

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*

## Quelli degli aeroconvogli

Mentre si svolge ancora l'aspra battaglia in Tunisia, e per il valore dei nostri soldati è ancora lontana da quella soluzione che gli anglo-americani ricercano febbrilmente, la stampa italiana ha rivelato alcune cifre su quella silenziosa milizia che, dietro le linee e quasi a prolungamento di esse, ha permesso l'afflusso di uomini, mezzi, rifornimenti, sfidando la reazione nemica che, per il concentramento navale ed aereo operato dai nostri avversari è probabilmente uno dei maggiori che si siano verificati nei diversi settori di questa guerra. Intendiamo parlare della marina mercantile, di cui or non è molto sono state indicate le perdite e le cifre principali dell'attività.

Senza intaccare o sminuire neppure lontanamente il valore di questa silenziosa falange di uomini, né l'importanza vitale del loro lavoro, non possiamo però, noi che ci occupiamo esclusivamente di aviazione, passare sotto silenzio un'attività del tutto analoga e parallela che ha preceduto nell'azione la marina mercantile, e successivamente l'ha affiancata e coadiuvata sollevandola soprattutto dalla tremenda responsabilità di portare grandi masse di uomini. Accenniamo all'aviazione da trasporto, che ha lavorato e lavora diurnamente in modo encomiabile.

Gli italiani non debbono dimenticare che è stata l'aviazione da trasporto che ha permesso l'occupazione fulminea di Tunisi e Biserta, compiuta prima che gli anglo-americani potessero rafforzarsi sulle posizioni appena raggiunte ed allungare le mani su queste due importanti chiavi del Canale di Sicilia; è stata l'aviazione da trasporto che ha sbarcato i primi contingenti di truppe, e li ha alimentati in attesa che il primo convoglio navale traversasse il canale trasportando il materiale pesante. Questa azione ha bloccato, in quel settore, l'invasione anglo-americana, ha permesso alle truppe della Tripolitania di trovare un retroterra nel quale sfociare, ed ha contenuto a tutt'oggi, per ben un semestre — ed è bene che quei pochi italiani deboli di schiena, che purtroppo esistono sebbene in numero esiguo, i quali davano per invasa l'Italia ed il continente già per quel volgente novembre 1942, ci pensino un po' su, se ne sono capaci — l'azione anglosassone. Questo rappresenta un parziale fallimento del loro piano, ed un procrastinare l'esecuzione di una quantità di tempo assolutamente impreveduta.

Quando i convogli navali hanno cominciato a far la spola fra la Sicilia e la Tunisia, l'importanza dell'aviazione da trasporto non è scemata, ma il suo traffico si è intensificato per trasportare nel minor tempo possibile dall'altra parte dello stretto, ma pur sempre ostacolante Canale, le truppe ed i mezzi di più urgente impiego. Aeroconvogli poderosi per quantità di velivoli, scortati o no — in quanto la scorta non sempre era disponibile — si sono levati giornalmente dai campi meridionali spiccando il volo verso l'Africa tormentata. Il nemico ha cercato di ostacolare que-



NOSTRI CACCIA - BOMBARDIERI ALL'ASSALTO DI POSIZIONI NEMICHE

sto traffico esercitando la sua pressione aerea in modo sempre più pesante sia sui campi di partenza che su quelli di arrivo, ed insidiando lungo la rotta gli aeroconvogli. La sorveglianza continua della nostra caccia e la reazione antiaerea hanno cercato di contenere le due prime minacce, mentre il volo basso sull'acqua, le strettissime formazioni, e la scorta di caccia quando possibile, hanno servito a proteggere il volo. Naturalmente le perdite non si sono potute evitare, ma sono state ridotte al minimo. Ed è proprio per questo rischio grandissimo all'inizio, durante ed alla fine del volo di trasferimento che bisogna essere grati agli equipaggi degli aeroconvogli, ammirarli nella loro pericolosa impresa, apprezzare la

fermezza con la quale ogni volo è intrapreso e condotto a termine.

Ogni volo vale quanto un combattimento; da un certo punto di vista psicologico, anzi, vale di più, in quanto nel combattimento i nervi si distendono nell'azione, e le necessità della manovra del velivolo e delle armi assorbono ogni altra preoccupazione; nel volo di trasferimento, al contrario, il combattimento non c'è, e se si verifica bisogna subirlo passivamente, difendendosi con le armi di bordo, preoccupandosi unicamente di non dirottare, per portare a destinazione il carico prezioso; e questa mancanza di reazione attiva è senza dubbio una tortura inflitta a questi speciali combattenti del cielo.

Nonostante questo, nonostante tutto, il traffico sul Canale è stato mantenuto, e continua instancabile. I Caduti sono stati composti silenziosamente, se colpiti sui campi terminali, austeramente salutati dal rombo degli elicotteri motori degli aeroconvogli transitanti ogni giorno, se dispersi in mare; ed il dovere, il dovere che in questi equipaggi è più saldamente imposto dalle circostanze, e più virilmente inteso, continua ad essere compiuto, senza deviazioni o compromessi.

La lotta continua sempre, ed anche quelli degli aeroconvogli vi hanno partecipato e vi partecipano con pari onore di tutti gli altri combattenti.

# 2 COSTRUZIONI METALLICHE

(continua da p. precedenti)

**Collegamento ala-fusoliera** — Anche nella costruzione metallica i sistemi di attacco dell'ala alla fusoliera possono ottenersi in vari modi. Il più semplice quando si tratti di ali con longherone tubolare è quello rappresentato da due orecchiette di lamierine d'acciaio ed in lega leggera saldate od inchiodate alla fusoliera. Esse comportano in tal caso un foro circolare nel quale viene infilato il troncone di tubo sporgente dalla centina d'attacco di ogni semiala (qualora l'ala stessa sia divisa in due metà ed il longherone tubolare sia congiungibile per inflamento come nel sistema a balonetta). Un foro attraversante in due tubi infilati insieme permetterà con l'inserzione di una spina che il tutto resti solidamente unito senza sfilarsi, mentre una vite a cavicchia ed il galletto, attraversante due orecchiette fissate nel bordo d'uscita, e facente presa in un tassello, consentiranno il regolaggio dell'incidenza ed il fissaggio completo. Altro sistema figurante all'ed un sol pezzo pur con lo stesso longherone tubolare è quello cosiddetto a ganascia ed è costituito da due lunette incernierate che accolgono il tubo e permettono di stringerlo con una vite di quel tanto necessario a mantenerlo ben fermo.

In questo caso non c'è bisogno di altro sistema sussidiario di fissaggio sul bordo d'uscita. Nel caso di ali con longherone a trave ed a traileccio, il sistema più adottato è quello a cerniere verticali e relative spine. La costruzione di queste ultime richiede però molta precisione.

Analogamente a quelli per l'ala, potranno costruirsi gli attacchi per i piani di coda (ed) quali ultimi abbiamo ommesso per brevità di parlare essendo costruttivamente realizzabili in modo similare alle ali), siano essi del tipo cosiddetto a croce o a derive sdoppiate. Molti sono i sistemi di attacco che si possono adottare anche in fatto di modelli metallici. Ci limiteremo ad accennare qui al tipo più semplice. Nel caso di timoni a croce, considereremo anzitutto il piazzamento di quello di direzione. Adoperando anche per quest'ultimo il solito tubo da tendina di piccolo diametro per il longheroncino nel quale saranno inflate le centine, potremo inserirlo nella fusoliera per inflamento in un altro tubetto che faccia da terminale di quest'ultima collegandone i quattro longheroni (vedi figura 1). Un gancetto ricavato sul bordo d'attacco della centina principale fesserà il tutto impedendo al timone di ruotare o di oscillare. Per il fissaggio del piano orizzontale, qualora

esso sia costruito in un solo pezzo, si potranno saldare o inchiodare due orecchiette in prossimità del longherone, alle due centine che debbono combaciare con la superficie della fusoliera. Altre due orecchiette saranno saldate in corrispondenza sui due longheroncini superiori di quest'ultima, in modo che si possa unire il tutto inflando nei fori una sottile cavicchia di due millimetri di diametro (che potremo ricavare da un raggio di bicicletta) flettata e con bollonino a galletto. Un settore con fessura semicircolare combaciante con una staffa avente la stessa fessura, permetterà mediante una piccola vite con dado, di regolarne la incidenza. (Vedi fig. 1). Il materiale più adatto per questo lavoro è ricavabile utilizzando pezzi di vecchie molle da sveglia o da giocattolo, che sono di un'acciaio resistentissimo e leggero. Per lavorarlo agevolmente essendo temperato lo faremo rinvenire scaldandolo al color rosso ciliegio e lasciando raffreddare. Quando praticheremo i fori nei pezzi non bisognerà aver cura di segnare con un punzone l'inizio del foro stesso in modo da mantenere bene in guida la punta. Il trapano dovrà girare lentamente per non riscaldarla eccessivamente e metterla subito fuori uso, data la durezza del materiale.

Vediamo ora, poiché siamo in tema di lavorazioni metalliche, come si possano costruire nel caso di modelli con motore a scoppio, i castelli motore e le capottature, utilizzabili con vantaggio anche nel caso che il resto del modello sia a struttura in legno.

Observando molti motomodelli si nota in generale che il supporto del motore non è costruito come dovrebbe. Non pochi aeromodellisti di fatti piazzano il motorino su due massicci travetti di legno incastrati in un diaframma fissandolo con viti mordenti di legno che intaccano lo spessore del legno stesso in maniera tale che al primo urto il castello andrà in pezzi. Un supporto metallico non darà questi inconvenienti e sarà di più facile costruzione. Vediamone qualche tipo.

**Castello motore in lamiera d'alluminio o d'electron.** E' tra i più facili a realizzare, e si potrà ottenere lavorando come segue. Fattono anzitutto il disegno, tenendo conto delle distanze tra fori delle flangie di fissaggio del motorino, e quindi rilevata la consueta maschera in cartone, colla solita punta acuminata segneremo contorni e disegno di alleggerimento su lamierino d'alluminio di almeno 2 millimetri di spessore. Ritagliato con pazienza e senza fretta il pezzo con un seghetto da traforo, come nella figura 2, si potrà, stendendo in morsa tra due assicelle, piegarlo a square e quindi per maggiore robustezza si farà praticare nei punti, a e b una buona saldatura elettrica o autogena. Ripulito dagli eccessi di quest'ultima, il suo fissaggio alla fusoliera potrà ottenersi

si con quattro bulloncini a dado e controdado con la interposizione di tamponcini di gomma che smorzano le vibrazioni dovute al motore, vibrazioni che sono particolarmente dannose nel caso in cui a bordo del modello venga piazzato un radiocomando. Montaggio e smontaggio di questo castello motore saranno cosa facilissima ed ottenibile in brevissimo tempo mentre ne sarà assai facile la riparazione in caso di urti.

Altro tipo di castello motore robusto e leggero è quello costruito con profilati d'acciaio ad U od a C come in figura, o in tubo quest'ultima più difficile a trovarsi). Si tratta di fare in sostanza due squadrette composte di pezzi saldati (la saldatura elettrica è in questo caso la migliore, ma se fatta bene anche quell'autogena serve) che possono essere congiunte alla fusoliera con sistema a spine passanti ed è più facilmente montabile del primo. Il trafilato d'acciaio ad U dovrà essere di quello di almeno 6 millimetri di larghezza e di qualità assolutamente scelta. Le flangie d'attacco alla fusoliera si costruiranno praticando nel profilato le linguette, già accennate per la fusoliera, che verranno poi arrotolate e saldate su un pezzetto di tubo d'ottone o di altro materiale saldabile. Anche in fatto di castelli motore metallici vi sono, naturalmente, moltissimi altri sistemi di costruzione ma a solo scopo indicativo bastano questi due.

