esempio: « Gli Stati di Europa si dividono: a) in grandi Potenze; b) medie Potenze; c) piccole Potenze; d) minime Potenze ». Che significa ciò, di grazia? Che il ragazzo sappia che in Europa ci sono Potenze grandi, medie, piccole e minime non ha assolutamente nessuna importanza: semmai gli interesserebbe conoscere quali sono le grandi e quali le piccole; ma di

ciò il testo che abbiamo sotto l'occhio non fa cenno alcuno.

Nella grande ignoranza che regna sovrana in fatto di geografia, la guerra attuale, con le notizie relative a grandi battaglie e a grandi conquiste, ha rivelato l'esistenza di luoghi che la grande maggioranza delle persone non hanno mai sentito nominare, nemmeno a scuola. Forse a molti è nato ora il desiderio di sapere, di conoscere, di studiare. Peccato, però, che, a cominciare dai giornali quotidiani, nessuno si preoccupa di soddisfare tanta curiosità. Basti dire che un giornale romano, allorché i tedeschi giunsero l'estate scorsa sul Dnieper, scrisse su tutta la pagina che « tutta l'Ucraina era stata conquistata »!

Non basta. Per un mese di seguito la maggioranza dei giornali italiani, ivi compresi — crediamo — quasi tutti i giornali della Capitale, pubblicarono titoli e titoloni

dove compariva ogni giorno e più volte al giorno il nome di una città russa che non esiste. Si tratta di Feodosia, che quasi tutti avevano battezzato Teodosia (per quale ragione, poi, rimane un mistero). Naturalmente, nessuno si è sentito in dovere di consultare, non diciamo un'enciclopedia, ma nemmeno una carta geografica delle più modeste. E il lettore ignorante, poveraccio, seguita ancora oggi a parlare degli sbarchi russi a Teodosia... E poi certi giornalisti fanno della strategia! Sarebbe molto meglio se studiassero un atlante, Consigliamo loro, logicamente, di incominciare dallo studio dell'Italia: in tal modo qualcuno si accorgerebbe che il Brenta non è un affluente dell'Adige e che l'Isonzo non è il « primo » fiume d'Italia, ma il più « sacro ».

Come vedete, cari giovani amici, anche l'ignoranza in fatto di geografia può avere delle spiacevoli

In questo numero:

AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA
SPACCATO E VEDUTE

Curtiss Hawk
P. 40

con descrizioni
e caratteristiche

LA SETTIMANA ESTERA

Tra i più moderni aeroplani della moderna aviazione giapponese, figurano il «Nakajima 98» e il «Mitsubishi 98». Si tratta di due bombardieri pesanti muniti di due motori a stella a 14 cilindri da 1.000 cavalli ciascuno. Ambedue questi apparecchi possono trasportare un notevolissimo carico di bombe e raggiungono una velocità massima di 500 Km./ora. Il loro armamento consiste in sei mitragliatrici.

È stato annunciato da Madrid che il numero delle officine che lavorano per l'aviazione è raddoppiato in confronto a quello del 1936, e che vari prototipi sono stati studiati e realizzati. Un motore da 750 cavalli è stato messo a punto definitivamente dopo prove di funzionamento di 52 ore, ed è stata iniziata la sua produzione in serie, mentre numerosi tipi di aeroplani sono stati sottoposti all'approvazione dei competenti organismi del Ministero dell'Aviazione.

Una importante fabbrica di cellule e di motori è stata istituita nei sobborghi di Madrid. E' da notare che tutte le officine si sforzano di impiegare la maggiore quantità possibile di materiale di fabbricazione spagnuolo, limitando l'impiego di quei materiali la cui importazione è resa difficile dalle attuali circostanze.

LUIGI GRECI

no quasi completamente denudati per ridurre al minimo il peso.

Da cinque ore, lunghe, snerventi, il battellino andava alla deriva, sbalottato dalle onde, quando il secondo pilota, lontanissimo, udì un lieve rumore e dette l'allarme. Gli occhi dei naufraghi frugarono invano nell'oscurità, ma il rumore sordo si fece più distinto e vicino sinché fu chiaro trattarsi di un motore e apparve sul mare confusa una sottile e lunga sagoma nera.

Il marconista fece qualche richiamo con la pila per segnalazio-

le si profilò vicina e — mentre il capitano Marini gridava: «Italiani! Siamo italiani!» — una voce straniera eppure amica rispose sul mare: «Germania! Germania!». Quale più fantastico e commovente incontro di questo, mentre gli ultimi guizzi del razzo arrossavano la cresta delle onde, subito inghiottita dalla cupazza del mare e del cielo? Pochi minuti dopo, gli eroi alati e gli eroi degli abissi si ritrovavano tutti a bordo del sommergibile.

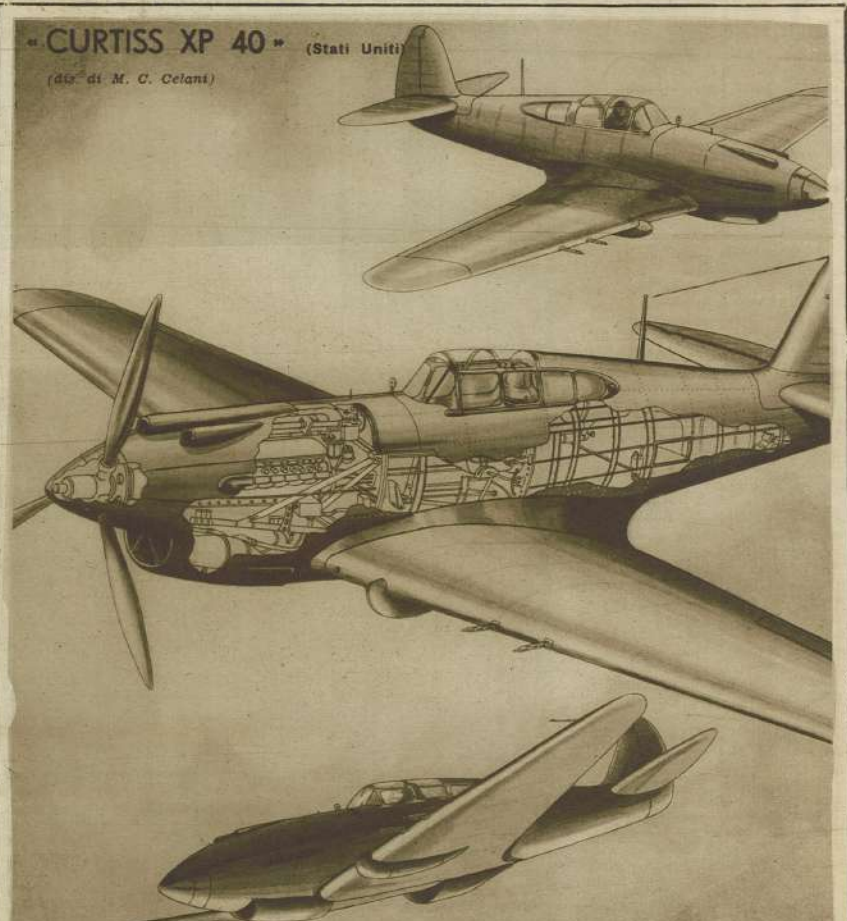
La voce del capitano Marini non è avveza a lasciar tradire l'emozione e la lunga odissea vissuta è stata narrata con una semplicità eccezionale. Soltanto quando ha raccontato dello straordinario incontro sul mare e delle accoglienze e delle premure dei camerati tedeschi, la voce si è animata ed ha vibrato di gratitudine. Poi ha avuto un fremito fiero e lungo quando ha detto di un camerata scomparso che il mare ha voluto inghiottire insieme con lo «Sparviero» e quando ha promesso che il suo sacrificio non resterà invendicato.

Un siluro destinato a non perdonare suggerirà presto la promessa. Il capitano Marini e i suoi ragazzi sono uomini di legato e di parola. Gli inglesi non tarderanno molto ad accorgersene.

Il rumore cessò subitaneamente e la sagoma nera scomparve inabissandosi. Allora fu lanciato un razzo che, dopo un breve volo, ricadde presso il battellino minacciando di incendiario. Sembrava una disdetta, tanto più che da bordo non potevano respingere il razzo, né allontanarsene, e fu proprio quella invece, la salvezza. La sagoma scura che i nostri avevano avvertita era quella di un sommergibile germanico e i marinai si avvidero dei naufraghi soltanto perché il razzo li illuminava con la luce.

Gli aviatori stavano lottando disperatamente con la fiammata, quando la sagoma del sommergibile

GLI AEROPLANI DEI PAESI IN GUERRA



Il monoposto da caccia «Curtiss XP 40» è un monoplano ad ala bassa a sbalzo, costruzione metallica. L'ala trapezoidale è divisa in tre parti con un longherone principale, due ausiliari, irrigidimento interno, copertura in lamiera levigata. Le alette d'intradosso sono applicate fra alettone e fusoliera. La fusoliera ha sezione ovale ed è in costruzione a guscio in dural. Gli impennaggi orizzontale e verticale sono a sbalzo, la deriva ed il piano fisso di coda in costruzione interamente metallica, il timone di profondità e quello di direzione hanno lo scheletro in dural, e sono ricoperti in tessuto. Il carrello è retrattile nell'ala, i semi-carrelli sono a sbalzo. Le ruote sono alloggiare in supporti a smorzamento ad olio, gambe elastiche pneumatiche. Il gruppo motore-propulsore consiste in un motore «Allison C. V. 1760 D. 1» raffreddato a liquido con dodici cilindri a V. Il radiatore è collocato sulla parte centrale della fusoliera dietro al bordo d'uscita dell'ala. Il radiatore dell'olio è sotto il motore; l'elica tripala «Curtiss» è in metallo a passo regolabile, i serbatoi del carburante sono dietro il sedile del pilota e nell'ala. Il serbatoio del lubrificante è disposto dietro il motore. L'armamento consiste di mitragliatrici rigide sulla parte dorsale della fusoliera con tiro attraverso l'elica. L'abitacolo del pilota è chiuso. Il velivolo è munito di dispositivi radio e d'inalatore. Le caratteristiche sono: lunghezza m. 7,6; apertura alare m. 9,1; peso in assetto di volo Kg. 1.800; velocità massima Km. 640; velocità di crociera Km. 482; tempo di salita a 6.000 metri 6 minuti; autonomia Km. 1.100.

Romanzesca avventura, quella di cui è stato protagonista il capitano pilota Marino Marini, frequentemente citato sul Bollettino del Quartier Generale per le ardimentose imprese compiute.

Sul Mediterraneo c'era stata partita di caccia grossa. Era stata segnalata una notevole formazione navale inglese e da una nostra base si erano levati in volo alcuni «Sparvieri», i nostri magnifici

CRONACHE aneddotiche della guerra AEREA

aeroduranti, al comando appunto del capitano Marini. L'azione contro il nemico era stata fulminea e vittoriosa e proprio l'apparecchio dei caposquadriglia aveva centrato in pieno un grosso biplano britannico, un incrociatore di parecchie tonnellate. Quella sera, però, alla base, la festa della vittoria era stata troncata dal mancato ritorno del velivolo del caposquadriglia.

Un suo gregario, il sottotenente M., raccontò che, dopo avere situato l'incrociatore, lo «Sparviero» di Marini, proprio mentre si trovava nei critici istanti della rotta di scampo, gli raggiunto da due cannonate della reazione contraria della nave colpita, era stato assalito alle spalle da due aerei della caccia avversaria e costretto ad ammarare in fiamme. Il sottotenente M. aveva visto l'equipaggio uscire dall'apparecchio e rimanere aggrappato alla fusoliera e alle ali e aveva dovuto fare ritorno per non essere a sua volta abbattuto. Il capitano Marini e i suoi compagni o erano fatti prigionieri o erano successivamente stati inghiottiti dal mare.

