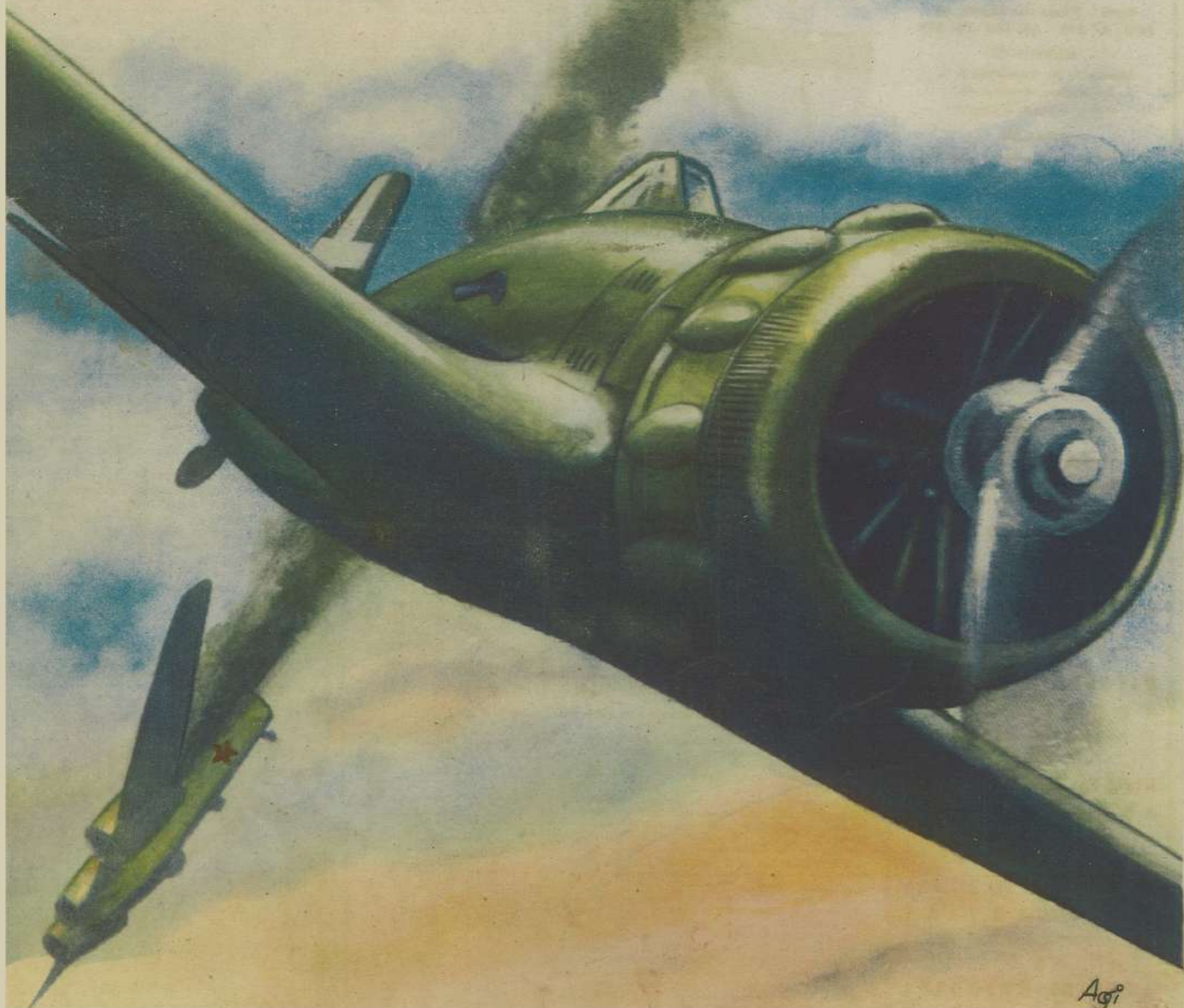


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



ALI ITALIANE NEL CIELO SOVIETICO: UN BOMBARDIERE ROSSO COLPITO DALLA NOSTRA CACCIA.

Direttore: GASTONE MARTINI

Anno XI N. 41

12 ottobre 1941-XIX

Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - RomaEDITO DALL'
**UFFICIO
EDITORIALE
AERONAUTICO**

dipendente del

Ministero dell'Aeronautica

Decreto Min. 371 del 26-6-1940-XVIII

Amministrazione

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

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14
un numero centesimi 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Dille del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - MilanoPrezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonnaEseguiti i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

La corrispondenza diretta a «L'Aquiline», 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'ARIAAbbonamento 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

GARE

BOLOGNA

Dopo la felice «apertura» che il 24 agosto, ebbe la quarta edizione delle gare bolognesi per aeromodelli veleggiatori da pendio — durante la quale, sull'ormai famosa pista di lancio di Col del Frate, l'«I-BORG» di Augusto Borganti con un inaspettato 11'45" poté risalire tutti i punteggi e piazzarsi primo nella classifica di quella giornata — l'attività agonistica dei volenterosi allievi di Paolo Nobili ha proseguito con lodevole costanza.

Nuovamente, domenica 31 agosto, nonostante la mattinata fosse resa piuttosto fredda dalle bizzarre atmosferiche, i giovani concorrenti si ritrovarono sul pianoro occhieggiante verso la tortuosa vallata del Savena e diedero corso alla «seconda giornata» di gara.

La pioggia caduta nella notte precedente, evaporando sotto l'azione del sole — che verso mezzogiorno s'era già scrollato di ogni fredda foschia — provocò certamente il sussistere di condizioni d'aria assai strane e poco favorevoli per un regolare andamento



del volo degli aeromodelli i quali furono alquanto disturbati da un ballo molto mosso e sconvolgente.

Fra tutti i concorrenti che, oltremodo pregiudicati in questa seconda ripresa delle gare dai bisbetici umori di messer Vento, fecero oscillare il cronometro dagli 83" dell'«I-Nora» ai 3'49" dell'«I-ARDI», il solo modello di Giorgio Marinelli poté svincolarsi dalle zone d'aria negative, sbizzarrendosi in acrobatiche evoluzioni prima di sottrarsi, sulla perpendicolare di Monte Calvo, al controllo dei binocoli che per ben 15"3" avevano seguito questa eccezionale volata che entusiasmano tutti gli spettatori.

Domenica 21 settembre — con un forzoso salto nella continuità delle prove programmate, cagionato dalla necessaria minuziosa preparazione per il Concorso Nazionale di Roma e dal bisogno di riassetto generale degli aeromodelli in lizza — si è avuta, dunque, la «terza giornata».

Stante le condizioni meteorologiche molto propizie si sono potuti ottenere risultati soddisfacentissimi e la regolarità della competizione è facilmente intuibile dalla seguente spiciola statistica: modelli partecipanti 27, lanci effettuati 101, con un totale di ore 216" e 36" di volo.

La «rivale» di ieri, in questa terza giornata, è stata offerta dall'«I-LAGOZ» di Roberto Montanari che entrato in una buona tecnica vi ha spiraleggiato elegantemente per 11'42" riprendendo quindi terra — con grande soddisfazione dei suo costruttore che non dovette, così, eccessivamente scomodarsi nel recupero — nelle vicinanze del punto di lancio.

Tutti gli altri concorrenti si aggrarono su quei tempi minori — ma ugualmente apprezzabili — che, a Col del Frate, possono ormai definirsi di ordinaria amministrazione. Una simpatica e significativa nota di alto spirito aeronautico e patriottico è stata portata, dopo l'alza-bandiera, dal triplice alala che gli aeromodellisti convenuti a Col del Frate hanno voluto elevare in onore del «vecchio» camerata Winsdor Pederczoli il quale, trasformatosi ora in audace ufficiale pilota cacciatore, ha recentemente dato smagliante saggio della sua profonda preparazione di volatore e di combattente con l'abbattimento di due bombardieri nemici riuscendo inoltre, con un fortunoso atterraggio, a riportare alla base il proprio apparecchio nonostante le gravi avarie subite.

Per questo suo valoroso comportamento l'ex aeromodellista della Scuola di via di Reno s'è meritata una medaglia sul campo, e, venduto a nobilissimo esempio anche per gli altri camerati (tra i quali i bolognesi avranno ancora Carretto Adolfo e Mazzanti Guido) che, usciti dalle file dell'aeromodellismo, ora trasfondono la loro passione aviatoria e la loro fede fascista nelle invitate schiere dell'Arma Azzurra.

Ed ecco i risultati conseguiti nella «seconda giornata»:

1. I-BOIA di Marinelli Giorgio, con 15"3".

punti 903; 2. I-ARDI di Guizzardi Paolo, con 3'49"; punti 229; 3. I-FROZ di Franceschi Ferruccio, con 3'7"; punti 167; 4. I-EMBO di Marzocchi Ettore, con 2'56"; punti 176; 5. I-ZANA di Zanetti Cesare, con 2'54"; punti 174; 6. I-BEBI di Pritoni Gilberto, con 2'45"; punti 165; 7. I-LAGOZ di Montanari Roberto, con 2'28"; punti 148; 8. I-TOMM di Galletti Gilberto, con 1'59"; punti 119; 9. I-PAOL di Marescalchi Paolo, con 1'56"; punti 115; 10. I-MOVA di Cuniberti Pierchille, con 1'39"; punti 99; 11. I-ALVE di Fantini Inerio, con 1'36"; punti 96; 12. I-GUAI di Pedretti Edmondo, con 1'33"; punti 93; 13. I-TOSO di Lalli Franco, con 1'25"; punti 85; 14. I-GOBO di Coragli Giorgio, con 1'22"; punti 82; 15. I-GIGI di Arceselai Luigi, con 1'2"; punti 80; 16. I-ADOL di Rappini Adolfo, con 1'; punti 80; 17. I-GULZ di Guizzardi Mario, con 47"; punti 47; 18. I-SERZ di Contini Sergio, con 38"; punti 33; 19. I-NORA di Poli Giorgio, con 33"; punti 33.

Nella «terza giornata», invece, la graduatoria è stata la seguente:

1. I-LAGOZ di Montanari Roberto, con 11' e 42"; punti 702; 2. I-SERZ di Contini Sergio, con 6'58"; punti 418; 3. I-ALVE di Fantini Inerio, con 4'18"; punti 258; 4. I-FEBO di Tommasi Alfiero, con 2'45"; punti 165; 5. I-NUBE di Acquaserna Pietro, con 2'33"; punti 153; 6. I-ARDI di Guizzardi Paolo, con 2'22"; punti 142; 7. I-ZANA di Zanetti Cesare, con 2'15"; punti 135; 8. I-EMBO di Marzocchi Ettore, con 2'10"; punti 130; 9. I-FROZ di Franceschi Ferruccio, con 2'5"; punti 124; 10. I-TOMM di Galletti Gilberto, con 1'57"; punti 117; 11. I-GOBO di Coragli Giorgio, con 1'51"; punti 111; 12. I-BORG di Borganti Augusto, con 1'40"; punti 100; 13. I-GUAI di Pedretti Edmondo, con 1'33"; punti 93; 14. I-ADOL di Rappini Adolfo, con 1'31"; punti 91; 15. I-ALFE di Veronesi Angelo, con 1'30"; punti 90.

La classifica generale che dopo la «seconda giornata» di gara era stata così aggiornata:

1. I-BOIA di Marinelli Giorgio punti 1126
2. I-BORG di Borganti Augusto » 705
3. I-GUAI di Pedretti Edmondo » 633
4. I-ARNO di Dellavalle Glauco » 621
5. I-ZANA di Zanetti Cesare » 408
6. I-GOBO di Coragli Giorgio » 408
7. I-ARDI di Guizzardi Paolo » 403
8. I-EMBO di Marzocchi Ettore » 400
9. I-FROZ di Franceschi Ferruccio » 367
10. I-BEBI di Pritoni Gilberto » 344

ha subito, per effetto dei risultati conseguiti nella «terza giornata», queste ulteriori varianti:

1. I-BOIA di Marinelli Giorgio punti 1207
2. I-BORG di Borganti Augusto » 886
3. I-LAGOZ di Montanari Roberto » 883
4. I-ARNO di Dellavalle Glauco » 744
5. I-GUAI di Pedretti Edmondo » 726
6. I-SERZ di Contini Sergio » 707
7. I-ARDI di Guizzardi Paolo » 545
8. I-ZANA di Zanetti Cesare » 544
9. I-EMBO di Marzocchi Ettore » 530
10. I-GOBO di Coragli Giorgio » 519
11. I-FROZ di Franceschi Ferruccio » 491
12. I-ALVE di Fantini Inerio » 450
13. I-NUBE di Acquaserna Pietro » 398
14. I-FEBO di Tommasi Alfiero » 376
15. I-TOMM di Galletti Gilberto » 364

LODOVICO ZAMBONI

GENOVA

Sulle ridenti pendici dei Piani di Creto si è svolta il giorno 14 settembre la seconda gara genovese di veleggiatori, dotata di pre-

mi in denaro messi a disposizione dalla RUNA di Genova.

