

# L'AQUILONE

## Settimanale per i giovani

XX ANNUALE DELLA  
R. AERONAUTICA

### IL GEN. FUGIER PARLA AGLI AVIATORI

Il 28 marzo, XX annuale della R. Aeronautica, l'Eccellenza il Gen. Fugier ha parlato a mezzo della radio agli aviatori italiani dislocati su tutti i fronti e su tutte le basi. Ecco, per chi non le avesse udite alla radio, le commosse parole del Sottosegretario all'Aeronautica.

Miei camerati, oggi si conclude il primo ventennio della costituzione dell'Arma Aeronautica come Forza Armata.

Vi parlo quale Comandante e quale soldato che ha vissuto al fianco vostro con i precursori tutte le tappe della vasta ascesa, che ha condiviso il tormento di antiche ostilità, il rischio delle prime prove, la gioia della rinascita fino all'attuale indiscutibile grandezza.

Oggi questi ricordi mi confortano e mi incoraggiano nel duro compito delle responsabilità che mi vengono attribuite, mi alleggeriscono dal peso del tempo trascorso consentendomi di stabilire un'entusiastica intesa con ciascuno di voi. Vi parlo per il tramite della radio che è miracolo del genio italiano storicamente legato al destino medesimo dell'arma volante. Vi faccio pervenire il mio saluto attraverso quei microfonici medesimi che annullano la solitudine degli equipaggi nel loro volo e li guidano nelle missioni di guerra. Così mi sembra, o camerati, di sentirvi tutti presenti, di avervi davanti agli occhi, come ci trovassimo in una vasta adunata nel quadrato di un aeroporto sotto il segno delle macchine affidate dalla Patria al nostro coraggio ed alla nostra fede.

Quanto mutate queste macchine dalle loro rudimentali progenitrici su cui compimmo i nevizzi di volo nell'altra guerra!

Il progresso tecnico è stato immenso. Il muscolo metallico dell'ala si è ingigantito nel corso di pochi decenni, ma fin da quei giorni il nostro spirito era preparato per affrontare compiti sempre più vasti, con mezzi sempre più potenti; mezzi che oggi spronano le nostre capacità fino a toccare i limiti più alti delle resistenze fisiche e spirituali di un essere umano.

E pure noi sentiamo che si sono ingigantite anche le nostre intime riserve di energia. Ciascuno di noi ha infuso nel sangue una capacità che oserei chiamare sovrumana. Una capacità di cui voi combattenti della nuova Italia date prova ad ogni ora e della quale devo andare orgoglioso.

Nel momento del breve accanimento al domani dello sforzo compiuto per adempire all'unità d'Italia, la volontà di un uomo ci indusse a travolgere ogni ostacolo e riprendere la sacra lotta. Egli stesso soldato di tutte le battaglie divine ed impose la necessaria rinascita delle nostre ali per la vita e per la grandezza del Paese. Egli è il primo aviatore della Patria e consacrò la sua fede dimentandosi come pilota nei nostri stessi ranghi. A Lui l'Arma Aeronautica deve la vita. Egli infatti sancì questa vita con la legge del 28 marzo 1923 che segnò l'unificazione di tutte le Forze Aeree precedentemente disperse o sbriciolate dalla crisi bellica.

Da questa data l'Aeronautica ha assunto un volto suo preciso inconfondibile, ha ricevuto la consacrazione della sua individualità. Essa fu la giovanissima formazione armata della Patria in fianco alle forze della terra e alle forze del mare, che l'accosarono sorella gloriosa nel comune destino.

La crisi che nello smarrimento del dopoguerra aveva per un istante soffocata la fiamma accesa da Francesco Baracca e dagli altri precursori fu vinta dalla volontà egliardiana di un Uomo che della nuova Italia assunse la vivente responsabilità e il Comando sicuro.

To ricordo, o camerati, come voi ricordate la passione di quei giorni immortali. Dalle pietre del Carso ai greli del Piave ai rovi del Montello, falangi di insorti raccolsero l'eredità di sacrificio e di eroismo. Gli idrovolanti che dalle lagune venete nei giorni dell'Isoneo e del Carnaro si erano librati in volo rivendicando al nostro diritto le pietre romane di Pola e quelle cristiane di S. Giusto, furono armati di nuove ali e riconsegnati al dominio degli spazi. I campi che da Aviano a Padova avevano conosciuto lo slancio delle squadriglie puntate verso il segno di Fiume e di Vienna palparono

nel rombo di ali che nuove. E fu veramente la seconda primavera della Patria: fu la resurrezione del vaticinio di Leonardo trasfigurato in una realtà di tempra acciaio e di anime protese. Il volo ebbe una insegna unificata di cui assunse comando diretto e personale l'Uomo che personificava l'Italia stessa.

E gli anni, o camerati d'Arma, o miei compagni di volo, cominciarono a fluire sotto l'ansiosa corsa del nostro entusiasmo, rapidi come la sorte che incalza i popoli giovani verso la loro incoercibile missione. Il ritmo della vita divenne per noi un simbolo ascensionale. E infatti la cronaca salì di un balzo a dignità di storia, la storia medesima trascolorò nel fulgore di una ferissima epopea. Non possiamo ricordarci senza fremere.

Da quel tempo i nostri Eroi non furono più solitari, ma la loro aerea missione fu consacrata nei motivi ideali di tutto un popolo che, risorgendo, li eleggeva messaggeri e antesignani della propria sorte antichissima e futura.

Così vedemmo uno di noi ripercorrere in due-due avventure le rotte dell'Estremo Oriente e quelle più inerte dell'Atlantico. Altri rifece volando i valichi dell'Europa latina e germanica dalle bianche ceneri delle Alpi alle pallide foreste scandinave.

L'immensità dello spazio divenne per noi un disperato stimolo a varcare ogni limite di distanza, di altezza, di rapidità. In un volo senza pausa due atleti dominarono l'Oceano di Colombo e congiunsero le matrici di Roma con l'approdo degli esuli italiani in terra brasiliana. Al conato vittorioso dei singoli seguirono per le vie del Mediterraneo, e dell'Atlantico quelli di intere falangi guidate a stormo su macchine rapide e potenti che le nostre officine avevano forgiato. Non ci arrestarono le tempeste notturne di Bohama né i celi della regione polare. Camerati magnifici caddero nei cimenti ripetuti; ma dallo schianto di ogni vita scaturirono scintille di altre innumerevoli vite. La morte fu feconda come non mai: ogni percorso

il reso più torto, ogni dolore più grande, ogni patria più vittoriosa.

Così restano scritti, o camerati miei, restano scritti per sempre negli annali della prima generazione umana svincolata dal peso terrestre i nomi di coloro che soffersero l'invidiabile martirio, e tra essi grandissimo quello di Italo Balbo, l'invitto Comandante Oceanico la cui spoglia mortale più tardi fu consunta come dentro un rogo sacro nei celi guerrieri dell'Africa.

In quegli anni che furono la grande fatica dei nostri cuori, in quel periodo breve e immenso che segnò il tirocinio dell'anima e dell'ala temprandoci alla missione di questa guerra, presero corpo e vita i vasti sogni nutriti per millenni dalla fantasia dei poeti. Noi lanciammo un bolide rosso verso i triguardi delle supreme velocità e raggiungimmo con un conato ascendente le massime tangenze d'altezza.

Questa sagra di passione culminò in una scuola di guerra nella quale Dio mi concesse di es-

(Continua a pagina 2)



UN LOCKHEED P. 38 ABBATTUTO DALLA NOSTRA CACCIA

# La celebrazione del VENTENNALE della R. Aeronautica

Le necessità d'impaginazione del nostro settimanale ci permettono soltanto ora di riportare schematicamente la cronaca della celebrazione del Ventennale della R. Aeronautica svolta su di un aeroporto di guerra alla presenza del Duce, il quale ha voluto, in tal modo, conferire particolare solennità all'avvenimento che ricorda la creazione dell'Arma da lui stesso voluta.

Accompagnato dal Capo di Stato Maggiore Generale e dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, nonché dai Capi di Stato Maggiore dell'Esercito, della Marina e della Milizia, dal Sottocapo di Stato Maggiore Generale, dal Sottosegretario di Stato alla Guerra e dal Comandante dell'Arma dei Reali Carabinieri, il Duce è stato ricevuto al suo ingresso nella base aerea dal Sottocapo di Stato Maggiore agli Armiamenti Aerei e da Generali di Squadra, di Divisione e di Brigata della Regia Aeronautica.

Accolto dagli squilli regolamentari e dal saluto alla voce dei reparti schierati, il Duce ha dapprima passato in rassegna la guardia d'onore, mentre veniva issata in aeroplano la sua insegna.

Quindi il Duce, che vestiva la uniforme di Primo Maresciallo dell'Impero, si è portato rapidamente sul campo di volo.

Qui egli ha iniziato la rivista dei reparti comprendenti battaglie in rappresentanza della Regia Accademia Aeronautica, dei Corsi allievi ufficiali di complemento, dei Collegi Aeronautici e delle formazioni pre-aeronautiche.

Il Comandante del Reparto di formazione ha presentato la forza e mentre il Corpo musicale della Regia Aeronautica intonava la Marcia Reale e l'inno «Giovinezza», riecheggiava fragoroso il saluto al Re e il saluto al Duce.

Dopo aver reso omaggio alla bandiera dell'Arma, che per la circostanza era stata trasferita nella base aerea, il Duce ha passato in rivista le formazioni.

In perfetto schieramento si allineavano gli apparecchi di uno dei Gruppi di aerosiluranti di nuova costruzione pronti per l'impiego.

Il Duce, al quale il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica e il Comandante del Gruppo stesso fornivano frequenti ragguagli, ha passa-

to in rassegna l'intero schieramento. Gli equipaggi di ogni singolo apparecchio si trovava a terra accanto ai loro velivoli. Il Duce ha parlato con molti dei Capi equipaggio ed è salito a bordo di uno dei velivoli per esaminarne, da esperto, le installazioni e l'armamento, soffermandosi pure con gli specialisti di bordo ai quali ha rivolto domande sulla loro attività.

Di squadriglia in squadriglia, durante la rivista del Duce, ha riecheggiato il saluto alla voce.

Altra lunga minuziosa rassegna il Duce compiva ai successivi schieramenti degli aerei di nuovo tipo riuniti per l'occasione sull'aeroporto. Di questi apparecchi, che ad elevate caratteristiche di volo uniscono un eccezionale armamento, il Duce ha voluto che si provassero in sua presenza le armi. Sono stati pertanto effettuati alcuni esperimenti d'alto interesse bellico che hanno dato la misura dell'elevata potenzialità raggiunta dalle armi costruite dall'industria aeronautica italiana.

Il Duce si è portato di fronte alle aviorimesse dove era stato approntato un podio sul quale Egli è salito, seguito dal Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica.

Ai reparti, nel frattempo schieratisi in quadrato, ha rivolto una breve e fiera allocuzione.

Gli allievi delle Accademie e gli equipaggi hanno quindi cantato in coro «Giovinezza» e l'Inno a Roma. Ricevuti nuovamente gli onori, il Duce si è recato in un osservatorio per assistere ad alcune esercitazioni effettuate da formazioni e da singoli apparecchi, manifestando al loro termine il suo alto compiacimento.

Un supplemento al «Foglio d'Ordini» del Ministero dell'Aeronautica reca il seguente ordine del giorno che il Gen. Fougier ha rivolto ai combattenti del cielo:

### UFFICIALI, SOTTUFFICIALI, AVIERI!

Or sono venti anni, superando ogni indugio e vincendo ogni dubbio col suo credo lungimirante permeato di passione aviatoria e di fiducia negli uomini che per il divenire dell'ala italiana avevano lottato e sofferto, il Duce poneva, con la creazione della R. Aeronautica, il terzo pilastro nella struttura fondamentale delle Forze Armate dello Stato.

Da quel giorno molto aspro cammino è stato percorso e larga messe di gloria sublimata dal sacrificio si è accumulata nei fasti dell'Arma che raccoglie sotto la sua invitta bandiera il fiore del volontarismo d'Italia.