Una greve ombra di tristezza colò sul campo e attanagliò l'animo di tutti quegli uomini pure avvezzi a sfidare e ad affrontare serenamente la morte ogni giorno. Uno dei migliori, un affondatore temerario e valoroso, non avrebbe più fatto ritorno e con lui non sarebbero più tornati i suoi eroici compagni. Invece, proprio quando ogni speranza sembrava dovesse ormai considerarsi perduta, giunse la notizia del miracolo attraverso una breve telefonata, che metteva in scompiglio festosamente tutta la base. Il capitano Marini faceva ritorno, prodigiosamente salvato insieme con i suoi uomini, sottratto alla morte dagli eroi degli abissi del mare.

Più tardi il Comandante stesso poté raccontare con una estrema semplicità di parola — la sua strepitosa avventura al suo generale e ai camerati che gli si stringevano intorno commossi, facendogli festa. Colpito da due cannonate che avevano bloccato il motore centrale e quello di destra, lo «Sparviero», con uno sforzo supremo stava risolvendosi, quando su di lui si abbatterono le raffiche di mitraglia di due «Hurricane» e fu la fine. Con il motore di destra già in fiamme, l'aereo ferito a morte precipitò con una velocità di trecento chilometri all'ora in mare, ma non si infiliò nelle onde inabissandosi, perché il capitano Marini riuscì a richiamare i comandi e a fare impennare l'apparecchio tanto da costringerlo a cadere di piatto.

Il velivolo era già sommerso insieme con tutto l'equipaggio quando aveva inizio una serie di eventi prodigiosi e veniva riscagliato in aria, come sospinto da una forza misteriosa, ricadendo poi sull'acqua dove rimaneva galleggiando quel tanto che permetteva agli uomini di uscire dal cielo della fusoliera e di mettere in mare il providenziale battellino di gomma su cui si imbarcavano, mentre lo «Sparviero», contro il quale si era ancora accanita la furia delle mitragliatrici di tre cacciatori inglesi, veniva riscuotito per sompero dalle onde tempestose.

Dopo aver tonzato ancora per un quarto d'ora sui naufraghi, i tre apparecchi nemici si dileguarono verso l'orizzonte dove già erano scomparse le navi superstiti del convoglio. Il battellino, forse buocato da una pallottola di mitraglia, perdeva continuamente aria e bisognava provvedere a rifornirlo continuamente perché potesse resistere: fatica a cui si pensava perché il buio della notte era sceso sul mare e un'aria ghiacciata percuoteva i naufraghi che si era-

consequenze. Uno potrebbe andare, ad esempio, a tuffarsi nell'Isoneo e finire a capofitto nella ghiaia del fiume spesso asciutto come una strada campestre.

Un uomo, uno studioso insigne, che, in fatto di geografia è un maestro, anzi il maestro dei maestri, si è reso conto di questo difettaccio degli italiani ed ha pensato di scrivere un libro molto semplice e molto divertente che narrasse la geografia. Questo maestro è nientemeno che Giovanni De Agostini — nome che voi certamente conoscete — il quale ha scritto, per voi ragazzi, un libro che si intitola «Italia viva». Il prof. De Agostini non ha scritto per i grandi, ma per i piccoli, perché ha capito che «ormai» i grandi si accontentano di sapere che nella penisola di Crimea i russi hanno operato un disastroso sbarco a Teodosia, vale a dire in un paese immaginario.

In uno dei prossimi numeri del nostro giornale faremo insieme una

Piccolo Dizionario AERONAUTICO

AEROLINEA — (Vedi linea aerea).

AEROLOGISTA — Persona addetta ai servizi aerologici (vedi aerologo e geofisico).

AERONAUTA — Persona che governa e viaggia su aeromobile. Il vocabolo è in disuso e si riferiva particolarmente ai piloti degli aerostati.

AERONAUTICA — Il complesso delle scienze, della tecnica e dell'attività relativo agli aeromobili d'ogni specie e alla navigazione aerea.

AERONAVE — Dirigibile con o senza cabine per trasporto di persone.

AERONAVIGAZIONE — (Vedi navigazione aerea).

AEROPARCO — Parco di aeromobili.

AEROPLANO — Apparecchio più pesante dell'aria, costituito da un'insieme di superfici, a motore, che parte dal suolo e ritorna al suolo; si intende, quindi, un apparecchio terrestre, distinto da idrovolante (vedi).

scorribanda a traverso il delizioso volumetto che rappresenta per voi un'Italia viva, vivente. E ricordatevi che il prof. De Agostini fa viaggiare i suoi giovani amici sull'aeroplano. Certamente ci divertiremo.

GASTONE MARTINI



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Piazza del Popolo, 18 - Roma
Telefoni: 67-576 - 671-178
681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25 - Semestr. L. 14
un numero centesimi 60
numeri arretrati ed estero
il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITARIA ITALIANA - Piazza della Borsa n. 3-16 - Milano. Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna.

Eseguiti i versamenti sul conto corrente postale N. 1/24718

I Idromodelli

I PRIMATI DI PELEGI

Da anni a Trieste si svolge un concorso per idromodelli, ma le notizie che ne ho sono incomplete poiché i triestini non hanno mandato tutti gli anni i resoconti dei tagliati delle gare. Non sono pertanto in grado di potervi riferire circa le particolarità tecniche dei modelli partecipanti a quel concorso ed è un vero peccato perché qualche cosa d'interessante ci deve pure essere stato in questi ultimi anni. Comunque, i primati di Pelegi non sono ancora stati superati.

E vediamo a questi primati. Il giorno 5 giugno 1938-XVI alle ore 20.15 l'aeromodellista Giulio Pelegi di Genova eseguì un tentativo di primato per la categoria «idromodelli a matassa elastica». Il modello era stato progettato da Fabio Calcaprina, vecchio ed esperto aeromodellista genovese; la costruzione era opera di Pelegi. Come potete osservare dalla figura 11 «Rondine» era un modello assai semplice, a tre galleggianti, munito di due matasse motrici che azionavano due eliche coassiali ruotanti in senso inverso. Il tentativo ebbe luogo sullo specchio d'acqua di Cornigliano e fu coronato da successo. Il modello percorse metri 723 in 1'08"3/5, stabilendo così il primato internazionale di distanza e superando di 19" e 3.6 il prima-



to di durata del francese Vincere. Poiché tuttavia il Regolamento F. A. I. sui primati dei modelli volanti stabilisce che per battere un primato di durata occorre superare il primato precedente di almeno 30", il primato di Vincere non fu battuto. Dopo la parentesi del Concorso Nazionale (nel quale il «Rondine», trasformato in «terrestre», vinse nella categoria A), Pelegi continuò i suoi tentativi e il giorno 15 ottobre, sullo specchio d'acqua dell'Idroscalo di Genova, riuscì a battere il primato internazionale di durata, con lo stesso «Rondine» che si manteneva in volo 1'30"1/5.

Ma sentiamo quello che il primatista comunica in merito allo andamento delle prove: «Domenica 5 giugno, alle 18.30, ero all'idroscalo seguito dagli amici Calcaprina e Burrone. Il modello pronto attendeva gli ultimi ritocchi.

Feci qualche prova perfezionando l'assetto di volo e attesi la Commissione. Verso le 19.30 questa s'imbarcò sul motoscafo messo a nostra disposizione. La seguì con l'intento di fare delle prove come tutte le altre, non pensando ai primati. Ci dirigemmo verso Cornigliano per avere più spazio. La serata era meravigliosa, senza un soffio di vento; il mare calmissimo assumeva una tinta verdastria che gradatamente s'imbruniva col sopraggiungere dell'oscurità. Il cielo terso e ancora azzurro era macchiato del colore della notte; tuttavia ci si vedeva ancora molto bene. Arrivati sul posto mi assicurai ancora della messa a punto. Salto quindi sulla vicina diga del porto, detti una carica molto sostenuta. Fatto questo, presi nuovamente posto sul motoscafo che arrivò al largo dove il mare sembrava più calmo. Verificai un'ultima volta le incidenze; tutto a nostro. Misi il modello in acqua mentre Burrone teneva le eliche. L'istante era decisivo; un po' di coraggio ancora e la certezza di una completa riuscita prese campo in me... Al segnale le eliche furono lasciate in libertà... il modello con velocità crescente cominciò a fiottare, deviano sensibilmente, cominciai a cercare la giusta direzione. Ebbero l'impressione che non superasse la grande resistenza dell'acqua, ma ecco un galleggiante che emerge e l'altro subito sul pelo (dell'ac-

qua); uno sbalzo ancora e tutto si trovò fuori. «Aveva decollato!». Fu questo il momento culminante della prova... Il modello percorse qualche metro a pochissimi centimetri dalla superficie del mare per puntare poi decisamente verso l'alto, si allontanava veloce mantenendo sempre la stessa direzione... Adesso il modello era lontano come una piccola rondine vagante nello spazio che ancora si allontanava.

Ed ecco poche parole sul primato di durata: «Sabato 15 ottobre, dopo un primo tentativo fallito due settimane prima, ero nuovamente alle prese per la prova di durata che doveva riuscire egregiamente. Come è noto, il 5 giugno, per un soffio non riuscii a superare, dei 30" prescritti, il modello del francese Vincere. Stabili soloamente quello di distanza con 722 metri. Questa distanza credo sia rilevante in quanto ebbi la fortuna di ottenere un volo perfettamente rettilineo. All'incontro la durata di 1'30"1/5 si può superare più facilmente, basandosi esclusivamente sulla durata dell'elastico. E' evidente che un modello idro richiede una potenza molto superiore che non un terrestre; appunto per questo non ho realizzato un tempo considerevole.

Abbiamo visto dunque che i primati di Pelegi, furono stabiliti sul mare e il primo a sera inoltrato. Sono sicuro che tali primati potranno essere superati entro quest'anno facendo partire i modelli da una piccola fossa scavata nel bel mezzo di un vasto campo, su terra ferma, ove si possano sfruttare eventuali termiche. E' noto infatti che, secondo le norme F.A.I., non è necessario che il modello torni a posarsi sull'acqua, mentre in un primo tempo ciò era tassativo.

In occasione del Concorso Nazionale R.U.N.A. di Roma indirà un concorso per idromodelli formula F.A.I. nell'intento di ottenere un miglioramento di detti primati.

(Continua).

Aeromodellismo all'estero

UN PICCOLO VELEGGIATORE
Di carta argentata, chiamato «Magivole» entusiasma il pubblico in occasione di una recente fiera di Parigi, con le sue eleganti evoluzioni e le figure acrobatiche, che un operatore gli faceva compiere avvicinando un bastoncino di ebanite, preventivamente strofinato con un panno di lana.

IL MOTORE A VAPORE — Ha avuto i suoi fautori anche fra gli aeromodellisti. Fra i diversi progetti e realizzazioni indubbiamente interessante è stata la costruzione di un motore a turbina del francese G. Sablier ben noto come progettista di motori a scoppio. Dopo un primo motore bicilindrico a funzionamento promiscuo e cioè razionale tanto ad aria compressa che a vapore, il Sablier ideò il predetto motore a turbina molto interessante per la sua semplicità di costruzione e che poteva raggiungere una potenza in un terzo di HP. alla velocità regolare massima di 3000 giri al minuto, mentre il peso totale non superava i quattrocento grammi. Questo motore poteva altresì venire impiegato su modelli di imbarcazioni o per altre applicazioni varie con semplici modifiche di dettaglio.



Quattro mitragliatrici che non spararono più.

Notioni elementari di aerodinamica

(Continua dal numero preced.)