La gara favorita da una splendida giornata di sole è stata molto emozionante ed ha fatto registrare degli ottimi tempi.

I lanci della mattinata non furono nulla di eccezionale. Edilio Mercatelli segna subito 2'5"; subito dopo è Enrico Dellepiane che con un suo bel modello dall'ala rialzata, passa in testa alla classifica con 2'36". Il modello è perduto di vista dietro ad una lontana collina, ed il suo costruttore si pone subito alla ricerca.

Altri modelli vengono lanciati ma con scarso risultati. Anche Giorgio Braggaglia lancia il suo modellone dal terrificante aspetto di pesceca, ma il vento che improvvisamente ha cambiato direzione, lo ghermisce nelle sue spire vorticosse ed il modello va a sbattere con estrema violenza contro il pendio, danneggiandosi irrimediabilmente.

Visto che ormai il posto non è più adatto, viene spostato il campo verso un pendio meglio orientato. E fu su questo nuovo pendio che si ottennero dei risultati veramente ottimi.

Tutti sono sul principio un po' esitanti nel lanciare, perché il vento soffiava con molta violenza; è Giorgio Scianca, il fortunato vincitore della precedente competizione, che per primo si decide a lanciare. Il modello guadagna immediatamente una diecina di metri di quota, spirala, sempre innalzandosi, sulla cresta e poi si allontana verso nord. Il volo è seguito con molto entusiasmo da tutti i presenti, fino a quando lo si perde di vista dopo quasi dieci minuti di volo sullo sfondo di una lontana nuvola.

Visto che il pendio è ottimo anche Demicheli decide di far partire il suo modello, pur essendo quasi sicuro di perderlo. Appena staccatosi dal pendio sale anch'esso rapidamente, ma molto più veloce del precedente, viene seguito per minor tempo e scompare in distanza.

Fra gli aeromodellisti l'eccezione è grande. Tutti vorrebbero lanciare, ma il timore di perdere il frutto delle loro fatiche, li trattiene.

Ma anche Gaetano Ferrara, un bravo e volenteroso aeromodellista, rompe gli indugi. Il suo modello segue la stessa strada dei due precedenti, ma forse non ben centrato, scampava un po', e scompare dopo 2' dietro il cozzuolo di un monte.

La gara diviene ora animatissima. Tutti sono entusiasti per i magnifici voli; un folto gruppo di villeggianti e di cacciatori segue con vivissimo interesse l'andamento della gara.

Anche il bel modello di Dante Mangini non è da meno degli altri, e innalzatosi rapidamente, veleggia a lungo sulla valle, fino a quando i nostri occhi, che sono addirittura allucinati dallo sforzo di seguirlo contro l'azzurro cielo, lo perdono di vista in altezza.

Seguono altri voli di cui uno degno di nota del modello di Enzo Barberini, che scompare anch'esso dietro i lontani monti.

Verso le ore 17 la gara ha termine e prima di levare il campo, ritorna lo sfortunatissimo Dellepiane, mesto e sconcolato, che per tutto il giorno si è aggrato per boschi e valli alla ricerca del suo modello. Poco dopo appare anche Ferrara che, perduto il suo modello, riuscì però a rintracciare quello di Barberini.

In complesso la manifestazione si può dire completamente riuscita. Quasi tutti i modelli erano ben progettati e accuratamente costruiti; poche furono le scassature, ma purtroppo cinque modelli... non ritornarono alla base.

Ecco la classifica:

1. Giorgio Scianca, tempo 9'50"; 2. Dante Mangini, tempo 6'30"; 3. Livio Demicheli, tempo 5'10"; 4. Enzo Barberini, tempo 4'; 5. Augusto Massara, tempo 3'20"; 6. Mario Ferrari, tempo 3'10"; 7. Dellepiane Enrico, tempo 2'36"; 8. Edilio Mercatelli, tempo 2'5"; 9. Gaetano Ferrara ed Enzo Bossi, tempo 2'; 10. Giorgio Braggaglia ed Ercoli Battistino, tempo 45".

LIVIO DEMICHELI



Siluranti aeree nel Mediterraneo

Tutti voi che seguite con ardente passione lo svolgersi delle imprese vittoriose dei nostri soldati di tutte le armi e particolarmente di quelle dell'arma aerea, avrete già letto i resoconti, chissà su quanti giornali, delle azioni delle squadriglie di aerosiluranti nel Mediterraneo nei giorni 26, 27 e 28 settembre. Qui, dunque, in questo vostro settimanale cosiddetto di vulgarizzazione metteremo ora in rilievo soltanto delle considerazioni formulate dai tecnici dell'arma, da coloro, insomma, che seguono lo sviluppo e l'affermarsi della silurante aerea fin dal suo nascere.

certa distanza dall'obiettivo prescelto, si scompongono per mettere i singoli velivoli nelle condizioni di avvicinare la nave nelle migliori possibilità di lancio. La nave, attaccata dagli aerosiluranti, cerca in genere di fare violente accostate per rendere difficile il puntamento ed il lancio del siluro. Per questo gli aerosiluranti che compongono la pattuglia al momento opportuno si distanziano e si

dirigono, in posizione diversa, verso la nave, in modo che almeno uno dei velivoli possa avere la nave nelle migliori condizioni di puntamento e di lancio. Le difficoltà che gli aerosiluranti incontrano per la loro azione sono diverse: ma le principali sono quelle offerte dalla cattiva visibilità, dal tiro di sbarramento effettuato da bordo delle navi e dalla difesa di protezione aerea nemica delle navi stesse.

fumo nero tendenti a limitare la visibilità degli obiettivi. Superare questa barriera di fuoco significa avere già vinto un ostacolo tremendo.

Quando poi gli aerosiluranti hanno superato questo ostacolo a brevi distanze dalle navi, sono investiti dal tiro concentrato delle mitragliatrici. Queste mitragliere di otto canne che sparando ruotano su se stesse formano a due-tre chilometri di distanza una rosa di tiro ampia nella quale agisce un volume di fuoco terrificante. Contro questi ostacoli, contro queste barriere di fuoco, va lo spirito degli aviatori italiani.

LA SETTIMANA ESTERA

L'eccesso di ottimismo con cui venne accompagnata la notizia, da noi riferita recentemente, del progettato trasporto in volo degli aerei americani destinati alla Gran Bretagna, ha ceduto il posto a più malinconiche riflessioni sotto l'esame della fredda realtà. Ora sono gli stessi giornali americani che mettono in rilievo le difficoltà che si oppongono alla pratica attuazione di tale progetto. Anzitutto viene lamentata una grande

penuria di personale addestrato ai voli oceanici, ed inoltre mancherebbe un qualsiasi attrezzato servizio di informazioni meteorologiche, indispensabile per un percorso aereo lungo più di 5.000 chilometri. Si pensi poi anche alla difficoltà di far tornare sollecitamente in Patria gli aviatori americani adibiti a questo servizio.

Infine, si ricorda la precedente recente esperienza: degli aerei inviati direttamente in volo alla Gran Bretagna attraverso l'Atlantico del Nord sono andati perduti in media due ogni dieci. Questa franchezza, però, che a prima vista potrebbe sembrare ammirabile, nasconde l'abile manovra della critica interventista che chiede insistente, mentre la occupazione delle Isole Portoghesi dell'Atlantico, occupazione che permetterebbe la creazione di una rotta nel suo complesso più lunga ma notevolmente più sicura.

Una interessante statistica è stata pubblicata dalla stampa germanica per mettere in rilievo ancora una volta il vecchio giuoco britannico di ammantare le sue guerre di sfruttamento con i più candidi principi altruistici. Da un elenco di aviatori della R.A.F. abbattuti o presi prigionieri in pochi giorni sul fronte della Manica, elenco corredato dal grado, dal numero di matricola e dal paese di provenienza di ogni singolo uomo, risulta che su 19 piloti neanche uno ha la cittadinanza inglese. Sono difatti 12 canadesi, 3 australiani, 3 neozelandesi ed 1 americano della California.

In condizioni di perfetta visibilità il pilota può stabilire con tutta calma la migliore rotta d'attacco tenendo conto specialmente delle caratteristiche della formazione navale nemica.

Il maltempo, lo foschia, i piovvaschi, le nubi basse, complicano l'azione pur non togliendo la possibilità che essa possa essere effettuata.

Il tiro di sbarramento è anche un ostacolo formidabile. Quando gli equipaggi hanno stabilito la rotta d'attacco e gli obiettivi da colpire, picchiano con i velivoli sul mare e si avvicinano alle navi mantenendosi bassissimi sul livello del mare.

Nelle azioni di questi giorni le forze navali inglesi hanno cercato di creare un primo sbarramento di fuoco impiegando i grossi calibri che lanciavano le loro granate, con un tiro continuo per creare una ostruzione di enormi colonne d'acqua sulla rotta d'attacco che si elevavano a 100-150 metri di altezza.

Un'altra ostruzione, e questa più temibile, gli aerosiluranti la incontrano con le batterie contraeree che creano una barriera di fuoco e il nemico impiega anche granate che determinano piccole nubi di

In previsione di un altro terribile inverno di guerra che segnerà probabilmente la seconda edizione riveduta e corretta dei grandi bombardamenti di quello scorso, gli inglesi stanno perfezionando la loro vasta organizzazione civile contro gli incendi. E' entrata in vigore una nuova legge che obbliga tutti i cittadini, dai 16 ai 60 anni, a prendere parte alla vigilanza contro gli incendi provocati dal lancio di bombe incendiarie. Verranno stabiliti dei turni dai datori di lavoro e tutti, dal direttore al fattorino, saranno tenuti a prestare la loro opera di vigilanza. Sono dispensati da questo servizio soltanto coloro che appartengono al corpo di guardia nazionale, alla difesa passiva antiaerea e le donne e gli uomini che hanno oltrepassato il 60° anno di età.

Con l'inoltrarsi poi della stagione autunnale che in Gran Bretagna salta quasi senza troppe sfumature dall'estate all'inverno, la vita degli inglesi si sta ricucchiando in una triste atmosfera di attesa. In tutta l'Inghilterra si prendono delle misure perché l'attività delle varie città termini nelle prime ore del pomeriggio. Ferrovie, autobus, tranvii, uffici, teatri e cinematografi, chiese e campi sportivi, dovranno terminare la loro attività alle ore 4 del pomeriggio. Chiunque non sarà obbligato a qualche servizio dipendente dallo stato di guerra, dovrà a quell'ora rimanersi in casa.

Secondo i più accreditati organi d'informazione americani, tutti i nuovi tipi di caccia prodotti dalle fabbriche aeronautiche degli Stati Uniti verranno dotati di un cannone di modello unificato che verrebbe piazzato non più nel mezzo dell'elica ma in un punto dell'ala che non viene precisato particolarmente e che non pregiudicherebbe l'armamento caratteristico di ogni singolo velivolo. Si vuol mettere questa notizia in relazione con quella che lo stabilimento della « General Motors » avrebbe iniziato la produzione in gran serie del cannone « Hispano Suiza » per aeroplano, capace di sparare 575 colpi al minuto.

Un'altra Casa americana avrebbe ideato un nuovo dispositivo per il controllo del tiro a bordo degli aerei. Verrebbero utilizzati i telemetri accendendo i comandi in una apposita torretta.

Come si veda, ci stiamo incamminando sulla strada dei grandi sistemi balistici navali. Non per nulla stanno facendo i primi passi, in verità non troppo felici sulla Germania, le corazzate volanti « preaffittate » agli inglesi dagli Stati Uniti.

Ciò che ha dichiarato negli Stati Uniti, in sede accademica, il prof. John O' Nil, Presidente dell'Associazione degli scrittori scientifici, è ora diventato il desiderio numero uno degli inglesi che si accontentano di progetti e di fantasie in attesa del promesso aiuto americano.

