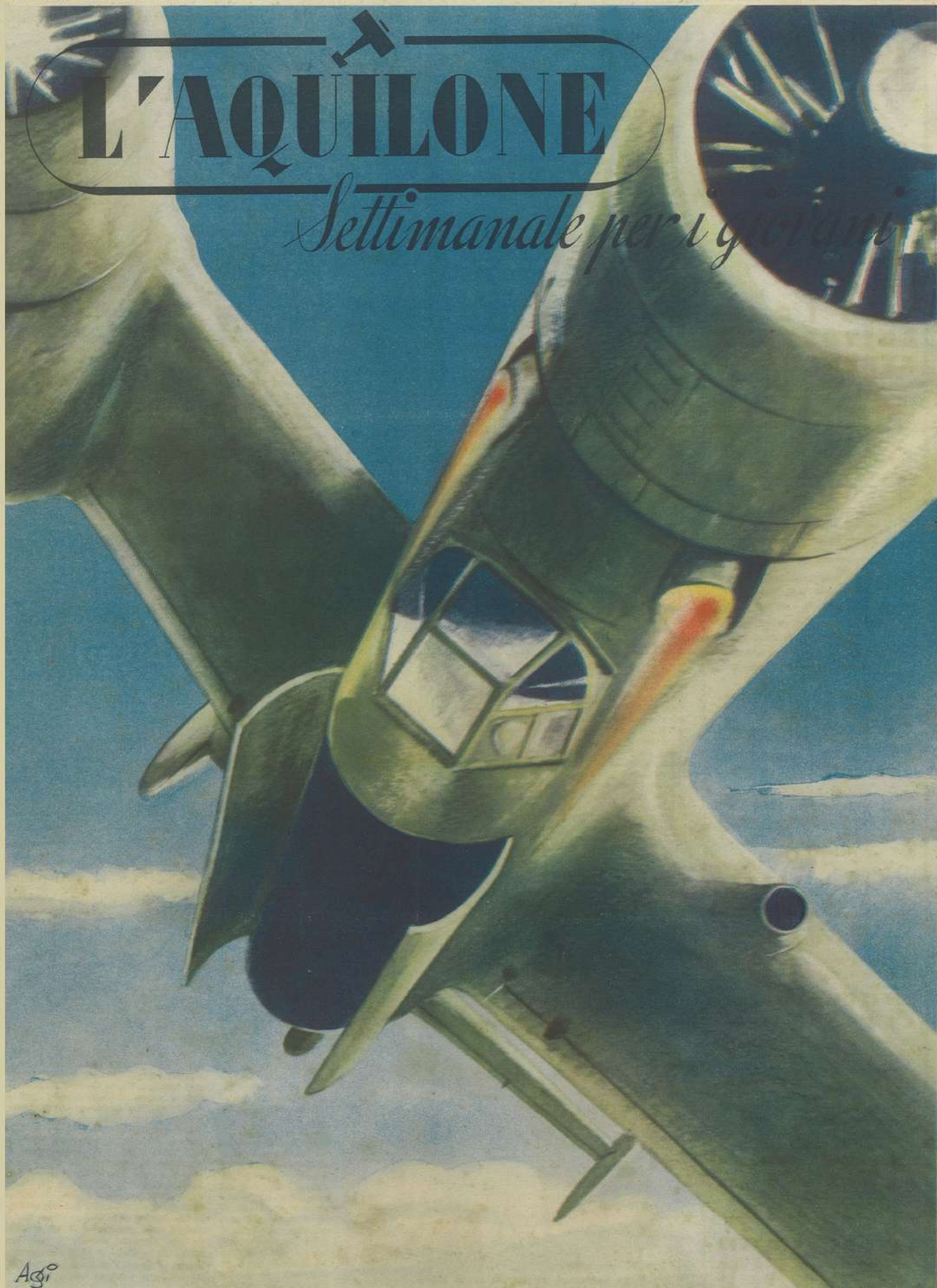


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Agi°

UN «ALCIONE» IN VOLO SULL'OBBIETTIVO :TRA POCO LE BOMBE RAGGIUNGERANNO IL BERSAGLIO

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 35

31 agosto 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

dipendente dal

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14 -
un numero centesimi 80
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITA'

Per i controlli pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano

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

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

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

Altre pubblicazioni edita

LE VIE DELL'ARIA

Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA

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

ALI DI GUERRA

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

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

Abbonamento annuo L. 24

Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA

Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50

TEMPI MOTORIZZATI

(Continuazione del numero 34)

IX

Quando da bambino ero costretto — manu militari — ad ingurgitare un'oncia di olio di ricino per ottenere che alcune personali faccende domestiche riprendessero il loro corso normale, mai più avrei potuto pensare (e che pensieri potevo avere io allora, povero tapino imbambolato senza radio nella mia casa, senza aeroplani nel mio cielo, senza fantasia nel mio cervello?) che dosi più forti del medesimo vischioso, odioso, revulsivo elemento avrebbero potuto scendere nelle interiors di preziose macchine con ben altro effetto che in me era solito produrre ma che, in definitiva, era destinato a «far andare» anzi a «far correre» tanto i rotismi umani che quelli di ferraglia.

Oh! poesia del ricino che si specchia nei chiari ruscelletti dell'infanzia fino a che la prosa del mallo delle sue drupe (sarà esatto? drupe per noci o noci per bacche?) che tormentoso dubbio di Storia Naturale non che farmaceutico! non ti fa voltare lo stomaco, nonostante la caramella di menta che la marmitta ti promette e che tu non consideri sufficiente premio alla tua stoltezza! Poi tu «vai», lubrificato a dovere come un motorino a scoppio.

Più tardi diventi grande, fai l'aviatore e ritrovi l'olio di ricino investito di altre, ma analoghe, funzioni. Devo dirvi, però, che l'Italia è l'unica — o quasi — nazione che per necessità autarchiche usi questo olio dall'odore invitante e dal sapore delizioso in qualità di lubrificante principe dei motori d'aviazione.

Fra i lubrificanti derivati da semi vegetali l'olio di ricino è il solo che non irrancidisce e che per ciò non intacca i metalli, oltre a non essiccarsi, il che gli farebbe perdere ogni qualità di lubrificazione.

Vi sono inoltre lubrificanti solidi, quali la grafite e il gesso; altri semisolidi, cioè i grassi, la vaselina, il sego, ecc.; fra i liquidi annoveriamo tutto un campionario di oli minerali derivati dalla raffinazione dei prodotti di distillazione del petrolio greggio.

Ma basta così: noi siamo affezionati al nostro olio di ricino ed al massimo consentiamo che qualche grasso lo aiuti in funzioni che difficilmente egli potrebbe ricoprire, quali la lubrificazione dei bilancieri dei motori stellari, sebbene anche per questi ci sarebbe da ridere.

Del resto, a che prò abbiamo intavolato questo discorso? se non per dimostrare che gli organi di un motore d'aviazione non potrebbero svolgere un proficuo lavoro, l'un contro l'altro armati, se qualche elemento non interponesse i suoi buoni uffici fra i loro esaltati attriti. Fregate infatti un pezzo di legno contro un altro pezzo di legno. Ma forte; anzi, più forte. Che cosa otterrete? Un bel niente! Voi credevate alle panzane di Verne e di Salgari e vi aspettavate di vedere dapprima un fil di fumo e poi la nave apparire... (oh! scusate: mi sono sbagliato con la «Butterfly»; ma che volete, il principio si rassomiglia): volevo dirvi un fil di fumo e poi la fiamma, il focherello,

il braciere di sarmenti, la cintura scintillante per tenere lontane le fiere dall'accampamento dei vostri nomadi cuori.

Invece, nulla. Mi ci sono provato tante volte, ma in definitiva ho dovuto strofinare uno zolfanello e spesso anche questo ha fatto ciecca.

Tuttavia l'esperimento non è privo di utilità. Ci si convince che l'attrito esiste, poiché scaldia i muscoli nell'esercizio, se addirittura non infiamma i pezzi di legno maneggiati. Ora figuratevi un po' che attrite se invece di legno toccate ferro! Specialmente se a toccar ferro siete stati indotti dalla triste visione di un famoso per quanto sconosciuto lettore.

Talché — notate bene che non dico «a prescindere»; io non piango Totò; io dico «talché»; io dico a titolo di premessa, di ripresa di fiato, di tormentosa incisione nel discorso, lo dico soprattutto con uno di quegli stati d'animo che ricordano grandi sognatori, grandi poeti, da Leopardi alla Lida Borelli, da più lontano ancora alle tremite espressioni d'annunziane; insomma io dico «talché», un «avvegnachè», un «in ultima analisi», ecc. — talché, ripeto, non essendo l'attributo né un mito, né una prebenda, né roba da mangiare bensì una fatalità umana e siderale fra le più necessarie seppure fra le meno auspicabili (ma come si muoverebbe la locomotiva sulle rotaie se non avesse «aderenza»? e come circolarebbero i corpi celesti secondo precise traiettorie se non esistesse l'attrito del-



... famoso per quanto sconosciuto lettore.

principalmente quelle dei supporti dell'assorbitore, dei cuscinetti della testa di biella, dei pistoni e dei cilindri (all'interno dei medesimi, s'intende!), nonché di tutti i supporti e rotismi dei comandi ausiliari. Peraltro la lubrificazione non deve essere abbondante, allo scopo di non sporcare le candele di accensione e di far sì che non penetri nella camera di scoppio del materiale che si altererebbe costituendo depositi solidi e gommosi i quali porterebbero grave pregiudizio a tutto il complesso. A tale fine si predispongono opportunamente dei filtri d'olio che trattengono tutte le eventuali impurità in circolazione.

Il sistema più in uso è quello della lubrificazione forzata (condannata a vita).

L'olio — che se ne sta cuccio e sonnacchioso nel suo serbatoio — viene richiamato sotto le armi da una pompa ad ingranaggi ed inviato nelle tubazioni che sboccano capillarmente sulle superfici da lubrificare. Il dipiù cioè quello che non si trasforma in deposito o in prodotti di combustione fu-

riuscenti all'aria libera per mezzo dei tubi di scappamento ricade nella coppa del motore dalla quale le pompe di ricupero pensano a ricacciare nel suo serbatoio. La pressione dell'olio in circolazione è forte, raggiungendo valori da 3 a 8 atmosfere, a seconda dei tipi di motori, ed è regolata da una valvola apposita. Dopo aver «lavato» l'olio passa a raffreddarsi in un radiatore fornito di paralizzatore. Speciali indicatori chiariscono al pilota la situazione termodinamica del lubrificante, fornendogli la pressione del circuito, la temperatura all'entrata del motore e quella alla uscita. Se ad esempio il manometro segna lo zero — durante il volo — due possono essere le ragioni:



voi credevate alle panzane di Verne e di Salgari.

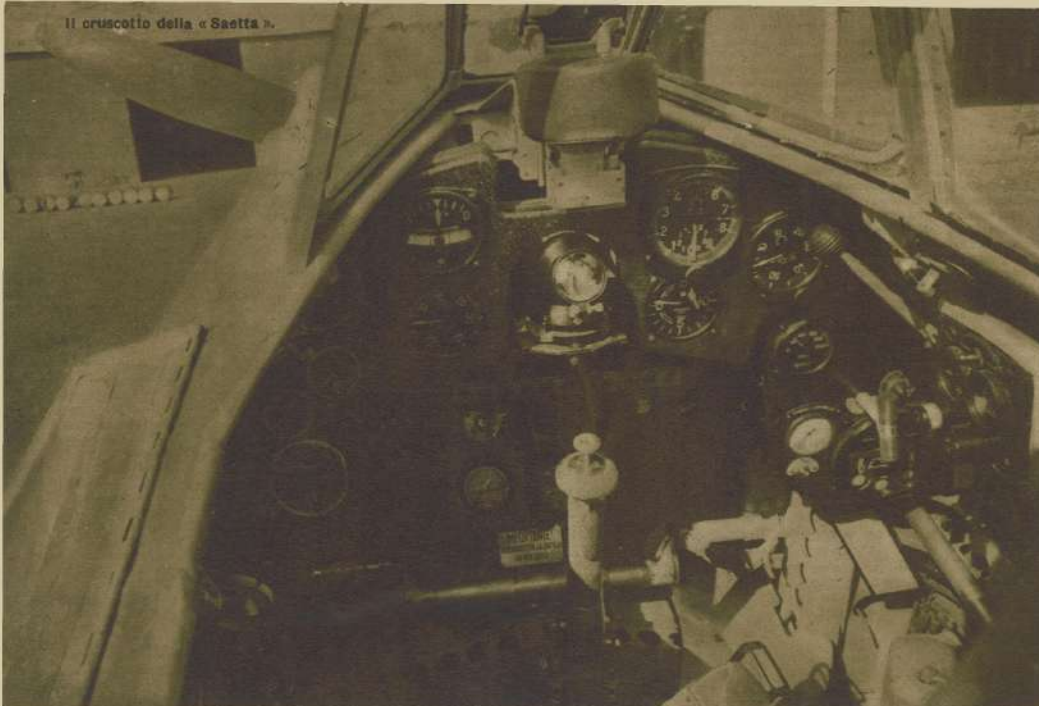
roto e quindi non c'è da preoccuparsi; oppure la pressione è realmente caduta nel nulla e allora anche in questo caso non c'è da preoccuparsi perché ben presto le leggi della gravità si farebbero sentire impedendo all'aeromobile di fare un atterraggio di fortuna sulla luna o su qualche pianeta (avrei dovuto dire «allunaggio» e «appianetaggio»). Un difettuccio dei bucci olii lubrificanti è quello che per bene scorrere debbono avere una tiepida temperatura. E per questo che appena messo in moto il motore non può essere tirato a regime. Pianterebbe subito a causa dell'esaltazione degli attriti e del mancato assetamento termico degli organi. Tutta colpa, in genere, della pigrizia dell'olio nel serbatoio il quale si rifiuta di rispondere all'appello delle pompe. Ma piano piano, con belle maniere e con promesse di gioie nirvaniche, la bella bestia si snoda, sbadiglia, stertuna, ingrossa la voce e poi la dispiega a far tremare i vetri delle case circostanti. E salza nel cielo l'aeroplano, tratto dal suo grande cuore che romba, senza che alcuno, fra i tanti che da sotto appuntano il naso all'aria, possa lontanamente pensare a quel prosaico olozzo di farmacia si caro alle mamme che hanno la ventura di possedere figlioli restii ad assolvere i doveri mattutini.