In linea generale potremo scrivere, sostituendo a P ed R i valori noti:

$$5) Cp \times d \times S \times V^2 = Q \times \cos p$$

$$6) Cr \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p + T$$

dalle quali risulta che per $p = 0^\circ$, volo orizzontale, essendo $\cos 0^\circ = 1$ e $\sin 0^\circ = 0$, la 5) diviene uguale alla 1) e la 6), annullandosi il termine $Q \times \sin p$, diviene uguale alla 2).

Ne segue che per il volo in salita a parità di tutti gli altri elementi, il valore di T deve aumentare, poiché l'angolo p , in salita risulta negativo, quindi $\sin p$ è negativo; diviene negativo anche il prodotto $Q \times \sin p$, e per ottenere lo stesso valore del primo termine della 6), occorrerà aumentare il valore della trazione T, cosa che del resto è intuitiva, poiché l'aeroplano percorre un piano in salita, quindi occorre una forza di trazione maggiore. Inversamente, nel caso del volo in discesa, la trazione T diminuisce, poiché lo stesso peso Q agisce come forza di trazione.

Analogamente ai valori di P ed R, potremo dare il valore T in una forma omogenea a quella di essi:

$$7) T = Ct \times d \times S \times V^2$$

nella quale Ct sarà un coefficiente, che supporremo noto, e variabile, dipendente dalle caratteristiche dell'elica. Sostituendo il valore T nella formula 6), otteniamo:

$$8) Cr \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p + Ct \times d \times S \times V^2$$

dalla quale si ricava:

$$9) (Cr - Ct) \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p$$

Sempre tenendo presente che p è positivo in discesa e negativo in salita, da cui risulta che nel primo caso $\sin p$ è positivo mentre nel secondo è negativo, si può concludere che $p = 0^\circ$ e quindi se $p = 0^\circ$, il secondo termine risulta negativo, quindi, dovendo anche il primo essere negativo, Ct dovrà essere maggiore di Cr ; nel volo in discesa, il secondo termine risulta positivo, Ct dovrà essere minore di Cr ; nel volo orizzontale, essendo l'angolo $p = 0^\circ$ e quindi se $p = 0^\circ$, il secondo termine risulta nullo, quindi, dovendo anche il primo essere nullo, Ct dovrà essere uguale a Cr .

Queste conclusioni coincidono con le considerazioni fatte in base alle prime formule.

Riprendendo la considerazione del volo orizzontale, per il quale Ct deve essere uguale a Cr , si ha $\sin p = 0$ e $\cos p = 1$; le equazioni del volo orizzontale, divengono: per l'equilibrio delle forze agenti normalmente alla traiettoria, portanza P e peso Q:

$$10) Cp \times d \times S \times V^2 = Q$$

per l'equilibrio delle forze agen-

ti lungo la traiettoria, resistenza R e trazione T:

$$11) Cr \times d \times S \times V^2 = T$$

La potenza

Moltiplicando i due termini di questa ultima formula per la velocità, si ottiene:

$$12) Cr \times d \times S \times V^3 = T \times V$$

del motore sull'albero, per il rendimento r dell'elica, da cui risulta $Nd = r \times N$, nel caso del volo orizzontale si ottiene che deve essere soddisfatta la seguente uguaglianza:

$$14) Nn = Nd = r \times N$$

che potremo esprimere nel modo seguente: nel caso del volo orizzontale, e soltanto in esso, la potenza necessaria Nn deve essere uguale alla potenza disponibile Nd , il cui valore è dato dal prodotto del rendimento r dell'elica per la potenza N sull'albero del motore.

(Continua).

Piccola Pubblicità
(una sterlina per ogni mm. di colonna)

Confessiamo. Per pubblicare le righe che seguono noi siamo pagati. Un tanto alla riga. Che i quattrini ci vengano rimessi dal Foreign Office, o dal Secret Service, non importa. L'ordine di pagamento è sempre firmato dal sigaruto signor Winston Churchill, nostro benefattore, da cui, insomma, che tanto fa per contribuire alla vittoria dell'Ente Tripartito.

— AAAA... tutti i nostri popoli quelli che rimangono in piedi); non possiamo aspettare il 1943. (Daily Herald).

— BBBB... bisogna decidere subito; non abbiamo più un'ora da perdere, né un giorno da sciupare (Daily Express).

— CCCC... che cosa, secondo gli Stati Uniti, dovrebbe fare in questo momento l'Inghilterra? (Daily Mail).

— CCCC... con mezzo milione di soldati invadere l'Italia (Post Meridian). [Accidenti, che pubblicità alle bellezze d'Italia hanno fatto all'estero la CIT e l'ENIT. Prenderanno l'Aia Littoria, o la Iati, i turisti inglesi? - n.d.r.]

— DDDD... dove mai ritrovare, e come, le virtù che ci fecero grandi un di? (Sunday Express).

— EEEE... è venuto il momento di mettere da parte l'idea che l'esercito giapponese sia un esercito di second'ordine (Times).

il secondo termine della quale, essendo T una forza e V, velocità, il quoziente di uno spazio per il tempo, esprimerà la potenza, che indicheremo con la lettera N, e più precisamente con Nn , e che chiameremo potenza utile, o potenza necessaria, per il volo orizzontale:

$$13) Cr \times d \times S \times V^3 = Nn$$

Chiamando potenza disponibile Nd il prodotto della potenza N,

GIORGIO BACCHELLI

Forza dell'aeromodellista

Carlo Babbi, Cesena. — La posizione del C. S. L. è già stata oggetto di un accurato studio di Tio, ne, pubblicato su numeri del mese di dicembre 1941. Comunque, per tutti i modelli il C. S. L. deve trovarsi alla stessa altezza (o quasi) del centro di gravità del modello e poco dietro ad esso. L'Eliffel 400 a — 1, è portante, ma tu non puoi dargli quel calettamento, in quanto deve esistere sempre una differenza di incidenza fra ala e piano orizzontale. Nel caso di ala a — 1, il piano orizzontale dovrebbe essere calettato a — 3.

Non so dove potresti trovare riviste estere. Ma, credimi; ormai a vestri poco da imparare nei modelli ad elastico e niente affatto nei veleggiatori. Leggi «L'Aquilone» che ti sarà sempre di sufficiente aiuto. E' migliore il polidivoro, poi il V da scartarsi è il «Gabbiano» (come tu chiami l'Eta di M). No, in un modello ad elastico il arredo retrattile non è necessario se le gambe di forza sono ben profilate. La presenza del peso e delle superfici delle ruote facilita anzi il centraggio. Per il modello è meglio che tu rifaccia anche la descrizione.

Gaio Bernardo, Venezia. — Il tuo articolo sull'attacco a baionette verticali, sarà pubblicato quanto prima. Come vedrai, l'ho fatto seguire da alcune mie considerazioni. Manda pure altri articoli, ma ti prego di curare di più i disegni che è meglio siano fatti su carta da lucido in inchiostro di China (se non ti senti di farli, prega un compagno). Quanto ai modelli ne abbiamo anche troppi. Comunque, se ne hai qualcuno veramente buono mandalo pure, ma bada che esso sia completo di tutte le indicazioni necessarie alla costruzione, e la descrizione sia firmata dal delegato all'aeromodellismo. Saluti a Bartoli e agli altri aeromodellisti veneziani.

24 pagine
magazine
motorini
la
MESSA a PUNTO
DEI MODELLI
A MOTORE

re, ma se questo presenta qualche difetto è necessario ricercare subito le cause ed eliminarle: spostare l'ala se questa è mobile; variare la incidenza agli impennaggi o spostare gli accessori, quali, per esempio, la batteria e la bobina. Questa ultima soluzione è, a nostro avviso, la più pratica, anche perché permette di conservare la linea prestabilita dell'apparecchio.

Per ottenere un buon volo librato bisognerà dunque spostare l'ala all'indietro se l'apparecchio tende a cabrare, o aumentare o diminuire l'incidenza degli impennaggi se questo tende a picchiare. Lo spostamento dei pesi mobili (pila, batterie, bobina, ecc.) deve essere fatto con molta prudenza e a piccolissime dosi — come del resto deve avvenire anche per le altre variazioni da apportare alla struttura del modello — e avendo an-

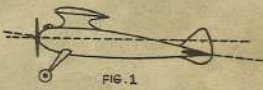


FIG. 1

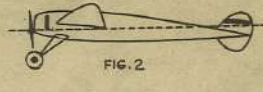


FIG. 2

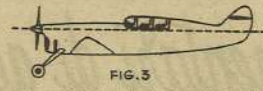


FIG. 3

ne cura che tali spostamenti non risultino provvisori, ma definitivi, nel senso cioè che tali oggetti vengano fissati in modo tale da non poter andarsene a spasso per la fusoliera durante i lanci di prova, o comunque spostarsi sia pure minimamente. Noi abbiamo visto diverse volte apparecchi, meravigliosamente costruiti andarsene in pezzi unicamente perché la pila elettrica si era spostata durante il volo.

Una volta avuta assicurazione che il volo librato è perfetto e che diversi lanci lo avranno confermato, rimontate l'elica e controllate ancora una volta tutte le varie parti, in modo da non dover avere preoccupazioni da questo lato durante il volo a motore. Verificate in ultimo la posizione dei motori, non perché l'elica, così come per i modelli ad elastico, deve avere il suo asse di trazione leggermente inclinato verso il basso.

Questa inclinazione varia con il variare della posizione dell'ala. Se questa è molto alta (a parasole) la inclinazione varierà da 3° a 5° verso il basso (fig. 1). Se l'ala è piazzata di poco al disopra dell'asse di trazione, da 1° a 2° saranno sufficienti (fig. 2) e se l'ala è bassa la sua inclinazione sarà nulla o addirittura positiva (fig. 3).

Dopo aver tutto ben verificato, ed è meglio controllare due volte piuttosto che una, metete il motore in moto e lasciatelo scaldare qualche istante, per evitare un arresto prematuro, ma mai a pieno regime. Per il primo volo è preferibile che l'apparecchio non decoli, piuttosto che avere una partenza dannosa. Non date quindi mai anti-impulso, ma solo qualche secondo di funzionamento, regolato o da un autoscatto o dalla limitata quantità del carburante.

Se il modello decolla liberamente e denuncia perdita di velocità, la sola modificazione da fare è di inclinare leggermente l'asse di trazione verso il basso, senza mai toccare l'ala, perché anche se lo spostamento di questa rendesse il volo corretto durante il funzionamento del motore, una volta venuto a cessare questo, il modello si troverebbe necessariamente con un assetto picchiato e la sua velocità d'atterraggio sarebbe troppo elevata.

Se, al contrario, il vostro apparecchio non decolla, aumentate progressivamente il regime del motore e se, malgrado il pieno regime, questo non parte ancora, diminuite l'incidenza negativa dell'asse del motore fin tanto che questo permetta una partenza facile, ma senza perdita di velocità.

Se prima o dopo la partenza il vostro apparecchio ha tendenza a virare dalla parte della coppia di reazione, aumentate l'asse di trazione dalla parte opposta, mentre se tende a virare eccessivamente in senso opposto alla coppia di reazione occorre diminuire l'inclinazione di cui si era tenuto conto nel progetto.

IL MOTO modello

B.M.1

Presento qui un motomodello che può essere preso come esempio per le proporzioni (mauso più corto di un modello ad elastico, diedro più accentuato, superficie in rapporto alla cilindrata), o riprodotto integralmente con soddisfazione da quei costruttori che sono alle loro prime armi con i modelli a motore.

Il « B. M. 1 » può essere equipaggiato tanto con un motore « Giglio » da 10 cmc. quanto con un « Vega 7 » avendo quest'ultimo eguale potenza (1,5 CV) sebbene la sua cilindrata sia notevolmente minore.