Il prof. John O' Nil ha dichiarato dunque che gli attuali studi compiuti sull'Uranio avrebbero fatto intravedere la possibilità di isolare l'energia atomica e che se uno di questi elementi potesse essere contenuto in una bomba di soli tre chilogrammi si otterrebbe un esplosivo capace di scavare una buca di oltre 40 chilometri di diametro e profonda 2000 metri. E gli effetti distruttivi dell'esplosione raggiungerebbero un raggio di 160 chilometri. Gli esperimenti effettuati intorno a questa ira di Dio vengono fatti nel più rigoroso segreto sotto il controllo del Governo americano e crediamo... un po' distanti dalla Casa Bianca.

In ogni modo è augurabile che gli americani non vadano oltre nel decantare il loro futuro prodotto agli inglesi i quali non saprebbero più da che punto tirare la terribile bomba per rimanerne illesi.



Il 30 marzo 1938-XVI, in uno storico discorso tenuto al Senato, il Duce diceva: «Tutta la tecnica del bombardamento è migliorata ed è aumentata, quindi, la possibilità di colpire il bersaglio, anche se in movimento». Sotto l'impulso, infatti, della Sua alta autorità, il problema dell'impiego dei siluri da parte degli aerei aveva conseguita la sua completa soluzione tecnica, suggellata, in quei tempi, dalle più ampie e definitive prove. Poder colpire efficacemente anche le navi in movimento era, infatti, condizione *sine qua non* per l'impiego dei mezzi aerei nel combattimento aereo-navale.

Ma, l'interesse fondamentale per l'aerosilurante era nella soluzione tecnica, premissa al più largo sviluppo avvenire. Ancora in numero relativamente limitato alcuni mesi or sono, i Reparti aerosiluranti della Regia Aeronautica crescono di numero, in un programma di vaste dimensioni, a cui può essere commesso di dire parole decisive. In questo senso l'eroica e sublime prova data dalle Squadriglie aerosiluranti nell'epica giornata del 27 settembre, che si incide tra i più grandi episodi della storia di questa guerra, può essere considerata un'anticipazione e una prova generale: essa convalida la certezza dei giorni più amari che si preparano all'Intrusa del Nostro Mare.

E' dimostrato che velocità e manovra non giovano alle navi attaccate, quando il siluro è lanciato dall'aereo, che, grazie alla sua preponderante velocità, ha modo di scegliere la posizione di lancio più favorevole. E' dimostrata l'altissima probabilità di colpire dal fatto che 17 siluri sono stati mandati a segno su 14 unità nemiche, nel corso della serrata e travolgente azione.

In genere l'attacco degli aerosiluranti contro le navi si effettua con pattuglie di velivoli che ad una certa quota e ad una

Il Duce ispeziona reparti in partenza per la zona di operazioni.



VII^o

il campo dei grilli

Dopo tante discussioni fatte in redazione, sui campi di lancio, al Ministero con ufficiali d'aviazione, alla RUNA con gli addetti all'aeromodellismo e con il Segretario Generale Col. Gandolfi — uomo dalle ampie vedute che per primo, fin da molti anni or sono, ha preso veramente a cuore l'aeromodellismo —, dopo articoli del nostro Baccelli (Deo ex machina dell'aeromodellismo italiano) e nostri (di Mariotti ed altri), ecco la grande sorpresa del VII Concorso Nazionale nel campo dell'organizzazione. Si è avverato finalmente, se pure in modo parziale, il sogno del campeggio per aeromodellisti.

Il vecchio nostro progetto era, in sintesi, questo: radunare in un campeggio nei dintorni di Roma per la durata di almeno dieci giorni tutti i vincitori delle gare eliminatorie provinciali, nonché un certo numero di aeromodellisti di tutta Italia (scelti a parere degli istruttori e dei dirigenti delle varie sedi della R.U.N.A.) che durante l'anno abbiano dato prova di intelligente attività.

Le ragioni che ci avevano indotti ad auspicare un simile raduno-campeggio erano queste: 1) riunire a Roma ogni anno tutti i migliori aeromodellisti italiani; 2) dar modo di intervenire al raduno agli aeromodellisti che, pur essendo provetti, per una ragione qualsiasi indipendente dalla loro capacità, non erano riusciti alle eliminatorie; 3) mettere a contatto, per una decina di giorni, in un campeggio con officina e istruttori di provato valore, tutte le tendenze, tutte le scuole, ecc.; 4) procedere alla selezione fra i migliori per creare i nuclei di aspiranti ai posti di istruttori durante il raduno-campeggio.

Questi, come dicevamo, i vecchi progetti. Ora questi progetti potrebbero (anzi saranno senz'altro) modificati, perfezionati. Ciò che conta è che l'idea sia stata accettata e, in via sperimentale, attuata.

Per la realizzazione di questa importante cosa, che per l'aeromodellismo nazionale è il raduno-campeggio, la RUNA non poteva trovare collaborazione più utile, più naturale della G.I.L. La G.I.L. che ha l'onore e la responsabilità di educare e preparare fisicamente, spiritualmente e, diciamo, professionalmente, la gioventù, può e deve avere a cuore anche i ragazzi che appartengono già, o no, alle organizzazioni dei preaeronautici) si occupano della scienza del volo in modo tutt'altro che generico e con una passione degna della massima considerazione.

Con maggiore spazio e con calma affronteremo più avanti il problema nei suoi dettagli. Ora abbiamo voluto soltanto ricordare i precedenti di quest'idea.

Concorso nazionale dei modelli Volanti

In quanto al campeggio durato tre giorni alla Marcigliana, in quel vastissimo campo della scuola del volo a vela di Roma formicolante di grilli e di piccole locuste, è riuscito una cosa quasi perfetta. La G.I.L., mercede l'esperienza dei suoi dirigenti, i mezzi di cui dispone e l'organizzazione, ha allestito e tenuto il campeggio in modo ammirevole, degno delle più ampie lodi. Circa trecento persone — trecento giovani dai quattordici ai venti anni — hanno trovato ospitalità nelle grandi bellissime tende. Trecento giovani con le loro necessità, con le loro esuberanze, con la loro vivacità sono vissuti per tre giorni cammeratescamente, sorvegliati con occhio paterno dal colonnello Marciano comandante il campeggio e dagli ufficiali della G.I.L. suoi collaboratori. La R.U.N.A. ha contribuito alla buona riuscita del raduno — alle gare con la sua esperienza acquisita nelle passate competizioni e con l'organizzazione sportiva. Si è visto in pratica, in somma, che la R.U.N.A. e la G.I.L. possono, senza creare interferenze, senza suscitare assurde gelosie fra un organo e l'altro, realizzare la più ampia e proficua collaborazione nell'importante settore dell'educazione aeronautica della Gioventù. Tale collaborazione, in armonia anche con la Curia della Scuola, potrà manifestarsi non soltanto in



Approdo alla MARCIGLIANA

Quali infinite variazioni e morattita si potrebbero cavare — a festa finita — dal grande raduno aeromodellistico della Marcigliana?

Festa ricorrente, festa che come certa cul-

afferma di un risultato odierno, sanno subito di progresso, tecnica, civiltà, spirito di comprensione, gara, e prima di ogni altra cosa, superamento di moltissimi pregiudizi borghesi ai quali erano legati gli individui d'una generazione che tende, anche se non fisicamente, a scomparire.

Nato sulla periferia delle città, coltivato come per gioco, non inteso mai come sport o come esercitazione capace di tracciare la via ad una morale corrente, ad una professione, un mestiere, oggi, finalmente, pulsante con tutta la irruenza della gioia giovanile e sbarazzata di migliaia di praticanti, l'aeromodellismo nazionale approda sui campi di volo; e per l'aeromodellismo di tutta Italia trenta grandi tende, una bandiera alata sul pennone, ufficiali, cronometristi, cuochieri, moschetti, torpedoni, altoparlanti sono in attività, in grande attività.

La meccanica importantissima dell'avvenimento si mostra nelle molte sue fasi dalla A alla Zeta. Voli di prova, tentativi, ire rabbiose, incidenti; altrove invece pedane, bilance; un vero commercio, non mancano nemmeno gli imbonitori, riconosciamo visi noti attraverso il materiale fotografico che «L'Aquilone» stampa ogni settimana; e anche insolentamente sussultiamo ascoltando certi nomi affermati quasi semidimentati e temporanei nell'Olimpo dell'aeromodellismo regionale, nazionale, locale.

Scattano le macchine dei cinematografi, ed è questa la prova che la manifestazione diventerà avvenimento, sarà alla portata visiva di tutti, e più sembra di ascoltare si guarda chi si vede. Tutto, i molti uci sono anch'io» con gli eccestra vasti e piacevoli che comporta sempre il giornale cinematografico.

Signore, ragazze, biciclette, merende, torpedoni, tutto alla Marcigliana; e su in cielo aeroplani veri che sono tanto alti da sembrare falsi, e aeromodelli tantissimi che battono squadriglie in libertà.

È il momento degli esclamativi, delle imprecazioni, dei richiami e per tutti della decisione. Questi ragazzi hanno lavorato mesi e mesi, non sono andati al cinema per lungo tempo, hanno trascurato altre occupazioni per dedicarsi allo studio del loro modello, l'hanno fotografato, l'hanno descritto, se lo sono veduto pubblicare sul giornale, si sono fatti un nome fra gli intimi, e ora — diamine — il modello soffre di artrite, di balbuzie, di arteriosclerosi, di molte malattie professionali dell'aeromodellismo. I motori non vogliono saperne di avvitarsi, le eliche si rompono, le ali si infrangono. Ah, ah...

È una vera fortuna che qualcuno abbia pensato a portare pesci di per le riparazioni, legnami, colla, carta, centine, eliche nuove, motori, pile, cordicelle. Una organizzazione minuta vive e vegeta alla periferia di questa periferia aeronautica.

I modelli salgono in cielo, fanno per un tempo breve o lungo grande figura; poi, il cielo sembra assorbirli, qualcuno cade, si abbandona a terra; altri invece si incozzano, spariscono definitivamente dalla Marcigliana, non se ne saprà più nulla.

LORENZO BONACCORSI



occasione delle competizioni ufficiali — nazionali o regionali — ma anche e sopra tutto nell'attuazione del programma di insegnamento razionale e regolare in tutti i centri italiani dove esista un nucleo della Gioventù del Littorio di una certa consistenza.

G. M.

tura fa parte dello spirito, non soltanto aeronautico, ma ora, nazionale nostro, il Concorso annuale è la riprova dello spirito, della buona volontà e dell'animo agonistico della gioventù più in gamba italiana.

Avremmo pensato, dieci anni fa, ad un accampamento per aeromodellisti? Avremmo pensato cinque, sei anni addietro ad una organizzazione che insieme avvalorasse e consolidasse il già fatto nel campo organizzativo? — No — No — E le eventuali rimoste

Le impressioni del cronista

Questa volta si parte da piazza del Popolo in comodi torpedoni forniti dal Ministero dell'Aeronautica; meno male! Il principio è buono e speriamo che sia così anche il seguito. Dinanzi alla sede della RUNA sostano gruppetti di persone fra cui scorgo Travagli che, per l'occasione, ha abbandonato le stellette, e parla di aerodinamica e aeromodellismo. Invece di chiacchiere tanto farebbe bene a scriverlo il suo Corso di aeromodellismo e a mandarlo in redazione. Ma, lasciamo andare. Mi intrattengo un poco con lui fino a che non ci raggiunge Donna Amanda, la quale è la prima volta che scende in campo per vedere una gara.

Caso strano, non fuma. Ma credo che non tarderà molto ad accendere una delle sue inseparabili sigarette. Si chiacchiera allegramente fino a quando non ci avvertiamo che sono già le 8 e mezzo e ci avviamo allora verso il torpedone sul quale hanno già preso posto alcuni ragazzi.

Stanno arrivando tutti i ritardatari ed in breve si pensa anche alla possibilità di utilizzare le ginocchia come sedili supplementari. Poi finalmente si parte. Sulla Salaria peschiamo tre ragazzi di Pistoia i quali se ne vanno coraggiosamente a piedi con sacchi in spalla e modelli sotto il braccio. Da uno di loro posso finalmente avere notizie di mio fratello il quale da vero mascelzone son dieci giorni che non scrive. Dicono che sta bene e seguita a fare il matto. Meno male!

