

L'AQUILONE

11 APRILE - 1943 XXI SPEDIZIONE
IN ABBONAMENTO POSTALE - II GRUPPO
COSTA CENTRESIMI 60

N 15

Settimanale per i giovani

IPOTECHE SULL'AVVENIRE

Mentre in Russia ed in Africa Settentrionale si svolgono avvenimenti che possono avere importanza decisiva su tutto l'andamento del conflitto, ed avere parte preponderante nel suo svolgimento e nella sua conclusione, nel mondo anglo-americano si discute interminabilmente sui problemi... del dopoguerra. E' inutile avvertire che si tratta di un dopo guerra a vittoria anglosassone completamente conseguita; e poichè le premesse di essa sono tuttora piuttosto imprecise e lontane, bisogna dire che questo gran discorrere di problemi «a guerra vinta» ha quasi l'aspetto di quelli fatti ad alta voce, nel buio, da ragazzetti paurosi, che cercano rincuorarsi col suono stesso della propria voce. Ma la cosa potrebbe anche avere un altro scopo di più immediata utilità: quello di allontanare il pensiero dei popoli anglosassoni dai problemi e dalle difficoltà contingenti della guerra, cullandoli nella simpatica certezza che la vittoria non potrà loro scappare.

Non importano le ragioni di questo atteggiamento, a noi interessano piuttosto gli effetti di esso. Nessuno sarà stupito apprendendo che gli effetti più immediati sono delle gran discussioni; e di esse non ci occuperemo qui se dette discussioni non riflettessero largamente i problemi aeronautici, facendo ad essi gran posto.

Dell'importanza dell'aviazione nell'attuale periodo della storia del mondo è sperabile che ormai più nessuno dubiti; che tale importanza non decadrà subito dopo la guerra, ma non solo si manterrà intatta, bensì tenderà a crescere, crediamo ugualmente che sia pacifico. Ma interessa vedere come queste cose sono considerate dal punto di vista anglosassone.

Intanto si sta verificando in modo sempre più lampante un singolare fenomeno: l'accaparramento, da parte nord-americana, di un numero sempre più grande di basi aeree. Una differenza di condotta fra i due cugini anglosassoni oggi si può stabilire appunto in base al loro comportamento; mentre l'Inghilterra si è sempre preoccupata, e si preoccupa ancor oggi, di punti d'appoggio navali, per mezzo dei quali ha cercato di stabilire e mantenere la sua supremazia sulle rotte di tutti i mari, gli Stati Uniti guardano più attentamente agli aspetti aerei del futuro dominio mondiale (che è già per essi un dato acquisito del dopoguerra), cercando di prefiggersi i punti di obbligato passaggio e di più efficace appoggio. Questa linea di condotta si può riconoscere in tutte le loro mosse militari, che sono state ispirate all'opportunità di accaparrarsi basi aeree sulle grandi rotte mondiali, che domani il traffico civile, come oggi il traffico militare, dovranno inevitabilmente percorrere; ma ancor più traspare, quando addirittura non è espressa chiaramente, dai loro discorsi e dai loro desideri.

Com'è noto, il mondo verrà organizzato come un insieme di scolarotti — le Nazioni minori — sotto l'egida di alcuni tutori — le Nazioni unite — e fra questi tutori gli Stati Uniti si sono riservata la parte aerea della tutela... ossia pensano di mettere a disposizione dell'insieme una bella forza aerea capace di esaudire tutte le richieste create da

eventuali ribellioni al sistema anglosassone di pace universale. Ma questo aspetto militare è in un certo senso sorpassato ed eclissato dall'aspetto civile della prospettata soluzione; infatti gli Stati Uniti sognano di diventare i monopolistici trasportatori e spedizionieri per via aerea di tutto il mondo. E' forse con questa mira lontana che hanno incoraggiato le altre Nazioni unite ed insistere sulle costruzioni aeree di piccola mole — caccia, ricognitori, bombardieri medi — riservandosi una specie di monopolio per le costruzioni di grande mole — bombardieri ed aerotrasporti — che potrebbe metterli all'avanguardia tecnica in questo campo in modo da potere, anche senza ricorrere alla coercizione, prendere facilmente il sopravvento con la semplice concorrenza produttiva. Di tutto questo, del resto, si discorre

largamente su giornali e riviste anglo-americane, e dunque non si tratta di fare grandi scoperte il metterlo in evidenza. E' tuttavia tanto palese l'appetito nord-americano, che gli stessi inglesi se ne preoccupano fin da ora, e cercano di porvi riparo creando appositi organismi che, oggi militarizzati ed usati quasi esclusivamente per i trasporti di carattere militare, sono suscettibili domani di trasformarsi in paralleli organismi civili, pronti per parare la botta... amichevole che i cugini d'oltre Atlantico preparano...

Si tratta di un panorama di beghe e sgambetti interni, fra un alleato e l'altro, che fanno pensare ironicamente alla conclamata concordia delle Nazioni «unite»; né ci rivela niente di nuovo, tutto questo, in quanto i Governi del Tripartito sanno benissimo che l'avve-

nire delle comunicazioni aeree e grandioso e segnerà uno sviluppo prodigioso. Qualcuno, in mezzo a tanto affannarsi, sta però zitto; ed è l'enigmatico alleato russo. Esso combatte, ed ogni tanto grida ai quattro venti che è l'unico a combattere veramente; picchia sodo, mentre gli altri lo incitano con poco impegnativi «dai, dai!», puntando ad una «sua» vittoria nella quale i problemi aerei avranno pure un posto; ed i compagni occasionali di lotta, che tanto si preoccupano della loro soluzione, non hanno mai pensato a chiedersi cosa ne pensa, e come li intende, l'orso rosso.

Non soltanto, dunque, sono conti fatti senza il Tripartito, ma anche senza l'alleato bolscevico; non sono per tanto un po' eccessivamente campati in aria?

SILVAR

NOSTRI CACCIA INTERCETTANO UN APPARECCHIO AMERICANO "VOUGHT-SIKORSKY F4U-1 CORSAIR."





tristezza dei giorni tenebrosi».

In questo capitolo pertanto ci proponiamo di studiare le tre fasi della circolazione dell'acqua nell'atmosfera:

- 1) L'evaporazione;
- 2) La condensazione;
- 3) La precipitazione.

L'aria — s'è già detto — possiede sempre un certo grado di umidità: l'aria assolutamente secca in natura non esiste.

Orbene, la presenza del vapore acqueo nell'atmosfera è dovuta a quel fenomeno che i fisici chiamano «evaporazione». Molto correttezza: l'acqua è tra questi — hanno la proprietà di emettere vapori, e di emetterne in quantità tanto maggiore quanto più vasta è la loro superficie libera e quanto più si innalza la temperatura dell'ambiente. Se poi il fenomeno avviene, ove l'aria frequentemente si rinnovi, l'evaporazione sarà più rapida; e più rapida sarà ancora, quando diminuisca la pressione sul corpo evaporante.

Ora, tenendo presente questi dati riconosciuti dall'esperienza, si ripensi all'immensa superficie libera che l'acqua presenta all'atmosfera nella quale può riversarsi i suoi vapori, si rammenti — poiché già ne abbiamo parlato — come una legge providenziale di natura agiti di continuo le masse d'aria che avvolgono la terra; si rifletta all'enorme quantità di calore che il sole riversa sulla crosta terrestre, di dove poi s'irradia nell'atmosfera, della quale allevia la pressione: non è difficile arguire da tutto ciò le proporzioni imponenti che il fenomeno dell'evaporazione acquosa assume nell'economia atmosferica. Tale fenomeno viene poi ingigantito per la traspirazione e la respirazione degli animali e delle piante e per le infinite combustioni che continuamente avvengono sulla terra: i quali fatti sono sempre accompagnati da sviluppo di grandi quantità di vapore acqueo. Sono così fiumi invisibili e impalpabili che salgono, sia per l'aerea leggerezza delle loro onde, sia perché portati da quelle correnti orizzontali o verticali che già conosciamo, nelle profondità atmosferiche, di dove ridiscenderanno poi, mutati in pioggia o neve, sulla terra, compiendo un ciclo che si rinnova da migliaia di anni.

(continua)

PLINIO ROVESTI

IL VOLO VELEGGIATO ED IL SUO REGNO

Quando le gocce di acqua o i ghiaccioli delle nubi evaporano nell'atmosfera, ciò non avviene che con un forte assorbimento di calore dall'aria in cui il fenomeno avviene. L'aria pertanto, raffreddata, si condensa, si appesantisce e quindi, non trattenuta dalle masse d'aria circostanti meno fredde e perciò a pressione minore, discende verso il suolo, e la sua discesa sarà più rapida se, mentre si svolge, continuerà il processo di evaporazione. Altre cause d'ordine meno generale, capaci di produrre movimenti discendenti nell'atmosfera, si riscontrano in afflussi di aria fredda negli strati superiori o nel richiamo verso il basso che si produce in conseguenza di movimenti divergenti negli strati atmosferici sottostanti. In conclusione, oltre i criteri già indicati come utili alla ricerca di correnti ascendenti per il volo a ve-

la, diremo qui che potrà giovare molto l'osservazione del cielo, così prima di iniziare il volo come durante il suo svolgimento, in quanto la presenza o l'assenza delle nubi e il loro particolare aspetto — come diremo meglio a suo luogo — possono rivelare la presenza di moti ascendenti preziosi. E quando non soccorre l'osservazione, poiché le correnti verticali, come i geni ora benedetti e ora maledetti di cui gli antichi popolavano l'aria, amano dingersi di mistero, potrà giovare e l'esperienza e la sensibilità del pilota e la lettura degli strumenti di bordo: tre risorse indispensabili per avvertire ogni mutazione nell'andamento del volo: spetterà poi alle conoscenze aerologiche del pilota per interpretare quei dati e il sapere servire per raggiungere la meta prefissa.

Nell'atmosfera esiste sempre una certa quantità di vapore acqueo, che — come sappiamo — varia da un minimo prossimo allo zero per cento negli strati superiori e sulle zone desertiche ad un massimo del 4 per cento in prossimità del suolo, quando questo sia coperto da acquitrini e la temperatura sia molto alta. Non possiamo ritenere di conoscere bene l'immenso regno dell'aria, se non studiamo questo elemento che è la causa di fenomeni imponenti i quali hanno un'importanza fondamentale per la vita che fiorisce sulla terra.

Non ci reca meraviglia che le voci degli scienziati, dei santi e dei poeti, si accordino nel cantare le lodi e le benedizioni dell'acqua: gli uni e gli altri sentono che essa — o scorrente nei mari, e nei fiumi, o pietrificata nelle nevi e nei ghiacci, o saliente nell'aria a formare le nubi — è alimento indispensabile alla vita, ove porta — come scriveva il Flammario — l'abbondanza e la sterilità, la gioia dei giorni sereni e la

L'AQUILONE

RIMORCHIO di ALIANTI

Il metodo di rimorchio, o meglio di decollo, che ora illustreremo è stato studiato per rendere possibile il volo di alianti molto caricati senza bisogno di ricorrere a campi molto lunghi che d'altronde non è sempre possibile avere a disposizione.