(Continua). MARIO SALVADORI



ad ingurgitare un'oncia di olio di ricino.

Il cruscotto della « Saetta ».



CACCIA notturni

Gli inglesi sono stati i primi ad approfittare della protezione della notte per volare su città germaniche e bombardarle senza distinzione di obiettivi. Soltanto quando è apparso chiaramente che essi non abbandonavano tali metodi di attacco, i tedeschi sono passati ad azioni notturne di rappresaglia. Contemporaneamente la difesa tedesca si portò all'altezza di tale situazione voluta dagli inglesi e creò una specialità aerea di caccia notturna.

La caccia notturna anche prima di questa guerra era prevista dalle Forze aeree internazionali specie perché nel 1917, durante la guerra mondiale, era stata già impiegata.

Le esperienze odierne hanno però dimostrato che le caratteristiche della caccia notturna differiscono fondamentalmente da quelle della caccia diurna. Così si è potuto constatare che per la caccia notturna sono necessari aeroplani con a bordo almeno due uomini. Prima della guerra la stampa straniera aveva spesso espresso l'opinione che la differenza tra la caccia diurna e quella notturna era minima e che si sarebbero potuti impiegare gli stessi apparecchi per le due specialità. Nel dare questo giudizio ci si riferiva ancora alle esperienze della guerra mondiale. Nel 1917 ad esempio i francesi impiegarono per la caccia notturna più spesso i monoposti che non i biposti, dato che a quell'epoca i monoposti erano molto più maneggevoli e rapidi. Gli inglesi impiegarono per la difesa aerea di Londra dal 1917 al 1918 tanto dei monoposti (Sopwith Camels) quanto dei biposti (Bristol Fighters); anche in questo caso i successi dei monoposti furono molto maggiori di quelli dei biposti. Tuttavia i costruttori lungimiranti videro chiaramente che il futuro apparteneva ai pluriposti, e cercarono di stabilire quale tipo di aeroplano fosse più adatto alla caccia notturna.

Si trattava quindi non solo di fornire al personale navigante un aeroplano che corrispondesse alle alte esigenze che da esso si richiedevano, ma anche di dare a questo stesso personale un addestramento speciale adatto alla caccia notturna.

Le particolarità del volo notturno richiedono oltre ad un pilota particolarmente addestrato, per lo meno un mitragliere che funzioni anche da radiotelegrafista. Il pilota deve essere il più possibile coadiuvato nel suo lavoro, poiché il volo notturno richiede un'attenzione molto maggiore di quello diurno. Vi sono migliaia di cose da osservare, e bisogna considerare che il ne-

mico deve essere prima rintracciato nell'oscurità della notte e poi attaccato. Pertanto quattro occhi sono assai più utili di due. Inoltre il radiotelegrafista deve mantenere il collegamento con le basi a terra. E' ovvio che il volo notturno debba essere perfettamente organizzato e condotto perché possa ottenere dei successi. Il caccia notturno non solo compie le sue imprese nei settori battuti dall'artiglieria con traseca, ma anche quando è illuminato dai proiettori dopo che l'hanno individuato. L'organizzazione tedesca del volo notturno e le particolarità costruttive del cac-

cia adoperati si sono dimostrate perfette. In tal modo i successi di questi apparecchi usati dal Reich sono notevolmente aumentati di volta in volta. Singoli caccia hanno già abbattuto parecchi aeroplani da combattimento nemici e i gruppi da caccia notturni tedeschi possono già scrivere a proprio vantaggio numerosissimi successi.

C. d. N.

Deformazione prospettica del « Macchi 200 ».



LA SETTIMANA ESTERA

La notizia dell'« Associated Press », ospitata di gran cuore da tutti i giornali, riguardante la mobilitazione dei falchi americani per armati di lamette da barba e lanciarsi all'assalto con la missione di recidere le funi dei paracadutisti nemici, è stata di irresistibile effetto tonificante in questi giorni di deprimente canicola.

Dopo la sciaba e monotona filastrocca di minacce, di progetti, di messaggi, di contratti, di stanziamenti, di accorpamenti di basi e di collaudi di nuove miracolose macchine aeree, ecco finalmente dagli Stati Uniti una nota bellica davvero originale. Noi siamo stati forse gli ultimi a ridere sulla trovata americana anzi è probabile che non ci abbiamo riso affatto. Matematicamente e decisamente convinti della teoria vichiana dei cicli storici applicata all'evoluzione delle cose, abbiamo di colpo intuito il vantaggio impressionante preso su di noi dagli americani nella corsa del progresso, in pista chiusa. Dopo averci lasciati soli per la strada a rattoppare ed a rebbere alla meglio le cose nostre europee che ancora non vanno a perfezione, gli americani hanno filato diritti per la loro strada, hanno marciato indisturbati da gran signori percorrendo tutto il cerchio della fase sperimentale, ed ormai raggiunto e superato l'apice della perfezione e della raffinatezza, stanno iniziando il secondo giro con il fresco e rigoglioso entusiasmo dei primitivi e con la sagacia proveniente dal subcosciente evoluto e reincarnato. Hanno difatti cominciato ad utilizzare i falconi per la caccia non dei volatili commestibili, ma degli esseri della loro stessa specie e li hanno armati di lamette da barba fabbricate a milioni di serie dalle acciaierie di Pennsylvania. Forse tra poco, non sappiamo proprio se contemporaneamente all'intervento, lanceranno la trovata di mangiarsi i nemici purché spalmati con la « moutarde Roussel 1941 », e forse chissà che non li vedremo un giorno gettare dagli aerei le bombe di olio bollente sulle spiagge gremite.

Se Jack London ci prestasse per un minuto solo il titolo di uno dei suoi romanzi oseremmo definire la metamorfosi guerriera degli americani « il richiamo della foresta ». Essi invece ci sorrideranno di compassione perché sono convinti di essere avanti a noi non già di una generazione, e nemmeno di un'epoca e neanche di un'era, ma a dir poco di... due o tre diluvi universali.

La migliore sintesi dell'offensiva delle « cinque settimane » tentata dalla R.A.F. contro la Germania nella speranza di sorprendere l'impegnata nel nuovo fronte orientale, è costituita dalla seguente conversazione:

« Vedete — ha confessato ai tedeschi che lo avevano abbattuto sopra le coste della Manica un aviatore australiano — quando

noi sei settimane or sono sbarcammo in Inghilterra ci assicurammo che la guerra aerea era diventata ormai un giuoco da ragazzi, poiché Goering aveva mandato in oriente le migliori forze della Luftwaffe. Si sarebbe trattato per noi di distruggere soltanto i resti delle divisioni tedesche che ancora si trovavano in Francia, nel Belgio e in Olanda. Ma non appena affacciati sul territorio tedesco — ha continuato il pilota australiano — l'artiglieria e la caccia germaniche abatterono quattro dei nostri sei apparecchi. Ed ecco ora che al secondo tentativo lo stesso sono rimasto beccato ».

E quando gli interroganti tedeschi fecero presente all'australiano come fosse illogico da parte inglese azzardare in simili imprese giovani piloti senza esperienza di guerra, egli rispose con un sorrisetto amaro: « E' tanto illogico che è proprio gli ingenui che si cercano in Inghilterra. Da tempo, difatti, i piloti sperimentati che conoscono bene le possibilità della aviazione del Reich non volano più poiché sono riservati — si dice — per la difesa della Patria quando Hitler sceglierà il momento di vibrare il colpo decisivo sull'Isola. Il loro compito è oggi quello esclusivo di in-

citare con frasi enfatiche ed ottimistiche noi giovani alla lotta ed a stimolare il difficilissimo arruolamento nei Domini e nelle Colonie ».

Si afferma che non avendo bisogno di aggiungere altro il giovane pilota australiano si chiuse la bocca con la grossa pipa che era riuscito a salvare con sé.

Il collegio aeronautico della G.I.L. FORLÌ

La costruzione del Collegio Aeronautico della G.I.L. sorge a Forlì, ai margini dell'ampio Piazzale della Vittoria, dinanzi alla stele altissima, che ricorda il sacrificio dei combattenti della guerra e dei militi della Rivoluzione. Si tratta di un edificio grandioso, che abbina la razionalità dei motivi architettonici alla chiarezza luminosa delle linee che concilia la dignità sobria dell'architettura classica con l'armonia della colorazione.

Questa scuola, nei suoi criteri funzionali e nei suoi principi ordinatori, risponde al concetto di integrare in felice armonia lo insegnamento teorico con quello pratico. È una scuola di vita, una palestra educatrice di coscienza.

Duecentocinquanta allievi si preparano in questo Collegio alla carriera aviatoria. Compivuto il corso completo di cinque anni essi vengono ammessi all'Accademia Aeronautica

di Caserta. I programmi di insegnamento sono gli stessi delle Scuole di Stato e cioè quelli del Ginnasio Superiore, del Liceo Classico e del Liceo Scientifico. Vengono però impartiti anche insegnamenti complementari per la conoscenza delle lingue straniere e delle materie aeronautiche. Particolarmente curata è pure la cultura fascista mediante lo svolgimento di conversazioni di propaganda.

Viene svolto poi un corso di aeromodellismo, i cui insegnamenti sono messi in pratica nella apposita officina; i giovani lo seguono con passione poiché da modo ad essi di dare prova fin da principio delle loro capacità costruttive e creative. I giovani, che hanno rivelato particolari attitudini, parteciperanno alle gare nazionali.

Annualmente vengono svolti corsi di volo a vela presso l'Aeroporto «Luigi Ridolfi» e presso l'Aeroporto di Pavullo durante il periodo estivo.

A questo complesso di attività tecniche ed intellettuali bisogna aggiungere la preparazione militare e sportiva.

L'educazione fisica viene impartita simultaneamente a quella intellettuale.

L'appartenere a questo scuola è un altissimo titolo di onore.

I bandi di concorso verranno pubblicati, prossimamente dal Comando Generale della G.I.L.; ad ogni modo l'Aquilone si è occupato dell'argomento ed ha dato in questo numero informazioni intorno ai regolamenti. Altri giovanissimi intraprenderanno la vita dello studio e della preparazione aviatoria, che porta alle più alte soddisfazioni.



L'AQUILONE

del Finonchio, assumendo a parecchie centinaia di spettatori.

Alle 10 precise, presente la giuria composta dai camerati: M. O. Ten. Pilota Mario Rigatti, dal Vice Segretario Federale avv. Giorgio Scagnatta, dall'avv. Antonio Calzà, dal Vice Podestà ing. Giulio Gilberti, dal cav. Amedeo Costa, dal rag. Giulio Bonapace e camerata Aldo Costa; commissario di gara Guido Barovier, cronometristi Manfrini e Frizzera, avvenne inizio le gare.

Il primo lancio era quello di Vettori Ivo il quale con «I-GIAN» segnava 2'37" seguito poi da Zuanni con «I-LUVI» segnante 4'14"; quindi la serie dei lanci continua con notevole interesse. A migliorare il primato precedentemente conquistato da Molola Silvio arriva l'atletissimo molodlo di Dapor.