La Marcigliana ci aspetta a sinistra in fondo alla strada con una lieta sorpresa. Vediamo sorgere tendoni tra il verde e il pennone della bandiera e la cuspidi della tenda comando a striscioni rossi e bianchi come quella dei capitani di ventura. Zio Falcone, che tanto ci ha raggiunti, entra dentro e chiede se c'è il Capitano Fortebraccio. Gli rispondono seriamente di no, che non lo conoscono. Ce ne andiamo delusi a fare un giro di ricognizione tra le tende. Attività in grande stile. Ovunque spuntano ali e fusoliere, carta rossa gialla verde azzurra, gracidano motorini, si tendono elastici, si danno le ultime pennellate, si lancia, magari sulla testa dei compagni, si incolla e si scolla, si avvita e si centrono modelli.

Dall'interno delle tende escono fuori ragazzi in stranissimi abbigliamenti, fuori delle tende stanno i cassoni che hanno portato gli aeromodelli da ogni parte d'Italia. Su uno c'è pomposamente scritto «Aeroplani». Beh, francamente mi sembra un po' esagerato! Uno scatolone tutto argentato arriva all'ultimo momento accolto dalle grida festose dei ragazzi in ansia che lo aspettavano da ieri.

Un altro gruppo di aeromodellisti deve aver smontato un S. 79 per costruirsi il cassone, almeno a giudicare dalla copertu-

ra mimetica che lo riveste interamente. C'è anche Giarella; il grande Giarella! il quale è in scandalose scarpette bianche da tennis e macina fotografie a tutti coloro che si presentano. Più giù incontriamo Fabbri che ci presenta un bellissimo veleggiatore con la fusoliera interamente in legno; lo sono ignorantissimo in materia aeromodellistica e non saprei quindi dire se fosse balsa o altro, ma questo non importa. Ci sono alcuni ragazzi siciliani che parlano in maniera incomprensibile, poi capisco che mi sta arrivando un veleggiatore in testa e faccio in tempo a scansarmi. C'è un certo Messina che si sta costruendo adesso un modello. Roba da matti! Quelli di Trento stanno in mezzo a quattro o cinque veleggiatori e devi far bene attenzione dove metti i piedi perché rischi di sfondare qualcosa ed allora sarebbero dolori.

Zio Falcone, che oggi si trasporta dietro due macchine fotografiche ed un paio di occhiali da sole stranissimi, mi trascina verso le cucine dove due o tre o quattro cuochi, non ricordo bene, con grandi cappelloni in testa stanno rimastando dentro pentole enormi. Roba buona: pastasciutta, carne e peperoni, cipolle ed altro che non riesco a capire che sia. Ci raccomandiamo perché ci facciano proprio una cosa speciale; Zio Falcone scatta una delle due macchine e poi proseguiamo il giro.

Tione con il solito cappelluccio di paglia (ormai mangiato dai topi, dice lui per rendersi interessante) ficca il naso da per tutto e distribuisce consigli e avvertimenti. Arriva anche Donna Amanda ed uno strano figuro tutto nero, almeno in faccia: capelli, baffoni, sopracciglia, ciglia, occhi, pelle, tutto nero; sembra un levantino e fa dei discorsi stranissimi; Fabbri racconta una storiella e lui, dopo un po', mi prende in disparte e mi prega di spiegargliela perché non ha capito bene; ad aiutarmi interviene anche un altro e sembra che finalmente lui abbia compreso. Ma non ne sono proprio certo. Da una tenda sbucca fuori Tosaroni, anche lui senza stellette per l'occasione, e mi narra di certe storie notturne di grilli (lui li chiama *baccarazzi* per aggravare la cosa) che avrebbero infestato il suo letto messi ad arte da Martorello e Arseni; poi racconta però che a Martorello hanno fatto i baffi e strani geroglifici sul corpo con della tinta nera, e mi impasticcia scene di inseguimenti al lume di luna, corruzione di sentinelle, assalti in picchiata sulle brandine altrui e roba del genere. Lo lascio perché, trampolando sulle gambe lunghissime, arriva Arseni il quale cerca affannosamente qualcuno che non conosco neppure.

Zio Falcone intanto si è eclissato; forse è andato in giro a fotografare per farmi concorrenza. Il Corpo di guardia reclama una foto e gliela faccio. Intanto una voce sten-

torica tira scartavento tre altoparlanti che qualora i concorrenti non si presentino immediatamente presso le rispettive commissioni non verranno ammessi alla gara.

tando, poi scampana e vien giù tra il terrore del proprietario: qualche altro invece sale lentamente e pesca una termica che lo tien su con fortuna sfacciata. Altri addirittura non vogliono lasciare per nessun costo il prato su cui saltellano milioni di grilli e starnutano e soffiando indignati, insensibili alle promesse alleitanti dei costruttori. Degli apparecchi ad elastico non so cosa accada perché stanno laggiù in



E' Celani che parla; e lo vedo laggiù, serissimo davanti al microfono, che si è fatto abbassare per arrivarci, continuare a radiodiffondere i suoi comunicati; mancano pochi minuti i concorrenti sono pertanto (pertanto è una parola che gli piace) invitati a recarsi sul campo pena gravissime sanzioni. Ma nessuno gli dà ascolto e non lo prendono sul serio nemmeno quelli che già da tempo sono in mezzo al prato a cercare di scassare gli apparecchi con infiniti lanci di prova.

Al quinto disperato appello alla tribù aeromodellistica sembra che si incominci a delineare qualche movimento di esodo verso i luoghi designati. I ragazzi sciamano lentamente con i modelli alti sulla testa, parlando forte, gridando e chiamando qualcuno, cercando qualcosa che non hanno. Gli apparecchi sono, nella maggioranza, belli e ben rifiniti e promettono ottimi voli. La giornata anche è tranquilla, con una leggera bava di vento. Sul campo c'è una strage di biciclette abbandonate a gruppi, isolate, a coppie, distese in terra o mestamente appoggiate l'una all'altra.

Le tre commissioni iniziano il loro lavoro sotto ombrelloni variopinti. I cronometristi entrano in funzione. A sinistra ci sono i veleggiatori, al centro gli apparecchi ad elastico e a destra quelli a motore. E i tre centri distano l'uno dall'altro almeno trecento metri e con questa maledetta storia il disgraziato cronista, che poi sarei io, deve fare la spola avanti e indietro per dei chilometri, senza poi riuscire a vedere gran che dello svolgimento delle gare.

Vedo giungere da lontano un gran rotolo di carta dietro cui è Celani e lo afferro e gli dico di provvedere per quest'altro; lui mi promette che quest'altra volta ci saranno per i signori cronisti carrozze con tiri a quattro cavalli e pennacchi e se ne va perdendo gli scartafacci su cui segna i minuti di volo, i lanci, i numeri degli apparecchi e tante altre diavolerie. Intanto sono raggiunto dall'uomo nero che mi chiede con aria misteriosa chiarimenti circa lo sganciamento in aria dai veleggiatori e sul momento più opportuno per effettuarlo; io gli somministro una risposta qualsiasi che credo una balla.

Intanto debbo cambiare la pellicola alla mia macchina, che Celani ignobilmente definisce una trappola; ed andare in cerca di soggetti. Qualche modello a scoppio si arrampica con la migliore volontà strepi-

fondo e dovrei farmi un'altra passeggiata per andare a vedere; ci andrò più tardi. Vedo soltanto che anche loro sono in piena attività, forse più di questi fratelli rumorosi. C'è un tale che si affanna a voler far partire il suo modello e questo lo piglia in giro perché va benissimo fin tanto che non lo mettono sulla pedana poi, quando hanno chiamato il cronometrista e questi è pronto, quando hanno fatto largo tutto intorno e quando i fotografi si sono disposti nelle maniere più strane per riprenderlo, lui starnuta un po' e se ne sta zitto.

Intanto riaffiora Zio Falcone; chissà da dove, il quale mi trascina verso i modelli ad elastico. Dietro a me si fracassa un veleggiatore. Sulla pedana di lancio, abbastanza corta mi sembra, si avvicinando i modelli che schizzano via nelle direzioni più impensate o vanno starnazzando tra l'erba, tra l'indignazione dei grilli.

Arseni lancia un suo apparecchio che, in paranza, spezza una pala dell'elica in terra e prosegue imperturbato come se nulla fosse avvenuto, diventando improvvisamente un monopolista. Nei veleggiatori c'è un poco di sfortuna oggi: due o tre scoppiano in aria come se avessero un razzo in pancia, altri si dinoccolano lassù senza concludere nulla di buono; qualcuno invece rimane a lungo a far quattro chiacchiere con gli uccelletti: uno di questi è seguito per 32 minuti poi scompare alla vista.

Attenzione! attenzione! Celani parla ancora al microfono. Le commissioni di gara debbono sospendere le gare; «pertanto» gli aeromodellisti debbono radunarsi davanti all'aviorimessa. Qui c'è l'operatore dell'Isti. tutto Luce che si sta sbracciando per radunare i ragazzi nel classico «gruppo». Tenere alti i modelli! Quelli a sinistra vadano più al centro, quelli là più in dietro! Dopo circa un quarto d'ora di questa storia il gruppo è formato e l'operatore è soddisfatto perché fa friggere la sua macchina «panoramizzando». Poi riprendono i comandi: venire tutti avanti agitando i modelli, senza guardarmi! E tutti vanno avanti piantando bene in faccia all'operatore gli occhi spalancati. La scena si ripete, e quindi si va a mangiare perché per fortuna il pranzo è pronto.

Il Maresciallo Pagliani, conoscitissimo sotto il nome di Ercolino, istruttore a Forlì, circola impudentemente per il campo in calzoncini da cui vengono fuori le mutande celesti. Che carol! E' arrabbiatissimo e non so perché.

La nostra mensa è sistemata sotto un ampio tendone e disposta nella classica forma di ferro di cavallo. Le bottiglie del



Le note del tecnico

vino attraggono irresistibilmente gli sguardi e le mani di tutti e si pensa alla pastasciutta. Gli aeromodellisti affamati emigrano intanto in colonne confuse e sbandate sotto i tuonanti comandi di un tale che ne dispone con grande autorità ed anche i pentoloni fumanti e le ceste del pane soggiacciono melanconicamente ai suoi voleri. Donna Amanda si commuove perché vede trattare troppo severamente i suoi protetti, ma poi l'odore della pasta che sta arrivando la fa correre a tavola. Più che il dolor poté il digiuno!

A tavola siamo alle solite. Tione e Celani ordiscono a danno reciproco infernali macchinazioni per rubacciarsi pezzi di carne e rigatoni; io, che siedo vicino a Donna Amanda, debbo al suo buon cuore una razione supplementare di pasta. Il vino sparisce velocissimo. E arriva anche il momento di tornare alle gare. Celani che si sente molto in forza torna al microfono: le gare riprenderanno alle ore 14; «per tanto» gli aeromodellisti sono invitati a recarsi presso le rispettive commissioni.

Anche adesso occorrerà ripetere una decina di volte l'invito prima che i ragazzi si convincano sulla necessità di iniziare i lanci. Il pomeriggio è caratterizzato da una serie di smarrimenti e ritrovamenti annunciati a gran voce dall'inesauribile Celani. Un orologio, una penna stilografica, un pettine, un altro orologio e roba del genere. Celani sembra diventato un annunzio economico, un ufficio di oggetti smarriti e non appena il proprietario legittimo torna in possesso della sua roba, altro avviso: non si sa mai, se si presenta un secondo proprietario come si fa?

Io sono un po' picchiato dal sole e gironzolo facendo fotografie mentre intorno ronzano i modelli, si scassano, e si inseguono in danze aeree. Un modello ad elastico ha fatto più di 15 minuti e credo che abbia battuto un primato.

Tosaroni racconta non so più che cosa. Zio Falcone ha tagliato la corda. Donna Amanda ha rimediato una brandina e dorme sotto la vigilanza di un grosso ragno che penzola dall'alto della tenda. Travagli pacatamente lavora intorno ad un motore che si ingolia. Giarella bivacca e narra di polli e involtini e roba del genere. Fabbi è scomparso. Martorello prosegue imperturbato a far strepitare un suo motore. E gli altri si arrabbattono più o meno intorno alle loro creature fatte di carta e di legno.