L'aliante pronto per il volo ha a bordo (nell'estrema prua) un tamburo di verricello su cui è avvolto un cavo il quale va a terminare in un grande cappio, sostenuto ad una certa altezza (5-7 m.) da due pali. Il velivolo rimorchiatore decolla a 6-7 m. di quota puntando sull'asse del «V» del cappio.

Il rimorchiatore è provvisto, all'estremità della coda, d'uno speciale gancio che s'aggancerà al cappio, sostenuto dai pali, durante il pas-

saggio a volo rasente.

Una volta che l'agganciamento è avvenuto (i pali di sostegno cadono) il tamburo dell'aliante si mette in rotazione svolgendo il cavo avvolto; a questo punto il pilota frena leggermente il tamburo con il conseguente risultato di far avanzare l'apparecchio; ad un certo istante «continuando a frenare» il verricello si blocca provocando il trascinamento totale dell'aliante. Nello stesso momento il pilota tira leggermente sulla barra e l'apparecchio decolla.

Il sistema non sembra entrato nell'uso pratico forse per l'evidente difficoltà d'agganciamento tra il gancio del rimorchiatore ed il cappio del cavo.

G. C.



Hop là! con le armi spianate, lo sguardo ardito, si salta elegantemente e si va addosso al nemico. Questo gli americani fanno davanti al fotografo.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

ANNO XIII

Direttore: Gastone Martini

Edito dall'

UFFICIO EDITORIALE

AERONAUTICO

Via Ripense, n. 1 - Roma

Telefoni: 585341-585342-585343

ABBONAMENTI

Annuale L. 25 - Semestr. L. 14

Un numero centesimi 60

Numeri arretrati il doppio

Abbonamenti e numeri isolati per l'estero il doppio

Per cambio indirizzo inviare la vecchia fascetta unitamente a lire 1.

Eseguire i versamenti preferibilmente a mezzo conto corrente postale N. 1/24718 intestato a: Ufficio Editoriale Aeronautico.

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICA ITALIANA - Piazza della Borsa n. 4 - Milano.

Tel. dal 12-451 al 12-457

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie L. 2 per ogni mm. di colonna

I fase: L'aliante è pronto al volo con il cavo agganciato. Il rimorchiatore vola verso i pali di sostegno sostenenti il cappio.



III fase: Il cavo si svolge ed il pilota dell'aliante agisce leggermente sul freno.

IV fase: Il pilota dell'apparecchio senza motore ha bloccato il tamburo e tirata la barra di comando. L'aliante si stacca dal suolo. Il carrello è lasciato cadere a terra.

NUOVE POSSIBILITÀ NELLA COSTRUZIONE DEGLI AEROMODELLI

Con questo numero iniziamo la rassegna della stampa aeromodellistica straniera, certi che l'iniziativa incontrerà il favore dei nostri lettori. L'articolo seguente è stato tolto dalla «Aero Revue Suisse» del gennaio 1932.

Le buone doti di volo di un modello dipendono in gran parte dall'esattezza di costruzione e di messa a punto. I difetti di volo provengono nella maggior parte dei casi da svergolature dell'ala, della fusoliera o degli impennaggi. Si deve pertanto trovare il modo d'impedire la deformazione delle parti rendendole rigide senza aumentarne il peso. Numerosi difetti di volo sono poi dovuti alla cattiva unione dei differenti pezzi: ciò è specialmente dovuto alla deformazione della struttura al momento dell'incollatura, cosa che si verifica particolarmente allorché si costruisce senza l'aiuto di un piano di montaggio o di uno scaletto. Questi difetti possono essere corretti svergolando l'ala o esercitando su di essa una leggera pressione, ma si dimentica spesso che le parti incollate non sono affatto elastiche e che esse si scollano talvolta per effetto della torsione cui esse vengono assoggettate. Un altro grave difetto è quello di verniciare il modello con nitrocellulosa senza piazzarlo su di un piano di montaggio o senza lasciarlo su di esso il tempo necessario. Tutte le parti verniciate devono essere lasciate sul piano di montaggio almeno 48 ore.

Ho provato a porre rimedio a questi errori cercando la soluzione nella costruzione stessa.

L'impiego di materiali di maggiore sezione non può essere preso in considerazione perché noi dobbiamo anzitutto costruire modelli più leggeri che sia possibile. Noi abbiamo tutta-

via la possibilità di fare costruzioni in diagonale nella realizzazione delle ali, procedimento facilissimo.

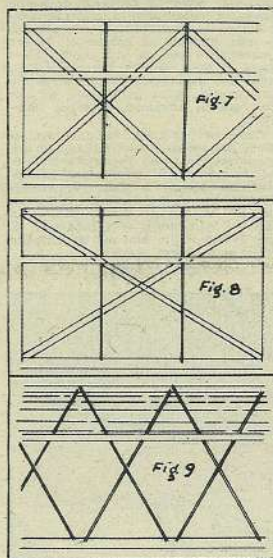
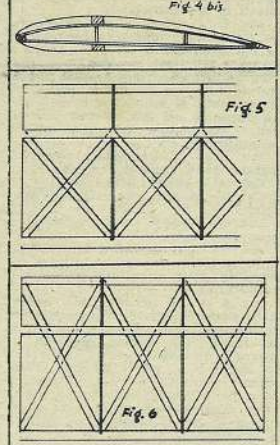
Fig. 1: diagonale semplice al 2° terzo della corda alare;

Fig. 2: diagonale semplice attraversando tutta la corda dell'ala;

Fig. 3: diagonali doppie in tutta la corda dell'ala;

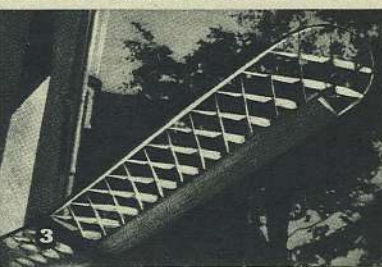
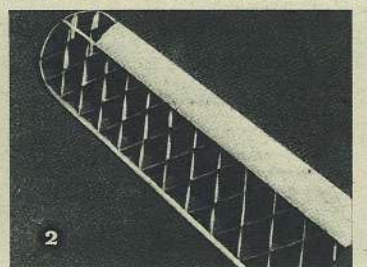
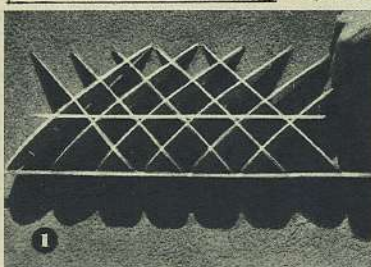
Fig. 4: diagonali incrociate al 2° terzo della corda dell'ala e delle strutture ausiliarie.

Moltissimi aeromodellisti conoscono



la aumenterà di circa il 10 per cento a causa del maggior numero di centine.

Noi sappiamo che certi modelli sono avvantaggiati dall'aver un carico alare più grande.



gia questi quattro procedimenti, ma pochissimi li applicano. Io raccomando vivamente questi procedimenti costruttivi.

Le diagonali sono fatte in listelli da mm 2x3 per corde alari sino a cm. 20. Per profondità alari maggiori si useranno listelli da mm 2x4.

Ho egualmente cercato e trovato un'altra soluzione che consiste di servirsi delle centine dell'ala come diagonali.

Fig. 9: costruzione nella quale le centine dell'ala servono da diagonali e s'incrociano una sola volta a metà della corda alare;

Fig. 10: altra costruzione nella quale le centine s'incrociano tre volte. Un'ala costruita secondo questo procedimento e montata su di un piano di montaggio non può più deformarsi. Questo metodo di costruzione offre dunque dei grandi vantaggi. Vi è, si può dire, un solo inconveniente: è necessario rinforzare leggermente la parte anteriore dell'ala, ciò che non nuoce tuttavia al profilo.

D'altro canto il peso totale dell'a-

vorio non avremo così 23-24 grammi per dmq. in luogo di 18-20 grammi per dmq. Questa differenza di peso non esercita alcuna influenza sfavorevole sulle buone qualità di volo di un modello (s'intenda modello veleggiatore o con motore a scoppio). Il modello ad elastico non dovrà mai superare un carico di 15-18 grammi per dmq. Nota del Redattore).

Per fare le centine si prenderà compensato dello spessore di mm 0,8 in luogo di quello da mm 1,2. (Per mio conto basterebbe costruire le centine in tranciato di pino da mm. 1 senza trasforarle. N. d. R.).

Poiché gli incastri sono vicinissimi fra loro, è impossibile che le centine si deformino. L'impennaggio orizzontale e quello verticale hanno tendenza a svergolarsi con facilità. La costruzione diagonale sarà pertanto perfettamente indicata e per essi non è nemmeno necessario il rinforzo della parte anteriore.

Lo spessore del profilo non deve essere superiore all'8-10 per cento. Per avere una buona stabilità laterale e un peso relativamente poco elevato è conveniente usare il leggero legno di balsa.

Questo metodo di costruzione conviene anche per i modelli a motore per i quali il carico alare ha meno importanza. (Non è perfettamente esatto; data una certa determinata potenza motrice la salita in quota dipende soprattutto dal carico alare e poiché il funzionamento del motore è limitato si avrà che al momento del suo arresto esso avrà raggiunto una certa quota X, mentre un modello

eguale, ma di carico alare meno elevato, avrà raggiunto una quota superiore: X+Y per effetto della maggiore esuberanza di potenza. N.d.R.). La forma del profilo subisce evidentemente una trasformazione nella costruzione in diagonale. Conviene pertanto adottare opportunamente il profilo stesso.

Fig. 1: diagonale semplice a metà della corda alare;

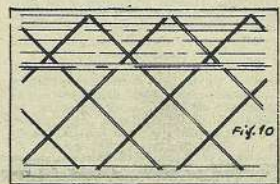
Fig. 1 bis: Profilo con diagonali e supporti di diagonale, listelli 2x3.

Fig. 2: diagonale semplice per tutta la corda dell'ala;

Fig. 3: diagonale semplice per tutta la corda dell'ala con travate comprendente 3 centine. Procedimento conveniente per la costruzione dell'ala.

Fig. 4: diagonale semplice per tutta la corda dell'ala con travate comprendente 4 centine (adatta per gli impennaggi).

Fig. 4 bis: profilo con diagonale e



supporti di diagonale, listelli 2x3.

Fig. 5: diagonali incrociate a 2/3 della profondità dell'ala;

Fig. 6: diagonali incrociate per tutta la profondità dell'ala (costruzione un po' troppo pesante per gli aeromodelli).

Fig. 7: diagonali incrociate per tutta la corda alare con travate comprendente tre centine;

Fig. 8: diagonali incrociate per tutta la corda alare con travate comprendente 4 centine;

Fig. 9: costruzione geodetica (centine incrociandosi una sola volta).

Fig. 10: costruzione geodetica (centine incrociandosi tre volte);

Fig. 11: profilo normale;

Fig. 12: profilo allungato per la costruzione di cui alla Fig. 8;

Fig. 13: profilo allungato per la costruzione di cui alla Fig. 10.

Foto I: Pezzo di prova per la costruzione di un'ala (costr. geodetica).

Foto II: Scheletro di ala.

Foto III: Scheletro di ala.

POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Francesco Cena, Torino — Rettifica le curve fra listello e listello. Copri la fusoliera in quattro spicchi. Se non rettifici le curve la ricopertura verrà male, presentando sensibili avvallamenti. La vernice Ceipen è una vernice alla nitrocellulosa trasparente. Chiedi una vernice di questo tipo a un negozio di colori, ferramenta, ecc.