Sarà il più bel volo della giornata; infatti l'«I-BRUN» terrà l'aria per oltre 18" battendo tutte le più rosee speranze e i tempi segnati nella settimana. L'«I-BRUN» passa e ripassa in Vallata, poi dopo aver raggiunto Rovereto, risalendo l'Adige si avvia sicura verso la valle che porta all'altopiano di Folgaria, dove ripreso quota e raggiunta la località di Mezzaselva, posta tra Folgaria e Serrada, non più favorito da termiche ascensionali atterra regolarmente. Poi la gara riprende nuovamente e gli aeromodellisti cercano, lanciando con tutta la massima attenzione, di abbattere il primato di Dapor. Purtroppo sono tutti tentativi inutili.

La manifestazione si chiudeva con un volo collettivo di una quindicina di aeromodelli che riusciva perfettamente, interessando assai i presenti. Anche le prove fatte in famiglia (fuori gara) davano le soddisfazioni previste. E per tutto il rimanente della giornata fu un continuo andirivieni dal rifugio al campo di gara. E si raggiunse rapidamente l'ora del pranzo.

I ragazzi, la giuria, accomunati in fraternità cameratesca amicizia, attendendo che il solerte camerata Costa compilasse la classifica, ascoltavano il coro della Sezione di Rovereto del C.A.I.-S.A.T. che portava una particolare nota di colore alpinistico, eseguendo con apprezzata intonazione ed interpretazione applaudita, un repertorio di canzoni della montagna.

Festeggiati ed applauditi, i partecipanti venivano premiati personalmente dallo M. O. Ten. Pilota Mario Rigatti.

Al C.A.I. di Rovereto, che organizzò con tanta cura e perfezione la manifestazione, dirò per tutti che anche l'anno venturo è desiderio di tutti di rivedere sul monte Finonchio una ripetizione di sì interessante e bella gara.

Classifica generale:

1. Dapor Gaspare, 18'40", premio L. 100; 2. Molola Silvio, 5'46", 1/3, L. 70; 3. Zuanni Arrigo, 4'14", L. 50; 4. Belli Marino, 2'52", L. 40; 5. Molola Ottorino, 2'50", L. 30; 6. Vettori Ivo, 2'37", L. 20; 7. Boseggia Giorgio, 1'24", L. 25; 8. Bianchini Firenze, 1'5", L. 25; 9. Gottardi Giovanni, 53'3/5, L. 25; 10. Pomino Gino, 45'2/5, L. 20; 11. Dapor Gaspare, 45", L. 20; 12. Quadrani Mimmo, 42'2/5, L. 20.

Il lancio collettivo veniva vinto da Molola Ottorino che si aggiudicava il premio di L. 25; quello al modello di maggior apertura alare di L. 30, al giovane Scantamburlo Giuseppe, mentre quale aeromodellista più giovane, veniva premiato con L. 25 il piccolo Giorgio Boseggia.

Da Rovereto il vecchio amico Gino Piccoli ci manda queste righe che volentieri pubblichiamo:

«Nell'ultimo numero dell'Aquilone venne pubblicata una relazione di Fabbì sulla Gara a Coppa G. Graffer», nella quale erroneamente veniva citato il volo di un aeromodello ad elastico che fuori gara (era ai suoi primi tentativi di centraggio) scompariva alla vista dopo un volo di 16'30". Il suddetto aeromodello non era di proprietà di un aeromodellista veronese ma bensì del giovane roveretano Scantamburlo Giuseppe appartenente a questo Gruppo. Vi prego voler rettificare».

MODENA

Anche a Modena dopo alcuni mesi di intenso lavoro, sia presso la ottima scuola di modelli volanti della R.U.N.A. che presso ogni singolo appassionato, si sono tenuti in questi giorni una serie di raduni aeromodellistici tendenti a temprare l'animo degli aeromodellisti modenesi ai momenti emozionanti di una gara soprattutto per addestrarsi e metterli così in condizione di potere un giorno partecipare alle competizioni aeromodellistiche.

Un piccolo resoconto riassuntivo di queste tre giornate trascorse fra l'entusiasmo e l'antagonismo più appassionato.

La mattina del 13 luglio, appuntamen-



cronache

PERETOLA

Si sono svolte domenica (3 agosto), all'Aeroporto Ceccarelli di Peretola (Firenze), le eliminatorie per il Concorso Nazionale Modelli Volanti, eliminatorie cui ha partecipato la numerosa squadra di allievi della R.U.N.A. di Prato.

Malgrado che le condizioni atmosferiche non fossero ottime, abbiamo potuto registrare, nel seguito della giornata, delle forti correnti termiche. Le costruzioni presentate dalla R.U.N.A. pratese si sono nettamente affermate nel confronto con gli aeromodellisti fiorentini ottenendo tempi di volo fino ad ora mai registrati sul campo di Peretola.

Già nel mese scorso i cori della nostra città si erano imposti vincitori della categoria veleggiatori alla gara interprovinciale di Arezzo (con 3 minuti e 17" di fronte ai camerati di Arezzo, Firenze, Passignano sul Trasimeno, e successivamente domenica 27 luglio, avevano partecipato alla gara regionale di Livorno dove — e malgrado fosse mancato il tempo per mettere a punto i modelli dopo la precedente gara — conquistavano il terzo posto veleggiatori (3 minuti). Per le eliminatorie di domenica 3 agosto, i modelli erano stati messi a punto con una preparazione pratica e tecnica, e varie volte collaudati al nostro Ippodromo Comunale, tanto che gli aeromodellisti pratesi dopo le due recenti affermazioni, avevano la ferma convinzione di ottima riuscita.

Alle 6 di domenica, con i delicati apparecchi inaccoppiati, perché non successe loro l'umidità dell'aria, partivano alla volta di Peretola. Chi li ha seguiti poteva leggere nel loro volto la sicurezza di essere quasi padroni della situazione. E dopo le consuete verifiche, la commissione sportiva dava inizio alla competizione. I primi modelli prendevano quota e negli occhi degli aeromodellisti rimati di cronometri, specialmente dei novel-

lini, brillava la gioia. Era quello il premio di lunghi mesi di lavoro.

I modelli meglio progettati e costruiti riuscivano a portarsi sopra delle correnti ascendenti (che ve ne erano moltissime) ed a segnare tempi rilevanti, si vedevano spirali stretti, guadagnare quota mentre mormori di soddisfazione si levavano dal gruppo degli aeromodellisti intenti a seguire il volo dei loro modelli. Un modello della squadra pratese scompariva alla vista del cronometrista, dopo ben 5 minuti e 5" di volo, e fu dopo rinvenuto a circa 4 chilometri di distanza dal punto del lancio.

Salti di gioia salutarono questa prima bella affermazione, ed altri voli fecero registrare 3' e 12", e tempi poco superiori. Poi dopo due ore di gara la squadra pratese fece registrare dei tempi davvero eccezionali. Un veleggiatore viene lanciato, si sgancia la bandierina, a circa 20 o 30 metri da terra, scatta il cronometro e l'apparecchio si mette col vento in coda, passa fruscinando a circa 50 metri da terra e sembra che inizi la planata di discesa, mentre avvolto in una forte corrente ascendente, e per grazia di Dio, comincia a scampagnare, leggermente, e sale sempre sempre, fino a raggiungere una quota davvero straordinaria (500 a 600 metri); tutti gli occhi si elevano al cielo per salutare questo veleggiatore, che si decide dopo ad atterrare, con ben 9 minuti di volo. La giornata è stata completa, desinare a sacco vicino agli apparecchi insieme agli aeromodellisti fiorentini. E li cominciarono le piccole discussioni tecniche, piccole lezioni teoriche impartite dai vincitori, a coloro che avevano avuto disgrazia. E nel pomeriggio si totalizzarono ancora tempi migliori di quelli registrati nella mattinata.

In serata si sono visti dei magnifici decolli su di una ruota e molte scacature e picchiate. Un modello pratese, portato a 120

metri di cavo, appena sganciato, ha iniziato la picchiata, per via della cambiata incidenza ai timoni, e così ha segnato il tempo di 57" di picchiata. I modelli messi male a punto eseguono gran volte, scivolano d'ala, finché si scassano al suolo con dispetto del costruttore, che vede rovinato in un attimo il lavoro di mesi interi.

La squadra di Prato si è classificata prima nella categoria allievi, ed ha conquistato il secondo e terzo posto nella categoria dilettanti, dimostrando così come l'attività degli aeromodellisti pratesi, che hanno seriamente ed intensamente lavorato, durante tutto l'inverno, sotto la guida costante degli aeromodellisti diciamo provetti, sia veramente proficua. Ciò che però manca a Prato, è l'istruttore, e se lo avesse, Prato marcherebbe ancora più avanti, e più sarebbe in alto, nei confronti di tutte le squadre della

Toscana. Ed ecco ora la classifica delle eliminatorie:

Veleggiatori

- 1) Bennucci Belisario, Firenze, con 17 e secondi (scomparso dalla vista); 2. Chiti Renzo, Prato, con 9' e 27"; 3. Renati Giovanni, Prato, con 5' e 15". Seguono gli altri con tempi non inferiori ai 2 minuti.

Categoria modelli ad elastico

1. Pavanello R., Firenze, con 3' e secondi; seguono gli altri fiorentini, con tempi buoni; l'ultimo è stato Brachi Felice di Prato con 57 secondi.

ROVERETO

Con la totale partecipazione degli aeromodellisti della scuola di Rovereto, presenti le autorità cittadine e folto pubblico di appassionati, si è svolta domenica al monte Finonchio, nei pressi del Rifugio «Fratelli Filzi», la giornata dell'ala, organizzata dalla Sezione del C.A.I. S.A.T. di Rovereto.

Parecchie centinaia di cittadini, venuti anche dai più lontani centri, assistevano allo svolgimento della gara, che vedeva in gara una trentina di modelli, i migliori dell'annata, costruiti dagli allievi del Gruppo Aeromodellisti Roveretani.

Per entrare nei particolari della competizione è bene accennare innanzi tutto alla perfetta riuscita della manifestazione particolarmente favorita da una splendida giornata di sole.

Ancora nella notte del sabato e nelle ore antelucane della domenica gruppi di giovani appassionati, di giganti e «satini» raggiungevano le falde del Finonchio; meta della attesissima giornata.

Nelle prime ore del mattino, dopo che il campo di gara era stato minuziosamente tracciato, si iniziavano le prove ed i lanci di collaudo con la partecipazione dell'ala volante di Oscar Pomino, che volando per oltre 7' scompariva alla vista dopo aver raggiunto l'abitato di Rovereto.

Ma le prove entusiasmanti non avevano fine, che subito dopo altri veleggiatori delle massime proporzioni stabilivano tempi da primato. E rapidamente si raggiungeva così l'ora delle competizioni. I giganti frattanto andavano ammassandosi sul mammellone

to presso il locale campo di aviazione; tre allievi della scuola, che hanno finito in anticipo i loro modelli, danno inizio alla lotta; infatti dopo alcuni lanci di prova, si stende il cavo per una cinquantina di metri e, nominato l'aeromodellista Basti Sergio vericellista ufficiale (dato che le tre cappelle ancora non sanno lanciare) si cominciano i lanci in grande stile eseguiti l'un dopo l'altro con rapidità sorprendente. Il primo a lanciare è Monelli Walter che con un volo di 2'05" dà inizio alla gara, però subito Zagni Francesco ottiene un 2'14" ma per poco tempo, perché il Monelli con 3'25" stabilisce il tempo massimo della giornata; Barbolini segna il tempo di 2' scassando però l'apparecchio. Si eseguono poi lanci di prova con veleggiatori di forte apertura alare e si ottengono tempi discreti; è da notare un veleggiatore «privato» per le sue doti di eccezionale stabilità, un altro veleggiatore pianando tra i fili della luce vi rimane impigliato per il gancio di traino senza però gravi inconvenienti e viene levato dall'incomoda posizione (veramente singolare per un veleggiatore di buona famiglia) da alcuni amici accorsi con scale e bastoni. Così è terminato il primo raduno che in verità è riuscito benissimo.