Nel pomeriggio non mi sembra che si concluda un gran che in fatto di voli e spero che venga presto il momento di tornare via perché debbo scrivere questa roba e domani è lunedì e bisogna impaginare il giornale e fare un mucchio di cose. Celani chiacchiera, chiacchiera al microfono ed è inesauribile. Vado a trovare Donna Amanda, ma dorme ancora. Schivo un modello che punta decisamente verso di me (è il secondo attentato da s'amani) e, finalmente, mi siedo all'ombra di una tenda ad osservare il campo di gara un po' da lontano. Visto da qui il cielo è pieno di apparecchi che girano per i fatti loro, che vanno su e tornano giù non sempre moderatamente. Si è levato il vento e non sono pochi i modelli che camminano a rovescio. Poi cessano anche le gare di questa bella «nazionale»; senza dubbio la migliore di quante ce ne siano state, sia per attrezzatura (il campeggio è stata veramente una ottima idea realizzata perfettamente dalla G.I.L.) sia per qualità e quantità di concorrenti. Ed io, e con me diversi altri, non aspetto altro, ormai che il segnale di partenza. Ma questo non viene ed inizio allora un ennesimo giro fra le tende. Il rombo di un motore mi fa d'un tratto voltare appena in tempo per vedere un autobus andarsene. Guardo l'orologio: sono le 17.30. Celani ha compiuto l'ultima sua malefatta: si è dimenticato di annunciare la partenza dei torpedoni, così che mi tocca fare una corsa del diavolo. Celani è con noi e giura e spergiura di averci avvertiti. Ma non è vero e ce la pagherà.

AGI

Mentre mi recavo a prendere posto sul torpedone che doveva ricondurmi in città, dopo la premiazione dei concorrenti, facevo una specie di bilancio fra il buono, il discreto e il cattivo di questo VII Concorso Nazionale.

Indubbiamente in tutte le cose umane c'è del buono e del cattivo, ma in misura varia e per semplicità diciamo che una cosa è buona e ci soddisfa quando il cattivo è in essa in misura minima. Ora, ad essere sincero, non posso dire che questa edizione del Concorso mi abbia completamente soddisfatto.

Ad ogni modo, procediamo con ordine. La grande novità del Concorso di questo anno, il campeggio alla Marcigliana, è stato un esperimento riuscitissimo. Parlo delle linee generali e non dei particolari che andranno riveduti e perfezionati l'anno venturo. Il campeggio sotto tenda, ai margini del campo di gara, è certamente quanto di meglio può desiderare l'aeromodellista che ha così tutto il tempo a disposizione per effettuare le necessarie riparazioni al modello eventualmente danneggiatosi nelle prove del giorno precedente. Ho sentito alcuni lamentarsi per la faccenda del rancio; bisogna ricordare che il numero dei partecipanti è stato imponente (oltre 250) molti di più del previsto. Ora, se la partecipazione di una così grande massa di giovani può dare soddisfazione ai dirigenti del movimento aeromodellistico che vedo, non questa attività è spandersi sino agli estremi lembi della Penisola, non altrettanto si può dire si fregli le mani chi deve provvedere a sfamare tutte queste bocche.

Però non si deve egualmente dimenticare che si tratta di giovanissimi ed il rancio deve perciò essere più curato. Ciò dico anche in vista della maggiore durata del campeggio che si spera poter portare a sette-dieci giorni il venturo anno. In particolare l'acqua dovrà essere fornita in misura più abbondante. Specialmente se la data di effettuazione del campeggio sarà anticipata.

Inoltre dovrà essere assegnata una tenda ad ogni squadra di modo che tutti i giovani della stessa sede provinciale siano riuniti assieme. Dovrà inoltre essere tenuto conto della necessità di poter riparare i modelli danneggiatisi ed è noto che per effettuare questa operazione occorre spazio su cui non deve interpretarsi come sterili critiche all'opera degli organizzatori (che han-

no fatto miracoli in questo primo campeggio) ma accolto da essi come cordiali suggerimenti per il futuro.

Restando sempre nel campo organizzativo, occorrerà che i concorrenti provvedano a spedire per tempo le cusce contenenti i modelli. Cioè mediante trasporto ferroviario in grande velocità con consegna al domicilio indicando chiaramente il nome del destinatario (Runa, piazza del Popolo, 16, Roma). Ciò per evitare quanto accaduto quest'anno ai genovesi, milanesi ecc., le cui cusce sono arrivate troppo tardi. Questi ritardi danneggiano i concorrenti in quanto, malgrado la maggiore loro buona volontà, i dirigenti sono costretti a non fare eseguire i lanci di gara ai loro modelli per non intralciare il

avergli fatto eseguire un solo breve volo librato di controllo, si presenta, tranquillo e sicuro del fatto suo, al cronometrista per eseguire il lancio di gara?

Forse che tutto ciò è arabo o meglio sanscrito per i nostri aeromodellisti? Perché continuare a provare e a centrare all'ultimo momento dato che il risultato di questo metodo è uno solo: scassi, più scassi, niente altro che scassi?

Devo anche dire che qualche buon modello è stato assassinato dal suo costruttore che gli ha dato, credendo di fare il furbo, una spinta esagerata sulla coda onde ottenere un decollo più rapido, oppure non ha saputo effettuare un corretto traino. Da ciò dobbiamo arguire che molti mancano di



compito dei cronometristi; intenti a compiere le classiche operazioni questa molto più complessa e laboriosa di quanto si creda.

Ed ora veniamo al campo più strettamente tecnico dell'aeromodellismo.

Ho notato, ad onore del vero, un generale miglioramento sia nella progettazione e costruzione, sia nella ricopertura e rifinitura dei modelli. Non mancano numerose deplorabili eccezioni, ma nel complesso non ci si può lagnare.

Invece torno ancora una volta a biasimare la pessima abitudine di arrivare in gara con modelli non centrati.

A forza di provare e riprovare i modelli si scassano e arrivano (se arrivano) a fare i voli di gara con le strutture raccomandate alla meglio e pieni di cerotti, cosicché il loro rendimento è ridotto sensibilmente nel caso più favorevole, cioè quando i costruttori sono riusciti a centrarli. In caso contrario essi lancia-no e pregano il nume tutelare dei modelli volanti che, sordo ad ogni richiamo, il più delle volte non muove un dito in soccorso del pericolante che, segnato di tanta indifferenza fa «karakiri» e si fracassa al suolo. Quante cabrate disastrose abbiamo visto tra i modelli ad elastico, quante virate fuori programma, durante il traino dei veleggiatori che si sganciavano bassi e in assetto fortemente cabrato con le conseguenze facilmente immaginabili. Ma quando riusciamo a vedere un concorrente che toglie il modello dalla cassetta, lo monta, porta l'ala al segno di riferimento, controlla che non esistano svergolature e dopo

preparazione alle gare e non si sono ancora resi padroni dei propri modelli.

Nella categoria modelli ad elastico si è avuta un'unanimesima conferma della superiorità del modello a rapida scarica su quello a scarica lenta, con sistema di trasmissione ad ingranaggi. Il primo sale in quota a caccia di termiche esuberanti e prepotenti, l'altro se ne va via basso, meglio meglio, come se ne va via un cane frustato, con la coda tra le gambe.

Ciò naturalmente d'estate, che d'inverno le cose cambiano e talvolta ad una rapida salita è preferibile una lunga durata di scarica (per il fatto che le termiche non vi sono o sono assai deboli).

E' stato altresì confermato che i modelli piccoli, sul metro di apertura rendono di più di quelli più grandi. Non ancora sono a punto in genere i gruppi propulsori ad elica monopala, i quali provocano notevoli vibrazioni e squilibri per arresti imperfetti del tenditore.

Quanto ai modelli veleggiatori, dobbiamo dire anzitutto che non approviamo assolutamente le grandi costruzioni con baionette verticali, perché troppo facili allo scasso anche in atterraggi non troppo bruschi.

Più adatte le baionette orizzontali che però se non sono ben studiate e l'ala non è opportunamente rinforzata si dimostrano anche esse inadatte. Certamente il sistema migliore è quello di costruire l'ala in un solo pezzo e collegarla elasticamente alla fusoliera. La semplicità è sinonimo di robustezza ed è una delle chiavi che schiudono la porta del successo. La maggior parte dei veleggiatori presentati si è dimostrata inadatta ai lanci in pendio. Ciò perché i costruttori si sono preoccupati esclusivamente di portare in gara dei modelli adatti esclusivamente al lancio col cavo e cioè caricati in media a non più di 16-20 gr./dmq. così a virare e disporre col vento in coda. Si comprende come tali veleggiatori lanciati su di un pendio contro cui spiri il vento siano portati a schiacciarsi contro il pendio stesso. Occorre invece che i concorrenti progettino modelli adatti a tenere il vento e a mantenersi con la prua ad esso. Non mi si dica che un modello di tali caratteristiche non è adatto ai lanci in piana, specialmente perché si mantiene contro vento; basta applicare un dispositivo per cui il timone di direzione si metta automaticamente alla banda dopo lo sgancio permettendo al modello di compiere ampie virate.

Ad ogni modo, salvo giornate eccezionali, il pendio scelto per il Concorso Nazionale non è adatto in quanto il vento soffia obbligatoriamente ad esso.

Non avendone uno migliore a disposizione



sarebbe forse meglio sopprimere la gara in pendio che se non si svolge in modo regolare è completamente priva di significato tecnico.

Due parole ora sulla gara dei modelli con motore a scoppio. Questo tipo di modello deve essere costruito solo da aeromodellisti veramente esperti e passati con successo per la successione veleggiatore-motore ad elastico. Purtroppo molti pretendono di costruire un modello con motore a scoppio « magari radiocomandato », come mi scrivevano molti, pur non essendo ben padroni delle norme di progettazione di un modello e delle leggi che regolano la sua stabilità. Risultato: scotombe di apparecchi a ogni gara. Invio poi un bravo di cuore a Sabbadini di Venezia il cui modello, vincitore della gara interregionale di Trento e delle eliminatorie provinciali, si è classificato primo nella categoria B (motore a elastico) scoprendo alla vista, a grande altezza, dopo oltre 16 minuti di volo. Mi pare che qui non si tratti solo di fortuna: che ne dite, amici? Prossimamente pubblicheremo schemi e descrizioni di questo modello. Caro Sabbadini, da maestra. Dovreste dipingere sulle fusoliere dei vostri modelli il distintivo della « Serenissima » di D'Annunzio, con il suo motto: *Iterum rudis leo*. Forza, Venezia.

E tu, bravo De Micheli, non ti demoralizzare, un'altra volta sarai più fortunato. La tenacia è l'arma più forte del successo. Lo stesso dico a Barthel e a Pugliani. Il « sempreverde » Tedeschi ci ha fatto vedere anche quest'anno dei buoni modelli. La vecchia classe di Modena non si smentisce.

Ed ora, dopo un breve e meritato riposo, di nuovo al lavoro, tutti! Il Concorso dell'anno XX si preannuncia oltremodo interessante per le promesse formulate dal nuovo Presidente della R.U.N.A. il quale è un entusiasta dell'aeromodellismo. Vi diamo qui sotto le classifiche relative ai primi tre piazzati in ogni categoria. Le classifiche complete verranno date nel prossimo numero.

CARLO TIONE

Categoria « veleggiatori » in pianura - Classifica individuale — 1. Ossola Carlo, Torino (S. Maurizio Canavese), 32'15"; 2. Canestrelli Antonio, Napoli, 16'30"; 3. Morandi Ennio, Parma, 11'19".

Categoria « veleggiatori » in pendio - Classifica individuale — 1. Alessi Alberto, Cremona, 4'33"; 2. Corsi Luigi, Verona, 3'22"; 3. Saudella Carlo, Ancona, 3'20".

Categoria « veleggiatori » - Classifica assoluta — 1. Ossola Carlo, Torino (S. Maurizio Canavese), 5'22" 2/5; 2. Canestrelli Antonio, Napoli, 3'18" 2/5; 3. Saudella Carlo, Ancona, 2'15" 4/5.

Categoria « veleggiatori » - Classifica collettiva — 1. Ossola Carlo, Torino (S. Maurizio Canavese), 5'23"; 2. Canestrelli Antonio, Napoli, 3'18"; 3. Saudella Carlo, Ancona, 2'18".

Categoria « motore a matassa elastica » - Classifica individuale — 1. Sabbadini Sergio, Venezia, 15'15"; 2. Fontanesi Rino, Reggio Emilia, 5'34" 2/5; 3. Sperandini William, Rimini, 5'23" 4/5.

Categoria « motore a matassa elastica » - Classifica collettiva — 1. Sabbadini Sergio, Venezia, 5'05"; 2. Claudino Francesco, Torino (San Maurizio Canavese), 2'47" 1/5; 3. Sperandini William, Rimini, 2'32" 1/5.