È un buon arrampicatore ed ha dimostrato le sue doti in diverse gare provinciali ed interprovinciali. Ha partecipato con more al raduno di Rovigo vincendo la propria categoria.

L'ala è formata da una serie di centine di profilo « Naca 6412 » calettate a 4° positivi (il profilo di raccordo è sul tipo del « Clark » modificato e con uno spessore dell'8% della corda), e distano fra loro di centimetri il profilo d'estremità e il « Clark Y » da un longherone principale formato da un listello da 5 x 10 mm, e da uno secondario della stessa sezione che serve per distribuire lo sforzo di torsione; il bordo d'entrata è in tondino di 3 mm di pioppo, bordo di fuga in listello da 3 x 12 mm, alleggerito.

L'attacco ala-fusoliera è ottenuto con una baionetta di duraluminio da 1 mm, e da perottini di riscontro.

I timoni di profondità sono formati da una serie di centine in tranciato di pioppo da 1 mm, meno le due centrali in compensato da 2 mm; dal bordo d'attacco in tondino da 3 mm, da due tondini non affilati da 3 mm, che formano il longherone secondario; quello principale è formato da un tondino da 5 mm, in tondino attorno al quale ruota tutto il timone, guidato da due settorini e fissato alla giusta incidenza con due viti e dal bordo di fuga formato da un listello da 3 x 12 mm, alleggerito. In tal modo si può costruire il timone in piano di montaggio senza doverlo fare in due metà separate giranti attorno ad un perottino fisso alla fusoliera.

La fusoliera è formata da una serie di ordinate di compensato da 1 mm, meno la quarta, dove s'attacca la baionetta che è da 3 mm di betulla; da due listelli da 5 x 10 mm, sulle fiancate e da otto listelli da 2 x 3 uno su ogni spigolo.

L'ala ed i timoni sono ricoperti in carta leggera verniciata con il Flatting. La fusoliera può essere ricoperta od in carta pergamina vegetale od in seta a seconda delle possibilità. Il carrello a semi-sbalzo è in tondino d'acciaio temperato da 3 mm.

Però per un novellino in fatto di moto-modelli la difficoltà non sta nel costruire il modello, perché è presumibile che abbia già una certa pratica, ma comincerà invece quando si dovrà far partire il motore. Le pile hanno basso amperaggio; la scintilla è scarsa e scappa da un filo all'altro per lo scarso isolamento. La candela si sporca (miscela troppo grassa), il motore sfernta, fa cinquanta scoppi, poi si ferma.

Poi il nostro aeromodellista riesce a far partire il motore già piazzato sul modello ma il castello, mal calcolato, vibra trasmettendo, amplificate, le vibrazioni del motore.

Non si può quindi, regolare bene la carburazione ed il motore non dà tutta la sua potenza. Fra i castelli più usati ve ne mostro alcuni di cui il primo ed il secondo sono adatti per il « Giglio ». Per i motori più moderni come quelli della serie « Vega » va bene il secondo tipo senza le mensole di dural, una raccomandazione: quando volete provare il modello state sicuri della scintilla. Una buona scintilla, che si deve vedere anche in piena luce solare, e indice di ottima partenza.

Nei « B. M. 1 » l'impianto è così disposto: Bobina fissata sull'ordinata porta-baionetta mentre l'autoscatto e la pila si trovano fra la quinta e la settima ordinata.

Tutti i contatti del circuito vanno saldati a stagno con pasta salda, poi lavati ed ingrassati con una goccia di olio o ricoperti con una goccia di collante. Usate fili ben isolati e di sezione abbondante, le cadute ohmiche saranno minori ed il rendimento risulterà migliorato. Molti impianti che si sono visti in alcune gare importanti erano fatti male; i contatti mal sicuri.

È parlo per esperienza acquisita a mie spese.

Infatti più di una volta l'impianto, per qualche contatto mal realizzato, mi ha fatto perdere la pazienza e cede che tutti gli aeromodellisti, i quali hanno una certa notorietà in questa categoria, abbiano pur essi avuto dei dispiaceri all'impianto.

Un altro osso duro, per le prime volte, è il centraggio.

Il modello di cui sopra non presenta difficoltà particolari di centraggio. Centrate bene in planata. Poi col motore a metà regime fate i primi lanci a mano con un 10-15 secondi di motore. Per quanto il modello risulti cabrato col motore in moto bastano una decina di metri di quota perché esso si rimetta da qualunque posizione. Non preoccupatevi se ai primi lanci scassate l'elica, ne dovrete far tante che urla più, una meno.

In quanto al modello è risultato di una robustezza a tutta prova. Dopo una picchiata da una cin-

Presto sarò in possesso di un regolare attestato d'aeromodellista che coronerà anni di serio lavoro che ho fatto sotto l'unica guida de « L'Aquilone » e del « Costruttore d'aeromodelli ». Per tanto tempo, forse per troppo, fui il solo a Montagnana ad interessarmi e svolgere questa attività, ma oggi ho vinto, giacché ho intorno a me dieci fratelli infiammati in una unica passione, la mia passione, che attendono ogni settimana con trepida attesa quel giornale che ho loro insegnato ad apprezzare ed amare e che è stato per me maestro, guida e stimolo, specialmente nei giorni « neri » quando risa di schermo salutavano i miei primi successi.

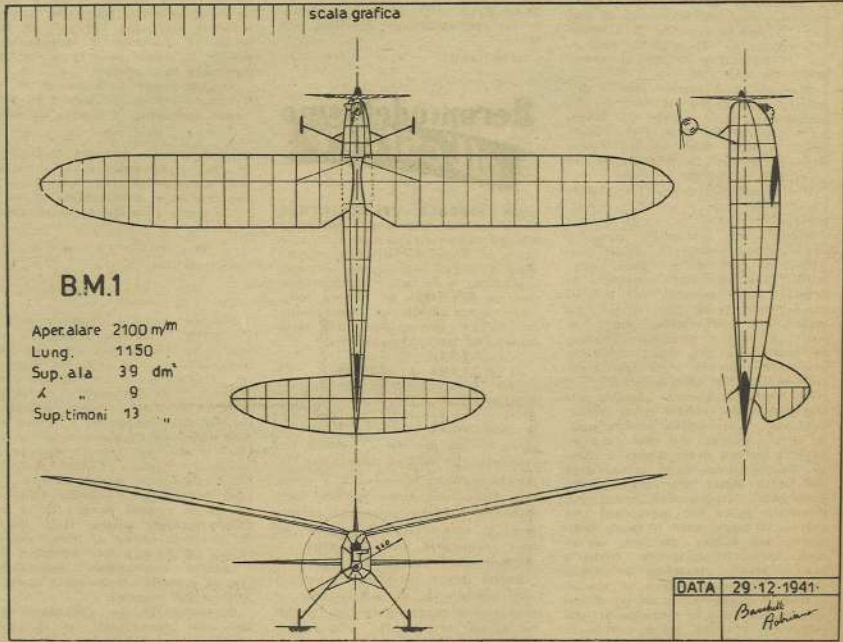
GUIDO DA SOGHE
 Via Alberi, 12 - Montagnana (Padova)

te ventose, anche leggermente, perché il vento può influire sul modello, modificando così e falsando il vostro giudizio e creando dei vortici che sono sempre da temere, è meglio aspettare qualche giorno piuttosto che rovinare tutto per farsi prendere dall'impazienza. Dopo questi brevi e semplici consigli sulle condizioni atmosferiche, vediamo insieme quale sia il modo migliore per avere un massimo di garanzia e di riuscita.

Non è necessario togliere il motore per provare il volo librato; è bene però togliere l'elica che potrebbe facilmente rimanere danneggiata in caso di atterraggio brusco, cosa probabile specialmente se le prime volte.

Prima di lanciare l'apparecchio ed anche prima di portarlo sul luogo di prova, abbiate cura di verificare con la massima attenzione le varie incidenze, le ali, gli impennaggi e il motore; la maggior parte dei difetti proviene da essi. Dopo esservi assicurati che tutto è in ordine, potetevi bene di fronte al vento e lanciate il modello leggermente picchiato e con una certa forza sufficiente ad assicurarvi la capacità di reggersi in aria.

Se il volo è buono niente da di-



quantina di metri di quota (causata dalla rottura della baionetta che era in alluminio da 1 mm); le rotture sommarono ad un'elica in tre pezzi e ad uno strappo alla carta.

Come vedete, poteva andar peggio.

Costruite bene e leggero ed avrete un modello che, oltre ad insegnarvi molte cose, vi darà delle belle soddisfazioni.

Il tempo migliore è stato segnato in seguito a una fuga « per il buon funzionamento dell'autoscatto » nel cielo rodigino durante un raduno.

Il profilo dei timoni è il «Naca M. 3» normale. Le centine alari sono tutte a 80 mm. di distanza fra loro. Le corde alari sono:

centina d'incastro	mm. 180
centine dal n. 2 al n. 9	» 240
centina n. 10	» 235
» » 11	» 220
» » 12	» 195
» » 13	» 140

Le centine del piano di coda distano fra loro mm. 70; apertura 850 mm.

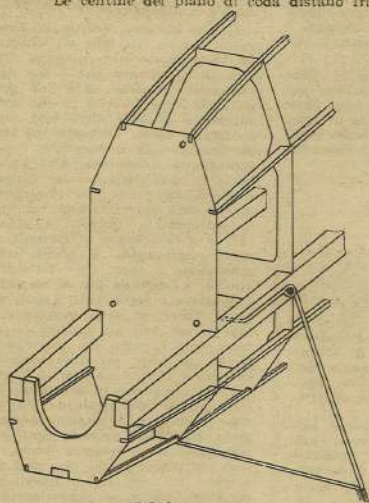


FIG. 1

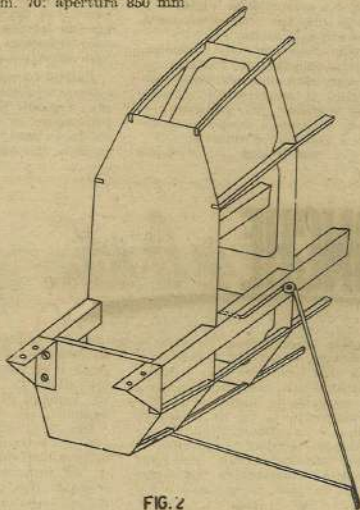


FIG. 2

Le corde del piano di coda, partendo dalla centina d'incastro (n. 1) sono nella seguente tabella:

Numero progressivo delle centine	Corde in millimetri
1	20
2	19
3	18
4	17
5	15
6	10

Le ordinate distano da un asse normale all'asse di simmetria della fusoliera passante per l'ordinata del castello motore e numerando questa col numero 1 avremo la seguente tabella:

Numero ordinate	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Distanza in mm.	0	110	190	260	340	450	555	655	770	880

Per consigli e disegni particolareggiati rivolgetevi pure a me che sarò lieto di aiutarvi.

ADRIANO BACCHETTI
Via Palesa, 20 - Padova

L'impianto di accensione nei motorini

Non è certamente esagerato affermare che almeno il 70 per cento delle note di avviamento e di funzionamento negli attuali motori aeromodellistici proviene dall'impianto di accensione; e ciò più ancora che per la complessità dello stesso, per il fatto che esso è quasi sempre realizzato in modo rudimentale. Troppo lungo sarebbe elencare le cause degli inconvenienti, derivanti da un impianto imperfetto; per contro, esaminandone lo schema potremo renderci conto come non sia difficile, come può a taluni sembrare, l'eliminazione dei citati inconvenienti a condizione che siano rispettate le norme più semplici di elettricità elementare, e di precisione di costruzione. Dallo schema dunque noteremo che, per avere nella candela avvitata, sulla testa del cilindro, l'indispensabile susseguirsi di scintille, ci occorreranno i seguenti organi: un serbatoio di energia elettrica costituito da una o più pile a secco cariche ad una determinata tensione (voltaggio), una bobina che al momento opportuno aumenti la tensione, un condensatore adatto ad assorbire l'extracorrente, un interruttore che permetta la variazione di flusso della stessa. Questi organi; sono collegati e messi in circuito come segue: ad uno degli elettrodi della pila, quello portante il segno negativo (meno), è collegato il filo «a» della bobina, dalla quale si diparte l'altro filo «b» che, unendosi ad uno dei capi del condensatore nel punto «c», va a far capo ad una delle puntine del ruttore e collocato a massa. All'altro elettrodo della pila, quello di segno positivo, fa capo un altro filo che va ad unirsi al punto «d» con l'altro capo del condensatore e quindi a collegarsi con l'altra puntina del ruttore; infine il cavo E uscente dalla bobina va a fissarsi alla candela.