Dopo una settimana, i giovani si sono rivati di nuovo al campo più numerosi (avendo altri allievi ultimati i modelli) e speranzosi di togliere al Monelli il primato, il quale causa un incidente incorso non è presente. Terminata la solita messa a punto, è data a Basti le consegne della domenica precedente sempre con 50 metri di cavo, si iniziano i voli; Zagni ottiene subito un tempo ottimo però non superiore ai 3'25" di Monelli, ma ne approfitta subito Luigi Remo che incappato in una termica ottiene un tempo di 5'28" tra l'entusiasmo dei presenti (spettatori), gli altri concorrenti vi tentano e ritentano, ma non oltrepassano i 3'30". Sono da notare i modelli di Zagni Francesco, Tedeschi Riccardo, Barbolini e dell'assente Monelli Walter per l'accurata rifinitura (dato che i modelli sono tutti dello stesso tipo), dando prove chiare della loro buona volontà e passione. Si eseguono poi lanci di prova con veleggiatori di nuova costruzione, si ha così la fine ingloriosa del «Mulo» apparecchio tutto fare pieno di toppe e di giunture; a mezzo giorno lancia Basti che segna a 60-70 metri, entra in termica raggiungendo la quota di oltre i mille metri, circa, scompare alla vista dei cronometristi dopo 18" di volo. Inseguito dal proprietario per oltre 3 km. è perso pure di vista per l'altezza raggiunta; la direzione presa dal fuggitivo è quella di Reggio Emilia; sebbene si sia pubblicato un articolo di ricerca sul locale giornale, mancano tuttora notizie. Si sono pure eseguiti lanci con modelli a elastico, tra i quali è da notare uno di 3'40".

Ecco la cronaca dell'ultimo raduno. Ultimata la messa a punto di tutti i modelli, gli allievi sono passati al contrattacco per togliere al Lugli il primo posto, ma nulla da fare, anzi il Lugli migliora il suo primato ottenendo col suo modello un bel 6'16". Sino a mezzogiorno le posizioni della classifica rimangono invariate quando a tale ora lancia l'allievo Barbolini, lancio meritato dopo tante fatiche e sudori, dato che il modello non ne voleva sapere di prendere il volo; sganciato il modello ad una quota di circa 40 o 50 metri, entra in termica e con graziose spirali si porta alla quota di circa 500 metri atterrando poscia a tre chilometri di distanza, dopo un tempo di 12'; subito gli altri si accaniscono nei lanci per poter prendere la termica tanto desiderata, ma tutti gli sforzi sono vani. Degno di nota è l'apparecchio di Zagni, che dopo 2' di volo si posa sui tetti di una caserma piuttosto alta, senza possibilità di recupero; verso la fine dei lanci fa capolino un modello elastico che dopo due o tre lanci, con relativo decollo, segna il tempo di 3' netti, dando prova delle sue doti di salita. E così con la fine di questo terzo raduno termina il ciclo di manifestazioni aeromodellistiche tenutesi in Modena, manifestazioni che influiranno moltissimo sullo svolgimento delle eliminatorie provinciali, dato che tutti i concorrenti si presenteranno preparatissimi e saranno tutti all'altezza di questo confronto, che porterà i vincitori a Roma, per le gare nazionali.

VICENZA

Alcuni giorni or sono il capo plotone Barbato Ferdinando che è nel contempo appassionato costruttore di modelli volanti ed istruttore della Scuola del «Bianchi», effettuava da Monte della Bella Guardia il lancio di un modello di sua invenzione, giunto ad un grado notevole di efficienza, grazie a un assiduo studio delle leggi del volo e a successivi perfezionamenti.

Appena effettuato il lancio, senza la trazione iniziale a mezzo del cavo, l'apparecchio, che misura un'apertura d'ala di circa due metri, si librava sicuro e veloce nello spazio, prendendo quota con grande soddisfazione del Barbato.

Dopo di aver compiuto un ampio giro e guadagnato una notevole altezza, l'apparecchio scompariva alla vista del Barbato il quale invano effettuava ricerche nei luoghi dove presumibilmente l'apparecchio avrebbe dovuto atterrare. Il vice comandante della Gil «Michele Bianchi», disponeva subito per l'intensificazione delle ricerche, che però non davano alcun risultato.

Il giorno dopo però una telefonata avvertiva che il modello volante era stato rintracciato e raccolto, in condizioni buone se pure con qualche lieve ammaccatura dovuta alla caduta in luogo accidentato. L'apparecchio era atterrato tra Barcarola e Pedescala nelle adiacenze del ponte, dopo avere quindi compiuto in linea d'aria oltre 40 chilometri. Peccato che non sia stato possibile determinare il tempo impiegato dallo aeromodello.

Lo stesso giovane fascista Barbato è rimasto assai sorpreso di un simile volo, che egli stesso non prevedeva; infatti egli immaginava che l'aereo avesse ad atterrare a Longare o a Nanto, a Mossano, ecc. La distanza superata è invece di gran lunga superiore ed è brillante premio alle sue fatiche.

Il Comando della Gil «Michele Bianchi» ha disposto che l'apparecchio, non appena ripristinato, compia un nuovo volo con controlli cronometrici che valgono a seguire accuratamente le varie fasi del volo, onde stabilire le reali possibilità di questo modello.

Festa DELL'AEROMODELLISTA

Eickermann, Montecatone. — Ho ricevuto le notizie complementari e in conseguenza ho disposto per la pubblicazione.

Nardo Matteo, Padova. — Ritengo opportuno che tu rifaccia completamente il disegno, ma non te ne posso assicurare la pubblicazione.

Arcevaldi Luigi, Bologna. — Non posso far pubblicare. Mandami, a suo tempo, la descrizione di altro tuo modello.

A. Cocchi, Milano. — Preferisco i prodotti nazionali, salvo casi eccezionali e meritevoli. Quindi il disegno inviato (bruttino anzichè no) non verrà la luce sulle pagine de L'Aquilone. Manda invece qualcosa di tuo e, se ne varrà la pena, pubblicheremo.

Camillo Pizzogoni, Novate Milanese. — Il disegno va bene ed è stato passato per la pubblicazione. Ho preso nota dell'indirizzo al quale tu desideri sia inviato il corrispettivo.

Roberto Bonazzi, Roma. — Il modello di cui hai inviato i disegni (ben fatti, fammi conoscere il nome del tuo disegnatore) non mi ha colpito che per la sua sagoma tozza. Francamente non mi va giù; perciò non faccio pubblicare.

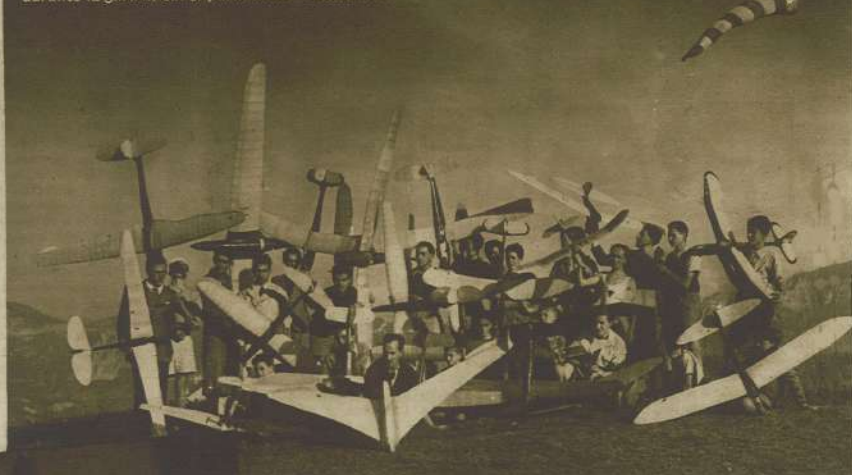
Aldo Brovarone, Vigliano Biellese. — Non sono in grado di darti l'indirizzo che chiedi; consulta l'elenco telefonico, forse troverai. La sezione esagonale è adatta; la posizione migliore per l'ala è sovrapposta sulla fusoliera mediante una penna sagomata. Vedi in proposito modello «Baffo» di A. Cuniberti che verrà pubblicato in un prossimo numero.

Dante Grandi, Monza. — Troppo difficile per te. Comincia con un veleggiatore; cercherà di procurarti una tavola.

Salomoni Edolo, La Spezia. — La fusoliera di un modello con motore ad elastico deve essere lunga circa tre quarti dell'apertura alare (apertura alare cm. 10, fusoliera cm. 75) per un veleggiatore da mezzo a tre quarti. La sezione maestra della fusoliera e quella corrispondente alle massime dimensioni della vista di pianta e di quella di fianco. Si calcola la sua superficie, a seconda della figura geometrica di essa, in base alle regole apprese nelle nozioni di geometria. In base alle regole F.A.I. la sezione maestra va calcolata secondo le seguenti formule:

$$s = \frac{C^2}{100} \quad e \quad s = \frac{C^2}{200}$$

Una bella fotografia degli aeromodellisti roveretani durante la gara in cui si parla nelle «Gronachette».



Carlo Raffacti, La Spezia. — Caro Carlo, non posso pubblicare il tuo disegno. Tienilo informato sulla attività aeromodellistica spezzina.

Alek Katzaitis, Genova. — Non vi sono, che io sappia, disegni di un veleggiatore di così piccole dimensioni perché non è conveniente costruire modelli al di sotto di un metro di apertura.

Franco Manni, Roma. — Per ciò che ti può interessare, passa alla scuola di aeromodellismo di Via Ruggero Bonghi (XXX Legione). La scuola è aperta nei giorni di mercoledì e sabato dalle ore 17,30 alle 19,30.

Achille Cuniberti, Bologna. — Ricevuto, va bene e faccio pubblicare.

T. Calzocchi Onesti, Firenze. — Fatti socio della Runa. A Firenze esiste una fiorente scuola di aeromodellismo che frequentano molti allievi. Ti potrai iscriverci ad essa ed ottenerai l'attestato. Per essere soci della Runa non occorre nessun requisito speciale. Quota di iscrizione: Ballila L. 8. Avanguardisti L. 15. Prosimamente, la Runa pubblicherà la tavola di un veleggiatore di facile costruzione.

S. Ascarino, Catania. — Ti faccio pubblicare la fotografia; per il comando degli alettoni non ti posso accontentare.

rispettivamente per i modelli ad elastico e per i veleggiatori. In detto formula s è la sezione maestra minima richiesta e C è la lunghezza della fusoliera. Per il concorso nazionale non è stabilita una sezione maestra minima e quindi il costruttore può progettare a piacere.

Luigi Preti, Asti. — Non esiste la formula che tu cerchi, almeno per quanto riguarda gli aeromodelli. Mandami gli schizzi del tuo modello con l'indicazione delle sezioni dei listelli e ti dirò se vanno bene o meno.

Bruno Barbini, Viterbo. — Stabilita l'apertura alare si calcola la lunghezza della fusoliera che deve essere circa tre quarti della apertura per un modello ad elastico e da mezzo a tre quarti per un veleggiatore (es. ap. cm. 100, fusoliera cm. 75 per motore ad elastico e cm. 50-70 per veleggiatore). Il centro di pressione dell'ala (un terzo a partire dal bordo d'attacco) sarà situato a circa il 33 per cento della lunghezza della fusoliera a partire dal muso (nel caso di una fusoliera lunga cm. 75 il centro di pressione dell'ala deve essere piazzato a circa cm. 4,7 dal muso). L'ala non va spostata da questa posizione. Il modello si equilibra mediante zavorra. Si stabilisce l'allungamento dell'ala, in genere 10-15 (nel caso di un'ala di cm. 100 di apertura la corda media dovrà essere di cm. 10 o 6,25, rispettivamente) la formula

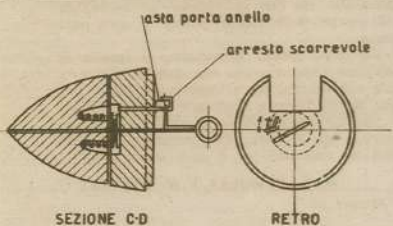
$$\text{che dà l'allungamento } = \frac{\text{corda media}}{\text{apertura}} \text{ in-}$$

versamente, corda media = $\frac{\text{allungamento}}{\text{apertura}}$. Si calcola poi la superficie alare e quella dell'impennaggio orizzontale che deve essere circa un terzo della prima (sup. alare decimetri quadrati 15 = sup. piano orizzontale dmq. 5). La superficie del piano verticale si calcola approssimativamente in circa un decimo di quella alare e si scorre, se necessario, dopo le prove di volo. Incidenza piano orizzontale: 0 gradi. Per ora basta. Se ti serve sapere qualche altra cosa scrivi pure. Vedi anche risposta a Salomoni Edolo.

Giorgio Rossi, Gorizia. — Tra poco uscirà la nuova edizione del «Costruttore di Aeromodelli»; vedrai la pubblicità sul giornale. Pure tra poco la Runa metterà in vendita la tavola di un veleggiatore scuola di facilissima costruzione. Non so quanto costi il catalogo della Ditta che menzioni.