Categoria « motore a scoppio » - Classifica individuale — 1. Sinopoli Raffaele, Guidonia, 1'54" 4/5; 2. Rossetti Stenio, Trieste, 1'13" e 4/5; 3. Papalia Pulvito, Roma, 57" 4/5.

Classifica Sedi periferiche - Categoria « veleggiatori » — 1. Napoli, punti 2; 2. Ancona, punti 3; 3. Varese, punti 5.

Categoria « motore a matassa elastica » — 1. Rimini, punti 3; 2. Parma, punti 5; 3. Modena, punti 5,5.

Classifica assoluta Sedi periferiche — 1. Napoli, punti 8; 2. Parma, punti 13; 3. Venezia, punti 14,5.

Uso e manutenzione del CAVO ELASTICO

L'Aero Regue Suisse pubblica il seguente articolo intorno all'uso e alla manutenzione del cavo elastico per il lancio di allanti. Nell'articolo è evidente la preoccupazione degli svizzeri di rimanere completamente senza gomma in questo periodo di guerra, in cui i rifornimenti sono difficili, se non addirittura impossibili. Noi riproduciamo queste note perché giudichiamo utile, anche in tempi normali, saper usare e conservare convenientemente il cavo elastico che tanto spesso vien adoperato e riposto come se si trattasse di una materia costosa e delicata anche dal punto del trattamento, ma di un pezzo di vecchia corda di canapa.

I cavi elastici sono oggi rari e molto ricercati, a scarsezza delle materie prime per la fabbricazione non permetterà un rifiorimento nelle contingenze attuali. E' perciò necessario, per ragioni economiche, di usare e mantenere adeguatamente i cavi elastici, abbastanza costosi anche in tempi normali, in modo da prolungare la loro durata al massimo possibile.

In primo luogo bisogna evitare la influenza continua della luce e del calore; il cavo deve essere mantenuto in luogo fresco, ma perfettamente asciutto. E' raccomandabile una cassa o spessamente costruita per la custodia del cavo. Essa lo protegge dalla luce e dal calore, non lo sciupperà durante il trasporto e lo renderà facilmente avvolgibile mediante una manovella a mano. Tale cassa può anche servire per la custodia degli arnesi di lavoro.

Un cavo bagnato dalla pioggia o dalla brina non deve naturalmente essere posto nella cassa prima di essere asciugato all'aria lungo disteso; ma mai il cavo deve essere asciugato al sole o in vicinanza di una stufa calda.

Spesso si fa l'errore madornale di usare funi troppo deboli per il lancio di velivoli pesanti o rapidi. Per regola bisogna attenersi a quanto segue:

Per velivoli da scuola e leggeri velivoli da allenamento, usare cavi di partenza da 600 fili. Per velivoli da allenamento e da « performances », cavi da 800 fili. Per velivoli pesanti e rapidi per l'alto volo veleggiato e per biposto cavi di partenza da 1000 fili.

E' certamente possibile lanciare anche con un cavo da 600 fili un velivolo pesante, ma non senza che il cavo venga allungato del 150 per cento, o più. L'usura è fortissima e si espone il velivolo, il pilota e il personale di terra a gravi pericoli. Se la ditta costruttrice non può raccomandare un'esten-

sione di più del 100 per cento, tale cifra deve essere mantenuta rigorosamente e deve essere controllata mediante un misuratore di allungamento.

Un allungamento del 100 per cento è ancora una cifra molto favorevole. Come è noto, la forza che si libera nel ritiro dell'elastico è più piccola di quella che è necessaria per la tensione. La perdita di forza che si manifesta va ascritta alla frizione interna, che con un coefficiente di allungamento del 100 per cento è al massimo. Il rapporto più favorevole fra la forza utile e la forza che va perduta per la frizione interna si manifesta con un coefficiente di allungamento dell'80 per cento, quindi si ha con tale coefficiente, accanto al più favorevole rapporto di forza, anche la minima

sportarlo in questa maniera. Dove solo un piccolo filo è danneggiato, deve essere avvolto con una cordicella di canapa mentre il cavo è teso. A questo scopo il cavo può essere teso fra due morse in modo che con pochi giri si ottenga il necessario allungamento.

PEZZULLO

L'ANELLO BIANCO

Si tratta di una sala di esposizione di ordigni di guerra oppure dell'interno perfettamente attrezzato di una delle tante fortezze della Flak?

Questa è la tacita domanda che si fa il visitatore che capiti il dentro nelle ore di tregua. Tutto è ordinato e tranquillo. Uomini e macchine. Cannoni e telemetri e tutti gli altri strumenti che servono ad innalzare quello aerea muraglia di fuoco che debbono precludere l'entrata dell'incursore nel territorio germanico.

Tutto è quieto e silenzioso, ma allo scoccare del segnale di allarme il mirabile assieme meccanico si mette in moto ed in tre minuti soltanto il velivolo è avvistato ed identificato. Se ne precisa la quota, la velocità e la direzione. E subito comincia l'essato tiro delle batterie, i cui sorprendenti effetti provano il giusto allenamento degli specialisti preposti alla lettura ed alla interpretazione dei dati e degli indici forniti dagli ottimi strumenti.

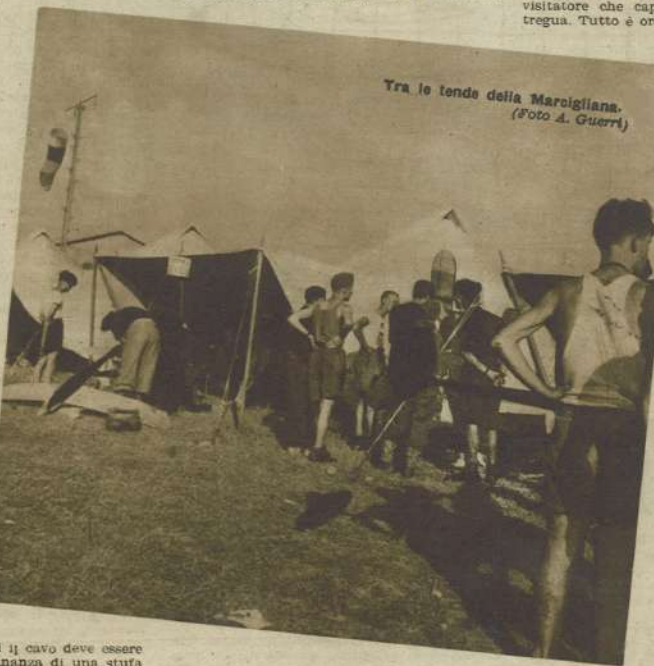
E' noto che il tiro di sbarramento è diretto allo scopo di costringere l'incursore a non percorrere la zona battuta dal cannone e contrareo, il quale è postato all'appunto dove sta l'obiettivo militare da difendere. A ceca e quindi assai spesso che i velivoli inglesi, fatti segno alle staffe dell'artiglieria,

cambiano la rotta progettata e buttinano a cascaccio le bombe, colpendo le abitazioni civili. Per meglio valutare l'efficienza tiro delle batterie contrareo tedesche si può fare questo calcolo, tenendo presente che oggi, specialmente sul Canale della Manica, l'aviazione agisce ad altissima quota e che gli incursori inglesi entrano in territorio germanico ad una quota che è spesso di circa 9.500 metri. Immaginiamo un tiro di cannone contro un obiettivo fisso che abbia le dimensioni di un aeroplano, cioè lungo trenta metri, largo sei, alto tre e che sia distante 9.500 metri. La probabilità di colpirlo non superano il 10 per cento. E quattro sono le probabilità di colpire giusto alla detta distanza se si tratta del mobilissimo bersaglio aereo? Per figurarselo, basta pensare che il proiettile impiega quindici secondi per fare il percorso e che un velivolo con la velocità oraria di 360 chilometri in quindici secondi si sposta di 1500 metri.

In Germania i cannoni contrareo portano le decorazioni di guerra... Si ornano cioè dell'anello bianco. Una sottile striscia di candida vernice sulla canna dell'arma, ad indicare la vittoria ottenuta; l'abbattimento di un bombardiere nemico. Il processo per tale concessione è piuttosto laborioso. Occorrono tre testimoni, che previo un solenne giuramento affermano il fatto, cioè la vittoria di una data batteria. Tre testimoni, escluso l'artigiere interessato. Affare complicato abbastanza. Quando sparano centinaia di cannoni nello stesso tempo ed un aeroplano cade in fiamme, come si fa ad individuare il cannone che ha colpito? Ed allora i comandanti di tutte le batterie che hanno sparato indicano una solenne riunione, una specie di consiglio o di tribunale. Viene dapprima istruito il processo e poi si svolge un dibattito vivacissimo, ma calmo ed ordinato. Si valutano rigorosamente gli svariati elementi che possono giovare per la emissione di un equo giudizio. L'ufficiale che presiede interroga i testimoni. Cerca il miglior modo per stabilire la verità dei fatti. Esamina il pro ed il contro. Non si ferma soltanto al calcolo materiale, ma considera anche la diligenza e la fervida volontà dei serventi dei pezzi e quando è assolutamente impossibile accertare quale sia stato il cannone vincitore viene concesso l'anello bianco a due o tre batterie fra le più attive.

In tal caso l'anello non gira interamente sulla canna, ma subisce una spezzatura.

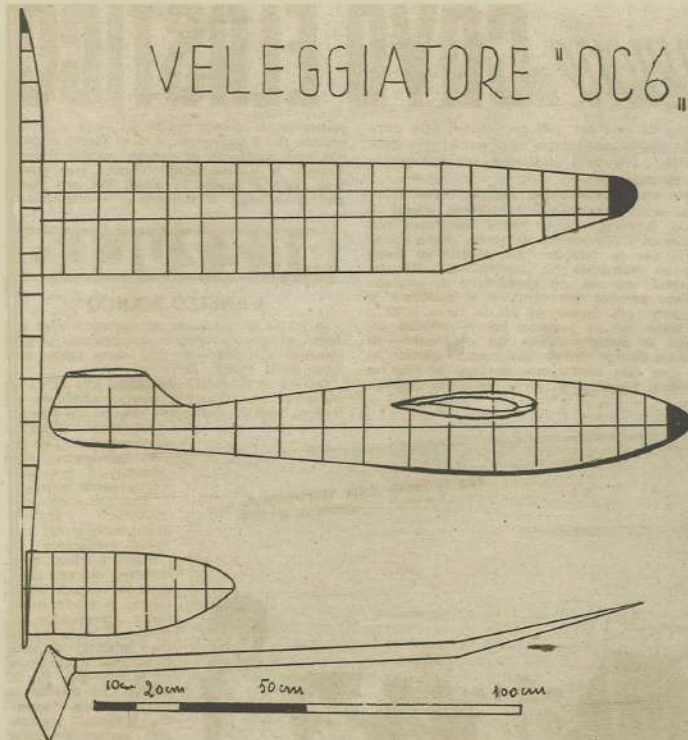
MERCURIO



Tra le tende della Marogliana. (Foto A. Guerra)

Il Presidente della R.U.N.A. e i componenti la Presidenza della gara esaminano un modello.





Il veleggiatore OC6

Il veleggiatore «OC 6» è stato da me progettato e costruito. Questo veleggiatore da cavo di facile costruzione ha dato sempre prova di grande robustezza, rapidità di salita e ottima stabilità dovuta in gran parte al doppio diedro.

Le caratteristiche principali sono: apertura alare cm. 285; lunghezza cm. 140; superficie portante dmq. 60; peso totale gr. 1000; miglior tempo 15'37".

Ala. — L'ala è rettangolare con estremità rastremate; nella parte centrale è stato adottato il profilo «RAF 32» che dopo il gomito si trasforma gradualmente nel profilo «NACA M3». I longheroni sono composti da quattro listelli di tiglio 3x7, le centine sono in tranciato di pino da mm. 1,5 e solo le prime tre sono in compensato di betulla da mm. 3 per l'incasso delle baionette verticali.

Bordo d'attacco e uscita. — Il bordo d'attacco è costituito da un tondino di mm. 5, e il bordo d'uscita da un listello triangolare 3x12, e le curve terminali sono in ferola.

Fusoliera. — La fusoliera, simmetrica sia nella vista di fianco che nella vista in pianta, è composta di quindici ordinate a sezione romboidale di compensato di betulla da

mm. 3 nel tratto anteriore e da mm. 2 in quello posteriore. L'ultima ordinata fa da longherone della deriva verticale. Le ordinate opportunamente alleggerite sono unite da due listelli 3x7 e da sei listelli 3x3. Tra la prima e la seconda ordinata è collocata la zavorra.