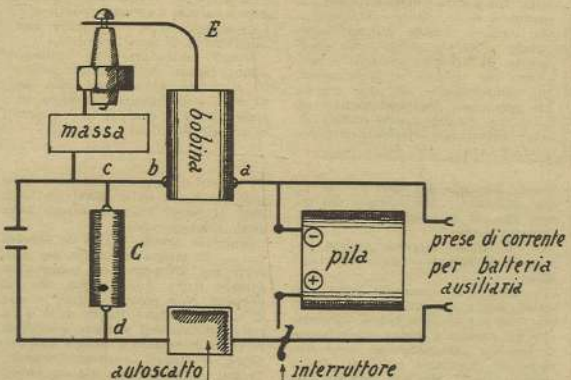
funzionare e quando l'eccentrico del ruttore allontanerà le puntine, la corrente aumenterà di tensione e farà scoccare la scintilla nella candela. Ogni volta che la corrente elettrica fornita dalla pila verrà messa in movimento, incontrerà una certa resistenza nell'attraversare il circuito, resistenza che sarà tanto maggiore quanto più lunghi saranno i conduttori del circuito stesso, ed in rapporto inverso alla sezione di essi, ossia maggiore sarà l'area della sezione trasversale del filo adoperato, minore sarà la resistenza. Questo fatto ha quindi la sua importanza, soprattutto in relazione alle piccole tensioni adoperate; sarà perciò buona norma raggruppare gli organi d'accensione il più possibile in modo da avere un circuito appropriato con cavi non eccessivamente lunghi e di sezione giusta.

In sede di costruzione saranno poi assolutamente da scartarsi le

giunzioni eventuali dei conduttori per semplice atterraggiamento, ma si dovranno effettuare invece saldature ben pulite, facendo scorrere lo stagno con saldatore ben caldo. I conduttori dovranno inoltre essere scelti fra quelli meglio isolati; la miglior cosa sarà anzi di rivestirli ulteriormente con tubetti sterlingati di tela, scegliendo un colore diverso per ogni cavo, in modo da riconoscere subito ad ogni evenienza il filo che ci interessa. Le giunzioni saranno fasciate con nastro isolante senza eccedere nella

quantità, a fasciatura effettuata se ne migliorerà l'isolamento per nellandole con celluloido fuso e molto diluita in acetone. Il perfetto isolamento di tutto il circuito eliminerà molte «piantate» in spiegabili il per il, dato che molte di esse provengono appunto da dispersione di corrente per insufficienza del predetto.

Per la presa di corrente dalla pila



occorre tener presente che i conduttori che vengono collegati agli elettrodi della stessa, devono essere ben fermi e ben aderenti, e soprattutto resistere alle vibrazioni senza staccarsi. Vi sono diversi buoni sistemi per ottenere una efficace connessione pila-candela, ma il più adatto è senza dubbio quello dell'uso di morsetti a pressione che permettono anche il cambio della pila rapidamente.

Nei sistemare il complesso d'accensione sul modello si dovrà aver cura che bobina e condensatore siano sistemati in modo da essere esposti il meno possibile alle conseguenze di bruschi ritorni al suolo inserendo fra il loro alloggiamento tamponcini di gomma che assorbano il più possibile gli urti.

Molte volte a causa di questi ultimi, avviene che un cavo della bobina o del condensatore si stacchi, ma non completamente, magari nella parte interna, senza che ciò venga notato e dando luogo a quelle ben note intermittenze di accensione che l'aeromodelista non sa talvolta a che cosa imputare.

Tensione delle pile. Una pila a secco, per quanto «fresca» e bene carica, sarà difficilmente alla tensione dichiarata sulla rivestitura, o comunque vi sarà per un tempo assai breve. Adottando quelle normali di 4,5 Volt, bisognerà tener presente che se anche la loro tensione fosse esattamente quella indicata dal costruttore, una volta inserita nel circuito, essa si abbassa, sarà di tensione a causa del necessario dislivello che occorre per mettere in moto la corrente del circuito stesso, in modo da divenire assai presto insufficiente. Sarà quindi opportuno l'accoppiamento in serie almeno di due pile da 3 Volt, o meglio ancora tre di quelle cilindriche da due Volt che, pur dandoci una tensione approssimativa di sei Volt in totale, ci faranno economizzare in peso. Sempre in tema di pile occorre poi tener presente che hanno esse pure una resistenza interna che è in proporzione inversa alle loro dimensioni; maggiori saranno queste ultime minore sarà la resistenza stessa.

Con l'essaurirsi della pila la resistenza aumenta. Un buon aeromodelista, quindi, dovrà esserne sempre munito di un certo numero di scorta, il che oggi può rappresentare una seria difficoltà, che peraltro potrà venire ovviata ricorrendo a quelle già esaurite con lo iniettare fra i cilindretti metallici alcune gocce di acido solforico diluito, più o meno, con acqua distillata. Ed inoltre, per chi vorrà essere perfettamente attrezzato, sarà cosa utile munirsi di un milliamperometro, in modo da poter controllare quando sia necessario se il circuito «tiene» o se la pila si sta scaricando troppo rapidamente.

Montaggio di interruttori a tempo. Quando sia necessaria l'installazione, sarà bene invece affrontare incognite con sistemi nuovi non sufficientemente provati, dato che da questi interruttori mal realizzati o male inseriti nel circuito proviene una certa percentuale di guai, adottare i più semplici e già largamente in uso. Oltre agli interruttori a tempo, che servono esclusivamente per le gare, molti esperti aeromodellisti si sono muniti il loro impianto di accensione di un interruttore che permetta, quando il motore è fermo, di lasciare la pila nel suo alloggiamento, senza pericolo che ai scarichi, come avviene talvolta per molti distratti, che non ricordano che se le puntine platinatate rimangono in contatto la corrente continua a circolare.

Accessibilità dell'impianto. E' questa una necessità molto trascurata da gran numero di costruttori. Talvolta, specialmente durante una gara, la possibilità di accedere al gruppo d'accensione con facilità, permetterebbe al concorrente di non essere eliminato per un banalissimo guasto, magari dovuto allo staccarsi di un filo lasciato troppo lento e quindi preda delle vibrazioni. Quante volte casi consimili non sono capitati? Vi sono diversi buoni sistemi di piazzamento che rendono facile e rapido lo smontaggio di motore e gruppo, ma il migliore è senza dubbio quello consistente nel piazzare motore e sistema d'accensione su un castello scorrevole, formato da un telaio di legno o di metallo leggero, che può paragonarsi a un cassetto che può scorrere nel proprio alloggiamento.

Naturalmente, non sono tutti gli accorgimenti che possono eliminare gran parte degli inconvenienti, comunque, la messa in pratica di quelli citati potrà darvi risultati veramente buoni.

MOTORINO SVIZZERO Diesel

DYNO 1°

Ing. Italo Marazza, Vicepresidente centrale degli aeromodellisti svizzeri, ci ha inviato questa lettera, che crediamo utile portare a vostra conoscenza.

«GI-EFFE nell'ultimo numero dell'Aquilone ha presentato ai lettori il motorino Diesel per aeromodelli, riproducendo anche una fotografia di un aeromodello svizzero con motore Semidiesel Etha.

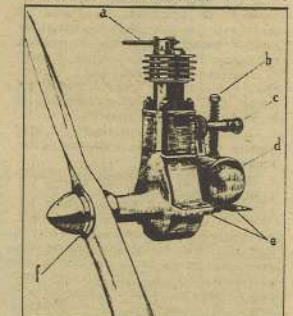
«Mi si permetta di completare l'interessante articolo in parola, aggiungendo che in Svizzera vengono impiegati una decina di buoni motorini svizzeri aeromodelli, ma il migliore, quello che ha dato veramente dei risultati sorprendenti, affermandosi nettamente al concorso nazionale tenutosi a Berna il 28-29 settembre 1941, è il motorino Diesel a due tempi «Dyno 1» costruito dalla ditta J. Klemenz-Schenk di Aeffligen (Berna).

Vale la pena di farne menzione perché si tratta veramente di un motorino provato e controllato dagli organi dirigenti, che dato il suo pronto e ottimo funzionamento e per la sua accurata esecuzione, decise di introdurlo definitivamente, te quale motore Standard nell'aeromodellismo svizzero.

I giovani aeromodellisti sanno per esperienza quanto sia difficile la scelta di un buon motore per il loro aeromodello e quanto gratificanti e in grado di procurare un motorino che non va bene. E' per questo che ho creduto opportuno di indicare loro il motorino Standard svizzero, un gioiello perfetto che procura vera soddisfazione.

I dati tecnici dello stesso, sono i seguenti:

Altezza del motore: 100 mm.; lar-



- a) Leva di regolaggio della compressione
- b) Tubetto arteco del combustibile
- c) Regolaggio arrivo dell'aria
- d) Serbatoio del combustibile
- e) Placca di fissaggio
- f) Sennalatura per il cavo d'avviamento

ghezza: 50 mm.; lunghezza compreso l'albero dell'elica e il serbatoio: 110 mm.; peso, escluso l'elica e il carburante: 100 gr.

Consumo del combustibile: 150-200 cmc. all'ora a seconda del regolaggio.

Il motore è stato collaudato il 13 giugno 1941, dall'Istituto per l'equipaggiamento di servizio degli aeromodelli, diretto dal prof. Ing. Gsell.

Risultato dell'esame: cilindrata 2,04 cmc.; alesaggio 12 mm.; corsa dello stantuffo 18 mm.; potenza al freno 0,09 CV per 7500 giri/min.; peso per CV 1,97 kg.; potenza per litro 44,1 CV.

Insensibilità alla posizione è soddisfacente. Tutte le prove sono state caratterizzate da una messa in marcia potevolmente più sicura di quella abitualmente nota per altri motori di aeromodelli. La commissione aeromodellistica dell'Aeroclub svizzero ha visitato il 25 maggio 1941 lo stabilimento in cui si fabbrica questo motore e in tale occasione essa ha fatto funzionare durante un'ora intera un motorino «Dyno 1» senz'alcun regolaggio in, termedio di qualsiasi natura, ecc.

G. F.

(Continua a pag. 7).

POSTA Aerea

Alberto Mattioli, Pesaro. — E' con molto piacere che ti accolgo nell'aerofamiglia de L'Aquilone. Scrivimi quando vuoi; sono sicuro che sarai uno dei miei migliori nipoti. La tua lettera è seria e sensata. I tuoi propositi sono buoni. Ti saluto affettuosamente.

Fulvio Chiapris, Fiume. — Sono proprio spiacente, amico mio, ma per ragioni politiche, non posso pubblicare la tua battuta di spirito. Io la lodo, ma non posso andare oltre. Tu devi renderti conto che

que lire. Tornando a «L'Aquilone», visto che tu me ne scrivi tanto bene, vuoi dirmi: cosa ne pensi ora che ha quasi completamente cambiato faccia?