Il modello di Barbato, dopo il volo di 40 Km., di cui si parla qui sopra.

distendendosi, incontra, con la sporgenza del tenditore, il perno d'arresto che, urtato, scorre in un'alloggiamento. Giunto al termine provoca lo sganciamento di un anello da un'apposita guida, questo sganciamento provoca l'apertura, per mezzo di elastici esterni dei battenti. Tutto ciò, necessariamente, avviene in una frazione di secondo. L'elica, ferma, viene spinta all'indietro portandosi seco i due



battenti uniti da una fettuccina. Elica retrattile a serracinesca. Questo sistema è tutt'affatto diverso dal precedente. Mentre quello, nel suo funzionamento, era legato alla rotazione dell'asse dell'elica, questo ne è indipendente scatta a ribaltamento dell'elica compiuto; questa ripiegandosi, strappa la carta-velina ed urta una leva che fa scattare il dispositivo d'arresto costituito da un filo; lo sportellino, sotto la tensione d'un elastico si chiude. Sistemi simili sarà opportuno applicarne due per elica e l'installazione di qualche altro elastico di chiusura ne faciliterà il funzionamento. (Vedi fig. 3).

Con questi miei sistemi credo di essere, in Italia, il primo, o almeno il primo



1-sportellino 2-leva 3-colonna porta anelli 4-filo ritenuto 5-elastico di chiusura 6-guida 7-carta velina fig. 3

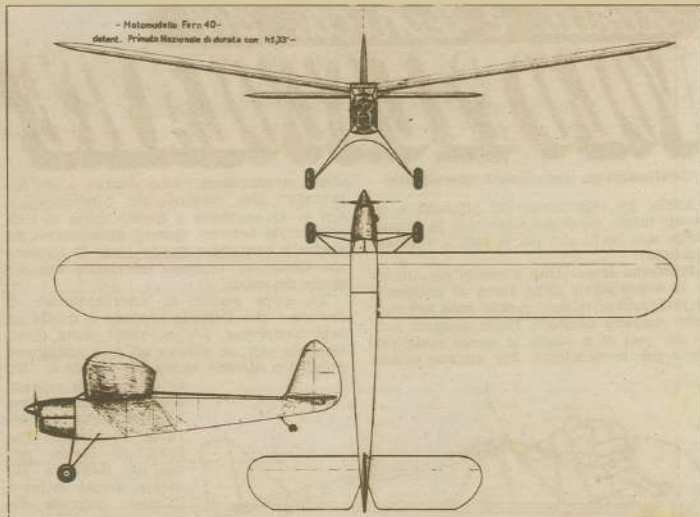
che ha reso pubblico, uno studio simile. Invito chiunque abbia già considerato e risolto questo problema di presentare il suo lavoro sulle pagine di questo nostro giornale.

E. PISSIMBONE

il modello a motore



Del primato stabilito (vedi n. 8 mese di febbraio) lo scorso anno dal Ferr. 40 abbiamo già fatta la cronaca in un precedente articolo, diamo ora un rapido sguardo al modello dal lato tecnico. Si tratta di un monoplano di linee semplici non disgiunte ad una certa estetica aerodinamica, con fusoliera a sezione rettangolare ed ala a mensola. Le dimensioni d'ingombro si possono definire medie, difatti l'apertura alare risulta di m. 2,36 e la lunghezza fuori tutto di m. 1,22; la superficie portante di dmq. 54; il peso totale di gr. 1.600 con rapporto P/S di circa 28 grammi per dmq. Caratteristiche molto importanti del Ferr 40 sono la semplicità costruttiva e l'alto coefficiente di robustezza. L'ala di allungamento 10 è strutturalmente costituita da centine di compensato di betulla di mm. 1,5 di spessore e su profilo Gottinga 497; sono infilate in due robusti longaroni a forma di doppio T nella sezione trasversale, e realizzati da listelli rettangolari di pino inseriti ed incollati su di un'anima di betulla compensata di mm. 1,5 di spessore, opportunamente alleggerita. Il trave principale è piazzato ad 1/5 circa della corda alare ed in unione ad un robusto bordo d'entrata rappresenta praticamente un unico longarone a cassetta indeformabile seppure della necessaria elasticità. Il bordo d'uscita è in taglio di forma triangolare in sezione ed ha le dimensioni di millimetri 3 x 12. La struttura ricoperta in carta pergamena forte, di colore azzurro scuro, è ripartita per comodità di smontaggio in due semiali inserentisi col solito sistema a bionnetta alla fusoliera. Quest'ultima è costituita da diaframmi di spessore variante dai 3 ai 2 mm. ricavati dal compensato di pino e di betulla e da quattro longaroni principali in pino. Li-



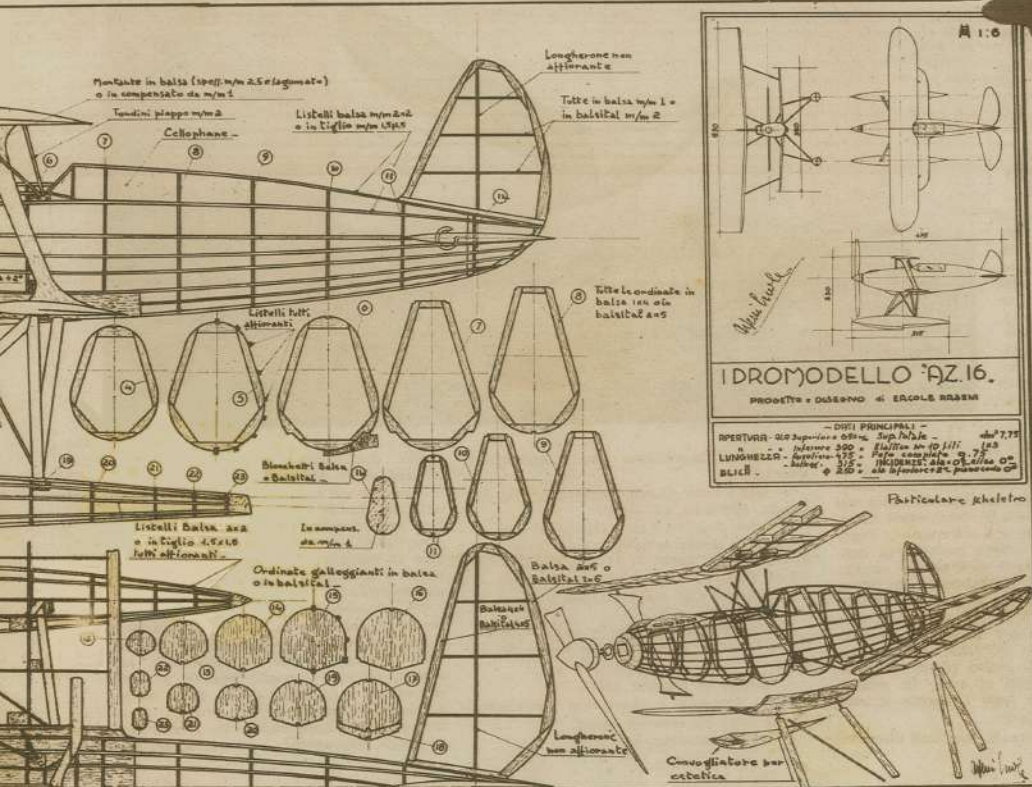
stelli di quest'ultimo legno sono inoltre inseriti trasversalmente tra diaframma e diaframma in modo da costituire una robusta struttura a traliccio. Di buona forma di penetrazione sia in fianco che in pianta la predetta fusoliera ha la sezione maestra di dimensioni rispondenti al regolamento FAI; da rettangolare tale sezione evolve nella parte prodiere verso forma arrotondata sia sul dorso che nella parte ventrale. Il gruppo motopropulsore costituito da un motore Giglio di 10 centimetri cubi di cilindrata e da un'elica in legno di 36 cm. di diametro ed a passo costante, è piazzato invertito su un robusto castello motore in legno di noce e compensato di betulla.

Due blocchetti di legno pieno tengono, mediante opportune viti, il motore, e si prolungano evolvendo a scopo di leggerezza in un traliccio fin sotto i diaframmi che sostengono l'ala. L'alimentazione del motore è del tipo a gravità ed il serbatoio di buona capienza è piazzato sul dorso della fusoliera entro la parte mediana della struttura alare. Ad assicurare la regolarità di afflusso della miscela al motore provvede una vaschetta a livello costante e relativo galleggiante. L'accensione è sul sistema classico; la batteria è piazzata immediatamente dietro il bordo d'uscita dell'ala dentro la fusoliera, mentre bobina

e condensatore sono invece sistemati in corrispondenza del bordo d'entrata dell'ala e sempre nell'interno della fusoliera; due sportelli di sufficienti dimensioni ne assicurano l'ispezione. Il motore è carenato con una capottina d'alluminio di 2 decimi di spessore ricavata su forma; una tasca di sufficiente ampiezza permette al cilindro di raffreddarsi quanto è necessario. Costituita da due pezzi incernierati è facilmente smontabile e permette rapidamente di accedere al motorino. Molto robusto il carrello di atterraggio consistente in due gambe di forza di filo d'acciaio del diametro di 5 mm. ed unitisi a forma di V irregolare. Una terza gamba interna a forma di arco e due ruote pneumatiche a palloncino assicurano un sufficiente molleggio. I piani di coda sono del solito tipo a croce; di profilo biconvesso simmetrico e costruiti col solito materiale usato per l'ala sono di struttura analoga a questa. Il centraggio del Ferr. 40 è agevole avendo esso le masse più importanti non molto lontane dal C. G.; l'ala è calettata a 2 gradi incidenza positiva con centro di pressione a circa il 46 per cento della corda. Il piano di coda ad incidenza zero. Dal Ferr 40 è nato un altro modello di caratteristiche ancora migliori ma di ciò parleremo a suo tempo.

GIOVANNI FABBI

ARSENI PRESENTA L'IDROMODELLO AZ.16



L'IDROMODELLO AZ.16

Molti aeromodelisti mi hanno scritto esortandomi a pubblicare i disegni di questo mio idromodello. Ed eccomi ad accontentarli. L'A. Z. 16 è un modello di piccole dimensioni; ciononostante, mi ha dato risultati oltremodo soddisfacenti.

I dati principali sono:
Apertura ala superiore mm. 650; incidenza 0° - Apertura ala inferiore mm. 390; incidenza + 2° - Lunghezza fusoliera mm. 475 - Lunghezza galleggianti mm. 315; incidenza + 2° - Superficie totale dmq. 7,75 - Elica millimetri 250; incidenza 0°.

L'originale era completamente in balsa e pesava 75 grammi, ma per la sua costruzione possono adoperarsi anche materiali autarchici. Il balsa, naturalmente, è stato sostituito dalla «Perola» o balsital, la quale già si trova in commercio nelle diverse volute dimensioni. La costruzione di esso è molto semplice.

La fusoliera e i galleggianti vengono costruiti adottando lo stesso procedimento ed i longheroni sono tutti affioranti. Anche per le ali, piani coda, e timone, i longheroni sono interni. Il tutto va ricoperto con carta «Movo» od altra delle stesse qualità, che va verniciata alla cellulosa incolore.

Anche per i galleggianti, la cosa è molto semplice. Dopo essere stati ricoperti, essi vanno verniciati con un paio di mani di cellulosa trasparente, poi con una mano di vernice rossa e poi paraffinati.

Il miglior sistema per paraffinarli è questo: far liquefare della paraffina ponendola entro un recipiente costantemente riscaldato; poi con un batuffolo di cotone passare diligentemente e in modo superficiale, sui galleggianti. Ciò basta a renderli abbastanza impermeabili.

La potenza è fornita da n. 10 fili di elastico 1x3 della lunghezza di 35 cm. I piani di coda vanno calettati con incidenza di 0°.

Il modello appena terminato in tutte le sue parti, va centrato prima a mano, poi con un centinaio di giri, su luoghi dove ci sia dell'erba alta. Una raccomandazione. Il rendimento del modello dipende soprattutto dalla precisione di costruzione e questa va consigliata soltanto ai più proventi.

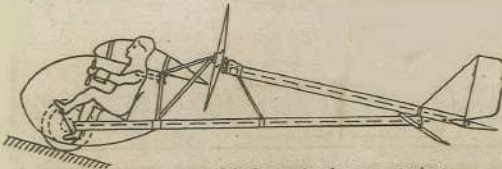
ERCOLE ARSENI
Via Pescara, 2 - Roma.

Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione del numero precedente)

Anche gli esperimenti di Lippisch e di Gropp fanno risultare favorevoli le grandi eliche con pochi giri per il volo a trazione muscolare.

Problema importante è quello riguardante la trasmissione della forza al congegno di propulsione (elica), perché essa avvenga nella maniera migliore. Nella maggior parte dei casi si è usata la stessa pedaliera come per la bicicletta. Per quanto questa



Veicolo a trazione muscolare. Progetto dell'ing. Ursinus, 1933.

abbia dato buon esito nelle biciclette, nel volo a trazione muscolare ha uno svantaggio per il fatto che solamente i muscoli delle gambe vengono usati per la trasmissione della forza. È vero che questi sono anche i muscoli più forti del corpo umano, ma si cerca di sfruttare anche i muscoli delle braccia e della nuca essendo nel volo a trazione muscolare molto utile qualsiasi aumento di energia.