Espressione purissima della volontà del Fascismo di affermare dinanzi al mondo le più elette virtù della nostra stirpe, la R. Aeronautica nel ventennio della sua vita, in una continua ansia di superamento e con ardore mai attenuato, ha profuso le sue energie spirituali e materiali perché rifuggessero di luce sempre più vivida le sue fresche tradizioni e si affermasse ammonitrice la potenza delle nostre armi.

Oggi, dopo venti anni di ininterrotte prove di ardimento e di valore, il cui ricordo fa vibrare di legittimo orgoglio il nostro cuore di soldati dell'aria, nell'ardore del combattimento contro la più potente coalizione che la storia ricordi, le Forze Aeree d'Italia, già veterane di tre guerre, celebrano la festa della loro giovinezza e della loro fede.

Fiera del sacrificio dei suoi figli, orgogliosa delle sue glorie e vibrante di inesaurita passione, la R. Aeronautica, nell'austerità dell'ora, leva in alto, agli albori del secondo ventennio di vita, le insegne dei suoi stormi e rinnova il giuramento di fedeltà, per rendersi sempre più degna dell'olocausto dei suoi eroi e del destino vittorioso della Patria adorata.

### UFFICIALI, SOTTUFFICIALI, AVIERI!

Saluto al Re! Saluto al Duce!  
28 marzo XXI. FOUGIER

Le forze aeree croate sono comandate dal Generale Viado Kren, dipendente direttamente dal Planovic, Ministro della Difesa. Dal comando delle forze aeree dipendono lo Stato Maggiore dell'Aeronautica suddiviso in tre Sezioni: — Mobilitazione e impiego, servizio d'informazione e personale — e il comando di difesa contrerea e difesa passiva. Le formazioni aeree sono costituite da due gruppi di prima linea assegnati ad una flotta aerea tedesca e operanti con essa al fronte orientale: un gruppo da caccia dotato di apparecchi «Messerschmitt Me. 109» e un gruppo da bombardamento dotato di «Heinkel He. 111». In territorio croato stazionano due squadre, il cui comando risiede a Zagabria, dotate di monoposti da caccia «Fiat G. 50» e di bimotori «Caproni Ca. 130 Libeccio». Sono attualmente in formazione altri due gruppi formati dagli stessi apparecchi. E' prossima la costituzione di una scuola d'aviazione croata con apparecchi tedeschi ed italiani. Attualmente la Croazia possiede una scuola di volo a vela a Sv. Nedella, dotata di apparecchi moderni, per l'istruzione pre-militare.

Il Maresciallo del Reich Goering ha nominato l'ing. Alberto Wogler di Dortmund, direttore generale delle fabbriche aeronautiche Henschel, membro straordinario della Accademia tedesca per le Ricerche Aeree. Il noto professore di fisica, Heisenberger, è stato nominato membro corrispondente di questa stessa Accademia, insieme a due stranieri, il professore svedese Ivar Malmer, direttore dell'Istituto di Ricerche Aeronautiche di Stoccolma, e il professore giapponese Koroku Wada, presidente del «Dai Nihon Kooku Gijutsu Kyokai (Società di sviluppo della tecnica e delle ricerche aeronautiche).

Il Ministero dell'Aviazione britannica ha creato una nuova decorazione, l'«Air Efficiency Medal» (Medaglia di rendimento aeronautico), che può essere accordata ai membri dei servizi ausiliari e alle formazioni volontarie della R.A.F., dopo vari anni di servizio. E' stata pubblicata una lista dei primi 70 titolari della nuova decorazione.

Il Duce passa in rassegna gli equipaggi e le macchine pronti a nuove battaglie e a nuove glorie (Foto R. A.)



**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 - Semestrale 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.

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

**PUBBLICITÀ**  
Per i contratti pubblicitari rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ 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

Caro Amico di tanti anni di attività aeromodellistica, sappi che d'ora in poi questa pagina è dedicata a noi «vecchi». Spero che anche tu vorrai concorrere a renderla interessante e gradita. Quindi devi collaborare. Non ci mandare però una valanga di scritti di scarso valore. Uno scritto ogni tanto ci basta, ma esso deve essere veramente all'altezza della pagina. Ogni argomento è buono se trattato adeguatamente; di organizzazione, di polemica (sempre serena però). Se trovi qualche cosa di «veramente» interessante su riviste straniere, mandacela e, se del caso, noi provvederemo a farla tradurre e a pubblicarla.

Chissà che fra qualche tempo invece di avere una sola pagina dell'esperto non si riesca a farne due. Ciò dipende da te: coraggio, all'opera!

Qualcuno un giorno disse che noi «vecchi» dovevamo essere banditi dall'aeromodellismo, che non si poteva comprendere come dei giovani di oltre 18 anni si dilettaessero ancora alla costruzione di modelli volanti; che, infine, per il progresso aeromodellistico noi «vecchi» non eravamo necessari. La polemica si accese violenta; chi si scagliò contro il nostro persecutore, chi dimostrò di condividere le sue idee; si fece del chiasso, talvolta anche eccessivo. Ci fu chi ci tacciò persino di professionismo. Professionalismo il concorrente a gare con premi inferiori spessissimo a 200 lire! Poi la polemica si spense e noi poveri «vecchi», che allora, senza voce in capitolo, eravamo rimasti buoni e zitti a vedere come si mettevano le cose, restammo a galla sulle acque ormai placate e da allora la nostra navigazione si svolge senza incontrare ostacoli (e nemmeno, per la verità, incoraggiamenti. Per la cronaca ricorderò che le nostre difese furono prese dall'ingegnere Bacchelli, Delegato Nazionale all'Aeromodellismo, dal nostro caro Zio Falcone e da Gastone Martini, Direttore de l'Aquilone.

Ad ogni modo questa pretesa non vuol riportare alla ribalta fatti trascorsi, per il semplice gusto della rievocazione: voglio dire invece la conclusione che da questa premessa si può trarre e cioè che se non siamo stati esclusi dall'attività agonistica dell'aeromodellismo, ciò dev'essere esclusivamente al riconoscimento dell'utilità della nostra opera.

Questa opera, sia essa ufficialmente, o no, riconosciuta ha per risultato la formazione di nuovi elementi di valore, di elementi che nessuna scuola di aeromodellismo può, in genere, preparare. In una scuola si preparano venti o trenta allievi alla volta; noi invece istruiamo e mettiamo a parte dei nostri piccoli accorgimenti e della nostra esperienza solo uno, due o, al massimo, quattro o cinque allievi. Se il numero è minore, quale compensa nella qualità di questi giovani che dopo pochi mesi sono in grado di figurare degnamente nelle gare!

Noi siamo orgogliosi dei nostri allievi e non li invidiamo per gli eventuali successi da essi riportati, anzi, se su noi stessi. Anzi, un successo loro lo consideriamo un po' come successo nostro, come, del resto, essi sono sempre pronti a riconoscere che gran parte del merito dei successi conseguiti si deve a noi, loro maestri. Si creano così delle «scuole» intese nel senso che questo vocabolo ha in arte. E non è forse l'aeromodellismo arte che toglie aridità alla tecnica e la presenta come la base necessaria, come il piedistallo sul quale è costruito il piccolo capolavoro che è il modello volante?

Noi «vecchi» siamo orgogliosi di considerarci le vere colonne dell'aeromodellismo italiano. No, ci si acciechi di invidiosità: la nostra passione, la nostra competenza, i nostri sacrifici ci fanno degni di tale riconoscimento.

Consigli dell'importanza della nostra opera, ci dobbiamo stringere in un unico fascio di energie onde cercare la strada migliore per la quale condurre l'aeromodellismo italiano a sempre maggiori conquiste tecniche e al successo nelle gare internazionali di domani.

Credo fermamente che al nostro aeromodellismo gioverebbe la fondazione di gruppi indipendenti di aeromodellisti ognuno dei quali fosse capeggiato da un esperto, degno di tale nome. Di ciò mi riservo parlarvi una prossima volta.

Ora vorrei dirvi qualcosa che mi sta molto a cuore: quanti di noi vecchi si sono lasciati vincere dalle difficoltà e si sono tratti in disparte avviliti e scoraggiati? E' ora di uscire dal letargo; scuotetevi e rinfancoratevi: voi appartati! Non c'è vittoria



# NOI VECCHI

senza lotta e la vittoria non predilige coloro che si accasciano e non dimostrano di possedere una volontà tenace. Chi scrive sa meglio di voi quanto costa la lotta e quali sacrifici imponga talvolta; ha conosciuto spesso, amarezze e scoraggiamenti, ma ha continuato, continua e continuerà a lottare perché l'aeromodellismo lo esiga. Quell'aeromodellismo che è l'anticamera della nostra gloriosa arma azzurra alla quale tanti di noi «vecchi» hanno dato cervello, cuore, braccio e nelle cui file hanno servito e servono con onore la Patria in armi.

Tutti coloro che combattono e tutti coloro che tale gran privilegio non hanno devono, uniti insieme, cercare di fare quanto più possono per il nostro aeromodellismo che è orgoglioso di annoverare fra le sue file i Federzoli, i Pandolfi, i Rodorigo, i Papalia i cento altri caduti, dispersi o prigionieri. A questi compagni che non sono ora con noi e a quelli che purtroppo non potremo più rivedere eleviamo il nostro pensiero riverente e nel loro nome, sempre presente alla nostra memoria, ci accingiamo all'opera futura.

CARLO TIONE

## Aeromodellismo all'estero

Il «senzacoda» è un tipo di aeromodello che da qualche tempo sembra interessare particolarmente gli aeromodellisti tedeschi del N.S.F.K. nei quali si nota una spiccata tendenza alla ricerca di nuove formule, al distaccarsi dalle linee ortodosse e classiche del modello consueto. In questa categoria la costruzione non si limita ai soli veleggiatori, ma comprende anche la definizione «senzacoda», non significa sempre modello «tutt'ala» dal quale anzi differisce talvolta per l'esistenza di una corta fusoliera, e di un timone di direzione

centrale, piazzato al disotto della stessa. In molti tipi poi, l'ala ha una notevole freccia all'indietro pur non essendo quasi mai trapezoidale in pianta. I tempi di voli ottenuti con questi modelli sono senza dubbio interessanti. Nel «senzacoda» azionato da matassa d'elastico uno dei migliori voli è quello ottenuto dall'aviere Fred Miltky-Gablonz con 4 minuti, 16 secondi e m. 1152 di distanza, con l'ancio a mano. In quelli con motore a scoppio Gert Budnowski di Koenigsberg ha raggiunto finora i 7 minuti e due secondi di volo, già superati però da un altro aeromodellista, Walter Fleischmann di Starnberg, con 10 minuti e 2 secondi.

In Ungheria ha avuto luogo qualche tempo fa un'interessante gara di modelli volanti svoltesi in quattro domeniche consecutive. Il vincitore assoluto, uno studente di ginnasio presentò un interessante modello con carrello retrattile ed elica a pale ribaltabili da lui stesso ideato.

I modelli ad «ali battenti» e «tutt'ala» sono anch'essi molto in voga presso gli aeromodellisti tedeschi del N.S.F.K. Uno di tali modelli, il «tutt'ala» con motore a scoppio costruito da G. Malbun di Magdeburg ha volato per 19 primi, 13" con decollo da terra, mentre un «Ali battenti» costruito da Lippich di Augsburg ha volato per 18 minuti ed 8 secondi in un lancio a mano. Sono questi due, i migliori voli delle categorie ottenuti in Germania a tutto il 1° gennaio c. a. Nei modelli con motore a scoppio di tipo classico il miglior volo è di 1 ora, 15 min., 35 secondi, tempo ancora inferiore al primato italiano di durata stabilito da Ferrarini della Runa di Parma con 1 ora 35 primi.

In Spagna l'aeromodellismo fa parte, insieme al volo a vela, dell'istruzione preaeronautica dei giovani. I risultati finora ottenuti vengono dettati notevolmente specialmente come attività che ha totalizzato in un biennio 32400 lanci.



«Tanto lavoro che finisce poi in pezzi!», - pensa lo specialista.