Giovanni Carletto, Villabartolomeo — 1. non lo so; 2. sì; 3. l'O. G. 15 è più difficile, ma dà migliori risultati di volo.

Giorgio Pandella, Chiavari — Sì: è il «Costruttore di Aeromodelli» costa L. 50 e puoi chiederlo all'Amministrazione dell'Editoriale Aeronautico, Via Ripense, 1 - Roma. La tavola costruttiva del modello che desideri costa L. 12. Chiedila a Tione, Viale Eritrea, 72 - Roma.

Guido Ferretti, Partanna — Ti accontento subito: Aeromodelli e Ac-

ta Crivello II il quale non fa per nessuno favoritismi.

Mario Leale, Reggio Calabria — Troppo semplice sarebbe. Non hai pensato che la molla comprimendo le rondelle contro l'elica genera un attrito che diminuisce il rendimento del dispositivo di ruota libera.

Luciano Gallina, Udine — Mi spiace, ma non posso far pubblicare.

Edoardo Banditelli, Aiello del Friuli — Va bene, passo per la pubblicazione.

Giovanni Piva, Adria — Riconosco che si tratta di un discreto modello, ma esso non offre tuttavia nulla di particolare, pertanto non posso far pubblicare.

Giorgio Visea, Acqui — Ti consiglio di acquistare la nuova edizione del «Costruttore di Aeromodelli»: vi troverai dettagliatissime norme sulla costruzione, messa a punto e funzionamento del motorino a scoppio.

cessori, Bologna, Via Riva Reno, 112 A; Aviomini, Via S. Basilio 50, Roma; A. Castellani, Cremona; Mo-

vo, Milano, Via S. Spirito, 14. Emile Plesca, Reggio Calabria — I quattro volumetti pubblicati dalla Runa, Sede Centrale, Via Cesare Baccaria, 35 - Roma - costano ognuno L. 6 e trattano: 1) Nozioni elementari ad uso dei principianti; 2) Nozioni elementari di progettazione dei velivoli; 3) Nozioni teoriche ad uso del corso di perfezionamento; 4) Nozioni elementari di Aerodinamica.

La Ditta Aviomini fornisce tutto quello che può occorrere a un aeromodellista. Chiedi il listino che ti verrà inviato gratis.

Nino Borrelli, Trieste — Verrà accettato in un prossimo articolo: giusto, tre galleggianti con o senza «redan». Questo per gli aeromodelli non ha importanza.

Bruno Glauco, Milano — No, non ritengo possa essere più pratico di quello mandato da Gambini. Anche il carrello non va; tanto più che abbiamo visto qualcosa di simile alcuni anni or sono.

Renato Giua, Firenze — Mi spiace ma non posso far pubblicare.

Carmelo Fusa, Tregagnò — No: è difficilissimo costruire un radiocomando efficiente e il permesso di costruire la trasmittente non si può, per ora, ottenere.

Giovanni Marinelli, Ancona — La risposta che dà a te vale per tutti: quando dico di aver passato un modello o un articolo per la pubblicazione vuol dire che l'articolo sarà pubblicato. Poi non dipende più da me, bensì dalle esigenze d'impaginazione con le quali è in perenne lot-

Piero Rapizzi, Campobasso — No, caro, non potrà volare il modello ad ali battenti da te progettato. Ti consiglio di costruire per ora un semplice veleggiatore del tipo scuola (L. 41 per es.), poi dopo acquistata la necessaria pratica potrai darti a modelli più complessi. Procedere in modo diverso potrebbe significare per te l'insuccesso completo.

Enrico Priora, Plesio — Principio già conosciuto; ad ogni modo non basta la tensione della matassa per trattenere a posto gli impennaggi a fine scarica. Detti impennaggi devono essere trattenuti alla fusoliera mediante anelli elastici sottesi fra coppie di gancetti. Pertanto non faccio pubblicare.

Adriano Bacchetti, Padova — Va bene, passo per la pubblicazione.

Loris Kannevort, Roma — Aviomini, Via S. Basilio 50 A. Non avendola quella ditta, telefona a Tione 83549 ed egli ti potrà forse dare altro indirizzo.

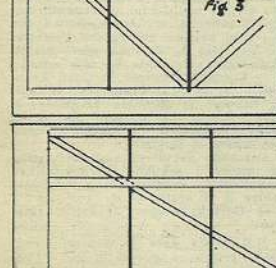
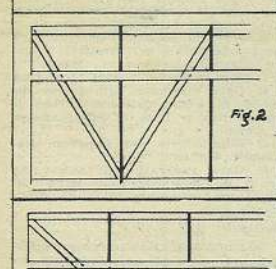
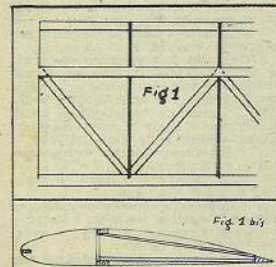
Ennio Imbimbo, Napoli — Via Colonne a Pontenuovo, 23 desidera sapere l'indirizzo di Nicola Mazzotti.

Nicola Mazzotti, X — Hai capito? Cerca di accontentare Ennio Imbimbo.

Mario Favanello, Venezia — Proverò a chiedere a Vantini o ad altri il disegno di un Diesel.

Marco Trollo, Roma — Per il «Vegeto 7» il cui prezzo si aggira sulle 570 lire ti puoi rivolgere alla Ditta Aviomini, Via S. Basilio 50 A, Roma.

Brambilla X, Reggio C. — Rivolgiti per l'Agabaisa a Pietro Angelucci di Cetraro (Cosenza) o ad Enrico Delle Piane, Via Casaregis, 35, Genova.



Le memorie di un ACCADEMISTA

(Continuazione del num. prec.)
XXXVII.

I sottotenenti del Centauro erano 35. Ne era rimasto indietro soltanto uno a maturare la pera in non so più qual disciplina aeronautica.

Molte cose nuove nel nuovo stato. Trasferimento dei locali d'abitazione dall'ala nord all'ala sud con notevole salita di scalini sia gerarchici che di pietra. Le nostre notti infatti si svolgevano sotto il tetto del palazzo al cospetto delle stelle d'oro. Quattro per stanza e uno per tutti e tutti per uno, come sempre.

Altro mutamento importante fu quello del Direttore di corso: Capitano Mario Boschi uscente e Capitano Giuseppe Leonardi subentrante. Il saluto dell'antico superiore all'assemblea riunita fu uno dei più movimentati, dopo quello inaspettatamente affettuoso e commosso rivolto dal Ten. Col. di S. M. del R. E. Giangiacomo Castagna, inflessibile insegnante di Storia ed Arte Militare Terrestre.

Per nascondere l'emozione ed il

Durante la nuova parabola l'assemblea rimase silenziosa e probabilmente corsero delle tacite scommesse sulla presa infallibile o meno da parte del Comandante il quale, giovane e reattivo, acciampò per la costura all'ultimo istante il volume fatale.

Ma no! — gridò senza ancora pronunciarsi nettamente in qual maniera stava considerando l'eccezionale vicenda — tenetelo dunque!

E glielo rivogò un'altra volta. Se io vi dicessi, a questo punto, che il nominato Russo, durante l'intento, rispedì il proiettile al mittente, mi credereste? Ebbene, pensate quello che volete, ma così proprio avvenne. E naturalmente tutto finì in una risata generale.

Anche questa volta, a fine del III. Corso, stava per accadere alcunché di tragico, sul tipo degli altri due terminali di cui a suo tempo vi ho intrattenuto. Ricordate? Agli esami del primo anno mi era passato avanti un tizio che aveva poi dovuto ritirarsi dall'Accademia perché soffriva il mal di volo; agli esami del se-

Il poveraccio quella notte non si coricò. Studiò indefessamente la maniera di riuscire il più scoloro possibile all'indomani di fronte all'ultima prova che per lui rappresentava dunque anche l'ultimo rampino di salvezza.

Io l'attendevo coi sudori freddi fuori dall'uscio fatale. Sentii cadere le sue palle definitive con angoscia. Fissi gli occhi nei suoi occhi mutamente lo interrogai. Quasi piangeva «Venti mi hanno dato quei maledetti rugghi con la strozza in gola. «Venti» giubilava «siamo salvi». Infatti acciampai la lode e questo poté bastare perché durante il corso di pilotaggio nessuno si rompesse la capa.

Puntualissimi ogni mattino al levar del sole ci discoprivamo dal sudario dei letti dove in fantasia di sogno avevamo continuato a pilotare faticosamente quell'irriducibile «Breda 4» che durante il giorno ci faceva imbestialire con la sua inafferrabile linea di volo. Quella vecchia caffettiera era veramente il nostro primo amore con tutte le variate torture che questa affezione cardiaca comporta.

Ci fu nel grigiore del mattino, ai piedi del palazzo vanvitelliano, ci attendevano le tediati Pentajota di buona memoria per trasportare la nostra impazienza a dodici chilometri di distanza, cioè sul campo di Capua. Ivi ci baciarono il primo raggio in fronte, infredoliti e intabarrati sia, ma sottotenenti; giovani ed entusiasti sì, ma allievi piloti.

Sei istruttori venivano a prelevare



dispiacere del distacco il capitano Boschi tenne un discorso vivace, mordacemente rivolto a taluno dei suoi apparentemente infingardi suoi discepoli. In particolare puntò la sua attenzione sul neo-sottotenente Russo cui l'abuso del forte sole della natia Capri aveva patinato sulla faccia una certa insuperabile indolenza che i casi della vita aviatoria si sarebbero in seguito incaricati di cancellare accuratamente.

Sveglia, Russo, che diamine — culminò l'ufficiale — sembrate un canarino impagliato! Salirete in ufficio, vi darò un impiego... intanto tenete!

In così dire gli lanciò un volume di Regolamenti che da qualche tempo la sua mano andava nervosamente sbandierando.

Russo, sorpreso dal gesto che dovette a tutta prima ritenere inconsulto, ricordandosi in extremis di avere giocato qualche volta a palla al volo, riuscì a bloccare quelle trecento pagine volanti. Confusosi evidentemente sul significato della improvvisa traiettoria, sebbene avrebbe dovuto riflettere di stare trattando col proprio insegnante di Armi e Tiro, non tenne neanche per un attimo l'efficace proiettile tra le mani e lo sbaravento all'indirizzo del primo pelotario. Sono sicuro ch'egli ritenesse di dover cominciare a «svegliarsi» proprio giocando a palla col suo superiore nel tentativo di rinfrascare un poco i pesanti ed ammassati Regolamenti.

condo anno un altro tizio, poveraccio, aveva avuto la malaugurata idea di diventare capocorso e ciò gli era durato ben pochi giorni perché colto dalla tristezza del suo nuovo stato (e tarato probabilmente da qualche segreto cruccio) si era letteralmente sparato. Non potevamo mai conoscere l'esatta verità ma il fatto è che a Pisa rintronò un siluro colpo di rivoltella che venne a sottrarci la compagnia di un caro amico. Questa volta avevo voluto fare i patti prima del tempo; avevo riunito i più forti pompieri della classe e avevo tenuto loro un breve discorso di questo sapore: «Ragazzi, cercate di non darvi del dispiaceri. Che ve ne fregate del primo posto? Lasciate andare, pensate alla salute! Ricordatevi di Enrico e di Spinelli altrimenti qualcuno di voi ci lascia la pelle al decollo!».