Già nell'apparecchio a trazione muscolare del francese Givaudan del 1913 si trova un congegno che oltre a sfruttare la forza dei muscoli e delle gambe sfrutta anche quella delle braccia. Tale congegno consiste in una leva in posizione verticale situata nel centro. Mentre la parte inferiore della leva viene spinta in avanti stendendo le gambe, la parte superiore viene tirata all'indietro dalle braccia, cosìché avviene un movimento molto simile alla remata.

La costruzione di Everling e Offermann è basata sullo stesso principio. La trasmissione della forza avviene nella stessa maniera come sul sedile mobile di una barca a remi, con la sola differenza che il centro di gravità del corpo riposa e vengono invece spostati i punti di attacco delle braccia e delle gambe. Questo congegno di azionamento ben ideato, che tocca perfino il problema dell'azionamento dei comandi, è stato presentato per il brevetto, ma non accolto. Notevole l'obiezione fatta dall'Ufficio brevetti del Reich contro l'azionamento ad ali, la quale nega il valore pratico all'azionamento a trazione muscolare di un apparecchio, dato che l'uomo può fornire solamente 1/6 e al massimo 1/3 CV.

Poiché però la forza umana trasmessa resterà sempre limitata, malgrado tutti gli impianti più ingegnosi, si cerca di aumentare la potenza con «immagazzinamento di energia».

Oskar Ursinus ha dato molti consigli in questo campo e fatto già parecchie proposte per l'esecuzione pratica.

Egli, per esempio, propone dei cavi elastici che rappresentano in certo qual modo i noti motori elastici dei modelli ingranditi. Consigliava una fune elastica rivestita, di 13 mm. di grossezza, che pesi 127 gr. ogni metro. Questo grande motore elastico viene annaspato per mezzo del solito congegno a pedaliera mentre l'elica viene fermata da un impianto adeguato. Nel lancio l'elica viene liberata e la forza immagazzinata nell'elastico la aziona. Gropp ha esaminato la quantità di energia che è possibile «accumulare» in questa maniera. Secondo lui una fune elastica tesa (4,1 mm.) dà su un kg. di peso un'assunzione massima di lavoro di circa 550 m./kg. Se un tale «accumulatore di energia» elastico viene caricato per mezz'ora (come lo permettono gli ordinamenti del concorso della Società Politecnica - paragr. 2) in un lavoro regolare, la forza trasmessa, se lo sfruttamento avviene in alcuni secondi, è di 405 m./kg. (5,4 CV) per ogni chilogrammo di fune elastica con un grado di efficienza del 63%. Come si vede, si possono sfruttare grandi energie per l'apparecchio a trazione muscolare. Però è di molta importanza che l'impianto di deposito di questo accumulatore di energia pesi il meno possibile. Per raggiungere questo è necessario, come propone Ursinus, sfruttare gli elementi di costruzione dell'apparecchio

stesso depositando i cavi elastici p. es. nei portatori che congiungono l'impenngaggio con le ali costruite a questo scopo in tubi di metallo leggero. Questa disposizione ha anche il vantaggio che le forze di torsione manifestantisi vengono valorizzate nei migliori dei modi.

Un altro genere di «accumulatore di energia» che Ursinus propone è quello ad aria compressa. L'elica viene unita direttamente con un motore ad aria compressa e l'effetto sarebbe anche qui uguale a quello dei modelli volanti, solamente ingrandito.

Quale serbatoio dell'aria compressa, che l'aviatore carica prima del lancio e alimenta durante il volo, potrebbe essere anche qui il tubo in metallo leggero che porta all'impenngaggio, che dovrebbe naturalmente essere trasformato secondo

le esigenze. Ma si può nella stessa maniera applicare il proprio serbatoio. Ursinus ricorda a questo proposito i piccoli motori ad aria compressa costruiti dalla Frankfurter Maschinenbau A. G. già Pokorny & Wittekind per le trapanatrici. Pesano solamente sei chilogrammi ed a 6 atm. forniscono 1 CV.

Un terzo tipo di accumulatore di energia sarebbe quello del volano.

Secondo le esperienze di Gropp, un volano d'acciaio di 200 mm. di diametro e 3,5 chili con una velocità periferica di 200 m/sec. assume un lavoro di 1300 m/kg. per chilogrammo di peso. Salendo quindi al limite massimo della velocità periferica (circa 275 m/sec.), il valore aumenta a 2440 m/kg. Questo sarebbe il quintuplo valore di fronte all'accumulatore elastico. Però qui c'è una deduzione errata, poiché come dice lo stesso Gropp — «a questa grande velocità periferica la resistenza dell'aria del volano è tanto grande che il grado di efficienza diminuisce di molto, cioè un immagazzinamento è possibile solamente per breve tempo».

verse vie per l'accumulamento di energia ed è la pratica che dovrà indicare quella giusta.

È importante, in ogni caso, che nell'accumulamento di energia ci è dato un mezzo di aumentare almeno in maniera provvisoria la forza necessaria.

Anche il problema così difficile del lancio diventa più facilmente solubile con questa possibilità.

APPLICAZIONE E SFRUTTAMENTO DELL'ALA FISSA

Dando uno sguardo retrospettivo alle possibilità dell'uso dell'apparecchio ad ala fissa per la soluzione del volo a trazione muscolare dobbiamo ammettere che le speranze per uno sviluppo soddisfacente sono in questo momento molto fondate. Se anche i successi pratici sono ancora assai pochi,

colli, ciò che in parte si deve ascrivere alle difficoltà finanziarie e di materiale con le quali i pionieri di una nuova idea dovevano combattere più che alla difficoltà del problema stesso, i voli di Duennbeil dimostrano che abbiamo già oltrepassato l'epoca dei «salti». In nessun punto delle considerazioni finora fatte si è potuto constatare un abisso insormontabile tra la teoria e la pratica. I pesi di costruzione, finora raggiunti dalla pratica, si adattano bene al valore richiesto per il volo muscolare. La forza di trazione dell'elica azionata dalla forza umana sta molto vicina al limite del valore necessario al volo. In nessun punto le difficoltà sono talmente grandi da doverci scoraggiare.

Dove condurre ora la via nell'ulteriore

sviluppo? Certamente il problema più difficile è quello del lancio. Sarebbe inutile provare lo stesso lancio degli apparecchi a motore. L'azionamento del carrello quindi deve essere in ogni caso tentato se non si vuole usare, come nella costruzione di Haessler e Villinger, il cavo elastico di partenza. Distarsi del carrello della bicicletta dopo la partenza, come lo propone Gropp, non dovrebbe mutare molto le difficoltà esistenti. L'apertura alare deve essere mantenuta più piccola possibile. In nessun caso si dovrebbero oltrepassare i 10 m. Sarebbe raccomandabile la costruzione di un biplano con ala superiore grande e ala inferiore piccola, quindi un apparecchio sesquisplano.

Certamente in questo modo l'apparecchio perde molte delle sue qualità di veleggiatore, ma le buone esperienze che si sono fatte recentemente con veleggiatori di apertura alare in proporzione piccola («Windsplel» tipo «D 28» del Gruppo aero-

nautico accademico di Darmstadt) incoraggiano a questo passo. Il vantaggio della piccola apertura alare sta nel fatto che si raggiunge in primo luogo un peso minore e poi una maggiore facilità di trasporto e di immagazzinaggio. Per non svalutare la seconda ragione facciamo notare che Zashka il cui monoplano aveva un'apertura alare di 22 m. poteva mettere nell'avvicinamento il suo monoplano solamente, se smontato, ciò che richiedeva un lavoro di più ore per 8-10 uomini prima di ogni partenza.

Un altro punto importante è quello di costruire l'apparecchio con stabilità trasversale automatica per alleggerire il pilota nel suo sforzo fisico e spirituale. Anche questo è possibile oggi, come lo dimostra l'apparecchio di Mignet, l'«Himmelslauf», che non ha l'allettone ed è pure molto stabile.

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

(Continuato)

CRONACHE ANEDDOTICHE DELLA GUERRA AEREA

«BURRASCA»

— Non senti niente?
— E che vuoi che senta? Pioggia, diluvio, cateratte d'acqua. Questa baracchetta che tremo e che ci vuol cadere addosso...
— A me pare di udire uno che piange...
— Hai le orecchie buone, tu, lo non odo proprio nulla... Uno che piange?
— Sì... Ma non è un cristiano, deve essere una bestiola...
— E che! Le bestie non sono cristiane?
— Sta zitto ed ascolta... E' forse un cane...

— I due avari cacciano la testa fuori dell'assito e percepiscono nettamente il guaito di un cane.
— Te lo dicevo io che era una povera bestiola...
— Che è certo cristiana e chiede l'aiuto di due cristiani come siamo noi... Ho capito.

— Che facciamo?
— Be'... Si esce e si cerca. Ci bagneremo, ci inzupperemo, lo so. Ma non c'è scelta. Quel poverino ci chiama.

Ed il nuovo ospite dell'aeroporto è accuratamente asciugato con una camicia sbrindellata.

Intervengono altri avari ed un ufficiale:

— Oh, bello, bello e bello!
— Guarda che occhi!
— E che coda!
— Il colore, il colore! Avete visto mai questo mantto marrone così graziosamente chiazzato di nero?

— Che razza è?
— Eh, la razza! Come si fa a dirlo!
— Incrocio, incrocio ti dico... Il che...
— ...non impedisce che questa superba bestia abbia ereditato le virtù dei progenitori.

— Battezziamolo. Tenente, a voi il nome.
— Il nome, il nome... Chiamiamolo «Burrasca». Ricordo di questo tempaccio...

I giorni successivi, con il sole fiammante e con la terra secca, il bel Burrasca ti ha spesi nel fare la conoscenza dell'eccezionale aeroporto, i luoghi, le persone, gli apparecchi.

Modello ad elastico, elica monopala, di Sebastiani e Annunziato.



— E se aspettiamo che l'acquazzone finisca?

— Già! Così finisce anche lui... Su, coraggio, facciamo un salto.

E i due balzano fuori. D'intorno non c'è acqua, ma densa fanghiglia ed i piedi vi si affondano del tutto. Il cane certamente si dovrà dibattere per mantenersi a galla.

— Ecco! Col naso di fuori...

— Sì, sì. Lo vedo.

Il cane è tratto presto in salvo e portato in baracca. Imbrattato di mola che fa pietà.

— Bagno in tinozza, subito!

Ed il lavaggio è operato a meraviglia.

In un latta di benzina vuota.

— Un asciugamani!

Ora, qualsiasi cane si sarebbe limitato ad una visita sommaria, trotterellando per il vasto campo e scodinzolando dinanzi agli aviatori, ma Burrasca no. Egli, da autentico rappresentante di intelligenti e forti generazioni di cani, ha compiuto non dico la visita accurata, ma un esame minuto ed attento. Tal quale l'avrebbe fatto un ispettore dell'Alto Comando.

Un aeroporto unico al mondo, ottimamente mascherato in un'ampia cornice di campi coltivati. Piantagioni e collinette fiorite. Infinità di alberetti, Mandorli, viti, aranci, nespoli. Svariate tonalità di verde cromatiche alla terra gialla della distesa del campo aviatore vero e proprio. Si arriva a questo dopo chilometri e chilometri di strada serpeggiante e sconnessa tra spol-

liere di fichi d'India e nel fitto delle erbe e del frumento. Qui, tra le vampe di sole ed i rari soffi del vento, il rombo dei motori. In lontananza qualche cantilena sperduta di contadini intenti al lavoro campestre.

C'è quiete, adesso, sul campo. Si sta sul chi vive però. A ridosso di una baracca stanno alcuni aviatori. Infilati, tutti gialli e paracadute alla schiena. Piloti da caccia. Davanti si allineano gli apparecchi. Muso in direzione della pista di partenza. Fusoliera a pesce. Ali corte e basse.

E Burrasca che fa? Gironzola, gioca con gli avieri, si fa volentieri accarezzare, si distanzia di quando in quando ed a volte per ore intere non lo si vede. Ispezioni e perlustrazioni. Assai spesso si sofferma a fiutare un giaccone avanzo del nemico: l'ala di un caccia bucherellata da proiettili.

NOZIONI ELEMENTARI DI AERODINAMICA

(Continuazione dal numero precedente)

Il rapporto dei valori di ogni coppia, cioè l'efficienza E, serve di confronto tra i profili, poiché indica quanto un'ala può portare, in paragone ad un'altra, a parità di resistenza. Ad esempio, con un'ala di efficienza 20, con la spinta di 1 Kg. si riesce a sostenere il carico di 20 Kg. Nel

sezioni di tale retta con le curve, determinando sulle scale verticali i valori relativi. Ad esempio per $i = + 6^{\circ}5$ si ha:
 $C_p = 0.335$;
 $C_r = 0.0186$;
 $E = 18$.