# PROPAGANDA sul PRATO

Siamo in Campo Marzio, il grande prato vicentino nel cuore della città. Un gruppo di curiosi si è radunato attorno ad un rosso modello veleggiatore che riposa sull'erba in attesa del suo azzurro elemento: il cielo.

Il gruppetto dei curiosi si è ingrossato, diventando un pubblico assai numeroso. Ben presto incominciano le discussioni, focaccio le domande, s'incrociano i commenti più disparati e, ahimè, qualche mano indiscreta si allunga per toccare.

Il primo indesiderabile buchetto si affaccia sull'ala, deturpandola, ed io, che sono il fortunato proprietario di cotanto meraviglia, incomincio a temere per la sua incolumità.

Tutti quegli sguardi m'irritano e mi inquietano ed in cuor mio penso con nostalgia alla pace serena del campo d'aviazione. Ma purtroppo oggi c'è attività di volo, ed il burbero caporale di giornata mi ha pro-

baleno dopo la tempesta!

Pobabilmente la maggior parte di tutta quella gente domani non ricorderà più nulla, ma ci sarà qualche ragazzino e magari anche qualche grande che sarà preso dal desiderio di possedere e far volare pure lui un aeromodello come il mio, proverà a costruire uno riuscendovi dopo tentativi più o meno fortunati e diverrà in breve tempo un appassionato aeromodelista. La passione per l'Arma Azzurra e per il volo, se ancora non ce l'ha, verrà poi in seguito; tanto il passo è breve.

Ci sarà pure qualche padre bronzone che si convincerà che l'aeromodello è una cosa seria e non un gioco da ragazzi, e l'indomani a casa, non borbotterà più se il figlio rincasando con l'ultima copia dell'Aquilone in tasca, sposterà il pavimento di segatura e s'imbratterà gli abiti di cascina, come sempre.

Anzi!... Al caffè, all'officina, all'uf-

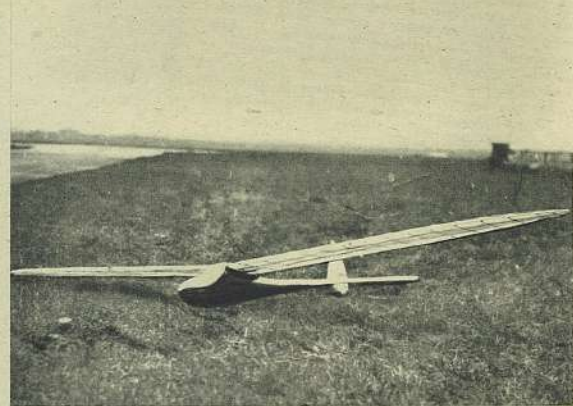
re; ne va della nostra reputazione; di aeromodelista e di modello per bene.

E' il collaudo delle nostre qualità migliori davanti ad un pubblico d'eccezione, che bisogna convincere ed entusiasmare, attirandolo alla nostra causa. Le ali brillano, sono tese, fischiano al vento.

L'attente sale lentamente, seguito da centinaia di sguardi attenti ed ammirati. L'involo è avvenuto alla perfezione e mentalmente mi congratulo con me stesso, mentre il modello sganciato dal cavo, inizia il suo viaggio nel cielo azzurro e tepido di trasparente luminosità.

Dapprima inizia una discesa lenta, sempre più lenta, per poi annullarsi del tutto. Deve avere incontrato una tecnica. Per qualche minuto galleggia così alla quota di spicco, poi comincia a salire, dapprima lentamente e con fatica, poi man mano sempre più veloce fino ad sparire

Un veleggiatore di m. 2,50 di apertura costruito da Massimo Vaglio di Napoli. Particolare interessante: i piani di coda sono portanti e il costruttore se ne dichiara soddisfatto.



bito di entrare. «Ordine del colonnello! «Ma io...» Ma voi un corno! Oggi qui non si entra. Andate in Campo Marzio!...»

Ed infatti qui son venuto con la bella prospettiva di trovarmi tutti questi intriganti tra i piedi.

Ma signori miei, ho forse la calmita io, oppure credete che il mio modello sia un'attrazione da fiera? Possibile che non possa rimanere un momento solo?

Parole sprecate! Anzi, malgrado le occhiate che con inaudita generosità distribuisco a destra e a sinistra e la mia faccia scura, un ragazzino mi chiede ironicamente per nulla intimorito: «Vola?».

«Se vola? Sicuro perbacco! Son domande da farsi queste?» risponde con stizza. Ma non è finita. Una signora con un bambino in braccio che piange e miagola perchè vuole l'aeroplano, interviene chiedendomi di farlo volare. Un coro di richieste è di preghiere fa eco alla sua domanda. Strano! Davanti a tale unanime interessamento il mio malumore scompare e divento più docile e mansueto. Anzi sono quasi commosso!

Come si fa a dir di no? Un'idea si fa strada nel mio cervello. Anzi, oh bella, perchè non mi è venuta prima? Quale miglior forma di propaganda aeromodelistica e quindi aviatoria di questa, davanti ad un pubblico così vario ed interessato? Il mio viso si è ora completamente rianimato arricchendosi anche di un dolce sorriso quasi angelico. L'arco-

ficio, descriverà agli amici con ricchezza di particolari di avere visto volare un piccolo aeroplano di legno e carta che sembrava un vero apparecchio, una meraviglia, una cosa incredibile!... Anche suo figlio, il suo Giletto è un aeromodelista, frequenta la scuola R.U.N.A. e anche lui ha questa passione in corpo, e diverrà un giorno costruttore aeronautico in gamba!...

«Ah, se avessi trent'anni di meno!...» E così dicendo il volto del buon genitore s'illuminerà di un largo sorriso d'orgoglio ed una lacrima di commozione luccherà sulle sue guance.

In questi tali dunque comincerà a farsi strada un principio di coscienza aeronautica, proprio quello che ci vuole e che anche l'Aquilone predica da anni.

Detto fatto, sospendo le mie riflessioni e decido di lanciare subito il mio «Aquila». Svolgo il cavo, agancio il filo al pattino, poso accuratamente il veleggiatore a terra e raccomandando insistentemente alla gente di far largo e di allontanarsi. Alzéro il modello da terra. Non è difficile e poi non sono al mio primo esperimento. Basta un po' d'attenzione e l'accortezza d'iniziare la corsa lentamente, evitando gli strappi bruschi e l'erba troppo folta.

Il mio cuore batte stranamente mentre inizio il lancio e porterà la mia creatura nel regno delle consorelle di cui porta pomposamente il nome. Tanto io che il veleggiatore dobbiamo farci assolutamente ono-

ciarci sotto una nube bianca, simile ad un gigantesco cono di panna montata.

Com'è bello lassù, vicino alle nubi!... Quelle snelle, piccole ali silenziose mi danno l'impressione di essere cose vive, palpitanti, come agli rondini che si lasciano lievemente scivolare sulle flugge all del vento. E' una scena suggestiva ed elettrizzante che mette il tifo anche nel più impassibile spettatore.

Intanto che sofisticò son già passati 10 minuti da che il modello è in volo, ed ora è quasi immobile contro la corrente che in alto si muove: quasi, poichè ruota adagio adagio su se stesso in mirabile scivolata d'ala; eccolo, si riprende; è assai veloce e s'allontana verso il centro della città.

Ma com'è! Non ritorna più verso di me? Eppure deve tornare, non lo voglio assolutamente perdere. Mi faccio largo tra la gente e corro a più non posso seguito da alcuni animosi.

Ma sento che il modello mi sfugge. Sono ormai giunto a Porta Castello, ancora pochi secondi e non lo vedrò più, nascosto dai caseggiati che mi obbligano a compiere un percorso tortuoso ed irregolare.

Per fortuna trovo un amico che mi accoglie compiacente sulla sua bicicletta. «Ora mi sento ritornare la speranza. A rotta di collo percorriamo il centro e le principali vie del centro infischiacendone dei vigili che ci minacciano col gesto della mano. Ad un tratto una donna ci attraversa la strada, è un attimo. Impo-

terti a rallentare in corsa stremata. Investiamo in pieno gettandola a terra e ruzzolando pure noi. L'investita, fortunatamente illesa, si rialza e ci assale con una sfilza di paroloni da far accapponare la pelle. Intorno a noi si forma un capannello di curiosi che osservano divertiti la scenetta che minaccia di mutarsi in tragedia. Sento che il modello intanto mi sfugge e per colpa di questo banalissimo contrattempo.

Allora lascio il mio amico alle prese con quell'energimento in gonnella e risalgo in bicicletta riprendendo l'inseguimento.

Sono ormai giunto alla periferia ed imbocco lo stradone asfaltato che porta all'aeroporto. Il modello è sopra di me e la sua quota è molto diminuita. Forse, se non ci si mette di mezzo il vento, scenderà in mezzo al campo d'aviazione. E' questo un augurio, una speranza, un desiderio. Potrò così riprenderlo e la mia soddisfazione per il lungo e fortunoso volo sopra la città, non sarà amareggiata dal dolore della sua perdita!

Altri pochi secondi di corsa e raggiunge l'ingresso del campo, dove entro trafelato, alla faccia del caporale di giornata che fortunatamente non si trova al suo posto. Eccolo là in mezzo al campo, assieme a numerosi avieri ed ufficiali che osservano con evidente curiosità un uccello volteggiare sulle loro teste.

Un uccello? Macchè uccello d'«Egitto!» E' il mio allante, il mio «Aquila»

che ha saputo trovare la strada del campo e che sfuggendo la curiosità della folla è tornato nel luogo da lui prediletto, accanto ai fratelli maggiori che sulla pista di partenza provano i motori.

E' a poco più di due metri dal terreno, l'atterraggio è imminente.

Infatti, dopo avere sfiorato l'erba del campo, il modello s'arresta, posandosi così bene che le estremità delle ali non toccano terra.

Con le lacrime agli occhi dalla gioia mi precipito a prenderlo, seguito dagli avieri che stupiti, vorrebbero vederlo, toccarlo, ammirarlo...

Dall'altra parte del campo, l'ufficiale di picchetto chiede spiegazioni ad un collega e trova che questi ne sa meno del lui... ed intanto io, alzando per la corsa, ho gli occhi fissi in alto, all'bellante che, rispondendo al dolce impulso che riceve dalla mano, tende, soavemente, all'azzurro suo regno!...

Sono soddisfatto per l'ottimo volo compiuto e l'ammirazione suscitata. Forse domani altri giovani si daranno all'aeromodelismo, a questa nostra bella attività che appassiona e diverte, educa al lavoro, all'osservazione, al ragionamento; porta il fanciullo d'oggi, quando sarà un giovane ed un uomo, a saper valersi di un mezzo che è il più bello fra quanti l'uomo ha creato, strumento potente della pace e della guerra, artefice della sicurezza e della vittoria della nostra Italia.

ANTONIO CORSINI

## RUBRICA DEL VOLOVELISTA

Swizzera — La stagione invernale non ha impedito completamente lo svolgimento dell'attività volante lo scorso anno. A Samaden nell'alta Engadina ha infatti avuto luogo un campo di Volo a Vela invernale riuscitissimo. Inoltre il gruppo di Volo a Vela di Berna ha istituito e svolto un corso sperimentale prelimitare che ha dato buoni risultati, al quale hanno partecipato buon numero di allievi che hanno avuto modo così di abbinare lo sport della neve con quello del volo.

Francia — Un veleggiatore monoplano a struttura interamente metallica è stato recentemente colà costruito. Si tratta dell'Holste 20-P.I, monoplano con ala a sbalzo di notevole allungamento, con travi di coda sovrergenti il timone di profondità e quelli di direzione. L'abitacolo del pilota è contenuto in una carlinga centrale a sezione ellittica avente forma di buona penetrazione. La cabina ha il solito tetto in trasparente con ampie finestrate. L'ala è in tre pezzi; quello centrale nel quale s'incastano i due travi ha forma rettangolare e ad esso si inseriscono le due semiali di forma trapezoidale in pianta con estremità arrotondate. E' munita della consueta coppia di diruttori e di alettini, questi ultimi anch'essi di buon allungamento ed azionati col solito comando differenziale.