Franco Bertone, Torino. — Evvi, va la faccia; tu non mi immagini né vecchio, né con la barba. (Ti dirò in confidenza che a me non piacciono le barbe, perché non posso dirne male perché il mio Presidente e qualche altro mio amico hanno barbe. Le barbe mi fanno pensare alle democrazie; e poi spaventano i bambini. Ah! Avevo detto di non parlare. Ne parlerò il giorno in cui il mio Presidente me ne darà autorizzazione (scritta, naturalmente!). Dunque «L'Aquilone» è e deve essere il giornale di tutti i giovani». E questi non sono elogi, a parer tuo? Tu scrivi ancora: «Leggo da più di un anno L'Aquilone e seguo tutti i suoi articoli. Trovo, se posso esprimere il mio parere, che gli articoli diventano ogni numero più interessanti. La passione per l'aeromodellismo mi è venuta un giorno in cui un mio compagno di scuola mi ha fatto vedere una copia de L'Aquilone. Cominciai a leggerlo e rileggerlo, ecc., ecc. Leggendo ogni settimana la tua Postacera faccio tesoro di tutto quello che dici tu e spero, ecc., ecc.». Via, questi sono elogi, anche se modestamente premessi che non vuoi fare elogi. Non fai parte dei preaverti, bensì di un battaglione Alpini della GIL? Non ti dar pena per questo. Gli alpini sono degli scalatori che non hanno nulla da invidiare agli aviatori. Gli alpini sono scalatori con scarponi e gli aviatori scalatori con le ali. Alla piccozza e alla corda tu hai ora aggiunto centine e lunghe. roni. Tu anurai lontano, amico mio.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Luciano Sommariva, Pavia. — Grazie per aver scritto a macchinetta. Se tutti (tutti quelli che possono, naturalmente) facessero come te, lo risparmierei quella somma che metto da parte ogni mese per comperarmi fra un paio di anni due telescopi. La faccenda dei ritardi è divenuta preoccupante. Ce ne siamo interessati e ce ne stiamo molto interessando, anche a colpi di pistola e di bomba a mano, e speriamo di poter presto ogviare a qualsiasi inconveniente. Ma non dipende tutto da noi, Capito?

Giovanni Gentile, Roma. — Caro Gioiannino, se ti costa tanto andare, anzi venire, qui da noi per la copia arretrata scrivi all'Amministrazione e versa L. 1,20 sul conto corrente postale 12718. A me sembra un poco più complicato, comunque tutti i gusti sono gusti. Vedrà di accontentarti per le copie di propaganda.

Alessandro Mucifora, Acqui-pendente. — Il libro che fa per te è il famoso «Costruttore di Aeromodello». Il prezzo non lo so; la data d'uscita è imminente.

Nicola Mazzotti, Ravenna. — Il solito discorso debbo farlo anche a te. Se sul giornale non compare nulla di Ravenna vuol dire che i ravennati dormano. Noi non possiamo invitare un nostro redattore, fotografo in ogni città e paese per conoscere che diavolo fanno questi benedetti aeromodello. Bisogna che si facciano vivi da loro. Capito? E che questo serva anche per gli altri. Per l'elastico fai domanda alla R.U.N.A. della tua città la quale, se non lo ha, lo chiederà a Roma che, se lo ha, glielo farà usare. Per la foto, leggi quello che dirà Agi.

Guido Guidetti, Torino. — Zio Falcone, affranto dalla lettura della tua missiva, me l'ha passata senza far motto. Ci siamo solamente scambiate un sguardo e ci siamo compresi! Io speravo che tu ti trovassi sotto quel famoso lampadario che tanto fragorosamente è precipitato! E invece niente! Guarda che jello! A proposito, che accidenti c'entra l'indovino, l'alibi, il ciangiamento per dire che a Torino ci sarà un uragano (sì, mi pare che dici proprio uragano) di attività aeromodellistica? Beh, non ne parliamo più. Ho letto anche il tuo pezzullo e dopo ho bevuto un pezzuolo con limone. Salutoni e pizzicotti, caro luogotenente!

CRIVELLO II

— Volete dire che porterete cammelli, negri e asini a bordo del Tiburón? — domandò petulantemente Renata.

— Naturalmente no, madamigella — replicò piccato Garrone, imbarandosi esageratamente. — Intendo dire che assisteremo alla partenza della carovana e la prenderemo qui fra un quindicina di giorni.

— Siate chiaro nel fornire l'itinerario — raccomandò Verna.

— Più che un itinerario, fornirò. Troverò una guida.

— Non vi preoccupate, commendatore — intervenne Valtetra. — Gli africani non si smarriscono mai. O meglio, si smarriscono soltanto quando vogliono. Be', andiamo? — propose, salendo a bordo e accennando a Garrone d'itinerario.

— Per mio conto, — dichiarò

ANCHE se lo sai...

Gandela d'accensione. — Che in un motore si parli di «candele», è già una cosa che può sembrare strana; ma più strana ancora può apparire la suddivisione che abitualmente si fa in «candele calde» e «candele fredde». Il linguaggio tecnico ha sovente di queste denominazioni, che pur dovendosi considerare improprie devono la loro nascita ed esistere



alla radicata tradizione e al significato originariamente esatto. Così poteva esser giusto parlare di «candele» quando, nei primissimi motori a scoppio, l'accensione era data da uno stoppino ininterrottamente acceso durante il funzionamento del motore stesso. Poi la «candela» si è evoluta, insieme col motore, è diventata elettrica, si è sviluppata in numerosi tipi, ma il nome le è rimasto.

Come sia fatta una candela di accensione tutti lo sanno. Si tratta di un'astina metallica detta elettrodo, che attraverso un cilindretto isolante in mica o porcellana, e affacciandosi nell'estremità inferiore a una o più punte pure metalliche. La distanza tra le punte e l'elettrodo varia da 0,4 a 0,5 mm, e tra esse scocca la scintilla elettrica che determina lo scoppio della miscela nel cilindro.

E la candela fredda è calda? La distinzione è fatta in base alla lunghezza dell'elettrodo, al numero delle punte, all'impiego. Le candele fredde hanno l'elettrodo piuttosto corto, poco sporgente dal corpo isolante e servono per motori a forte grado di compressione ed alto regime di giri, con raffreddamento ad aria. Le candele calde hanno invece l'elettrodo sensibilmente più

lungo e sporgente dal cilindretto isolante, più punte di accensione e servono per motori a medio grado di compressione, basso numero di giri, con raffreddamento ad acqua.

Per ogni tipo di motore esiste un determinato tipo di candela adatto alle sue condizioni di funzionamento e di raffreddamento, tipo stabilito in base ad esperienze pratiche e che non deve essere sostituito ne con altra marca, né con altri tipi della stessa marca. La candela è un elemento molto importante del motore a scoppio e dal suo irregolare funzionamento possono derivare conseguenze spiacevoli, specie durante il volo, come arresti improvvisi del motore, diminuzione del numero dei giri, vibrazioni. Però ogni cura è posta nella pulizia e nella buona conservazione delle candele e compito di ogni motorista è di smontare le candele dei cilindri inferiori nei motori a stella e nei motori invertiti affinché l'olio, scendendo in basso, non abbia a imbrattarle.

Moschettoni. — Libro, librone, Moschetto, moschettoni. Non si tratta però del moschetto di cui voglio parlare; questo lo si sente nominare spesso sui campi d'aviazione e specialmente nelle scuole di pilotaggio. L'allievo



e pronto per il decollo e ireme d'impazienza. «Posso partire?» — «Aspetta, dice l'istruttore, ha agguanciato il moschettoni?».

Vuole assicurarsi; che l'allievo abbia fissato all'apposito anello il cavo del paracadute che ne provoca l'apertura automatica in caso di lancio. Sempre molto prudenti gli istruttori.

Rossi, uscendo dal riserbo che gli era abituale — son sempre del parere che vi ho espresso ieri sera, commendatore.

E quale sarebbe questo parere, se è lecito? — domandò Garrone.

Dicevo al commendatore — rispose Rossi, fissando bene in faccia Garrone — che per le ricerche che gli stanno a cuore era più che sufficiente assoldare un certo numero di portatori reclutati fra i Bangha stessi. Mettere insieme una carovana a Libreville, farla arrivare in qua, mantenerla e via discorrendo, costituisce un'impresa di dubbia riuscita e una gran perdita di tempo e di denaro.

Garrone guardò con odio il giovane, masticcò qualcosa fra i denti, che per sua fortuna nessuno intendeva, poi, non potendo mordere, sorrise.

(Continua). ANTARES



Il Tiburón si rimpicciava e traballava sul campo...

Il Segreto romanzo

(Continuaz. dai num. precedenti)

— C'è una soluzione, ed evidentiissima — dichiarò con l'aria di aver fatto una scoperta portentosa — Che bisogno abbiamo di andare a Brazzaville, in una tappa o due? Ci andremo facendo dieci tappe; venti, se occorre. L'avete detto voi stesso che, per cento chilometri, ci porterebbe tutti e quattro...

Lo sentite, Garrone? — domandò mestamente Valtetra, crochiando il capo.

Lo sento — rispose sospirando il brav'uomo.

Panfin tornò a rannuvolarsi.

— Oh insomma... — cominciò; ma Valtetra lo interruppe.

— L'Africa è l'Africa! Ve lo volete ficcare una buona volta in testa, mio caro? In Africa, non trovate, come in Italia, aeroporti o campi di fortuna ogni quattro passi, col loro bravo personale a disposizione e le piste bene spianate, magari di cemento. Già vi siete scordato che appena due giorni fa abbiamo corso il rischio di romperci il collo, solo perché non sapevamo dove atterrare? Non si trovano mica ad ogni passo Missioni providenziali con tanto di praticello abbastanza largo dove discendere? E dovete calcolare che, con un carico maggiore, sia l'atterraggio che il decollo sono più lunghi.

Il cavaliere guardò cupo e ostile la punta d'un suo stivale.

— Sarà... — disse poi. — Trovate il modo d'aver sempre ragione. Rimane una soluzione ancora, però. Che bisogno c'è che veniate tutti e due volati? Basterebbe uno solo, e allora... Bé, che c'è da ridere? — domandò impallidito, interrompendosi.

— Scusatemi, — fece Garrone, ricomponendosi — ma mi pare che stiamo giocando a risolvere il famoso problema del lupo, della capra e del cavolo. Ma riflettete una buona volta! Sia il barone che io siamo indispensabili, i soli indispensabili. Lui perché è il pilota, e lo perché sono l'unico capace, date le mie relazioni a Brazzaville e a Leopoldville, oltre alle informazioni che ho, di condurre a felice termine la faccenda. L'alternativa, invece, esiste unicamente per voi, cavaliere bello; o restar qui con la vostra graziosa figliola, mantenendo relazioni decenti col commendatore, o piantarla qui alla mercé dei selvaggi. E per far che cosa,

poi? Per tentar di sorvegliare da vicino, disturbandoli magari nel loro lavoro, due galantuomini che, in sostanza, non hanno altro desiderio che di rendervi un servizio. Davvero che mi domando se vale la pena di esservi amico.

— E' proprio quello che penso anch'io! — rincarò con severa gravità Valtetra.

Il cavaliere si contorceva sotto l'impiacciabile martellare di argomenti.

— Ma voi, Garrone, — obiettò da ultimo, debolmente, prima di darsi per vinto — come giustifichereste il vostro allontanamento?

— Questo è affare mio — dichiarò maestosamente Garrone, — lasciatvi servire. Tutto quel che vi chiedo è di ristabilire relazioni almeno corrette con lui.

— Mal! — ruggì Panfin. — Questo ma, e poi mai!