La figura 4 rappresenta un diagramma polare. In questo genere di diagrammi, la portanza è funzione della resistenza. L'asse delle ascisse porta la scala della resistenza, l'asse delle ordinate porta quella della portanza. Le incidenze sono segnate, come si vede, lungo la curva del diagramma, che è chiamata polare.

Anche in questi diagrammi, molto spesso i valori della resistenza e della portanza sono moltiplicati per 100.

La lettura si esegue tracciando, dal punto della polare corrispondente all'incidenza data, una retta verticale ed una orizzontale. Si leggono senz'altro, sulle relative scale, i valori di C_r e di C_p . La efficienza è data dal quoziente dei due valori trovati: in alcuni diagrammi le efficienze sono date da rette che partono dall'origine e delle quali si considera quella che passa per il punto della polare di incidenza data.

Ad esempio, per $i = + 8^{\circ}$ si ha:

$C_p = 0.3925$;
 $C_r = 0.025$;
 $E = \frac{0.3925}{0.025} = 15.7$.

Aeromodellisti veneziani e rodigini sui pendii euganei.



Giunti a questo punto del racconto, dopo il breve accenno fatto della popolarità raggiunta da Burrasca fra la popolazione dell'aeroporto e vicinanza e dopo l'elogio della sua lodovole curiosità di tutto sapere e di tutto conoscere, bisogna ora aggiungere che il nostro protagonista una sola cosa ignora e non vuole conoscere affatto: il ricovero, o paracadute o parascheggia. Non ci è mai entrato e non ci vuole entrare.

— Burrasca, qua. Bada che qua si sta al sicuro quando sparano...

Non c'è verso. Non ci entra. Scuote la testa e scappa via. La trincea gli fa orrore.

Intanto accade che una sera con una sottile fetta di luna in cielo la sirena cantò lugubramente e si verificò un serio attacco inglese. Bombe e contraerea jecero molto fracasso. Non ci furono danni eccessivi e nessun uomo fu ferito. Il solo ferito fu lui, Burrasca, che non corse sotto nessun riparo. Quasi quasi una scheggia gli stava strappando una zampetta. Ferita grave. Per guarire ci vollero parecchi giorni di cure. E dovette parecchio soffrire, poiché dimagrì tanto che sembrava piccino piccino. Lamenti, mugolii? Niente di tutto ciò. Burrasca sopportò il dolore e la malattia stoicamente, senza quiriti e senza infastidire nessuno. Aveva soltanto gli occhi malinconici ed aspettava pazientemente la guarigione.

— Ben ti sta, cattivaccio. Ti serva per lezione. Un'altra volta...

Un'altra volta?... Ma era o non era Burrasca un cane di guerra? La seconda volta e la terza e la quarta volta, ad ogni considerata incursione nemica, Burrasca si trasformava e, facendo onore al suo nome diventava un osso, un diavolo. Si lanciava nel mezzo del campo, interamente allo scoperto, ed abbattuto così forte contro l'incursore che sembrava abbattessero quattro grossi e feroci cani e non uno buono e mite come lui.

E la conclusione fu che un giorno il più incallito pilota da caccia, tirandogli un orecchio, gli disse:

— Be', ho capito, Burrasca. Domani ti porto in volo con me. Ed insieme faremo la guerra a questi rompicatole di inglesi.

caso numerico precedente si è visto infatti che con $E = 20$, si riesce a sostenere il carico di 6 Kg. con la spinta di 0,3 Kg. valori che stanno fra loro appunto nel rapporto 20 dato dall'efficienza aerodinamica.

Altro elemento importantissimo dell'ala è l'allungamento, che si indica con la lettera greca λ (lambda). Si intende per allungamento il rapporto fra l'apertura alare b e la lunghezza della corda media l . Tale rapporto equivale al valore del rapporto fra il quadrato dell'apertura alare b^2 e la superficie alare S . Questa seconda espressione si usa qualora sia difficile, data la forma dell'ala in pianta, stabilire la lunghezza della corda media.

$$\lambda = \frac{b^2}{S}$$

Praticamente, un'ala di 10 m. di apertura e 1 m. di corda media, ha allungamento 10; se l'ala è di forma complessa, ma con la stessa superficie di 10 mq., si ottiene ugualmente l'allungamento

$$\lambda = \frac{10 \times 10}{10} = 10$$

I risultati delle esperienze eseguite con ogni profilo, per determinarne le caratteristiche, vengono rappresentati nei diagrammi, che di solito sono nella forma ortogonale, od in quella polare.

La fig. 3 rappresenta un diagramma ortogonale. In questo genere di diagrammi, la portanza, la resistenza e l'efficienza sono funzioni dell'incidenza. L'asse delle ascisse porta la graduazione dell'incidenza i ; l'asse delle ordinate porta tre scale: una relativa a C_p , che chiameremo brevemente (salvo indicazione diversa) portanza, una relativa a C_r , che chiameremo brevemente (salvo indicazione diversa) resistenza, la terza relativa a E . Di queste tre scale, molto spesso le prime due sono moltiplicate per 100; perciò i valori che si leggono andranno, nei calcoli, divisi per 100.

Nel diagramma sono tracciate tre curve: quella segnata con C_p è la curva della portanza, quella segnata con C_r è la curva della resistenza, quella segnata con E è la curva dell'efficienza. La lettura si esegue tracciando una retta verticale passante per il valore dato dell'incidenza, sulla scala orizzontale. Quindi si tracciano tre rette orizzontali passanti per le inter-

sore; in linea generale si può dire che i profili hanno bassa tanto la portanza che la resistenza; aumentando lo spessore, aumenta la portanza, ma aumenta anche, notevolmente, la resistenza.

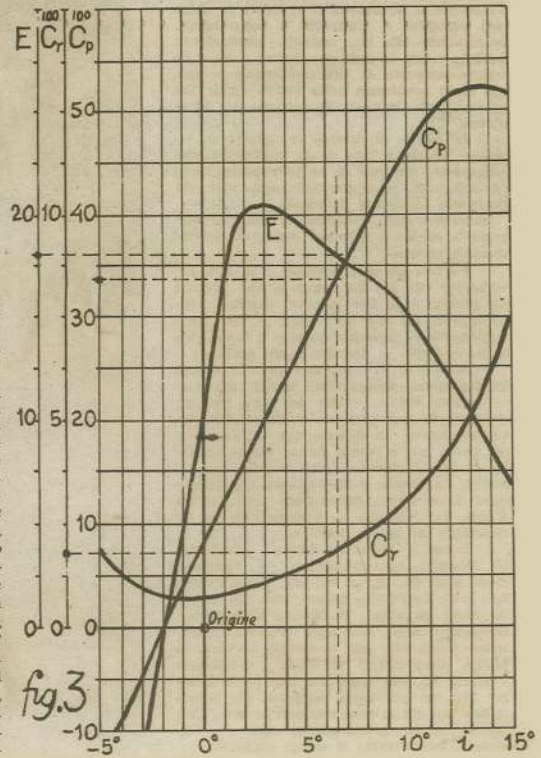
Per le variazioni di forma del ventre (il dorso è sempre convesso) i profili si dividono in biconvessi, piano-convessi, concavo-convessi. I primi hanno il ventre convesso, e possono essere simmetrici o asimmetrici, secondo che il ventre sia uguale o no al dorso; i secondi hanno il ventre concavo. Di questi profili, i biconvessi simmetrici hanno bassa tanto la portanza che la resistenza; passando agli altri aumenta la portanza, ma aumenta anche, notevolmente, la resistenza.

In base a queste proprietà e secondo le

AEROMODELLISTI!
 Inviare a L'Aquilone i disegni e le descrizioni dei vostri modelli ben riusciti. Compenso minimo per i modelli pubblicati
LIRE 30
 Firmare con chiarezza e non dimenticare l'indirizzo

considerazioni che ne nascono, si può procedere a una prima scelta del profilo. Per prima cosa, si può dire che se il modello che si progetta deve avere forte velocità, sarà sufficiente piccola portanza e sarà necessaria piccola resistenza (formule 1) e 2) del presente capitolo). Se il modello deve essere pesante e lento, sarà necessaria forte portanza mentre non è necessario cercare di avere la minima resistenza. Le buone condizioni sotto un punto di vista (alta portanza, per alta velocità da ottenere) sono a detrimento dell'altra condizione corrispondente (forte portanza con bassa velocità ottenibile, o bassa portanza, con piccolo peso sollevabile). Oltre alla scelta, in linea generale, del profilo, è necessario determinare anche l'incidenza più adatta allo scopo che si vuol raggiungere, poiché, variandone il valore, la variazione della resistenza è diversa da quella della portanza. Perciò, anche in questo caso, si può dire che un modello veloce, dovrà avere incidenza di minima resistenza, mentre un modello pesante, dovrà avere incidenza maggiore, con grande portanza, a scapito della velocità.

(Continua) **GIORGIO BACCHELLI**



Per mancanza di spazio si rimanda la pubblicazione della Posta Aerea

Il segreto

romanzo

(Continuazione dal numero precedente)
PARTE SECONDA
I.

Il signor Silvestri smise di gridare ordini alle squadre di lavoratori negri che accatastavano tronchi d'ebano rozzamente squadrati, e si voltò verso chi da qualche momento stava tirandolo per la mezza manica della camicia.

— Che c'è, Ayar? — domandò al servo che lo chiamava.

— Padrone, essere arrivati due signori molto importanti che avere dato a me questa lettera per voi, padrone.

Silvestri scorse rapidamente il foglio che il negro gli porgeva e che recava il timbro del consolato italiano. Conteneva poche parole:

«Caro camerata, — dice — Vi presento il nostro connazionale commandator Verna, arrivato in questi giorni dall'Italia. Egli, che mi è stato calorosamente raccomandato dalle autorità italiane, ha bisogno di alcune informazioni che solo voi, credo, siete in grado di fornirgli. L'interesse che egli annette a queste informazioni è dimostrato dal fatto che egli è giunto dall'Italia in volo, con un aeroplano acquistato precisamente per questo scopo. Son certo che accoglierete il commandatore e il suo pilota con la Vostra ormai tradizionale cortesia».

— Caspita! — mormorò Silvestri. — E che sarà?

— Si passò rapidamente sul viso grondante di sudore un panno umido che aveva a portata di mano e mosse incontro ai due visitatori i quali, varcato il cancello, s'eran fermati guardandosi attorno con curiosità.

— Siete il commandator Verna? — domandò Silvestri rivolgendosi cortesemente al più anziano dei due.

— Precisamente — rispose questi, salutandolo. — E questo è il pilota aviatore Mario Rossi — soggiunse, presentando il compagno.

— Io sono Silvestri. E son felicissimo di mettermi a vostra disposizione. Insieme con la fattoria e i miei dipendenti. Lasciate che vi conduca all'ombra, prima, perché il sole da queste parti è pericoloso per chi non vi è assuefatto. Sostatevi se vi ricevo in abito così succinto; — s'affrettò a soggiungere, accennando alla sua camicia ampiamente scollata e con le maniche corte — ma è la tenuta consueta di noi «africani», e non ero stato prevenuto della vostra visita. Da questa parte, signori. Vi precedo per farvi strada.

— Li guidò, attraverso le cataste di legname pregiato, fino a un padiglione che sorgeva sul margine di un folto bosco, tutto circondato da rigogliosissime palme che producevano un'ombra deliziosa.

Sedettero sulla veranda, in comode poltrone a sdraio e Silvestri ordinò a un domestico accorso:

— Portaci da bere, Gambè, e di alla governante che ho due ospiti e che prepari da pranzo e le due migliori camere della foresteria. Ed ora son tutto a voi, commandatore — proseguì quando il domestico si fu ritirato. — In che posso servirvi?

— Anzitutto vi ringrazio per la vostra cordialissima accoglienza, signor Silvestri — rispose Verna — che del resto non mi stupisce da parte di un compatriotta del vostro merito. In quanto alla ragione che mi porta qui è presto detta: cerco notizie di un tal Guglielmo Verna e della sua famiglia, la moglie e un ragazzo, che passarono dalla vostra concessione una decina d'anni fa. Non ho la pretesa che ve ne ricordiate di primo acchito...