La copertura è pur essa in metallo leggero ottenuta con lamierino di Dural, metallo largamente impiegato insieme all'Eleykron in questa costruzione. Sono ricoperte in tela solamente le parti mobili dei timoni. Il peso totale del Holst. P. I. è di Kg. 287, l'apertura alare di m. 17,5, la

lunghezza di m. 7,20.

Allanti per trasporto truppe — La applicazione bellica del volo a vela è in atto anche presso inglesi ed americani. I primi utilizzano per la loro fanteria dell'aria il libratore «Hotspur» che può trasportare sei uomini completamente equipaggiati. Costruito totalmente in legno dalla General Aircraft di Feldham, lo «Hotspur» è un monoplano ad ala traversante di m. 14 d'apertura. La fusoliera è munita di un pattino d'atterraggio alquanto robusto, mentre un carrello a sbalzo a ruote doppie può essere all'occorrenza sganciato in volo. Il personale piloti compresi è tratto dalle file dell'esercito e viene sottoposto ad un complesso programma di istruzione e di addestramento. I piloti anzi vengono brevettati prima su apparecchi a motore da turismo ed in seguito passano al pilotaggio degli allanti. Il programma comprende voli notturni ed in terreni accidentati. Nel programma sono previsti inoltre voli di distanza a rimorchio durante i quali debbono essere effettuati cambiamenti di formazione. Negli Stati Uniti, aviazione dell'Esercito e della Marina hanno i loro reparti volovelisti da trasporto. Tra gli allanti in uso vi è quello della Squad C, che misura m. 33,5 di apertura alare, può portare 24 uomini e pesa in totale quasi 5 tonnellate e mezza. Altro allante di notevoli dimensioni è quello costruito dalla Allied Corp che trasporta 12 uomini ed ha un'apertura alare di m. 25,3 con un peso totale di circa 3 tonni. Quest'ultimo è in servizio presso l'aviazione dell'Esercito, mentre il precedente è impiegato dalla Navy.

GIAN-PA

# CRONACHE

ROMA

Domenica 28 marzo ha avuto luogo una gara amichevole fra gli aeromodellisti romani che si sono cimentati per la seconda volta nella categoria dei 65 centimetri a elastico. Si sono avuti 17 iscritti di cui 15 effettivamente partecipanti. La giornata piuttosto ventosa non ha potuto impedire buoni voli, di cui uno (il 2° del modello di Guidotti) superiore ai 4'.

Dei modelli presentati quello di Guidotti si è dimostrato il più regolare sebbene abbisogni ancora di una più accurata messa a punto. Ad ogni modo si può dire con sicurezza che esso è uno dei migliori della categoria e certamente quello più armonicamente proporzionato; non presenta infatti una fusoliera esageratamente lunga e la scarica, ancorché di buona durata, è — nondimeno — potente, tanto che il modello, alla fine della scarica stessa, raggiunge sempre una quota considerevole. Perini questa volta ha presentato, oltre il "Filippetto", un nuovo modello molto esso pure di chilometrica fusoliera; entrambi i modelli tuttavia hanno dimostrato di non essere bene a punto (ma quando lo saranno?) e hanno dato l'impressione di possedere una matassa di insufficiente potenza, ma potrebbe darsi che la deficiente salita sia invece dovuta ad esagerata inclinazione verso il basso dell'asse dell'elica. Cecchi, secondo classificato nella gara precedente, si

è presentato in gara con il modello non a punto (tutti eguale difetto!) e non ha pertanto potuto piazzarsi onorevolmente; più tardi, fuori gara, il modello ha compiuto voli magnifici. Speriamo che la lezione gli sia di norma per le gare future.

La premiazione era basata sul sistema «dividi l'incasso», ma alcuni appassionati hanno voluto renderla più interessante e hanno offerto somme che hanno portato l'ammontare complessivo dei premi a L. 210. Hanno offerto L. 50 ciascuno, il padre del vecchio aeromodellista Caduri e Roberto Bonazzi; dal canto suo il Delegato all'aeromodellismo, Tione, aveva già provveduto ad arrotondare la somma, in un primo tempo, offrendo L. 30. premi sono stati pertanto i seguenti: 1. L.100; 2. L. 65; 3. L. 45.

In definitiva, quella del 28 marzo è stata una bella gara; bella per i risultati conseguiti, per la disciplina dimostrata dai concorrenti e per il rapido ritmo con il quale i lanci si sono susseguiti.

E' la «classe 65» che rende piacevoli e interessanti le gare o è la migliorata disciplina dei concorrenti? E' infine il sistema di classifica adottato (quello del Concorso nazionale) che spinge i gareggianti a non aspettare le ore più calde per lanciare (in quanto le termiche possono rappresentare più un pericolo che un utile) poiché un modello perduto in termica è un modello che perde la gara non potendo eseguire gli altri lanci) provocando così i tediosi intervalli di stasi ben noti a tutti gli spettatori di gare aeromodellistiche? Non sappiamo francamente dire a quale delle tre suddette ragioni si deva il miglioramento registrato anche dal punto di vista spettacolare, ma ci possiamo comunque dichiarare soddisfatti.

Ecco la classifica:

1) Guidotti Pietro con 7'20" 1/5 p. 1; 2) Perini Edolo 4'36" 2/5 p. 13; 3) Calza Aldo 3'50" p. 14; 4) Chiarotini Luigi 3'43" p. 15; 5) Perini Edolo 3'43" p. 15; 6) Conte Franco 3'09" p. 15; 7) Cecconi Alvaro 2'42" 4/5 p. 19; 8) Conte Franco 1'48" 2/5 p. 23; 9) Cecconi Costantino 2'01" 2/5 p. 27;

9) Ronconi Emiro 1'39" 4/5 p. 29; 10) Caruso Franco 1'15" 2/5 p. 31; 11) Castelli Alessandro 1'59" p. 32; 12) Sestili Romolo 1'27" p. 33; 13) Foscano Aldo 1'09" p. 33; 14) Cecchi Pietro 0'59" p. 37.

Ogni concorrente ha eseguito i tre lanci prescritti.

## VENEZIA

Se noi dovessimo cercare la parola che definisca questo 31° Raduno di Aeromodellismo, noi dovremmo chiamarlo nebbioso. Infatti era abbastanza nebbioso il tempo al mattino e fu nebbiosa l'ultima parte della gara metaforicamente parlando.

Non abbiamo visto, eccettuati alcuni, la buona volontà delle altre volte, dimodoché la condotta della gara fu faticosa per quella trentina di modelli (26 esattamente) che vi parteciparono; colpa anche del tempo, ripeto, perché al mattino era poco adatta a gare, poi, al pomeriggio incominciò a spirare una brezzolina piuttosto forte dalla terra verso la laguna. Risultato: i modelli venivano inesorabilmente trasportati verso l'acqua.

Prima incomincia Mestre con Danielli che segna 2'54" 1/5 poi segue Venezia, più lenta a muoversi con Crovato che raggiunge 3'11" 4/5, poi alternativamente Venezia e Mestre fino a fare una prima serie di lanci. Ma i risultati non sono tanto buoni, ci si tiene sulla media di 2'50", senza che si possano superare facilmente a Fusina; per questo abbiamo notato la mancanza di entusiasmo: il campo ci aveva giocati! Nelle sue linee generali la 2. serie di lanci era migliore.

Più ordine, più buona volontà, lanci migliori e voli più lunghi, possiamo dire che gli aeromodellisti hanno preso filosoficamente la cattiva giornata e vogliono farla vedere al tempo. Ma la maggior parte dei lanci finisce oltre il Canale, e viene a pesare la mancanza di possibilità di

ricuperi. Segniamo sulla tabella 3'40" a Brotto; 1'38" a Balestrin; 3'42" 1/5 a Crovato; 2'33" a Di Clemente; 2'22" al ricomparsa Populin; 2'40" a Rusolo; 3'49" a Saccon che stavolta è scagolato forte; 2'22" a Bertazzolo; 2'30" a Benetti; 4'37" a Tavera; 3'6" a Carrella; 3'19" a Danielli e 5'53" a Nisato che si porta in testa alla gara.

Poi mentre alcuni pensano al salvataggio degli aeromodellisti traghettati, altri raccolgono i resti dei numerosi modelli scassati ed altri continuano a lanciare. I tempi non sono tanto alti; solo due o tre riescono a superare i tempi già fatti, come Benetti che raggiunge 3'52". Tavera che raggiunge 4'38" e Danielli che tocca 5'29". Vediamo anche un volo di modello ad elastico di Sabbadin Mario, il modello in filo di vento finisce nel canale ed è recuperato con stenti e sudori; un modello a scoppio del fratello Sergio si alza, fa un suo volotto ed atterra bene, in un tentativo di messa in moto si rompe qualcosa e non lo sentiamo più.

Il sole sparisce intanto dietro a strati di nubi rosse, gli aeromodellisti se la squagliano a gruppetti. Però il tempo ci ha giocati sul serio oggi! Sarà per un'altra volta.

### CLASSIFICA:

- Categoria A.**
1. Nisato Silvano (Ven.) 5'53" 1/5 p. 29;
  2. Danielli (Ms.) 5'29" p. 29;
  3. Tavera (Id.) 4'38" p. 218;
  4. Benetti (Id.) 3'52" p. 172;
  5. Saccon (Ven.) 3'49" p. 169;
  6. Crovato (Id.) 3'42" 1/5 p. 162;
  7. Brotto (Id.) 3'40" p. 160;
  8. Carrella (Ms.) 3'6" 2/5 p. 126;
  9. Corbetto (Ve.) 2'47" p. 102;
  10. Rusolo (Id.) 2'40" p. 100;
  11. Di Clemente (Id.) 2'37" 2/5 p. 97;
  12. Bertazzolo (Ms.) 2'22" 3/5 p. 82;
  13. Populin (Venezia) 2'22" 2/5 p. 82;
  14. Garlato (Venezia) 2'12" 1/5 p. 72.
- Categoria B.**
1. Sabbadin Mario (Ven.) 58" p. 28.
- Categoria Motore**
- Sabbadin Sergio (Ven.) 10" p. 0.

# La FINESTRA dei LETTORI



R. A. F.

— PERÒ CHE AUTONOMIA HANNO I NOSTRI APPARECCHI! SON PARTITI DA 3 SETTIMANE E DEVONO ANCORA RIENTRARE! ...

S. RIVAMONTI TORINO



LA VIGNETTA FOLLE

— MA COME! SIETE SCESO IN RIFUGIO IN COSTUME DA BAGNO! ...

— CERTO, NON SAPETE CHE GLI APPARECCHI VENGONO A ONDATE? ...

ERCOLINO ROMA



PILOTI IMPRESSIONABILI

— POVERO JACK! SI È LASCIATO ABBATTERE DA UNA CATTIVA NOTIZIA.

QUELI DI ROMA

# POSTA AEREA

E' con piacere che riproduco ancora una delle tante lettere che ricevo quotidianamente da lettori e aeropiloti entusiasti e riconoscenti. Si tratta della lettera di un vecchio aeromodellista che ha appreso i primi elementi da "L'Aquilone". Ma ecco chi scrive l'aeropilota Morandini:

Carissimo Zio Falcone, non voglio mancare di scriverti due righe, in occasione della ricorrenza del 15° anno del nostro caro giornale. Non so se tu mi ricordi più, ma sono uno della vecchia guardia, già sfegatato aeromodellista; lessi alcuni articoli di carattere tecnico divulgativo (vedi "Velocità", Aquilone n. 34 del 1938) e più volte furono pubblicate foto sulla mia attività aeromodellistica. Ora che ti ho rinfrescato le memorie sulla mia persona tu mi chiederai come mai ora non mi faccio più vivo: come ti scrissi già altra volta (non avendo però ricevuto alcuna risposta temo non ti sia giunta la mia lettera) il Baello aeronautico, inculcatomi in età ormai remota dall'"Aquilone", mi ha portato alla carriera dell'ingegnere; ormai faccio il penultimo anno di ingegneria meccanica, sono quindi prossimo alla laurea dopo la quale farò il corso di specializzazione in aeronautica di Torino o di Roma: la grande mole degli studi assorbe completamente il mio tempo e quindi capirai e scuserai la mia apparente inerzia verso il giornale: a laurea ultimata, se tu vorrai sarò lieto di scrivere qualcosa per "L'Aquilone", naturalmente con maggiore competenza di quanto facesti anni or sono. Ti dirò ancora che ho già cominciato a lavorare dietro la tesi di laurea che riguarda il progetto completo di un biposto da turismo: ho appena cominciato il mio lavoro e non mancherò di tenerti informato dei risultati sperimentali alla galleria di Guidonia. A proposito, si potrebbe fare una serie di articoli sul titolo «Come si progetta un aeroplano» di carattere naturalmente più informativo che tecnico che non mancherebbe di interessare gli aeromodellisti ormai provvetti: che ne dici?