**Capottature.** L'alluminio è naturalmente il solo materiale adatto insieme all'electron per costruirle. A proposito di capottature molti aeromodellisti hanno la convinzione che esse siano inutili, e che la semplicità costruttiva consista tutta nel fare magari una bella fusoliera guscio e lasciare il motore lì, allo scoperto

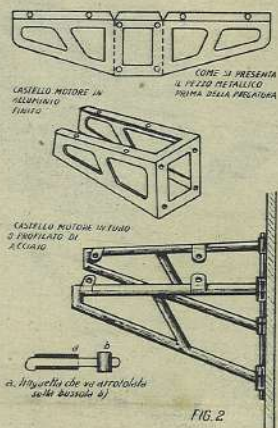
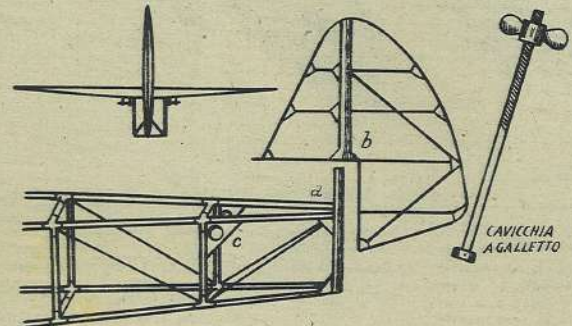


FIG. 2



a). terminale tubolare innestabile nel longherone b). c). orecchiette d'attacco del piano orizzontale.



FIG. 1



Questa petroliera rimarrà in coda alle altre navi per poco tempo.

to come se fosse sistemato provvisoriamente. E' un errore. Una capottatura ben fatta non nuocerà certamente alla semplicità di costruzione, ma al contrario favorirà se ben fatta il raffreddamento del motore, e soprattutto migliorerà sensibilmente le qualità di finezza del modello. Quello che si può riconoscere è che una capottatura ben fatta è certamente il pezzo metallico più difficile da realizzare accuratamente, ed è consigliabile di farla fare ad un lattoniere dandogli la forma e le maschere. Per chi sa lavorare bene di martello invece la costruzione di una capottatura non presenterà grandi difficoltà. Occorrerà fare in gesso od in legno duro, la forma del muso, tenendo conto naturalmente del disegno del motore, della disposizione delle alette di raffreddamento ecc. Come spessore il lamierino ideale è quello d'alluminio di 2 decimi di millimetro di spessore, che sarà bene ricuocere per renderlo ancora più malleabile. Tagliate il pezzo sulla forma stabilita dopo averlo segnato con la solita maschera di cartone, si provvederà ad imbottirlo, cioè a renderlo concavo battendo su un incudine, o comunque un pezzo metallico levigato e piano con un martello a testa tonda, e dando colpetti leggeri e frequenti.

Poco a poco verrà formandosi una specie di vaschetta che renderemo precisa pressandola con il manico del martello, come se si stesse stendendo, sulla forma, fino a che non avrà raggiunta la sagoma voluta. Non occorrerà preoccuparsi eccessivamente dei segni di martello che saranno rimasti, e che potremo occultare con geroglifici fatti con carta vetrata. La parte inferiore della capottatura è il pezzo che come lavoro impegna di più, più facili sono invece i pezzi che racchiuderanno la parte superiore del muso e che saranno sagomabili storcendo a mano. Per il collegamento di questi ultimi si potrà adoperare il sistema a cerniere costituite dello stesso materiale, che si potranno saldare od inchiodare, e tenere collegate con spine in filo d'acciaio.

Il campo delle costruzioni metalliche non si ferma naturalmente a quanto da noi accennato rapidamente ed in via indicativa per ragioni di spazio, chè moltissimi sono i sistemi costruttivi che si possono adottare, ma gli aeromodellisti si saranno certamente fatti un'idea, e soprattutto si renderanno conto che la costruzione metallica, come già accennato in principio è molto più impegnativa e costosa di quella in legno. Purtroppo il sistema misto con ala in legno e fusoliera a struttura metallica potrà essere adottato con vantaggio in talune costruzioni speciali, ed è forse quello di maggiore interesse.

**GIO. FA.**

## LA SETTIMANA ESTERA

La Svizzera ha dato attualmente grande sviluppo alla sua difesa contrerea. Tale sviluppo sta in relazione coi risultati riferiti nei rapporti delle Armate belligeranti dal quali risulta che il 20-25 per cento degli aerei abbattuti lo sono stati dalla D.A.C. Il più piccolo calibro impiegato è quello da 20 mm.: questo cannone tira una granata esplosiva a spoletta istantanea alla cadenza di 400-500 colpi al minuto, secondo il genere della sua costruzione. Vi è poi il cannone da 34 mm. Questo pezzo tira ugualmente un proiettile esplosivo a spoletta istantanea alla cadenza di 270 colpi al minuto. I proiettili da 20 mm. e quelli da 34 mm. hanno un dispositivo automatico che li fa scoppiare, i primi verso i 3000 metri e i secondi verso i 5000 metri. Questo sistema frattura i proiettili evitando che essi scoppino ricadendo sulle agglomerazioni. Il più grande calibro usato è quello da 75. Questo pezzo tira dei proiettili esplosivi il cui scoppio è regolato nello stesso modo usato per l'artigianeria terrestre. La cadenza di tiro è di circa 20 colpi al minuto.

Sembra che siano arrivati in Gran Bretagna i primi aeroplani da bombardamento in picchiata di costruzione nord-americana, destinati a rimpiazzare l'aviazione di Marina della R.A.F., oggetto di tanti attacchi ed ironie. Sebbene non sia ancora noto il tipo di questi apparecchi, sembra si tratti del «Curtiss Hell Diver». Si afferma inoltre che gli Stati Uniti abbiano inviato anche dei piloti specializzati nel bombardamento in picchiata, ai quali saranno affidati questi apparecchi.

**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 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

# MODELLI SVIZZERI

Mentre da noi gli aeromodelisti presentano in gara modelli di progetto proprio, in altri paesi e specialmente in Germania e in Svizzera era consuetudine gareggiare con modelli costruiti su progetto di un esperto. Non vogliamo qui discutere sui pregi e i difetti dei due sistemi, ma conviene dire francamente che l'aeromodelista principiante dovrebbe presentare modelli costruiti su progetto di un esperto, mentre l'aeromodelista maturo può dimostrare tutta l'esperienza acquisita e il suo ingegno portando in gara modelli di sua ideazione.

Questo criterio è stato adottato per il nuovo Regolamento del Concorso Nazionale e infatti gli allievi, concorrenti alla Coppa Bonmartini, presenteranno modelli di loro ideazione. Crediamo che questa sia la migliore soluzione.

In Svizzera pare che gli aeromodelisti comincino a costruire di testa propria. I nostri lettori sorrideranno forse delle strane forme dei modelli presentati qui di seguito e potranno essere forse un po' scettici sui pezzi realizzati da essi. Riflettano però su due cose: 1) che ci troviamo di fronte agli inizi di una tendenza costruttiva; 2) che i tempi realizzati in pendio sono naturalmente in gran parte dovuti alle condizioni ambientali.

Sarebbe interessante vedere qualche nostro buon veleggiatore partecipare alle competizioni svizzere dell'anno in corso.

\*\*\*

«Il recente Concorso Nazionale di modelli volanti è stato certamente una rivelazione, sia per i risultati ottenuti, sia per la diversità dei modelli presentati.

Siamo stupiti di constatare il numero imponente delle costruzioni personali presentate a tali gare. Questa constatazione toglie a tutto onore dei nostri aeromodelisti che danno così prova di spirito inventivo e d'ingegnosità.

Noi abbiamo, in effetti, rilevato il 10 e il 11 ottobre a Berna una quantità di costruzioni originali tanto ingegnose che imprevedibili delle quali alcune erano dei veri capolavori di tecnica e di costruzione.

Nella sola categoria dei veleggiatori potremmo citare numerosi modelli, tutti degni di essere segnalati e

dei quali taluni hanno realizzato voli notevoli.

In un articolo precedente avevamo esposto alcune considerazioni sulle costruzioni personali (modelli di propria progettazione — N. d. T.) ed esprimevamo l'interesse verso questo genere di lavoro che, tuttavia, non può essere praticato che da aeromodelisti maturi ed esperti.

Bisogna ammettere infatti che tutte le costruzioni personali, malgrado una presentazione generalmente buona, non danno sempre risultati positivi; sembra che vi sia inoltre un'esagerazione, specialmente nelle dimensioni dei modelli (gli aeromodelisti svizzeri hanno invece ragione: un modello veleggiatore tanto più è grande tanto più rende — N. d. T.).

E' invece risaputo che non sono i modelli più grandi quelli che volano meglio; ciò risulta maggiormente rispondente a verità nel caso dei modelli a motore. (In questo caso, siamo d'accordo — N. d. T.).

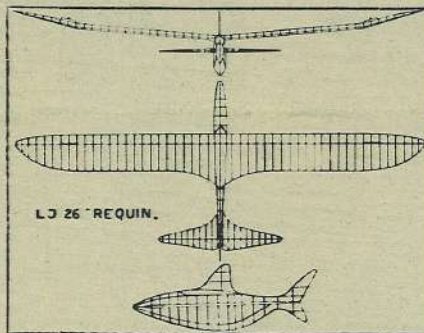
Sottoponiamo all'esame dei nostri amici aeromodelisti alcuni nuovi modelli creati dai membri del gruppo di Losanna, modelli che hanno tutti fatto le loro prove sia al Concorso regionale di Bretaye che al Concorso Nazionale del 1942.

Ecco le caratteristiche principali dei veleggiatori «Dragon» e «Prince» di Roger Stamm; «Requin» di Laurent Jaques; «Sphinx» di Jean Rossier.

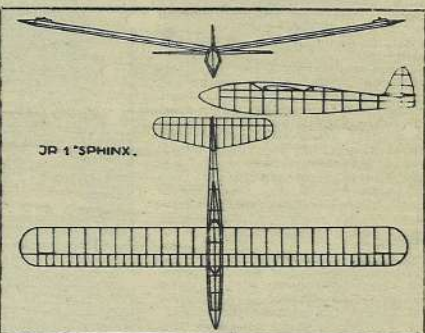
«DRAGON» R. S. 3:

Formula: FAI; apertura alare: cm. 180; superficie alare: cm.<sup>2</sup> 2800; ala, prof. media: cm. 15,8; ala, allungamento:  $\lambda=11,6$ ; ala, profilo: Pro Aero I.

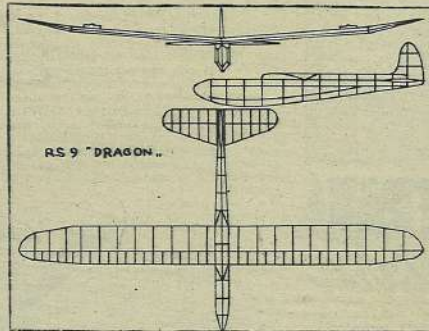
Impennaggio orizz. apertura: cm. 50; impenn. orizz. superficie: cm.<sup>2</sup> 510; impenn. orizz. prof. media: cm. 19,2; impennaggio orizz. allungamento:  $\lambda=4,9$ ; impenn. profilo: biconvesso.