La cosa fece fremere e almeno un paio di miei compagni inserirono volutamente strafaltoni nel loro compito finali tanto per non superarmi di misura. Ci fu un momento però che nonostante ogni buona volontà l'ottimo Unia a forza di 20 con lode stava proprio per regolarsi. Spaventato dalla cattiva sorte che infieriva sul mio degno camerata lo presi in disparte in una sera propizia, mentre fuori rullava sinistramente un temporale, e con voce cavernosa, a pupille sanguigne per il riflesso di un moccolo acceso per l'occasione; gli sibilai all'orecchio: «Mementuria, mementuria!».

A ciascuno si appiccicava un piccolo gregge di sei principianti. Io mi venni a trovare sotto il bastone del sottotenente Spuri, un ottimo cacciatore che aveva fatto la sua brava guerra nel 15-18 ed aveva perfino abbattuto alcuni aeroplani nemici. Notate che non ho detto «bastone» in senso figurato, poiché Spuri portava effettivamente sempre con sé in volo un solido manganello col quale non risparmiava colpi per alcuna testa refrattaria, dato che il biposto sfiancato consentiva una facile distribuzione di simili energici consigli agli apprendisti. Che botte, amici miei! ed esclusivamente in testa. Per fortuna il casco protettore ci evitava il bozzo; purtroppo la vasta superficie d'appoggio cercava d'urto il cuoio capelluto e vi assicuro che se quella tal manovra aerodinamica non ci era entrata in testa il caso ne faceva degnamente le veci. Cosicché il Bredaccio veniva all'atterraggio per mano sua, cioè di Spuri quando si ricordava di impadronirsi dei comandi, e sennò da solo che tanto la strada della stella la sapeva certamente meglio di noi.

Sebbene rincitriniti dalle mazzette del nostro istruttore-tappo (piccolotto, largotto, tondotto), approfittatore della sua posizione di parigrado, riuscimmo a formare la squadra più veloce di tutto il campo con decoli rapidi ed impeccabili e con prove di volo, documentate da laboriosi barografi, che non facevano una grinza.

(continua) MARIO SALVADORI



CAMPIONATO ROMANO modelli volanti 1943 - XXI

IL REGOLAMENTO

1. - PARTE GENERALE

Art. 1. — La Sede Provinciale «A. Guidoni» di Roma della R.U.N.A. indice una serie di gare di aeromodelli denominata «Campionato Romano di Modelli Volanti».

Art. 2. — Possono prendere parte al Campionato quegli aeromodellisti il cui attestato è stato rilasciato a tutto il 31-12-1941, nonché quegli aeromodellisti che, pur avendo conseguito l'attestato in epoca posteriore a tale data, si sono distinti nelle gare disputate nel 1942. (Vedasi per l'elenco nominativo di questi ultimi, Allegato A).

Art. 3. — Il Campionato viene disputato nelle seguenti categorie:

Cat. A - Modelli veleggiatori;

Cat. B - Modelli con motore a elastico;

Cat. C - Modelli con motore a scoppio.

Art. 4. — Il vincitore di ogni Categoria viene proclamato Campione Romano della specialità per l'anno 1943-XXI.

Art. 5. — Le iscrizioni al Campionato Romano devono essere effettuate presso l'Ufficio Soci della R.U.N.A. di Roma, Via Cesare Beccaria 33, (Signor Simonetti), entro il giorno 15 aprile p. v. per i modelli veleggiatori (Cat. A); entro il 20 maggio p. v. per i modelli con motore a elastico (Cat. B) e entro il 15 maggio p. v. per i modelli con motore a scoppio.

Le iscrizioni saranno accettate solo dietro:

1) presentazione dell'attestato di aeromodellista;

2) presentazione della tessera R.U.N.A., rinnovata per l'anno in corso;

3) versamento della tassa d'iscrizione stabilita in L. 10 per ogni modello delle Categorie A) e B) e in L. 20 per ognuno di quelli della cat. C) (motori a scoppio).

Art. 7. — I premi sono i seguenti:

Categoria A

1. L. 500 e diploma;

2. L. 300; 3. L. 200.

Categoria B

1. L. 500 e diploma;

2. L. 300; 3. L. 200.

Categoria C

1. L. 600 e diploma;

2. L. 400; 3. L. 300.

Art. 8. — La Sede Provinciale «A. Guidoni» di Roma della R.U.N.A. non si assume altro obbligo all'infuori del pagamento dei premi suddetti e declinerà ogni responsabilità per i danni che possano derivare sia alle persone che alle cose dei concorrenti o dei terzi in dipendenza delle gare in questione.

2. - PARTE TECNICA.

Art. 1. — Per ogni categoria viene disputata una serie di tre gare; le date delle gare sono le seguenti:

Cat. A - 1. gara: 25 aprile; 2. gara: 23 maggio; 3. gara: 6 giugno.

Cat. B - 1. gara: 9 maggio; 2. gara: 30 maggio; 3. gara: 6 giugno.

Cat. C - 1. gara: 16 maggio; 2. gara: 30 maggio; 3. gara: 6 giugno.

Art. 2. — Ogni modello potrà effettuare al massimo tre lanci per ogni gara. La classifica di ogni singola gara è compilata in base al sistema adottato per il Concorso Nazionale; la classifica di ogni categoria è compilata in base al sistema adottato per il Concorso Nazionale dello scorso anno. La mancata partecipazione a una gara porta all'attribuzione al concorrente di un punteggio superiore di un'unità a quello del concorrente ultimo classificato in tale gara.

Art. 3. — Prescrizioni tecniche (a valere per le prime due gare):

a) I modelli con motore a elastico o a scoppio dovranno decollare da pista preparata; non potendosi disporre di detta pista essi verranno lanciati a mano, restando inteso però che anche in questo caso essi dovranno essere muniti di carrello di atterraggio completo di ruote.

b) I modelli con motore a scoppio

devono avere una durata di funzionamento del motore non superiore a 20" con una tolleranza di 3" in più.

c) I modelli veleggiatori vengono trainati in quota con cavo di lunghezza non superiore a metri 50. Tale lunghezza verrà misurata per ogni cavo che verrà poi piombato. Il cavo potrà anche essere fornito dalla Commissione sportiva qualora e quando questa lo ritenga opportuno.

Per quanto non contemplato sopra, vige il Regolamento del IX Concorso Nazionale di Modelli Volanti.

Art. 4. — Le gare dei modelli veleggiatori e di quelli con motore a elastico hanno luogo sul campo della Torracchia; quelle dei modelli con motore a scoppio possono svolgersi sia sul campo predetto, sia su quello della Mercigliana e ciò a giudizio insindacabile della Commissione sportiva la quale si riserva il diritto di cambiare il campo di gara anche per le categorie A) e B).

N. B. — La terza gara delle tre categorie A), B) e C) si svolge in concomitanza alle Eliminatorie del Concorso Nazionale. I tre lanci eseguiti durante lo svolgimento di dette Eliminatorie sono validi anche agli effetti della classifica della 3. gara del Campionato Romano.

1) Gare libere a tutti gli aeromodellisti romani:

28 marzo - Gara modelli ad elastico di apertura cm. 55-65;

11 aprile - Gara modelli ad elastico di apertura cm. 55-65;

19 settembre - Gara idromodelli con motore a elastico e a scoppio.

2) Gare cui possono partecipare solo gli aeromodellisti romani il cui attestato è stato rilasciato a tutto il 1941, nonché gli aeromodellisti muniti di attestato rilasciato in epoca posteriore, i quali si sono maggiormente distinti nelle gare del 1942.

a) Campionato romano veleggiatori (serie di 3 gare):

1. gara: 25 aprile; 2. gara: 23 maggio; 3. gara: 6 giugno.

b) Campionato romano modelli con motore a elastico (serie di 3 gare):

1. gara: 9 maggio; 2. gara: 30 maggio; 3. gara: 6 giugno.

c) Campionato romano modelli con motore a scoppio (serie di 3 gare):

1. gara: 16 maggio; 2. gara: 30 maggio; 3. gara: 6 giugno.

3) Gare cui possono partecipare gli aeromodellisti il cui attestato è stato rilasciato negli anni 1942-43:

1. gara: 18 aprile; 2. gara: 2 maggio; 3. gara: 6 giugno.

4) Gara riservata agli allievi dei Corsi di aeromodellismo presso le scuole medie. Data di effettuazione: 3 giugno.

5) Eliminatorie del Concorso Nazionale, 6 giugno.

6) Gara riservata agli allievi dei corsi di aeromodellismo della Gil dell'Urbe: settembre (data da destinarsi).

Allegato A

Al Campionato Romano possono partecipare, oltre gli aeromodellisti che hanno conseguito l'attestato nell'anno 1941 o negli anni precedenti, anche i sottotenenti aeromodellisti che — pur avendo conseguito l'attestato nel 1942 — si sono però distinti nelle gare disputate in tale anno.

1) Conte Francesco; 2) Conti Francesco; 3) Dividù Francesco; 4) Grilli Francesco; 5) Nicotora Leopoldo; 6) Nigro Carlo; 7) Ronconi Enrico; 8) Russo Francesco; 9) Sestili Romolo; 10) Toscano Sergio.

Potranno partecipare al Campionato anche i seguenti aeromodellisti, sapete che conseguono l'attestato entro il 15 aprile c. a.

1) Borzelli Sergio; 2) Frillici Pietro.

N.B. — La data di conseguimento dell'attestato è quella in cui l'attestato risulta rilasciato, data che risulta apposta in calce all'attestato stesso.

don CHISCIOFFE in aeroplano

Aveva sedici anni ed era così lungo che i coetanei per guardarlo in faccia dovevano alzare la testa. Cresciuto a dimisura, e magnissimo le braccia e le gambe, Didimo Ferretti raffigurava in maniera perfetta quel tipo comunemente detto «spilungone», che purtroppo quando appare in libera circolazione provoca fra i ben proporzionati un breve sorriso alquanto beffardo e sardonico e non privo di una certa dose di malignità.

Fatta questa premessa non vogliamo dire affatto che Didimo Ferretti fosse un pochino lo zimbello dei giovanissimi suoi amici. No, e poi no. I giovanissimi, i ragazzi, non sballano mai nel giudicare il loro prossimo anche se vi sia della occasionale lontananza. Naturalmente, istintivamente essi amano e odiano e non sbagliano mai. E così accadeva nei confronti di Didimo Ferretti, il quale costituiva sì, il volto, il motivo di una più che rumorosa cagnara quando appariva lui lungo lungo in mezzo a tanti piccoli piccini, ma in fondo non vera nessuna ombra di cattiveria e di malignità. In fondo, nonostante il vocare e gli scoppi di risa, c'era affetto e stima. Gridavano, al suo maestoso apparire, i minuscoli compagni, «ecco», è arrivato don Chiscioffe, è arrivato il grande don Chiscioffe! Era vero che siamo saliti a lui, è lui il nostro condottiero, è lui che ci salva la pelle! Lo volevano sbaffeggiare, lo volevano stuzzicare e fargli perdere la pazienza! Nemmeno per idea. In realtà gli volevano bene e lo apprezzavano. Un bene tutt'altro che stentato e provvisorio ma saldo e forte ed una valutazione giusta e seria. Poiché lo spilungone Didimo Ferretti era buono quanto mai e adorava i coetanei piccini ed era un aeromodellista di primo rango. Di classe, nel più bel significato della parola. Bravo e valentissimo nel progettare e nel costruire modelli ad elastico, modelli veleggiatori e modelli a motore. Dove e come aveva imparato tutto ciò non si sapeva con precisione. Ed a quelli che gli rivolgevano delle domande per appurare qualche cosa, per stabilire il punto di partenza di quella eccezionale bravura teorica e pratica, non ricavano nulla. Egli disarmava completamente i curiosi con un dolce sorriso e con le labbra serrate.