Ti dirò ancora una cosa che ti farà certamente piacere e che mi sento il dovere di dire in riconoscimento della tua entusiasta e intelligente opera di propaganda e di divulgazione aeronautica. Le cognizio-

ni aeronautiche che vengono impartite in 5 anni di ingegneria si riducono quasi a zero: un unico corso facoltativo, all'ultimo anno, di costruzioni aeronautiche; di aerodinamica non se ne parla: con tali precedenti io non avrei certo scella la tesi che ho scelto, ma la lunga attività aeromodellistica, e la lettura de "L'Aquilone" mi hanno dato tutti quegli elementi necessari ad affrontare opere più elevate con una certa familiarità e con tutte le basi necessarie: a tale proposito voglio citarti l'utilità di alcune lezioni pubblicate a puntate anni fa: «Lezioni di aerodinamica» di Bacchelli e le «Lezioni sui motori d'aviazione» di Luccardi. A tale proposito ritengo sarebbe utile, quando la carta permette al giornale di ritornare al vecchio formato, una nuova pubblicazione di tali opere che, ripeto, possono essere per molti utilissime!

Ciò è bene sia detto contro le idiozie che ti scrivo certi pivellini nascosti quasi sempre dietro l'anonimo.

Dimenticavo di dirti che delle due opere di Bacchelli e Luccardi, sarebbe ancora più opportuno fare due bei volumetti che otterranno senz'altro successo.

Ed ora chiudo questa mia lunga chiacchierata: scuserai se ti ho tolto un po' di tempo prezioso ma spero di averti fatto piacere e gradirei una tua risposta.

ENZO MORANDINI CHIARONI  
Via Castiglione, 13 - Bologna

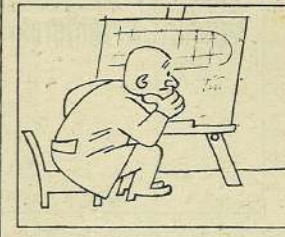
Credo sia inutile commentare questa lettera. Desidero solo osservare che, mentre mi compiacio che gli articoli di divulgazione tecnica del nostro giornale abbiano servito a formare la base per studi profondi, mi sembra per lo meno strano che «le cognizioni aeronautiche di 5 anni di ingegneria si riducano quasi a zero». Devo infine informare il mio caro Morandini (lo ricordo benissimo) che il piccolo trattato sui motori di Luccardi è pubblicato — aggiornato — nel volume «Il costruttore di aeromodelli», mentre le «Lezioni di aerodinamica elementare» di Bacchelli sono state ripubblicate recentemente a puntate su "L'Aquilone" e forse fra non molto — carta permettendolo — si studierà l'opportunità di farne, o meno, un'edizione in o-psucolo.

ZIO FALCONE

# ANCHE se lo sai...

Dove mettere l'ala? — Questa domanda, che sembra esprimere un dubbio amletico, potrebbe presentarsi solamente a un profano, che voglia dilettersi a progettare o costruire un modello d'aeroplano. Dove mettere l'ala? In alto, in basso, o in mezzo, rispetto alla fusoliera? In realtà voi potete vedere aeroplani dei tre tipi, vale a dire con ala alta o parasole, con ala bassa e con ala media.

Questa... varietà nella disposizione dell'ala rispetto alla fusoliera non dipende da ragioni di personali gusti estetici nei progettisti, o addirittura da un capriccio, dal desiderio di fare qualche cosa di nuovo o di diverso. Essa risponde a particolari esigenze di ordine costruttivo e di impiego pratico delle quali parleremo qui



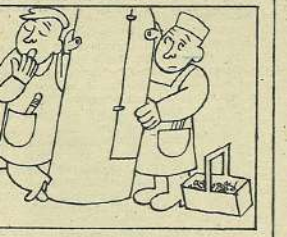
brevemente.

Incominciamo dall'ala alta o parasole. Il termine di parasole, buffo anziché no, non sta a indicare la ragione di essere di tale tipo d'ala: non significa cioè che essa è stata adottata allo scopo di proteggere pilota e passeggeri dai cocenti raggi del sole. Essa è stata il primo tipo d'ala monoplane realizzata in quanto era la più semplice e favoriva la sistemazione dei montanti e delle controventature di irrobustimento. Tra i vantaggi presentati v'è inoltre quello dell'assoluta visibilità verso il basso, verso il terreno sorvolato, cosa molto importante per il pilotaggio. Questo vantaggio ha fatto conservare l'ala alta in taluni moderni tipi di aeroplani civili e da turismo, anche quando

l'adozione di ali basse aboliva la necessità di montanti di irrobustimento.

L'ala bassa, che ha trionfato collettivamente dei profili spessi a sbalzo, realizza una più omogenea struttura nella costruzione degli aeroplani. I longeroni vengono in effetti a incastrarsi con la parte inferiore della fusoliera, soggetta ai maggiori sforzi e possono sostenere direttamente alcuni pesanti e castelli motori. Tutto ciò consente in definitiva forme più raccolte nell'architettura degli aeroplani, particolarmente quelli di piccole dimensioni, come i caccia.

L'ala bassa ha lo svantaggio di limitare la visibilità verso il basso, svantaggio tuttavia limitato dall'opportuna e reciproca disposizione dell'ala rispetto al posto



di pilotaggio.

L'ala media, infine, realizzata in qualche caso, presenta, accanto alle esigenze costruttive che l'hanno fatta adottare, i vantaggi dell'ala bassa, mitigandone però i difetti. Se ne vedono alcuni esempi in taluni bimotori da combattimento, come il Breda 88, o in qualche idroplano, come il Cant Z 566.

In generale, gli aeroplani terrestri sono oggi quasi tutti ad ala bassa o media, raramente ad ala alta. Gli idrovolanti a scafo centrale sono invece nella quasi totalità ad ala alta, e ciò per l'evidente necessità di tenere l'ala il più lontano possibile dalla superficie dell'acqua durante il pilotaggio.

# CORSO D'AEROMODELLISMO

## INDICE DELLA PARTE 1<sup>a</sup>

- Lezione 1<sup>a</sup> - Teoria: Aeroplani e aeromodelli; Pratica: Utensili per il lavoro, n. 25/1942.
- Lezione 2<sup>a</sup> - Teoria: portanza e resistenza; Pratica: materiali per costruzione, n. 27/1942.
- Lezione 3<sup>a</sup> - Teoria: posizione centro pressione; Pratica: materiali per costruzione, n. 28/1942.
- Lezione 4<sup>a</sup> - Teoria: ala profilata; Pratica: materiali per costruzione, n. 29/1942.
- Lezione 5<sup>a</sup> - Teoria: nomenclatura modello; Pratica: materiali per costruzione, n. 30/1942.
- Lezione 6<sup>a</sup> - Teoria: perché si sostiene in aria un modello senza motore?; Pratica: materiali per costruzione, n. 31/1942.
- Lezione 7<sup>a</sup> - Teoria: velocità verticale di discesa; Pratica: come si lavora, n. 32/1942.
- Lezione 8<sup>a</sup> - Teoria: correnti termiche; Pratica: come si lavora, n. 33/1942.
- Lezione 9<sup>a</sup> - Teoria: correnti e vortice veleggiato; Pratica: come si lavora, n. 34/1942.
- Lezione 10<sup>a</sup> - Teoria: correnti di pendio; Pratica: sistemi di costruzione della fusoliera, n. 35/1942.
- Lezione 11<sup>a</sup> - Teoria: vari modi di volo veleggiato; Pratica: costruzione della fusoliera, n. 37-38/1942.
- Lezione 12<sup>a</sup> - Teoria: stabilità del modello volante; Pratica: costruzione della fusoliera, n. 44/1942.
- Lezione 13<sup>a</sup> - Teoria: Stabilità del modello volante; Pratica: costruzione della fusoliera, n. 45/1942.
- Lezione 14<sup>a</sup> - Teoria: stabilità del modello volante; Pratica: costruzione della fusoliera dell'Aquilone, n. 48/1942.
- Lezione 15<sup>a</sup> - Teoria: stabilità normale; Pratica: costruzione fusoliera Aquilone I, n. 49/1942.
- Lezione 16<sup>a</sup> - Teoria: diedro e sue varie forme; Pratica: costruzione fusoliera Aquilone I, n. 50/1942.
- Lezione 17<sup>a</sup> - Teoria: stabilità longitudinale; Pratica: fine costruzione fusoliera Aquilone I, n. 51/1942.
- Lezione 18<sup>a</sup> - Teoria: stabilità longitudinale; Pratica: ricopertura fusoliera, n. 52/1942.
- Lezione 19<sup>a</sup> - Teoria: stabilità longitudinale; Pratica: ricopertura fusoliera, n. 51/1942.
- Lezione 20<sup>a</sup> - Teoria: stabilità di rotta; Pratica: verniciatura della ricopertura, n. 2-1543.
- Lezione 21<sup>a</sup> - Teoria: ripieglio stabilità; Pratica: costruzione ala e impennaggi, n. 3/1943.
- Lezione 22<sup>a</sup> - Teoria: progetto del modello; Pratica: costruzione ala e impennaggi, n. 4/1943.
- Lezione 23<sup>a</sup> - Teoria: progetto del modello; Pratica: costruzione ala e

- impennaggi, n. 5/1943.
- Lezione 24<sup>a</sup> - Teoria: profili alari; Pratica: costruzione ala e impennaggi, n. 7/1943.
- Lezione 25<sup>a</sup> - Teoria: profili alari; Pratica: ricopertura ala e impennaggi, n. 8/1943.
- Lezione 26<sup>a</sup> - Teoria: profili alari; Pratica: ricopertura ala e impennaggi, n. 9/1943.
- Lezione 27<sup>a</sup> - Teoria: profili per aeromodelli; Pratica: verniciatura e rifinitura, n. 10/1943.
- Lezione 28<sup>a</sup> - Teoria: profili per aeromodelli e sviluppo; Pratica: fine rivestimenti e rifinitura, n. 11/1943.
- Lezione 29<sup>a</sup> - Montaggio del modello e primi lanci, n. 12/1943.
- Lezione 30<sup>a</sup> - Traino col cavo, numero 13/1943.

**Giovanni Bozzi, Menaggio** — Se sei socio della Runa puoi richiedere il distintivo anche direttamente alla Sede Centrale di detto Ente il cui indirizzo è: Via Cesare Beccaria, 33, Roma. Mi pare che costi L. 3. Ricordati di comunicare il numero della tessera. Per il resto ti accontenterò con un prossimo articolo.