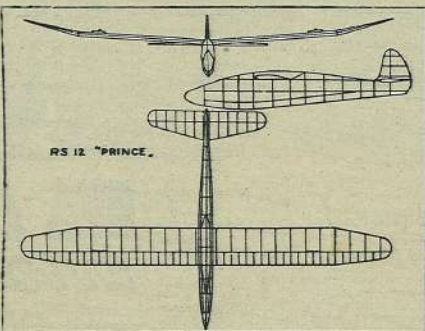
LJ 26 "REQUIN."



JR 1 "SPHINX."



RS 9 "DRAGON."



RS 12 "PRINCE."

Hans Hunziker, del gruppo svizzero Baden, con il suo veleggiatore.



Fusoliera — Lunghezza: cm. 102; sez. minima prescritta: cm.<sup>2</sup> 52,02; sezione reale: cm.<sup>2</sup> 53; peso totale del modello: 770 grammi; carico alare: 25 gr./dm.<sup>2</sup>.

Risultati di volo — Il «Dragon» ha effettuato numerosi voli di più di 6 minuti con lancio a mano (in pendio — N. d. T.). E' risultato al Concorso Regionale di Bretaye (cat. F. A.I.) e al campo di Bretaye dal 26 luglio al 2 agosto 1942.

«PRINCE» R. S. 12.

Fusoliera — Lunghezza cm. 120; superficie cm.<sup>2</sup> 3640; profondità media cm. 18,2; allungamento  $\lambda=10,9$ ; profilo: Pro Aero I.

Impennaggio orizz. — Apertura cm. 64; superficie cm.<sup>2</sup> 665; prof. media cm. 10,3; allungam.  $\lambda=6,2$ .

Fusoliera — Lunghezza cm. 120; sez. minima prescritta cm.<sup>2</sup> 72; sez. reale cm.<sup>2</sup> 89,7; peso totale gr. 900; carico alare: gr./dm.<sup>2</sup> 26,9.

Risultati di volo — Il «Prince» si classificò 6° al Concorso regionale di Bretaye ed effettuò in questa regione voli assai interessanti che non poterono essere cronometrati per scomparsa alla vista. Partito da Bretaye esso fu tuttavia segnalato, a grande altezza, sopra il villaggio del Diab-

vista. Si classificò 8. al Concorso regionale di Bretaye, avendo riportato avarie dopo il primo volo.

(da «Aeroflex Suisse» del 10/1942)

## Testa DELL'AEROMODELLISTA

Angelo Napolitano, Pescara — P. T. Torielli ha ceduto alla M. M. il suo disegno; pertanto dovrà rivolgersi a detta Ditta il cui indirizzo è: Via S. Spirito 14, Milano.

Vercellino Salvino, Torino — Avrà già letto a quest'ora la risposta sul giornale. Comunque, mi pare che il tuo modello non sia stato passato per la pubblicazione.

Angelo Malorana, Ragusa Ibla — Non conosco l'indirizzo di quell'aeromodelista.

Francesco Taglietti, Udine — La miscela per il motorino Diesel Dyno 1° l'ho già comunicata a qualche altro. Per esaudire il tuo desiderio te la ri-

peto: petrolio parti 3; olio trementina parti 2; olio paraffina parti 3; olio minerale fluido parti 1; etere parti 1 e mezzo.

L'elica del Dyno ha un diametro di cm. 28-30. Un modello con motore a scoppio deve pesare circa 25-30 gr. per dm.2 di superficie portante.

Paolo dalla Volta, Brescia — L'incidenza è l'angolo che la corda del profilo dell'ala e del piano di coda formano con l'asse longitudinale della fusoliera. Per corda s'intende la linea convenzionale di riferimento delle varie quote del profilo, quella linea indicata con X nella tabella del profilo e che nei profili biconvessi simmetrici è sottesa tra il bordo di attacco e quello d'uscita mentre nei piani convessi si confonde con il ventre del profilo (quote  $Y_{1-0}$ ) e nei concavo convessi passa in corrispondenza del bordo d'uscita e della  $Y_{1-0}$ . Più leggera è la carta Movo, ma anche meno resistente; la pergamina è adatta solo alla ricopertura di parti anteriori di fusoliera (pannelli). L'ala deve essere dritta rispetto alla fusoliera e agli impennaggi. In caso contrario provoca la virata del modello. La parte utilizzabile dell'agave è lo stelo del fiore. Per stabilire la posizione del baricentro si sospende il modello in corrispondenza del terzo dell'ala e poi lo si sospende per l'estremità posteriore della fusoliera stabilendo con un filo a piombo la posizione della verticale. Il punto d'incrocio di questa verticale con quella passante per il 1/3 dell'ala a modello orizzontale dà con grandissima approssimazione la posizione del baricentro.

Emilio Fiesca, Reggio Calabria — Credo che l'Editoriale pubblicherà degli altri cartoncini di velivoli di guerra. Per l'Aquilone 1° ho passato il tuo indirizzo a Tione.

Adriano Calderini, Vicenza — Per il disegno del motorino rivolgi alla Ditta Aviomimima, Via S. Basilio 50 A, Roma.

Dario Miele, Pompel — Il «Costruttore» è ancora in vendita, ma ti consiglio di acquistarlo presto perché temo si esaurisca. Per l'altro volume tedesco non so che dirti. Se vuoi il disegno di un buon modello scuola chiedi a Tione, Viale Eritrea 72, Roma il disegno dell'Aquilone 1°. Ti consiglio Diesel invece del Semidiesel. Rivolgiti all'Aviomimima, Via S. Basilio 50 A, Roma.

Giordano Ninji, Galatina — Per il motore ad aria compressa rivolgi ad Aeromodelli e Accessori, Via Riva Reno, 118 A, Bologna. Per motorini a scoppio alla Movo, Via S. Spirito 14, Milano, per motorini a scoppio e Diesel all'Aviomimima, Via S. Basilio 50 A, Roma.

tets. a 12 km. dal punto di partenza e fu visto continuare il suo volo in direzione del Col du Pillon.

«REQUIN» L. J. 26.

Formula: FAI; apertura cm. 198; superficie cm.<sup>2</sup> 3600; prof. media cm. 15,2; allungamento  $\lambda=13$ ; profilo, speciale.

Impennaggio orizz. — Apertura cm. 60; superficie cm.<sup>2</sup> 382; prof. media cm. 9,7; allungamento  $\lambda=5,3$ ; profilo: biconvesso.

Fusoliera — Lunghezza cm. 90; sezione minima press. cm.<sup>2</sup> 49,5; sez. reale cm.<sup>2</sup> 79,37 peso totale gr. 660; carico alare 21,7 gr./dm.<sup>2</sup>.

Risultati di volo — Il «Requin» è stato uno dei modelli che più hanno attirato l'attenzione al Concorso Nazionale per l'originalità delle forme e il valore dei suoi risultati di volo. Esso ha infatti realizzato il migliore tempo del Concorso con un volo di 12'45, classificandosi al 3. posto in classifica generale, con un volo solo! Esso inoltre aveva effettuato il 6 settembre a Losanna un volo di 34'35" con partenza mediante traino col cavo. Questi due voli dicono abbastanza sulle qualità considerevoli di questo modello che stupì tutti quelli che lo esaminarono.

«SPINX» J. R. 1.

Formula: FAI; ala, apert. cm. 200; superficie cm.<sup>2</sup> 3780; prof. media cm. 19; allungamento  $\lambda=10$ ; profilo Pro Aero I.

Impennaggio orizz. — Apertura cm. 62; superf. cm.<sup>2</sup> 763; corda media cm. 12,3; allungamento  $\lambda=5$ ; profilo: biconvesso.

Fusoliera — Lunghezza cm. 111; superf. min. richiesta: cm. 61,605; sup. reale, cm.<sup>2</sup> 78,75; peso totale, gr. 880; carico alare: 23,3 gr./dm.<sup>2</sup>.

Risultati di volo — Anche lo «Sphinx» ha effettuato dei bei voli di più di 6 minuti scomparendo alla

# Le memorie di un ACCADEMISTA

XXXVIII.

Ho detto decollo? Tutti sapete cos'è, nella tecnica della parola, diciamo: le pagine di questo «Aquilone» ed i trattulli col cervo volante, di cui la vostra infanzia non sarà stata certamente orfana. Vi hanno istruito a sufficienza su questa parola derivata dal francese e che in realtà dovrebbe essere detto «decolaggio». Ma tant'è: la faccenda di andarsene via da soli con un aeroplano per la prima volta, staccando le ruote dall'erba del campo, fisso lo sguardo a quell'albero di fondo, e sentirsi a un tratto levitare come una pagnotta al forno, decollo, nell'uso comune, si dice. E «decolato», è inoltre detto di colui che in qualche maniera riporta il suddetto aeroplano a giacere sopra la medesima erba del medesimo prato. Nessuna allusione quindi a San Giovanni decollato che fa tutt'altra cosa.

Quando anche voi, amici miei, sia pure con un allante, ma meglio con almeno un motore, alla fine avrete potuto gustare l'ebbrezza della volatile padronanza di qualche metro cubo d'aria senza avere a lato, o dietro, o davanti per la prima volta il vostro istruttore, allora anche voi sarete in grado di comprendere perché nella vita delle ultime generazioni ci siano state tante tragedie familiari per quanti giovanotti hanno aspirato alle varie maniere di far l'aviatore.

Analogo al rito del decollo, sia per importanza che per difficoltà, è proprio quello del giuramento. In proposito ho qui davanti un documento dell'epoca, debitamente chiosato. Si tratta di uno «statino» del Corso Centauro recante la data del 4 novembre 1923 (lo «statino» è un pezzo di carta rettangolare con su stampato l'elenco degli allievi di un Corso per ordine di anzianità e serve generalmente per scrivervi giorno per giorno o lezione per lezione la situazione della gente, cioè lo «stato» di essa, da cui «statino» Tizio è presente, Calo di Infermeria, Placido Pallino è di picchetto ecc. (A proposito del picchetto vengo subito, appena ho finito col giuramento). Dice testualmente l'appunto redatto a matita di mio pugno sul retro del «piccolo statino»:

- 1) Presentarsi di corsa a due passi tavolo S.r Generale ed eseguire saluto con mano (spada attaccata alla prima campanella).
- 2) Sguainare, passarla alla mano sinistra, passo avanti, passare alla mano destra, porgere per l'elsa con energia. Sull'attento.
- 3) Ricevere formula giuramento con la sinistra, leggerlo salutandolo alla parola Re (con la mano), deporlo e fimarlo.
- 4) Ricevere con la destra la spada, passare a sinistra, poi a destra, prendere l'attento, eseguire saluto in due tempi con spada.
- 5) Riprendere il primo tempo del saluto, inguainare, eseguire dietrofront in due tempi. Allontanarsi velocemente.

Eh, che ne dite? Accidenti alla chierza! E pensare che questo appunto doveva servire non soltanto di promemoria a me stesso ma anche per potermi consentire di addestrare taluno fra i più tardi dei miei compagni. Certo, allora ero fresco di studi e poteva bastarmi così. Ma ora, a distanza di tanto tempo, se mi dovessi ripresentare in grande uniforme davanti ad un Generale e dovessi di nuovo interpretare coi gesti quanto sta scritto sopra, non so davvero qual irriverenza e addirittura oscenità potrebbe scaturire dalla mia nuova esecuzione. Rileggete, rileggete! Vi si parla nientemeno che della deposizione del Re (Dio mi perdoni!) e di maneggi alquanto oscuri, per non dire addirittura misteriosi, fatti con i quali e con la spada culminanti in un finale che costituisce addirittura una fuga disonorevole.