— Verna... Guglielmo Verna... — mormorò Silvestri concentrandosi. — Vediamo, Dieci anni fa... E' un bel po'. Qui eravamo agli inizi. La foresta dappertutto. Un lavoro da cani. Malaria... Bisognava disboscare... bonificare. Molti dei miei lavoranti morivano; quelli che non morivano avevano la febbre dieci giorni su venti... Guglielmo Verna! Ah, ma aspettate, che forse ci sono. Era un bell'uomo, asciutto, che dimostrava più età di quel che non avesse... Ora che ci penso, assomigliava molto a voi, aveva i vostri occhi, la vostra corporatura... Un vostro parente, per caso?

cheza che occorrevo uomini soli per quel lavoro di preparazione, che fu durissimo, potete credermi. Non c'erano né case, né assistenza medica efficace, né strade... Tutto da fare, da inventare... Lavoro di pionieri in un clima perfido. Gli dissi che avremmo potuto intenderci se avesse rimandato la famiglia in Italia, per richiamarla più tardi, a cose sistemate; o magari se la avesse mandate anche soltanto a Brazzaville o a Leopoldville. Mi rispose che non aveva i mezzi per mantenere i suoi lontani e che era venuto al Congo appunto per non restare in Italia.

— E come andò a finire? — domandò Verna, dopo una breve pausa, fissandosi la punta d'una scarpa.

— Non saprei dirvelo, commandatore. In quei giorni mi colse un violentissimo attacco di febbre e mi trasportarono a Brazzaville dove rimasi qualche settimana fra la vita e la morte. Quando ritornai, non trovai più nessuno dei Verna. Mi fu riferito che erano partiti per nord insieme con un tal Garrone, un tipo bizzarro d'avventuriero che li aveva convinti a cercar con lui non so che tesoro o ricchezza nascosta in certe regioni selvaggio del Gabon.

— E non ne avete più notizia? — chiese Verna con un frémite. — Non faceste delle ricerche?

— No, per dir la verità... — rispose Silvestri, con un certo imbarazzo. Forse voi che vivete in un mondo civile non potete farvi un'idea esatta del come vanno le cose qua giù. Gente d'ogni razza e colore arriva, riparte e non se ne sente più parlare. Ha vinto la sua battaglia? L'ha perduta? Chi lo sa? Presi come si è noi stessi dalla lotta d'ogni giorno. non si ha il ter-

po di occuparsene. E poi, come? Per cercare un solo sperduto bisognerebbe organizzare spedizioni costosissime e con gran numero di uomini. Per un po' li attesi di ritorno da un giorno all'altro, ma poi mi dissi che se non tornavano probabilmente o avevano trovato quel che cercavano o avevano raggiunto un centro incivilito in qualche zona africana. Così non ci pensai più fino a quando, qualche mese più tardi, fece ritorno Garrone in uno stato da far compassione. Lui solo.

Segui un silenzio piuttosto lungo che nessuno pareva avesse voglia di rompere.

— Ci vollero parecchi giorni di cure assidue per rimettere quel Garrone sulle gambe e in condizione di spiegarsi in modo intelligibile; ma anche allora pochissimo riuscimmo a capire di quello che veramente era capitato sia a lui che ai suoi compagni. Che ricordasse o no, il fatto è che ogni volta che l'interrogavamo in proposito, o smangiava dando in escandescenze o si rinchiodava in un mutismo feroce o addirittura, nei primi tempi, lasciava la fattoria girovagando a caso per la selva e non tornava che spinto dalla fame o inseguito dalle belve. Per umanità dovemmo lasciarlo in pace e rinunciare ad ogni inchiesta. Ora, lo tentiamo, si può dire, per carità. Vive al margine della concessione, mezzo inselvatichito, tiranneggiando un paio di negri che lo servono e campando coi viveri che gli fornisco periodicamente. E' un po' uno scandalo per la razza bianca, perché è perennemente ubriaco; ma, del resto, che farci? Non mi so decidere a farlo rimpatriare, finirei di rovinarlo. Meglio vale che finisca qui i suoi giorni, tanto più che non credo che ne abbia per molto ancora.

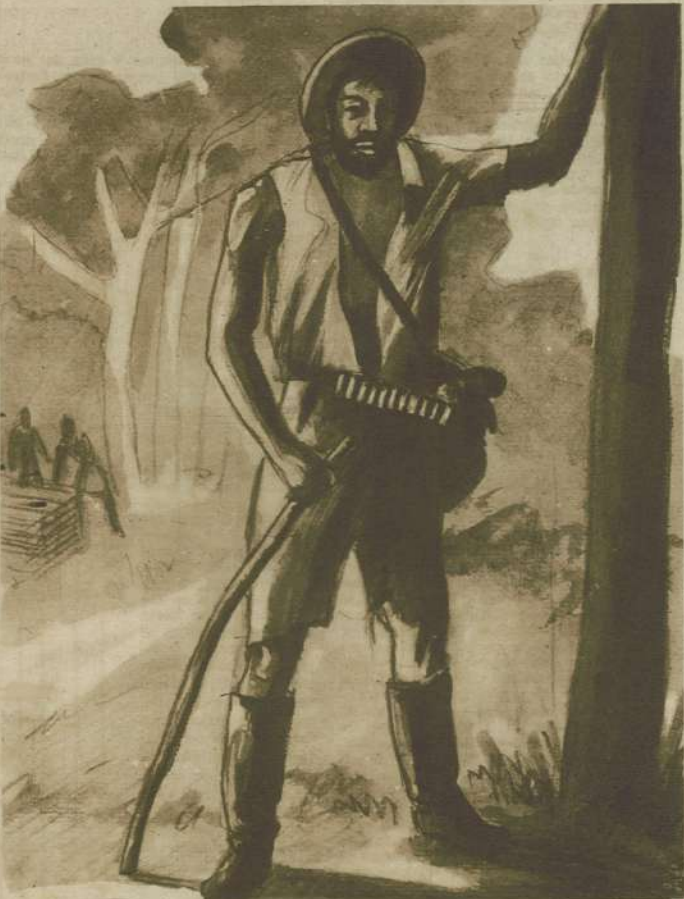
— E... potrei parlare con questo individuo, questo Garrone? — chiese Verna con voce un po' alterata.

— Sì, se proprio ci tenete — rispose Silvestri. — Non sarà un colloquio molto piacevole, però, ve l'avverto. Se credete, possiamo andar subito da lui. Forse, a questa ora, è un po' meno ubriaco del solito.

Si alzarono e si disposero ad avviarsi.

— Forse vi meravigliate che andiamo noi da lui invece di farlo venir qui, ma è un vero orso ed ho perduto ogni speranza di addomesticarlo. Se volete seguirmi, signori, è da questa parte. Lo troveremo nella sua capanna, in quel palmeto giù.

(Continua).



... fece ritorno Garrone in uno stato da far compassione.

PIATELLA

Pirati e ribelli sui francobolli inglesi

(Continuazione vedi numero precedente)

Anzitutto spiegherà la enorme simpatia che spinge la Gran Bretagna per uno dei suoi Dominii, il maggiore, situato nel bel mezzo dell'Oceano Pacifico, di cui forma la parte essenziale: vogliamo dire dell'Australia. Lo strano è che l'Inghilterra che ha sempre nutrito un atteggiamento di sovrano disprezzo per questa lontana terra, popolata con tutti gli avanzi delle sue patrie galere e con i rifiuti umani dei ghetti, degli angiposti, delle vie malfamate di Whitechapel e delle taverne che pullulano fra i formicai umani del Tamigi, diventa improvvisamente benigna verso di essa non appena ai profitti all'orizzonte squallida nuvola foriera di tempesta per i cicli di Albione.

1914 — La Gran Bretagna è impennata nella guerra mondiale contro la Germania. Non paga di farsi aiutare dal mondo intero, ricorre pateticamente alla lontana Australia chiedendo l'imio dei suoi Anzac per difendere la madre patria!

E' bene dire che questi Anzac, che sbarcarono (secondo la strategia di Churchill) a Gallipoli e vennero clamorosamente sconfitti, non erano se non i nipoti e i pronipoti dei forzati, degli avventurieri, dei relegati, dei delinquenti con cui l'Inghilterra aveva popolato il lontano dominio, significando così il Regno Unito...

(continua)

NOTIZIARIO E RASSEGNA DELLE NOVITA'

PORTOGALLO

Ci sono pervenute le due serie di franchigia ad uso della Croce Rossa, emesse rispettivamente nel 1939 e 1940. Anche queste due, nonostante fossero già state annunciate da tempo e classificate nei cataloghi, non erano ancora state viste in circolazione.

La prima serie è composta di quattro francobolli i quali recano le date 1865-1939, corrispondenti alla Fondazione della Croce Rossa nel Portogallo e alla emissione di franchigia, e la scritta « Cruz Vermelha Portuguesa » e sono illustrati con i ritratti di quattro Sovrane lusitane che fondarono le più note istituzioni di beneficenza. Ecco, del resto, le caratteristiche dei valori:

Violetto e rosso (Regina Mafalda, consorte di Don Alfonso I, fondatrice delle « Albergarias » - 1148-1158).

Verde e rosso (Santa Isabella, Regina, moglie di Don Dint, Fondatrice dei Ricoveri per i poveri e di vari Ospedali - 1282-1336).

Marrone e rosso (Regina Donna Leonora, moglie di Don Giovanni II, fondatrice delle « Misericordias » - 1471-1525).

Blu-grigio e rosso (Regina Donna Dulce, moglie di Sancho I, Fondatrice delle « Górgias » - 1175-1198).

La serie di franchigia, per il 1940 si compone pure di quattro valori che a differenza di tutte le precedenti emissioni non recano la croce in rosso e sono di concezione assai moderna. Niente inquadatura del disegno e tinte unite stampate in rotocalografia. Eccoli, nell'ordine, con la descrizione delle vignette:

Azzurro chiaro (Ritratto di Don Alfonso I, Fondatore del Primo Ospedale del Sangue).

Grigio fumo (Giosuani Primo, Fondatore del Pronto Soccorso).

Verde chiaro (Don Luigi I, che, nel 1865, fondò la Croce Rossa portoghese).

Rosso (Allegoria della benefica istituzione: Una grande Croce di rose). In basso sono disposte le due scritte « Inter Arma Charitas » e « 75 anni di esistenza ».

DANIMARCA

Un francobollo di beneficenza a favore degli aiuti all'infanzia è stato recentemente emesso dalle poste di Copenaghen. Esso è illustrato con il ritratto della Principessa Ingrid che ha in braccio la sua piccola Margherita.

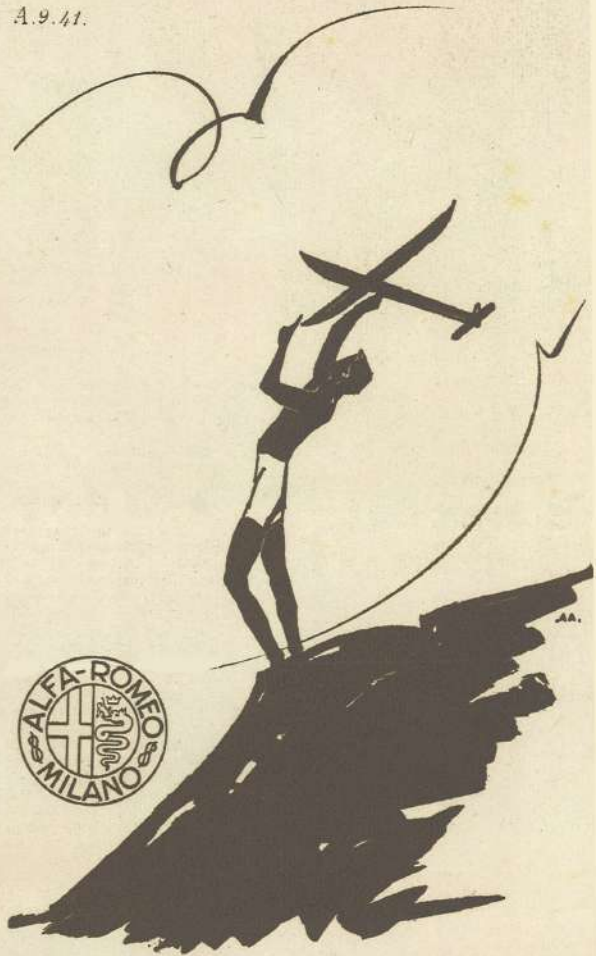
10 + 5 Oere, violetto. Per le tasse è stato emesso inoltre un valore complementare da 6 Oere.

MAURITIUS

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



A.9.41.



*Alcune raccomandazioni:
Fila, come se tu avessi un motore Alfa!*



**Aeronautica
Predappio S.A.**

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO
RICOGNIZIONE CACCIA
SCUOLA TURISMO

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ
CAMPO DI VOLO FORLÌ



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



UNA FORMAZIONE «BRISTOL BLENHEIM» SI È INCONTRATA CON UNA SQUADRIGLIA DI «MACCHI 200».