Tale mutismo però non produceva nessuno antipatico effetto e non scostava per niente gli amici e la causa della prodigiosa generosità a parole e a fatti da parte del Ferretti verso la folissima schiera degli aeromodellisti neofiti e novellini. L'enigmatico e misterioso Didimo era perseguitato perché non gli mostrava e non aveva la più lieve punta d'orgoglio e la benché minima vanteria. Sapeva fare benissimo e dava tutto se stesso agli altri, in consiglio, in suggerimenti, in opera. Mettersi al suo fianco, progettare e costruire con lui, significava vincere alle gare.

Che passione l'aeromodelismo e che passione le gare! Non v'è aeromodellista a lavorare per lunghi giorni e mesi ed anni con ardore, con tenacia, sottraendo il tempo al sonno ed al riposo, che non pensi al fausto e luminoso giorno della gara ed alla classifica che premierà, che coronerà le sue fatiche. La gara è tutto, è la meta a cui legittimamente aspira l'aeromodellista. La gara è la prova virile, è il battesimo. Altrimenti che aeromodellisti si è?

Ebbene, Didimo Ferretti, abilissimo ed insuperabile progettatore e costruttore di aeromodelli ad elastico, veleggiatori e a motore, non ha mai voluto partecipare alle gare. E' forse difficile questo perché? E' forse un secondo mistero di Didimo, come quello delle scuole che ha frequentato, apprendendo con tanto profitto? No, non è un mistero. Lo spilungone Didimo, quando il suo minuscolo compagno ed allievo Alfio primo in una movimentata gara lo ha interrogato in proposito, non ha serrato le labbra ma con occhi umidi di pianto ha detto:

— Vedi, Alfio, io sono uno sfortunato, un infelice e credi tu che non m'accorga di essere un deforme? Lungo ed allampanato che è sembrato una pertica. A che cosa posso servire io? Ho sedici anni ed ho già la statura di un giovane a vent'anni. Crescendo ancora, tu lo pensi come sarò buffo? Ho vergogna di comparire con voi altri, che siete ben fatti e aggraziati! Adesso capisci perché fuggo le gare, no? Che figura vi farei? La gente si metterebbe a ridere. Don Chiscioffe sono e nient'altro che quello. Buono soltanto a scagliarmi contro i molini a vento...

Didimo non ha parlato più e si è messo a singhiozzare. Alfio ha cercato di confortarlo:

— Su, su, D'iddio. Un don Chiscioffe come te non deve piangere. Tu... tu non potresti un giorno fare l'aviatore?

Didimo ha sussultato.

Io, l'aviatore? E le gambe e le braccia dove le metterei? Ma che forse gli aeroplani si costruiscono su misura?

Alfio ha corrugato la fronte, ha riflettuto, ma la risposta non è venuta fuori.

m. laneri

POSTA AEREA

Guido De Gregori, Milano — Non è colpa nostra, se tu hai rinnovato l'abbonamento in ritardo. Ad ogni modo ho passato un appunto con la preghiera di accontentarti alla nostra amministrazione.

Alberto Fila, Torino — Il tuo futuro, il tuo entusiasmo e la tua... ingenuità sono commoventi. Ma come posso, figliolo, rispondere a tutte le domande che mi rivolgi? Basterebbe la prima per riempire parecchie colonne di giornale: come si progetta un modello volante. Di domande di questo genere tu me ne rivolgi una ventina circa. Che scherziamo? Se proprio desideri diventare un abile costruttore di modelli volanti non ti rimane altro da fare che acquistare un manuale, per esempio «Il Costruttore di aeromodelli», presso il nostro Ufficio. E auguri.

ZIO FALCONE

LA PENNA al segretario

Ferdinando Bonsignore, Messina — Le battute non vanno. Ti ho fatto spedire i giornali richiesti.

S. Tenente Piero Aringhieri, P. M. 146 — Ci è impossibile accontentarti, amico. Ma perché non adoperi le copertine de «L'Aquilone»? In fin dei conti i disegni sono gli stessi. Ciao e occhio agli inglesi!

Giacinto dell'Acqua — Via Cardinale Branda 14, Castiglione Olona (Varese) chiede se qualcuno ha da vendergli e a che prezzo una seghetta per trarfora elettrica.

Giovanni Acquarone, Imperia — Perché non hai indicato il tuo «preciso» indirizzo? Le lezioni di aeromodelismo le puoi riprendere (chi sa poi che diamine vuoi dire) leggendo i numeri arretrati (quali?) Spiegati meglio un'altra volta.

Sergio Guscetti, Mascara — Certo che c'è. «Il Rifornitore Segreto» costa solo L. 1.50. Noi siamo modestissimi. Per rivestire il Libellula P. 101, puoi adoperare la carta Superavio che vende «Aviomini». Via S. Basilio 59 A, Roma.

Evartio Giannoni, Pistoia — Ormai sul 12 anni visto il bando di concorso che ti interessa. Ho fatto presente alla RUNA Centrale le vostre aspirazioni. Ciao.

Carlo Carozzini, Genova Bolzaneto — La foto è bella, il modello interessante e il tutto verrà pubblicato. Se ne ha ancora così, manda pure. Se ti fossi però abbassato leggermente nel fare la fotografia, sarebbe riuscita meglio.

Oscar Prinetti, Milano — Le battute che hai inviato hanno fatto una ben misera fine. Ahiloro e ahite. Ma non te la prendere! Pensa alla salute. Per i motorini rivolgiti ad «Aviomini» (Via S. Basilio 59 A, Roma). Il distintivo de «L'Aquilone» costa adesso L. 6 e il perché l'ho spiegato abbastanza chiaramente (almeno mi sembra) nel numero scorso. Credo che, per quanto mi chiedi possa tornare utile quanto ti trascrivo qui sotto:

Riconoscimento della qualifica di volontario a determinate categorie di giovani.

Per effetto della Legge 16 novembre 1942-XXI, n. 1731, pubblicata sulla «Gazzetta Ufficiale» n. 33, del 10 febbraio 1943-XXI, sono considerati arruolati volontari per anticipazione degli obblighi di leva i giovani che, già ammessi in tempo di pace al ritaro, per ragioni di studio, negli anzidetti obblighi, siano stati incorporati, durante l'attuale stato di guerra e alla data del 25 febbraio 1942-XXI, nelle Forze armate dello Stato a domanda singola, ovvero a domanda collettiva presentata dall'Organizzazione politica che li rappresenta.

Sono, inoltre, considerati volontari di guerra i giovani che, trovandosi nelle condizioni di cui innanzi, ottenendo od abbiano ottenuto, a domanda, l'assegnazione presso reparti stessi ad operazioni di guerra, oppure compiano od abbiano compiuto servizi in mare o in volo connessi con tali operazioni, conseguendo una ricompensa al valore militare; o una promozione o avanzamento per merito di guerra; o trasferimento nei ruoli del servizio permanente per me-

rito di guerra; o il distintivo di ferito o mutilato di guerra; o la croce al merito di guerra.

Sono considerati volontari di guerra anche i giovani che, nell'attuale campagna, trovandosi nelle condizioni di cui innanzi, caddero sul campo o perirono in seguito a ferite riportate in combattimento o furono dichiarati dispersi in azioni di guerra. Grazie per gli elogi che fai al giornale. Ciao.

Umberto Manni, Genova — Sì, certamente, quanto è descritto negli Albi «Aviatori Avventurosi» è realmente accaduto. Anche quello che narra Crivello è verissimo. Vuoi sapere che cosa fa adesso? E' tutto occupato a farsi scuere da un chirurgo che ogni tre giorni gli taglia un ascesso da una parte e un foruncolo dall'altra. Lui dice che mette le gemme come gli alberi e intanto è incrociato e fasciato come una mummia. Io con lui non ho mai volato, ma i suoi colleghi lo reputano un discreto «manico». Poi chissà! Ti ho fatto spedire gli arretrati. Salutoni a volo radente amico!

Piero Uanni, Pazzi, Parri, ??, Lucar — Chi sa che diavolo di cognome hai! Scrivi come un egiziano dell'epoca faraonica. Alla prima domanda rispondo di no. Posso informarti invece che è allo studio, e tra breve sarà in atto, una specie di censimento di tutti gli aeromodelisti, lettori e simpatizzanti de «L'Aquilone», con istituzione di un gigantesco schedario che verrà tenuto sempre aggiornato, con le foto di tutti voi e tutti i dati che possano interessare. Naturalmente, i più solerti saranno in una lista speciale. Ogni aeromodelista dovrà avere la sua tessera e il suo bravo distintivo. E forse verranno costituiti... Ma qui vado troppo avanti. Non posso dirtelo perché altrimenti Zio Falcone mi caccia fuori a pedantoni. Ciao bellezza!

CRIVELLO II.

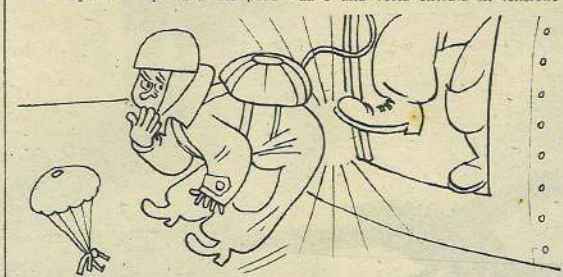
ANCHE se lo sai...

E se il paracadute non s'aprisse? — La domanda che spontaneamente viene sulle labbra di chiunque ascendi un aereo paracadute. E se il paracadute non s'aprisse? Sembra la domanda più ragionevole di questo mondo e invece non lo è, perché il paracadute è fatto apposta per aprirsi e deporre l'aviatore dolcemente al suolo, così come il salvagente è fatto apposta per galleggiare e impedire al naufrago di affogare.

Per operare l'apertura del para-

calotta che, sollecitata dal vento della caduta, farà poi uscire la grande calotta di sostentamento vero e proprio.