Invece, cari miei, fu davvero una radosa, emozionante ed indimenticabile giornata quella del giuramento! Abbiamo consacrato collettivamente ed individualmente le nostre migliori forze morali, spirituali, intellettive e fisiche al servizio della Maestà del Re per la vita della Patria.

Ed ora veniamo alla faccenda del picchetto (maledetto lo spazio che mi frega le idee) ne ho tanto che i quaranta capitoli nei quali mi sono proposto di condensare queste luttiginose memorie potrebbero appena bastare per la loro metà. E così vi ho finalmente fatto intravedere la metà che costituisce il termine del vostro

— Tenente, debbo rilevare che la caserma è sporca.

Sebbene fossi stato gratificato di un grado superiore al veritiero (ero sottotenente di primo pelo) una doppia stiletta mi trapunse il cuore: «caserma» per Accademia e «sporco» per quattro foglie secche. A me montò facilmente il sangue al viso.

— Caserma? — intervenni alzando il sopracciglio destro ed intonando (continua a pagina 7)



## UNA STRANA avventura

tormento. Quaranta dunque altri due, oltre questo. Mi piange il cuore! Ma non lasciamoci intenerire e andiamo a vedere che cosa sta combinando quell'ufficiale con la fascia azzurra che sembra il padrone del vapore).

Per farci imparare l'arte delle armi, oltreché quella del volo, la prima severa lezione dovette essere quella di montare a turno ginaliero in servizio di picchetto, cioè alla presidenza della parte del Palazzo dell'Accademia che ha in certo qual modo attinenza con una caserma. Sorveglianza del Corpo di guardia, ispezioni alle sentinelle, pulizia dei locali, dei piazzali, del giardino ecc. Ventiquattro ore consecutive senza togliersi non dico gli stivaloni ma neppure il berretto ed i guanti, nella tema di venire sorpresi non dico dal Sig. Comandante in 1° o dal Sig. Comandante in 2° ma neppure dal capitano d'ispezione, il più cagnesco-mente terribile dei tre.

Orbene, il mio primo incontro dovette avvenire proprio col Sig. Comandante in 1°. Correva l'anno ecc. ecc., correva anche il 5 novembre (ero infatti il primo a montare dopo il giuramento che ci aveva consacrati, per il momento, alla ramazza). Correva inoltre le foglie dei piazzali del viale sospinte nell'interno del recinto accademico dal turbino so venticello autunnale. La lotta contro quelle gialle dita stecchite col gambo ritorto fu strenua ma, sebbene molti nemici producano molto onore, i troppi, troppi ne venivano all'incontro e le mie modeste forze armate si trovavano impotenti di fronte al dispari cimento. Tuttavia saremmo morti in luogo piuttosto che cedere, io, il sergente d'ispezione, il caposposto, le guardie disponibili, la cosiddetta «corvée» e financo i prigionieri che tentavano in tal modo di riscattare il fato avverso che li aveva piombati nelle patrie gaire.

Era sorta una pallida aurora e poi il tempo si era succeduto inesorabilmente fino alla faticosa ora delle 8: cioè l'ora che uccide (entrata del Sig. Generale in Accademia). All'occhio del Comandante non potè sfuggire la faccenda delle foglie, ma egli crudelmente non si accorse, o non volle accorgersi, dei segni della fatica che marcavano ciascun uomo fermo al posto di combattimento. Disse:

re l'ombrellone in una giusta inclinazione senza farlo afflosciare in acqua, riesce a compiere il prodigio di far... salpare l'aeroplano, lentamente, ma sicuramente, verso la costa, per otto ore, fino a che un idro di soccorso giunge a salvarlo tutti.

Non vi diciamo altro e crediamo che basti in una colonna e mezza del giornale che abbiamo sott'occhio vi sono dei complementi, dei riempitivi, ansie, speranze deluse al pas-

saggio di nostri aerei che tirano via ignari, e tante altre cose comuni ai naufraghi, ma noi non ve le ripetiamo, un po' perché ci sono i diritti di autore ma soprattutto perché, pure se drammatiche, tali cose non aggraverrebbero molto ad un fatto così eccezionale come è quello di un paracadute che vuol salvare ad ogni costo sei uomini ed un aeroplano anche dopo che sono... caduti.

I. V.

## CRONACHE

ROMA

La terza gara dei modelli ad elastico di 65 centimetri di apertura che si è svolta domenica 11 aprile alla Torracchia ha avuto un successo non certamente inferiore alla seconda e i risultati tecnici ottenuti sono stati ancora più brillanti. Il miglior tempo della giornata è stato registrato ad opera del modello di Chiarotini che al terzo lancio è scomparso alla vista dopo oltre sei minuti mentre si trovava ad una quota valutata ad oltre 300 metri. Sempre in gara si sono avuti voli della durata di 3'28" 2/5 (terzo lancio di Cecchi) e di 3'58" 4/5 (2° lancio di Conte). Fuori gara il modello di Calza ha compiuto un volo di 4'02". Dopo questa terza giornata di gare possiamo dire con sicurezza la nostra opinione in merito ai modelli presentati. Certamente i migliori si sono dimostrati quelli di Guidotti e di Calza. Il secondo ha vinto due delle tre gare, ma deve il suo successo in gran parte alla grande leggerezza e alla buona qualità dell'elastico usato. Il modello di Guidotti è apparso di tutti il più regolare e certamente è apparso — torniamo a ripeterlo — il più generalmente concepito e armonicamente proporzionato. Dei modelli di Perini di gran lunga migliore si è dimostrato il «Filippetto» ma nemmeno in questa terza gara ha dimostrato di essere a punto. In particolare ci ha colpito la cronica difficoltà di partenza che rende il buon piazzamento in gara quanto mai aleatorio. Dell'ultimo modello di Conte, che ha dimostrato ottime doti, diciamo solo che se non fosse stato un banale incidente al 3° lancio (probabile sverglamento di un'ala, riteniamo noi, o inclinazione laterale dell'asse dell'elica), afferma il costruttore) esso avrebbe vinto questa terza gara totalizzando un tempo nettamente superiore a tutti gli altri. Peccato veramente che la fortu-

na sia stata un po' avversa a questo aeromodellista il quale ha dimostrato di avere ormai acquisito — per merito della sua straordinaria passione — l'esperienza necessaria per gareggiare ad armi pari con i più quotati costruttori romani. Bisogna però che continui con tenacia e non si accontenti dei risultati conseguiti se vuole veramente conquistarsi il successo nelle prossime gare.

Lustrati, Liverziani e Tescano sono poi altri giovani elementi che hanno dimostrato di promettere bene e sui quali contiamo poter dire ancora meglio in futuro.

La serie delle tre gare del modello di 65 centimetri di apertura è servita, come avevamo previsto, ad indirizzare gli aeromodellisti romani verso le nuove tendenze costruttive e siamo pertanto sicuri che al campionato romano e alle eliminatorie del Concorso nazionale avremo una partecipazione di modelli di classe elevata e tali da far nutrire buone speranze di vittoria finale nel campionato italiano di quest'anno.

Ecco le classifiche:

- 1) Calza Luigi in 6'07" 1/5 p. 9;
- 2) Guidotti Pietro 6'03" p. 5;
- 3) Perini Edoardo 5'43" p. 3;
- 4) Cecchi Pietro 5'54" 2/5 p. 12;
- 5) Conte Franco 6'32" 2/5 p. 14;
- 6) Chiarotini Luigi 7'50" 4/5 p. 17;
- 7) Lustrati Silvano 3'05" p. 22;
- 8) Perini Edoardo 2'44" 3/5 p. 26;
- 9) Ronconi Emilio 2'1" p. 26;
- 10) Liverziani Mario 2'16" 2/5 p. 23. Seguono altri 4 classificati.

Per la cronaca aggiungiamo che alcuni fra i migliori hanno voluto cimentarsi fra loro dopo la fine della gara ufficiale. I risultati di questo incontro amichevole hanno confermato la graduatoria dei valori espressa dalla classifica suddetta.

Ecco i risultati di questo incontro:

- 1) Guidotti Pietro 2'45" 1/5;
- 2) Perini Edoardo 1'25" 2/5;
- 3) Cecchi Pietro 00'57" 3/5;
- 4) Conte Franco 00'77".

CARLO TONIN



Queste foto ce le ha inviate Gian- ni Proserpio in memoria di suo fratello Mario, tenente pilota, eroicamente caduto nel cielo di Malta.





Al "cinematografo, di bordo sono avanzati venti metri di pellicola e l'equipaggio e lo Sparviero ne approfittano. (Foto R. A.)

# 130° GRUPPO AEROSILURANTI

Il regolamento frasarico aeronautico sta a indicare che due o più Squadriglie formano un Gruppo, cioè un insieme di numerosi apparecchi. Ed alla lettera del regolamento seguono i fatti che danno all'unità la sostanza e la vita. La guerra combattuta con la precisa coscienza del dovere che si compie, con volontà indomabile e spirito eroico e con la necessaria decisione avvedutezza e conoscenza delle armi adoperate plasma ed affina gli equipaggi, tenendoli strettamente uniti e facendone un solo blocco. Un blocco formidabile di uomini e macchine, che continuamente si allena e si tempera ed è sempre pronto in ogni ora ed in ogni circostanza a scaraventarsi contro un nemico che non è affatto debole e impreparato. Può dirsi quindi che un Gruppo di cento e cento aerei sia mosso da una sola anima e da una sola ansia di vittoria. Tutti per uno ed uno per tutti, nel rischio e nella gloria.

Ed eccoci a parlare un po' del 130° Gruppo Autonomo Aerosiluranti più che mai all'ordine del giorno per lo stato di servizio. Il Gruppo, agli scordi del 1941, fu formato dalla Squadriglia aerosiluranti 280 e 283. Formazione nutrita ed omogenea che da allora non ha mai cessato di essere presente ed efficacissima in tutti i combattimenti aeronavali succedutisi in ininterrotta serie. Il 15 gennaio 1942 il comando del Gruppo passò al comandante della 280 Squadriglia e le ardite ed impetuose azioni l'uno dopo l'altra si assommano e si moltiplicano. Si contano da quel giorno cinquantadue siluramenti, con centosessantasei siluri sganciati in trecentottantaquattro voli di guerra. Partecipò il Gruppo alle battaglie dell'8 maggio, del 23-24 luglio e del 27 settembre del 1941, della Sira del 22 maggio 1942, di Pantelleria del 14-15 giugno e del 12-13-14 agosto dello stesso anno. Dall'8 novembre del '42 al 29 gennaio '43, invece di andare a quel riposo che giustamente loro spettava, gli aerosiluranti batterono senza dar tregua i convogli inglesi ed americani che ricevevano truppe nell'Africa settentrionale francese. Quaranta navi nemiche scesero negli abissi marini colpite dai siluri del 130° Gruppo, e cioè ventisette grossi piroscafi, due caccia, un incrociatore sussidiario di dodicimila tonnellate, una petroliera da quindicimila e nove incrociatori fra cui quelli di tipo «Dido», tipo «Southampton», tipo «Leander» e tipo «Jervis». Né l'at-

tacco di guerra si ferma qui. Bisogna aggiungere altre trentanove unità navali di notevolissima mole ed importanza danneggiate e messe fuori combattimento. Basti ricordare le portaerei «Argus» e le navi da battaglia «Barham», «Renown», «Nelson» e «Malaya». L'intervento dei vittoriosi successi si arrotonda ancora con l'abbattimento di ventisei aerei nemici e di undici probabili.

A tale superbo eccezionale stato di servizio del Gruppo corrispondono le belle cifre delle ricompense al valore date ai suoi equipaggi. Enumeriamo: tre medaglie d'oro, settantaquattro d'argento, centosette di bronzo, ottantaquattro croci di guerra, sei promozioni e cinque avanzamenti per merito di guerra.