Impennaggi. — L'impennaggio orizzontale, sopraelevato, è formato da centine in tranciato di pino da mm. 1,50 col profilo «NACA 0006» e da un longherone costituito da un listello di tiglio 3x7; il bordo d'attacco e il bordo d'uscita sono in tondino da mm. 3. L'impennaggio verticale è costituito da quattro centine del profilo «NACA 0015» in tranciato di pino da mm. 1,5, mentre quelle che dovranno sostenere l'impennaggio orizzontale sono in compensato di betulla da mm. 1,5.

Rivestimento. — Il rivestimento delle ali e degli impennaggi è in carta tesa e verniciata con due mani di nitrocellulosa trasparente. La fusoliera è rivestita in carta pergamina tesa e verniciata con smalto rosso alla nitrocellulosa.

CLAUDIO ONOFRI

Via Carlo Mirabello, 14 - Roma

EM 25

Si tratta di un modello veleggiatore di grandi dimensioni che può definirsi anzi un colosso della sua categoria, infatti ha un'apertura alare di m. 5,26 ed una lunghezza totale di m. 2,46. Ennio Morandi

nell'ideare questo modello che gli è costato molto lavoro, ha voluto probabilmente farsi una idea più ampia di come si potrebbe passare in pratica, dal modello stesso al veleggiatore vero e proprio e rendersi così conto di certi particolari condizioni di volo e di strutture su proporzioni ingrandite e quindi più vicine al reale. Si può dire in altre parole che l'E. M. 25 sia una costruzione allo stato di transizione fra il modello volante ed il veleggiatore vero e proprio, realizzato a scopo di esperimento.

Anche nelle linee architettoniche generali, come quelle aerodinamiche l'E. M. 25 verte decisamente più verso l'aliante che non verso il modello. L'ala di 148 dmq. di superficie, come rilevabile dalla fotografia, è trapezoidale in pianta con accentuata rastremazione e presenta frontalmente una forma di M molto aperta. La robustezza di questa è stata molto curata, infatti la struttura è su tre longheroni di cui uno principale a metà corda ed altri due sussidiari negli spazi fra il bordo d'entrata ed il bordo d'uscita. Il costruttore non ha fatto economia di centine, esse sono disposte alla distanza di 5 cm, l'una dall'altra ed in numero di ben 48 per ogni semiala. Scopo di ciò è il fatto di evitare incurvature della copertura fra centina e centina, come purtroppo si vede spesso, ottenendo così una maggior fedeltà di profilo e quindi una maggiore efficienza dell'ala stessa. Piuttosto pronunciato è anche l'allungamento che è dell'ordine di 16,4. Il profilo adottato è l'S. L. 1 modificato ed al quale Morandi è molto attaccato; detto profilo è calettato con un biconvesso non simmetrico all'estremità per le note ragioni. Altro particolare caratteristico dell'E. M. 25 è l'ampiezza del raccordi alari (forse un po' troppo ampi) ai quali si innestano col solito sistema a baionette laterali le due semiali. Essi si prolungano fin verso l'ultimo terzo della fusoliera e rassomigliano in fianco a questa, a due pinne di rotolo di piccolissimo allungamento. Come già detto per l'ala anche per le restanti strutture di fusoliera la robustezza ha avuto una particolare attenzione pur consentendo di restare, in proporzioni alla mole del modello, in un peso relativamente modesto e cioè di g. 2965 con un rapporto peso superficie di soli g. 20. Questo basso carico alare unito all'efficienza riscontrata praticamente, hanno dato il vantaggio all'E. M. 25 di presentare una velocità di caduta molto bassa conferendogli buone doti di veleggiamento. Il sistema di costruzione è anche per la fusoliera del tipo ormai classico su diaframmi e listelli del solito ma-

teriale in commercio e cioè compensato di pino e di betulla e tondini rastriati di pino. I timoni sono del consueto tipo a croce su profilo biconvesso simmetrico e costruiti col sistema comunemente in uso; la copertura è fatta in carta pergamena del tipo rinforzato. Abbiamo visto volare diverse volte l'E. M. 25 e ci ha dato effettivamente l'impressione di essere veramente un ottimo modello da esperimento. Indubbiamente l'ampiezza inusitata delle dimensioni è favorevole ad un miglior sfruttamento del profilo e dell'efficienza generale, ed è certamente per questo che pur avendo una velocità maggiore di quella di un modello normale come pure più grande il peso, i voli ottenuti con l'atmosfera normale non sono mai andati al disotto del 3'. Un particolare del quale non abbiamo nessuna informazione è invece quello della sigla d'immatricolazione che il costruttore ha scritto sull'ala: l'E. M. 25 infatti è si-



Un motore che non va.

giato L-LALLA e non sappiamo se questo nome femminile sia dovuto a ragioni sentimentali o meno; per chi sia più curioso di noi può scrivere direttamente al costruttore a Parma in Borgo Riccio, 14.

GIOVANNI FABBÌ

i listelli

Nella costruzione dei modelli volanti, accessori di primaria importanza sono i listelli, così vengono chiamate in genere le sottili verghe di legno squadrate. A seconda poi dell'impiego particolare nella costruzione del modello essi costituiscono i longheroni dell'ala, i correnti della fusoliera, i bordi d'attacco, d'uscita, ecc.

Il listello classico in America è ricavato dal balsa, in Italia dal tiglio; differenza forte di peso specifico, differenza nelle sezioni da impiegare. Non voglio dire qui che si possa assolutamente fare a meno del balsa usando esclusivamente tiglio, ma posso affermare che con la costruzione mista tiglio e balsati (ferola) si possono raggiungere ottimi risultati. In questo tipo di costruzione bordo di attacco e longheroni sono in tiglio; centine e bordo d'uscita in balsati.

Listelli si possono anche costruire in pino ma risultano un poco deboli, in faggio evaporano, in frassino; questi sono più resistenti e pesanti, quindi devono essere impiegati con sezioni più ridotte.

Si fanno ottimi listelli con lo «spruce», ma è difficile trovare questo legno non essendo di produzione nazionale (S. U. America - Canada).

Listelli delle dimensioni 2 per 8; 2 per 3; 2 per 4; 2 per 5; 2 per 6, sino a 2 per 10 ed oltre si ricavano facilmente con l'aiuto di una riga e di una lametta da rasoi da un foglio di tranciato di pino da mm. 2 di spessore.

Listelli di balsa e balsati si possono ricavare da tavolette, con lo stesso mezzo, fino a 4 millimetri di spessore. Ma anche con questi legni è meglio servirsi del seghetto dopo i 3-4 millimetri.

Non è possibile fare da soli i tondini che vengono invece prodotti industrialmente tra fiandoli. Del resto consigliamo di usare quanto meno è possibile listelli a sezione tonda.

L'aeromodellista può invece vantaggiosamente costruirsi quelli triangolari, per bordi d'uscita, lavorando con un piccolo pialletto o con vetro e carta vetrata, listelli rettangolari.

Attenzione particolare, nel segare i listelli, è necessario sia rivolta alla fibra del legno che deve essere parallela e priva di nodi.

Una delle operazioni necessarie è quella di rifinire i listelli in modo da renderli tutti della stessa sezione. Se avete ricavato i listelli a voi necessari per i longheroni, ecc., da una tavoletta di legno, mediante il seghetto da traforo, essi avranno per forza delle continue leggere ondulazioni. Tuttavia non accoratevene e non lasciatevi affettare dalla pubblicità delle Ditte produttrici di accessori per modelli volanti che vi promettono



Il campeggio degli aeromodellisti alla Maroigliana.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

LA CAPRETTA SPERDUTA

«Ed il pilota Gil, conclude il racconto della sua avventura di guerra, dicendo: — Larga è la foglia, stretta è la via... — E adesso — aggiunge il pilota Vel. — ho capito, dovrei raccontarvi la mia...»

Coro dei commensali:
— Abbasso il condizionale! Non dovrei, ma devi raccontare!

— E va bene. Racconterò. Ma vi assicuro che nelle mie peripezie non c'è quella nota di straordinario e di impressionante che credete. A voi, che siete più audaci ed intraprendenti di me, nulla può riuscire nuovo. La mia ultima avventura però è a finale inaspettato. Ed allora, appunto per questo finale, vale la pena mi concediate un pochino della vostra benevola ascoltazione...»

— E avanti, dunque ed ingoiati il preambolo!

Il pilota tenente Val, atticca.
«Le nove del mattino. Parto dall'aeroporto Ippisionne. Tempo incerto. Il comunicato meteorologico diceva copertura di dieci decimi per lungo tratto con limite superiore delle nubi ma a non più di quattromila metri.

«M'invola e cabra. Necessario, urgente arrivare a quella quota che mi permetta, oltrepassate le distese nuvolose, di inoltrare col sole e di compiere la prima tappa.

«Un'ora di navigazione. Se potessi vedere qualche cosa attraverso la cortina di nuvole! Sì, ecco un pertugio. E vedo. Le cime del sistema montuoso Zeta. Controllo la rotta. Non c'è male. L'orizzonte lontano mi pare sereno. Ed il motore d'improvviso comincia a fare ciò ciò. Rallentio dei giri. Poi tutto ridiventa normale. Per poco. Sto al punto e da capo. L'elica va a contraggenito.

«Tante e tante nubi fosche e nere al di sotto ed altrettante mi impediscono di vedere i monti. Ed il motore coccinutamente recalcitrante. Non c'è altro da fare. Debo col mio monoposto calare ed addentarmi nel grigio ammasso. Poi cercherò di trarmene fuori. Poi, chi sa, troverò qualche breve spazio. Un atterraggio di fortuna...»

«Ho fatto i conti senza l'oste. E l'oste è rappresentato dal ghiaccio. Che brutto faccia, quest'oste! Il mio piccolo apparecchio è alla sua merce! La cabina ha il colore del latte. I montanti delle ali e gli strumenti chi li vede più? Ho soltanto la percezione della velocità sempre crescente in discesa dell'apparecchio. Temo di cabrare, ma niente. La piccola macchina ingrossa, suta dalle incrostazioni, si rovescia. In vite. Forza forza al rotantino. Un sibilo acuto. Esco dalla vite. Altro tentativo per ridurre la velocità. Se potessi leggere l'altimetro... Al di sotto ci sono montagne di duemila metri... Gli strumenti valgono zero. Nascosti più che mai dalle croste bianche... Ed ecco un'altra rovesciata. In vite, per la seconda volta...»

Interruzione corale degli ascoltatori:
— Al paracadute! Al paracadute!
— Ed il tenente Val.

— Perjetivamente. L'unico scampo non è che quello. Senza gli strumenti, con l'assoluta invisibilità che mi circonda, prendo la mia decisione e voglio alzarmi dal sediolino. Voglio, ma non posso! L'apparecchio, nella sua rapidissima discesa rotatoria, è così centrifugato che oppone un serio ostacolo. Mi sento come inchiodato nell'abitacolo. Un attimo che non dimenticherò mai... Stringo i denti. Tutti i miei muscoli tesi in un estremo sforzo e finalmente riesco ad uscire dalla cabina. Balzo nel vuoto. E discendo lentamente. Mi pare di essere diventato cieco. Tutto è scuro. Non vedo nemmeno l'ombrello che mi porta giù. Sono immerso in un mare di nuvole. Che minuti lunghi! Poi il cupo si schiarisce e dissolte. Son fuori delle nubi. Le terra! I monti. Un costone. Una piccola strada. Una baracca di legno. Il vento sospinge sospinge ed eccomi sul costone... Sto per ruzzolare e per urtare in malo modo contro una rocca ma le corde del paracadute atterraggiati ad una punta mi trattengono...»

— Nessuna ferita?
— Nessuna. Mi toco le ginocchia. Tutto a posto.

— Ed il finale? Il finale che ci hai promesso?

— Il finale c'è, vi assicuro, benché sia semplice quanto mai. Assolate.