Un secondo comando, diremo così di riserva, ma che è l'unico esistente nei paracadute impiegati dalle truppe paracadutiste, consiste nel cosiddetto «moschettone». Trattasi di una robusta cordicella lunga alcune decine di metri, di cui un capo è fissato al collo del quale abbiamo sopra specificato la funzione e l'altro viene ancorato all'aeroplano. Come il paracadutista si lancia, la cordicella si snoda e una volta entrata in tensione

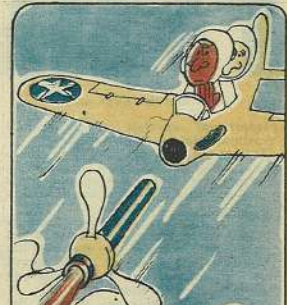


cadute esistono, in realtà due distinti comandi. Il primo, costituito da un'apposita leva fissata alla cintura addominale, che viene azionata al momento opportuno dal paracadutista. Sua sola preoccupazione dev'essere quella di non azionare la leva... troppo presto, per impedire che la seta della calotta possa impigliarsi nell'aeroplano abbandonato. Azionando la leva, un apposito coltello taglia una cordicella di ritenuta di una forte mole, la quale, così liberata, scatta in aria trascinando con sé una piccola

provoce il funzionamento del coltello tranciante e l'apertura automatica del paracadute. Più semplice e sicuro di così...

Certo è che quando il paracadutista si butta dall'aeroplano non ha dubbi del genere. Pensa solo ad eseguire esattamente le manovre che gli sono state insegnate e regolarmente scende dal cielo e prende terra senza danni. Migliaia e migliaia di lanci vengono così effettuati con assoluta sicurezza in tutto il mondo.

La FINESTRA dei LETTORI



AERO-CANNONISSIMI

- BEH, TED, NON TI PARE CHE QUESTO CANNONE RINGHIA UN PO' TROPPO?

MARIO TALLARIDA DI ROMA



ACCOMODANTI

- BEH, TED, CI VUOL PAZIENZA: VUOL DIRE CHE INVECE DI SILURATORI SAREMO BOMMERGIBILISTI

FRANKO ROTONDI GALLARATE



DISTRATTONI

- ADESSO CHE CI PENSO, IO ERO IL MARCONISTA DI BORDO E NON UN PARACADUTISTA!

STEFANO SACRINI MILANO

I PRIMATI

(continua dal num. prez.)

Prescrizioni speciali concernenti i primati dei modelli volanti.

Primato di durata — Per le categorie I e II (aeroplani e idrovoluti) il tempo sarà preso dal momento nel quale l'apparecchio è abbandonato a se stesso.

Per la categoria III (veleggiatori) il tempo sarà preso dal momento nel quale l'apparecchio si sgancia dal dispositivo di lancio, il quale dovrà essere munito di una banderuola per facilitare il controllo.

Per quanto riguarda la fine del volo, i tempi saranno presi al momento nel quale l'apparecchio toccherà il suolo o l'acqua incontrerà un ostacolo oppure scomparirà dalla vista dei cronometristi, i quali non dovranno spostarsi ma potranno fare uso di strumenti ottici.

I cronometristi, o gli aiutanti-cronometristi sono autorizzati ad usare, per la presa dei tempi di volo, cronografi ordinari od orologi conta-secondi, che diano la misura di 1/5 di secondo.

Per il controllo dei primati dei modelli volanti delle categorie I e II (aeroplani e idrovoluti) che utilizzano come forza motrice motori meccanici, i commissari ed i cronometristi possono spostarsi per seguire il modello durante il volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Primato di distanza in linea retta. — La distanza del primato sarà quella misurata fra il punto di partenza ed il punto di atterraggio. Qualora non sia possibile eseguire una misura diretta della distanza percorsa, questa potrà essere misurata su una carta di scala, al minimo, 1/50.000.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore al 2 per cento della distanza in linea retta.

Fino a distanze di 1000 metri, lo scarto minimo dal primato precedente è di 100 metri; oltre a 1000 metri, per la validità del primato è prescritto che il primato precedente sia superato almeno del 5 per cento.

L'omologazione d'un primato di distanza in linea retta sarà effettuato in base all'esibizione dei due documenti seguenti: un verbale di partenza ed un certificato di atterraggio. Quest'ultimo documento dev'essere dichiarato esatto da due persone abitanti nella regione dell'atterraggio.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Primato di distanza in linea retta. — La distanza del primato sarà quella misurata fra il punto di partenza ed il punto di atterraggio. Qualora non sia possibile eseguire una misura diretta della distanza percorsa, questa potrà essere misurata su una carta di scala, al minimo, 1/50.000.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore al 2 per cento della distanza in linea retta.

Fino a distanze di 1000 metri, lo scarto minimo dal primato precedente è di 100 metri; oltre a 1000 metri, per la validità del primato è prescritto che il primato precedente sia superato almeno del 5 per cento.

L'omologazione d'un primato di distanza in linea retta sarà effettuato in base all'esibizione dei due documenti seguenti: un verbale di partenza ed un certificato di atterraggio. Quest'ultimo documento dev'essere dichiarato esatto da due persone abitanti nella regione dell'atterraggio.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

La perdita di quota fra il punto di partenza ed il punto di arrivo non dovrà essere superiore a metri nove per minuto di volo.

Un primato di durata non potrà essere battuto che da una durata superiore al primato precedente di almeno trenta secondi.

Solodovnikov (U. R. S. S.) 1h43'20".

Distanza in linea retta: Chibirskine (U. R. S. S.) km. 64.248.

PRIMATI NAZIONALI

Modelli con motore elastico.

Partenza dal suolo - Durata: Alfredo Degrossi di Trieste 15'00".

Modelli con motore meccanico.

Durata: Mario Ferrarini di Parma 1h33'06".

Distanza: Valerio Ciampolini di Bologna km. 25.

Idromodelli a matassa elastica.

Durata: Giulio Pelegi di Genova 1'30"1/5.

Distanza: Giulio Pelegi di Genova km. 0,723.

Veleggiatori.

Durata: Paolo Marras di Cagliari 1h42'13".

Distanza: Ottavio Bruni di Roma km. 28,750.

I primati ancora da stabilire sono: Aeromodelli con matassa elastica.

Lancio a mano: Veleggiatori.

Internazionali

Distanza

Velocità

Altezza

Decollo dal suolo:

Internazionali

Altezza

Aeromodelli con motore

Internazionali

Velocità

Altezza

Idromodelli a elastico.

Internazionali

Velocità

Altezza

Idromodelli con motore meccanico.

Internazionali

Velocità

Altezza

Veleggiatori.

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

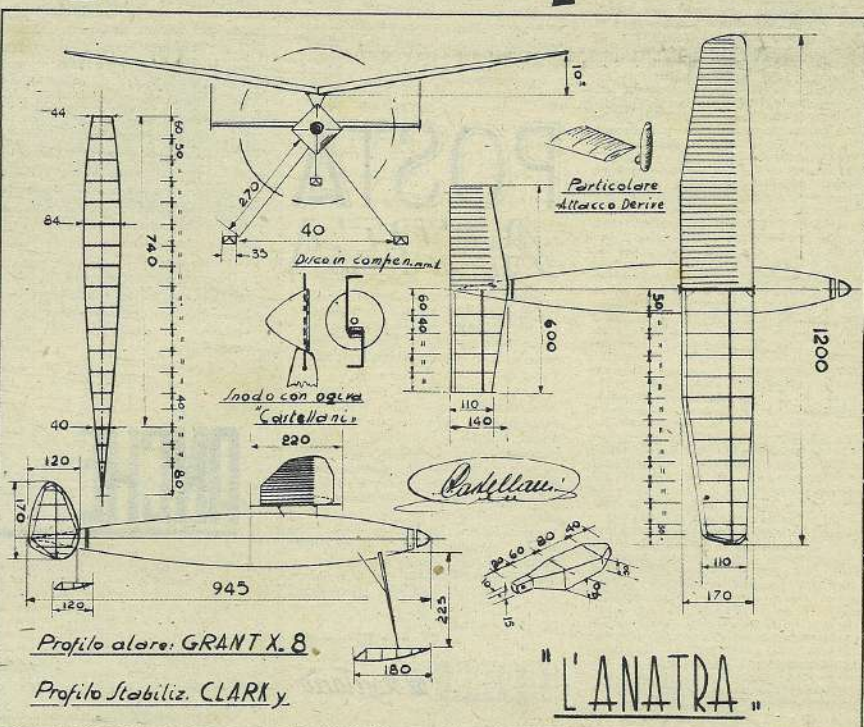
Altezza

Altezza

Altezza

Altezza

L'idromodello "Anatra"



L'GOBO di Alfonso Giele, vincitore della gara in pendio ai piani di Creta (Genova)



Eccovi un idromodello di elevate caratteristiche, espressamente studiato per gare. Gli scafi o più precisamente i pattini servono solo per il decollo dall'acqua, non permettendo per la piccola cubatura un lungo galleggiamento. Perciò bisognerà fare attenzione quando si lancerà il modello dall'acqua di posarlo leggermente e nello stesso tempo liberare l'elica in modo che il decollo avvenga più rapidamente possibile. Per chi invece vuole ottenere un ottimo idro, diciamo da allenamento, aumenterà del doppio la cubatura dei galleggianti ed otterrà un idromodello dal decollo e dall'ammarraggio veramente ammirevoli.

La costruzione è mista, legno nazionale e balsa. L'ala, profilo Grant8 modificato a 1,5 d'incidenza positiva, ha una apertura di cm. 120: divisa in due semiali che si uniscono al centro per mezzo di una piccola balonetta in compensato da mm. 1,2 e tenute da elastici posanti per dei gancetti fissati sul bordo d'entrata e sul bordo d'uscita.

Le centine sono in tranciato da mm 1 o di balsa da mm 1,5 alleggerite con fori. Longherone in balsa da mm. 2,5 o in tranciato da mm 1,5. Bordo d'entrata in balsa 5x5 o pino da mm 2. Bordo d'uscita in balsa 12x4 o pino 10x3 alleggerito. Le centine d'attacco sono in balsa da mm 3. La balonetta ha un diedro di 10 gradi, largo mm 10 e lungo mm 104.

Ricopertura in carta velina leggera

e verniciatura con due mani di emallite.

La fusoliera è quadrata messa per spigolo di costruzione a traliccio con listelli di balsa 4x4 o pino 3x3.

Sia anteriormente che posteriormente porta due ordinate in compensato da mm 1. Alla II e alla IV ordinata va fissato l'attacco per il carrello, costituito da una guaina dove il carrello s'infilza a mo' di balonetta.

Col medesimo sistema vengono fissati i montanti alari, le guaine vanno incollate e legate all'ordinata VI e VIII. I montanti sono in filo d'acciaio di mm 1,5, a questi montanti vanno fissate, mediante legatura due listelli 10x3 che funzioneranno da reggiali. Fare attenzione quando si monta la "cofra", di mantenere l'esatta incidenza dell'ala.

Il poppino posteriore viene costruito a parte e incastrato alla fusoliera con apposito rilievo, il gancio in filo acciaio di mm 1,2 viene fissato nel solito modo.

La ricopertura è in seta tesa con tre mani di emallite o in carta «Castel» tesa bagnandola e verniciata con tre mani di emallite.

I montanti degli scafi sono costituiti da due gambe profilate in bambù, portanti all'estremità, fissati con legatura e collante, due pezzi di filo acciaio da mm 1,5 appositamente sagomati che dovranno infilarsi nella fusoliera e negli scafi.

Un montante posteriore in filo acciaio da mm 1,2 tiene irrigidita la gamba principale.

(continua a pag. 8)



Aldo Milanese, di Novate di Pieve, con lo scheletro del suo veleggiatore di 2 metri di apertura.