Leggendo le motivazioni di dette ricompense ci si può fare un chiaro concetto della forza d'animo dei combattenti della magnifica compagine del Gruppo. Si narra, in breve, come cadde il sottotenente Nino Meschiarì, che «in un ultimo eroico slancio chiedendo con insistenza di volare contro il nemico, sfidando impavidamente la barriera di ferro e di fuoco faceva del velivolo, del siluro e del suo generoso cuore un'arma sola». Ed altro esempio è quello del sottotenente Antonio Vellere che «rientrato ferito da una rischiosissima missione notturna dopo aver colpito una grossa unità nemica, chiedeva di partecipare alle altre azioni del reparto. Partito in pieno giorno per un'azione di siluramento veniva

attaccato da numerosissimi e soverchianti apparecchi nemici». Precipitarono così tre aerosiluranti italiani ed il Vellere «già votato all'olocausto per purezza e forza di ideali, colpito a morte da una raffica di mitragliatrici raggiungeva con l'apparecchio avvolto in un rogo di fiamme e di gloria i compagni caduti in quel mare che tante volte aveva difeso con suprema audacia».

Di tale tempra 'son fatti i piloti del 130° Gruppo, il cui attuale comandante nato a Spezia nel 1915 ha sei medaglie d'argento, un avanzamento ed una promozione per merito di guerra. Egli, dopo essere stato studente d'ingegneria, fu uno dei migliori allievi dell'Accademia casertana nel corso «Orione». Stette in Spagna quale bombardatore e fu protagonista di un bell'episodio: assalito da sei Rata ne abbatté tre e ritornò alla base con la fusoliera crivellata da centocinquanta buchi. Preso in pieno dall'attività del suo Gruppo è stato uno dei primi in diciannove azioni di siluramento, sganciando diciannove siluri e affondando sessantamila tonnellate di naviglio avversario.

Il Gruppo ha una sigla, cioè un emblema: sulla carlinga degli apparecchi c'è un disegno ed una scritta. Il disegno rappresenta il classico pirata monocolo privo d'una gamba che cavala un siluro e la scritta dice «Sotto a chi tocca».

## POSTA AEREA

La Sede Provinciale della RUNA di Bologna rende noto il seguente programma per le gare che farà svolgere nell'anno 1943-XXI:

6 giugno 1943-XXI: Eliminatoria Provinciale per il IX Concorso Nazionale e valevole per il titolo di Campione bolognese per le tre categorie.

11 luglio 1943-XXI: Selezione di zona per il IX Concorso Nazionale.

3-10 e 17 ottobre 1943-XXI: Gara sociale per veleggiatori da piazza a Col del Frate.

Presso la Scuola in via Riva Reno sono aperte tutt'ora le iscrizioni ai corsi di aeromodellismo per allievi.

Falco Azzurro G. G., Taranto — Io non so che diamine avete volati tarantini in corpo: non state tranquilli un momento, sprizzate fuoco e schintille da tutti i pori, vi punzecchiate l'uno con l'altro, dite corna e peste degli amici e dei nemici, nulla vi va bene, siete brontoloni, emulgatori, malridati. Quando scrivete lo fate esclusivamente per dir male di qualcuno. Io dovrei piantarvi (detto alla romana) tutti quanti e lasciarvi cuocere come vi pare. Il guaio è che sono zio e, si sa, coi nipoti bisogna aver pazienza e una volta tirati loro uno scappacane e l'altra farli contenti. Ti ho fatto spedire delle copie dell'«Aquilone» per la propaganda. Ma, siamo intesi?: pro-pa-ganda! Il tuo modello, se non è stato pubblicato, non sarà stato certamente buono così come lo decantano nella descrizione o nel disegno avrai ommesso qualche particolare importante; e non mi venire a tirare fuori certe storie perché allora è la

volta dello scappacane. Per il corso allievi ufficiali devi avere la licenza di una scuola media superiore. E con ciò mi sembra di aver chiuso ogni questione con te. E un'altra volta sii più sereno nei tuoi giudizi.

Silvio Tomat, Trieste — Sì, devi aspettare il bando di concorso e poi... in bocca al lupo!

Gino Costantini, Ancona — Per «Ali di Guerra» indirizza pure a Via Ripense 1 e ripeti le domande che fai a me. Io non ne so nulla.

Giorgio Moriglia, Roma — Rivolgiti ad «Aviomini» Via S. Basilio 50 A, Roma. Per l'attestato rivolgiti alla RUNA, Via Cesare Beccaria 35, Roma, e chiedi del Conte Celani. Ciao.

Dante Greppi, Milano — L'idea non mi sembra del tutto malvagia: la passo quindi a Giarella.

Melchiorre Vella, Savona — Ho ricevuto e letto con piacere la tua lettera; i vecchi amici si ritrovano sempre con simpatia. Se tu sei iscritto all'Università puoi andare nel Genio Aeronautico — ruolo ingegneria — altrimenti, con il tuo titolo di studio, nel ruolo assistente-tecnico. Ciao amico, salutoni!

Gianfranco Spiani, Bologna — Alla tua lettera ti verrà risposto nella rubrica del volioelista.

Franco Frolli, Roma — Sei fortunato: proprio ora mi capita sotto gli occhi il numero ultimo de «L'Ala d'Italia» che reca quello che vuoi sapere. Eccoli quindi accentratamente.

Il ricognitore North American «Mustang» (N. A. 73).

Il Mustang «N. A. 73» è bensì americano, ma non al 100 per cento, giac-

ché la sua rassomiglianza col Messerschmitt gli tralascia un po' della sua paternità germanica. Infatti, come informa la stessa rivista inglese che lo descrive, il suo progettista ha passato una dozzina d'anni nell'Ufficio Studi della ditta Messerschmitt. La rivista stessa seguita dicendo che questo velivolo ben differisce dai ricognitori d'una volta, che erano facili vittime della caccia avversaria per la loro scarsa velocità e la loro scarsa potenza di fuoco, è capace con la sua alta velocità, la sua maneggevolezza ed il suo potente armamento, di farla pagar cara ai suoi eventuali aggressori. Questo armamento consiste infatti di due mitragliatrici sincronizzate per il tiro attraverso l'elica e di altre due in ogni ala.

Il redattore della rivista, per mostrare l'evoluzione dei mezzi bellici dall'altra guerra mondiale ad oggi, racconta una visita da lui fatta nel 1914 a quella medesima squadriglia di cui oggi è andato ad osservare l'equipaggiamento con il suddetto Mustang. Essa aveva allora i noti velivoli inglesi, ricavati per adattamenti dal francese Blériot, i «B. E. 25», che sviluppavano una velocità massima di 120 km/h.

Della velocità del ricognitore attuale non si dà valore pur asserendo che la velocità del Mustang è maggiore di quella di ogni altro velivolo del genere. Altra dote d'esso sarebbe una particolare robustezza, mentre contrariamente alla pratica americana, non ha carrello triciclo. Le due ruote di questo sono retrattili e la sua carreggiata è 3,60 m. L'elica è a tre pale ed a velocità costante.

Il motore è un Allison con cilindri in linea, tipo F. E. di 1150 cv con compressore. Il radiatore è atteso fatto al raffreddamento a glicolo che ad olio.

Apertura 11,3 m; lunghezza 9,5 m; altezza 2,63 m; superficie alare 21,9 mq.

ZIO FALCONE

## LA PENNA del segretario

Aeromodellisti dei paesi vicini a Castelvetrano! Adunata! sveglia, che è ora! Giovanni Prinzi, sveglio che è l'«Aquilone» desidera conoscervi per qualche cosa di grosso. Scrivetegli, andatelo a trovare, riunitevi in gruppo! Prinzi abita a Via G. Pantaleo 22, Castelvetrano.

Elvira Pozzi e Co., Ivrea — Mannaggia al caso, managgia al cosottol! Pensate che quando erano fatti un favore combinò un pasticcio! Riccardo Pozzo dice che gli ho fatto fare una figura da frescone, e tu, per giunta, non rispondi alla sua lettera facendo crollare tutte le speranze di raduni aeromodellistici interprovinciali con bande, ritocchi e corse campestri. Andiamo, non far storie! Scrivi a Riccardo Pozzo che è un bravo ragazzo e metteveli d'accordo su queste benedette gare; e mandatemi poi il resoconto e magari qualche buona fotografia.

Ragazzi, mi viene un'idea! Da un po' di tempo a questa parte giungono lettere con timbri tondi, triangolari, rettangolari, quadrati con tanto di sigle: GAC - GAP - GAT - GAM e così via. Le lettere misteriose non vogliono dire altro che: Gruppo Aeromodellistico Catanese, Palermitano ecc. e stanno a indicare piccole associazioni di baldi ragazzi, animati dal sacro fuoco aeromodellistico, che costruiscono a tutta manetta e lanciano in bande, ritocchi e corse campestri. Andiamo, non far storie! Scrivi a Riccardo Pozzo che è un bravo ragazzo e metteveli d'accordo su queste benedette gare; e mandatemi poi il resoconto e magari qualche buona fotografia.

Ragazzi, mi viene un'idea! Da un po' di tempo a questa parte giungono lettere con timbri tondi, triangolari, rettangolari, quadrati con tanto di sigle: GAC - GAP - GAT - GAM e così via. Le lettere misteriose non vogliono dire altro che: Gruppo Aeromodellistico Catanese, Palermitano ecc. e stanno a indicare piccole associazioni di baldi ragazzi, animati dal sacro fuoco aeromodellistico, che costruiscono a tutta manetta e lanciano in bande, ritocchi e corse campestri. Andiamo, non far storie! Scrivi a Riccardo Pozzo che è un bravo ragazzo e metteveli d'accordo su queste benedette gare; e mandatemi poi il resoconto e magari qualche buona fotografia.

# La FINESTRA dei LETTORI

VERSÒ L'AZIONE

— CHE' JOE! PERCHÈ TI BUTTI?...  
— COSA VUOI, UN'ORA PRIMA, UNA DOPO...  
LIVIANO LIVI DI BOZZANO

OTTIMISTI

— OLIVER, QUANDO SAREMO ARRIVATI, RICORDATI DI FAR CAMBIARE GLI ESTINTORI...  
BRUNO BELTRAME DI ASOLO

— EHI TED, COME MAI NON SALUTI PIU' BILL?  
— MA NON VEDI CHE SIAMO IN ROTTA?  
MARIO QUELI DI ROMA

CRIVELLO II

# IL MODERNO AEROMODELLO A ELASTICO

(continua dal N. 19)

La fusoliera: la fusoliera è l'«Araba fenice» nel progetto dei modelli ad elastico; si vorrebbe conciliare la massima leggerezza con la migliore efficienza, e qui, esultando per il momento dall'argomento prefisso, aggiungeremo che gli aeromodelisti «canonici», si sono divisi in due categorie: quelli, che sostengono la massima leggerezza a scapito dell'ef-

ficacia, e quelli che, pur cercando di mantenersi a un limite di peso non troppo elevato danno la preferenza all'efficienza. La sezione frontale ha una grande importanza nell'efficienza della fusoliera. E' accertato che le sezioni el-

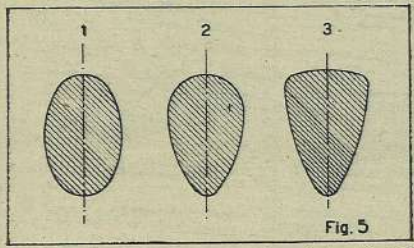


Fig. 5

In alto l'ala, rispetto al centro di gravità si usa montare l'ala su di una pinna. Si ha così che l'ala gode di un'efficienza maggiore di quando è attaccata alla fusoliera (fig. 7).