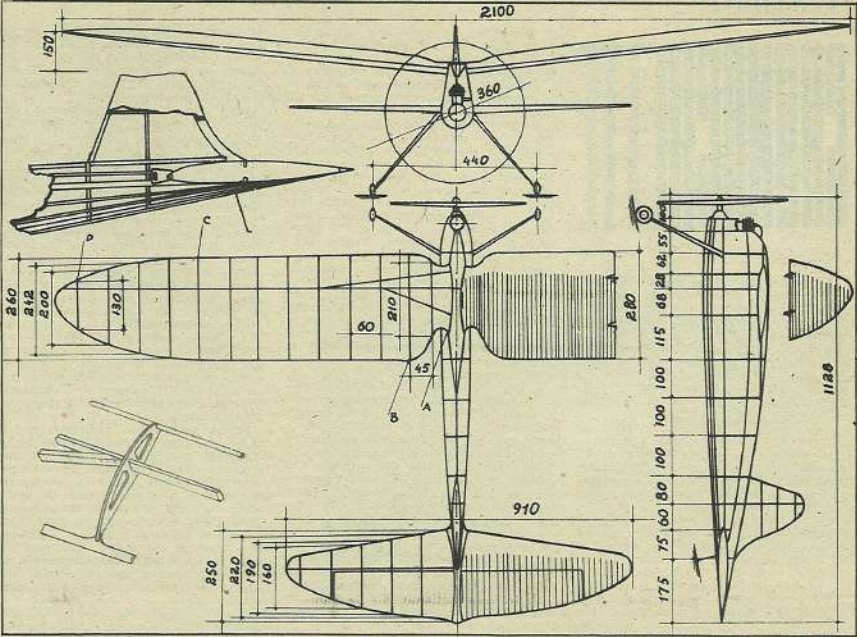
**Mario Bellucci, Sperone** — L'indice delle puntate del Corso di Aeromodellismo verrà prossimamente pubblicato sul giornale.

**Piero Boracchia, Monterosso al mare** — Quel modello è un po' troppo complicato, ad ogni modo ti farò scrivere direttamente da Arsenal. Articoli sul C. S. A. sono stati pubblicati in passato e verranno prossimamente riassunti e pubblicati.

**Italo Arditi, X** — Il centro di pressione (di un ala, impennaggio, ecc.) è quel punto nel quale si può considerare applicata tutta la forza dell'aria che colpisce la superficie (dell'ala, impennaggio, ecc.). Il centro di pressione varrà a seconda del profilo e dell'incidenza. In genere, in aeromodellismo, si considera, naturalmente con approssimazione, che il C. P. cada al 33 per cento della corda (larghezza dell'ala - lunghezza della centina) a partire dal bordo d'attacco.

**Marco Masut, Milano** — Sì, purché i due listelli siano incollati bene. Aspetta che l'emalite sia bene asciutta per dare la mano successiva e così a maggior ragione devi attendere l'asciugamento dell'ultima mano per passare la vernice colorata. Se vuoi diluire quest'ultima, adoperi il diluente apposito e mai l'acetone perché in questo caso la vernice asciugandosi resta opaca e con bruttissime strisce biancastre.

GIAR.



# Il motomodello BM3

Nato quale modello da gara a 30 secondi come tale ha esordito vincendo tra l'altro la propria categoria al I. Trofeo Graffer disputatosi nell'estate 1941. Il suo progetto è la naturale conseguenza e miglioramento del motomodello B.M. 1, 1 bis e 2. Perciò dell'esperienza di questi si è usufruito nel modificare e migliorare. Non segue il sistema del modello a pinna, che i più fanno risalire all'americano Goldberg ma che era già noto in Italia, perlomeno nella categoria veleggiatori, nel 1935, ma un sistema ortodosso di modello ad ala alta.

Il diedro per la stabilità trasversale è accentuato, i piani di coda sono normalissimi mentre la fusoliera molto alta ha un'area di deriva elevata. I dati principali sono rilevabili bene dallo schema.

L'ala, nella sezione A, è profilata col NACA 23012 a +3°, nella sezione B, col NACA 6412 che rimane costante fino in C per variare nuovamente nel NACA 23012 a 0° in O. Il tratto B-C ha un'incidenza di +3. L'ala presenta una strizione che si

ricorda con la fusoliera; la variazione di partenza in tale punto è pure favorevole alla diminuzione dei vortici alle alte incidenze, come invece lo svergolamento aerodinamico e geometrico delle estremità alari consente una migliore stabilità agli alti assetti.

I piani di coda sono pressoché elittici di profilo NACA 23012 a -1° circa e correggono molto bene la cabrata molto pronunciata. La fusoliera ha sezione appiattita fra l'ala ed i timoni per poter mantenere bene la direzione, agli assetti cabrati, e per mettere fuori scia la deriva in tali assetti di profondità è posto posteriormente a questa.

Il carrello è a sbalzo completo, ruote in legno compensato lenticolari o del tipo a bassa pressione. L'ala strutturale è costituita da una serie di centine in compensato di betulla di spessore 3 mm (trime tre centine d'incastro) e di mm 1,5 molto alieggere quest'ultime.

Il bordo d'attacco è in fondino di 4 mm di diametro degradante in un diametro di 3 mm. Il bordo di fuga è il solito 3-12 alleggerito; il longherone è formato da un listello in tiglio di 5x19 mm che all'incastro si ripartisce reggendo bene anche in tal punto gli sforzi flessionali e torsionali. La fusoliera è costituita da una serie di ordinate di cui le prime in compensato di betulla da 3 mm e le altre in compensato da 2 mm 1, da listelli di forma e di resistenza di sezione 2x3 mm, uno su ogni spigolo e 2 di eguale funzione sui fianchi di mm 5x10 di sezione. Su quest'ultimi si può montare la fusoliera senza bisogno di scalo.

Il collegamento ala-fusoliera si realizza con 2 baionette di dural, di mm 1 di spessore, in corrispondenza delle ordinate. I piani di coda, e così la deriva, sono costituiti da una serie di centine di compensato da mm 1 meno le centrali in compensato da 2 mm. Tali centine centrali portano, per il piano orizzontale, i settori che permettono la variazione di calettamento del piano stesso. Il bordo d'attacco è in fondino di 3 mm e quello di fuga in listello triangolare 3x12 alleggerito. Il longherone per la deriva è costituito dal prolungamento dell'ordinata mentre per l'impennaggio è formata da un listello non affiorante da 2x3 mm. Il carrello è in acciaio armonico da 3 mm di diametro fissato alla fusoliera con 3 sole viti.

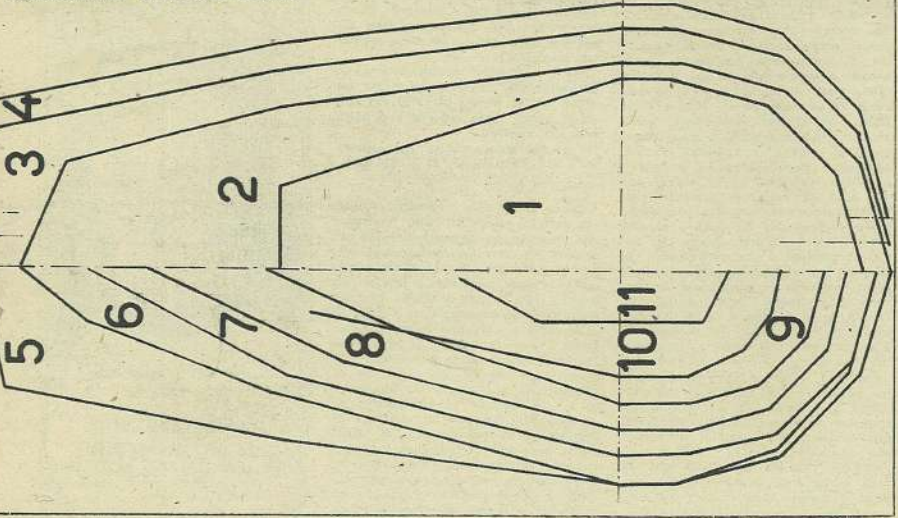
La fusoliera è ricoperta o in seta o in carta super (diplom) pesante. La cellula ed i timoni sono ricoperti o in carta Movo o in diplom media (da preferirsi la bianca). La verniciatura va fatta con una mano di nitro ed una di flating. In tal maniera la carta col sole non si

allenta né si tira; la carta acquista in robustezza ed elasticità. Insomma i difetti tendono ad elidersi mentre i pregi si sommano.

Il motore va calettato con 3-4 negativi. L'impianto se non avete un diesel va fatto molto bene perché da questo dipende il buon funzionamento del motore. Tale impianto va installato in posizione pressoché baricentrica.

Il B. M. 3 ha volato e preso parte con poca fortuna all'ultima Nazionale come autocomandato (classificandosi II a pari merito). A Padova ha compiuto numerosi voli quale autocomandato alla presenza del delegato e di molti aeromodellisti. Riparato da un disastroso volo un paio di giorni prima della gara non ebbe più il tempo di farlo volare; ad Astigò il motore, un Giglio 10, non volò

ORDINATE DEL 'B. M. 3, al naturale



**ESAURITO**  
sarà tra breve l'albo N. 7 di  
**Aviatori Avventurosi**  
Affrettatevi ad  
acquistarlo!  
**COSTA L. 1,50**

le saperne di andare e perciò fui costretto, senza effettuare un lancio di centramento, a lanciare un arco, per il vero, con molta poca regolarità. Nello schema sono segnate le superfici assegnate ai piani mobili di comando qualora lo si voglia adoperare come modello scuola in tale categoria. Dico come modello scuola perché un autocomandato per bene evolve deve nascere tale, però, per imparare, è meglio che il modello sia molto stabile ed abbastanza insensibile ai comandi. Per tale ragione la superficie del piano di profondità è piccola appunto per non scassare tutto ai primi lanci. Per centrare un autocomandato ci vogliono almeno 15 giorni se si fanno più evoluzioni perché oltre al farle bisogna farle bene.

**ADRIANO BACCHETTI**  
Via Palesa, 20 - PADOVA

# CARRELLI RETRATTILI

La necessità di ridurre al massimo le resistenze passive ha indotto in questi ultimi tempi a costruire aeromodelli muniti di carrelli retrattili. Tale organo, che è naturalmente indispensabile per la partenza, risulta in volo completamente nocivo, offrendo una resistenza notevole che può raggiungere anche un terzo della resistenza totale del modello.

L'Aquilone N. 46 (del 17 novembre 1949) portava circa 1 carrelli retrattili: «La difficoltà principale e la preoccupazione prima nella realizzazione di tali carrelli è quella di impedire alla gamba di rientrare immediatamente». Indi riportava gli schemi di quattro tipi di carrelli re-

trattili (misurata sulla verticale) tra A ed A', cioè h. E' intuitivo che il rendimento del carrello retrattile è tanto maggiore quanto maggiore è h. A questo punto ci chiediamo: è sufficiente l'altezza h per poter eseguire un decollo con piena sicurezza? Per il carrello accennato in fig.

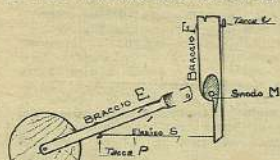


Fig. 1

1 questa altezza è insufficiente; si potrebbe però aumentare inclinando maggiormente la gamba; ma l'aumento di h, per quanto si inclini la gamba è sempre insufficiente ad ottenere un decollo perfetto.

Dobbiamo quindi trovare un sistema tale che aumenti al massimo h. A questo punto vogliamo osservare la fig. 3. In essa notiamo che la gamba è articolata nel punto M. La parte (braccio) E può ruotare di un angolo  $\alpha$ . Perciò con la semplice articolazione della gamba, siamo riusciti a portare al massimo l'altezza h, «eliminando così delle mollettine di applicazione pressoché impossibili». Vediamo ora i particolari costruttivi di questo carrello.

Il richiamo del braccio E, avviene a mezzo di un elastico fissato nei punti O e P. Quando la ruota si porta dalla posizione C in C', l'elastico N completa il ritiro del carrello. La gamba F è costituita da un tubetto di alluminio del diam. di 5 mm; la gam-

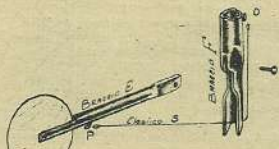
ba E, con un tubetto dello stesso materiale e del diam. di 3 mm. Il braccio F termina ad una estremità con un incastro visibile in fig. in cui si articola l'estremità appiattita del braccio E.

I due bracci portano pure 2 tacche per il fissaggio dell'elastico. Come vedete gli schemi sono abbastanza chiari, quindi ritengo inutile una ulteriore descrizione.

La parte che maggiormente deve essere curata è lo snodo M. La tensione dell'elastico S deve essere superiore a quella di N, allo scopo di favorire il molleggiamento nel caso di oscillazioni del braccio E.