— Ciò è necessario — proseguì Garrone, senza far caso alla interruzione — perché egli non noti troppo un eventuale prolungarsi della nostra assenza. Concludendo, — dichiarò alzandosi, solenne — il tesoro è là, più che mai alla portata delle vostre mani. Soltanto da voi dipende l'afferrarlo o il lasciarlo al vostro nemico.

Definitivamente vinto, Panfin chinò il capo, e a di sopra della sua schiena curva i due compagni si scambiarono uno sguardo di trionfo.

— Fin da questo momento, — attaccò Valtetra senza lasciarlo respirare — noi possiamo partire. Sarà bene regolare subito la parte pratica. Prima di ogni altra cosa occorre...

— Ho capito... ho capito... — mormorò sordamente il cavaliere, che ormai aveva rinunciato a lottare. — Quanto?

E, con mano tremante, cercò il portafoglio.

XIV

All'alba del dì seguente, il Tiburón rimpicciava e traballava sul campo, pronto a decollare. Ad assistere al solenne spettacolo si erano riuniti gli ospiti della foresta, neri e bianchi.

Saremo di ritorno con la carovana fra una quindicina di giorni, ai più tardi; potete contarmi — dichiarò solennemente Garrone a Verna, pur lanciando un rapido sguardo l'intesa a Panfin, che se ne stava tutto perplesso e crucchiato in disparte.

ridendo volando che male ti fa?

Un celebre asso dell'aviazione accompagnava in visita al Salone aeronautico la famiglia della moglie, e al successo, mostrando i diversi tipi di apparecchi e mettendogliene in vista uno particolarmente agile e leggero, disse:

«Vedete, caro suocero, con questo apparecchio si può volare magnificamente: se voi lo acquistate insieme vi daranno le istruzioni per volare, e vi concederanno il brevetto in dodici quindici ore di volo. Pensate che è proprio un affare... Voi alle sette del mattino partite da Roma e alle dodici e mezzo siete a Tripoli; ripartite alle tre e alle otto di sera potete essere di ritorno...»

Il suocero dell'aviatore parve riflettere, e scuotendo la testa disse di no.

«Che ci vado a fare tutte le mattine a Tripoli? Perché dovrei alzarmi ogni giorno alle sei? Io a Tripoli non conosco nessuno, perciò l'aeroplano per me non è necessario...»

Una volta capitò in una compagnia di buontemponi villeggianti l'aviatore Baracca già celebre; e poiché si stavano imitando nel modo di fare e di posare la personalità più in vista del tempo, Baracca propose l'imitazione di sé stesso. E alzatosi dette un saggio di come si comportava Baracca a mensa cogli ufficiali in volo, a passeggio. Ma il pubblico rimase freddo, impassibile; anzi uno dei presenti, battendogli una mano sulla spalla, lo consigliò: «ma voi non leggete mai i giornali? Baracca è tutt'altra cosa... Voi avete la fortuna di rassomigliargli un poco, ma non ne avete mai visto nemmeno una fotografia...»

IL PREMIO ALI DI GUERRA

Per onorare la memoria dei Piloti Aviatori caduti nell'attuale guerra, l'Editoriale Aeronautico bandisce due concorsi per due libri che diano conoscenza dell'attività svolta, dei risultati conseguiti, degli eroismi compiuti, dall'Aviazione del Tripartito in genere e dell'Italia in specie, nell'attuale conflitto, e in generale nella odierna vita del Paese.

— Uno dei libri sarà destinato ai giovani italiani (di sesso maschile) dai 13 ai 17 anni e, nel quadro della «Carta della Scuola», li esorterà all'arte ed alla scienza del volo.

— L'altro libro sarà destinato alle donne d'Italia, fanciulle, spose, madri, e le esorterà a sentimenti di cosciente ammirazione verso gli aviatori, a guardare all'aviazione con simpatia e letizia.

L'attribuzione del premio «Ali di Guerra» sarà regolata dalle seguenti norme per ciascuno dei due concorsi:

1) Le opere dovranno essere totalmente inedite (con esclusione perciò delle raccolte di articoli od altri scritti già pubblicati), dovranno dimostrare e comunicare una reale conoscenza della vita aviatoria, soprattutto del suo spirito, e inoltre nei suoi molteplici aspetti tecnici, organici, professionali, cioè in modo adatto alla mentalità dei lettori: cui sono destinati, riguarderanno perciò tutte le attività aviatorie militari e civili, sia di studio, di costruzione, di pilotaggio, di lavoro manuale, d'impiego pacifico e d'impiego bellico nelle varie forme d'azione, con adeguato prononziamento delle varie parti.

2) Tutti i generi letterari in prosa sono ammessi (p. es., anche romanzi, novelle, bozzetti), esclusi i generi teatrali, purché l'aviazione ne costituisca l'argomento principalissimo come detto nel paragrafo 1, e non un accessorio.

Le opere potranno o no essere corredate di illustrazioni (disegni o fotografie) salvo la facoltà della Commissione deliberatrice di chiederle aggiunte o modificazioni come detto nell'art. 11.

La lunghezza più desiderabile del testo sarà fra le 150 e le 200

pagine normali dattiloscritte (di 30 righe circa, lunghe ciascuna cm. 18 circa).

3) Il premio per ciascun concorso è di lire cinquemila, unico ed indivisibile; potrà non essere attribuito se nessuna delle opere presentate ne sia ritenuta meritevole.

4) Entrambi i concorsi sono aperti a tutti gli italiani iscritti al P. N. F., ciascuno dei quali potrà presentare una o più opere (senza precludere inedite) sia ad un solo, sia ad entrambi i concorsi; i premi sono riservati alle sole opere che partecipano ai concorsi.

5) Per entrambi i concorsi la Commissione deliberatrice sarà presieduta dal Capo di Gabinetto del Ministro per l'Aeronautica e composta del Presidente dell'Ufficio Editoriale Aeronautico, del Capo dell'Ufficio di Collegamento

dei premi; avranno luogo in Roma il 28 marzo 1943-XXI, anniversario della costituzione della Regia Aeronautica; la Commissione ha però facoltà:

— di deliberare prima di tale data e di notificare tale deliberazione agli autori dei lavori presentati chiedendo la loro accettazione;

— di prorogare la data di assegnazione e consegna dei premi;

7) I manoscritti dovranno essere nitidamente dattilografati sopra una sola facciata della pagina, numerati in ogni foglio e indirizzati in plico raccomandato, n. 5 copie, all'Editoriale Aeronautico - Piazza del Popolo, 18 - Roma.

L'Editoriale Aeronautico darà ricevuta dei manoscritti giunti: in caso che successivamente essi vadano smarriti o distrutti prima dell'assegnazione del premio, verrà

pubblica conoscenza per mezzo dei periodici editi dall'Editoriale Aeronautico.

10) Se l'opera prescelta sarà tra quelle anonime, l'Editoriale Aeronautico procederà all'apertura della busta contenente il nome ed il cognome dell'autore e farà poi distruggere le altre buste non sigillate.

11) Dato lo scopo di propaganda aeronautica che i concorsi si prefiggono, la Commissione deliberatrice ha facoltà:

— di derogare da talune delle condizioni di cui negli articoli uno e due delle presenti norme;

— di chiedere all'autore di apportare modificazioni al titolo, al testo, alle illustrazioni dell'opera; se l'autore rifiuta o comunque non si addivenga ad un accordo entro un mese di tempo dalla notifica di cui all'art. 6, egli s'intenderà rinunciatorio al premio e la Commissione deliberatrice riprenderà la facoltà di assegnarlo ad altri.

12) Le opere prescelte resteranno di proprietà degli autori, ma nell'assegnare il premio l'Editoriale Aeronautico potrà avocare a sé il diritto di pubblicarle in base ad un contratto d'autore, a percentuale, il cui testo è depositato presso la Amministrazione dell'Editoriale Aeronautico.

13) I dattiloscritti non prescelti verranno distrutti.

14) La partecipazione al Concorso implica l'accettazione delle condizioni del presente bando.

15) Il presente bando è stato redatto d'intesa con il Ministero della Cultura Popolare.

IL PRESIDENTE

IL MOTORINO SVIZZERO DIESEL DYNO I

(Continuazione da pag. 5)

2100 fatti dell'immissione di carburante.

Grazie al suo debole peso di 190 grammi è possibile montare questo motore su piccoli aeromodelli di cir.

MOVÒ PARTI STACCATE MODELLI VOLANTI

La più completa organizzazione italiana per l'Aeromodellismo
Catalogo illustrato inviolando
Lire 2,50
MILANO - Via S. Spirito, 14
Telefono 70-666

A. CASTELLANI CREMONA

Via G. Grandi, n. 25
Le migliori tavole costruttive italiane e straniere. Catalogo illustrato L. 2.

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 scempano. 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 e cascano giù. Ogni singolo autore risponderà della originalità della battuta, sarà cioè responsabile di eventuali plagie. 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).

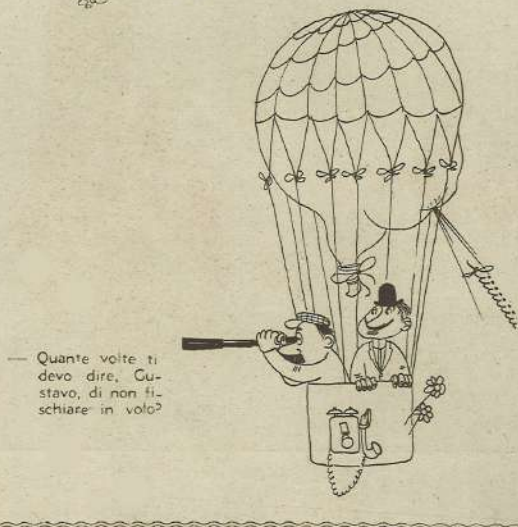
Prima che il pittor Tricheco vi dia altri due saggi della sua arguzia di disegnatore, vogliamo farvi sapere che l'amico Luciano Pasculli di Milano ci ha scritto: «Oh, strano. Perché quel campo è dipinto a righe bianche e nere? — Risposta. — Perché è un campo per gli atterraggi forzati...». Naturalmente non vi diamo l'indirizzo di casa del Pasculli.

Da Roma, Vincenzo Cordaro, ci manda una vignetta sotto la quale è scritto: «Corri, corri, vai a scrivere un articolo dicendo che i giapponesi avanzano strategicamente». Spiritosa, o no? Ma ecco le due battute illustrate dal pittor Tricheco



IN MARMARICA

Fermo, fermo, sciagurato! Perché scappi? Non scappo mica. Vado in Birmania a combattere contro i giapponesi.



— Quante volte ti devo dire, Custavo, di non fischiare in volo?

Stampa del Ministero dell'Aeronautica.

La Commissione adempirà la funzione giudicatrice aggiungendosi tre o più membri esaminatori che riferiranno per iscritto alla Commissione ma non delibereranno.

Tre dei membri suddetti saranno rappresentati, l'uno del Sindacato Nazionale Fascista Autori e Scrittori, l'altro del Sindacato Interprovinciale Fascista Autori e Scrittori di Roma (quest'ultimo designato dal Sindacato Nazionale Fascista Autori e Scrittori), un terzo dell'Istituto Nazionale di Cultura Fascista.

5) L'assegnazione e la consegna solamente rimborsato il costo materiale delle nuove copie.

I manoscritti, anche non premiati, non si restituiscono.

8) I dattiloscritti potranno recare apertamente, nel frontespizio, nome, cognome e recapito dell'autore; ovvero un motto e un numero, che l'autore avrà cura di ripetere sopra una busta sigillata dentro la quale avrà scritto il proprio nome ed il proprio recapito; mentre all'esterno della busta saranno scritti il nome ed il cognome fittizi ed il recapito ai quali l'Editoriale Aeronautico invierà la ricevuta di cui all'art. 7.