TRAINO C O N PULLEGGINA D O P P I A

Nel delineare il progetto di questo verricello ho cercato di evitare una costruzione complessa e difficile, badando tuttavia di renderlo abbastanza robusto, atto a sopportare qualunque sforzo richiestogli. Come si comprende dal disegno, il materia-

le impiegato è soltanto il legno compensato, fatta eccezione delle viti fungenti da assi del gancio e delle boccole d'ottone delle pulegge.

Il sistema si compone di due parti: una parte mobile ed una fissa al suolo. La parte mobile comprende

due pulegge che ruotano su un perno, fissato a tre tavolette di compensato da 6 mm., delle quali quella di destra e quella centrale portano un piccolo braccio perpendicolare ad esse, per sostenere una guida. Nella parte anteriore sono sistemate le guide per il cavo, una delle quali molto allungata, come si vede nella figura, per permettere al cavo di seguire la salita del modello. Queste guide sono ricavate da una tavoletta di compensato da 1,5 mm., per poter ottenere più facilmente una perfetta curvatura. La parte posteriore costituisce l'impugnatura, saldata a tutto il resto da due piastrelle di compensato da 3 mm., poste sopra e sotto, come si vede chiaramente nella figura.

La parte fissa comprende una sola puleggia, ruotante attorno ad un piolo. Anteriormente, fra le due guide è fissato un gancio, al quale viene attaccato un capo del cavo. Per maggior sicurezza il piolo è mantenuto fermo da altri due pioli più piccoli, collegati ad esso per mezzo di due cordicelle. Tutta la parte superiore può ruotare per una mezza circonferenza, acconsentendo così a piccoli spostamenti senza dover estrarre i pioli dal terreno, in caso di un leggero spostamento della direzione del vento tra un lancio e l'altro. Nel piantare al suolo questa seconda parte consiglierai di dare al piolo maggiore una leggera inclinazione all'indietro.

Le pulegge sono formate da due dischi di compensato di 2,5 mm., saldati intimamente ad un altro disco di legno duro dello spessore di 10 millimetri.

Una boccola d'ottone garantisce il perfetto scorrimento. Per la disposizione del cavo nelle varie pulegge spero sia sufficiente il disegno.

Ed ecco quali vantaggi tale sistema presenta:

1) L'aeromodello sale con una velocità tripla di quella del verricello.

2) Non occorre correre, ma basta camminare, il che permette di avanzare guardando il modello e seguendo i movimenti.

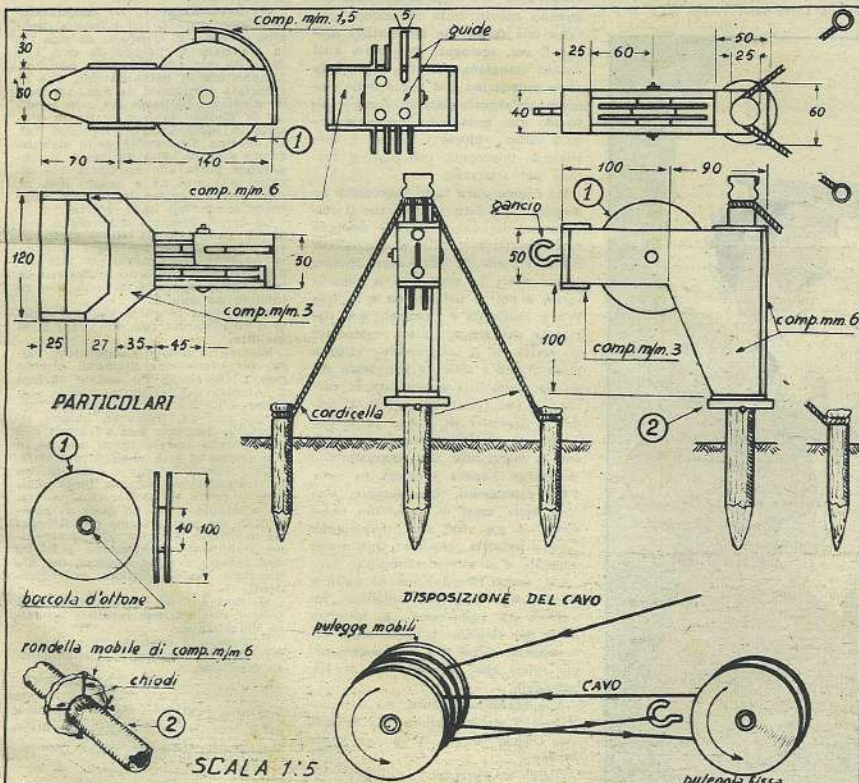
3) Impiegando 160 metri di cavo, mentre il verricello percorre 20 metri, l'aeromodello raggiunge una quota di cento metri.

4) La forte velocità che il modello acquista con questo sistema permette il traino di qualsiasi modello anche in giornate di calma piatta.

Per la semplicità della costruzione e per il materiale adoperato, credo che questo sistema sia alla portata di ogni aeromodelista.

Chi desiderasse spiegazioni più particolareggiate mi scriva.

EDOARDO BANDIROLI
Aiello del Friuli - UDINE



I NOSTRI VOLUMI

NARRATIVA

Baracca di Antonio Foschini:
in broccia L. 15,75.
ediz. di lusso L. 26,25.
Duelli aerei di Valentino Tocci L. 12,60.

DOCUMENTARIA

Le meduse del cielo di P. Freri L. 26,25.
Ottanta anni di trasvolate atlantiche di P. Botto L. 8,40.
L'aviazione negli scritti, nella parola e nell'esempio del Duce L. 12,60.

TECNICA

Manuale di tecnica aeronautica dell'ing. A. Mori L. 73,50.
Elementi di dinamica e aerodinamica del volo dell'ing. G. Costanzi, primo volume L. 31,50.
secondo volume L. 31,50.
Nozioni teoriche per allievi piloti (tre volumi) L. 45.
Il manuale dell'aeroguida dell'ing. D. Selvaggi L. 16,80.

Le vibrazioni nei motori d'aviazione dell'ing. L. Stipo L. 31,50.
La determinazione della refrazione oculare col metodo della schiascopla del prof. G. Colajanni L. 8,30.

Elementi per una teoria matematica del contagio del dott. M. Puma L. 13,65.

Elementi di tecnica generale per meccanici e motoristi dell'ing. Domenico Cosci L. 50.

Motori d'aviazione dell'ing. Domenico Cosci:
primo volume L. 35,
secondo volume L. 45.

SCIENTIFICA

Trattato di medicina aeronautica primo volume L. 110,
secondo volume L. 65,
terzo volume L. 80.

DIDATTICA

L'aviere, IV edizione L. 16.
Il pilota preaeronautico in ristampa L. 16.
Il montatore preaeronautico Lire 7,35.
Il motorista preaeronautico Lire 7,35.
Il fotografo preaeronautico Lire 6,30.
L'elettricista preaeronautico, in ristampa L. 8.
L'armatore preaeronautico L. 8.
L'aiutante di sanità preaeronautico L. 7,50.
Marconista preaeronautico L. 7,50.
Come si diventa aviatori di Delta Noce, in ristampa L. 8.

ROMANZI PER GIOVANI

L'arcipelago delle stelle di E. Jemma L. 10,50.
I figli dell'allegrezza di N. Carlassare L. 10,50.

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Via Ripense, 1 - ROMA
Conto corrente postale 1/24718

S. A. C. A.
SOCIETÀ PER AZIONI
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

SEDE LEGALE
BRINDISI
CAPITALE L. 12.000.000

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

Costruzione e riparazione
Velivoli R. Aeronautica
Costruzione e riparazione
Natanti R. Marina
Riparazione Motori
Riparazione Sommergibili

COSTRUZIONI AERONAUTICHE GIOVANNI AGUSTA APPARECCHI CIVILI E MILITARI

Tel. 22-58 - 22-57

Telegrammi: AGUSTA
GALLARATE

Succursale per l'Albania

TIRANA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

MECCANICHE

MOTORI D'AVIAZIONE



A INCHIOSTRO VISIBILE
NOVITÀ - LANCIO A
METÀ PREZZO

11.95
INVIARE VAGLIA
ASTILO EVEREST
CORSO VINCIGLIO 5-TORINO
che spedisce franco di porto

A. CASTELLANI CREMONA
Via G. Grandi 25

Tavole costruttive nazionali e straniere.
Nuovissime tavole - I migliori materiali,
cliche, pacchi materiali, scatole montaggio,
modelli in ordine di volo - B.A.S.A.

Catalogo illustrato e listino prezzi
inviando L. 3 a mezzo vaglia.

MOVO Modelli volanti e parti staccate

La più completa organizzazione
italiana per l'aeromodelismo

LISTINO PREZZI GRATUITO

GUIDA GENERALE ILLUSTRATA Lire SEI

Milano, via S. Spirito 14, tel. 70666



BREDA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE



apparecchi FIAT

IL PROFESSORE

Questo che vi racconto è un fatto vero; e non cominciate a fare sorrisetti ironici perché è proprio così. Voi sapete come son fatti gli aviatori: brava gente, ragazzi in gamba, pieni di fegato, sempre sorridenti, alla mano con tutti; naturalmente si danno un po' di arie (poche, bisogna dire la verità) per via della divisa che fa sempre un certo effetto; c'è quell'aquila appuntata lì che sembra dica: ehi, con noi c'è poco da fare; ora stiamo con i piedi in terra, ma siamo di passaggio; noi si abita lassù, di solito. Un po' di spavalderia non guasta insomma. Hanno però una mania: fino a che sono fuori del campo possono girare fra i comuni terrestri senza che accada nulla di straordinario, ma quando si trovano in aeroporto, vedersi d'intorno un bipede che non vola li eccita stranamente e si sentono portati, spinti addirittura, a «prendere in giro» il poveretto, a «confonderlo», raccontando le cose più strabilianti (tutte balle in fin dei conti), a fargli una testa così di paroloni tecnici o a parlargli per un quarto d'ora in gergo, in modo che il disgraziato non capisca nulla e rimanga lì a guardarli come un allucinato; e, se possono, combinarsi un po' di scherzi o prenderli in castagna per farlo pagare. Ho conosciuto un pilota, io, che quando si trovava davanti ad un tizio qualunque — capitato non importa per quale motivo nell'aeroporto — smanava per la voglia di portarlo in volo per il solo gusto di fargli vomitare il pranzo di tre giorni prima con le acrobazie più raccapriccianti. Poi stava allegro per tutta la giornata e a quel disgraziato che scendeva come un sacco dall'apparecchio, con la faccia d'un bel verde Veronese, diceva con la più grande meraviglia: «Oh, vi sentite male? Mi dispiace, non credevo, altrimenti non vi avrei portato...» eppure ho fatto un volettetto liscio liscio. Eh, certo voi di terra non siete abituati a queste cose. Noi invece... E lasciava il discorso sospeso mentre quello strabuzzava gli occhi e vedeva i capannoni, gli apparecchi, gli avieri, il cielo, il prato che gli balzavano la terantella davanti e sorrideva mestamente. Il bello era che poi finiva per ringraziare il pilota, quello sciagurato che, dopo averlo ridotto uno straccio, lo consigliava di prendere un doppio cognac o una grappa a 70 gradi e lo accompagnava al bar per sbafargli un bicchirino. Gente di questo tipo ne avrete conosciuta anche voi. Bene, quello che sto per narrarvi è successo ad un pilota di questo stampo il quale uggiolava e si faceva venire l'acquolina in bocca al solo pensiero di manipolarsi uno «terrestre».