Stabilità laterale: la stabilità laterale è ottenuta dal diedro più o meno accentuato dell'ala. Generalmente è usato il diedro a V semplice con un angolo rispetto all'attacco di 10° in media.

Per dare all'ala maggiore efficienza, si è pensato di usare un doppio diedro (fig. 8).

Il doppio diedro è un brillante compromesso fra stabilità e rendimento aerodinamico: infatti è dimostrato che, un'ala affinché dia la sua massima efficienza, deve lavorare normale al piano. Per la stabilità è sufficiente un leggero diedro all'estremità in quanto è logicamente evidente che una forza X agente sulla metà o sull'attacco delle semiali. In definitiva, nel caso del doppio diedro, abbiamo

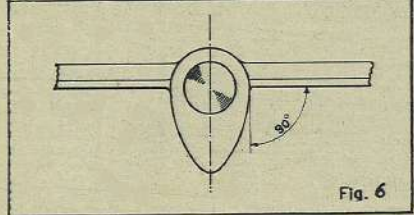


Fig. 6

mo impiego tuttora. Il diedro è necessario al modello per la sua stabilità trasversale e la dimostrazione ne è data con semplicità nella (fig. 9) dove si nota che in posizione normale le all'proiettano uguale superficie sul piano orizzontale. Quando per una qualsiasi causa il modello assume però una posizione inclinata rispetto al piano le proiezioni vengono falsate e la semiala abbassata proietta maggior superficie venendo ad avere naturalmente maggiore portanza, mentre l'altra semiala, proiettando minore superficie, avrà logicamente portan-

za minore. E' ovvio che la semiala abbassata e naturalmente più portante, riceverà una spinta verso l'alto maggiore dell'altra, rimettendo così in assetto normale il modello.

ADRIANO CASTELLANI

## Stile DELL'AEROMODELLISTA

Borachia Piero Monterosso al Mare - N. 35 del 1941. Prossimamente leggerai degli articoli sul C. S. L.

Vernole Gabriele, Bari - Colla alla caseina, oppure collante celluloso. Se non puoi procurarti nessuno dei due prodotti puoi usare anche comune colla da falegname, come rimedio estremo.

Aeromodelisti Fiorentini - Vi ricordate del buon Piccardi? Egli è ora tornato nella vostra città ove abita in Via Michele Mercati, 76. Desidera che qualcuno di voi si metta in relazione con lui.

Gianfranco Puppo, Pontegranasso - Ti consiglio il «Costruttore di Aeromodelli». La sezione maestra è la massima sezione della fusoliera. Il centro di pressione può ritenersi, in aeromodellismo, piazzato al 33 per cento della corda alare a partire dal bordo d'attacco.

Massimo Cuzzoni, Novara - Si può usare la pergamina. Una carta veramente ottima è la «Superavio» di tipo pesante. Per la fusoliera del grande veleggiatore essa sostituisce vantaggiosamente la seta. Per l'acquisto ti puoi rivolgere direttamente all'Aviomini, Via S. Basilio 50 A. Roma. Per le ali e gli impennaggi ti consiglio le Superavio 38 di tipo leggero. Diplom papier e Superavio sono la stessa cosa. Non conosco nessun aeromodellista di Novara però cercherò egualmente di accontentarti. Le foto devono essere su carta grigia smaltata e soprattutto assai buone.

Aeromodelisti Novaresi - Massimo Cuzzoni, Viale G. Verdi n. 20, Novara, vuol fare conoscenza con qualcuno di voi.

Mario Allemanno, Torino - Aviomini, Via S. Basilio 50 A. Roma, vende motori Vega 7 e Antares 4 (quest'ultimo è un Diesel da 4 cm.q.) Movo di Milano, Via S. Spirito, 14 vende il motorino Kratino, divigiti alla locale sede della Runa per il resto.

Corrado Zancochia, Teramo - Vedrai pubblicato l'indice relativo al Corso di Aeromodellismo. Per i motorini a scoppio comparirà presto una serie di articoli.

Amos dalla Palma, Enego - Quei numeri non ci sono più. Prossimamente comparirà una nuova serie di articoli al riguardo.

Pier Achille Amiberti, Bologna - Mi spiace ma il tuo MA? non posso farlo pubblicare.

Enrico Delle Piane, Genova - Lo stesso per il tuo biplanino, mi spiace. Cordiali saluti.

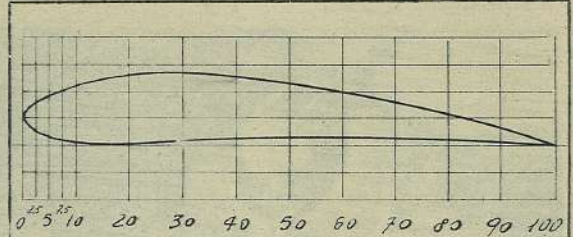
Franco Conte, Roma - Idem come sopra per il tuo «Super Poliss».

Antonio Corsini, Vicenza - Ogni Sede si trova nelle stesse condizioni. Vedremo in pratica chi ha ragione. Per conto mio sono contento. Ti dirò anzi di più: sono stato proprio io a proporre detta clausola.

Giulio Console, Granke di Lanzo - Tione mi incarica di ringraziarti della tua offerta, ma ora non ha più bisogno di quella carta.

Sisfrido L., Roma - Va alla Scuola di Via R. Bonghi oppure telefona a Tione 88350 e vedrai che avrai l'attestato se te lo meriti.

GIAR.



EIFFEL 385

x	0	2.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	90	100
ya	5	8	9,33	10,85	11,20	13,13	13,45	13	11,8	10	8	5,66	3	-	-
yl	5	2,13	1,33	0,66	0,47	0,27	0,80	1,47	1,87	1,87	1,53	1,20	0,56	-	-

# Gli stabilizzatori nei renacoda

La minore resistenza, la maggiore leggerezza e semplicità unita a una difendersi del senza coda come veleggiatore. Esiste tuttavia il lato nebuona stabilità palono giustificare il gativo: gli svantaggi rispetto al modello normale si possono considerare:

I. - Difficoltà di centraggio.

II. - Sensibilità eccessiva (un minimo spostamento di alettone fa virare e scampanare il senza coda).

III. - Necessità di usare solo profili piano convessi a causa della maggiore stabilità di questi.

I tre difetti sono determinati dall'intrinseca instabilità di ogni profilo. Rendere un profilo stabile senza alterarne le caratteristiche di portanza è compito degli «stabilizzatori»; vuoi dire abolire i tre difetti sopra accennati. La figura A mostra cosa siano gli stabilizzatori.

Obiezione: perché sono due e non uno solo unito al bordo d'uscita, che determinerebbe un comune profilo autostabile? Risposta: un comune profilo autostabile «non è» sufficientemente autostabile, mentre lo è il profilo con stabilizzatori; lo suggerisce la teoria, lo conferma la pratica.

Teoria: due superfici distanziate ugualmente dal bordo d'uscita, disposte una sopra l'altra e calettate negativamente rispetto al profilo dell'ala a cui sono rigidamente unite rendono il profilo autostabile maggiormente che una superficie unita o distanziata dal bordo d'uscita, di pari area, ma di allungamento metà. Si

consideri inoltre la figura B: in caso di cabrata il piano stabilizzatore viene a trovarsi in una zona di turbolenze prima dello stabilizzatore sovraccabratato della figura C; e anche se rimanesse investito rimarrebbe efficace lo stabilizzatore inferiore.

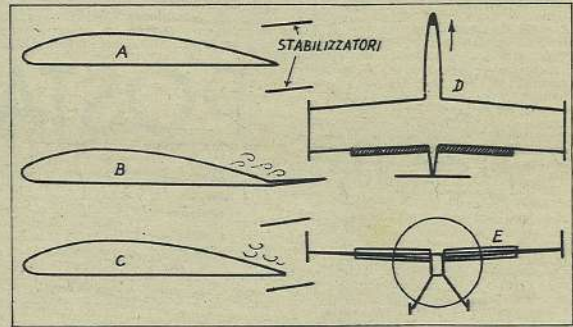
Viceversa in caso di picchiata. Pratica: gli stabilizzatori sono stati collaudati su un senza coda a elastico. Si noti che l'ala ha in pianta una minima freccia (170°) figura D. caratteristiche: 90 centimetri di apertura alare; 6 di allungamento; profilo Eiffel 400; 60 centimetri di fusoliera; l'elica è propulsiva; le ali terminano con due derive per bianciare la superficie anteriore al baricentro della fusoliera.

E' da notare che un precedente senza coda con rilevante freccia e senza stabilizzatori ha dato scarsi risultati.

Gli stabilizzatori sono in numero di due per semiala; ne coprono il 55 per cento a partire dall'attacco alla fusoliera; sono stati ricavati dal bordo d'uscita «Movo» 3 per 20, e sono fissate per mezzo di 4 suolette in compensato da un millimetro. Qualcuno forse non vede il vantaggio del senza coda rimanendo quasi invariata la resistenza; risponde che questo mio articolo ha lo scopo di dare un nuovo indirizzo nello studio del senza coda, suscettibile di moltissimi perfezionamenti.

MAYRO BALDI

Largo Rio de Janeiro, 3 MILANO



per parlare di efficienza; se, per esempio, si costruisse una fusoliera di sezione ellittica (sezione riconosciuta dal lato dell'efficienza come la migliore) e poi dopo la ricopertura risultassero quegli antiestetici e anti-aerodinamici avvallamenti fra ordinata e ordinata e fra listello e listello, è intuitivo che la fusoliera finita in quel modo avrebbe un valore di resistenza all'avanzamento molto ma molto più forte che una a sezione quadrata i cui lati siano però perfettamente lisci.

Si dovranno perciò, nel caso di costruzioni di fusoliera a sezione ellittica o simili, usare quegli accorgimenti che verranno illustrati e descritti nei prossimi articoli.

Attacchi alari: dal lato del rendimento aerodinamico hanno molta importanza gli attacchi alari. Teoricamente l'attacco «ideale» sarebbe quello per il quale le superfici laterali della fusoliera formano con la superficie del ventre dell'ala un angolo retto (fig. 6). Meglio ancora se l'angolo è maggiore di 90°.

Naturalmente l'attacco, affinché le doti di stabilità del modello siano buone, è sempre effettuato sopra più che sia possibile, al baricentro generando così il classico monopiano ad ala alta.