«Mi trovo dunque su una roccia e pioviggina. Ho di fronte a me la prospettiva di una casetta di legno. Riprendo fiato, non è probabile di trovare qualche aiuto laggiù? Del fuoco, una bevanda calda. Mi sento così stanco! Un'altra ventata spinge verso un dirupo l'ombrello. Se ne va il mio salvatore... Addio, amico! E sto per avviarmi, quando mi si fa incontro zampettando una capretta tutta spaurita. Trema, mi tocca le gambe. Che hai, poverina? Alzo la testa. Capisco. Un'aquila. Rotea da poca altezza. Sta per piombare ad ali ferme. Ora non si tratta soltanto di difendere un quadrupede, ma debbo difendere il bipede che sono io. Metto le mani alla pistola. Miro alla men peggio e sparo



tre o quattro colpi. Il rapace volteggia ancora per un po', si libra, abbandona la caccia. Rimaniamo soli, io e la capretta. Piove a dirotto. Ma non temo più nulla. Sono felice di aver salvato la vita ad una povera bestiola. E piano piano, es-

sa indicandomi la strada, raggiungiamo la capanna alpina, dove riceviamo le benedizioni di una sorridente vecchietta.

la

POSTA Aerea

Riccomi a voi. Poche settimane sono stato separato da voi e mi sembrano anni. In verità le vostre lettere non le ho vedute per quindici giorni soltanto. Qui, nella stanza accanto, Donna Amanda lavora per voi, vale a dire per me e per sé. Donna Amanda è così brava e così premurosa con i miei ragazzi — una vera mamma! — che io ho deciso di lasciarle, in ogni numero de «L'Aquilone» un angolino nello spazio riservato alla Posta Aerea. Lei ne è felice (e sempre felice quando può fare qualche cosa per voi) e voi, così, oltre alle sue lettere private, leggerete anche le risposte pubblicate nel giornale.

In questi giorni di grande trabucato — sono i giorni del Concorso Nazionale che raduna a Roma aeromodellisti di tutta Italia — passano per gli uffici de «L'Aquilone» centinaia e centinaia di aeromodellisti. Tutti vogliono conoscere Zio Falcone, tutti vogliono parlare con Zio Falcone. Voi sapete che io sono piuttosto orso. Così, quando posso, me ne sto in disparte. Certo non posso fare questo quando i miei ragazzi mi cercano con insistenza. Non lo posso proprio fare.

A proposito di visite di ragazzi, ieri si parlava di vino con degli aeromodellisti di Siena e di Asti, paesi che vantano vini tipici egregi. Così è nata un'idea: fondare la cantina de «L'Aquilone». Molti aeroplani hanno seduta accanto, dichiarato che la prossima volta si presenteranno da Zio Falcone con una bottiglia di vino del loro paese. Vi assicuro che mi sembra di essere diventato un principe del 400, peggio: un signorotto medioevale. Ma ora cedo la penna a Donna Amanda e mi butto a capofitto in mezzo alle carte dalle quali devono nascere il numero dedicato al Concorso Nazionale e quello speciale di venti pagine — dedicato al Collegio Aeronautico Bruno Mussolini di Forlì.

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Ho letto ora l'articolo di AGI della giornata alla Marcigliana. Mi sembra veramente che mi prenda in giro, e non poco. E vi devo dire che non ho dormito tutto il pomeriggio come dice lui. Ma lasciamo andare: sono buona e gli voglio perdonare. Dopo il sacrificio che ho fatto a dargli più della metà della mia porzione di pasta asciutta poteva almeno trattarmi meglio. Non vi pare? Approfitto dello spazio che mi regala Zio Falcone per ringraziarvi di tutte le vostre dimostrazioni di simpatia. La nostra redazione è stata in subbuglio, specialmente il sabato mattina.

Vino Bonelli, Trieste — Il tuo abbonamento non risulta in corso quindi non posso mandare la tessera. Le foto mandate pure in redazione che io vedo tutta la posta. Poi le passo ad AGI che la censura con una certa severità. Ti faccio inviare dei numeri per la propaganda. Fanne buon uso. Affettuosa.

Fegge Aldo, Acquapendente — Le foto le ho passate ad AGI, non posso ancora dirvi nulla per la pubblicazione. Mi sono informata in amministrazione, le due lire per il distintivo non sono ancora arrivate. Il tuo abbonamento non risulta in corso, quindi non posso mandarti la tessera.

Corradi Luigi, Terni — Le domande tecniche vanno rivolte in foglio a parte a Garella e non a Zio Falcone. Andate a rischio di non avere mai una risposta alle domande tecniche.

Ronati Severo, Brescia — Ti ho mandato il nostro catalogo, dove troverai l'elenco delle tavole costruttive in vendita presso la nostra Amministrazione.

Enrico Pistimbone, Genova — Le copertine sono fatte a tempera. Certo che il lavoro viene compensato. Però una parola di scusa per la questione del plagio non stava male. Colautti Giorgio, Ronchi dei Legionari — Manda le foto ed il disegno del modello. Sei stato assente per la villeggiatura? Forse corrisponde a quell'epoca il mancato arrivo dell'«Aquilone». Dammi ancora notizie, ti farò spedire i numeri se mi dici che non ti sei mosso da casa.

Pezzoni Mariano — La tua calligrafia è assolutamente illeggibile. Scrivi meglio. L'indirizzo della sede della R.U.N.A. lo trovi in qualsiasi elenco telefonico.

Mario Gasparri, Ardenza — In uno degli ultimissimi numeri dell'«Aquilone» ho pubblicato i titoli dei libretti della R.U.N.A. Dai titoli stessi è facile comprendere di cosa trattano. Ti pare? Il «Lupus 8» non è stato ancora ristampato. Ma credo che fra breve l'Amministrazione provvederà. Ti saluto affettuosamente.

Maria Desiderà, Treviso — Grazie della carissima lettera. Sono contenta che «quelle certe cose» si sono messe a posto. Auguri affettuosi. Hai ricevuto «Ali di guerra» ed il catalogo? Scrivimi quando hai piacere, sarò sempre contenta.

DONNA AMANDA

IL BOMBARDIERE QUADRIMOTORE DORNIER DO 19 DELLA PAG. 12

Monoplano ad ala media, interamente metallica, con rivestimento in lamiera. Deflettori fra aloni e fusoliera. Sezione della fusoliera rettangolare, struttura a guscio interamente metallica con rivestimento in lamiera levigata. Allettone a fessura, piano fisso di coda regolabile in volo, doppio impennaggio, tutti i timoni compensati con contrappeso. Carrello d'atterraggio retrattile e comando idraulico verso l'alto nelle gondole dei motori medi. Ruote munite di freni, 4 motori a stella raffreddati ad aria. Le altre caratteristiche sconosciute.

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



Partecipanti al 1° Raduno Aeromodellistico a Vizzola Ticino.

SAN GIORGIO

Società Anonima Industriale
GENOVA - SESTRI

DIREZIONE GENERALE:

Via Luciano Manara n. 2 - Genova-Sestri

STABILIMENTI:

Genova-Sestri - Genova-Rivarolo - Pi-
stoia - La Spezia - Taranto - Addis Abe-
ba (Officine Elettromeccaniche d'Etiopia)

Congegni di puntamento — Traguardi otti-
ci — Traguardi per il tiro di caduta —
Centralini elettrici ed allenatori per il lan-
cio delle bombe da velivoli — Telemetri —
Binocoli prismatici — Strumenti ottici vari



A.9.41.



*Un'ine raccomandazioni:
Fila, come se tu avessi un motore Alfa!*



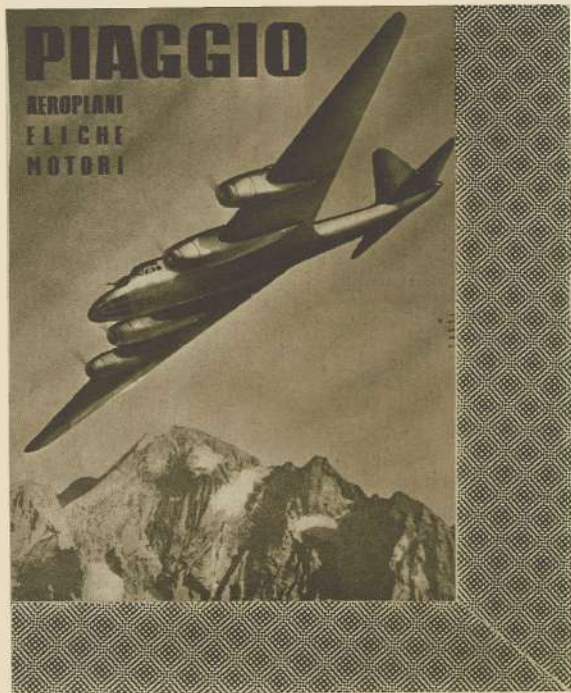
AEROPLANI
CAPRONI-S.A.
MILANO



Aeronautica Predappio S.A.

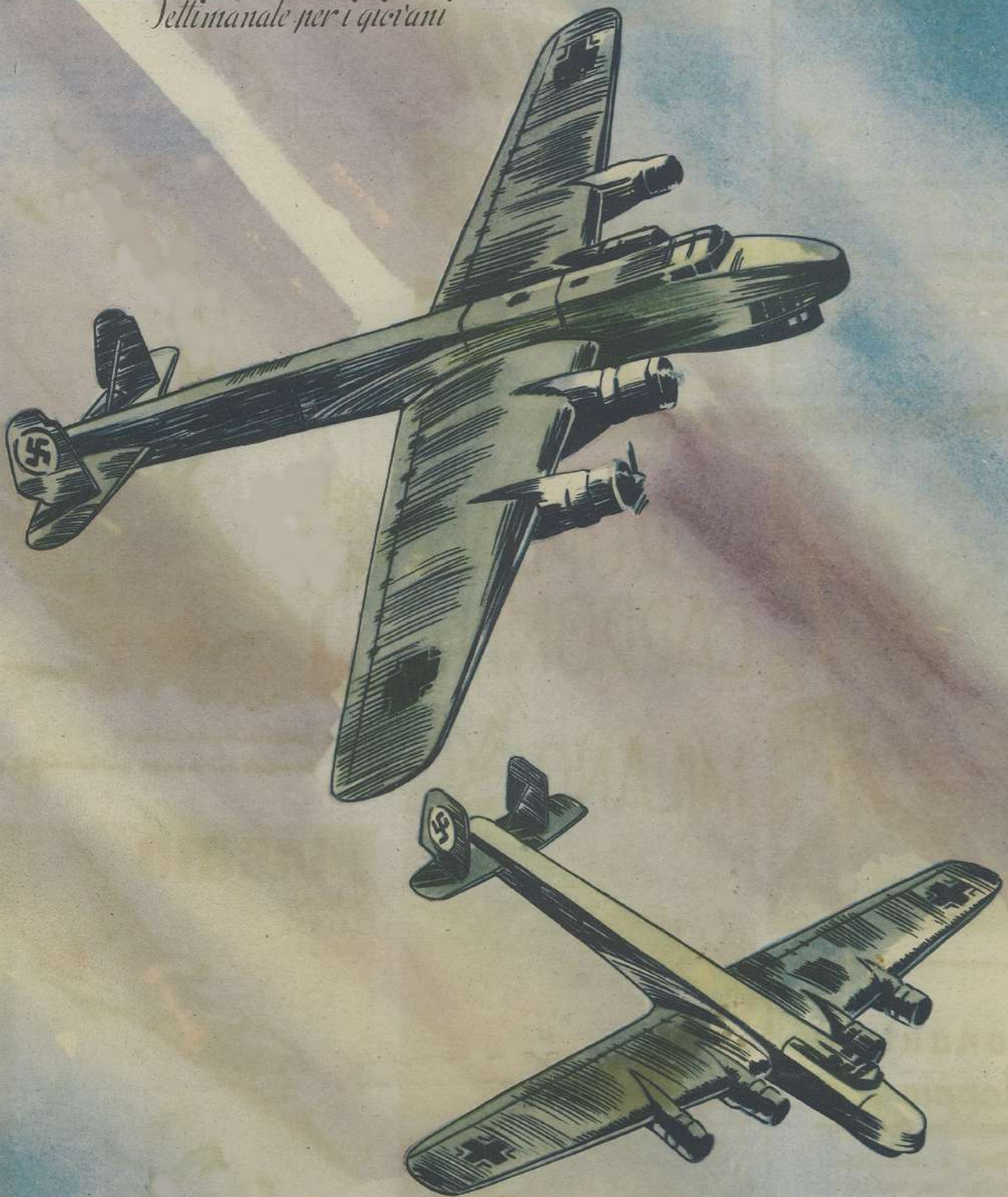
COSTRUZIONE E RIPARAZIONE
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO
RICOGNIZIONE CACCIA
SCUOLA TURISMO

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ
CAMPO DI VOLO FORLÌ



L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



PROSPETTIVE DEL BOMBARDIERE TEDESCO • DORNIER DO 19 •