Da qui si può vedere che questo sistema serve anche ad ammortizzare gli eventuali urti che si verificassero tra il braccio E ed il modello. In complesso si tratta di un carrello che ulteriormente perfezionato può dare dei buoni risultati.

N. B. - Questo carrello è stato montato su di un modello a motore, a scoppio ed avente un'elica bipala ri-



Per ulteriori chiarimenti rivolgersi a: **DOMENICO BORNANCIN** Corso C. Ciano N. 8 bis VERBANIA - INTRA (prov. Novara)

## POSTA DELL'AEROMODELLISTA

Giorgio Lugli, Modena — Spiacente, ma non posso far pubblicare.

Guido Spagnuolo, Chiavari — Nessun motore a molla meccanica potrà far volare un aeromodello in quanto la potenza resa non è in rapporto al suo peso. Per ora rassegnati a far veleggiatori.

Enrico Gambini, Milano — Non passo per la pubblicazione. Mandate se mai, qualcosa di più interessante.

Franco Gallo, Biella — Non posso far pubblicare, mi spiace.

Roberto Bonazzi, Roma — Fra tanti sistemi di elica e ruota libera hai scelto proprio quello meno riuscito e me lo hai mandato. Naturalmente non pubblico e resto in attesa della solita discussione cui dovrò assoggettarvi per spiegarvi quello di cui avete ben dovuto rendervi conto. I disegni sono come al solito bellissimi. Peccato!

Giorgio Sinigaglia, Bologna — Ti consiglio il «Costruttore di Aeromodelli» dell'Editoriale Aeronautico, Prezzo L. 50 e le «Nozioni Elementari di Aerodinamica» di G. Bacchelli, prezzo L. 8. Quest'ultimo devi chiederlo alla RUNA, Via Cesare Beccaria, 35 - Roma.

Luigi Tonon, Merano — Se non esiste nella tua città Sede della Runa, compra i manuali che ho consigliato a Giorgio Sinigaglia.

Carlo Ceratti, Chiusaforte — Ti consiglio di chiedere la tavola costruttiva in grandezza naturale a Carlo Tione, Viale Eritrea, 72 - Roma, il quale te la manderà contro invio di dodici lire.

Carlo Segni, Firenze — Per frequentare un corso di volo a vela rivolgiti al Comando Federale della città della tua città. In genere si usa l'elica trattiva nei modelli normali, mentre nei «canards» si usa invece proprio l'elica propulsiva. Ferola e agave sono dei surrogati del balsa; del due per certi usi è meglio l'agave. I motorini elettrici oltre a essere troppo pesanti da che cosa potranno essere alimentati esclusi i pesantissimi accumulatori? Sì, la soluzione di celluloidi sciolta in acetone può sostituire il collante. Anche i tubetti di cementatutto e Tachis vanno bene.

Alessandro Parodi, Imperia — Puoi leggermi tutte le puntate del Corso di Aeromodellismo. Prossimamente troverai l'indice sui giornali. Rivolgiti poi alla locale Sede della Runa ove potrai trovare aiuto e assistenza.

Ottorino Sacchini, Milano — Per il tuo modello va bene un'elica del diametro di cm. 42 e del passo di cm. 50. Occorreranno circa 70 grammi di elastico, cioè circa 25 fili da 1x3. Nei modelli ad elastico è meglio cercare la leggerezza costruttiva e quindi le forme più semplici mentre nei veleggiatori forme più aerodinamiche danno certamente migliore efficienza e rendimento.

Franco Cammarota, Partanna — Avviomima fornisce listelli della lunghezza di cm. 100. Invia l'elenco dei materiali occorrenti regolando in base a ciò per esempio, servono 2 listelli triangolari 3x10 lunghi 50, chiedi 1 listello triangolare 3x10 lungo cm. 100. Ad ogni modo Avviomima dovrebbe conoscere le misure dei materiali. Libellula è un modello troppo piccolo e complicato per te. Ad ogni modo dovrai costruirlo tutto in tranciato alleggerito. Le ruote saranno del diametro di mm. 2 oppure 1,5 e il carrello in filo d'acciaio da mm. 0,3. La quantità di elastico dipende dal peso complessivo. Credo che bastino 2 fili 1x3. Il volume della Runa costa L. 6 al pari di tutti gli altri della stessa collana. Sì, il modello aereobatico può avere l'ala bassa.

Filippo Attilia, Lucera — Sospendi il modello o tienlo sospeso per il terzo della corda alare a partire dal bordo d'attacco e aggiungi zavorra finché esso risulti in equilibrio; il centro di gravità si troverà ora in posizione quasi esatta, cioè sulla verticale passante per il terzo della corda alare. Per trovare la posizione del centro di gravità sulla detta verticale si sospende il modello per l'estremità posteriore della fusoliera. Si prende un peso e lo si lega all'estremità di un filo. Si realizza così un piccolo filo a piombo con il quale si controlla la posizione del C. G. sulla verticale anzidetta. Infatti prendendo il filo a piombo e avvicinandolo al punto di sospensione del modello potremo segnare la posizione del C. gravità che è data infatti dal punto d'incontro della linea seguita dal filo con la verticale passante per il terzo dell'ala. La sigla C. S. L. significa centro di superficie laterale.

trattili. Del primo e quarto per la loro speciale conformazione non ci interesseremo. Se però rivolgiamo la nostra attenzione al secondo e terzo, vedremo che entrambi, allo scopo di ritardare il ritiro della gamba, sono muniti di una molletta di ritengo. Purtroppo l'effetto di questa molletta non è quello da noi desiderato. Infatti l'elastico che fa rientrare il carrello ha una forza (nella sua fase iniziale) pressoché costante; risul-

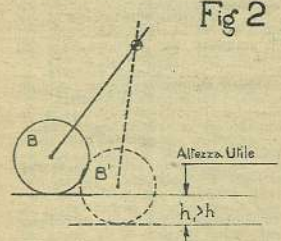


Fig. 3

ta subito evidente che se la molletta blocca la gamba, l'elastico non riesce più a bloccarla. Se invece il bloccaggio è debole, l'effetto di questa molletta è nullo, perché appena diminuisce il peso che gravita sul carrello l'elastico richiama subito la gamba. Ne consegue che la taratura della molletta sarebbe di una difficoltà tale da compromettere il funzionamento del carrello. A questo punto, vogliamo esaminare il com-

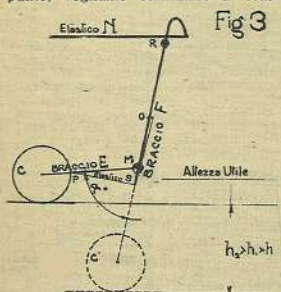


Fig. 4

partamento di un carrello semplice. La figura 1 ci aiuterà meglio. Nella posizione A, è il peso del modello che tiene fuori la gamba. Quando il modello inizia il decollo si avrà un aumento di velocità e quindi di portanza, perciò sul carrello gravita in un peso minore, quindi il carrello si porta in brevissimo tempo dalla posizione A in quella A' da cui, richiamato dall'elastico, rientra nella sua sede. Da ciò si nota che l'altezza utile di funzionamento è la di-

Vuoi indossare la divisa azzurra?

COMPRA

## Come si diventa aviatori

Contiene la raccolta delle norme e disposizioni che indicano la via più breve da seguire per entrare nei ranghi della R. Aeronautica e costa L. 10 più L. 2 per le spese di porto

Ufficio Editoriale Aeronautico  
Via Ripense, 1 - ROMA  
conto corrente postale n. 1-24718

**VINCERE!**

**apparecchi FIAT**

**A INCHIOSTRO VISIBILE**  
NOVITÀ - LANCIO A METÀ PREZZO  
INVIARE VAGLIA  
ASTILO EVEREST  
CORSO VINGAGLIO 5-TORINO  
che spedisci franco di porto

**A. CASTELLANI** CREMONA  
Via S. Grandi 25  
Tavole costruttive nazionali e straniere. Nuovissime tavole - I migliori materiali, eliche, pacchi materiali, scatole montaggio, modelli in ordine di volo - BALSAS.  
Catalogo illustrato e listino prezzi inviando L. 3 a mezzo vaglia.

**MOVO** Modelli volanti e parti staccate  
La più completa organizzazione italiana per l'aeromodellismo  
LISTINO PREZZI GRATUITO  
GUIDA GENERALE ILLUSTRATA Lire SEI  
Milano, via S. Spirito 14, tel. 70666

**BREDA**  
COSTRUZIONI AERONAUTICHE

SEDE LEGALE MILANO

**60 TEMI SVOLTI DI CULTURA FASCISTA L. 15**  
Inviare vaglia a Prof. ALDO FRIGIERI  
ROMA - Via Emanuele Filiberto, 130 - ROMA

**MOTORI ISOTTA FRASCHINI**

SEDE LEGALE MILANO

**60 TEMI SVOLTI DI CULTURA FASCISTA L. 15**  
Inviare vaglia a Prof. ALDO FRIGIERI  
ROMA - Via Emanuele Filiberto, 130 - ROMA

# RICOGNIZIONE ALI' EST

Da tre giorni il tempo era proibitivo. Sulla campagna russa era calata una nebbia densa, vischiosa, che aveva impaniato gli alberi scheletrici, si era infiltrata fra le baracche di legno affogate nella neve, aveva colmato i fossi dei torrenti, coperte le strade fanghiose e contorte. Gli uomini si muovevano come fantasmi di un mondo irreale; affioravano da profondità nebulose simili ad ombre che salgono dal fondo di un mare; poi i contorni si facevano più netti, apparivano gli occhi e il volto e le pellicce nevose, e di nuovo, lentamente, svaporavano via, senza rumore, senza moto, come assorbiti dall'atmosfera bianca. E non vi erano colori: tutto era grigio. Mille tonalità, mille sfumature, ma il mondo aveva il colore del piombo.

I ricognitori sostavano taciturni, le grandi ali sparse nella nebbia. E coloro che partivano rientravano sempre con la stessa notizia; nulla. Avevano navigato sospesi tra fasce biancastre sfilacciate dal vento; a volte, ombre più dense erano sorte sotto la fusoliera ad indicare i boschi, o una debole strisciata di alberi spogli aveva segnato il corso di un fiume. Ma i comandi di terra volevano sapere. Gli informati avevano dato notizie incerte: i russi stanno concentrando forze intorno a Ogajev; reggimenti di artiglieria affluiscono senza posa.

Bisogna sapere, bisogna vedere. E il telefono del campo portava, ogni ora, la richiesta sempre più perentoria.

Nella notte giunse un altro richiamo: ad ogni costo, l'indomani, le truppe dovevano conoscere i movimenti del nemico.

Ore 7.30. Gli specialisti sono già in piedi da un pezzo. Ed anche gli ufficiali. Nella nottata il freddo si è fatto più intenso e la nebbia è sensibilmente diminuita. Si partirà non

che pare di vetro percorso da un brivido lucente. Il motore romba sonoro, altissimo ed anche l'altro unisce la sua voce.

Il comandante del campo, il capitano A. L., che effettuerà personalmente la ricognizione, sale a bordo. Sono con lui il secondo pilota, l'osservatore, il marconista e il motorista. I trasparenti si appannano nella corsa del decollo e bisogna partire con i finestrini aperti. Il gelo taglia la faccia. La visibilità è migliorata. Strappi nella nebbia lasciano scorgere l'azzurro: un azzurro intensissimo che ha tonalità di verde. Anche il terreno appare ben disegnato: strade impaniate e nere per per il gran correre degli autocarri; boschiglie rade che mettono sulla neve la peluria finissima dei rami senza foglie, torrenti gelati che uccidono a tratti; piste sottili e tortuose che vanno e si perdono e si ritrovano e si incrociano; casolari spersi, mutilati dal cannone, antonati nel gran silenzio. Una linea ferroviaria sbiscia via, rapida.

La nebbia è quasi scomparsa. Il Don viene avanti, sotto la fusoliera, pigro ed enorme. Il «B. R. 20» è sull'obiettivo. Vengono rilevate le posizioni nemiche, gli ammassamenti di truppe, di carri armati, di artiglierie; lo schieramento che prelude all'offensiva.