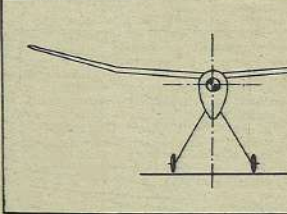


Fig. 7

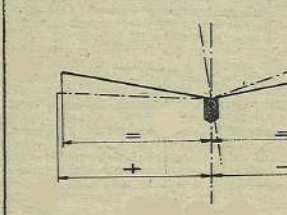


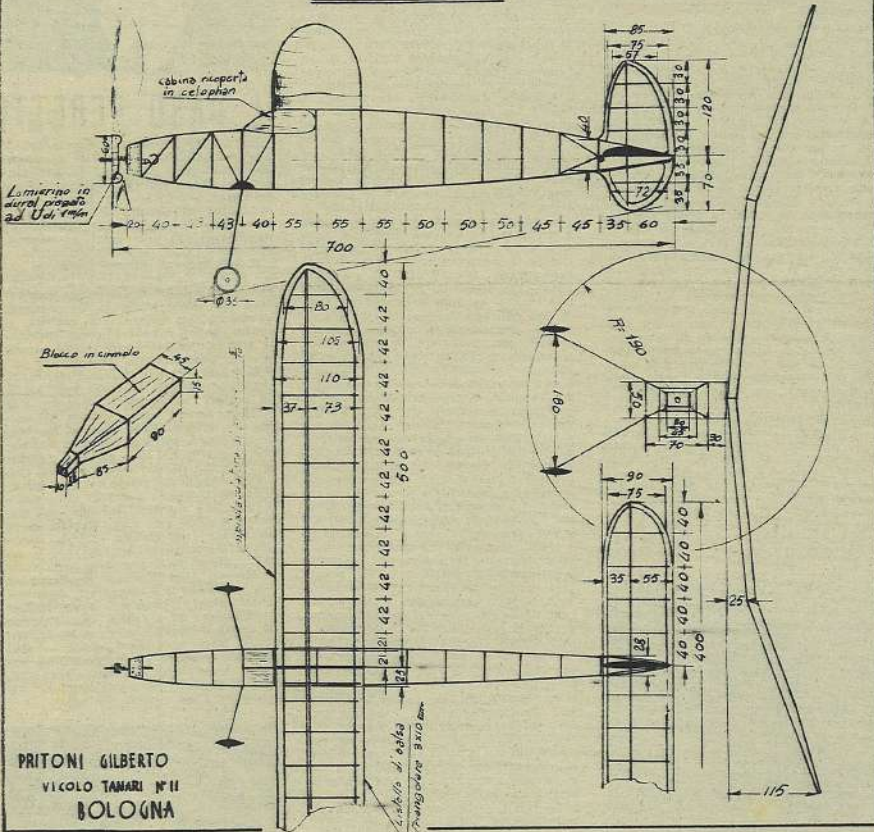
Fig. 8



Fig. 9

# I-CARO P.G.18

"I-CARO", P.G.18



PRITONI GILBERTO  
VICOLO TANARI N° 11  
BOLOGNA

Il modello a matassa elastica «I-CARO» P. G. 18 da me progettato e costruito è senza dubbio un buon modello di facile costruzione e di centraggio.

Essendo questo modello un buon arrampicatore e quindi anche un buon veleggiatore, mi ha dato molte belle prove delle quatt sono rimasto più che soddisfatto.

Messo bene a punto il modello mi presentai alle eliminatorie per le «Gare Nazionali» che dovevano svolgersi ad Asiago. Ma purtroppo anche questa volta come due anni fa fui sfortunato perché nella prima giornata, causa il vento forte il basso carico del mio modello, non ho potuto classificarmi che terzo con 39". Mi feci un po' nella seconda giornata arrivando primo con 1'28", sperando poi d'arrivare ugualmente nella terza; ma purtroppo nella terza non ho fatto che un lancio di 1'16" dopo di che ho avuto la rottura di ben 3 matasse che hanno causato avarie al modello, mettendolo fuori combattimento.

I migliori tempi segnati dal mio modello sono: da prima si aggiravano quasi sempre su 1'30, 1'45", ma poi corrotto l'asse di trazione e un po' la planata, riuscivo ad ottenere quasi tutte le volte, anche con tempi nuvolosi una media di 1'58" e 2", tempi abbastanza buoni per un modello di medie dimensioni.

Oltre a questi tempi ho avuto poi altri tempi migliori che sono: 12'45" con scomparsa alla vista del cronometrista; 8 minuti e 37 secondi; 5 minuti e 45 secondi e 3 minuti e 54 secondi, dopo di che non ho potuto farne fare altri, perché purtroppo sono incominciate le scuole.

Le caratteristiche principali del modello sono:  
Apertura alare cm. 100; Lunghezza fusoliera cm. 70; Superficie portante dmq. 11; Superficie portante piano di coda dmq. 3.40; Peso complessivo

gr. 100; Carico alare gr. 10 per dmq.

I profili usati sono:  
Eiffel 400 per l'ala con più 2° d'incidenza; Clark X per piani di coda con 0°; per piano verticale qualsiasi profilo biconvesso.

L'ala il cui profilo è l'Eiffel 400 ha un'incidenza di più 2°. Essa è composta di 25 centine in tranciato di piovolo di 1 mm. eccetto quella centrale che è in compensato di 2 mm. L'unico longherone è un semplice listello di balsa duro a sezione rettangolare dello spessore di mm. 2,5 e altezza a seconda che le centine siano vuotate più o meno.

Il bordo d'uscita è un listello triangolare di balsa di mm. 3x10, invece il bordo d'entrata è formato da una striscia d'impiallacciatura di piovolo di 5/10 ben levigata. Per il doppio dietro dell'ala guardare le misure nel disegno.

La fusoliera verrà costruita in traliccio con fondini del diam. di 2 mm. e in più verrà collocata un'ordinata in compensato di 2 mm. nella parte del tappo porta elica per evitare certe scassature durante le prime prove di centraggio. Il carrello, che verrà legato mediante filo abbastanza robusto, è formato da 2 gambe a sbalzo in filo d'acciaio del diam. di mm. 1,5, portanti all'estremità due ruote di 25 mm. di diam. di compensato di mm. 2 oppure ricavate da due solette di balsa duro con un'anima interna di compensato di mm. 1 per irrobustimento.

Il piano orizzontale è composto di 10 centine di tranciato di piovolo di mm. 1; da un longherone di balsa dello spessore di 2 mm.; dal bordo d'entrata d'impiallacciatura di piovolo di 5/10 e il bordo d'uscita di balsa di mm. 3x3.

Il timone verticale, che forma un unico blocco con quello orizzontale, e il pattino di coda, sono costruiti interamente in balsa.  
Ora passiamo alla parte si può dire

## Le memorie di un accademista

(continua da pag. 4)

una disapprovazione da fondatore del severo Istituto ed abilitatore del medesimo durante quattro anni di fronte al-da-pochi-giorni-nuovo Comandante in 1° e seguitai — sporca?

Scommetto che il Comandante non si aspettava una mia eccezione, tant'è vero che farglielo con la bava alla bocca (ma seppi poi che era una cosa che gli succedeva in talune occasioni).

— Sì, caserma... o piazza... sporco: foglie... mucchi... state agli arresti... E se ne andò, accompagnato dal mio amorevole sguardo.

Furiosamente rinnovai gli attacchi contro il vento traditore e contro il vile continuato assassinio dei plateati. Chiamai forze fresche, adottai mezzi nuovi e tattiche impensate, ma tutto fu vano. Allora rifeci la strada che il Comandante in 1° cupamente aveva misurato a grandi passi verso il suo ufficio e mi presentai al suo cospetto.

— Beh, che cosa volete? — m'investì.

Vengo a consegnarvi le armi, signor Comandante: m'è arrendo.

— Che significa tutto questo? Non avete provveduto a pulire la caserma?

È impossibile, signor Comandante. Capirete: Eolo ed Autunno si sono alleati contro di me... cadono le foglie e, con quelle, le mie braccia... Cinque giorni di riga, amici carissimi! Un bel cominciamento, non c'è che dire! Imparate dunque voi, dato che per me non c'è più tempo, a tener la lingua in freno.

## I SOCI DELLA R.U.N.A. CADUTI CONSIDERATI "PRESENTI"

Il Consiglio di Presidenza della R.U.N.A. nella sua ultima riunione del 25 marzo c. a. ha deliberato all'unanimità di rinnovare ogni anno la tessera di «Socio Ordinario» agli iscritti alla R.U.N.A. caduti in combattimento, affinché tali camerati siano sempre vivi e presenti fra le file del sodalizio anche per incitare col loro eroico esempio le future generazioni.

Pertanto è stato disposto che all'inizio di ogni anno fascista verrà consegnata alle famiglie interessate la tessera di Socio Ordinario intestata ai loro congiunti che hanno offerto l'olocausto della loro esistenza per la maggiore grandezza della Patria.



apparecchi FIAT

GILBERTO PRITONI  
Vicolo Tanari 11 - BOLOGNA

## S. A. C. A.

SOCIETÀ PER AZIONI  
COSTRUZIONI AERONAVALI

SEDE LEGALE  
BRINDISI  
CAPITALE L. 12.000.000

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

A. CASTELLANI CREMONA  
Via G. Grandi 25  
Tavole costruttive nazionali e straniere. Nuovissime tavole - I migliori materiali, eliche, pezzi materiali, scatole montaggio, modelli in ordine di volo - BALSÀ.  
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

A INCHIOSTRO VISIBILE  
NOVITÀ - LANCIO A METÀ PREZZO  
13.95  
INVIARE VAGLIA  
ASTILO EVEREST  
VIA CARO, AQUILONE TORINO  
che spedirà franco di porto

E. PERINI Roma - Via Principe Amedeo, 331.  
Tavole costruttive - Materiali - Collante - Vernici, colle - pezzi lavorati - scatole di montaggio - Listino prezzi inviando L. 2 a mezzo vaglia.



MOTORI ISOTTA FRASCHINI

# TRE CONTRO UNO

(Dal nostro corrispondente di guerra)

Stavano ancora tutti e tre davanti al loro Alcione, il tenente pilota R., il motorista e l'armiere, a rimpiangere i molti giorni del combattimento sostenuto, quando l'ufficiale di picchetto si avvicinò loro e disse:

— Sai, R., che l'hanno portato ora qui al campo?

— Hanno portato chi?

— Ma il cacciatore nemico che vi ha attaccato e che voi avete abbattuto!

— Davvero? E dove si trova?

— E' piantonato da una sentinella al corpo di guardia.

— Mi piacerebbe vederlo.

E rivoltosi ai suoi compagni d'equipaggio il tenente R. aggiunse:

— Orsù, andiamo a vedere la faccia di uno di coloro che ci hanno fatto passare un quarto d'ora del non più allegri e che, alla fine, si sono avuta la peggio. Dev'essere piuttosto demoralizzato, il poverino.

Guidati dall'ufficiale di picchetto, i tre si mossero e in breve arrivarono al corpo di guardia. Intorno all'Alcione rimase un gruppetto di avvisori del campo, a commentare il racconto che avevano udito fare dai protagonisti circa il combattimento.

Lo snello trimotore sembrava compreso dell'interesse che suscitava in quel momento. Se ne stava fermo in

posa che avresti detto statuarica e in molti punti, nelle eliche, nei motori, sulle ali, sulla fusoliera, sui timoni

recava i segni dei molti colpi incassati, grossi proiettili esplosivi da 20 mm., che qua avevano asportato pezzi di cilindro, là avevano perforato le pale delle eliche, in altri posti avevano aperto squarci nei compensati

attraverso i quali poteva agevolmente passare la testa d'un uo-

mico e vi introdusse il tenente R. e i suoi due compagni di volo.

— E' un australiano — disse l'ufficiale di picchetto, indicando il prigioniero — Non sa parlare che l'inglese, e dubito che riuscirete a dirvi molte cose.

Il pilota australiano stava in piedi davanti alla finestra, in maniche di camicia, e sembrava piuttosto assente col pensiero.

Era un giovanotto alto, di corporatura robusta, dal ciuffo biondo che gli scendeva capricciosamente sulla fronte. Al sopraggiungere dei visitatori si volse e un timido sorriso gli brillò sulle labbra. Il tenente R. gli si avvicinò e gli offrì una sigaretta. L'australiano la prese e mormorando una frase di ringraziamento l'accettò.

Frattanto il tenente R., con quel poco di inglese che masticava e aiutandosi molto con gesti espressivi delle mani gli spiegò chi erano i tre che gli stavano di fronte. Il pilota australiano sbarrò gli occhi dal stupore, quindi assunse un'espressione che lasciò chiaramente intendere tutta la sua ammirazione.