9) L'ultimo termine utile per la spedizione dei dattiloscritti è la mezzanotte del giorno 28 ottobre 1942-XX. Tuttavia la Commissione deliberatrice potrà deliberare proroghe che saranno portate a

ca 150 cm. di apertura alare e di un carico alare di circa 20-25 gr./dmq.

Siccome questo motore non necessita degli organi di accensione quali batteria, bobina d'induzione, interruttore, condensatore, candele e cavi elettrici, risulta più leggero di qualsiasi altro, meno costoso per la manutenzione e per la marcia e più sicuro per la sua facile messa in moto e l'impossibilità di arresti per guasti all'accensione. La mancanza del sistema di accensione e l'eccellente raffreddamento preven- gono del resto il pericolo d'incendio».

Ufficio Editoriale Aeronautico

GASTONE MARTINI, Direttore resp.

Stab. Rotocalco Vecchioni-Guadagno
Roma - Via San Michele, n. 22
Telefono 580.680

AEROMODELLO BALLILLA



AVIOLIBRO N. 78
INTRODOTTO E ILLUSTRATO
L. 1.000 - L. 2.000 - L. 3.000 - L. 4.000
VENDITA: PIETRO CERINI C. P. 393 TRIESTE



«L'asce di Alitalia»
Come farli, come usarli, come usarli, come usarli?
— Semplicemente! In un'assemblea grande, grande, installata in un'aula Alitalia.



BREDA



COSTRUZIONI
AERONAUTICHE

il MISTERO della fattoria

I due uomini si volsero istintivamente verso il terzo, il cadetto. Si avvicinarono al corpo dell'osservatore lungo disteso sulla neve e si chinarono, lo toccarono. Il poveraccio era morto.

Il tenente Milelli si scopri e il pilota russo lo imitò.

«Non c'è niente da fare — disse l'aviatore italiano; e l'altro, come se avesse capito l'italiano, assenti. «Andiamo» — disse improvvisamente il tenente Milelli. — «Io devo andare». Il pilota rosso grugnì qualche cosa ancora di incomprendibile e si mosse spinto dall'abbattitore armato di pistola e di fucile.

Il cammino dei due si svolse senza incidenti. Il russo taceva ingruato e camminava a testa bassa. Soltanto quando s'accorse che stavano per entrare nel bosco, il russo chiese dove erano diretti. Lo chiese in russo, in tedesco, lo masticiò in francese. Era un ufficiale e si dimostrava abbastanza istruito. Così, parlando quattro lingue (l'italiano, il russo, il tedesco e il francese) riuscirono a scambiarsi i pensieri più importanti.

«Tu sei mio prigioniero. Questo mettilo bene in testa — disse subito il tenente Milelli. E mentre diceva questo ricordava sorridendo il caso di un italiano e di un austriaco durante la passata guerra mondiale, disarmati tutt'e due, che pretendevano tutt'e due la stessa cosa, e cioè ognuno pretendeva d'aver fatto prigioniero l'altro. Non era rimasta altra soluzione, a quei due, che giocarsi il diritto di cattura, lealmente, dato che, a pugni, forse non avrebbero risolto nulla e in quanto ad aver alzato le mani nessuno dei due ammetteva di averle alzate mai! Così si giocarono (la storia non dice a quale giuoco) la libertà e perdette l'austriaco. Dunque, hai capito bene? — ripeté Milelli —. Qui il prigioniero sei tu, perché ti ho abbattuto e perché, fino a dimostrazione contraria, siamo in territorio occupato dagli italiani.

Naturalmente, questo discorso, il tenente Milelli, non lo fece così filato, ma tortuosamente navigando in mezzo al pelago delle quattro lingue, di cui una conosceva esattamente (l'italiano), una seconda abbastanza bene (il francese), la terza un pochino (il tedesco) e la quarta (la russa) ignorava quasi completamente.

«Io voglio sapere dove andiamo — ripeteva con monotonia l'altro.

«Andiamo a salvare un cristiano, andiamo — rispose finalmente; e immediatamente rabbiandosi in viso, aggiunse: — Sempre che ci arriviamo in tempo!

«Ma dove andiamo?

«Smettila di fare delle domande. Le domande le faccio io.

«Dove andiamo?

«Al diavolo! — gridò allora, furente, Aldo Milelli — Al diavolo, ti dico! — Stette un po' in silenzio e poi fece, più calmo: Dimmi tu dove andavi con quel caso che ho impallinato: devo sapere che missione avevi.

L'ufficiale russo non rispose.

«Hai capito? Perché gironzolavi da queste parti?... Già, mi risponderai che eri in ricognizione, mi risponderai; ma questo lo so da me. Io voglio sapere perché mi hai sparato addosso con la mitragliatrice, io povero pedone, e soprattutto perché sei venuto a curiosare e a sparacchiare sul bosco, proprio da questa parte.

«Io non lo so — disse il sornione.

«Non lo sai, eppure sarai proprio tu a rivelarmelo: stai tranquillo!

Il pilota russo non capì bene. Da prima, la minaccia, ma quando Milelli la ripetette scandendo le parole in francese e traducen-

intenzione: — Io ho il mezzo per farti parlare.

Successe un lungo silenzio durante il quale i più diversi pensieri trascorrevano nel capo dei due uomini.

Uno di quegli uomini temeva per la sua vita e architettava piani di fuga mentre tentava di sfuggire alle domande pressanti del suo catturatore. L'altro cercava di indagare intorno al mistero della fattoria, dei suoi compatriotti, del bosco che era stato preso di mira dall'aviazione rossa, da questo impenetrabile uomo che gli camminava a fianco.

Finalmente il pilota russo parlò. Temeva di perdere la vita? Oppure era mosso da un sentimento di pietà? Disse:

«Nella fattoria.

«Nella fattoria?

«Sì. Abbiamo bombardato e mitragliato il posto più volte durante gli ultimi giorni. Poi il nostro comando ha mandato un plotone di arditi della morte col compito di distruggere gli italiani della fattoria...»

«Qui non ci vedo chiaro, caro amico. La fattoria è distante già due miglia dalle linee di combattimento. Come avrebbero fatto i vostri a superarle senza essere visti?

«Paracadute... — sibilò il pilota rosso.

«Ah! Continua...»

«Ho detto tutto.

«Macché tutto! Ammettiamo che sia vero che il vostro plotone

che non avrebbero potuto trasportarli al di là delle linee. Già concludere — voi usate uccidere i prigionieri!

Il pilota rosso tremò, impallidì.

«No — disse — ma si capì che mentiva. Certamente aveva veduto uccidere dei prigionieri, come, del resto era convinto che gli italiani uccidessero i prigionieri russi.

Il singolare interrogatorio, ad ogni modo, volgeva alla fine e i due s'erano già inoltrati nel bosco, dove il freddo era meno intenso e il silenzio meno profondo.

(Continua).

MARGUS

IN VOLO TRAVERSO I SECOLI

Ho conosciuto Vittorio Beonio Brocchieri in Africa Orientale. Io allora ero sottotenente e lui capitano. Capitano pilota. Lo ricordo sempre con un sorrisetto canzonatorio sulle labbra e lo sguardo un po' svagato, come assorto. Forse dipendeva dal fatto che, fino allora, era stato più in cielo che in terra e un po' di spazio e di luce era ormai rimasto nelle pupille. Qualuno dei miei colleghi lo riteneva un po' matto perché era venuto lì, in Africa, con il suo apparecchio da turismo — un piccolo monoplano rosso — con il quale, da solo, compiva certi voli folli che lasciavano, in chi non lo conosceva bene, certo dubitare della sua ponderatezza.

Mi sembra di ricordare che una volta se ne andò svolazzando su Addis Abeba ancora negussita e provò, incurante della sparatoria nemica, ad atterrare sul vasto prato che circondava la sede di una Legazione straniera. Avrebbe voluto atterrare, correre sull'erba e ripartire. Così, per sprezzo, per poter mettere piede — anzi, ruota — a terra; in quella città che gli inglesi e gli abissini ritenevano irraggiungibile dalle truppe italiane. Questa sua scorgiatissima maniera di prendere le cose mi piaceva moltissimo. E mi piaceva molto vederlo partire e ritornare, fra gli apparecchi da bombardamento, con quel suo minuscolo monoplano. Poi però se ne andava anche lui a mollare bombe. Ma nelle ore libere faceva la guerra per proprio conto. Una guerra da turista spensierato e rompicollo.

Giorini fa ho visto un suo libro — il più recente — e l'ho letto e mi sembrava di rivedere i suoi discorsi. «In volo traverso i secoli» è un libro strano che prende lo spunto dal viaggio compiuto in aereo dal protagonista (solo, come sempre), per mostrarci sotto un aspetto finora poco conosciuto i paesi traversati, dalla Grecia fino alla Cina. Sono venticinque capitoli — venticinque fatiche il chiamare lui — aperti con un bagno in mare durante una tempesta e relativa perdita dell'aeroplano, succosi e densi di fatti e di episodi scintillanti visti come attraverso un prisma o un caleidoscopio. Le immagini sono evidentissime e poche parole destano impressioni vive ed efficaci. Uno stile tutto proprio, dottissimo e sbrigliato, uno scanzonato esame di vari problemi e di fatti storici, una ammirata rievocazione degli uomini e degli aspetti che lo hanno più colpito durante il viaggio lunghissimo, portano il lettore di corsa dalla prima all'ultima pagina.

Io l'ho letto perfino in tram, in piedi, spremuto e sbattuto fra la gente.

A volte il pilota lascia le ali e diventa esammatore; fa amicizia con un carrettiere levantino che va, con la sua famiglia, lontano. Così, tanto per andare. E anche lui si fa trasportare dal ballonzolo del carretto che rotola pigramente sulle pietre calpestate dalle legioni di Atene, Sparta e Micene, di tempo in tempo, tra vestigia superbe a cui ora non rendono più omaggio che greggi in cerca di pastura.

Il pilota è un girovago per natura ed a lui basta muoversi, ficcare il naso ovunque. Quando lo aeroplano non può dargli l'impressione che cerca, lo lascia e sale su un'automobile sconquassata per farsi rompere le ossa attraverso 500 chilometri di giungla per vedere le rovine di Angkor o va a piedi per provare l'effetto di una fumata d'oppio in un locale clandestino cinese.



dole immunitatamente in un tedesco infernale, si figurò chissà mai quali torture imminenti e fece una faccia tanto terrorizzata che faceva veramente compassione. Aldo lo sapeva bene che non avrebbe mai costretto con torture o qualche cosa di simile il suo prigioniero a parlare; ma, visto che quello si immaginava di dover forse morire per mano del «cattivo italiano», lasciò credere approfittando della paura che cresceva a vista d'occhio in quel bel tipo.

«Stai tranquillo! — ripetette aspramente. — E aggiunse, con

«Un nostro plotone è stato distrutto dai vostri...»

«Che significa?

«Uno nostro plotone ha catturato un vostro comando ieri mattina...»

«Avanti...»

«Sul pomeriggio i vostri uomini si sono ribellati, hanno sparaffato i nostri... Soltanto uno è riuscito a fuggire... e ci ha informati...»

«Che storia è questa?

«La verità vera...»

«Dov'era questo comando italiano?

di paracadutisti ha catturato il nostro Comando ieri mattina e che nel pomeriggio sia riuscito ad aver ragione degli assaltori, ammettiamolo pure: ma ora dove saremmo i nostri a parer vostro?

«Nel bosco.

«Ah! Che cosa fanno nel bosco?

«Non lo so. I nostri ve li avevano trascinati.

«Per farne che? Parla!

Il russo non rispose. Al tenente Milelli nacque un sospetto. Gridò: «Forse per ucciderli, vero? Certamente per ucciderli! dato