Ogajev rigurgita di morti. Da terra sparano, ma senza convinzione. I colpi sfoccano alti e bassi sulla rotta del velivolo. Vengono mollate le bombe: 12 da cinquanta chili, e vanno al segno; scendono giù in grappolo, ondeggiando lentamente, sembrano restare sospese in aria, poi spariscono e non si sa che fine abbiano fatto. Ma sulla terra, sui morti, tra i soldati che si sbandano, ecco le vampe, lampeggiano quasi

re, fanno fuoco contro il ventre dell'apparecchio. Tambureggia l'arma in depressione con ritmo serrato. Uno, due, tre colpi squarciano i fianchi, forano le ali. Altri aprono nuove ferite. Un caccia, nella virata, balena contro la prua del velivolo e getta la sua ombra improvvisa sui piloti; trascorre rapidissima la stella rossa. Una serie di traccianti lo insegue, lo avvolge. L'attacco continua tenace, insistente. A bordo giungono distintamente lo schianto dei colpi dei cannoni da 20. L'eretti — che è all'arma in depressione — ha la gamba destra stroncata da uno di questi e vien trascinato grondante sangue in un angolo del velivolo. All'osservatore che lo medica in fretta, sorride e sussurra che un «Ratas» se ne è andato: «L'ho colpito un attimo prima che mi colpisse lui — dice — è andato giù come un sasso».

Poi chiude e poggia il capo sul paracadute che l'altro gli pone per sostenerlo. L'arma continua a fare fuoco. I caccia sovietici sfilano, ostinati, e sparano, sparano senza posa. Il pilota è sceso a quota bassissima e i «Ratas» non possono più, adesso, prenderlo di sotto. Ma anche l'altro armiere è stato ferito al ginocchio. E le mitragliatrici taccono. Il «B. R. 20» rasenna il terreno, velocissimo, senza più difesa. Altri colpi schiantano, forano, entrano con un sibilo rapido come di ferro rovente che si spenga nell'acqua. I caccia hanno cambiato tattica: superano adesso il velivolo italiano per prenderlo poi di fronte, con una brusca virata; ma hanno fretta e girano troppo presto. Il capitano A. L. li osserva e, vecchio cacciatore, comprende la manovra. Quando il nemico è per voltare, vira anche lui e sfugge ai colpi che vede partire, fiammeggianti, dal mezzo dell'elica.

La salvezza ormai non è più che nel-

lita. Il «B. R. 20» è ora in territorio occupato dalle truppe italiane e i russi, forse nella tema di incontrare i nostri apparecchi, lo hanno abbandonato.

Adesso bisogna atterrare al più presto. Il ferito è grave e perde sangue in abbondanza e l'ala sinistra ha ricevuto un brutto colpo da 20 sul longerone d'attacco. Il ricognitore mette la prua sul campo di Voroslovgrad. Raffiche di vento spingono banchi di nebbia e frustano fedi di neve contro i trasparenti. A bordo non si parla. Il velivolo ha, di tanto in tanto, paurosi scricchiolii e il pilota getta spesso un'occhiata alla semiala colpita. Dai fianchi sdruciti dell'apparecchio sibila il vento. Sotto, il paesaggio scompare a tratti cancellato da larghe pennellate biancastre. Voroslovgrad non dovrebbe essere lontana. Il ferito ha chiuso gli occhi e un sospiro roco gli filtra tra i denti. L'osservatore gli tiene sollevato il capo e l'ansia di arrivare gli brucia le labbra. Al campo c'è l'infermiera: potranno salvarlo. Ma i panni che tamponano la ferita son rossi di sangue. Far presto, far presto, correre. I motori sono al massimo dei giri; il ricognitore ha fremiti strani e vibrazioni lunghe; vuoti d'aria lo sbalzano, lo fanno cadere, il vento lo culla rabbiosamente. Lo squarcio dell'ala sembra più vasto. Correre, correre. Il ferito rantola. Una linea ferroviaria, un'altra, un'altra ancora. Un viadotto, una strada asfaltata, nera, sinuosa, come un serpente. Voroslovgrad. Ecco il campo. Ma anche il carrello è stato colpito! Viene estratto con difficoltà: reggerà all'atterraggio? La terra balza su velocissima, corre sotto le ali, si avvicina insensibilmente. Una linea dritta incide verticalmente la fronte del pilota; i denti sono serrati; gli occhi duri, fissi dinanzi a sé. Attende l'ur-



**4** ore fra gli squali  
**47** morto che parla  
Lido Poli  
L'anatroccolo  
Formano il contenuto dell'Albo  
Aviatori Avventurosi numero 7

to col suolo: può essere la fine di tutto. Un colpo, un rotolito, sicuro; i motori scandiscono gli ultimi ansiti, il carrello ha retto.

L'osservatore si avvicina al capitano A. L. che si alza dal seggiolino per essere preso al ferito: «Troppo tardi, comandante! L'eretti è morto!».

Il motorista viene calato a braccia e adagiato su una barella: ha la gamba intrisa di sangue ma non è grave. Dalla porticina scendono gli altri, muti.

Sul grande campo nevoso è rimasto solo il bimotore colpito.

PERSEO

## IL GENERALE FOUQUIER PARLA AGLI AVIATORI

(continua da pag. 1)

aere al tempo stesso soldato e Comandante. Voi ricordate o camerati il durissimo tirocinio nel cielo di Campofornello. Avavamo nel pugno una arma pensata da un genio di inventori italiani, forgiata dal muscolo insuperabile dei nostri artieri. E avevamo di fronte a noi il dono della nuova conquista. L'atmosfera. Abbiamo voluto conoscere i limiti estremi, le possibilità ultime dell'ala manovrata da muscoli umani in gara di acrobatica snellezza.

Abbiamo imparato insieme, pattuglia serrata, ala contro ala, a comandare dispoticamente lo spazio. Sentivamo che nella guerra imminente la vittoria sarebbe stata di coloro che dello spazio avessero conosciuto i segreti più profondi, le resistenze più accanite. L'eccezione divenne norma: l'inossidabile fu osato. E questa fede diede all'Arma la voluta vittoria. Ogni reggiano divenne maestro e portammo al cospetto di popoli stranieri la prova di una conquista raggiunta. Fu una gloria per noi annullare il merito dei sinzoli maestri nel prestigio unico e nel segno ideale dell'Arma di cui ci sentivamo figli. Poco più tardi sui campi iberiali l'addestramento tecnico si tramutava in garanzia di vittoria. Fu quello il nostro grande segreto, l'insegna della nostra capacità guerriera.

Per questo, o camerati, noi sappiamo che i destini della guerra non si commisurano alla semplice occupazione di terreno. Dovunque un'ala armata può spingersi, là è la Patria che non conosce abdicazioni. Nostra rimprovera. Ogni reggiano divenne maestro nell'attesa di un giorno che non fallirà. Perché il Principe Sabauda che dal rosso crepuscolo di Amba Alagi lanciò il giuramento del riscatto fu soldato dei nostri ed ebbe in sorte la veggenza profetica di ocloro che sanno elevarsi col sangue e con lo spirito alle massime altezze.

Dovunque si apre lembo di cielo là è il campo della nostra azione. Nessun dramma umano, nessun torpore di armi si svolge mai su scena più vasta. Per questo noi sentiamo che la sorte della guerra è nascosta nell'incoercibile forza dello spirito. La vittoria sarà offerta in dono a colui che spingerà più alto e più lontano l'ala della propria volontà dominante.

Combattano al nostro fianco i camerati della terra e del mare. Noi offriamo loro il contributo della nostra ubbidienza. Dalle spiagge africane ai campi nevosi della Russia, torniamo il cielo, issando sui timoni delle macchine l'insegna della Patria. Sopra le

città dove il popolo nostro lavora e vive abbiamo il compito di rintuzzare l'offesa del barbaro, diradando le sue possibilità di misfatto con rappresaglie fulminee. Sui carri blindati del nemico irrompiamo armati di una potenza che nessuno può emulare. E' privilegio dell'Arma nostra, compiere dei nostri fortissimi bombardieri, scatenare sui covilli dell'avversario lo sgomento di cataclismi improvvisi.

E sul mare adempiamo oggi finalmente il vaticinio del poeta soldato che preconizzò la grande rivoluzione nella strategia della guerra moderna. Il sicuro agguanciato alla caviglia ci consente di sconvolgere l'antica supremazia marinara di potenze ostili. Basta il cuore di un pilota per colpire a morte una gigantesca unità nemica. Le mitragliatrici dei nostri cacciatori fanno scorta alle navi d'Italia. L'occhio del ricognitore garantisce la rotta dei convogli. Dalla costa algerina agli stretti di Gibilterra, dagli arcipelaghi balcanici all'isola di Malta santificata nell'olocausto di Borg Pisanì, la spada d'Italia incombe ad ogni ora affidata alla resistenza di un'elica e al nerbo di un equipaggio volante. Dove allita una corrente di vento, o si inarca una giogaia di nuvola, o si inarca la nostra trincea. Su di essa i comandanti lottano e muoiono alla testa dei reggari; e due dei maggiori hanno raggiunto la gloria dell'immortalità agli estremi opposti dell'immane teatro guerreggiato; l'uno nel mare delle Baleari, l'altro tra le nebbie del Volga. Ma innumerevole è la schiera dei martiri. Un giovanotto poco più che ventenne già maturato nel crogiuolo di tre guerre, è caduto mentre si preparava a ripartire con ali di lungo sospiro per la più lontana battaglia degli oceani.

In questa lotta che non è ancora ultimata mille e mille Martiri ascendono nel cielo della Patria.

Noi sentiamo la loro voce nel tuono delle macchine che l'Italia ci affida per la guardia del suo destino. La loro certezza è la nostra certezza; la loro vittoria sarà la nostra vittoria.

Vent'anni sono passati da quando abbiamo ricevuto la gulsia di antichi cavalieri l'investitura sacrale dell'Arma. La ricorrenza suona in un'ora grande come il fato di Roma. Questi vent'anni sono il pegno della nostra eterna giovinezza che è l'eterna giovinezza della Patria.

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile  
UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO  
Stampato nello Stabilimento "Mattino Illustrato",  
Concess. per la distribuzione D. I. E. S.  
S. Daniele 3 - ROMA



appena sarà possibile. I motori vengono scaldati ed anche le torrette delle mitragliatrici, rese immobili dal gelo. Il termometro segna venticinque gradi sotto zero. Pucchi di leghna accendono sulla neve lunghi bagliori rossastri e animano ombre azzurre che saltano e tremano per i torceri delle fiamme. Si parla poco; e nell'aria, acuto, è solo il grido dei corvi e il crepitare e gli schiocchi dei rami che ardono. Il motorino di avviamento inerrina l'atmosfera con il suo rumore penulante e di lì a poco, con un gran colpo, scatta un'elica, sbuffa un motore, le pale girano nervosamente, poi corrono, ruotano adesso e incidono un cerchio

simultaneamente e sboccelano i tentacoli del fumo.

Rotta di rientro: la missione è compiuta.

L'osservatore raduna i suoi appunti, coordina i dati. Il capitano A. L. è contento. Finalmente son riusciti a mettere il naso in casa russa! I comandi avranno notizie precise. Una luce giallina filtra dal cielo ad indicare il sole e, dopo tanti giorni di nebbia, è benvenuta. Il grosso ricognitore oscilla leggermente per certe correnti e moti che vengono su dalla terra come sospiri.

Ma si grida d'un tratto dalla fusoliera. Quattro «SuperRatas» hanno attaccato fulminei. A quota inferio-

la destrezza del combattimento contro i cannoni dei russi, l'italiano non ha che il suo valore. I nervi sono tesi sino allo spasimo per indovinare, una frazione di secondo prima, la manovra dell'avversario e reagire e sfuggire al fuoco; egli deve rientrare! A bordo ha delle informazioni precise e preziose e due feriti da riportare al campo. L'apparecchio, docile ancora, risponde bene ai comandi e picchia, vira, si lancia contro il terreno che corre via sotto le ali forate. La nebbia è riapparsa. E' venuta d'un tratto ed ha stemperato cielo e terra in un grande impasto biancastro. Ma i caccia sono scomparsi: han lasciato la par-