— Certo non se lo sarebbe mai immaginato — commentò il tenente R. rivolto ai compagni — che un bombardiere isolato italiano sarebbe riuscito ad avere ragione dell'attacco simultaneo di tre Spitfire. Ma così è, e ora tocca a lui attendere la fine della guerra in qualità di prigioniero.

I nostri aviatori lasciarono il corpo di guardia e si incamminarono nuovamente verso il loro aeroplano. L'inaspettato incontro col cacciatore nemico da loro abbattuto li aveva messi di buon umore, e strada facendo ricommentarono a vicenda le fasi dell'impari combattimento da

perduto. Il tenente R., insieme con due specializzati, aveva di buon grado accettato l'incarico di pilotare l'aeroplano. «Sarà un voiletto da dipotio» — egli si diceva — che mi farà per un momento dimenticare le emozioni dei voli di guerra».

A buon conto, data la relativa vicinanza del nemico, egli si era preoccupato di far munire le armi di bordo dei relativi nastri di proiettili. «Non si sa mai» — aveva soggiunto a commento dell'ordine impartito all'armiere.

Quindi, col motorista e l'armiere a bordo, era partito in volo. La giornata era bellissima, il cielo terso e un vivido sole primaverile inondava a pieni raggi il panorama di volta in volta sorvolato. Dapprima furono estese zone pianeggianti coltivate a ulivi o verdeggianti tenuemente di grano in pieno rigoglio. Poi, vennero costeggiate e quindi sorvolate alcune catene montuose. Infine, lasciata la costa, l'aeroplano s'inoltrò al disopra del braccio di mare da attraversare.

Per godere pienamente del piacere procurato dal volo, il tenente R. aveva rinunciato a fare molta quota e dopo avere sfiorato le cime delle montagne, era sceso a poche centinaia di metri al disopra del mare. In ciò risiedette buona parte delle ragioni per cui riuscì in seguito a sostenere tanto brillantemente l'attacco avversario.

Non erano trascorsi cinque minuti da quando l'Alcione aveva lasciato la costa e il tenente R., osservando l'incresparsi delle onde sul mare, si studiava di stabilire la direzione del vento, quando il motorista, che guardava fuori dall'aeroplano a destra, gli indicò tre dubbii puntini che di lontano puntavano visibilmente verso di loro. Il tenente R. prudentemen-

«Non mi piace per nulla questa manovra» — brontolò l'armiere che, dal suo posto alla mitragliatrice in torretta, dominava lo spazio sopra l'aeroplano. Studiando meglio il profilo del più vicino dei tre caccia di rase conto che si trattava di Spitfire. Troppe volte egli li aveva veduti, da vicino e da lontano, nei molti combattimenti sostenuti nel corso di azioni di bombardamento ai obiettivi terrestri e navali nemici. E, con un occhio socehuto, si teneva pronto alla mira e ad aprire il fuoco.

L'Alcione, sotto la sapiente ed audace guida del pilota, aveva ormai raggiunto un'altezza di alcuni metri al disopra dell'acqua. «Dal basso — commentò tra sé il tenente R. — non potrete in ogni caso attaccarci». In quel momento la mitragliatrice dorsale entrò in funzione e i suoi asceci crepitii dominarono nettamente il fragore dei tre motori. «Ci siamo» — disse tra sé il tenente R. — «Altro che volo turistico!» e istintivamente volse lo sguardo all'indietro. Un secco crepitio gli fece balzare il cuore in gola; erano le prime raffiche avversarie che avevano raggiunto l'ala destra dell'Alcione, perforandola in più punti. Un'ombra passò velocemente al disopra dell'Alcione, l'ombra di uno Spitfire che in una stretta viciata cercava di sottrarsi al tiro delle sue mitragliatrici.

Il combattimento era ormai aperto e gli attacchi dei tre caccia si susseguirono a breve distanza l'uno dall'altro. I nostri aviatori non si nascondevano la gravità della situazione. Tre veloci ed ammazzi Spitfire contro un solo bombardiere, per di più con equipaggio ridotto, era in realtà sproporzione troppo grande perchè essi potessero sentirsi molto tranquilli sull'esito della lotta. Nondimeno, adunati com'erano ai più duri combattimenti, non si perdettero d'animo e non lasciarono intesa alcuna astuzia pur di resistere fino alla fine. L'armiere accarezzava e brandiva la sua arma, puntando il caccia all'attacco con tutta l'abilità di cui era capace. Il motorista correa dall'una all'altra delle due mitragliatrici laterali, a seconda che le puntate nemiche si profilano sul fianco destro o sul sinistro dell'Alcione. Dal canto suo il pilota, tutti i nervi tesi nella condotta dei più duri combattimenti, non si perdeva d'occhio l'Alcione, e si studiava di rendere il più possibile difficili le manovre avversarie. Egli sapeva bene che l'ardire del più temerario cacciatore si smorza e non di poco se si vede costretto a manovre acrobaticamente a pelo dell'acqua. E frattanto pensava: «Se proprio vedo che la va' male per noi, ammarò».

Ma, dietro di lui, i due specializzati operavano a sua insaputa per non rendere necessaria questa disperata soluzione. L'attacco del secondo caccia fu in realtà respinto prima che il suo pilota riuscisse a inquadrare l'Alcione. Le raffiche concentriche delle mitragliatrici dorsale e laterale destra lo colpirono ripetutamente e certamente in maniera grave, se il suo pilota d'improvviso virò verso il largo e s'allontanò per non più ricomparire. Il terzo cacciatore subì sorte anche peggiore, giacchè dalla coda del suo aeroplano, mentre da poche decine di metri di distanza scendeva una raffica che colpì l'Alcione nelle eliche e nei motori, si sviluppò bruscamente una densa scia di fumo. «Incendiato!» gridò al colmo della gioia l'armiere, dalla cui arma erano partite le pallottole incendiarie che avevano raggiunto i serbatoi dello Spitfire.

Questo, frattanto, si era impennato e in pochi secondi aveva guadagnato diverse centinaia di metri di quota. Che cercava di fare il suo pilota? I nostri aviatori ebbero ben presto risposta, giacchè dallo Spitfire incendiato si staccò a un certo momento un punto nero, che rapidamente incominciò a cadere. Poi, subito dopo, al disopra di esso, si allargò un paracadute. Il pilota nemico, per sfuggire alla tragica sorte che lo attendeva se fosse rimasto a bordo della sua macchina, si era lanciato. Il suo aeroplano, abbandonato a sé stesso, cadde disordinatamente come una torcia accesa e quindi precipitò in mare, ove colò di bruciare. Poco più tardi anche il pilota cadde in acqua, ove galleggiò grazie alla cintura di salvataggio di cui disponeva.

Rimaneva in aria un solo Spitfire, il cui pilota rinunciò tuttavia ad ulteriore attacchi e dopo avere fatto un largo giro al disopra del suo collega in mare, si allontanò a tutta manetta in direzione sud.

L'attacco poteva dirsi definitivamente sventato ma a bordo dell'Alcione la situazione dei nostri valorosi aviatori non era certo molto più brillante. I motori, colpiti dalle pallottole avversarie, vibravano in realtà tremolando e anche gli squarci nel compensato delle ali e della fusoliera non tranquillizzavano molto. Il tenente R. rinunciò pru-



## IL CASO PERETTI

Da qualche giorno, i quotidiani di Sberia (Calcone) si stanno occupando di un caso che, per la sua singolarità, ha vivamente interessato gli ambienti scientifici di quella città. Si tratta di quanto è accaduto al Cav. Onofrio Peretti, di professione ricevitore, ora ricoverato al nosocomio di Sberia.

Il cav. Peretti, alcuni giorni o sono, mentre nell'esplicazione delle proprie funzioni, riceveva calci nel sedere dal mulo Giobatta De Micheli, avvertiva un improvviso malessere, subito dopo, diventava completamente nubile. Soccorso da alcuni vicini, veniva prontamente trasportato all'ospedale, dove i sanitari di turno gli riscontravano le mani sporche e, ad esame radiografico avvenuto, uno strano tumore verde pisello al centro del cranio. Tale tumore, in breve divenuto, oltre che verde, a scacchetti gialli, ha sino ad oggi formato l'oggetto di un appassionante studio per tutti gli scienziati e i camerieri di Sberia, i quali si sono finalmente ieri messi d'accordo nel definire il male del Cav. Peretti come un attacco del morbo «Album Aviatarum Avventurosorum», male che attacca gli incatati che non acquistano il famoso Albo Aviatori Avventurosorum. Gli scienziati e i camerieri, dopo essersi messi d'accordo, sono andati al cinema. Si ricorda che l'ultimo di questi fantastici Albi, il N. 8, conteneva i naufraghi fra i coralli — Guglielmo Chiarini — il modellino volante Moscerino e costa appena L. 1,50. I sanitari ne raccomandano vivamente l'uso prima dei pasti.



dentemente a proseguire il volo in quelle condizioni e invertita la rotta, riguadagnò la costa e atterrò in un vicino aeroporto. Al Comando del campo fece subito un rapporto del combattimento sostenuto e della caduta in acqua del pilota nemico. Un'imbarcazione si recò tosto a trarre in salvo il naufrago, che, fosse per il bagno involontario o per l'emozione provata, appariva piuttosto depresso.

— Davvero un cacciatore me lo sarei figurato diversamente — concluse l'armiere alla fine dei loro commenti sull'avventura.

— Già — ribatté il motorista — mi faceva pensare ai famosi pifferi di montagna, che andarono per suonare... Ma del nostro aeroplano che ne faremo ora, signor tenente?

— Bisognerà rimandarlo alla Squadra Riparazioni. Non so che faccia farà l'ingegnere-capo a vederselo ricomparire davanti, ma dopo tutto non è stata colpa nostra... ESSE

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Stampato nello Stabilimento "Mattino Illustrato",

Concess. per la distribuzione D. I. E. S. 5. Palazzo 3 - ROMA



mo. Ma, nonostante tante gravi ferite, il grosso aeroplano aveva saputo riportare il suo equipaggio ad atterrare di fortuna su quel campo avanzato di guerra. Di questo fatto esso sembrava particolarmente orgoglioso, e con visibile noncuranza si lasciava prendere sotto il fuoco di un Alcione da bombardamento dalla Squadra Riparazioni, ove aveva subito alcuni lavori, all'aeroporto sede del reparto cui apparteneva. Un semplice volo di un'ora e mezza circa, quasi interamente sul proprio territorio, meno un tratto di mare a-

che avevano saputo uscire così brillantemente vittoriosi.

Lo scontro era avvenuto un paio d'ore prima, nel corso di un semplice volo di trasferimento da un aeroporto all'altro della loro zona d'operazione. Si trattava di trasportare un Alcione da bombardamento dalla Squadra Riparazioni, ove aveva subito alcuni lavori, all'aeroporto sede del reparto cui apparteneva. Un semplice volo di un'ora e mezza circa, quasi interamente sul proprio territorio, meno un tratto di mare a-

te picchìo l'aeroplano a dieci metri il secondo verso il mare. «Attenzione, alle armi!» gridò contemporaneamente. Il motorista e l'armiere furono lesti ad accorrere, l'uno alla mitragliatrice dorsale, l'altro a una delle laterali. «Potranno anche essere amici, quei tre caccia» — si diceva frattanto il pilota — ma a noi non costa niente prepararci per un eventuale attacco nemico».

I tre puntini, frattanto, erano andati rapidamente ingrossandosi e ora manovravano per mettersi in coda.