Un giorno si presenta all'aeroporto un tizio piccolino, con una palandrana grigia, una cartella sotto il braccio ed una cassetta in mano. Un tipo da impiegato parastatale a 825 lire al mese, timido, buono, buono. Chiede del sergente d'ispezione e gli fa vedere un foglio per il Comando con il quale il Ministero dell'Aeronautica lo autorizzava a gironzolare per il campo e a fare qualche volettetto per eseguire degli acquarelli. All'Ufficio del Comando, naturalmente, di fronte ai bolli, timbri e protocolli del Ministero non hanno nulla da eccepire e il nostro ometto viene affidato ad un sottotenente perché lo accompagni e gli sia utile in quanto possa occorrergli. Manco a dirlo, il giovane ufficiale cominciò a lavorarsi il terrestre, pregustando di farsi matte risate alle sue spalle. Le descrizioni che faceva degli apparecchi che via via incontravano nel loro giro di ricognizione erano addirittura iperboliche e snocciolava panzane così grosse che quasi quasi temeva che l'altro capisse l'enormità di quello che stava dicendo. Ma lui, il professore, (così c'era scritto sul foglio

del Ministero) annuiva sbalordito e lo stava a sentire tutto ammirato rivolgendo di tanto in tanto domande così ingenui da far chiaramente comprendere come non sapesse distinguere un aeroplano dall'autobus che prendeva tutte le mattine. «Voi avrete certamente volato altre volte» gli chiese il sottotenente. «Ma!» — rispose il professore — è questa la prima volta che metto piede su di un aeroplano. Ho chiesto però di fare qualche volo per avere una impressione viva, diretta, per i miei acquarelli. Io credo che l'aeropittura, per essere efficace, abbia bisogno di essere vissuta, debba scaturire direttamente dalle emozioni psichiche e visive dell'artista posto di fronte ad un fatto nuovo. Il valore di una pennellata...».

E qui il professore avrebbe seguitato per un pezzo, lasciando questa volta il pilota a bocca chiusa che per lui abbozzare il più elementare disegno era più difficile che piazzare un siluro nella pancia di una corazzata, se non fosse apparso un nuovo personaggio. Quel famoso ufficiale di cui vi ho parlato. Il sottotenente ringraziò il Cielo degli Aviatori e pensò che era proprio quello che ci voleva, e presentò il pittore al suo collega. «Sai, il professore deve eseguire degli acquarelli ed ha anche l'autorizzazione per fare qualche volo per avere delle impressioni. Io te lo affido...» — e rivolto all'ometto — Ecco, professore, questo è il pilota che fa per voi. Vogliate scusarmi se vi lascio, ma ho da sbrigare qualcosa in squadriglia. Fortunatissimo, buon giorno...» eccetera eccetera. I soliti convenevoli, una strizzata d'occhi al collega e via, di corsa come una lucertola, ad avvertire gli altri che un «terrestre» era capitato fra le mani di Ferruzzi (chiamiamolo così tanto per intenderci).

Questo, rimasto solo con il profes-

sore, iniziò l'attacco: «Così, voi volete avere qualche impressione, eh? E non avete mai volato? Bene, bene, bene! Sì, sì, penserò io: anzi, potreste fare subito un giro in aria? Io vado dal mio comandante, mi faccio dare il permesso e fra due minuti sono pronto. Volete venire anche voi? Sarà meglio».

E così fu che un quarto d'ora dopo un «79» rombava sulla linea di volo. Verso di questo si avviarono Ferruzzi, che chiacchierava arzillo e allegro come non mai, e il professore con il suo cappelluzzo e la palandrana grigia, la «scatola dei colori» e la carta già tesa sull'assicella, i pennelli in tasca e un barattolo d'acqua in mano. Poco distante, tutti gli ufficiali, i sottufficiali e gli avieri disponibili erano in circolo ad assistere al battesimo dell'aria del disgraziato. E già si davano grandi manate e ridevano e ricordavano i tipi che erano passati fino allora per le mani di Ferruzzi e le diverse colorazioni che la loro faccia mostrava all'atto dell'atterraggio: dal bianco di China, al giallo cadmio, al rosso vermiglione, fino al verde brillante. Qualcuno poi era stato tirato giù di peso.

Il nostro professore si sistemò alla meglio dietro uno dei finestrini laterali (indicatogli subdolamente da Ferruzzi come il posto ideale, ben sapendo che il billo è più forte), assicurò l'assicella, preparò i colori e si dispose a dipingere tranquillo e ignaro come se si trovasse nel suo studio.

Il «79» brontolava, urla al massimo dei giri, corre, alza la coda, si stacca, va su come un razzo. Mette il muso in aria, fa una virata da alta acrobazia, picchia a tutto motore, si rimette e passa sul campo bassissimo per cabrare d'improvviso laggiù in fondo e prendere quota.

A terra, naturalmente, si sgansciavano tutti dalle risate. Il profes-

sore avrà fatto un bel disegno davvero! A quest'ora forse avrà visto un'altra volta quello che ha mangiato ieri sera! Gli passerà la voglia delle impressioni! E così via.

Ferruzzi intanto va su come una freccia: ha dato un'occhiata al suo uomo, ma lo ha visto tranquillo menare grandi pennellate e rimastare colori e sciacquare in quel barattolo d'acqua. «E' duro l'amico — pensa il pilota — ma ho appena cominciato». E giù, un'affondata da far venire le budella in gola; una stretta virata in cabrata, un passaggio fulmineo sul crinale di una collina. Riprende quota: cinquemoto, mille, duemila, poi pianta la leva contro il cruscotto e precipita come un bolide per un migliaio di metri per richiamare all'improvviso. Scarpa a destra, a sinistra, scivolata d'ala, campana, passaggi a pochi metri dal suolo da far accapponare la pelle: un'ira di Dio. Da terra erano convinti che Ferruzzi quella volta volesse accoppiare il «terrestre». Il Comandante era andato in bestia. «Quello lì mi pianta una grana al Ministero da non finir più!» — sbraitava come un ossesso — ed ha ragione! Ma quell'incoscienza (quello era Ferruzzi) lo sbatto dentro e ce lo tengo fino a che non gli sono venuti i capelli ricci. E roba del genere.

Il bello era che, nonostante quei finimondo, il professore seguiva a dipingere impertinente. Sì, sì, ogni tanto doveva afferrarsi con una mano da qualche parte perché sentiva che il pavimento se ne andava per i fatti suoi, ma questo non gli impediva di stendere vigorose pennellate e di assorbire con tutti i pori la gamma cromatica e la ridda di luci e di ombre che gli sfilava davanti. Ferruzzi era esasperato: dava ogni tanto uno sguardo all'indietro convinto di vedere il pittore steso in terra boccheggiante con il naso fra i colori e con un tubetto in bocca, ma si rivolgeva sempre deluso. Ormai aveva fatto l'impossibile. Aveva trattato il «79» come un cacciatore, lo aveva rivoltato e sbattuto da tutte le parti; aveva eseguito certi balli che non ricordava di aver mai fatto nemmeno quando era in rotta di scampo con tutta una flotta che gli sparava dietro. E poi, accidenti, sarà stato quel panino mangiato in fretta, sentiva un certo languorino alla bocca dello stomaco, un'acquedruola in bocca e un freddo alla testa poco piacevole. Ingiolò saliva, ridusse i motori e, masticando impropri, tirò fuori il carrello per atterrare.

Sul campo c'era tutto l'aeroporto ad attenderlo; e tutti allungavano il collo e assaporavano la gioia maligna di veder spuntare dalla porticina, per primi, i piedi del professore. Invece, venne fuori la testa con il cappelluzzo, e poi la palandrana e la scatola e l'assicella e i pennelli e il barattolo dell'acqua; quasi vuoto per la verità. E il «professore», saltò a terra arzillo e fresco e sorridente come sceso da una passeggiata in carrozzella per i viali del Pincio. Il primo a rimanere di stucco fu il Comandante e verso questi mosse lui, con la mano tesa, per ringraziarlo e mostrargli l'opera eseguita in volo. «Un capolavoro, Comandante, una cosa bella assai — proclamò entusiasta — c'è vita, aria, movimento, luce, e velocità, velocità! Quello che volevo» e si avviò tranquillo.

Foi, come ricordandosi, si voltò e disse: «Ah, il pilota, poverino, mi sembra stia poco bene». Si toccò la fedda del cappello e se ne andò via a passetti rapidi fra lo stupore degli avieri che facevano ala al suo passaggio.

Alla porticina intanto, fra il motorista e il secondo pilota, era apparsa una faccia verde. D'un bel verde brillante.

Quella di Ferruzzi.



Crivello
vi racconta una sua avventura aviatoria nell'albo

Aviatori Avventurosi N. 7

Esso contiene:

4 ore fra gli squali
47 morto che parla
Guglielmo Chiarini
L'Anatroccolo

Costa L. 1,50

L'IDROMODELLO ANATRA

(continua da pag. 4)

Gli scafi sono costituiti a traliccio con listelli di pino 2x2 ricoperti in seta o carta «Castel» verniciata con tre mani di emallite e due a finire di «Flotting».

Gli impennaggi — Lo stabilizzatore è montato a 0° ed è fissato al poppino di coda. E' costruito da mm 1 o in tranciato di pino da mm 1 o balsa da mm 1,5 alleggerite con fori. Longherone in balsa da mm. 2 o in tranciato alleggerito da mm. 1,5. Bordo d'entrata in balsa 4x4 o in tondino di pino da mm 2. Bordo d'uscita in balsa 3x10 o in pino 7x2. Le centine d'estremità dello stabilizzatore sono in balsa da mm 3. Il longherone porta alle estremità due incastri alti mm 1,5 e lunghi mm 20, fatti per alloggiare le piccole balonette orizzontali delle derivate.

Le derivate hanno longheroni e centine in tranciato da mm 1, alleggerite, mentre le centine porta balonette sono in compensato da mm 1,5, alleggerite. Il contorno è ottenuto in balsa dello spessore di mm 2 o in tondino da mm 2.

Ricopertura in carta velina normale o verniciatura con due mani di emallite.

Musone in pino alleggerito o balsa, boccia ottona diametro interno mm 2. Gancio in filo acciaio da mm 2. Arresto del tenditore saldato sull'asse dell'elica. Elica in pino diametro cm. 4,4. Ogiva in pino alleggerito diametro mm 4,2 lunga mm 30. Molla a spirale lunga mm 10 in filo acciaio di 4/16, cuscinetto a sfera.

Lo snodo delle pale è ottenuto con un semplicissimo sistema. Basta montare il pezzo di filo acciaio da mm 1,5 a doppio C su un disco di compensato da mm 1 (come dal disegno) ed incollarlo all'ogiva, alla quale sono stato anticamente praticati due incastri dello spessore del filo d'acciaio nelle posizioni corrispondenti.

Il fissaggio del galleggiante di coda è ottenuto con legatura cosparsa di collante.

Il modello è centrato verso il bordo d'uscita, centrarlo possibilmente su erba alta.

A. CASTELLANI

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO
Stampato nello Stabilimento «Mattino Illustrato».

Concess. per la distribuzione D. I. E. S.
S. Denicolo 3 - ROMA

